

## Mittelalterliche Straßenbefunde in Lenzen und Wittenberge (Brandenburg) und ihre Aussagen zur frühen Stadtgeschichte

Archaeological Records of Medieval Streets in Lenzen und Wittenberge (Brandenburg) and their Interpretation with Respect to Early Urban History

Monika Brauns-Henschel

### Abstract

Traffic is a prerequisite as well as an important part of the processual changes taking place in connection with the inland-colonisation during the High Middle Ages. The restructuring of rural spaces and especially the emergence and the development of the cities are inseparably connected with mobility. This investigation aims to analyse the mutual relationship between the construction of roads and the development of cities, drawing on concrete examples. The analysis rests on the basis of the archaeological records of the medieval towns of Lenzen and Wittenberge in north-western Brandenburg from the last 20 years. For this purpose, road surfaces were analysed and evaluated regarding their arrangement, construction, development and chronology. Thus it was also possible to re-examine open questions and hypotheses regarding both the history of road traffic and the history of towns and cities.

### Schlüsselwörter

Brandenburg – Mittelalter – Stadtentwicklung Lenzen und Wittenberge – Straßenbau

### Keywords

Brandenburg – Middle Ages – Urban Development Lenzen und Wittenberge – Road Construction

### Einführung

*„Städte sind als fern- wie auch nahzentrale Orte topographisch wie auch funktional die Knotenpunkte und Drehscheiben der Verkehrsnetze. Von ihnen gehen die wesentlichen Impulse des Verkehrs aus (Ausgangsort), auf sie ist der größte Teil der Verkehrsströme gerichtet (Zielort). Neben der territorialpolitischen und strategischen Funktion der Städte in der Zeit der Städtegründungen waren die Verkehrs- und Marktfunktion eine wesentliche Zielsetzung und Ursache einer Stadtwerdung.“* (Denecke 2001, 21) Dietrich Denecke verdeutlicht hier den engen Zusammenhang von Verkehr und Stadt sowie dessen zentrale Bedeutung. Es besteht insbesondere zur Zeit des hochmittelalterlichen Landesausbaus ein wechselseitiges Abhängigkeitsverhältnis, das im günstigsten Fall eine gegenseitige Förderung der Nutzung vorhandener Verkehrswege und der Entwicklung von Markt und Stadt bewirkt.

Das Wechselspiel zwischen dem Ausbau des Verkehrsnetzes und dessen Rolle für die Stadtentwicklung, aber auch deren gegenseitige Abhängigkeit in den Grundzügen zu erfassen, war das Ziel einer exemplarischen Untersuchung von Straßenbefestigungen in zwei mittelalterlichen Städten

im Nordwesten Brandenburgs.<sup>1</sup> Dafür wurden die Anlagen von Verkehrswegen, deren Auf- und Ausbauten, Entwicklung sowie mögliche Verlagerungen oder Umstrukturierungen innerhalb einer Stadt analysiert und ausgewertet. Die Materialbasis für diese Untersuchung bildeten archäologische Befunde mittelalterlicher Straßenoberflächen aus Lenzen und Wittenberge in der Prignitz. Die differenzierte Betrachtung des mittelalterlichen Straßenbaus im engeren Sinne trägt so zur Erforschung der Verkehrs- und insbesondere der Stadtgeschichte bei.

Die ausgewählten Städte liegen nahe der Elbe und sind auf dem Landweg nur ca. 25 km voneinander entfernt. Während Wittenberge als hochmittelalterliche Gründungsstadt wegen einer Siedlungsverlegung mit Stadtgründungen „auf grüner Wiese“ verglichen werden kann, geht die Stadtentwicklung Lenzens auf eine Siedlung zu Füßen einer slawischen Burg zurück (Abb. 1, 2). Bezüglich dieser unterschiedlichen Stadtgenesen lag ein Schwerpunkt der Betrachtung auf der möglicherweise verschiedenen Ausformung bzw. Entwicklung des Straßennetzes.

In einem ersten Schritt wurden anhand der archäologischen Straßenbefunde von Lenzen und Wittenberge die Oberflächenbefestigungen der Verkehrswege hinsichtlich ihrer Entstehung, Konstruktion und verwendeten Materialien untersucht. Weitere Aspekte waren, ob und inwiefern innerhalb einzelner Straßen bzw. des städtischen Verkehrsnetzes technische Entwicklungen, Ausbau- oder Reparaturphasen nachweisbar und zeitlich einzuordnen sind, sich ganze Straßenverläufe änderten und Umstrukturierungen erkennbar machen. Die so gewonnenen Ergebnisse dienten in einem zweiten Schritt der Untersuchung stadtgeschichtlicher Forschungsfragen. Besonderes Augenmerk lag dabei auf den Aussagemöglichkeiten zur Frühzeit der Städte. Die Ergebnisse beider Untersuchungsstädte wurden einander gegenübergestellt und Unterschiede oder Gemeinsamkeiten herausgearbeitet. Dadurch ergaben sich Beobachtungen, die zukünftig in größerem Rahmen überprüft werden können.

## Die Ausgangsbasis

Der archäologischen Erforschung von Landverkehrswegen sind methodisch Grenzen gesetzt. Die Datierung von Verkehrsanlagen bleibt eine der größten Herausforderungen wissenschaftlicher Untersuchungen. Wege entstehen durch Begehung und Befahrung sozusagen „als natürliche Folge des Verkehrs“ (Kohl 1841, 94). Deren fortdauernde Nutzung formt diese aus und kann zu planmäßigen Verbesserungen und Ausbauten führen. Während einzelne Nutzungszeiträume eines Weges sich indirekt im Fundmaterial niederschlagen, können die Entstehungsphase und die gesamte Nutzungsdauer eines Weges nicht oder nur unter bestimmten, günstigen Bedingungen chronologisch gefasst werden. Das inzwischen wichtigste und gebräuchlichste Mittel zur zeitlichen Einordnung von Straßen und Wegen ist die Dendrochronologie. Diese Form der Datierung setzt jedoch das Vorhandensein von Holz, zudem in guter Erhaltung und mit ausreichender Jahrringzahl voraus (Heußner 2005).

Bezüglich städtischer Verkehrswege ist mitunter bereits deren Nachweisbarkeit an sich problematisch. Mögliche spätere Verlagerungen der Wege, teils schlechte Erhaltungsbedingungen sowie Erneuerungen der Oberflächenbefestigung unter Zerstörung der vorherigen können zu einem Negativbefund führen. Da es sich bei archäologischen Befunden um Wegbefestigungen handelt, die nicht den Zustand zur Entstehungszeit der Wege repräsentieren, sondern meist eine letzte Nutzungs- oder Zerstörungsphase, in der die Wege unbrauchbar wurden, sind Rückschlüsse auf Ausbau, Vollständigkeit und Aussehen der Wegeoberflächen zu Beginn der Errichtung immer nur Annäherungen.

Speziell Eingriffe in den Straßenraum zur Verlegung von Versorgungsleitungen seit dem Ende des 19. Jh. störten die vorhandenen Befunde. Deren Instandsetzung bzw. Neuverlegung führte

<sup>1</sup> Dies fand im Rahmen der Magisterarbeit der Verfasserin statt, die mit dem Titel „Archäologische Straßenbefunde in Lenzen und Wittenberge und ihre Aussagen zur frühen Stadtentwicklung“ im Wintersemester 2009/2010 am Lehrstuhl für Ur- und Frühgeschichte der Humboldt-Universität zu Berlin angenommen wurde. Folgende Ausführungen stellen eine gekürzte und überarbeitete Fassung der wichtigsten Ergebnisse dieser Arbeit dar.

aber am Ende des 20. Jh. zu umfangreichen archäologischen Befundaufnahmen. So wurden ab 1990 im Bundesland Brandenburg zahlreiche, meist baubegleitende bodendenkmalpflegerische Maßnahmen durchgeführt. Daraus resultierte unter anderem eine breitere Beschäftigung mit mittelalterlichen Oberflächen im Bereich der innerstädtischen Straßen (*Kersting 2006; Krauskopf 2006*). Dieses Anwachsen von Informationen sowie eine größere Datenbasis zur Dendrodatierung ermöglicht nun die Erforschung des innerörtlichen Straßenauf- und -ausbaus.

## Untersuchungsraum und Verkehrslage

Im äußersten Nordwesten Brandenburgs liegt die Prignitz, die unter diesem Namen urkundlich erstmals 1349 erwähnt wurde (*Enders 2000, 136–137*). Die wenig reliefierte Landschaft wird durch die Stepenitz in einen östlichen, an der Dosse endenden, und einen westlichen, bis zur Elde reichenden, Teil unterschieden. Mehrere kleinere Flüsse durchfließen die Prignitz von Nordosten nach Südwesten und münden in Havel bzw. Elbe. Letztere bildet zudem die südwestliche Grenze der Landschaft, die dort an das Hannoversche Wendland und die Altmark stößt. In der westlichen Prignitz, im rechtselbischen Niederungsbereich befinden sich Lenzen und Wittenberge. Dieser Raum ist durch eine hohe spätslawische Siedlungskonzentration entlang der Flüsse geprägt (*Biermann – Gofßler 2009, 31*).

Nach kriegerischen Auseinandersetzungen zu Beginn und der Gründung des Bistums Havelberg in der Mitte des 10. Jh. führte der Slawenaufstand 983 zu einer slawischen Unabhängigkeit, die bis zum Wendenkreuzzug 1147 bestand. Nachfolgend begannen entscheidende Umstrukturierungen der Prignitz, die u. a. zur Bildung von elf Landbezirken, den *terrae*, führten. Darunter sind nach Johannes Schultze „*neu gebildete, fest begrenzte politische Herrschaftsbereiche mit einem stark befestigten Mittelpunkt*“ (*Schultze 1956, 54*) zu verstehen. Diese Mittelpunkte waren namensgebend für die jeweilige *terra* und knüpften wohl teilweise an alte Herrschaftsstrukturen an. Dabei ist ein direkter Bezug zu slawischen Verhältnissen nicht grundsätzlich bestimmbar. Sowohl Lenzen, wo aufgrund der slawischen Burg ein Zusammenhang zu vorherigen Herrschafts- und Besitzverhältnissen wahrscheinlich ist, als auch Wittenberge waren Mittelpunkte einer solchen *terra*. In beiden Räumen ist im Zuge des Landesausbaus früh mit Herrschaftsbildung und Siedlungsmaßnahmen zu rechnen.

Eng damit verbunden ist die Familie der Edlen Gans, die bereits in der zweiten Hälfte des 12. Jh. südlich der Elbe, in der Altmark, in Erscheinung trat. Die *terra* Wittenberge umfasste so auch Gebiete südlich und nördlich der Elbe und war der Ausgangspunkt der Herrschaftsbildung der Edlen Gans in der Prignitz (*Enders 2000, 53*), welche dann nach Norden über Perleberg bis Putlitz reichte. Die Stadtgründer Wittenberges sind ebenfalls unter den Edlen Gans zu suchen. So ist in einer 1239 für Perleberg ausgestellten Urkunde mit Genehmigung von Johann Gans ein „*prepositus de wittenberge*“ (*CDB A I, Nr. 1, 122*) erwähnt. In weiteren Urkunden des Zisterzienserklosters Marienfließ von 1246 und 1259 im Norden der Prignitz nennt sich Johann Gans selbst bereits als „*von Wittenberge*“ (*CDB A I, Nr. 2–3, 242; Nr. 5, 244*). Erst zu Beginn des 14. Jh. ist Wittenberge als *oppidum* bezeichnet. Eine Stadtrechtsverleihung ist nicht überliefert, doch wurden 1312 der Stadt vormals verliehene Privilegien durch Otto Gans bestätigt. Die Übernahme Stendaler Rechts wird vermutet (*Hardt 2001a*) und durch eine Antwort Stendals von 1340 auf eine Rechtsanfrage des Wittenberger Rates bezüglich der Organisation der Fleischerinnung (*Stadtbuch Stendal, f 12b*)<sup>2</sup> gestützt.

Demgegenüber sind die Besitzverhältnisse in Lenzen weniger klar. Nach den schriftlichen Überlieferungen im Zusammenhang mit der Schlacht bei Lenzen im 10. Jh. taucht der Ort Mitte des 11. Jh. im Kontext der Ereignisse, die 1066 zur Ermordung des Obodritenfürsten Gottschalks führten, erneut in den Quellen auf (*Hardt 2000, 281*). Lenzen gelangte vermutlich im Verlaufe des Wendenkreuzzuges in den Einflussbereich bzw. Besitz der Edlen Gans oder der Grafen von Dan-

<sup>2</sup> Freundlicher Hinweis von Dominik Petzold, M. A.

enberg. 1219 belehnte Markgraf Albrecht II. Graf Heinrich von Schwerin mit der Burg Lenzen und einer bei Lenzen entstandenen Siedlung: „dis Schlos mit dem darbei liegenden Dorffe vnd seiner Zolshebung“ (CDB A XXV, Nr. 1, 1). 1252 bestätigte Markgraf Otto III. den Lenzener Bürgern ältere Privilegien und die Übernahme des Salzwedeler Rechtes (Enders 2000, 87–88). Im Laufe des 13./14. Jh. wechselte Lenzen, wie auch Wittenberge, mehrfach den Besitzer.

Nach Hans Mundt (1932) und Lieselott Enders (1998, 50) ist die Prignitz Grenzregion und Durchgangsland, was die Geschichte der Landschaft seit dem Frühmittelalter bestimmt. Die Wichtigkeit des Elbübergangs zwischen Lenzen und dem Hühbeck wird z. B. im 9. Jh. durch die Anlage auf dem Hühbeck sowie im 10. Jh. durch die sog. Schlacht bei Lenzen indirekt verdeutlicht. Die Verkehrsverbindungen im Raum Lenzen und Wittenberge wurden schon 1932 von Hans Mundt untersucht. Er vermutet ausgehend von Havelberg dem Landesausbau folgend zunächst eine Entwicklung der Routen in Süd-Nord bzw. Südwest-Nordost Richtung und erst nachfolgend mit wachsender Bedeutung der Südost-Nordwest verlaufenden Wege (Mundt 1932, 93–99).

