

Aalener Jahrbuch

1982

Herausgegeben vom Geschichts-
und Altertumsverein Aalen e.V.

Bearbeitet von Karlheinz Bauer

Konrad Theiss Verlag
Stuttgart und Aalen

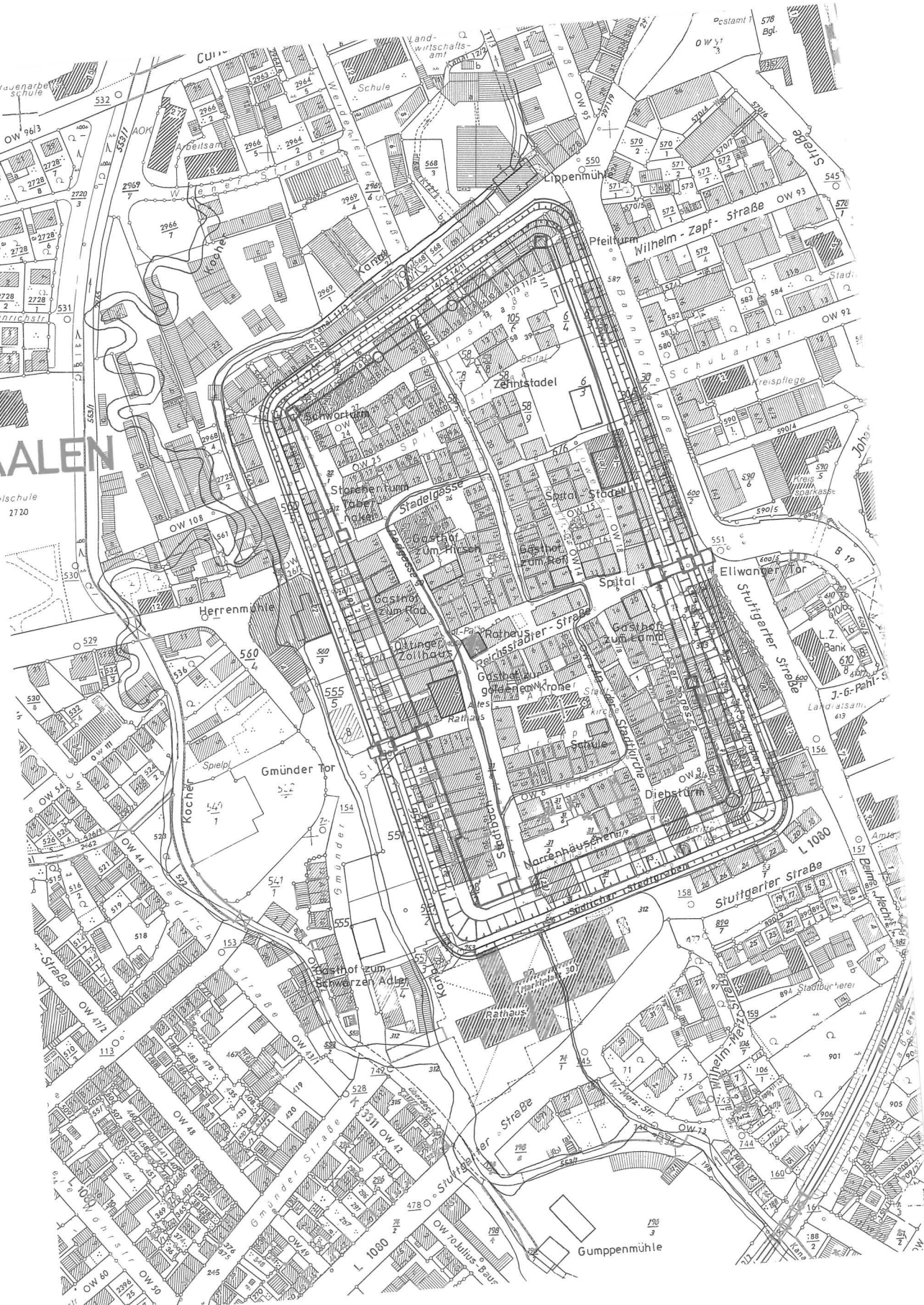
Der mittelalterliche Stadtgrundriß von Alt-Aalen

Karlheinz Bauer

Die hochmittelalterliche Vergangenheit der Stadt Aalen ist bisher im lokalgeschichtlichen Schrifttum vielfach zu kurz gekommen. Das „Aalener Jahrbuch 1980“ enthält erstmals eine umfangreiche Studie zur Frage der Stadtgründung¹. Die – leider spärliche – Quellenlage erweist sich freilich als erschwerend für eine abschließende Klärung dieses Themenkomplexes. Der gegenwärtige Stand der historischen Forschung läßt indes die These zu, daß die im staufischen Macht- und Einflußbereich gelegene Stadt Aalen in den Jahren 1241 bis 1246 unter der Regierung Kaiser Friedrichs II. durch die Hand seiner Prokuratoren in Schwaben gegründet wurde. Die Aalener Stadtgründung bildete in einer Zeit wankender Machtverhältnisse eine letzte Verstärkung der für das engste staufische Stammland wichtigen Ries-Rems-Achse und einen Sperriegel zum Schutze der wertvollen Stauferbesitzungen im Riesbecken gegen die Machtansprüche der Grafen von Württemberg und des Klosters Ellwangen. Die entscheidenden Ausbauphasen der Stadtwerdung, insbesondere des Mauerbaus, geschahen allerdings unter der Herrschaft der Grafen von Oettingen. Gerade diese letztere Tatsache ließ sich in der Zwischenzeit durch bemerkenswerte Holzfunde, die anlässlich größerer Bauarbeiten in den Stadtbereich zutage traten und sich dendrochronologisch exakt datieren ließen, erhärten. Im folgenden soll deshalb die städtebauliche Anlage Alt-Aalens Gegenstand näherer Betrachtung sein. Was läßt sich aus der Baustruktur des Stadtgrundrisses ablesen? Welche Aussagen können auf dieser Grundlage über die Frühzeit der mittelalterlichen Stadt gemacht werden?

Zum Begriff der mittelalterlichen Stadt gehörten Marktrecht, Marktgericht und Ummauerung. Mit diesen Merkmalen hob sich die Stadt klar von ihrem Umland ab. Der Mauergürtel symbolisierte einen abgegrenzten Rechtsbezirk. Er dokumentierte den autonomen Bereich der Bürgerschaft, gewährleistete den Marktfrieden und verlieh der Stadt den Charakter einer Wehranlage². Zu den städtischen Kriterien Recht, Verfassung, Strategie, Wirtschaft und Gesellschaft gehörte aber auch das der Gestalt.

Die Gestalt der mittelalterlichen Stadt beruhte auf dem Grundriß des Plans, nach dem sie angelegt worden war; sie wurde in ihrem Aufriß geprägt durch die verschiedenartigen Bauwerke, die über diesem Plan errichtet wurden. Das Grundmodell mittelalterlicher Stadtgestalt entwickelte sich bereits in vorstaufiger Zeit. In seinen baulichen Realisierungen erfuhr es im 12. und 13. Jahrhundert eine zunehmende Differenzierung und Typisierung; es wies zugleich von Anfang an auch kulturlandschaftliche Unterschiede auf. Weitgehend abgeschlossen war die Typenbildung von Stadtgrundrissen und einzelnen Bauwerken erst am Ende der staufischen Zeit. Um die Mitte des 13. Jahrhunderts stand das Gestaltmodell der mittelalterlichen Stadt in seiner differenzierten Form im wesentlichen fest, auch wenn es im späteren Mittelalter noch weiterhin zahlreichen entwicklungsgeschichtlichen und regionalen Wandlungen unterlag³.



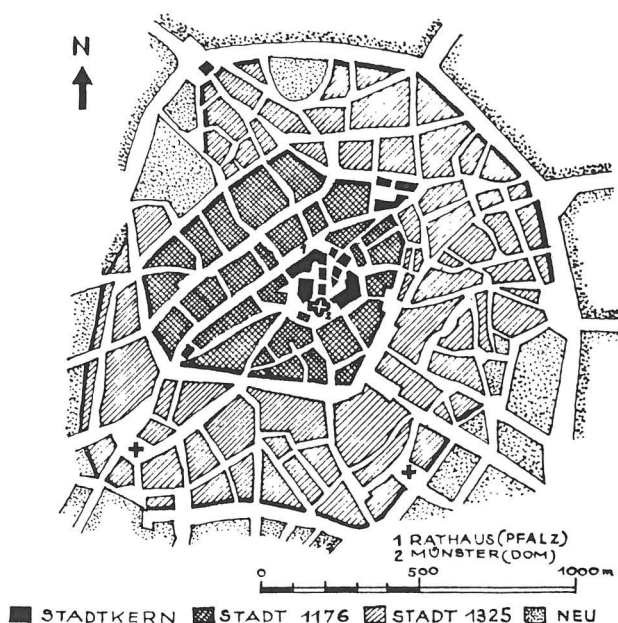
Der Grundriß Alt-Aalens fiel der lokalen Geschichtsschreibung schon immer wegen seiner Regelmäßigkeit auf. Diakon Hermann Bauer schrieb 1852: „Die Grundform der Altstadt ist ein rechtwinkliches Parallelogramm mit einer etwas schräg verschobenen schmalen Seite (gegen Norden).“ Unwillkürlich dachte Bauer bei der „fast ganz regelmäßig quadratischen Anlage“ der Stadt an die Grundrißform eines römischen Lagers⁴. Diese Feststellung übernahm Johann Georg Röhm wörtlich in seine Neubearbeitung des Bauerschen Geschichtswerkes⁵. Ebenso floß das Zitat Bauers in die Beschreibung des Oberamts Aalen von 1854 wörtlich ein⁶.

Auch neuere lokalgeschichtliche Veröffentlichungen sprechen von dem trapezförmigen, regelmäßigen Grundriß und dem rechtwinkligen Straßensystem der Stadt Aalen. Gleichzeitig steht die Regelmäßigkeit des Grundrisses als Indiz für eine planmäßige Gründung der Stadt Aalen: „Der heute noch erkennbare klare Grundriß der Innenstadt spricht dafür, daß Aalen von Anfang an als Stadt geplant und angelegt wurde, also nicht aus einer dörflichen Siedlung herauswuchs“⁷.

Die Stadtgeschichtsforschung hat immer wieder versucht, die Grundrisse alter Städte in der Weise zu schematisieren, daß bereits aus der Art der Gestaltung des Stadtplanes Rückschlüsse auf die Gründungszeit und den Stadtgründer gezogen werden könnten, insbesondere dann, wenn schriftliche Überlieferungen nicht vorliegen. Dieser Auffassung, der neuerdings vielfach widersprochen wird⁸, liegt die Behauptung zugrunde, daß gewisse Grundrißstrukturen für bestimmte Zeitepochen als typisch zu gelten hätten und daß die einzelnen Fürsten- und Herrenfamilien des 12. und 13. Jahrhunderts bei der Anlage von Städten ihre eigenen, allein für sie charakteristischen technischen Methoden angewandt hätten. So sah man etwa in der wirklichen oder scheinbaren Regellosigkeit oder Regelmäßigkeit von Stadtplänen ganz allgemein zwei zeitlich aufeinander folgende Phasen der Stadtentstehung, nämlich die der sogenannten „gewachsenen Städte“, die später von einer weiteren Phase der sogenannten „gegründeten“, nach einem mehr oder weniger einheitlichen Plan angelegten Städte abgelöst wurde. Daneben entstanden Begriffe wie „Zähringerstadt“, „Stauferstadt“ oder ähnliche Wortbildungen, mit denen die Stadtgeschichtsforschung im allgemeinen ziemlich pauschal umgeht. Solche Begriffe vereinfachen oft in unzulässiger Weise die historischen Verhältnisse und führen leicht zu Fehldeutungen. Es lohnt sich daher, sich mit diesen Begriffen kurz auseinanderzusetzen⁹.

