

MEINRAD V. ENGELBERG

Technische Universität Darmstadt, Fachbereich Architektur  
E-Mail: [mve@kunst.tu-darmstadt.de](mailto:mve@kunst.tu-darmstadt.de)

## FLUSS – STADT – LAGE – KONTEXT VERSUCH EINER KONSTELLATIONSANALYSE

Der Ort, *topos*, kann zum einen in absoluten Begriffen definiert werden als die Stelle, an der ein Akteur oder ein Gegenstand situiert ist, „seinen Platz“ hat, existiert, kurz: als Lokalisation, zum anderen in relativer, relationaler Sicht als Position, als Stellung innerhalb einer Rangordnung. [...] Der soziale Raum ist somit zugleich in die Objektivität der räumlichen Strukturen eingeschrieben und in die subjektiven Strukturen, die zum Teil aus der Inkorporation dieser objektiven Strukturen hervorgehen. [...] Der physische Raum lässt sich nur anhand einer Abstraktion (physische Geographie) denken, das heißt unter willentlicher Absehung von allem, was darauf zurückzuführen ist, daß er ein bewohnter und angeeigneter Raum ist, das heißt eine soziale Konstruktion und eine Projektion des sozialen Raumes, eine soziale Struktur in objektiviertem Zustand (zum Beispiel [...] Stadtplan), die Objektivierung und Naturalisierung vergangener wie gegenwärtiger sozialer Verhältnisse<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> P. Bourdieu, *Physischer, sozialer und angeeigneter physischer Raum*, in: *Stadt-Räume*, hg. v. M. Wentz, (*Die Zukunft des Städtischen. Frankfurter Beiträge* 2, 1991), S. 25–34, hier S. 26 und 28.

## 1. DAS BEISPIEL KITZINGEN

In Kitzingen am Main<sup>2</sup>, ca. 20 km östlich von Würzburg gelegen, steht einer der interessantesten und merkwürdigsten Sakralbauten Balthasar Neumanns. Die Stadt liegt am Westufer des hier Nord-Süd verlaufenden Stroms, und ist mit dem Vorort Etwashausen auf dem Ostufer seit 1499 durch eine steinerne Flussquerung verbunden, an deren östlichen Brückenkopf seit 1741 die Kapelle zum Heiligen Kreuz<sup>3</sup> unübersehbar positioniert ist. Die Besonderheit dieses Kirchenbaus, dessen Grundriss einst auf der letzten deutschen 50 DM-Banknote zusammen mit dem Bildnis des Architekten abgebildet war<sup>4</sup> liegt in der stark reduzierten sakralen Ausstattung, die den Innenraum als „reinen Neumann-Entwurf“, also ohne „verfälschende“ Zutaten anderer Künstler erscheinen lässt. Diese für „moderne“ Augen geradezu ideale formale Askese entsprang freilich keiner genuin künstlerischen Absicht, sondern war der konfessionspolitisch überaus komplizierten Situation einer kleinen Stadt am Fluss geschuldet.

Das seit 1300 als *civitas* bezeichnete Kitzingen unterstand einem gleichnamigen, in karolingischer Zeit gegründeten, königlich privilegierten Frauenkloster. Der geistliche und weltliche Oberherr von Stadt und Kloster, der Würzburger Fürstbischof, verpfändete seinen Besitz 1443 an den Markgrafen von Brandenburg-Ansbach, Albrecht Achilles. Dessen Nachfahren verwandelten das 1544 aufgehobene katholische Kloster (Benediktinerinnen) 1568 in ein evangelisches Damenstift; der Rat der Stadt war schon 1533 mit dem neuen Landesherrn zum Protestantismus übergetreten. 1626, also kurz vor dem scheinbaren Sieg der katholischen Seite über die Union im Dreißigjährigen Krieg (1618–1648), erinnerte der Fürstbischof mithilfe des Kaisers an sein Rückkaufsrecht dieser Pfandschaft, zahlte die Summe von 32.000 fl. zurück und rekatholisierte kraft seiner neu errungenen Hoheit die wiedergewonnene Stadt. Aber schon 1631 restituierten die Schweden als Besatzungsmacht den Protestantismus, bis der kaiserliche General Ottavio