Die slawische Burg Lenzen wird u. a. zur Sicherung von Verkehrswegen errichtet worden sein. Es treffen hier mehrere Wege netzartig aufeinander (Abb. 1). Der aus dem Hannoverschen Wendland bzw. der Altmark kommende Weg stößt auf die parallel zur Elbe verlaufenden Verbindungswege. Diese führen aus Richtung Süden und Osten nach Nordwesten bzw. abzweigend nach Nordosten und weiter zur Ostsee. Auch die erste mit einer Burg versehene Stadtanlage Wittenberges entstand wohl zur Überwachung und zum Schutz wichtiger Verkehrsverbindungen am Zusammenfluss von Karthane und Stepenitz und deren Einmündung in die Elbe. Nach der Siedlungsverlegung befand sich die Stadt westlich unmittelbar am Elbufer, ausgerichtet auf die Süd-Nord verlaufende Landverbindung von der Altmark aus Stendal-Seehausen kommend, die Elbe passierend in Richtung Perleberg (Abb. 2).

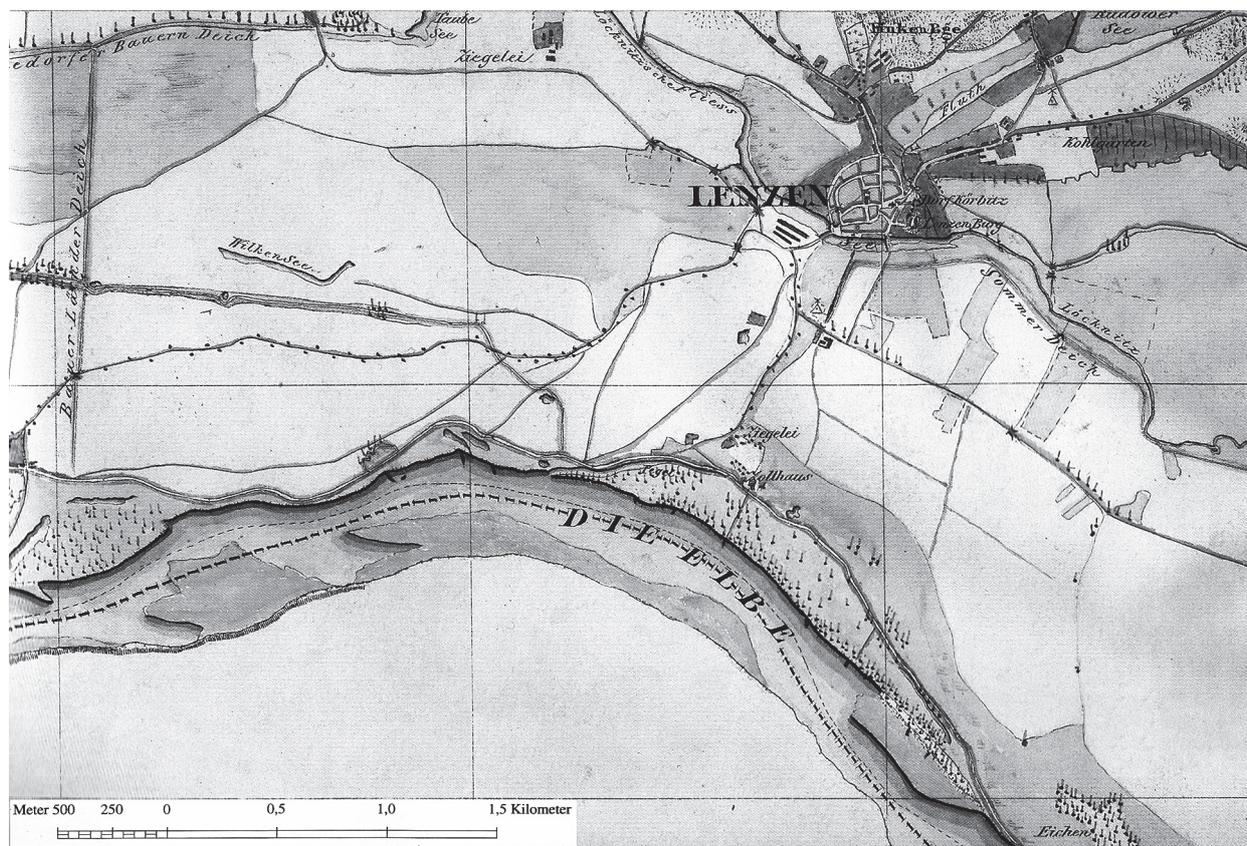


Abb. 1 Lenzen mit kleinräumig verzweigtem Wegnetz bis zur Elbe, 1843 (Ausschnitt Urmesstischblatt 2934 Lenzen, aufgenommen und gezeichnet 1843 von O'Etzel, farbiges Original im Besitz der Staatsbibliothek zu Berlin-Preußischer Kulturbesitz).

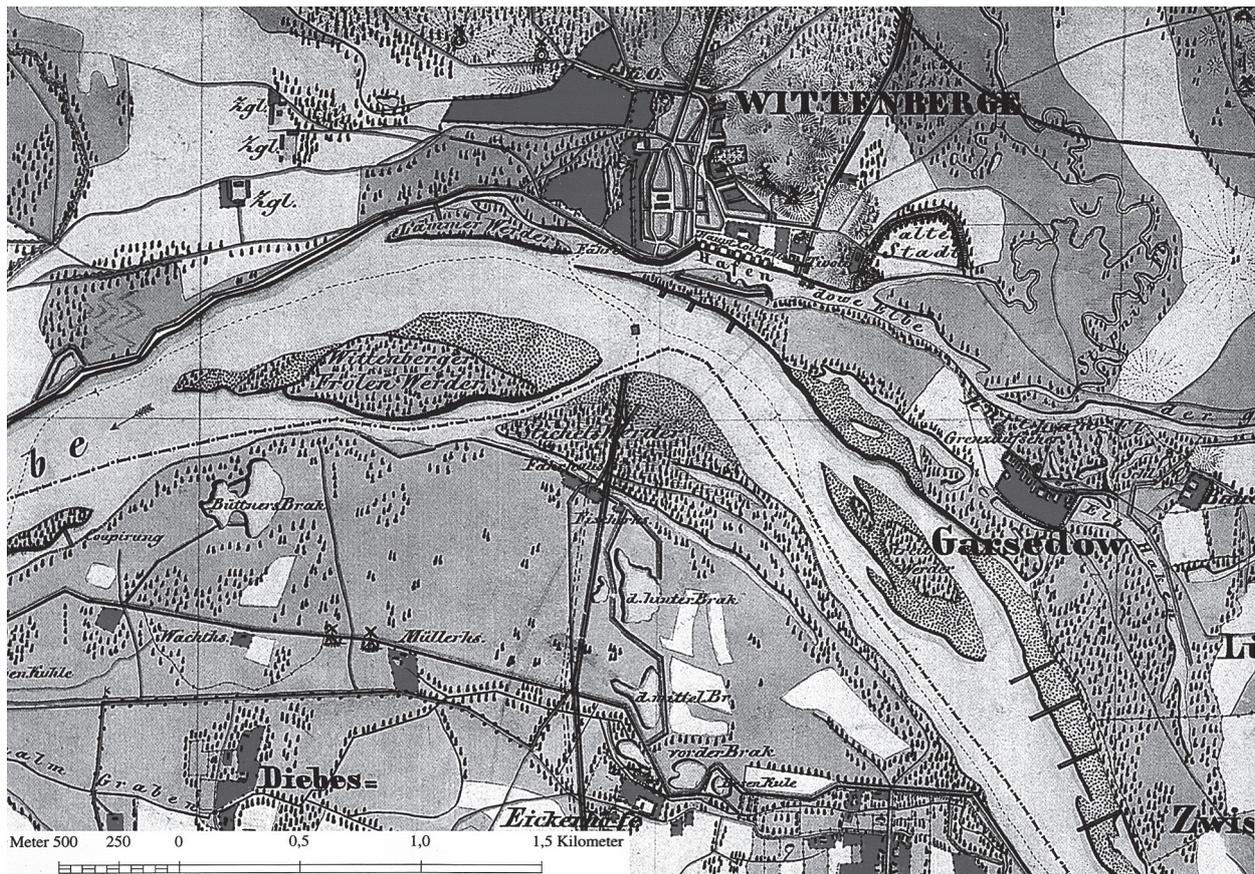


Abb. 2 Wittenberge mit Lage der Stadtwüstung an Süd-Nord ausgerichtetem Verkehrsweg (Ausschnitt Urmesstischblatt 3036 Wittenberge, aufgenommen und gezeichnet 1843 von Hippel, farbiges Original im Besitz der Staatsbibliothek zu Berlin-Preußischer Kulturbesitz).

Beide Städte können als Zwischen- bzw. Umschlagstation von Handelswaren zwischen Land- und Wasserwegen angesehen werden. Die Bedeutung des Flussverkehrs wird in Schriftquellen des 13. und 14. Jh. ersichtlich. So sichert eine Urkunde von 1252 den Lenzener Bürgern Freiheiten auf Elbe und Elde zu. Des Weiteren bestätigen zwei 1307 und 1337 ausgestellte Urkunden Perleberg freie Schifffahrt auf der *Wlutrenne* zwischen Perleberg und Wittenberge bzw. auf der Stepenitz bis zur Elbe, in den Herrschaften Wittenberge und Garsedow (Enders 2000, 82). Im 13. Jh. sind für Lenzen und Wittenberge Handelsbeziehungen von Havelberg und Berlin bis nach Hamburg, Utrecht und Gent, mit den Haupthandelsgütern Getreide und Holz, nachweisbar (v. Lehe 1966).

## Lenzen – Lage, Befunde und Ergebnisse

Lenzen liegt leicht erhöht in der wasserreichen Elbniederung. Südlich umfließt die Lötznitz die Stadt und nahm das von Norden kommende Fließ des Rudower Sees auf, das in seinem Verlauf geändert die restliche Stadt umgab. Es diente der Stadtbefestigung, war Standort der Mühle und trennte die Stadt von der Burg und dem Körbitz (Abb. 1, 3; Hardt 1993). Auf der im 10. Jh. entstandenen Burg wurden drei zeitlich aufeinander folgende Befestigungsanlagen festgestellt, die bis in die erste Hälfte des 11. Jh. reichten (Biermann – Gossler – Kennecke 2009, 40–42). In der ersten Hälfte des 12. Jh. wurde die Burg zerstört, was mit den Kriegszügen Albrechts des Bären oder dem Wendenkreuzzug in Verbindung gebracht werden kann. Eine nachfolgende Nutzung des Burgbergs wird für das späte 12./frühe 13. Jh. angenommen und zusätzlich durch die Schriftquellen, die die Burg Lenzen 1219 und 1223 nennen, erhärtet.

Nördlich der Burg liegt das Dorf Körbitz, dessen wenige Häuser sich heute um einen rechteckigen Platz gruppieren. Die erste namentliche Erwähnung erfolgte Anfang des 16. Jh. Wahrscheinlich entstand die Siedlung im Hochmittelalter unter slawischer Beteiligung und gehörte als Dienstsiedlung zur Burg. Westlich neben Burg und Körbitz entstand die Stadt Lenzen. Die Städtebildung wird zwischen 1219 und 1252, angenommen (z. B.: *Hoppe 1929*, 29–34; *Schirrholtz 1957*, 139–146). Nicht zu klären ist, ob sich die Nennung des Dorfes bei der Burg Lenzen 1219 auf eine dörfliche Siedlung als Vorgänger der Stadt Lenzen oder den Körbitz bezieht (*Hardt 2000*, 282).

Die Herausbildung und Entwicklung der städtischen Siedlung stellt Matthias Hardt im Historisch-archäologischen Inventar der Stadt Lenzen dar (*Hardt 1993*, leicht verändert *Plate 2002/2003*, 46). Anhand schriftlicher Überlieferung und unter Einbeziehung der bis dahin erfolgten archäologischen Untersuchungen nimmt er den Kern der Stadt in einer Marktsiedlung um die Nikolaikirche (ab 16. Jh. Katharinenkirche) an, von wo sich die Siedlung in westlicher Richtung ausdehnte. Es bildete sich eine Zweistraßenanlage mit zentralem Markt, die bereits mit einer Stadtbefestigung gesichert wurde. Eine Stadterweiterung des 14. Jh. ist in der Neustadtstraße zu sehen, die sich nördlich bogenförmig um die Stadt legte. Dieser Bereich wurde ebenfalls von Mauer und Graben umgeben, welche sich bis ins 17./18. Jh. erhielten. Von den mittelalterlichen Stadtbefestigungsanlagen ist der Rest des Berliner Tores, der sog. Stumpfe Turm, noch heute vorhanden. Es stellte sich für Lenzen hauptsächlich die Frage, ob anhand der Ausführung der mittelalterlichen Straßebefestigungen bzw. anderweitiger Befunde im Straßenraum die angenommenen Stadtentwicklungsphasen konkretisiert werden können.