Unter „gewachsenen“ oder planlosen Städten versteht man solche ohne siedlungstechnische Grundlage. Sie entstanden dadurch, daß sich eine Ansiedlung infolge günstiger Voraussetzungen um einen bestimmten Kern herum entwickelt hat. Als ein solcher vorstädtischer Siedlungskern kommt häufig ein Römerkastell oder eine Burg in Frage. Typische gewachsene Städte sind die alten Bischofsstädte des Frühmittelalters,

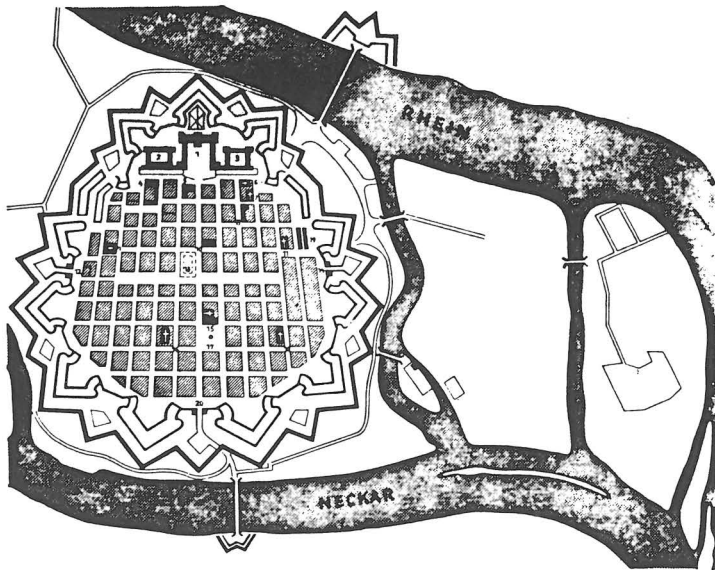
17 Gegenüberstellung des historischen Grundrisses der Stadt Aalen mit der heutigen Bebauung der Innenstadt



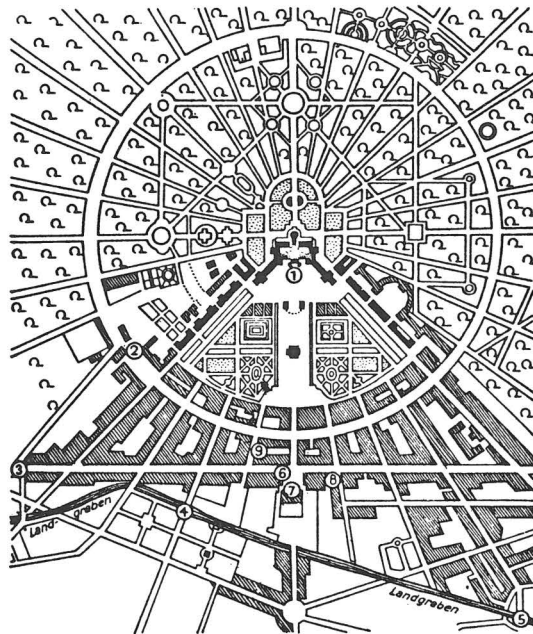
18 Aachen – Beispiel einer gewachsenen oder planlosen Stadt ohne siedlungstechnische Grundlage. Im 1. Jahrhundert n. Chr. römische Siedlung Aquae Granni, später merowingische Pfalz. Palast- und Münsterbau durch Karl den Großen. Reichsstadt unter den Staufern und Krönungsstadt der deutschen Könige (813–1531)

die auf römischem Grund stehen (z. B. Köln, Regensburg, Straßburg, Aachen, Mainz, Trier, Konstanz u. a.). Vielfach wurde das Römerkastell oder die römische Siedlung später kaiserliche Pfalz, nahm die Bischofskirche auf und entwickelte sich allmählich zur Stadt. Die Siedlung erhielt Marktrecht und Marktgericht und wurde erst nachträglich mit Mauern umgeben. Solche Städte stellen in ihrer späteren Form regellose Anhäufungen von Klöstern und Chorherrenstiften dar, die sich rings um die Bischofskirche, das Domstift und den Bischofshof lagern. In den meisten Fällen bilden die vorstädtischen Siedlungskerne noch bis heute die Altstadtbezirke solcher Stadtanlagen. In Köln, Regensburg und Straßburg liegt die Altstadt mit der Bischofskirche im Bereich des früheren Römerkastells. In Aachen nahm die römische Siedlung Aquae Granni später die merowingische Pfalz mit der Domkirche auf und wurde zum vorstädtischen Siedlungskern. Auch eine alte Burganlage konnte häufig in der Weise zum vorstädtischen Siedlungskern werden, daß sich am Fuße des Burgbergs eine Siedlung entwickelte, die schließlich mit städtischen Rechten ausgestattet wurde und später eine Ummauerung erhielt.

Demgegenüber besitzen „gegründete“ oder planvolle Städte eine siedlungstechnische Grundlage. Solche Städte wurden nach einem vorgefaßten Plan angelegt, in dessen Grundriß der Gründerwille zum Ausdruck kommt. Zu dieser Städtegruppe gehören vor allem die im 12. und 13. Jahrhundert angelegten Bürgerstädte, aber auch die städtischen Spätgründungen des Renaissance- und Barockzeitalters (z. B. Freudenstadt,



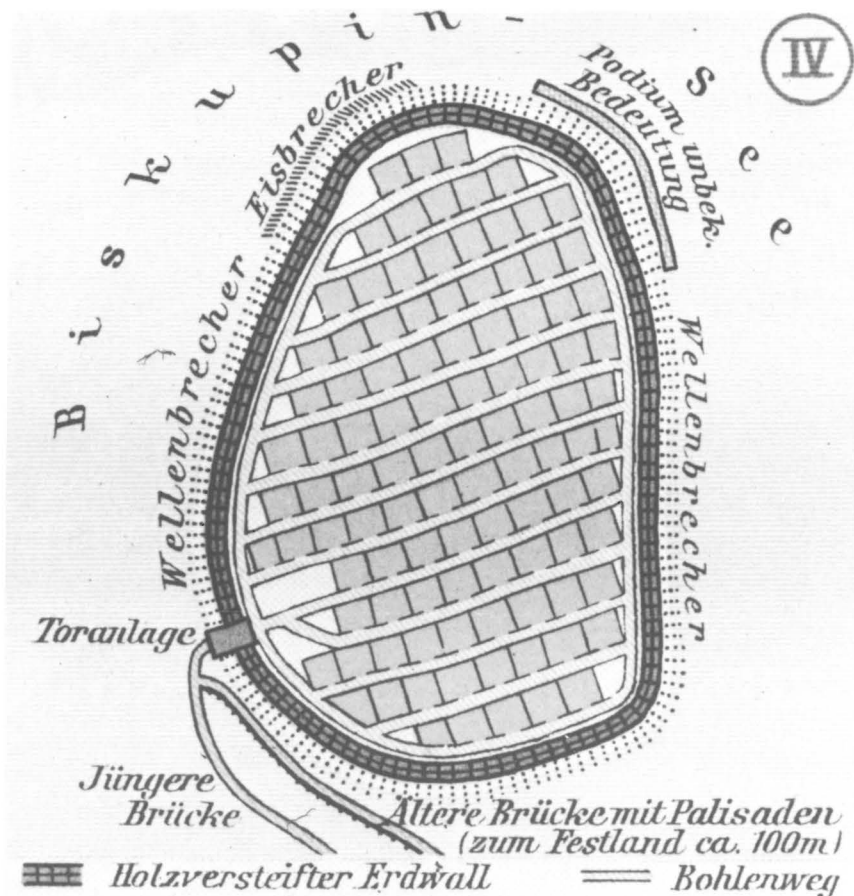
19 Oben: Mannheim (1606 angelegt). Unten: Karlsruhe (ab 1715 angelegt) –
Beispiele für gegründete oder planvolle Städte mit siedlungstechnischer Grundlage



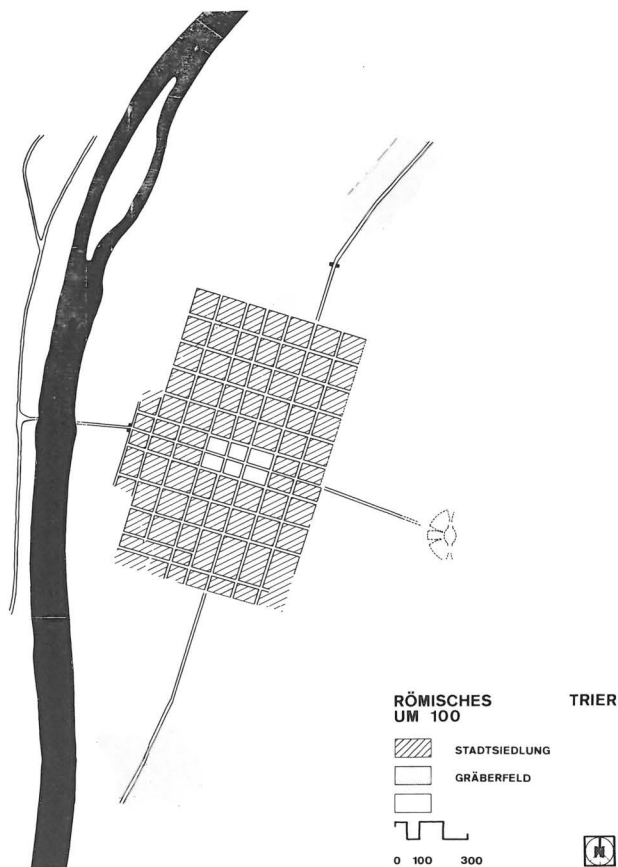
Mannheim, Karlsruhe u. a.). Die Anlagen solcher Städte sind streng schematisiert und zeigen bezüglich Straßenführung und Anordnung ihrer Wohnquartiere eine gewisse Regelmäßigkeit und Gleichförmigkeit¹⁰.

So sehr eine Unterscheidung der Städtetypen nach gewachsenen und gegründeten Städten vielfältig zutreffen mag, so wenig lassen sich solche unterscheidenden Merkmale in ein zeitliches Schema pressen. Insbesondere kann die Auffassung, daß die gewachsenen Städte einer älteren und die gegründeten Städte einer jüngeren zeitlichen Phase der Stadtentstehung zuzuordnen sind, nicht aufrechterhalten werden. Genauere Untersuchungen zeigen, daß es gezielte architektonische Planungen bei Siedlungsanlagen nicht erst seit dem Hochmittelalter gab¹¹.