---

<sup>2</sup> Alle folgenden Angaben nach K. Withold, *Kitzingen*, in: *Bayern*, hg. v. K. Bosl, (*Handbuch der historischen Stätten Deutschlands* 7, 1961), S. 336–339; „*apud Kitzinga monasterium*“. *1250 Jahre Kitzingen am Main*, hg. v. H. Walter, (1995), S. 55–74, 137–168.

<sup>3</sup> E. Schneider, *Balthasar Neumann (1687–1753). Die Werke des Barockbaumeisters in Kitzingen*, (1989), S. 31–63.

<sup>4</sup> URL: [https://de.wikipedia.org/wiki/Kreuzkapelle\\_\(Kitzingen\)#/media/File:Kreuzkapelle-Grundriss-50DM-Muster.jpg](https://de.wikipedia.org/wiki/Kreuzkapelle_(Kitzingen)#/media/File:Kreuzkapelle-Grundriss-50DM-Muster.jpg) (aufgerufen 22.09.2018).

Piccolomini im September 1634 Kitzingen wiederum dem alten Glauben unterwarf. Der Würzburger Fürstbischof Johann Philipp von Schönborn gewährte im sogenannten Gnadenvertrag von 1650 Glaubensfreiheit für die Stadt, wozu er nach den Festlegungen des Osnabrücker Friedens von 1648 *de facto* verpflichtet war, denn dort wurde der 1. Januar 1624 als sogenanntes „Normaljahr“ der zukünftigen Konfessionsverteilung festgelegt, und da war Kitzingen ja noch ansbachisch-protestantisch gewesen. Um die katholische Klostertradition nach über 100 Jahren Vakanz wiederzubeleben, wurden 1660 Ursulinen und zuvor bereits Kapuziner berufen; die Etwashäuser Liebfrauenkirche stand den verbliebenen Protestanten als einziges Gotteshaus zur simultanen Nutzung zur Verfügung. Als diese nach 1700 baufällig erschien, errangen die Lutheraner vom Fürstbischof die Erlaubnis, die bisher gemeinsam genutzte Kirche nunmehr als rein evangelisches Gotteshaus auf eigene Kosten zu erneuern, sobald eine neue katholische – mit erheblicher finanzieller Unterstützung des Fürstbischofs Friedrich Carl von Schönborn – daneben erbaut worden sei: Eben Neumanns reichlich ambitionierte Heilig-Kreuz-Kapelle, die sich so weit in das Straßen- und Blickfeld der Brückenbenutzer vorschob, dass sie drohte, den protestantisch gewordenen ursprünglichen Kirchenbau, vollendet 1754, zu verdecken<sup>5</sup>. So ist es kein Wunder, dass nach Realisierung eines deutlich überdimensionierten Bauvolumens für eine zeittypische künstlerische Ausstattung des katholischen Gotteshauses keine Mittel mehr übrig blieben. Das Interesse des fürstbischöflichen Stifters galt bei diesem Bauwerk weniger den frommen Bedürfnissen der Etwashäuser Katholiken als der unübersehbaren konfessionellen Zeichensetzung an der Nahtstelle von Stadt und Fluss. Leider wurde die evangelische, bezeichnenderweise nach dem kämpferischen Erzengel Michael benannte und vermutlich ebenfalls von Neumann errichtete Kirche nach 1817 profaniert und ist daher heute kaum mehr als solche zu erkennen<sup>6</sup>.