Die räumliche Struktur der mittelalterlichen Stadt ist weitgehend erhalten und erfuhr nur geringe Veränderungen. Auf dem ältesten, nach einem Stadtbrand 1703 entstandenen Stadtplan Lenzens ist neben Burg und Körbitz, dem älteren inneren Stadtgraben und der jüngeren Stadtbefestigung mit drei Toren und Zugang zur Burg, auch die heutige Straßenführung nachvollziehbar (dazu *Abb. 3*). Erwähnte Verkehrsverbindungen verlaufen als Durchgangsstraßen durch Lenzen. Von der Elbe kommend, die Löcknitz (hier verbreitert „die See“ genannt) passierend, gelangte man südlich durch das Seetor auf die Seetorstraße in die Stadt. Diese knickt nahezu in einem rechten Winkel ab und leitet als Hamburger Straße den Verkehr durch das Hamburger Tor nach Norden. Kurz hinter dem Knick führt nach Nordwesten die Berliner Straße am Kirchplatz vorbei und durch das Berliner Tor aus der Stadt. Die vermutete erste Zweistraßenanlage wird von der Seetor- und der nördlich verlaufenden Kellerstraße gebildet, mit dazwischen liegendem Marktplatz (Hauptwache) und dem Rathausplatz sowie der, auf die Hamburger Straße führenden, Kleinen Straße. Letztere befand sich direkt südlich der ersten Stadtbefestigung. Ebenfalls im Bereich des älteren Stadtkerns liegen südwestlich Burg- und Schulstraße zwischen der Kirche bzw. der Hamburger Straße und der Burg. Hier stellte sich besonders die Frage nach der Nutzung des Areals bzw. der Entstehung von Wegen, da dadurch die Struktur der Siedlung in der ersten Stadtentwicklungsphase geklärt werden kann. Neben der Neustadtstraße zählt die Rathausstraße, die den Rathausplatz mit der Neustadtstraße verbindet, zu der Erweiterung des 14. Jh. Um die Stadt führt die Straße Achter d’Muer oder Am Wallgarten.

Erste Erwähnungen von Straßennamen und Bezeichnungen der Tore finden sich Ende des 15./Anfang des 16. Jh. sowie vermehrt im 18. Jh. (*CDB A II*, Nr. 6, 82; *Herold 1931*, 464–497; *Bekmann – Bekmann 1753*, 217–218). So wurde die Seetorstraße auch Große Straße oder Große Seetorstraße, das Hamburger Tor auch Heide- oder Haydetor genannt. Die Schulstraße wurde als Kalandstraße, die Burgstraße als Borchstrate sowie Berliner Straße und Berliner Tor als Bergstraße und Berg- oder Ysekenberger Tor bezeichnet. „Berg“ bezieht sich auf den westlich von Lenzen gelegenen Marienberg, der im Spätmittelalter lokale Bedeutung genoss (*Goßler 2008*). Sämtliche Straßen der Lenzener Altstadt waren in den letzten 20 Jahren von Baumaßnahmen betroffen und konnten zumindest abschnittsweise archäologisch untersucht werden. Für Lenzen ist weitgehend eine gute Holzerhaltung festzustellen. Es liegen 147 untersuchte Hölzer vor, von denen 95 Datie-

rungen<sup>3</sup> vom 12.–19. Jh. erbrachten. Nahezu in allen Straßen Lenzens wurden zwei, teils durch ein Sandband getrennte, humos-torfige Kulturschichten mit Funden des 13.–15. Jh. dokumentiert. In diesen Schichten fanden sich die Wegebefestigungen. Bis auf die untersuchten Bereiche in Burg- und Neustadtstraße waren in allen innerstädtischen Straßen und in Abschnitten von Achter d’Muer frühneuzeitliche Schutt- bzw. Brandschuttsschichten festzustellen, die mit Stadtbränden in Verbindung gebracht werden können.

Die Seetorstraße steigt von der Löcknitz in Richtung Kirchplatz an. Es wurden stadteinwärts hinter den Seetorfundamenten bis zur Hauptwache mittelalterliche Befunde erfasst, die sich zu drei möglichen Wegphasen rekonstruieren lassen (dazu *Elgaß 2002; Beck 1994*). Zwischen Hauptwache und Hamburger Straße waren die Schichten stark gestört. Im westlichen Abschnitt, nahe des Stadtttores, fanden sich tief liegende Kulturschichten und eine Wegebefestigung in Form von Astlagen und Bohlen. Im oberen Teil des Straßenaufbaus ließen sich die zwei humosen Schichten trennen, in denen sich Überreste weiterer hölzerner Wegebefestigungen erhielten. Diese stellten sich als brückenartige Konstruktion aus senkrechten Pfählen mit aufliegenden Unterzügen dar. Im unteren Bereich weisen Hölzer mit Datierungen bis um/nach 1223–1232 auf ein Entstehen der Wegebefestigung in der ersten Hälfte des 13. Jh. hin. Höher gelegene Hölzer datierten ins Jahr 1228 und folgend bis 1270±10. Diese Befunde lassen Wegebaumaßnahmen bis zum Ende des 13. Jh. annehmen. Aufgrund der Zweitverwendung von Hölzern in beiden Wegphasen ist eine nähere zeitliche Eingrenzung nicht möglich. Ferner konnten zwei vermutlich spätmittelalterliche Pflaster beobachtet werden. Im Straßenraum fanden sich keine Hinweise auf Hausbebauung o. ä., so dass von einer durchgängigen Straßennutzung ausgegangen werden kann.

Am westlichen Ende der Seetorstraße biegt diese ab und führt als Hamburger Straße leicht abfallend nach Norden aus der Stadt. Die Befunde der Hamburger Straße lassen sich drei Abschnitten zuteilen (dazu *Beck 1994, Uschmann 2006, Teßmann 2007a*). Eine Darstellung der oft kleinteiligen Befunde und Schichten wurde in zugrundeliegender Magisterarbeit anhand von Diagrammen vorgenommen (hier in Auswahl *Diagramm 1, 2*). Die Befunde sind stark vereinfacht und überhöht wiedergegeben, es werden dennoch die wichtigsten Reliefentwicklungen und stratigraphischen Beziehungen verdeutlicht und geben so die Möglichkeit, die Holzlagen auf einen Blick zu erfassen und zu vergleichen. Der südliche Abschnitt reicht von der Mündung der Seetorstraße/Hamburger Straße 44 bis zum ersten Stadtgraben/Hamburger Straße 33. Dort fanden sich in einer tiefer reichenden Kulturschicht Teile eines Bohlenweges 2,90–2,70 m unter der Geländeoberfläche (*Diagramm 1, Hölzer 1*). Darüber waren in Tiefen zwischen 2,60–1,80 m Reste mehrerer, oft in massiver Unterkonstruktion erhaltener Wegebefestigungen zu beobachten (*Diagramm 1, Hölzer 2–4*). Barbara Teßmann konnte nachweisen, dass diese teils rahmenförmige Unterkonstruktion zwischen 1180 und 1225 entstand. Bohlen der Lauffläche datierten um die Mitte des 13. Jh. (*Teßmann 2007b, 144*). Ein häufiges Erneuern und Ausbessern der Bohlen unter Beibehaltung der Unterzüge wird so fassbar. Diesen Daten zufolge kann die Entstehungszeit des darunter befindlichen Weges noch im 12. Jh. liegen. Höher erhaltene Reste von Wegebefestigungen (*Diagramm 1, Hölzer 5*) waren nahe der Einmündung in die Kleine Straße in 1,70–1,35 m Tiefe als von Pfosten getragene Rahmenkonstruktion sowie in 1 m Tiefe als Unterzug vorhanden. In diesem Abschnitt wurde auch das Grundstück Hamburger Straße 41 archäologisch untersucht (*Schöneburg 1993–1994; Reuße – Schöneburg 1993*). Dort fanden sich zuunterst Schichten mit spät-slawischer Keramik. Bereits in der darüber gelegenen Siedlungsschicht erhielt sich ein Bohlenweg, der in seiner jüngeren Phase auf ein um 1243 entstandenes Schwellbalkenhaus bezogen war. Die Höhen der Bohlenwege korrespondieren mit den unteren Wegphasen der Hamburger Straße, was dessen Datierung bestätigt und eine gemeinsame Entstehung wahrscheinlich macht. Noch auf

<sup>3</sup> Alle Hölzer aus Lenzen und Wittenberge wurden von Dr. Karl-Uwe Heußner im Labor für Dendrochronologie des Deutschen Archäologischen Instituts in Berlin beprobt. Ihm sei für die vielfachen und freundlichen Auskünfte gedankt. Alle Gutachten liegen in der Dendrodatenbank des BLDAM in Wünsdorf vor oder sind den Grabungsberichten beigelegt.

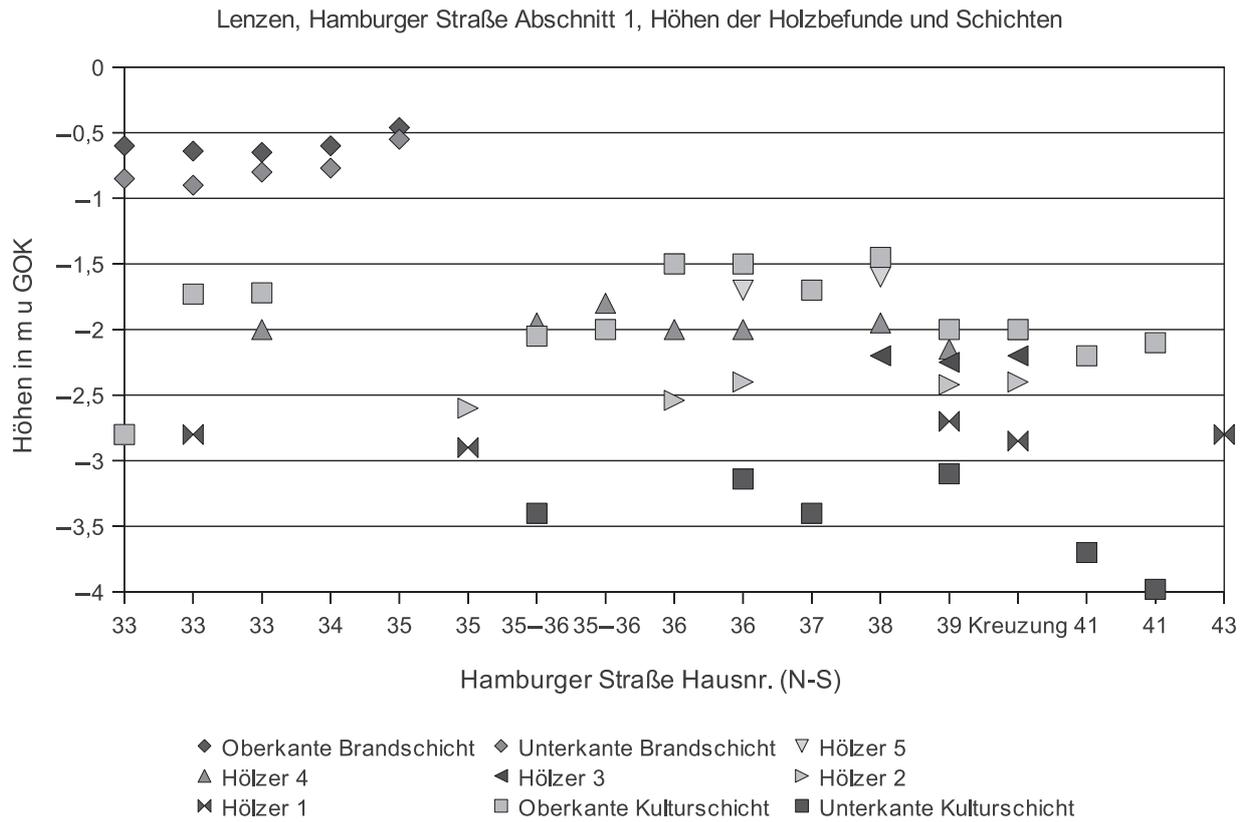


Diagramm 1 Hamburger Straße, Abschnitt 1 mit Brand- und Kulturschicht und Holzlagen, Darstellung überhöht, x-Achse ca. 160 m lang.

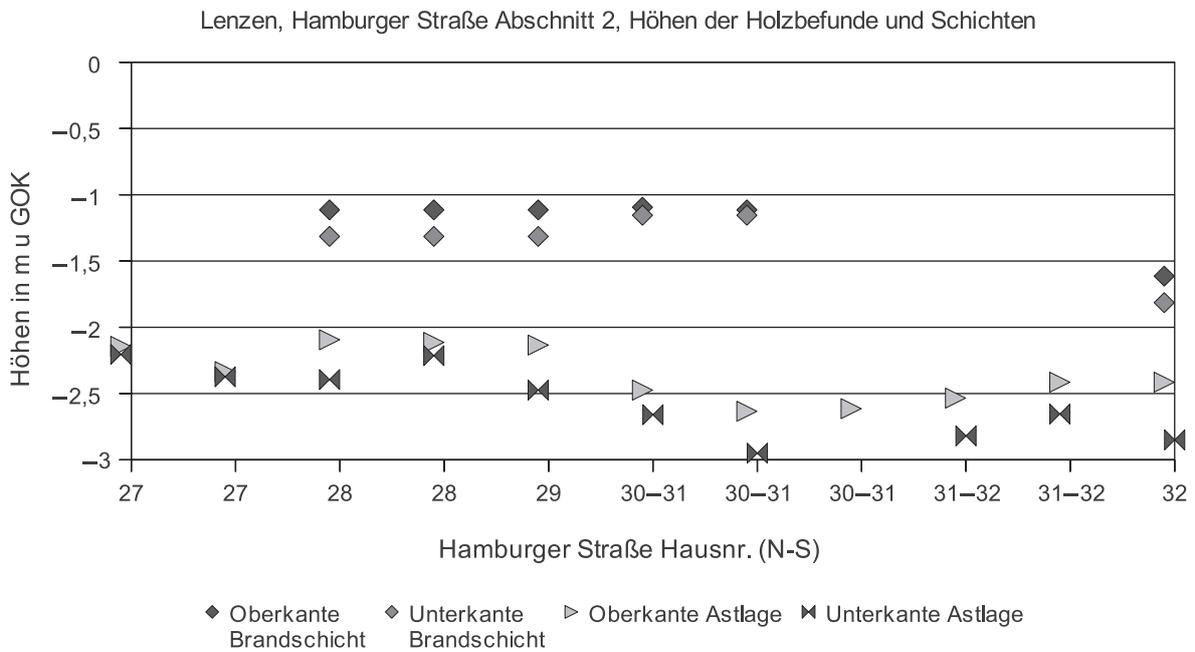


Diagramm 2 Hamburger Straße, Abschnitt 2 mit Brandschicht, Holz- bzw. Astlagen, Darstellung überhöht, x-Achse ca. 77 m lang.

dem Plan Lenzens von 1704 ist hier ein Durchgang zu erkennen. Weitere Schichten mit ausschließlich slawischer Keramik waren im Bereich der Kreuzung Keller-/Hamburger/Berliner Straße zu beobachten und endeten nördlich auf Höhe Hamburger Straße 38.