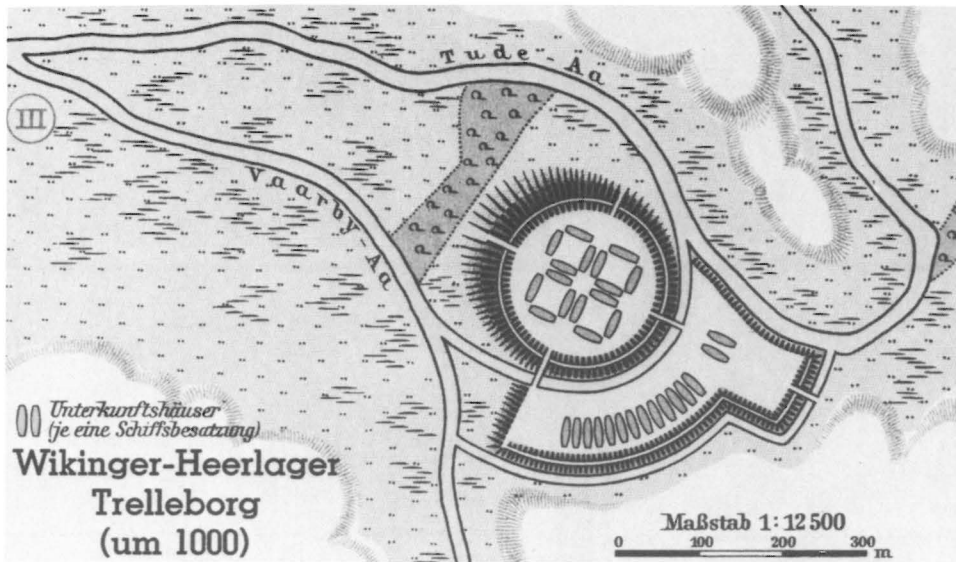
20 Biskupin. Planmäßig angelegte befestigte Siedlung aus der Zeit der Lausitzer Kultur



21 Römisches Trier.
Planmäßige Stadtanlage
um 100 n. Chr.



Bereits hellenistische und römische Städte verfügten über regelmäßige und rechtwinklige Straßensysteme (vgl. das römische *insulae*-System). Auch in vorgeschichtlicher Zeit waren planmäßig angelegte befestigte Siedlungen bekannt. Ein eindrucksvolles Beispiel bildet die Burgstadt Biskupin bei Gnesen aus der Zeit der spätbronzezeitlichen Lausitzer Kultur. Näher an das Mittelalter führen die nach mathematisch genauem Plan angelegten sogenannten Wikingerburgen heran. Sie besaßen bereits auf vier Tore zuführende Straßenachsen, die sich im rechten Winkel kreuzten (Straßenkreuz). erinnert sei weiterhin an die wohldurchdachten Plananlagen karolingischer Pfalzen (z. B. Aachen, Ingelheim, Frankfurt) sowie an den St. Galler Klosterplan (um 820). Aber nicht nur militärische Anlagen, Herrschaftssitze und Klöster wurden systematisch ausgestaltet, sondern auch Stadtanlagen. In England konnten für die Zeit zwischen 900 und 1100 mehrere nach völlig regelmäßigem Plan angelegte städtische



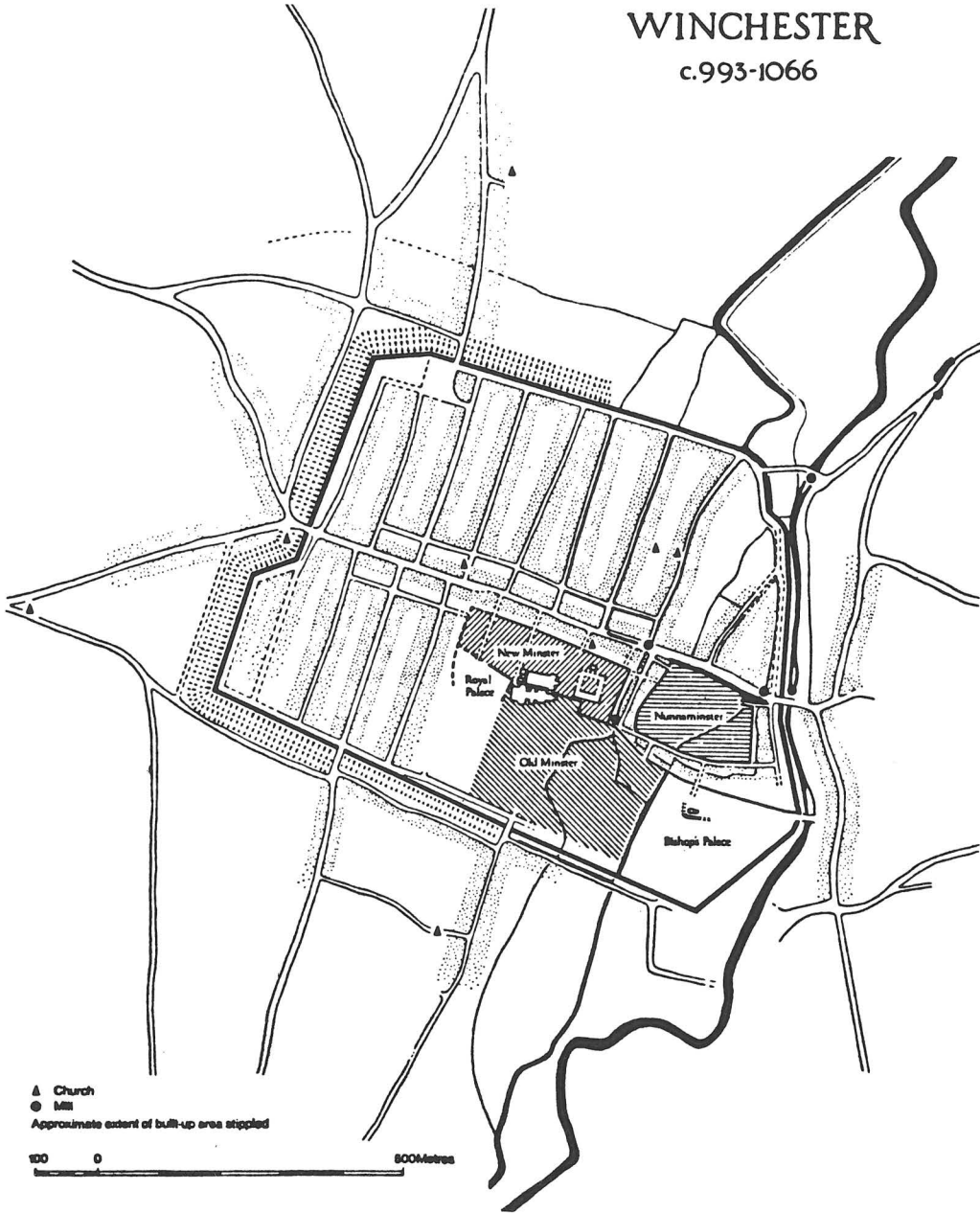
22 Wiking-Heerlager Trelleborg (um 1000)

Siedlungen nachgewiesen werden (z. B. Winchester). Regelmäßig angelegte Wohnviertel sind ferner in Haithabu bei Schleswig, dem frühmittelalterlichen Fernhandelsplatz der Wikinger, freigelegt worden. Aber auch der Orient kannte zu Beginn des Mittelalters so etwas wie planmäßigen Städtebau (z. B. Bagdad, Jerusalem), wobei nicht zu entscheiden ist, ob und auf welchen Wegen, etwa durch Kreuzritter und Pilger, solche orientalischen Vorbilder auf das westliche Europa eingewirkt haben¹². Jedenfalls lassen sich schon lange vor dem 12. Jahrhundert im westlichen Europa und weit darüber hinaus planmäßig gegründete Siedlungsanlagen nachweisen. Auf den mittelalterlichen Stadtgrundriß Aalens bezogen, bedeutet dies, daß seine offensichtliche Regelmäßigkeit zwar auf eine planmäßige Gründung und Anlage schließen läßt, aber kein typisches Merkmal für eine konkrete zeitliche Einordnung der Stadtgründung darstellt. Wenn Aalen trotzdem zu den Gründungsstädten des Hochmittelalters zu zählen ist, beurteilt sich dies nach völlig anderen Kriterien, insbesondere solchen besitzgeschichtlicher und machtpolitischer Art.

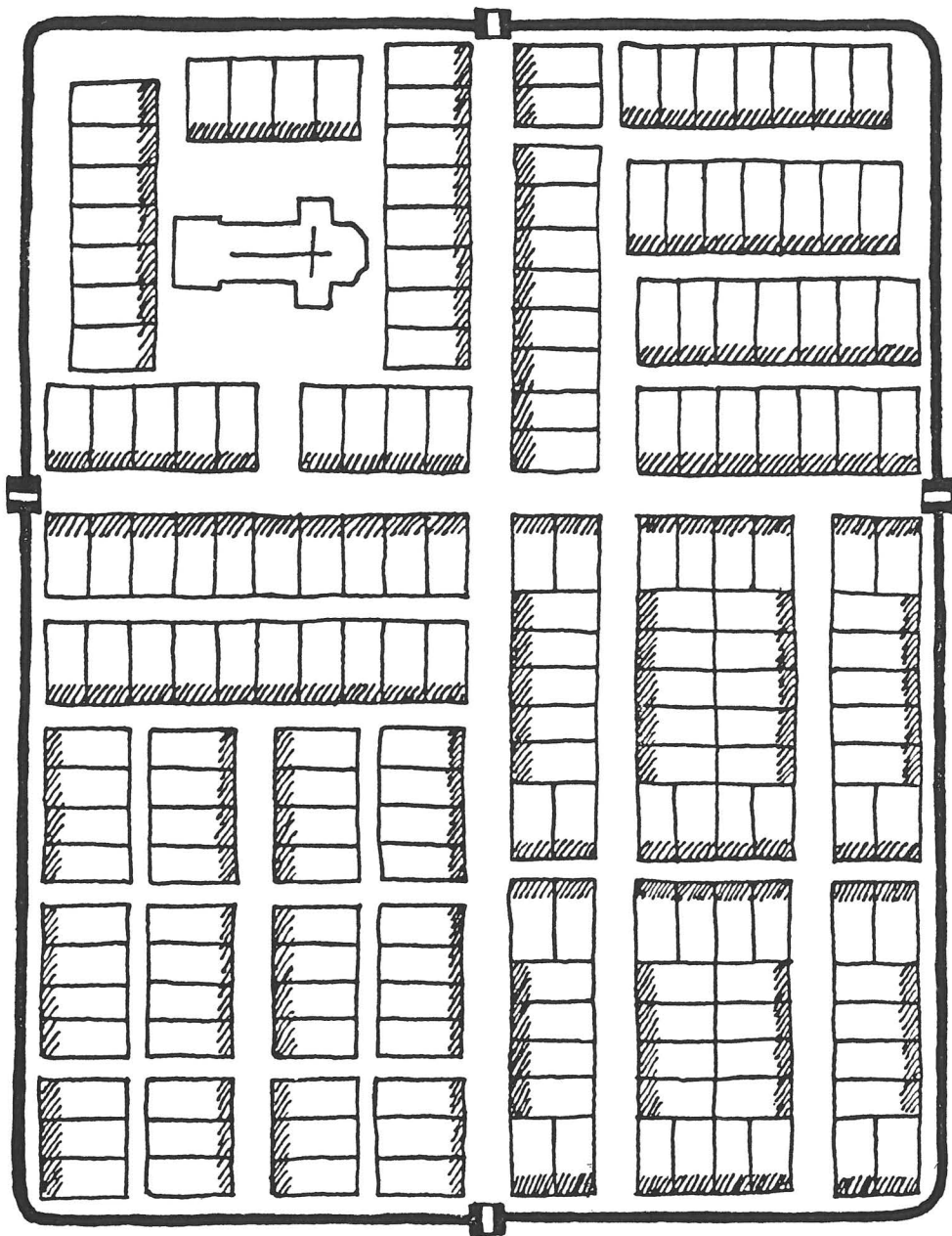
Schwieriger wird die Beurteilung der Frage, inwieweit der Aalener Stadtgrundriß einem besonderen Typus mittelalterlicher Stadtanlagen zuzuordnen ist, der am Ende gar auf eine bestimmte Gründerdynastie hinweisen könnte. Die in der Stadtgeschichtsforschung vielfach gebräuchlichen Begriffe „Zähringerstadt“, „Stauferstadt“ usw. stehen zwar als Chiffren für konkrete städtebauliche Gestaltmodelle, erscheinen aber indessen zunehmend anfechtbar¹³.