---

<sup>5</sup> Zur Geschichte der Protestanten in Kitzingen und ihres Kirchenbaus St. Michael siehe R. Herz, *Chronik der Evang. Luth. Kirchengemeinde Kitzingen*, (1963), S. 17–95, und E. Schneider, *Balthasar Neumann*, S. 64–66 mit Rekonstruktion der ursprünglichen Situation. S. Abb. 1.

<sup>6</sup> E. Schneider, *Von Kunst und Künstlern in der Geschichte der Stadt Kitzingen*, in: „*apud Kitzinga monasterium*“, S. 75–98, hier S. 93–98, Abb. 13; heutiger Zustand nach der Umgestaltung zum Wohnhaus: URL: [https://de.wikipedia.org/wiki/Liste\\_der\\_Bau-](https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_Bau-)

Nach dem Verlust Kitzingens, einer reichen Weinhandelsstadt, deren Lebensader und Wappenzeichen die Brücke ist, musste sich die Markgrafschaft Ansbach einen neuen Mainzugang verschaffen und begann dazu 1711 den ambitionierten Ausbau des kleinen Ortes (Markt-)Steft wenige Kilometer stromabwärts auf dem linken, Ansbach zugewandten Flussufer: Ein interessantes Infrastrukturprojekt des frühen 18. Jahrhunderts. Hierauf reagierte wiederum das Hochstift Würzburg 1746 durch die Errichtung eines neuen Lagerhauses mit Kran durch Neumann am rechten Ufer<sup>7</sup>.

Wie das Beispiel Kitzingens zeigt, ist die Entstehung einer bedeutenden Neumann-Kirche nur aus dieser spezifischen Konstellation zu erklären. Darin gingen die verschiedene, zunächst voneinander unabhängige Elemente – der Main als Verkehrsader, eine bikonfessionelle, umkämpfte Stadt, der prestigeträchtige Bauplatz an der steinernen Flussquerung einer wichtigen Handelsstraße und schließlich, als Gesamtrahmen, die politischen Wirrungen des konfessionellen Zeitalters – in dieser konkreten historischen Situation ein. Hierbei zeigt sich eine Überlagerung der von Pierre Bourdieu im Eingangszitat differenzierten Begriffe des geographisch-physischen und sozial-politischen Raums zum „Topos“ als „Objektivierung und Naturalisierung vergangener wie gegenwärtiger sozialer Verhältnisse“.

## 2. EIN METHODISCHER VORSCHLAG: DIE KONSTELLATIONSANALYSE

Kitzingen ist ein Einzel- und Sonderfall. Lassen sich aus dieser spezifischen Konstellation Gesetzmäßigkeiten und Wirkungsmechanismen ableiten, deren Prinzipien allgemeine Bedeutung beanspruchen und deren systematische Befragung als analytisches Instrumentarium dienen könnte, so etwa um systembedingte Korrelationen und Abhängigkeiten der stets ähnlichen, und dennoch immer eigen-artigen Interaktion von Stadt und

---

denkm%C3%A4ler\_in\_Kitzingen#/media/File:Kitzingen,\_Etwashausen,\_Balthasar-Neumann-Stra%C3%9F3\_3\_5\_001.jpg (aufgerufen 22.09.2018).

<sup>7</sup> Schneider, *Balthasar Neumann*, S. 27–30. Zu Marktsteft siehe den Beitrag von Lina Schröder in diesem Band.

Fluss offenzulegen? Das soll im Folgenden anhand einer Vielzahl von Beispielen, mehrheitlich aus dem deutschen Sprachraum im Mittelalter und der (Frühen) Neuzeit unter Verweis auf einige in diesem Band versammelte Beiträge versucht werden. Die interagierenden Elemente, welche die jeweils spezifische Eigenart der Konstellation „Stadt am Fluss“ bedingen, werden hierbei isoliert und ihrer jeweiligen, anteiligen Wirksamkeit für das Gesamtgefüge betrachtet.