Der zweite Abschnitt lag zwischen den mittelalterlichen Stadtbefestigungen, im Bereich Hamburger Straße 32–27. Dort erhielten sich neben senkrechten Hölzern bis zu 30 cm starke Astlagen, die als leicht befestigte Oberfläche interpretiert werden können. Die Befunde konnten höhenmäßig mit der mittleren und unteren Wegephase des südlichen Abschnitts in Verbindung gebracht werden (Diagramm 2) und weisen eine frühe Sicherung oder Trockenlegung des außerstädtisch gelegenen Weges nach. Der nördlichste Teilbereich der Hamburger Straße reicht bis weit vor die Grenzen der spätmittelalterlichen Stadt. Dort fanden sich senkrechte und waagerechte Hölzer sowie erneut Astlagen. Die senkrechten Hölzer lassen Brücken oder brückenartige Wegebefestigungen über die erst frühneuzeitlich verfüllten Stadtgräben hinweg vermuten, wie sie auch im in der Altmark gelegenen Werben zu beobachten waren (*Gildhoff 2006*, 337). Die Lenzener Konstruktionen wurden den Dendrodaten zufolge bereits in der ersten Hälfte des 13. Jh. erbaut und kontinuierlich instand gehalten. Dafür sind die von Kay-Uwe Uschmann vorgeschlagenen Phasen bis 1240 sowie um 1280 anzunehmen. In diesem Bereich wird zudem die Landzollstätte vermutet (*Uschmann 2006*, 12–16).

In der Stadtmitte geht von der Hamburger Straße, gegenüber der Kellerstraße, nach Nordosten die Berliner Straße ab und öffnet sich zum Kirchplatz. Während in der unteren humos-torfigen Schicht keine Wegebefestigungen sicher nachgewiesen werden konnten, waren in der oberen Schicht mehrere Phasen erkennbar (dazu *Zühlsdorff – Schulz 1999*; *Elgaß 2002*). Diese zeigten sich nahe des Berliner Tors in Form von Astlagen und einer höher gelegenen Bohlenbefestigung. Kurz dahinter erhielten sich Reste eines in Richtung Kirchplatz ansteigenden Bohlenweges in mehreren Ausbauphasen. Östlich erhielt sich eine kastenartige Unterkonstruktion mit einem stabilisierenden senkrechten Pfosten. Anschließend fanden sich dem Straßenverlauf längs folgende Unterzüge, die ebenfalls senkrechten Hölzern auflagen und mit bis zu 40 cm breiten Bohlen überdeckt waren sowie leicht schräg orientierte Unterzüge. Mitunter erhielten sich mehrere Unterzüge direkt nebeneinander. Während Teile der Unterkonstruktion und zwei Bohlen in das beginnende 13. Jh. weisen, datieren andere Bohlen derselben Lage um die Mitte des 13. Jh. Dadurch ist, wie in der Hamburger Straße, eine oberflächige Ausbesserungsphase anzunehmen. Demnach kann mit dem Ausbau der Berliner Straße zu einem befestigten Weg spätestens zu Beginn des 13. Jh. gerechnet werden. Möglicherweise lag auch hier eine, zumindest teilweise, frühe Pflasterung des Straßenraums vor. Außerhalb der Stadt wurden Laufhorizonte mit slawischem Fundmaterial sowie ab dem Spätmittelalter leicht befestigte Weghorizonte nachgewiesen (*Teßmann 2004a*, 17).

Im heute verbreiterten Einmündungsbereich zur Hamburger Straße wurde ein als Wohnbebauung interpretierter Befund angeschnitten, von dem ein Holz beprobt wurde, das um/nach 1156 datiert (*Zühlsdorff – Schulz 1999*, 11). Die Funde aus der Verfüllung dieser Konstruktion weisen ins 13.–15. Jh. Diese Bebauungsreste können Hinweis auf eine Besiedlung des Stadtgebietes an der Kirche um 1200 sein. Weitere frühe Daten von Hölzern aus der Berliner Straße, von um/nach 1202 sowie 1206, weisen ebenso in diese Richtung. Aufgrund von Störungen und der Überbauung des Bereichs durch die noch im 18. Jh. vorhandene Ummauerung des Friedhofes an der Kirche fehlen aber sichere Befunde, welche eine Rekonstruktion einer frühen Siedlungsstruktur zuließen. Die Oberfläche der Berliner Straße wird sich im Hoch- und Spätmittelalter in diesem Bereich demnach nicht über die gesamte heutige Breite erstreckt haben. Nordwestlich der Kirche wurden erneut spätslawische Siedlungsbefunde erfasst, die sicher mit denen der Hamburger Straße in Verbindung gestanden haben (*Zühlsdorff – Schulz 1999*, 10).

Die nördlich der Seetorstraße verlaufende Kellerstraße steigt von West nach Ost in Richtung Hamburger Straße leicht an und verbindet den Markt- und Rathausplatz querend die Seetorstraße mit der Hamburger Straße. Es wurden Reste hölzerner Oberflächenbefestigungen und Pflaster aufgenommen, die auf mindestens drei mittelalterliche Wegbefestigungsphasen schließen lassen (dazu *Beck 1994*; *Sommerfeld 2000*). Die unterste Phase, die wie die übrigen aus senkrechten Hölzern und aufliegenden Bohlen bzw. Rundhölzern konstruiert war, konnte nur an einer Stelle

beobachtet werden. Die darüber gelegene Phase kann ausgehend von den Dendrodaten in der Mitte des 13. Jh., zwischen 1231 und 1250  $\pm 10$ , entstanden sein. Es fanden sich partiell Abschnitte, die mit einem spätmittelalterlichen Pflaster befestigt waren. Fundamentreste im östlichen Abschnitt der Straße sowie zwischen Rathaus und Hauptwache werfen bislang mehr Fragen auf, als sie beantworten (*Beck 1994; Mercky 1996a*). In dem gesamten Bereich ist aufgrund verschiedener Brände mit starken Aufhöhungen seit dem 18. Jh. zu rechnen. Mittelalterliche Befunde wurden im ehemaligen Marktplatzbereich nicht erfasst. Das noch bestehende Rathaus wurde in dieser Zeit wohl ebenerdig erbaut. Der heutige Eingangsbereich liegt unterhalb der Geländeoberfläche.

Nördlich der Kellerstraße verbindet die Kleine Straße den Rathausplatz mit der Hamburger Straße. Hier wurden Holzbefunde auf unterschiedlichen Höhen und ohne räumlichen Zusammenhang erfasst, die auf zwei mögliche Wegbefestigung schließen lassen (dazu *Beck 1994; Kirsch 2000*). Die Hölzer des Ostteils der Straße befanden sich in humoser Schicht mit spätmittelalterlichem Fundmaterial und können in Verbindung mit einem ebenfalls als spätmittelalterlich anzusehenden Befund aus der Hamburger Straße gebracht werden. Im westlichen Bereich lagen tiefer längs zur Straße gerichtete Hölzer. Nicht sicher zu deuten sind starke senkrechte Hölzer mit bis zu 40 cm Kantenlänge.

Die Burgstraße fällt von der Seetorstraße in Richtung Schulstraße/Burg ab. Bereits bei den Baumaßnahmen 1993 (*Beck 1994*) wurde beobachtet, dass sich im Gegensatz zu anderen Straßen keine Hölzer als Wegbefestigung erhalten haben. Im Jahr 1997 waren mittig auf 28 m Länge Bodenaufschlüsse bis in 2 m Tiefe möglich. In der humos-torfigen Kulturschicht fand sich zwischen über 450 mittelalterlichen Fragmenten aus harter Grauware und Steinzeug nur eine als slawisch anzusprechende Scherbe. Die Befunde aus dem Straßenraum lassen nach *Erwin Czesla (1997)* eher eine Grundstücksbebauung als eine Wegebefestigung annehmen. Die von der Burgstraße nach Norden zum Kirchplatz und nach Süden zur Löcknitz führende Schulstraße wies ebenfalls keine mittelalterliche Wegebefestigung auf. Jedoch wurden angespitzte 1,4 m lange Bohlen und bis zu 3,2 m lange Vierkanthölzer auf über 5 m in einer Reihe längs zur Straße freigelegt (*Becker 1996*). Dendrodaten zweier Hölzer liegen bei um/nach 1261 sowie 1301  $\pm 10$ . Die Deutung dieser Befunde ist unsicher, sie könnten zu einer frühen Stadtbefestigungsphase gehören (*Plate 2000, 7*). Die Stadtmauer verlief weiter östlich und wurde bei Grabungen auf dem Burgvorplatz angeschnitten.<sup>4</sup> Es fand sich allerdings in diesem Areal eine brückenartige Konstruktion, die mit senkrechten Hölzern aus dem Mündungsbereich der Burgstraße einen Zugang zur Burg gebildet haben kann. Bezüglich der Entstehungszeit beider Straßen und einer Funktionszuweisung der Bereiche (Grundstück oder öffentlicher Raum) bleiben große Unsicherheiten, die nur durch weitere Grabungen geklärt werden können. Ein kleiner Weg zwischen dem Baublock nördlich der Burgstraße, der diese mit dem Kirchplatz verbindet, ist auf dem Plan der Stadt von 1704 zu sehen und sollte in künftige Überlegungen einbezogen werden.

Die jüngsten Straßen der mittelalterlichen Stadt sind die Neustadtstraße und der nördliche Teil der Rathausstraße. Von der Seetorstraße steigt die Oberfläche heute leicht an und ist im nördlichen Abschnitt eben. Die Neustadtstraße beginnt an der Einmündung zur Kellerstraße und ist durch den Stadtgraben in einen südlichen und einen nördlichen Abschnitt getrennt (*Abb. 3*). Die Befunde nördlich des Stadtgrabens aus Ästen und Bohlen weisen auf drei befestigte hölzerne Oberflächen hin. Auch wurden eine Vielzahl senkrechter Hölzer beobachtet (*Beck 1994; Sommerfeld 2000; Henning-Czesla 2002*). Die Holzbefunde südlich des Stadtgrabens sind nicht eindeutig mit den nördlichen in Verbindung zu bringen. Hier lag vor der Nutzung als Straße vermutlich ein Grundstück. Zwei Hölzer des südlichen Abschnitts, vom Mündungsbereich der Kellerstraße, datieren auf 1231  $\pm 10$  und 1244  $\pm 10$ . Die Daten beprobter Hölzer der nördlich des Stadtgrabens gelegenen Neustadtstraße liegen zwischen um/nach 1271 und 1375  $4 \pm 10$ , mit einer Konzentration im Zeitraum 1320–1330. Daher kann die Erschließung der Neustadtstraße im zweiten Viertel des 14. Jh. angenommen werden. Nahe der Einmündung auf die Hamburger Straße fand sich erneut ein wohl mittelalterliches Pflaster.

<sup>4</sup> Freundliche Mitteilung der Grabungsleiterin Dr. des. Jette Anders.

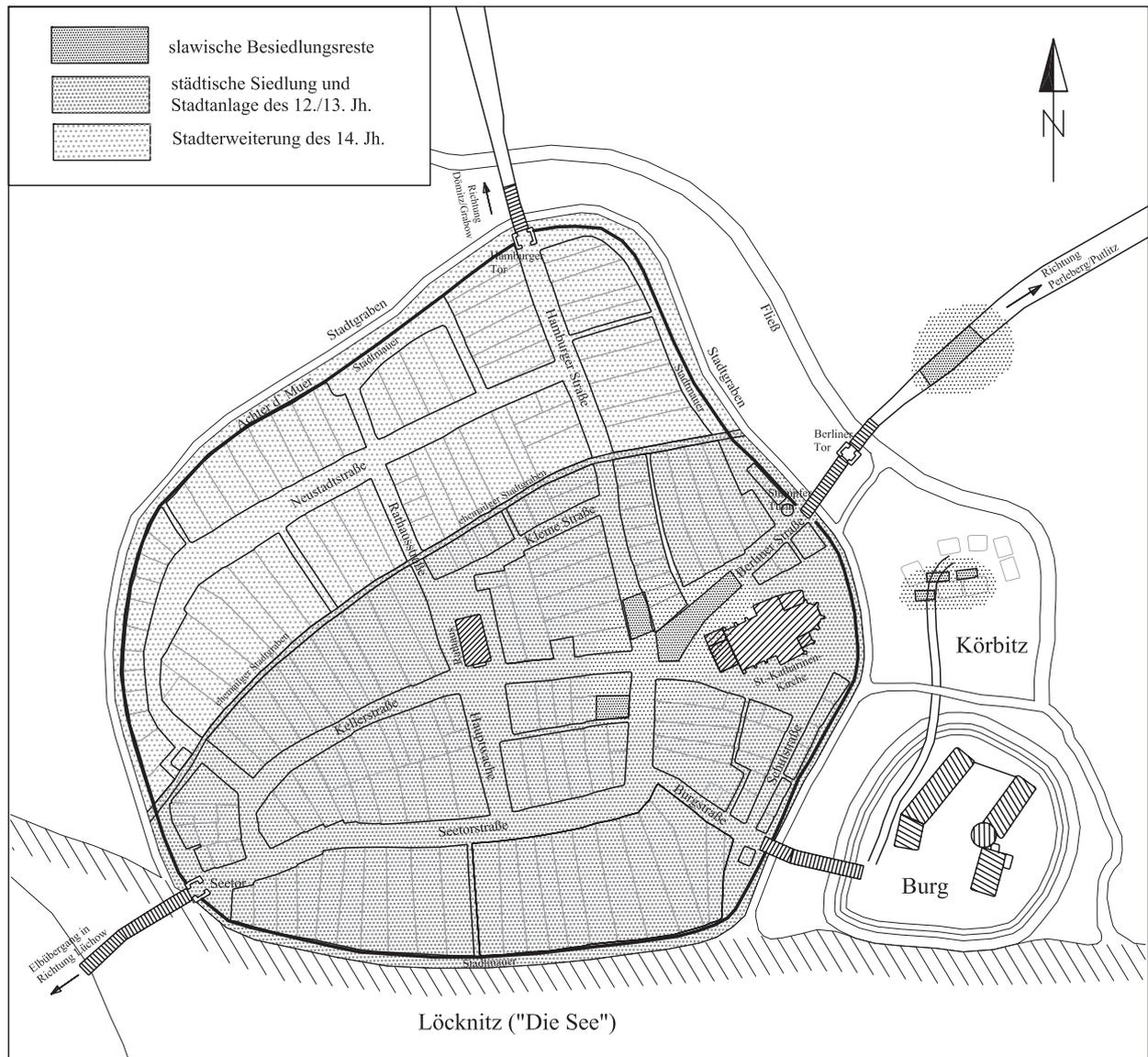


Abb. 3 Stadtanlage Lenzen mit Stadtbefestigung und Besiedlungsphasen, slawisch-deutsche Burg (der Textur ausgenommen, da diese nicht in vorliegende Untersuchung einbezogen war) und Körbitz (unmaßstäbliche Umzeichnung nach dem Plan der Stadt Lenzen 1704; Hardt 1993).