WINCHESTER

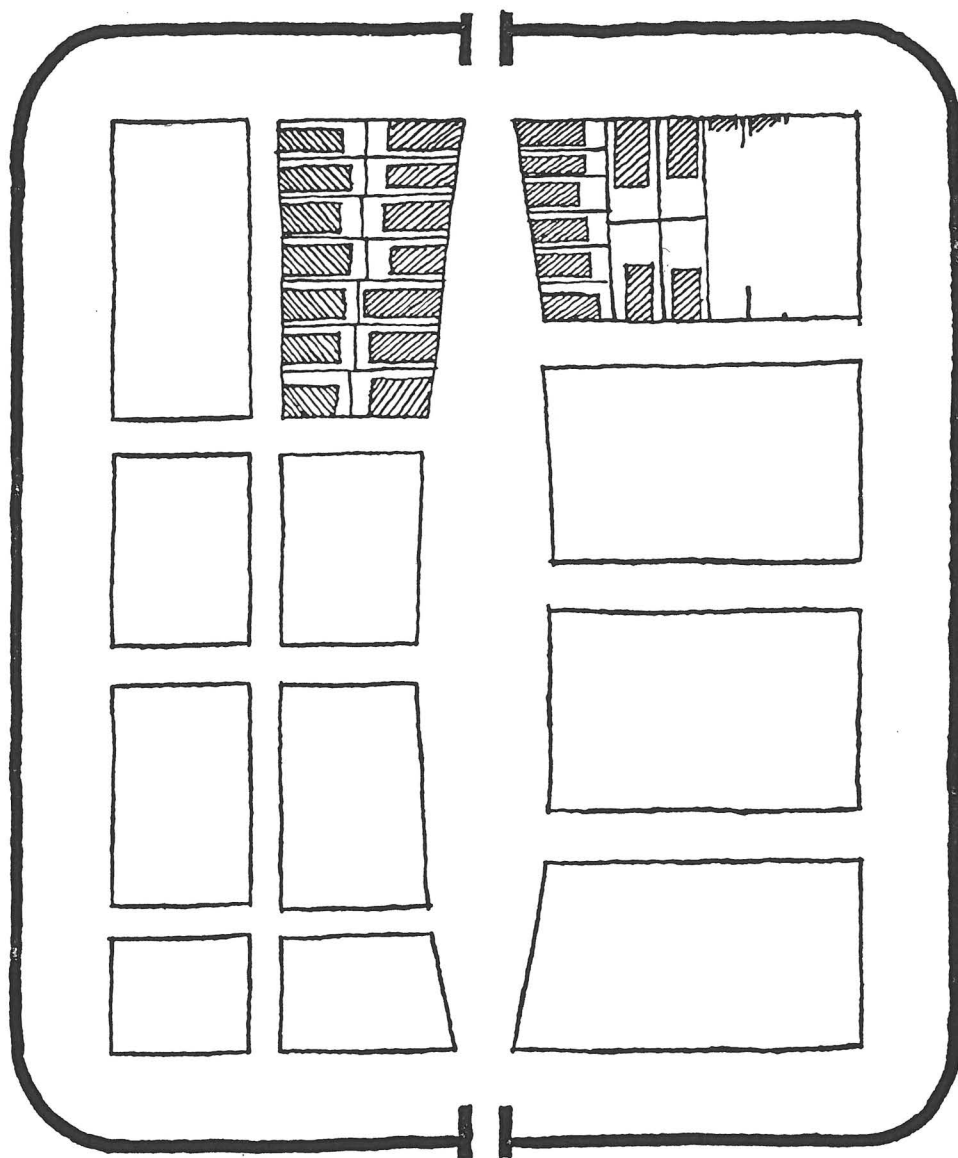
c.993-1066

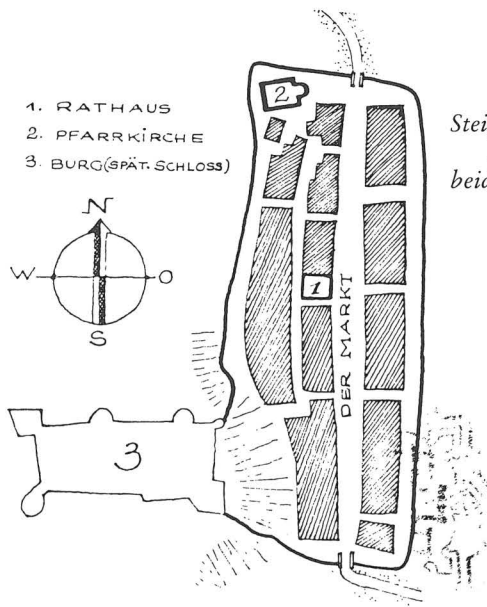


23 Winchester. Römische Stadtsiedlung, die im 10./11. Jahrhundert nach abweichendem Plan mit Straßenmarkt umgestaltet wurde



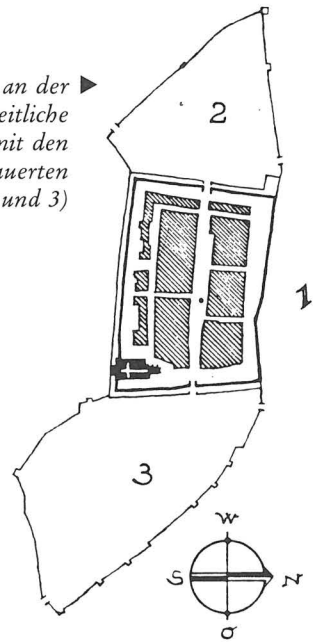
24 Das sogenannte Idealschema der Zähringerstädte





26 Heidenheim an der Brenz: Die mittelalterliche Struktur der Stadt mit Burg Hellenstein

27 Geislingen an der Steige: Die stauferzeitliche Innenstadt (1) mit den beiden später ummauerten Vorstädten (2 und 3)



Das zentrale Achsenkreuz zweier sich im Zentrum rechtwinklig schneidenden Hauptstraßen (Straßenkreuz) wurde lange als typisches Kennzeichen zähringischer Städtegründungen betrachtet (vgl. Freiburg im Breisgau, Villingen, Rottweil)¹⁴. Vielfach glaubte man es in den Grundrissen wirklicher oder vermeintlicher städtischer Gründungen der Zähringer zu erkennen; häufig hat man es auch erst später hineininterpretiert. Oft wurde übersehen, daß manches Straßenkreuz in Wirklichkeit nur eine einfache Straßenkreuzung darstellte¹⁵.

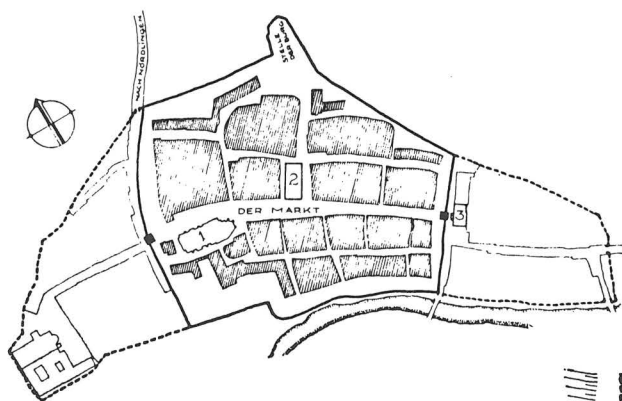
Auch für Städte, die unter dem Einfluß der Staufer gegründet wurden, hat man schon versucht, das Vorhandensein eines Idealschemas nachzuweisen¹⁶. Dafür wurden als Merkmale festgestellt:

1. Rechteckiger Grundriß, soweit dies das Gelände ermöglicht,
2. Zwei-Tor-System,
3. langgezogener Straßenmarkt,
4. die Seitenstraßen gehen vom Markt senkrecht ab,
5. schmale Parallelstraßen verlaufen links und rechts des Marktes,
6. die Häuser stehen in Giebelstellung zum Markt und zu den Seitenstraßen,
7. das Rathaus steht in der Regel im Schnittpunkt der Diagonalen,
8. die Pfarrkirche ist in der Regel mit ihrem Friedhof seitlich angeordnet.

Dieses Planschema beruht auf dem städtebaulichen Hauptelement eines langgestreckten Straßenmarktes von Tor zu Tor, der sich zur Mitte hin trichterförmig erweitert (kein Marktplatz).

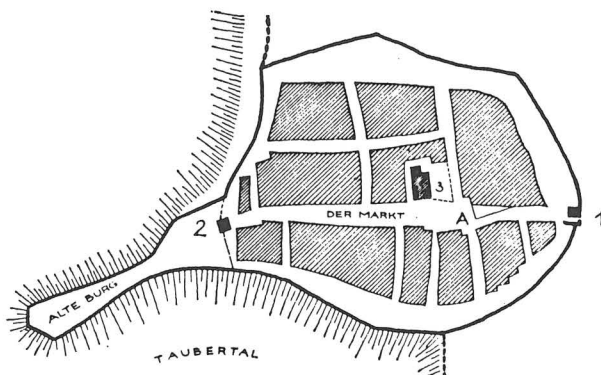
Solche Straßenmärkte finden sich in unserer engeren und weiteren Umgebung vielfältig¹⁷: Schwäbisch Gmünd, Heidenheim an der Brenz, Geislingen an der Steige, Göppingen, Rothenburg ob der Tauber, Donauwörth, Biberach/Riß, Wangen im Allgäu u. a. Bestimmend für die Struktur der genannten Städte ist der erwähnte langgezogene Markt zwischen den beiden Haupttoren. Er bildet das Rückgrat dieser Städte.

In der Tat war der langgestreckte Straßenmarkt im 12./13. Jahrhundert in Süddeutschland so weit verbreitet, daß es keineswegs verwundert, daß er als typisch „stauisch“ angesprochen wurde¹⁸. Bei näherer Betrachtung, insbesondere bei kritischem Städtevergleich, zeigt sich jedoch, daß der Straßenmarkt kein spezifisch stauisches Gestaltmodell ist, sondern daß er sich auch in Stadtanlagen anderer hochadeliger Territorialherren findet, selbst außerhalb des süddeutschen Raumes in den Städten der Welfen und Askanier. Auch alte Bischofsstädte wie Straßburg, Basel, Konstanz und Augsburg haben zum Teil sehr eindrucksvolle frühe, heute allerdings zum Teil überbaute Straßenmärkte aufzuweisen. Ja selbst das „zähringische Straßenkreuz“ läßt sich in seiner ursprünglichen Form auf einen langgezogenen Straßenmarkt reduzieren¹⁹.



◀ 28 Donauwörth: Die mittelalterliche Struktur der Stadt.
1 Pfarrkirche, 15. Jh.;
2 Tanzhaus, 1415;
3 Rathaus, 1308/09

29 Rothenburg ob der Tauber: ▶
Struktur der ältesten Stadtanlage. 1 Markusturm mit
Röderbogen; 2 Burgtor;
3 Rathaus, alter Teil, 13. Jh.,
neuer Teil, 16. Jh.



Man hat viel hineingeheimnist in die Grundrisse unserer alten Städte, wenngleich nicht bestritten werden kann, daß etwa in der Zeit der Kreuzzüge die Idealvorstellung eines himmlischen Jerusalem da und dort mittelalterliche Stadtpläne in der Weise beeinflussen konnte, ein irdisches Abbild davon schaffen zu wollen. Selbstverständlich folgte dies strengster Regelmäßigkeit. Vorstellungen, daß Theorien oder Vorbilder aus der Antike, etwa Anweisungen des Vitruv, den mittelalterlichen Städtebau hätten wirksam beeinflussen können, erscheinen indessen vom Grundsatz her wenig durchschlagend²⁰.

In aller Regel waren es sehr praktische Gegebenheiten und Überlegungen, die zur Ausbildung der wesentlichsten Elemente eines mittelalterlichen Stadtgrundrisses geführt haben. Neben der Geländeform und den natürlichen Wasserläufen war es vor allem das bestehende Straßen- und Wegesystem, das die Form der Stadtanlagen nachhaltig beeinflusste. Häufig genug entstanden städtische Siedlungen an alten Verkehrs- und Handelsstraßen. Schließlich war es die Zweckmäßigkeit, die zu bestimmten Gestaltmodellen führen mußte. Ein klar angelegtes Straßensystem erleichterte stets die rasche Verteidigung einer Stadt²¹. Ein von Tor zu Tor ziehender Straßenmarkt bot unter dem Schutze der Stadtbefestigungen beste Voraussetzungen für einen einwandfreien Ablauf der Handelsgeschäfte. War doch neben militärisch-strategischen Gründen das Vorhandensein von Jahr- und Wochenmärkten eine entscheidende Voraussetzung für die Ausbildung des Städtewesens. Märkte entwickelten sich stets entlang von Straßen. Die langgestreckten und breiten Straßenmärkte unserer alten Städte waren gerade deshalb so weiträumig ausgestaltet, weil sie fast überall der Aufnahme der beweglichen Marktbuden, Zelte, Tische und Stände dienten. Die heimischen und vor allem die von auswärts kommenden Kaufleute und Handwerker mußten ihre Waren so aufbewahren und auslegen können, daß sie möglichst keinen Schaden nahmen²².