Es handelt sich somit um eine Versuchsanordnung, die aus methodischen Gründen komplexe Befunde bewusst vereinfacht und, unter dem Blickwinkel der jeweiligen Teilaspekte betrachtet, exemplarisch zuspitzt. Hierbei dient die anschauliche bauliche Gestalt der untersuchten Städte, wie sie sich in historischen Ansichten, Karten und Stadtplänen manifestiert, als Quellenbasis für die Fragestellungen eines Kunsthistorikers, der mit seinen eigenen Mitteln ein weites Feld zu bestellen versucht, auf dem mindestens ebenso gut Geographen, Soziologen, Wirtschaftswissenschaftler, Historiker, Urbanisten und Architekten, aber mit anderen Werkzeugen und Anbaumethoden ackern könnten. Im Folgenden sollen jene Eigenarten, Fragestellungen und Beobachtungen benannt werden, die für ein bestimmtes Verhältnis von Stadt und Fluss konstituierend erscheinen; jeder Aspekt wird an jeweils nur einem Beispiel erläutert. Keine der Faktoren oder Charakterisierungen darf in dieser Herangehensweise als ausschließlich für diesen Fall zutreffend oder allein für dessen Gestalt bestimmend missverstanden werden, sondern eben nur als eine von vielen möglichen Perspektiven auf den komplexen Konnex von Stadt und Fluss. So könnte dasselbe Objekt durchaus unter verschiedenen Blickwinkeln behandelt werden: Eine Handelsstadt kann sehr wohl auch ein Regierungszentrum sein, sowohl an einer Flussmündung, als auch an einer Straßenkreuzung liegen, der Flusslauf kann der Befestigung und dem Warenverkehr dienen. Die jeweilige Konstellation wird aber im Folgenden nur unter einer der genannten Kategorien vorgestellt, um die Untersuchung auf eine höhere Fallzahl auszuweiten und die konstituierende Bedeutung eines bestimmten Faktors möglichst deutlich zu machen. Zu jedem Aspekt hätte man meist auch viele andere Beispiele benennen können, zudem gibt es Grenzfälle und Mehrdeutigkeiten. Ziel des Beitrags ist es, Umrisse einer Systematik der gestaltprägenden interagierenden Faktoren im Spannungsfeld von Stadt und Fluss zu skizzieren und eine bestimmte Methode der vergleichenden Analyse auf ihre Aussagekraft hin zu erproben.

Vergleichbare systematische Untersuchungen zu dieser Fragestellung scheinen indes rar zu sein. Die durchaus zahlreichen Tagungen und Aufsatzbände, welche das Thema im Titel führen<sup>8</sup>, konzentrieren sich mehrheitlich auf einen bestimmten regionalen Schwerpunkt, zum Beispiel den Oberrhein<sup>9</sup>, das Rhônetal<sup>10</sup> oder die Donau<sup>11</sup>. Andere fokussieren die Probleme der urbanistischen Umgestaltung flussnaher Stadträume<sup>12</sup>. Viele Texte behandeln einen konkreten Einzelfall<sup>13</sup>, analysieren ein sehr spezifisches Setting<sup>14</sup> oder vergleichen ein Städtepaar mit ähnlichen Rahmenbedingungen<sup>15</sup>. Schließlich gibt es breit gefasste Untersuchungen zur Flussschifffahrt auf jeweils einem Strom, zum Beispiel dem Rhein<sup>16</sup>. In den meisten Fällen reihen sich Einzeluntersuchungen rein additiv aneinander, die in der Zusammenschau ein vielfältiges Mosaik ergeben<sup>17</sup>, aber nicht die hier intendierte Methodik vergleichender Analyse struktureller Analogien thematisieren. Der folgende Beitrag soll daher komplementär und ergänzend zu den auch in diesem Band vorherrschenden Einzelfallstudien verstanden werden. Vom Ansatz her vergleichbar erscheint ein umfangreiches, 1990 von Tomaš Valena ediertes Projekt der Technischen Universität

<sup>8</sup> Z. B. *Stadt am Fluss – Stadt und Wasser*, in: *Die alte Stadt*, 31, 4 (2004).