Die den Rathausplatz mit der Neustadtstraße verbindende Rathausstraße liegt im südlichen Teil in der Altstadt und im nördlichen Teil in der Neustadt. Der Nordbereich stellte sich als stark gestört dar, so dass bezüglich des Stadtgrabens und der Stadtmauer keine Aussagen gemacht werden können. Mittelalterliche Befunde wurden hier nicht erfasst. Östlich des Rathauses wurden wie in der Kleinen Straße und auf ähnlicher Höhe Bohlen und senkrechte Hölzer dokumentiert (Kirsch 2000). Ein aus diesem Bereich stammendes Holz konnte auf  $1440 \pm 10$  datiert werden.

Die Straße Achter d' Muer wies im Nord- und Westteil keine mittelalterliche Oberfläche auf. Dort befand sich ein die Mauer umgebender Graben (Teßmann 2004b). Im südlichen Abschnitt könnten im Mittelalter stegartige Oberflächenbefestigungen vorgelegen haben (Zühlsdorff 1999). Der heutige Weg lag während der Stadtentstehung außerhalb des Stadtgebietes. Die Stadtbefestigung wurde mehrfach angeschnitten. Es fanden sich mehrere Gräben vor der Stadt, Teile der Stadtmauer im nördlichen, südlichen und östlichen Abschnitt sowie eine ältere Phase der Stadtmauer nebst innerstädtischem Graben im Altstadtgebiet. Der angenommene Verlauf des seit dem

Spätmittelalter innerhalb der Stadt gelegenen Stadtgrabens konnte in der Hamburger Straße, der Neustadt- und der Rathausstraße bestätigt werden (*Beck 1994*). Dieser wurde in einer Erneuerungsphase nach dem Stadtbrand von 1703 als mit senkrechten vierkantigen Hölzern und einer Bohlenwand ausgesteift erfasst (*Sommerfeld 2000; Teßmann 2007a*). Zu der älteren Stadtbefestigung gehörte auch eine südlich vorgelagerte Mauer, die in Fundamentresten in der Hamburger Straße und in der Neustadtstraße angeschnitten wurde. Das jüngere Stadtmauerfundament konnte im Norden, auf angespitzten Erlenpfählen errichtet, nachgewiesen werden (*Teßmann 2007b*, 143). Ebenfalls auf Pfahlgründungen ließen sich mögliche Stützen am südlichen Verlauf der Stadtmauer dokumentieren, deren Entstehung im 14. Jh. angenommen wird (*Zühlsdorff 1999*). Überdies fanden sich Fundamentreste aller drei Tore. Im Seetorbereich wurden Hölzer einer möglichen Brücke über die Löcknitz dokumentiert, die im 15. Jh. bestanden haben könnte (*Elgaß 2002*).

In spätslawischer Zeit ist mit einer Besiedlung im Areal der Stadt Lenzen zu rechnen. Diese konzentrierte sich auf die Bereiche nordwestlich der Kirche und den Kreuzungsbereich Berliner Straße/Hamburger Straße (*Abb. 3*). Von einer daraus entstandenen bzw. nachfolgenden Siedlung zeugen erste Wegebefestigungen in der Seetor-, Hamburger und Berliner Straße sowie dem Grundstück Hamburger Straße 41. Diese sonst nicht näher in ihrer Struktur zu erfassende Aufbauphase kann sich im 12. Jh. entwickelt haben. Spätestens zu Beginn des 13. Jh. wurden Hamburger und Berliner Straße mit einem Bohlenweg befestigt. Befunde aus Seetor- und Kellerstraße lassen ebenfalls eine hölzerne Wegebefestigung dieser Zeit vermuten. Ausbau- bzw. Erneuerungsphasen können für Seetor-, Hamburger, Berliner sowie Kellerstraße bis zur/um die Mitte des 13. Jh. festgestellt werden. Zwei Bohlen der Berliner Straße datieren jahrgenau 1248 mit Beginn bei 1073. Bei diesen kann eine Herstellung aus demselben Stamm, primär für den Wegebau vermutet werden. Dies untermauert auch die Annahme von Wegerneuerungsmaßnahmen in der Mitte des 13. Jh. Es waren bis zum Ende des 13. Jh. Ausbesserungen vermehrt mit wiederverwendeten Hölzern, die Dendrodaten der Hölzer liegen zwischen 1228–1270/80, nachweisbar. Für hölzerne Ausbauten oder Erneuerungen des 14. Jh. sind keine sicheren Nachweise vorhanden. Demgegenüber steht die hölzerne Oberfläche des 14. Jh. aus der in dem Zeitraum entstandenen Neustadtstraße. Wenige erhaltene Pflaster in der Hamburger-, Berliner-, Seetor-, Neustadt- und Kellerstraße lassen die Vermutung zu, dass bereits im Spätmittelalter Straßenbereiche gepflastert wurden.

So scheint sich für das 13. Jh. eine reguläre hölzerne Befestigung der Oberflächen abzuzeichnen. Diese bestand aus Reisiglagen, zwischen 1,00–2,40 m langen angespitzten senkrechten Hölzern, zweilagigen Unterzügen aus bis zu 3,40 m langen längs gelegenen Hölzern sowie zwischen 20 und 40 cm breiten Bohlen, die mitunter durch Pflöcke fixiert wurden. Elemente der Aufbauten fanden sich in allen Straßen. Bohlen wurden in der Anfangszeit scheinbar speziell gefertigt, später häufig wiederverwendet. Bemerkenswert sind die Wegbefestigungen der Hamburger Straße auch als Anzeiger der Bedeutung des vorhandenen Verkehrsweges, der bereits in der ersten Hälfte des 13. Jh. bis weit vor die Stadt reichte. Das Areal nördlich der Kirche ist, wie vermutet, Siedlungskern der späteren Stadt. Burg- und Schulstraße sind dem vorerst auszunehmen. Auch ist spätestens in dem von Heinz Schirrholtz, Matthias Hardt und Christa Plate eingegrenzten Zeitraum der Städtebildung mit dem Bau und mit Ausbesserungen der Bohlenwege in Berliner und Hamburger Straße zu rechnen. Die sich ähnelnden Konstruktionen und die zeitlich übereinstimmenden Ausbesserungen innerhalb der Straßen sprechen für ein planmäßiges Vorgehen und den gezielt geförderten Ausbau der Stadtstraßen unter Einbezug der für den Markt bedeutsamen Verkehrsachsen außerhalb der Stadt. Mit der Stadterweiterung kann in der ersten Hälfte des 14. Jh. gerechnet werden.

## Wittenberge – Lage, Befunde und Ergebnisse

Wittenberge liegt leicht erhöht in einer sonst sumpfigen Niederung, ca. 1 km westlich der älteren, größeren Stadtanlage. Die ursprüngliche Stadt, die seit dem 16. Jh. als *Oldenstadt* nachweisbar ist, befand sich direkt an der Einmündung von Stepenitz und Karthane in die Elbe. Beschreibungen

und archäologische Beobachtungen liegen bereits seit der Mitte des 18. Jh. vor (*Bekmann – Bekmann 1753*, 327–329) und überliefern eine von Graben und Wall umgebene Stadtanlage sowie einen mit Graben umzogenen Hügel, die Burg (*Abb. 2*). Des Weiteren konnten mehrere Skelette, teils in Särgen, und eine Vielzahl mittelalterlicher, inzwischen verschollener, Funde beobachtet werden (*Plate 1990*, 201–203). Wann und weshalb die Stadt, die aller Wahrscheinlichkeit nach mehrere Generationen lang bewohnt werden war, verlegt wurde, ist nicht gesichert. Zuletzt sprach sich Matthias Hardt für eine Verlegung aufgrund steigender Wasserstände im 13. Jh. aus (*Hardt 2008*, 104–112). Nachweise slawischer Vorbesiedlung liegen weder von der Wüstung noch aus dem heutigen Wittenberge vor (*Kunze in Vorb.*). Zwei Kernfragen waren im Zusammenhang mit den Untersuchungen der Straßenanlagen in Wittenberge zu untersuchen. Zum einen, ob der Zeitraum der Stadtverlegung bzw. faktischen Neugründung näher eingegrenzt werden kann und zum anderen, ob Wittenberge bei erster urkundlicher Erwähnung 1239 noch auf dem Gebiet der Wüstung oder schon im Bereich der jetzigen Stadt lag (*Enders 2000*, 79).

Die heutige Stadt ist an dem aus der Altmark die Elbe überquerenden und nach Norden in Richtung Perleberg führenden Weg ausgerichtet. Mittelalterliche Quellen zu Straßen bzw. Straßennamen liegen nicht vor. Die beiden Hauptachsen, westlich die Burg- und östlich die Steinstraße, bilden mit dem Markt in der Mitte eine Nord-Süd orientierte Ellipse. Der Marktplatz wurde mehrfach von Bränden zerstört und wieder aufgebaut. Im 18. sowie erneut im 19. Jh. wurden Rat-, Pfarr- und Schulhaus sowie die Kirche neu errichtet. Um die Kirche<sup>5</sup> befand sich bis Anfang des 19. Jh. der Friedhof. Die sog. Gänseburg lag nordwestlich der Stadt, heute an der von der Burgstraße abzweigenden Putlitzstraße. Im 14. Jh. ist für Wittenberge eine Stadtbefestigung erwähnt, von der noch der Steintorturm im Norden existiert. Von dem zweiten überlieferten Elb- oder Wassertor (*Bekmann – Bekmann 1753*, 331, *Hardt 2001a*) im Süden der Stadt gibt es keine archäologischen Überreste (*Schulz 2000*). Die Stadt umgebend verläuft der Weg Hinter den Planken, dessen Bezeichnung auf eine zumindest zeitweise bestehende Holzbefestigung hindeutet. Dieses Gebiet umfasst den mittelalterlichen Stadtkern. Hinter den Planken an der Steinstraße schließen sich östlich die Bahn- bzw. Vordere Wallstraße, die Große Wall- bzw. Wall- oder Niederwallstraße sowie die Zoll- auch Hinterwallstraße an (*Abb. 4*). Westlich befand sich eine sumpfige Niederung, der Hagen. Nördlich hinter dem Steintorturm liegt die Turmstraße, die sog. Perleberger Vorstadt. Der Verlauf der Straßen und die Lage der Grundstücke haben sich seit dem Mittelalter kaum verändert. Wittenberge ist auf Karten des 18./frühen 19. Jh. noch in seiner mittelalterlichen Ausdehnung erkennbar, erst der Aufschwung der Stadt in der zweiten Hälfte des 19. Jh. vergrößerte das Areal um diesen Kern (*Abb. 2*; *Hardt 2001a*, Beilage Brouillonkarte Keyser und Tusch 1791).

Die archäologischen Untersuchungen erstreckten sich über das gesamte Altstadtgebiet. Die Burg- und Steinstraße wurden nahezu durchgängig von baubegleitenden archäologischen Maßnahmen erfasst. Auch der nördliche Stadtausgang konnte am Steintorplatz sowie in der Turmstraße dokumentiert werden. Ebenso wurde der Kirchplatz mit anliegenden Grundstücken, ein Grundstück in der Burgstraße 44, Teile der Bahnstraße sowie die südliche Mündung von Burg- und Steinstraße auf den Platz an der Elbe untersucht. Es fehlen aussagekräftige Einblicke aus der Putlitzstraße und von Hinter den Planken. Im Stadtgebiet fand sich eine nur geringfügig von der heutigen Straßenoberfläche aus gestörte humos-torfige Kulturschicht mit Fundmaterial des 13.–16./17. Jh. (vgl. *Gildhoff 2006*, 324–325). Diese lag teils auf dem anstehenden Boden oder einer dünnen Sandschicht auf. Im westlichen Teil des Kirchplatzes, der Stein- und Kirchstraße fanden sich darüber Brandschutt enthaltende Schichten. Die Holzerhaltung in Wittenberge variiert stark. Von 35 beprobten Hölzern ergaben nur zwölf eine Datierung. Fünf der datierten Hölzer gehören zu einem Hausbefund des 16. Jh. am Kirchplatz, eines lag am Übergang vom Straßen- zum Grundstücksbereich in der Burgstraße. Die übrigen sechs verteilen sich im nördlichen Bereich der Steinstraße bis zum Kirchplatz.