Die Form des Marktes ist in alten Stadtgrundrissen nicht zu trennen vom Straßensystem; sie ist dessen wesentlicher Bestandteil. Vom *Straßenmarkt* zu unterscheiden ist der *Marktplatz*, wenn auch die räumlichen Übergänge fließend sind²³. Im Verhältnis zu den zahlreichen Straßenmärkten sind allerdings, vor allem im Süden Deutschlands, ausgesprochene Vierecksmärkte wenig verbreitet. Vielfach sind sie das Ergebnis neuzeitlicher Städteplanungen, oft wurden solche erst im Anschluß an Brandkatastrophen angelegt (z. B. Nürnberg, Würzburg)²⁴. Auch Sondermärkte konnten den Stadtgrundriß prägen. Neben dem Kauf oder Verkauf von Dingen des täglichen Bedarfs gab es im Mittelalter auch Handel mit besonderen Gütern, die umfangreichere Plätze benötigten. So erforderte, vor allem in größeren Städten, der Getreide- und Viehmarkt (Roß- und Rindermarkt) mehr Raum als der gewöhnliche Lebensmittel- und Gewerbemarkt²⁵.

Betrachten wir nun den Grundriß Alt-Aalens, so erhebt sich zunächst die Frage, ob und wie weit man von den uns erhaltenen älteren Plänen oder dem heutigen Stadtbild aus Rückschlüsse auf dessen Urzustand ziehen kann. Man kann zwar in aller Regel da-

von ausgehen, daß die Straßenführung, die Parzellierung der Grundstücke und die Lage der hauptsächlich städtischen Gebäude und Kirchen im allgemeinen über Jahrhunderte konstant geblieben sind. Schon immer gab es aber Fälle, in denen meist durch Flächenbrände eine weitgehende Veränderung von Fluchtlinien und auch eine Regulierung der Stadtpläne, selbst eine grundsätzliche Veränderung des Straßensystems, vor allem auf Veranlassung der jeweiligen Stadtherrschaft stattgefunden hat (z. B. wurde die Stadt Göppingen nach dem Stadtbrand von 1782 nach einem klassizistischen Idealplan völlig neu erbaut)²⁶.

Der große Stadtbrand von Aalen im Jahre 1634 hat zwar die hauptsächlichste Bausubstanz der Stadt vernichtet, doch wurde die ursprüngliche Struktur des Stadtgrundrisses in den wesentlichen Elementen durch den Wiederaufbau nicht verändert. Dies zeigt die älteste erhaltene Stadtansicht von 1528 deutlich²⁷, von der wir annehmen dürfen, daß sie weitgehend das mittelalterliche Stadtbild darstellt.

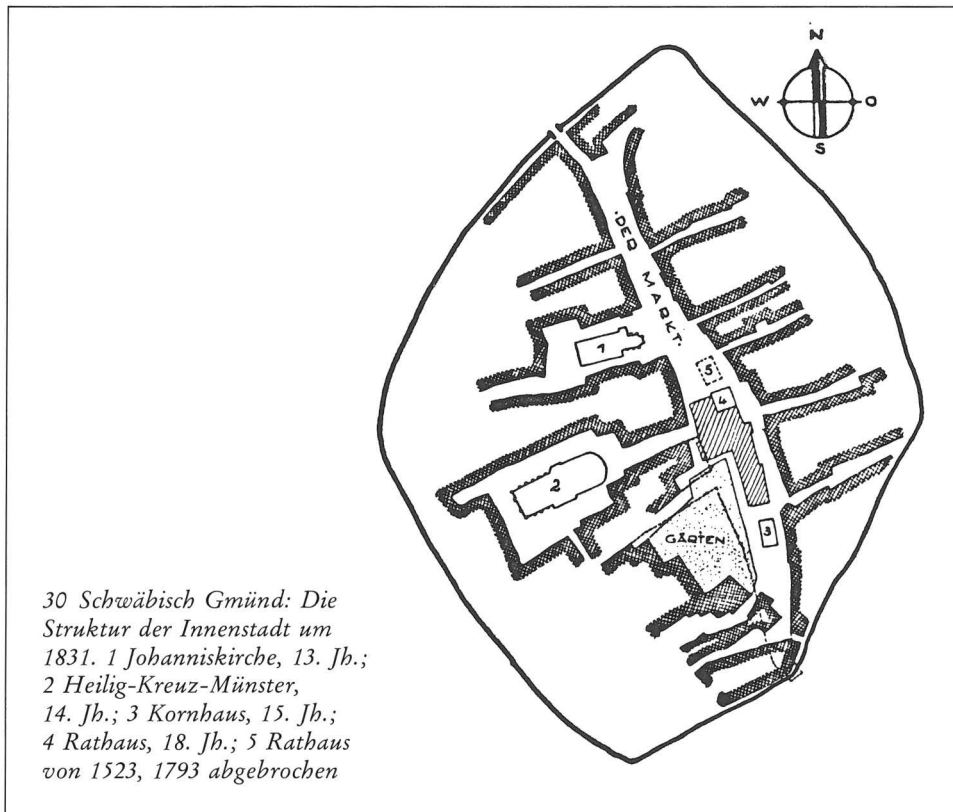
Wesentliches Merkmal des heutigen Stadtplans der Innenstadt ist, wie schon in der Darstellung von 1528, die ehemalige Wettegasse, der heutige sogenannte „Marktplatz“. Bei diesem charakteristischen Straßenzug handelt es sich aber um keinen Marktplatz, sondern um den Teil eines *Straßenmarktes*. Dies kam im Schrifttum bislang nie zum Ausdruck. Noch in relativ neueren Veröffentlichungen heißt es: „In Aalen ist bis ins 19. Jahrhundert hinein nie ein Marktplatz erwähnt; die Märkte fanden offenbar in den Straßen um das Alte Rathaus und um die Kirche statt“²⁸. An anderer Stelle heißt es, bei der Stadtgründung war „die Schaffung eines Marktes anscheinend nicht beabsichtigt, da bis ins 19. Jahrhundert ein geräumiger Marktplatz nicht vorhanden“ war²⁹. Diese Deutungen sind völlig verfehlt. Um die Stadtkirche konnte im Mittelalter kein Markt stattfinden, weil sich dort bis in die Zeit um 1500 der Friedhof der Stadt befand³⁰. In den Urkunden erscheint deshalb kein Marktplatz, weil es in Aalen einen solchen Platz im Sinne eines Vierecksmarktes nie gab. Aalen gehört vielmehr zu den zahlreichen Städten, die einen für das 12./13. Jahrhundert typischen Straßenmarkt aufweisen. Das Marktgeschehen spielte sich im Mittelalter dort ab, wo auch heute noch der Schauplatz für die regelmäßigen Jahr- und Wochenmärkte ist, nämlich im Bereich des einstigen langgestreckten Straßenmarktes, den der heutige sogenannte „Marktplatz“ zusammen mit der Reichsstädter Straße bildete.

Die bisher im Städtevergleich genannten Beispiele zeigten allerdings das scheinbar typische Bild eines Straßenmarktes, der in geradlinigem Verlauf von Tor zu Tor zog. In Aalen ist dies nicht der Fall. Hier sind wir gewohnt, das Obere oder Ellwanger Tor und das Untere oder Gmünder Tor als die alten hauptsächlichsten Ein- und Ausfallstore der Stadt zu sehen. Dies war auch jahrhundertlang der Fall. Frühere Urkunden sprechen aber von beiden Toren als dem „Alten“ und dem „Neuen“ Tor. Im Gegensatz zum Ellwanger Tor stammt das Gmünder Tor nicht aus der Zeit der ältesten Stadtanlage³¹. Es wurde kurz vor 1400 in die Stadtmauer gebrochen, während man das bereits um 1300 errichtete Martinstor, das einstige Haupttor an der Südflanke der

Stadt³², – vermutlich wegen des dort ständig auftretenden Hochwassers – vermauert hatte. An letztgenannter Stelle entstand später der Bürgerarrest, das „Narrenhäusle“³³. Der Straßenmarkt erstreckte sich also auch in Aalen anfangs zwischen den beiden ursprünglichen Haupttoren, wenn auch in einem um 90 Grad abgewinkelten Verlauf.

Bei der heutigen Bebauung fällt uns auf, daß der Bereich des heutigen sogenannten „Marktplatzes“ jene relative Weiträumigkeit aufweist, die man für einen Marktbetrieb erwartet, nicht dagegen die heutige Reichsstädter Straße. Sie teilt sich in eine breitere südliche und eine schmalere nördliche Passage. Ursprünglich muß aber wohl in diesem Bereich eine durchgehende Freifläche für den Markt und den ungehinderten Durchgangsverkehr bestanden haben. Dies wird nur verständlich, wenn wir davon ausgehen, daß die heutige Häuserzeile vom Alten Rathaus über das Modehaus Kempf, dem ehemaligen „Bären“ bis zum Fischgeschäft „Nordsee“ (Gebäude Reichsstädter Straße 1–9) eine spätere Überbauung des einstigen Straßenmarktes darstellt. Beispiele dafür, daß ursprüngliche Marktflächen durch öffentliche und private Gebäude, ja selbst durch Kirchen, überbaut wurden, können vielfach genannt werden³⁴. Hauptsächlich aber waren es die Rathäuser, die im Spätmittelalter als Folge des Ausbaus der städtischen Selbstverwaltung und des wachsenden bürgerlichen Bewußtseins nicht nur am Markt, sondern bevorzugt auf dem Markt errichtet wurden (z. B. Schwäbisch Gmünd). Die Stadt Aalen besaß als oettingische Landstadt in der ersten Zeit ihres Bestehens keine Selbstverwaltung und damit auch kein Rathaus. Vermutlich entstand ein solches erst nach 1360 mit der Erhebung zur freien Reichsstadt³⁵. Zu diesem Zeitpunkt waren aber bereits alle Hofstätten entlang des Marktes längst bebaut, so daß das Rathaus mitten in die Marktfläche zu stehen kommen mußte und in östlicher Richtung allmählich eine weitere Bebauung zur Folge hatte (vgl. die ähnliche Entwicklung in Schwäbisch Gmünd).