<sup>9</sup> *Die Stadt am Fluß. 14. Arbeitstagung in Kehl, 14.–16.11.1975*, hg. v. E. Maschke, J. Sydow, (*Veröffentlichungen des Südwestdeutschen Arbeitskreises für Stadtgeschichtsforschung* 4, 1978).

<sup>10</sup> *La ville et le fleuve. Colloque tenu dans le cadre du 112e Congrès national des sociétés savantes, Lyon, 21–25 avril 1987*, Lyon, (*Colloques du CTHS*, 1989).

<sup>11</sup> *Donau – Stadt – Landschaften. Budapest – Wien. Beiträge der Tagungen in Wien (16.04.2014) und Budapest (23.–24.01.2015)*, hg. v. M. Tamáska, C. Szabó, [2016].

<sup>12</sup> *Urban rivers. Remaking rivers, cities and space in Europe and North America*, hg. v. S. Castonguay, M. Evenden, (*History of the urban environment* 2012); M. Prominski et al., *Fluss, Raum, Entwerfen. Planungsstrategien für urbane Fließgewässer*, (2012).

<sup>13</sup> *Hamburg. Die Elbe und das Wasser sowie weitere wasserhistorische Beiträge*, hg. v. C. Ohlig, (*Schriften der Deutschen Wasserhistorischen Gesellschaft e.V.* 13, 2009).

<sup>14</sup> *Stadt – Grenze – Fluss. Europäische Doppelstädte*, hg. v. H. Schultz, (*Frankfurter Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Ostmitteleuropas* 12, 2005).

<sup>15</sup> R. Zühlke, *Bremen und Riga. Zwei mittelalterliche Metropolen im Vergleich. Stadt – Land – Fluß*, (*Arbeiten zur Geschichte Osteuropas* 12, 2002).

<sup>16</sup> *2000 Jahre Rheinschifffahrt. Begleitpublikation zur Ausstellung des Landesmuseums Koblenz und des Rhein-Museums e.V.*, hg. v. U. Löber, C. Rost, (*Veröffentlichungen des Landesmuseums Koblenz. B Einzelveröffentlichungen* 40, 1991).

<sup>17</sup> *La città e il fiume (secoli XIII–XIX)*, hg. v. C. M. Travaglini, (2008).

München mit dem Titel *Stadt und Topographie*<sup>18</sup>, bei dem vor allem bayerische Beispiele auf die titelgebende Frage hin historisch vergleichend analysiert wurden, darunter natürlich auch viele Städte an Flüssen. Valena bemühte sich um eine typologische Zuordnung seiner Einzelfälle zu bestimmten topographischen Prinzipien<sup>19</sup>; ein Ansatz, der hier auch erwogen, dann aber nicht weiter verfolgt wurde. Stattdessen soll „Stadt und Fluss“ als eine Konstellation<sup>20</sup> im Wortsinn, das heißt als das Zusammentreffen und Interagieren verschiedener, prinzipiell unabhängiger Elemente unter jeweils spezifischen Bedingungen betrachtet werden. Hierbei werden vier verschiedene Agenzien, also gestaltbestimmende Faktoren unterschieden: Fluss, Stadt, Lage und Kontext. In jeder spezifischen Konstellation wirken diese vier Faktoren jeweils interagierend zusammen, eine von ihnen wird im Folgenden aber jeweils als erkenntnisleitende Ordnungskategorie besonders hervorgehoben, ohne freilich zu behaupten, sie sei in diesem Fall die allein ausschlaggebende. Die Benennungen der Kategorien sind hierbei pragmatisch verknüpft: Mit „Fluss“ und „Stadt“ sind jeweils bestimmte Typen von Gewässern und Siedlungen gemeint, während „Lage“ und „Kontext“ jeweils mehrere Aspekte des physisch-geographischen und sozial-politischen Raums unter einem Sammelbegriff zusammenfassen.