<sup>5</sup> Ein Patrozinium ist nicht überliefert, im Zusammenhang mit der Stadtwüstung wurde erwähnt, das sich diese östlich bzw. ost-südöstlich der Jakobi Kirche befände (Ortsaktenarchiv BLDAM PR 235 FM 2005/236 (1998/1247); FM 2005/237 (1998/1246)). Jakobus ist auch Patron in Stendal, Seehausen, Perleberg und Mitpatron auf Altären in Salzwedel, Havelberg, Pritzwalk und Lenzen (*Schremmer 1959/1960*, 49).

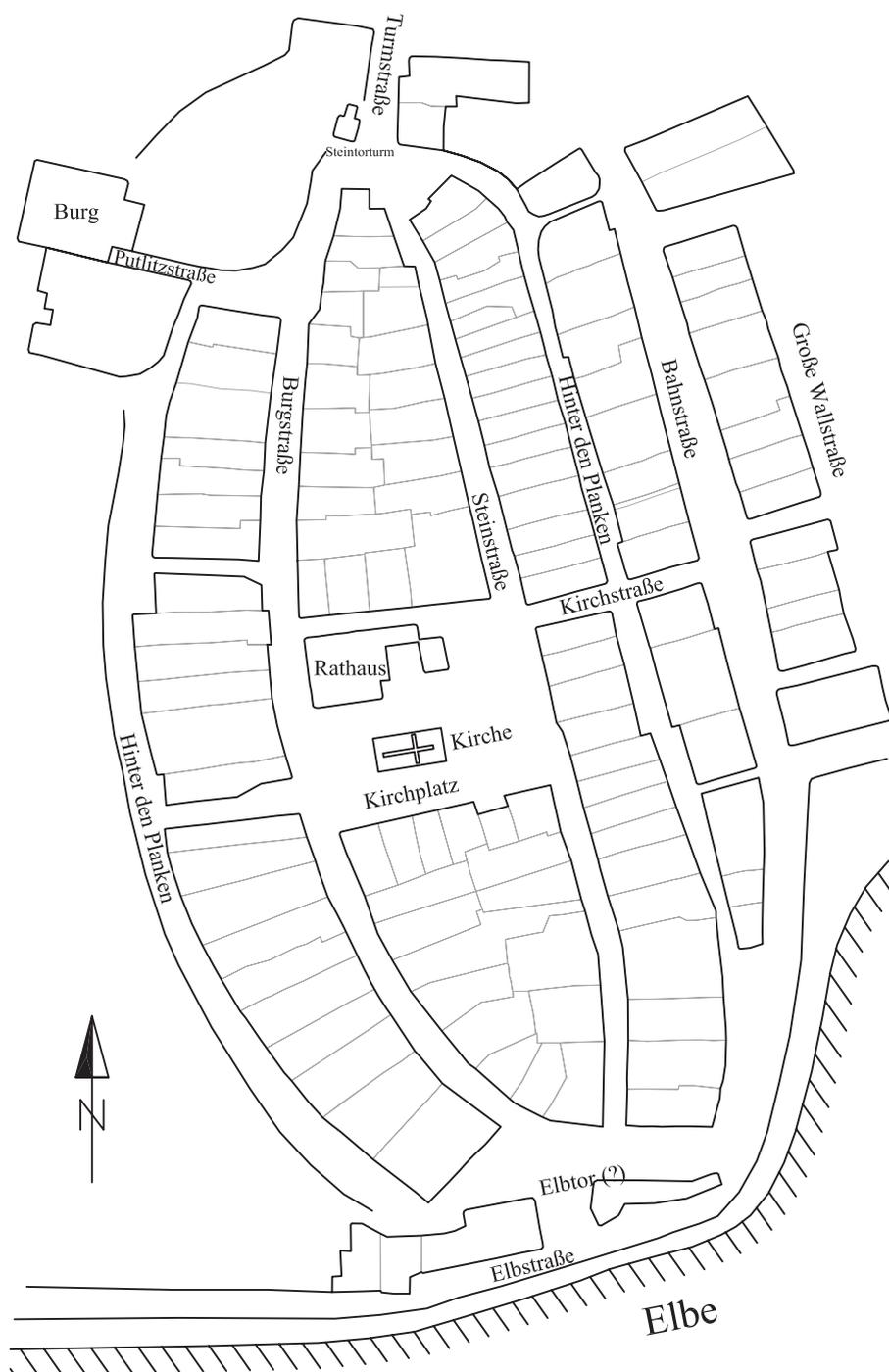


Abb. 4 Stadtanlage Wittenberge mit Lage vorhandener sowie vermuteter Tore und Burg (unmaßstäbliche Umzeichnung nach dem Situationsplan von Wittenberge 1863; Hardt 2008).

Die Stadtbefestigung befand sich an den Außenseiten von Hinter den Planken (Hardt 2001a). Im Bereich Einmündung Putlitzstraße und Burgstraße ist der Verlauf unsicher. Fraglich ist hier die Einbeziehung der Burg. Eine auf den Steintorturm bezogene, im Fahrdamm mehrmals angeschnittene Mauer wird als östlicher Fundamentanschluss der Stadtmauer interpretiert. Nördlich davon in der Turnstraße wurden 1994 fünf Reihen mit je drei senkrechten, 3 m langen angespitzten Eichenpfählen beobachtet. Diese standen direkt vor der die Straße querenden Mauer und sind wohl Reste einer vor dem Stadttor gelegenen Brücke (Bürk 1997; Plate 2000, 8; Hardt 2001b,

AI 34). Bohrungen erbrachten in diesem Bereich humose Schichten mit Hölzern in 3–4 m Tiefe (*Mercky 1996b*). Mitunter haben diese grünliche Feinsandbänderungen, so dass ein wasserführender, mit Hölzern befestigter Graben vermutet werden kann. In der Gartenstraße zwischen Großer Wall- und Bahnstraße wurden Hinweise auf einen frühneuzeitlich verfüllten Stadtgraben erbracht (*Nösler 2004*). Weder Hinter den Planken noch in den Verbindungswegen zu den Hauptstraßen wurden Reste einer hölzernen oder steinernen Stadtbefestigung beobachtet.

Auf dem Steintorplatz fand sich trapezförmig eine maximal 6,4 m breite und 9,5 m lange Oberflächenbefestigung des 15./16. Jh. Bettina Bürk spricht diese eher als Platzbefestigung an, denn als zwei zusammenlaufende Bohlenwege (*Bürk 1997, 15*). Es erhielten sich Bohlen, die mit Unterzügen verzapft waren und einer Laubholzunterfütterung im mittigen Bereich der Befestigung auflagen. Neben der Platzbefestigung angelegte Profile weisen auf dieser Höhe Wegeoberflächen auch in der Stein- und Burgstraße nach und lassen eine zeitliche Übereinstimmung von Straßen- und Platzbefestigung annehmen. Darunter gelegen wurden in beiden Hauptstraßenzügen auf mehreren Höhen Reste hölzerner Wegebefestigungen erfasst, die in Abständen von nur 10–20 cm, teils ineinander übergehen (dazu *Seier 1995–1996; Bürk 1997; Hensel 1997; Schulz 1997; 1999b; 2000; 2001*).

Von der tiefsten Wegeoberfläche Wittenberges sind nur wenige Hölzer vorhanden. Diese wurde in Form von Eichenspaltbohlen bereits 1995 von Günter Seier beobachtet und dem 13./14. Jh. zugeordnet (*Seier 1995–1996, 148–149 Abb. 114*). Die nachfolgende Wegebefestigung war in 1–1,2 m Tiefe in beiden Straßenzügen fassbar und wies Astunterfütterungen quer zur Straße auf, die in oder auf ausgleichenden Sandbändern lagen. Darauf fanden sich teils rahmenartige Unterzüge, die eine Deckschicht aus Bohlen, Rundhölzern und Halbbohlen trugen. Letztere waren mit ebener Oberseite und meist berindeter Unterseite verlegt. Hölzer mit unterschiedlichen Bearbeitungsmerkmalen und mehrere Lagen direkt übereinander befindlicher Deckschichten lassen auf Ausbesserungs- bzw. Reparaturmaßnahmen und dabei verstärkt auf Wiederverwendung schließen. Ein Holz dieser Wegbefestigungsphase wurde 1398 geschlagen, so dass Entstehung und Nutzung der Wegeoberfläche noch im 14. Jh. möglich ist. Auf dem Grundstück Burgstraße 44 wies Uschmann neben Befunden, die auf handwerkliche Nutzung des Geländes schließen lassen, ein eventuell als Grundstückszugang anzusprechendes Pflaster auf dieser Höhe nach, bei dem sich ein kurz nach 1260 geschlagener Eichenbalken erhielt (*Uschmann 2004*).

Die Holzbefunde der darüber gelegenen Oberflächenbefestigungen, zwischen 0,6–0,8 m tief, lagen sehr dicht, oft ineinander übergehend. Es konnten erneut Sandbänder, Unterfütterungen, parallele Unterzüge mit darauf gelegenen Bohlen, Halbbohlen und Rundhölzern dokumentiert werden. An einigen Stellen erhielten sich Bohrungen und Holznägel, die auf eine primär für diesen Zweck hergestellte Befestigung mit Bohlen deuten. Die festgestellten Dendrodaten dieser Oberflächen liegen vor 1398, zwischen 1287 WK und um/nach 1323, und lassen so vermuten, dass eine Vielzahl der Hölzer erneut Verwendung fand. Im Südteil der Burgstraße wurden zwei leicht in den heutigen Straßenbereich reichende Überreste mittelalterlicher Wohnbebauung erfasst (*Schulz 2000*), die sich auf diese Wegphasen beziehen könnten. So wurde diese hölzerne Oberfläche vermutlich im 14./15. Jh. benutzt und kontinuierlich ausgebessert.

Wegeoberflächen in nur 0,4–0,6 m Tiefe lassen sich mit der Platzbefestigung am nördlichen Stadtausgang korrelieren und dem 15./16. Jh. zuordnen. Diese Lage Hölzer fand sich überwiegend in der Steinstraße, konnte aber ebenfalls in der Burgstraße und auf dem nördlichen Kirchplatz festgestellt werden (*Bürk 1997, Schulz 1997*). Es waren auch hier querliegende Bohlen und Rundhölzer auf längs gelegenen Unterzügen sowie partiell Sandbänder und Astlagen erhalten.

Auf dem Kirchplatz wurden der Friedhof und Vorgängerbauten der Kirche nachgewiesen (*Schulz 1997; 1998*). In den südlich gelegenen Grundstücken fanden sich Reste der Hausbebauung (*Schulz 1999a; Kirchplatz 2000*). Schwellbalken, die annähernd mit der Oberflächenbefestigung des 15./16. Jh. korrelieren, wurden untersucht und datierten um/nach 1531 bis 1578. Im Kreuzungsbereich Stein-/Kirchstraße wurden mögliche Laufhorizonte durch Sandbänder in humoser Schicht festgestellt (*Mercky 1996b*). Die Eingriffe reichten nicht tief, es fanden sich Auffüll- und Brandschichten, auch wurden vereinzelt Hölzer dokumentiert, die zu einer Wegbefestigung oder

einer Bebauung gehört haben können (*Bürk 1997; Hensel 1997; Ortsakte Wittenberge FM 2007: 338*). Möglicherweise bestand hier bis in das 14./15. Jh. ein Grundstück.

Die Anhaltspunkte für die Datierung der Wege reichen nicht aus, um ein exaktes Bild der Entwicklung darzustellen. Möglich ist eine erste hölzerne Befestigung in Burg- und Steinstraße ab der zweiten Hälfte des 13. Jh. Für eine Siedlungsverlegung vor 1250 gibt es bislang keine sicheren archäologischen Nachweise. Die Hauptstraßen können noch im 13./sicher im 14. Jh. durch Holzwege befestigt worden sein. Diese bestanden aus Ausgleichs- bzw. Unterfütterungslagen aus Sand und Ästen, Unterzügen bis 4,4 m Länge und einer Deckschicht, die an mehreren Stellen miteinander verbunden waren. Neben den ab dem 14. Jh. verwendeten Halbbohlen konnten bis zu 1,5 m lange, durchschnittlich 25 cm, mitunter bis 60 cm, breite und im Querschnitt rechteckige Bohlen festgestellt werden. Konstruktive Veränderungen größeren Ausmaßes sind bis in das 15./16. Jh. nicht feststellbar. Balken mit Zapflöchern sowie Holznägel kamen mehrfach vor, ebenso oft wurden Ausbesserungen vorgenommen. Aufgrund gleicher Ausführung der Wegebefestigung, der korrelierbaren Höhen sowie der Einbeziehung des Steintorplatzes in die Befestigungsmaßnahmen kann auch hier von planvollem Vorgehen ausgegangen werden. Die Wegführung im Altstadt kern Wittenberges blieb bis heute konstant. Vorläufig wäre anzunehmen, dass der Weg Hinter den Planken zu keiner Zeit eine Befestigung erhielt.