Schwierig wird die Beantwortung der Frage, warum der Aalener Straßenmarkt eine so stark abgewinkelte Form hatte. Die Ursache kann zunächst in der Topographie liegen. Die durch das Rems- und Kochertal ziehende alte Reichs- und Handelsstraße verlief außerhalb des Gebiets der mittelalterlichen Stadt. Diese wichtige Verkehrsader wurde nicht wie in vielen anderen Städten zum Rückgrat der Stadtanlage (z. B. Geislingen an der Steige). Die Stadt Aalen entstand vielmehr in geringer Entfernung abseits dieser Straße. Dies hing zweifellos mit dem Kocherlauf und der Lage der Kocherfurt zusammen und war außerdem, wenn man vom Motiv der Stadtgründung ausgeht³⁶, wehrtechnisch bedingt. Es ist Aalen im Gegensatz zu anderen Städten (z. B. Biberach) auch nie gelungen, den Verlauf dieser alten Straße zu verlegen bzw. in ihre Mauern hereinzuziehen. Dies hing wiederum mit der Topographie zusammen, aber auch damit, daß Aalen eine äußerst späte Stadtgründung des Mittelalters war. Es bestand nur die Möglichkeit, die jüngere Stadtgründung an den älteren Straßenverlauf anzubinden. Dies konnte nach den natürlichen topographischen Gegebenheiten (vgl. den Kocherlauf)



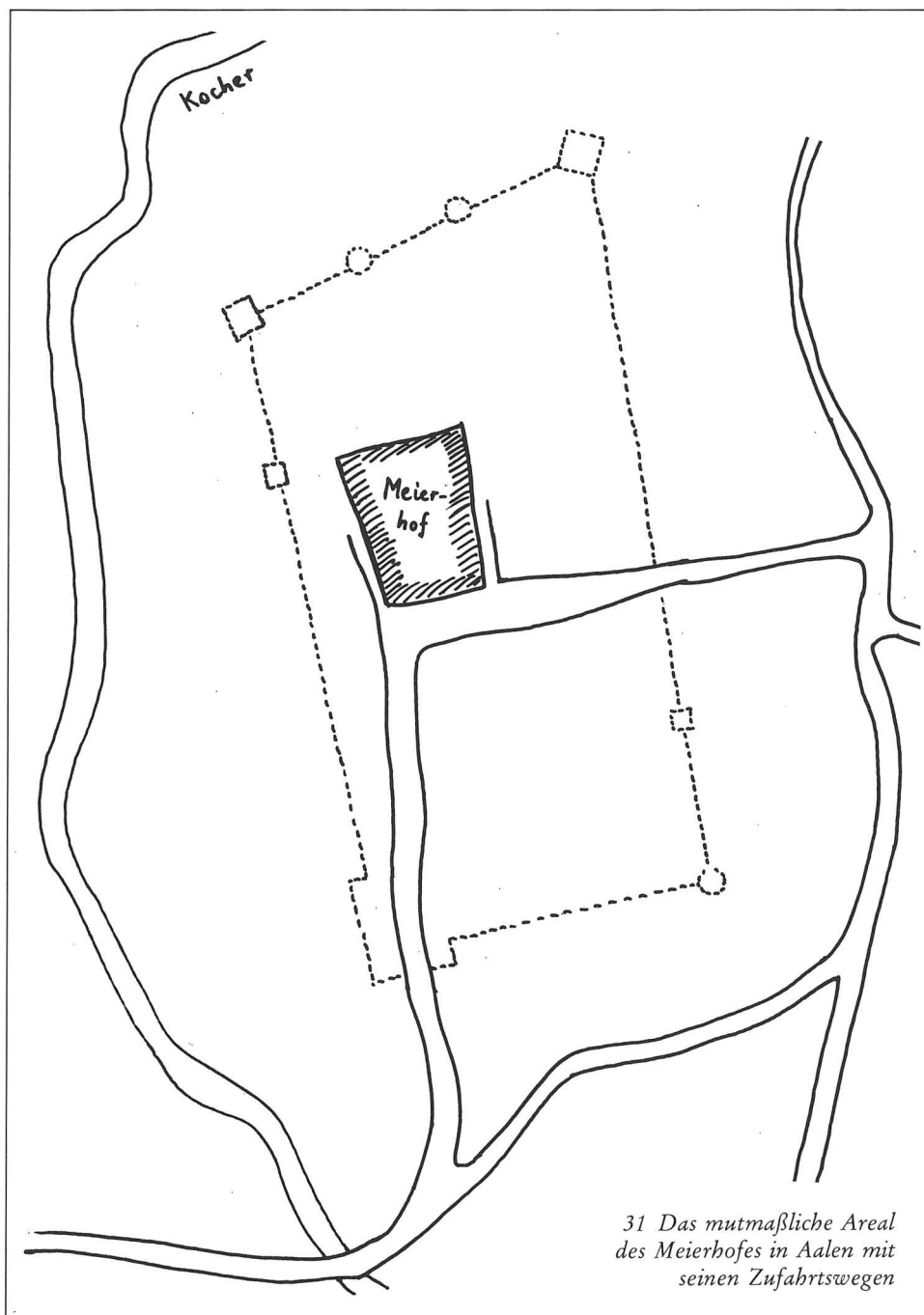
nur durch eine Straßenführung geschehen, die im Kernstadtbereich eine nach Süden und Osten abgewinkelte Hauptstraßenachse vorsah.

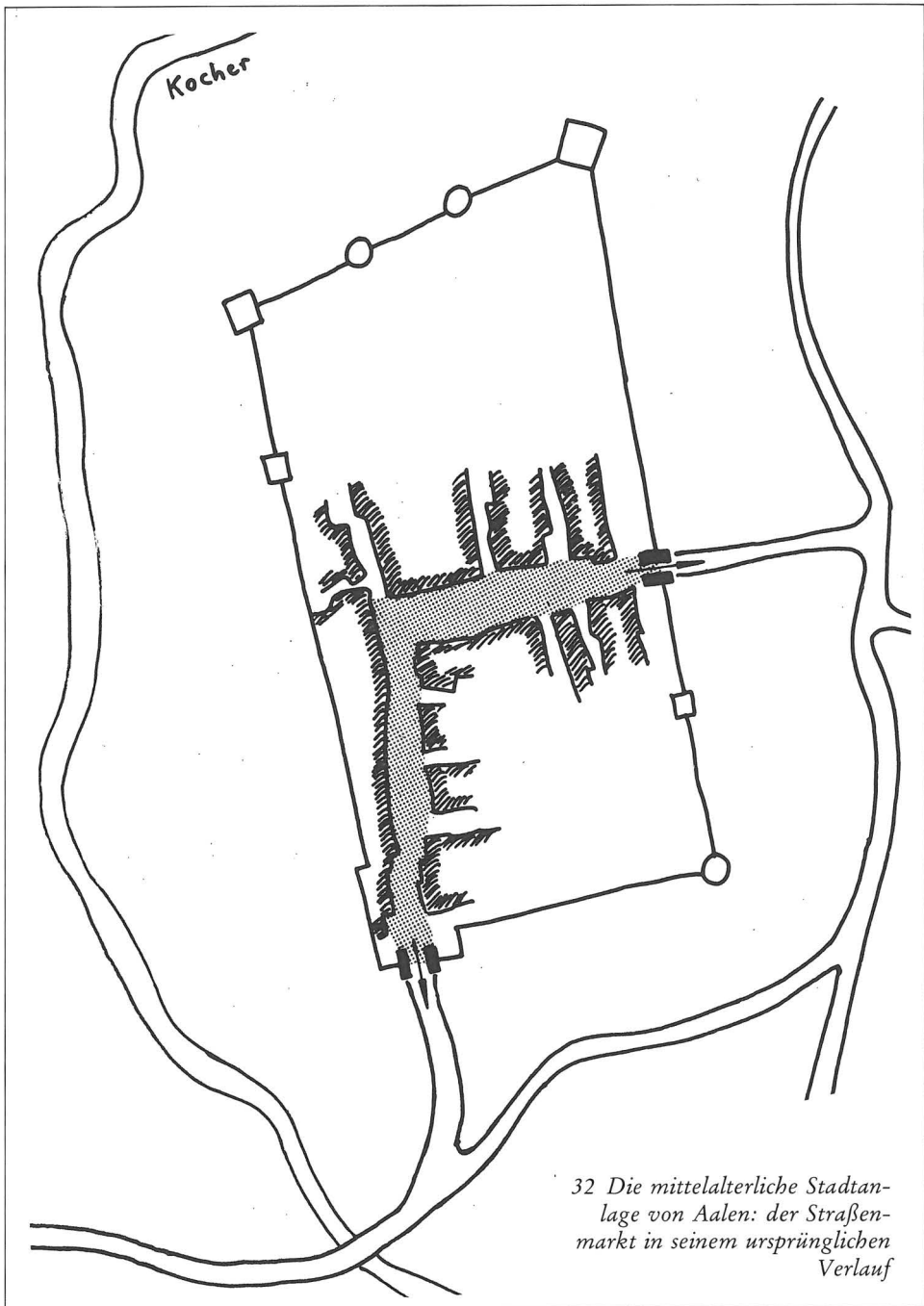
Es besteht aber auch die Möglichkeit, daß der Verlauf des Straßenmarktes auf eine im Zeitpunkt der Stadtgründung bereits bestehende Bebauung Rücksicht zu nehmen hatte. Hier erhebt sich die Frage nach einem vorstädtischen Siedlungskern im Bereich der mittelalterlichen Altstadt. Es ist freilich nicht zu ermitteln, ob im Bereich der staufischen Stadanlage ein in frühmittelalterliche Zeit zurückreichender Hof bzw. eine Hofgruppe gelegen hat oder ob die städtische Siedlung damals auf unbebautem Land begonnen wurde³⁷. Mit Urkunde vom 29. Oktober 1300, in der Aalen als Stadt erstmals erwähnt wird, belehnte Abt Ekkehard von Ellwangen die Lutterburgerin und den Reinlinger u. a. mit dem Meierhof in (der Stadt) Aalen³⁸. Dieser Hof befand sich zu diesem Zeitpunkt im Besitz des Klosters Ellwangen und stellte wohl eine Zusammenfassung des im Aalener Gebiets vorhandenen ellwangischen Streubesitzes dar (klösterlicher Pflegehof). Es ist durchaus denkbar, daß dieses Hofgut, das vielleicht auf frühe Schenkungen an die Abtei Ellwangen zurückging, zum Zeitpunkt der Stadt-

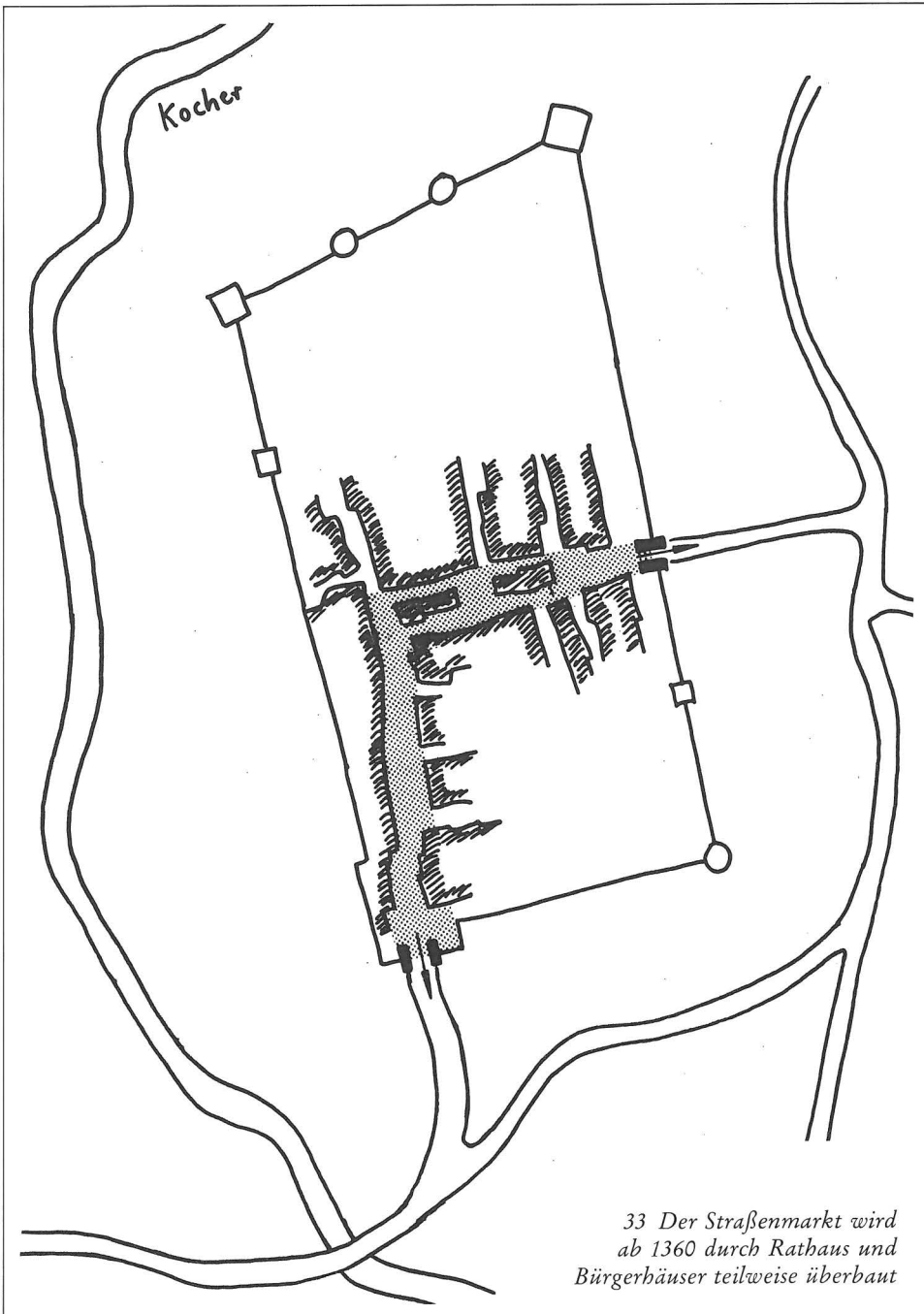
gründung bereits vorhanden war. Das Anwesen könnte in diesem Falle im nördlichen Teil der mittelalterlichen Stadt gelegen haben. Im Stadtgrundriß fällt heute noch ein Bauquartier auf, das von der Reichsstädter Straße, Radgasse, Stadelgasse und Mittelbachstraße begrenzt wird und den größten zusammenhängenden Baublock der Innenstadt bildet. Er könnte die einstige Hofffläche markieren. Ein Indiz dafür wäre die Bezeichnung „im Hof“ bzw. „im Höfle“, mit welcher der Volksmund noch im 19. Jahrhundert einen Bereich benannte, der hinter dem heutigen Gasthaus zum „Hirsch“ (Radgasse 6) liegt. Verschiedene Handwerker trugen die Hausnamen „Hofseckler“, „Hofkürschner“ usw. Außerdem ist die Bezeichnung „Haspeleck“ für das Höfle zwischen den Gebäuden Mittelbachstraße 7 und 13 sowie den Platz vor Gebäude Mittelbachstraße 9 überliefert³⁹. Dieser letztere Ausdruck kann auf ein Drehkreuz hindeuten, das an dieser Stelle die Durchfahrt oder den Austritt des Viehs aus dem landwirtschaftlichen Anwesen verhindern sollte⁴⁰.