## 2.1. FLUSS

Am Anfang der Betrachtung steht das mutmaßlich wirkmächtigste Agens, der Fluss. Je nachdem, ob es sich um einen verschiedene Wirtschaftszentren verbindenden Handelsstrom oder eine lediglich regional oder lokal relevante Energie- und Wasserquelle handelt, nimmt er innerhalb der Konstellation völlig unterschiedliche Rollen ein. Der Charakter eines Stroms, seine Größe und Bedeutung, variiert meist innerhalb seines Verlaufs nicht

---

<sup>18</sup> *Stadt und Topographie. Die europäische Stadt im topographischen Kontext unter besonderer Berücksichtigung der bayerischen Stadt*, (1990).

<sup>19</sup> Th. Will, *Stadtlagen*, in: *Stadt und Topographie*, S. 38–49.

<sup>20</sup> URL: <https://www.duden.de/rechtschreibung/Konstellation>, (aufgerufen 8.09.2018): „Konstellation: (bildungssprachlich) Gesamtlage, wie sie sich aus dem Zusammentreffen besonderer Umstände, Verhältnisse ergibt; (Astronomie, Astrologie) Stellung der Planeten und des Mondes zur Sonne und zueinander [in ihrer astrologischen Bedeutung]“.

so stark wie andere Konstellationsbedingungen<sup>21</sup>. Der Main ist, um beim Beispiel Kitzingen zu bleiben, in Marktstett, Würzburg und Frankfurt weitgehend derselbe: Er verbindet Franken mit dem Stromsystem des Rheins, ist ein Fluss mittlerer Breite und Tiefe und für bestimmte Güter und Fahrzeuge zwischen allen hier aufgezählten Stationen schiffbar, stellt also in gewisser Weise die allgemeinste Basis der untersuchten Konstellation dar, auf dessen vorgegebene Rahmenbedingungen die anderen Faktoren jeweils differenzierend einwirken. Hierbei erzeugen bestimmte fluviale Konstanten vorhersehbare Reaktionen der jeweiligen Stadtgestalt. Es ist auffällig, dass viele Städte am Main nach einer Furt benannt sind, was an Rhein, Donau und Elbe aufgrund anderer natürlicher Bedingungen des Flusses nicht der Fall ist.

Auf die See-Schifffahrt orientierte Hansestädte in der Nähe von Flussmündungen großer Ströme besiedeln aufgrund der Breite normalerweise nur eines von beiden Flussufern, und zwar in jener Entfernung vom Meer, die Sturmsicherheit bietet, aber den Tiedenhub noch zum Ein- und Auslaufen nutzbar macht: Das begründet die Lage von Bremen, Hamburg<sup>22</sup>, London oder Antwerpen. Die geometrische Konstellation beider Elemente ist hierbei tangential, die Form des Stadtkörpers, wenn keine topographischen Begrenzungen vorliegen, oft annähernd halbkreisförmig wie zum Beispiel in Köln<sup>23</sup>. Vorposten auf der anderen Stromseite wie Deutz<sup>24</sup> übernehmen eine flankensichernde Funktion, gehören in der Vormoderne (bis um ca. 1800) aber meist rechtlich nicht zum Stadtgebiet. Die tangentielle Disposition erlaubte die Ausbildung einer repräsentativen Flussfassade. Wie im Holzschnitt der Kölner Rheinfront von Anton Woensam (1531)<sup>25</sup> gezeigt, erzwang diese Lage zugleich die Ausgrenzung des Hafens- bzw.

---

<sup>21</sup> Der Beitrag von Jerzy Litwin zum Schiffstyp der Berlinka in diesem Band betont den verbindenden Charakter des Stromsystems von Oder und Weichsel bis hin nach dem namensgebenden Berlin.