## Ergebnisse

Nach Rainer C. Schwinges ist vielerorts von zielgerichteter Förderung und einem gesteuerten Ausbau des Straßennetzes auszugehen, der sich anfangs stark auf die innerstädtischen Wege und Plätze konzentrierte (*Schwinges 2007, 12*). Für beide Untersuchungsstädte ist anhand der erfassten Wegoberflächen wahrscheinlich, dass der Ausbau der Straßen mit zu den ersten Baumaßnahmen gehörte. Die Konstruktionsweisen der überwiegend aus Eichenholz errichteten Wegebefestigungen unterscheiden sich zwar zwischen Lenzen und Wittenberge, sind aber innerhalb jeder Stadt in den einzelnen Straßen ähnlich bis gleich und wurden über einen längeren Zeitraum beibehalten. Die waagerechten Unterbauten änderten sich leicht und wurden teils rahmenartig verstärkt. Ebenso waren, besonders in Wittenberge, im Querschnitt unterschiedliche Hölzer innerhalb der Deckschicht in Benutzung. Für ein planvolles Vorgehen im Straßenbau sprechen u. a. mehrere, primär für den Zweck hergestellte Einzelteile sowohl des Unterbaus als auch der Deckschicht. Wiederverwendete Hölzer wurden im Unter- aber vermehrt im Oberbau festgestellt, was auf die Notwendigkeit steter Ausbesserung der Laufoberfläche weist. Möglicherweise deutet sich bei den in Wittenberge im 14. Jh. häufig verbauten berindeten Halbbohlen eine ab dem 14. Jh. typische Bauform an, die in brandenburgischen Vergleichsbeispielen (z. B. in Herzberg: *Müller 2000; Lieberose: Boehme 2001; Ortrand: Ihde 2002*) vielfach beobachtet wurde. Dies kann mit möglicher Verknappung des Materials (*Westphal 2002, 20*) zu verbinden sein, da das dafür benötigte Holz aus gering gewachsenen Stämmen beziehbar ist. Wiederholt kamen Sandschichten vor, die meist dem Unterbau zugerechnet und als Aufhöhung oder Begradigung (*Plate 2006, 82*) sowie Trockenlegungsmaßnahmen gedeutet werden. Die Nutzung von Sand als Auflage war im Unterschied zu dänischen Beispielen (*Dahlerup-Koch 2002, 260, 265*) nicht gesichert belegbar. Umfassende Änderungen der Wegführung waren nicht zu beobachten. Nachweisbar sind leichte Verschiebungen der Bauflucht und dadurch Verbreiterungen der Straßen sowie Umstrukturierungen des Grundstücksbereichs bei der Anlage einer neuen Straße.

Konkrete chronologische Aussagen zur frühen Stadtgeschichte sind hauptsächlich durch Dendrodaten zu gewinnen. Diese sind nicht ohne den Befundkontext interpretierbar, können aber trotz aller Unsicherheiten Tendenzen aufzeigen (*Westphal 2002, 146*). Für Wittenberge ist anhand der wenigen beprobten Hölzer des Wegbaus lediglich festzustellen, dass diese im 13. und 14. Jh. geschlagen und verstärkt wiederverwendet wurden. Aufgrund der geringen Datenmenge sind keine sicheren Angaben zur Stadtentwicklung möglich, auch ist die Repräsentativität der Probenauswahl fraglich: neben Eiche (12) waren hauptsächlich Erle (9) sowie Esche (3), unbe-

stimmte Laubhölzer (2) und Birke (1) verbaut. Hingegen lässt sich für Lenzen eine Phase aktiver Bautätigkeiten annehmen, die im innerstädtischen Straßenbereich zwischen 1220 und 1230 sowie außerstädtisch zwischen 1216 und 1240 erkennbar ist. Eine anschließende Bauphase deutet sich sowohl im Straßen- als auch im Grundstücksbereich um die Mitte, gefolgt von Erneuerungen und Ausbesserungen bis zum Ende des 13. Jh. Es wurden senkrechte und waagerechte Hölzer des Unterbaus sowie an verschiedenen Stellen Deckhölzer beprobt, die diese Schlüsse bis auf weiteres zulassen. Außerstädtisch konzentrieren sich die Proben überwiegend auf senkrechte Hölzer, die in den meisten Fällen Waldkantendaten lieferten und wenig bearbeitet waren. Im Straßenbereich wurde deutlich vorherrschend Eiche (105) verbaut, daneben Erle (5), Weide (4), Ulme (2) und Ahorn in Zweitverwendung (1). Kiefernholz sind in beiden Städten erst nachmittelalterlich nachweisbar.

Für Wittenberge lässt sich keine Annäherung an die Siedlungsverlegung konstatieren. Hier kann jedoch auf eine kontinuierliche Fürsorge für die Verkehrswege unter Einbeziehung des Platzes am nördlichen Stadtausgang geschlossen und so die Bedeutung funktionierender Verkehrsverbindungen unterstrichen werden. Die Befestigungsart der Wege blieb über zwei Jahrhunderte hinweg gleich. Es waren keine technischen Neuerungen oder Verbesserungen feststellbar. Auch eine mittelalterliche Stadterweiterung liegt nicht vor. So scheint Wittenberge nach der Siedlungsverlegung zwar eine funktionierende Stadt mit Anknüpfung an Verkehrswege und Handel gewesen zu sein, ihre Entwicklung aber stagnierte im folgenden Zeitraum bis zum 19. Jh.

In Lenzen ließ sich eine vermutete spätslawische Siedlung im Altstadtkern bestätigen und näher eingrenzen. Der Zusammenhang zur nachfolgenden Marktsiedlung des 12./13. Jh. bleibt aufgrund der geringen Ausschnitte offen. Die stratigraphisch tiefst gelegene, älteste Wegebefestigung, die in den Durchgangsstraßen Lenzens angeschnitten wurde, lässt jedoch die Struktur des Ortes bereits vor der ersten Nennung einer Siedlung im 13. Jh. erkennen. Der Ausbau der Straßen zu Beginn des 13. Jh. ist an diesen Durchgangsstraßen nachvollziehbar und reicht im Norden bis weit vor die erste Stadtbefestigung. Auch hier ist eine strukturierende Hand hinter den einheitlichen Bauten zu vermuten. Dafür sprechen zudem die Ausbesserungen in der Mitte und am Ende des 13. Jh., die in mehreren Straßen belegbar ist. Das bewährte Prinzip der hölzernen Straßenbefestigung wurde bei der Stadterweiterung des 14. Jh. erneut verwendet, obwohl derartige Oberflächen in den älteren Straßen der Stadt für den Zeitraum nicht mehr nachweisbar sind. Hier fand eventuell bereits eine Verbesserung der Wege durch neue Oberflächenbefestigungen in Form von Pflastern statt. Dies und die nördliche Stadterweiterung, die mit einer Stadtmauer umgeben werden konnte, spricht hier für eine positive gegenseitige Beeinflussung von Straßenausbau und wirtschaftlichem Geschehen bis ins 14. Jh.

Wer die Koordinatoren in der Anfangsphase waren, kann aufgrund fehlender Schriftquellen nur vermutet werden. Beide Städte wechselten im 13./14. Jh. mehrfach den Stadtherren. So ist Lenzen während der Ausbauphasen der Wege in Besitz der Grafen von Schwerin, der Grafen von Dannenberg sowie der brandenburgischen Markgrafen. Maßnahmen zur Wegverbesserung unterlagen aber nicht nur territorialen, sondern auch wirtschaftlichen oder religiösen Interessen (*Denecke 2007*, 63–64). Stadtrechnungen und städtische Angestellte lassen andernorts seit dem 13. Jh. die Zuständigkeit für den Straßenbau bei den Stadtgemeinden selbst sowie die Fürsorge für die Straßen mitunter bei den Anwohnern vermuten (*Szabó 2007*, 73–76, 99–100; *Gasner 1889*, 124).

Beide Städte sind auf unterschiedliche Weise an den Verkehrswegen ausgerichtet. Während in Lenzen die vorhandene Wegführung aufgegriffen und befestigt wurde, kann in Wittenberge angenommen werden, dass der Nord-Süd ausgerichtete Landweg erst in der Zeit der Siedlungsverlegung an Bedeutung gewonnen hat. Aufgrund vorliegender Ergebnisse sollte auch Mundts These hinsichtlich des Stellenwertes der Routen in der Prignitz in Bezug zur zeitlichen Abfolge differenziert sowie in größerem Rahmen erneut überprüft werden. Dass der Unterschied zwischen neu gegründeter Stadt und in bereits besiedeltem Raum sich entwickelnder Stadt im Straßennetz ablesbar ist, führt beispielsweise Karl Heinrich Kaufhold aus (*Kaufhold 2001*, 32). Demnach finden sich die eine gewachsene Stadt anlaufenden oder durchquerenden Verkehrswege oft in ihrem ursprünglichen Verlauf im Straßennetz wieder – wie in Lenzen. Im Gegensatz dazu wurden die

Straßen bei geplanten Gründungsstädten im Stadtbild herausgehoben, u. a. durch eine gestreckte Führung Straßen, die oft eine unmittelbare Nähe zum Markt aufweisen – wie in Wittenberge.

Bezug nehmend auf den Titel des vorliegenden Bandes kann abschließend formuliert werden, dass räumliche Bewegung angewiesen ist auf die Nutzung vorhandener, älterer Wege und Routen. Die Stabilisierung einer Stadt in ihrer Anfangsphase, insbesondere des Marktes, wird durch die Umgestaltung dieser tradierten Wege begünstigt. Eine solche Weiterverwendung und -entwicklung kann am Ausbau der Wege und -netze, an der Festigung der Linienführung, mitunter aber auch anhand deren Verlagerung erkennbar sein. Veränderungen und Neugestaltungen der Wegeoberflächen können als Anpassung an veränderte Verkehrsbedürfnisse oder Neuerungen der Verkehrsmittel gesehen werden.

(Eingereicht Januar 2011)

### Gedruckte und ungedruckte Quellen

#### *CDB A I:*

Riedel, A.F. (ed.) 1838: Codex Diplomaticus Brandenburgensis 1, Bd. 1. Berlin.

#### *CDB A II*

Riedel, A.F. (ed.) 1842: Codex Diplomaticus Brandenburgensis 1, Bd. 2. Berlin.

#### *CDB A XXV*

Riedel, A.F. (ed.) 1863: Codex Diplomaticus Brandenburgensis 1, Bd. 25. Berlin.

#### *Stendaler Stadtbuch*

Stendal : Altes Stadtbuch begonnen 1338 mit Abschriften und Urkunden 1306–1351, 28 Blatt. Unveröffentlichtes Stadtbuch im Stadtarchiv Stendal, I, 69b.

### Ungedruckte Grabungsberichte<sup>6</sup>

*Beck, K. 1994:* Dokumentation und zusammenfassende Erläuterungen der Baumaßnahmen in der Neustadt-, Keller-, Rathaus-, Sektor-, Burg- und Schulstraße, unveröffentlichte Grabungsunterlagen, DOK 800.

*Becker, D. 1996:* Abschlussbericht zur archäologischen Betreuung der Tiefbauarbeiten in der Schulstraße und dem Körbitz von Lenzen sowie am Stumpfen Turm in Lenzen, Landkreis Prignitz, unveröffentlichter Grabungsbericht DOK 149 und DOK 150.

*Bürk, B. 1997:* Abschlussbericht zur archäologischen Betreuung von Tiefbauarbeiten Teil 1 1996 in Wittenberge Steinstraße, Burgstraße, Steintorplatz, unveröffentlichter Grabungsbericht zur Maßnahme PRH 1996:BF/137/2, DOK 349.

*Cziesla, E. 1997:* Archäologische Baubegleitung in der Burgstraße in Lenzen im Juli/August 1996, unveröffentlichter Grabungsbericht DOK 461.

*Elgaß, A. 2002:* Abschlussbericht zur archäologischen Baubegleitung der Ortsdurchfahrt B 195 in Lenzen/Kreis

Prignitz, unveröffentlichter Grabungsbericht zur Maßnahme PRH 2001:DOK 89, DOK 3420.

*Henning, Th. – Cziesla, E. 2002:* Abschlussbericht zur archäologischen Baubegleitung Lenzen-Ausbau der Neustadtstraße, unveröffentlichter Grabungsbericht zur Maßnahme PRH 2001:DOK 91, DOK 2571.

*Hensel, N. 1997:* Abschlussbericht zur archäologischen Betreuung von Tiefbauarbeiten Teil 2 1997 in Wittenberge Steinstraße, Kirchstraße und Elbstraße, unveröffentlichter Grabungsbericht zur Maßnahme PRH 1997:BF/253/1.

*Kirchplatz 2000:* Grabungsbericht zur baubegleitenden archäologischen Untersuchung am Kirchplatz 12, Grabungsleiter M. Fendt, unveröffentlichter Grabungsbericht zur Maßnahme PRH 2000:209; DOK 3918.

*Kirsch, E. 2000:* Abschlussbericht des Bauvorhabens „Ausbau Kleine Straße und Rathausstraße“ in Lenzen, unveröffentlichter Grabungsbericht zur Maßnahme PRH 2000:DOK 89, DOK 1587.

*Mercky, A. 1996a:* Archäologische Begleitung der Schachtarbeiten zur Neuverlegung der Regenwasser- und Trinkwasserleitungen sowie bei der Neugestaltung der Hauptwache und des Rathausvorplatzes in Lenzen, unveröffentlichter Grabungsbericht zur Maßnahme PRH 1996:BF/115/2, DOK 454.

*Mercky, A. 1996b:* Archäologische Begleitung der Rammkernsondierungen zur Baugrunduntersuchung im Altstadtbereich von Wittenberge, unveröffentlichter Grabungsbericht DOK 286.

*Nösler, D. 2004:* Archäologischer Abschlussbericht zum BV: Ausbau Knotenpunkt Zollstraße, Gartenstraße, Große Wallstraße in Wittenberge, unveröffentlichter Grabungsbericht zur Maßnahme PRH 2003:DOK178, DOK 3585.

*Schulz, Th. 1997:* Abschlussbericht zur archäologischen Betreuung von Tiefbauarbeiten Teil 3 1997 in Wittenberge, Kirchplatz/ Burgstraße, unveröffentlichter Grabungsbericht zur Maßnahme PRH 1996:BF/137/2, DOK 1568.

<sup>6</sup> Zugänglich im Ortsarchiv des Brandenburgischen Landesamtes und Archäologischen Landesmuseum (BLDAM) in Wünsdorf.