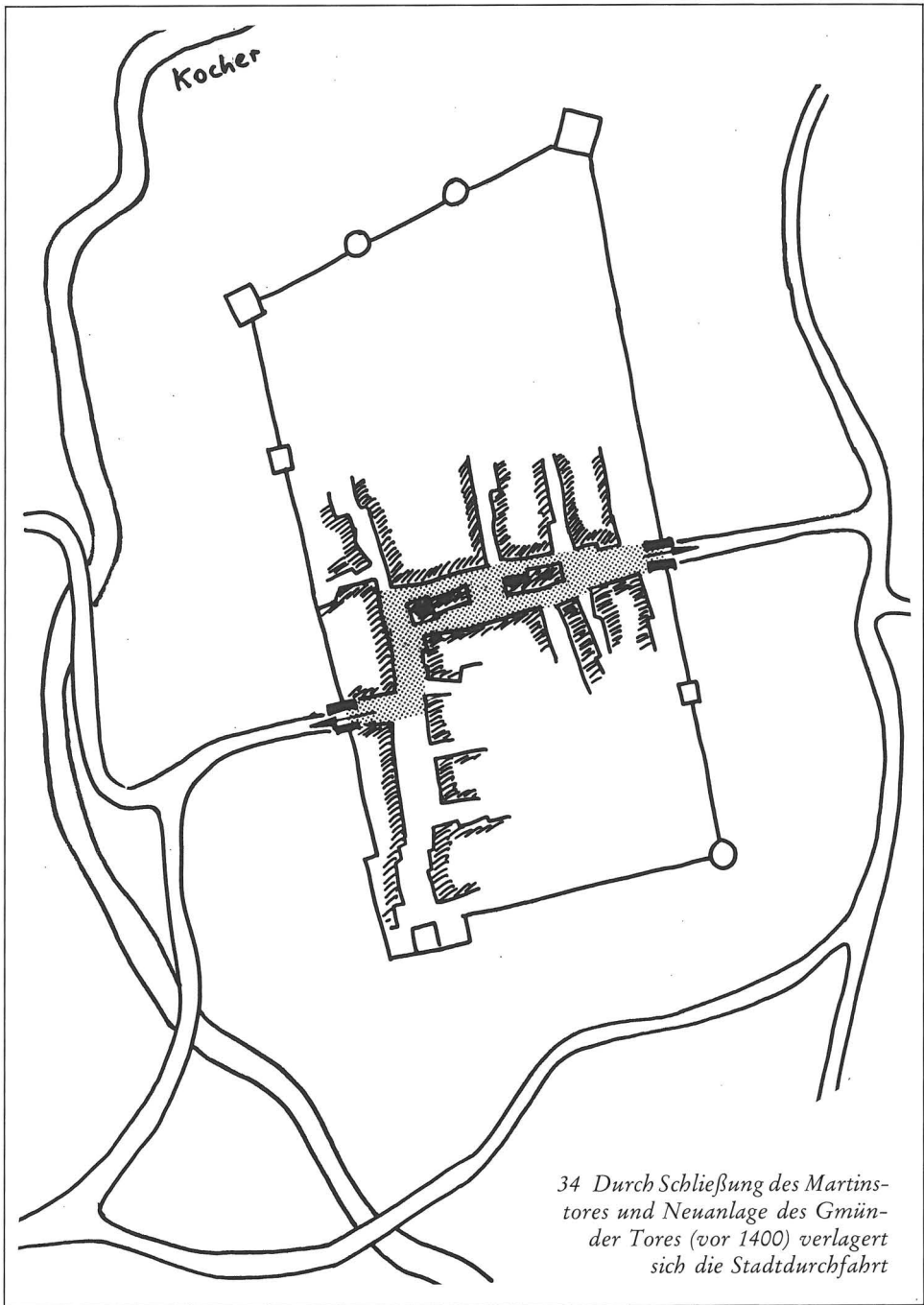
Schließlich bezahlte die Stadt Aalen bis zum Jahre 1802 anfangs an die Abtei, später an die Propstei Ellwangen einen jährlichen Zins von 3 Gulden 21 Kreuzer und 2 Heller, der als Grundlast auf dem reichsstädtischen Rathaus lag. Über diese jährliche Abgabe schrieb Stadtschreiber Johann Balthasar Enßlin im Salbuch der Stadt Aalen von 1668/72, daß „man bei dieser Stadt kein eigentliche Wissenschaft hat, wie es herkommen, außer daß es die alte Observanz contestieret“, d. h. man wußte zum genannten Zeitpunkt nicht mehr, wie es zu dieser Zahlungspflicht kam; sie beruhte auf Gewohnheitsrecht⁴¹. Wenn bereits im 17. Jahrhundert die Erinnerung an den ursprünglichen Zahlungsgrund erloschen war, muß es sich bei dieser Abgabe um eine sehr alte Sache handeln. Diese jährliche „unablösige“ und „auf ewig“ zu entrichtende Gülte kann unter Umständen in die Zeit der Stadtanlegung, mindestens aber in die Zeit des Rathausbaus (um 1360) zurückgehen. Sein Baugrund, die ehemalige Marktfläche, könnte ursprünglich ein Zubehör zum Aalener Meierhof gewesen und durch Kauf oder Schenkung an die Stadt gelangt sein. Das Grundstück muß damals mit einer verbrieften ewigen Gültabgabe (Geldrente) zugunsten des Klosters Ellwangen belastet gewesen oder belastet worden sein. Es wäre im übrigen denkbar – und diese Annahme besitzt m. E. einen größeren Wahrscheinlichkeitsgrad –, daß der Straßenmarkt, die Hauptstraßenachse der städtischen Neugründung, identisch war mit den alten Zufahrtswegen zum Aalener Meierhof. Der Rathausbau des 14. Jahrhunderts mitten im Straßenmarkt mußte dann zwangsläufig alte Rechte des Meierhofes, insbesondere Fahrrechte, berührt haben. Die Sicherstellung dieser Rechte zu allen Zeiten für den jeweiligen Hofinhaber könnte dann das Entstehen einer solchen Grundrente im Sinne eines Anerkennungszinses erklären.

Für die älteste erhaltene Ansicht der Stadt Aalen aus dem Jahre 1528⁴² ist charakteristisch, daß die bemerkenswerten Gebäude der Stadt (Stadtkirche, Spitalkirche, Rathaus, Stadttore und Befestigungswerke) entsprechend der damals üblichen Bedeutungsperspektive auffallend groß und deutlich dargestellt sind, während die Bürger-









häuser verhältnismäßig pauschal vereinfacht und sicherlich auch zahlenmäßig reduziert zur Darstellung kommen. In der nördlichen Stadthälfte allerdings fällt ein einzelnes Fachwerkgebäude von gewaltiger Ausladung ins Auge; auch in der Höhe überragt es alle seine Nachbargebäude. Es könnte den fraglichen, bereits 1300 urkundlich genannten und zur Zeit der Entstehung dieser Stadtansicht noch vorhandenen Meierhof darstellen. Vielleicht ist das Hofgut einem Brand (spätestens 1634) zum Opfer gefallen und im alten Umfang nicht mehr wieder aufgebaut worden.

Einen sicheren Beweis für einen vorstädtischen Siedlungskern im Bereich der Aalener Altstadt gibt es freilich nicht. Eine Reihe von ernstzunehmenden Indizien ermöglicht allenfalls eine diesbezügliche Vermutung. Der für Aalen so charakteristisch abgewinkelte Straßenmarkt fände dann nicht allein in der Topographie seine Begründung. Im übrigen zeigen auch andere Städte gelegentlich solche deutlich abgeknickten Straßenmärkte. Ein bemerkenswertes Beispiel bildet die Staufergründung Weißenburg im Elsaß, wo die starke Krümmung des Marktverlaufs durch die Anlage der bereits seit dem 7. Jahrhundert bestehenden Benediktinerabtei, also durch einen sehr gravierenden vorstädtischen Siedlungskern, bedingt ist⁴³.

Betrachtet man das Straßensystem der Aalener Innenstadt insgesamt, so treten im Verhältnis zu dem in seiner ursprünglichen Form mächtig ausladenden Straßenmarkt alle übrigen Straßen und Gassen bemerkenswert hinter diesem zurück. Deutlich zeichnet sich eine südliche und eine nördliche Stadthälfte ab. Die hauptsächlichsten „Erschließungsstraßen“ dieser Baublöcke sind in der Südhälfte die Straße „An der Stadtkirche“ (frühere Schulstraße), in der Nordhälfte die Mittelbachstraße und die Radgasse. Auch die historische Bausubstanz ist in beiden Stadthälften unterschiedlich. Die qualitativ besser ausgebildeten und repräsentativeren Bürgerhäuser finden sich im südlichen Teil der Altstadt, während für den nördlichen Teil bescheidenere Gebäude bestimmend sind. Dies liegt sicherlich in der früheren Sozialstruktur der Stadtbevölkerung begründet. In der südlichen Stadthälfte lagen die bevorzugten Wohn- und Gewerbeplätze der wohlhabenderen Bevölkerung, wobei sich die Schwerpunkte entlang des Straßenmarktes (heute Marktplatz und Reichsstädter Straße) sowie rings um Rathaus und Stadtkirche konzentrierten. Demgegenüber wohnte die ärmere Stadtbevölkerung in den nördlichen Quartieren sowie entlang der Stadtmauern. Bezeichnen- derweise lagen die hauptsächlichsten öffentlichen Gebäude wie Stadtkirche, Lateinschule und Rathaus, die Wohnsitze der Pfarrer und der sonstigen „Ehrbarkeit“ wie auch die renommierten Absteigerherbergen „Krone-Post“ und „Lamm“ in der südlichen Stadthälfte, während die Nordhälfte das Spital, das Auffangbecken für Kranke, Waisen, Krüppel, Alte und Arme, aufzunehmen hatte. Diese sozialgeschichtlichen Zusammenhänge sind zwar heute noch im alten Stadtgrundriß deutlich abzulesen, erfordern aber noch eingehendere Untersuchungen der früheren Sozialstruktur dieser Stadt und ihrer Bevölkerung.

Bleibt noch zu erwähnen, daß der heutige Spritzenhausplatz keine historische Er-

scheinung, sondern das Ergebnis einer Brandkatastrophe von 1865 ist, welcher der Zehntstadel zum Opfer fiel; die Brandstätte wurde durch Bürgerhäuser nicht mehr wieder aufgebaut.

Fassen wir zusammen:

1. In der Stadtgeschichtsforschung kann nicht grundsätzlich zwischen „gewachsenen“ Städten einerseits und „gegründeten“ Städten andererseits unterschieden werden; schon gar nicht stellen diese Begriffe klar aufeinanderfolgende zeitliche Schichten dar. Es gab zu allen Zeiten gleichzeitig Phasen des Wachsens und des Planens. Geplante Siedlungsanlagen sind kein unbedingtes Merkmal hochmittelalterlicher Gründungen; solche gab es bereits in vorgeschichtlicher Zeit.
2. Bei der Beurteilung von Stadtgrundrissen sind schematisierende Begriffe, wie Zähringerstadt, Stauferstadt oder ähnliche Wortbildungen problematisch. Genaue Untersuchungen zeigen, daß sich bestimmte Grundrißbildungen nicht bestimmten Gründerfamilien zuordnen lassen.
3. Die Regelmäßigkeit des mittelalterlichen Grundrisses der Stadt Aalen läßt zwar auf eine planmäßige Gründung schließen, ist aber kein typisches Merkmal für eine konkrete zeitliche Einordnung der Stadtgründung.
4. Unter den besonderen Typenbildern mittelalterlicher Stadtanlagen ist der Straßenmarkt als städtebauliches Hauptelement einer Stadt, besonders in Süddeutschland, häufig verbreitet.
5. Auffälligstes Merkmal des mittelalterlichen Grundrisses der Stadt Aalen war ein solcher Straßenmarkt. Er erstreckte sich zwischen den einstigen Haupttoren entlang des heutigen sogenannten „Marktplatzes“ und der Reichsstädter Straße.
6. Die ursprüngliche Marktplatzfläche der heutigen Reichsstädter Straße wurde seit dem 14. Jahrhundert durch das reichsstädtische Rathaus und eine östlich anschließende Häuserzeile teilweise überbaut.
7. Im Spätmittelalter (um 1400) wurde wegen des ständigen Hochwassers das südliche Stadttor (Martinstor) zugemauert und dafür an der Westfront der Stadt das Gmünder Tor eingebrochen. Damit wurde die ursprüngliche Stadtpassage auf Jahrhunderte hinaus verändert. Der südlichste Teil des heutigen Marktplatzes wurde zur „Wette“ (Viehtränke und Pferdewäsche) und Abstellplatz für Marktfuhrwerke.
8. Charakteristisches Merkmal für den Aalener Stadtgrundriß ist ein um 90 Grad abgewinkelter Straßenmarkt. Sein gekrümmter Verlauf kann topographische Gründe haben. Doch ist die Rücksichtnahme auf einen vorstädtischen Siedlungskern, einen ellwangischen Pflughof, im Bereich nördlich des Alten Rathauses nicht auszuschließen.

Im Rahmen dieser Betrachtung über den mittelalterlichen Stadtgrundriß von Alt-Aalen nahmen die Ausführungen über den Straßenmarkt einen unverhältnismäßig breiten Raum ein. Doch dieser Straßenmarkt, der heutige sogenannte „Marktplatz“ zusammen mit der Reichsstädter Straße, stellt das wesentlichste Element im Grundriß

der Aalener Innenstadt und deren Hauptcharakteristikum überhaupt dar. Bewußt sollte die Bedeutung dieses Straßenabschnitts als eine städtebauliche Dominante der Stadt Aalen deutlich herausgestellt werden. Gleichzeitig darf dankbar vermerkt werden, wie sehr durch die Ausgestaltung der Fußgängerzone gerade dieser alte Straßenmarkt eine gebührende Aufwertung erfahren hat und sicherlich noch weiter erfahren wird. Er war es einst und ist es noch heute im besten Sinne des Wortes: Aalens „gute Stube“.

Anmerkungen:

- 1 Karlheinz Bauer, Aalen – eine staufische Stadtgründung, in: Aalener Jahrbuch 1980, hsg. vom Geschichts- und Altertumsverein Aalen, Stuttgart und Aalen 1980, S. 44–86
- 2 Erich Maschke, Die deutschen Städte der Stauferzeit, in: Die Zeit der Staufer, Katalog der Ausstellung, Band 3, Stuttgart 1977, S. 61
- 3 Cord Meckseper, Städtebau, in: Die Zeit der Staufer, Katalog der Ausstellung, Band 3, Stuttgart 1977, S. 75
- 4 Hermann Bauer, Geschichte und Beschreibung der ehemaligen freien Reichsstadt Aalen, Aalen 1852, S. 6, 18
- 5 Hermann Bauer's Geschichte und Beschreibung der ehemaligen freien Reichsstadt Aalen, ergänzt und herausgegeben von J(ohann) G(eorg) Röhm, Aalen 1884, S. 11, 35
- 6 Beschreibung des Oberamts Aalen, hsg. von dem Königlichen statistisch-topographischen Bureau, Stuttgart 1854, S. 172
- 7 Herbert Plickert, Geschichte der Freien Reichsstadt Aalen im Wandel der Zeiten, in: Aquileja, Illustrierte Zeitschrift zur Pflege des Heimatgedankens im Gebiet der Ostalb, Heft 2/3 Juni 1960, Aalen 1960, S. 72;
Erich Keyser (Hsg.), Württembergisches Städtebuch, Stuttgart 1962, S. 29;
H. W. Böhme, Zur früh- und hochmittelalterlichen Topographie, in: Führer zu vor- und frühgeschichtlichen Denkmälern, Bd. 22: Aalen – Lauchheim– Ellwangen, Mainz 1973, S. 135;
Karlheinz Bauer, Die Stadt Aalen – eine staufische Gründung, in: ostalb/einhorn, Vierteljahreshefte für Heimat und Kultur im Ostalbkreis, Heft 16 Dezember 1977, Gmünd und Aalen 1977, S. 440–443;
Karlheinz Bauer, Aalen – Stadt und Landschaft in der Geschichte, in: Aalener Jahrbuch 1978, hsg. vom Geschichts- und Altertumsverein Aalen, Stuttgart und Aalen 1978, S. 36, 39
- 8 Vgl. Berent Schweineköper, Die Problematik von Begriffen wie Stauferstädte, Zähringerstädte und ähnlichen Bezeichnungen, in: Stadt in der Geschichte, Veröffentlichungen des Südwestdeutschen Arbeitskreises für Stadtgeschichtsforschung, Band 6, Sigmaringen 1980, S. 95–172
- 9 Desgl., S. 95–101
- 10 Werner Lipp, Alt-Göppings bauliche Entwicklung. Eine historische Untersuchung des Stadtbildes, verbunden mit vergleichenden Studien zu den Städtegründungen der Staufer, Göppingen 1962, S. 11–14
- 11 Berent Schweineköper, a. a. O., S. 100/101
- 12 Desgl., S. 101–108
- 13 Vgl. Anm. 8
- 14 Ernst Hamm, Die Städtegründungen der Herzöge von Zähringen in Südwestdeutschland, 1932;
Hans Planitz, Die deutsche Stadt im Mittelalter, Graz–Köln 1954, S. 89–97, 138;
Werner Lipp, a. a. O., S. 20/21
- 15 Cord Meckseper, a. a. O., S. 77;
Berent Schweineköper, a. a. O., S. 138, 148, 155 ff., 165 ff.
- 16 Werner Lipp, a. a. O., S. 20–30
- 17 Desgl., S. 20–30
- 18 Berent Schweineköper, a. a. O., S. 135, 138

- 19 Desgl., S. 133/134, 136, 138, 143 ff., 148
- 20 Desgl., S. 148–150, 166, 169
- 21 Desgl., S. 153, 169
- 22 Desgl., S. 118 ff., 134
- 23 Cord Meckseper, a. a. O., S. 77
- 24 Berent Schwineköper, a. a. O., S. 113;
Karl Bosl (Hsg.), Handbuch der historischen Stätten Deutschlands, 7. Band: Bayern, Stuttgart 1961, S. 504;
Reclams Kunstführer Baudenkmäler, Band I Bayern, Stuttgart 1957, S. 731, 741
- 25 Berent Schwineköper, a. a. O., S. 120
- 26 Desgl., S. 112
- 27 Hauptstaatsarchiv Stuttgart, N 201 Nr. 2
- 28 Herbert Plickert, Aalen – eine Stadt des Reiches, in: Aalen einst und heute, Aalen 1960, S. 18
- 29 Erich Keyser, a. a. O., S. 29
- 30 Hermann Bauer, a. a. O., S. 87
- 31 Bei Kanalisationsarbeiten im Frühsommer 1978 wurden in der Gmünder Straße an der Stelle des einstigen Gmünder Tores in rd. 3,50 m Tiefe zwei Eichen- und ein Tannenbalken gefunden. Sie dienten als Holzrost für die Fundamente des Torturmes. Nach dem dendrochronologischen Gutachten des Institutes für Botanik der Universität Hohenheim vom 8. September 1978 ist die frühestmögliche Fällung dieser Bäume auf 1381 ± 10 anzusetzen
- 32 Beim Ausbaggern der Baugrube für das neue Kaufhaus beim Rathaus im Sommer 1981 wurde an der Stelle des einstigen südlichen Stadttors (Martinstor) in rd. 3 m Tiefe ein Eichenbalken gefunden. Er stammte wohl aus einem Holzrost unterhalb der Fundamente der Toranlage. Nach dem dendrochronologischen Gutachten des Institutes für Botanik der Universität Hohenheim vom 15. Dezember 1981 ergab sich für die Fällung dieses Baumes der Datierungsspielraum 1308 ± 10
- 33 Vgl. Anm. 27;
Hermann Bauer, a. a. O., S. 9;
Hugo Theurer, Beiträge zur Heimatkunde von Aalen und Umgebung, Band 2: Aalen in der Vergangenheit, Aalen o. J. (1951), S. 59;
Josef Wagner, Die Stadtbefestigung in der ehemaligen Freien Reichsstadt Aalen, Zulassungsarbeit 1953, Maschinenschriftl. Manuskript (im Stadtarchiv Aalen)
- 34 Berent Schwineköper, a. a. O., passim
- 35 Karlheinz Bauer, Das Rathaus der Reichsstadt Aalen, in: Aalener Jahrbuch 1980, hsg. vom Geschichts- und Altertumsverein Aalen, Stuttgart und Aalen 1980, S. 112–123
- 36 Vgl. Anm. 1
- 37 H. W. Böhme, a. a. O., S. 135;
Hans Pfeifer, Ostschwaben im Mittelalter, in: Der Ostalbkreis, Stuttgart und Aalen 1978, S. 85
- 38 Wirtembergisches Urkundenbuch, hsg. von dem Königlichen Staatsarchiv in Stuttgart, 11. Band, Stuttgart 1913, S. 439 Nr. 5534
- 39 Hermann Bauer, a. a. O., S. 12;
mündliche Hinweise, die der Verfasser von Anwohnern erhielt
- 40 Hermann Fischer, Schwäbisches Wörterbuch, 3. Band, Tübingen 1911, Sp. 1217/1218;
Josef Karlmann Brechenmacher, Etymologisches Wörterbuch der Deutschen Familiennamen, Band 1, Limburg/Lahn 1957, S. 663
- 41 Stadtarchiv Aalen, B 158, Der Statt Aaln Urbar, Saal- und Lagerbuech, 1668/72, S. 23, 480
- 42 Vgl. Anm. 27
- 43 Walter Hotz, Handbuch der Kunstdenkmäler im Elsaß und in Lothringen, München 1965, S. 263 ff.