- Schulz, Th. 1998:* Abschlussbericht zur archäologischen Betreuung von Tiefbauarbeiten Teil 4 1998 in Wittenberge Kirchplatz, unveröffentlichter Grabungsbericht zur Maßnahme PRH 1998:BF/49/2, DOK 1565.
- Schulz, Th. 1999a:* Abschlussbericht zur Voruntersuchung der Grundstücke Kirchplatz 9–12 in der Altstadt Wittenberge, Ldkr. Prignitz, unveröffentlichter Grabungsbericht zur Maßnahme PRH 1998:SO/17/2, DOK 1383.
- Schulz, Th. 1999b:* Abschlussbericht zur archäologischen Betreuung von Tiefbauarbeiten Teil 5 1998/1999 in Wittenberge Steinstraße, unveröffentlichter Grabungsbericht zur Maßnahme PRH 1998:BF/327/1, DOK 1566.
- Schulz, Th. 2000:* Abschlussbericht zur archäologischen Betreuung von Tiefbauarbeiten Teil 6 2000 in Wittenberge Burgstraße, Elbstraße, Hinter den Planken, unveröffentlichter Grabungsbericht zur Maßnahme PRH 1998:BF/327/5, DOK 1567.
- Schulz, Th. 2001:* Abschlussbericht zur archäologischen Betreuung von Tiefbauarbeiten Teil 7 2001 in Wittenberge Burgstraße, unveröffentlichter Grabungsbericht zur Maßnahme PRH 2001:DOK27, DOK 2273.
- Sommerfeld, K. 2000:* Abschlussbericht der Baumaßnahme zur Verlegung einer Regenwasserleitung in den Straßen Achter d’Muer, Neustadt- und Kellerstraße, unveröffentlichter Grabungsbericht zur Maßnahme PRH 1998: BF/13/2, DOK 1229.
- Tefßmann, B. 2004a:* Archäologischer Abschlussbericht zum Bauvorhaben: Verlegung der Regenwasserleitung und Straßensanierung in Lenzen, Berliner Straße, unveröffentlichter Grabungsbericht zur Maßnahme PRH 2003 DOK 99, DOK 3622.
- Tefßmann, B. 2004b:* Archäologischer Abschlussbericht zum Bauvorhaben: Lenzen Ausbau Straße Achter d’Muer 2. BA, unveröffentlichter Grabungsbericht zur Maßnahme PRH 2003 DOK56, DOK 3647.
- Tefßmann, B. 2007a:* Archäologischer Abschlussbericht zum Bauvorhaben: Lenzen Hamburger Straße 1. BA, unveröffentlichter Grabungsbericht zur Maßnahme PRH 2005:135.
- Uschmann, K.-U. 2006:* Archäologischer Abschlussbericht zum Bauvorhaben: Lenzen Hamburger Straße 2. BA, unveröffentlichter Grabungsbericht zur Maßnahme PRH 2005:135.
- Zühlsdorff, Th. 1999:* Abschlussbericht zur archäologischen Betreuung des Bauvorhabens Neugestaltung der Straße Achter d’Muer mit Leitungsverlegung in Lenzen/Elbe 1998, unveröffentlichter Grabungsbericht zur Maßnahme PRH 1998:BF/137/1, DOK 1069.
- Zühlsdorff, Th. – Schulz, Th. 1999:* Abschlussbericht zur archäologischen Betreuung des Bauvorhabens Schmutzwasserkanalisation in Lenzen/Elbe, Berliner Straße, unveröffentlichter Grabungsbericht zur Maßnahme PRH 1997: BF/96/2, DOK 2197.
- Nachdruck 2004 der Ausgabe Berlin 1753. Hildesheim – Zürich – New York.
- Biermann, F. – Gofßler, N. 2009:* Brunnen, Graben, Wasserstraße : Leben mit dem Wasser in der mittelalterlichen Nordwestprignitz (Brandenburg), Wasserbau in Mittelalter und Neuzeit, Mitteilungen der deutschen Gesellschaft für Archäologie des Mittelalters und der Neuzeit 21, 31–38.
- Biermann, F. – Gofßler, N. – Kennecke, H. 2009:* Archäologische Forschungen zu den slawenzeitlichen Burgen und Siedlungen in der nordwestlichen Prignitz, in: Wie die Mark entstand : 850 Jahre Brandenburg, Forschungen zur Archäologie im Land Brandenburg 11, 36–47.
- Boehme, J. 2001:* Lieberose: eine trockengelegte Stadt im Landkreis Dahme-Spreewald, Einsichten : Archäologische Beiträge für den Süden des Landes Brandenburg 2001, Arbeitsberichte zur Bodendenkmalpflege in Brandenburg 10, 141–149.
- Dahlerup-Koch, H. 2000:* Middelalderens Gader, KUML Årbog for Jysk Arkæologisk Selskab, 239–305.
- Denecke, D. 2001:* Zur Entstehung des Verkehrs, in: Stadt : Strom-Straße-Schiene, Die Bedeutung des Verkehrs für die Genese der mitteleuropäischen Städtelandschaft, 1–25. Linz.
- Denecke, D. 2007:* Linienführung und Netzgestalt mittelalterlicher Verkehrswege – eine raumstrukturelle Perspektive, in: Straßen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter, Konstanzer Arbeitskreis für Mittelalterliche Geschichte, Vorträge und Forschungen Band 66, 49–70. Ostfildern.
- Enders, L. 1998:* Die Prignitz und ihre südlichen Nachbarn : Aspekte einer Beziehungsgeschichte seit dem Hochmittelalter, in: Die Altmark-Eine Region in Geschichte und Gegenwart, 50–60. Halle.
- Enders, L. 2000:* Die Prignitz : Geschichte einer kurmärkischen Landschaft vom 12. bis zum 18. Jahrhundert, Veröffentlichungen des Brandenburgischen Landeshauptarchivs Band 38. Potsdam.
- Gasner, E. 1889:* Zum deutschen Straßenwesen von der ältesten Zeit bis zur Mitte des XVII. Jahrhunderts. Wiesbaden (Neudruck 1966).
- Gildhoff, Ch. 2006:* Die kleinste von den 7 Land Staedten in der alten Marck Brandenburg – Archäologische Aufschlüsse zu den Anfängen der Stadt Werben a. d. Elbe, Ldkr. Stendal, Jahresschrift für mitteldeutsche Vorgeschichte 90, 315–384.
- Gofßler, N. 2008:* Wallfahrt und Bierkonsum : Zur Geschichte der Kapelle auf dem Marienberg bei Lenzen, Lkr. Prignitz, Archäologie in Berlin und Brandenburg 2008 (2010), 117–121.
- Hardt, M. 1993:* Historisch-archäologisches Inventar für die Stadt Lenzen/Elbe. Unveröffentlichtes Inventar im Auftrag des Brandenburgischen Landesmuseums für Ur- und Frühgeschichte, Ortsaktenarchiv des BLDAM Wünsdorf.
- Hardt, M. 2000:* Lenzen, in: Städtebuch Brandenburg und Berlin. Deutsches Städtebuch. Handbuch städtischer

### Gedruckte und ungedruckte Literatur

- Bekmann, J. C. – Bekmann, B. L. 1753:* Historische Beschreibung der Chur und Mark Brandenburg, Band 2,

- Geschichte-Neubearbeitung Band 2, Stuttgart-Berlin-Köln, 281–285.
- Hardt, M. 2001a:* Historisches Inventar der Stadt Wittenberge. Unveröffentlichtes Inventar unter Mitarbeit von D. Bulach, Ortsaktenarchiv des BLDAM Wünsdorf.
- Hardt M. 2001b:* Archäologisches Inventar der Stadt Wittenberge, Unveröffentlichtes Inventar unter Mitarbeit von Ch. Plate, Ortsarchiv des BLDAM Wünsdorf.
- Hardt, M. 2008:* Standortverlegungen früher Städte in Prignitz und Havelland, in: Zentrum und Peripherie in der Germania Slavica : Beiträge zu Ehren von Winfried Schich, 97–114. Stuttgart.
- Herold, V. 1931:* Die brandenburgischen Kirchenvisitations-Abschiede und -Register des XVI. und XVII. Jahrhunderts, Bd. 1 : Die Prignitz, Heft 4. Lenzen – Berlin.
- Heußner K.-U. 2005:* Dendrochronologie und Stadtgeschichte, in: Archäologie unterm Straßenpflaster : 15 Jahre Stadtkernarchäologie in Mecklenburg-Vorpommern, Beiträge zur Ur- und Frühgeschichte Mecklenburg-Vorpommerns Band 39, 33–36. Schwerin.
- Hoppe, W. 1929:* Lenzen : Aus tausend Jahren einer märkischen Stadt. Lenzen.
- Idde, Ch. 2002:* „... begrüßt freundlich Dich der „Ort am Rand“!“ Archäologische Untersuchungen auf dem Altmarkt und in der Bahnhofstraße von Ortrand, Landkreis Oberspreewald-Lausitz, Einsichten : Archäologische Beiträge für den Süden des Landes Brandenburg 2002, Arbeitsberichte zur Bodendenkmalpflege in Brandenburg 12, 97–117.
- Kaufhold, K. H. 2001:* Die Stadt als Verkehrsraum, in: Stadt : Strom-Straße-Schiene, Die Bedeutung des Verkehrs für die Genese der mitteleuropäischen Städtelandschaft, 27–53. Linz.
- Kersting, Th. 2006:* Graben, Burg und Stadt: innerstädtische Straßen als archäologisches Archiv, in: Auf gegenwärtigen Wegen in die Vergangenheit, IV Deutsch-Polnisches Archäologen Treffen Dychów, 15.–18. November 2005, Band 1, 151–161. Zielona Góra.
- Kohl, J. G. 1841:* Der Verkehr und die Ansiedelungen der Menschen in ihrer Abhängigkeit von der Gestaltung der Erdoberfläche. Dresden – Leipzig.
- Krauskopf, Ch. 2006:* Befunde der Straßen und Wege in der Stadt, in: Auf gegenwärtigen Wegen in die Vergangenheit, IV Deutsch-Polnisches Archäologen Treffen Dychów, 15.–18. November 2005, Band 1, 183–192. Zielona Góra.
- Lehe, E. v. 1966:* Hamburgs Verbindungen zu Kaufleuten der Prignitz in der frühen Hansezeit, Prignitz Forschungen 1, 57–71.
- Müller, B. 2000:* Untersuchungen auf dem Marktplatz in Herzberg, Landkreis Elbe-Elster, Einsichten : Archäologische Beiträge für den Süden des Landes Brandenburg 2000, Arbeitsberichte zur Bodendenkmalpflege in Brandenburg 7, 117–123.
- Mundt, H. 1932:* Die Heer- und Handelsstraßen der Mark Brandenburg. Berlin.
- Plate, Ch. 1990:* Stadtwüstungen in den Bezirken Potsdam und Frankfurt (Oder), in: Archäologische Stadtkernforschung in Sachsen. Ergebnisse, Probleme, Perspektiven. Arbeits- und Forschungsberichte zur sächsischen Bodendenkmalpflege Beiheft 19, 197–215. Berlin.
- Plate, Ch. 2000:* Wall, Mauer, Tor und Turm : Die Stadtbefestigung im archäologischen Befund aus Untersuchungen im Land Brandenburg 1991–1998, in: Befestigungen brandenburgischer Städte in der archäologischen Überlieferung, Arbeitsberichte zur Bodendenkmalpflege in Brandenburg 5, 1–34. Wünsdorf.
- Plate, Ch. 2002/2003:* Historisch-archäologische Stadtinventare für brandenburgische Altstädte, Bericht der Bayerischen Bodendenkmalpflege 43/44, 43–53.
- Plate, Ch. 2006:* 750 Jahre Pritzwalk im Spiegel der archäologischen Überlieferung, Archäologie in Berlin und Brandenburg 2006 (2007), 80–86.
- Schöneburg, P. – Reufse, H. 1993:* Stadtkerngrabung in Lenzen an der Elbe, Westprignitz, Archäologie in Deutschland 3/1993, 43–44.
- Schirrholtz, H. 1957:* Die Städte der Prignitz : Von ihren Anfängen bis zur Herausbildung ihrer vollen städtischen Verfassung, Maschinenschrift, Dissertation Humboldt-Universität zu Berlin, Universitätsbibliothek Humboldt-Universität Berlin.
- Schöneburg, P. 1993–1994:* Bohlenwege und Hausgrundrisse : Erste archäologische Untersuchungen im Altstadtgebiet von Lenzen, Landkreis Prignitz, Archäologie in Berlin und Brandenburg 1993–1994 (1995), 114–115.
- Schremmer, B. 1959/1960:* Die Patrozinien der märkischen Stadtkirchen im Mittelalter, Wichmann Jahrbuch 13/14, 42–62.
- Schultze, J. 1956:* Die Prignitz : Aus der Geschichte einer märkischen Landschaft. Köln – Graz.
- Schwinges, R. Ch. 2007:* Straßen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter – eine Einführung, in: Straßen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter, Konstanzer Arbeitskreis für Mittelalterliche Geschichte, Vorträge und Forschungen Band 66, 9–18. Ostfildern.
- Seier, G. 1995–1996:* Bohlenwege und Knüppeldämme : Mittelalterliche Straßen in Wittenberge, Landkreis Prignitz. Archäologie in Berlin und Brandenburg 1995–1996 (1997), 147–149.
- Szabó, T. 2007:* Die Straßen in Deutschland und Italien im Mittelalter, in: Straßen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter, Konstanzer Arbeitskreis für Mittelalterliche Geschichte, Vorträge und Forschungen Band 66, 71–118. Ostfildern.
- Teffmann, B. 2007b:* Im Querschnitt erfasst : Die Verteidigungsanlage von Lenzen, Lkr. Prignitz, Archäologie in Berlin und Brandenburg 2007 (2009), 142–144.
- Uschmann, K.-U. 2004:* Überdachte Werkstatt : Vorgänger eines Einfamilienhauses in Wittenberge, Lkr. Prignitz, Archäologie in Berlin und Brandenburg 2004 (2005), 98–101.
- Westphal, Th. 2002:* Frühe Stadtentwicklung zwischen mittlerer Elbe und unterer Oder zwischen ca. 1150–1300 aufgrund dendrochronologischer Daten. Bonn.