<sup>22</sup> *Hamburg. Die Elbe und das Wasser*, bes. S. 131–138.

<sup>23</sup> Vergl. den Kölner Stadtplan von Johann Valentin Reinhardt von 1752, URL: [https://de.wikipedia.org/wiki/K%C3%B6lner\\_Stadtplan\\_von\\_1752](https://de.wikipedia.org/wiki/K%C3%B6lner_Stadtplan_von_1752) (aufgerufen 30.09.2018).

<sup>24</sup> Die Eingemeindung nach Köln erfolgte erst 1888. H. Kruppa, *Deutz – ein Kölner Stadtteil mit großer Geschichte*, bearb. und aktualisiert von C. Dietmar, (2001).

<sup>25</sup> W. Braunfels, *Anton Wonsams Kölnprospekt von 1531 in der Geschichte des Sehens*, in: *Wallraf-Richartz-Jahrbuch*, 22 (1960), S. 115–136; URL: [https://de.wikipedia.org/wiki/K%C3%B6lner\\_Stadtansicht\\_von\\_1531](https://de.wikipedia.org/wiki/K%C3%B6lner_Stadtansicht_von_1531), (aufgerufen 30.09.2018).

Anlandeplatzes durch eine zwischengelagerte Stadtmauer. Das Stapelrecht, also die Pflicht, vorbeitransportierte Güter auszuladen und temporär zum Verkauf anzubieten, sowie die Bedeutung als Umladepunkt von einem Verkehrsmittel zum anderen, in Köln sogenannte Ober- und Niederländerschiffe und die nach Westen verlaufenden Handelsstraßen, sicherte diesen Städten ihre intermittierende Funktion im Warentransfer an jener Stelle, die sie selbst dann einnahmen, auch wenn diese nicht besonders topographisch begünstigt war<sup>26</sup>.

Eine völlig andere Struktur ergibt sich, wenn der Fluss keine übergeordnete Bedeutung als Transportweg hat und durch seine meist geringe Wassermenge weder diluvial bedrohlich noch zur Verteidigung geeignet erscheint<sup>27</sup>. Er wird dann oft in den Stadtkörper integriert, wie bei der Pegnitz in Nürnberg zu sehen, wo er zwei ursprünglich autonome Siedlungen, St. Sebald mit der Burg im Norden und das Handelszentrum St. Lorenz im Süden, vereinte. Auf zentralen Inseln konnten dann gemeinsame, aber auch hygienisch problematische Stadtbaulemente wie das Heilig-Geist-Spital angelegt werden. Zum Ausgleich dieser Vorzüge mussten die heiklen Durchbruchsstellen an den Stadtmauern durch aufwendige Flusstore gesichert werden<sup>28</sup>.

Eine Mittelstellung zwischen diesen beiden Extremen nehmen Städte an lateralen Zuflüssen der Hauptströme ein, zum Beispiel Straßburg an der Ill, die hier vor allem als Zugang zum Oberrhein, aber auch städtischen Gewerken wie den Gerbern als Brauchwasser diente<sup>29</sup>. Die Kehler „Lange Bruck“ ermöglichte seit 1388 die namensgebende Straßenverbindung zum rechtsrheinischen Deutschland<sup>30</sup>. Die innerstädtische Wassernutzung dominierte den Flussbezug in Augsburg, hoch auf dem Mündungskegel

---

<sup>26</sup> Vergl. hierzu den Beitrag von Klaus Militzer in diesem Band.

<sup>27</sup> Dass auch die Pegnitz in Nürnberg gelegentlich über die Ufer treten konnte – ein seltenes Ereignis, das dann sofort druckgrafisch dokumentiert wurde – belegt der Beitrag von Wolfgang Wüst in diesem Band.

<sup>28</sup> Vergl. hierzu den *Grundriss der Stadt Nürnberg*, 1588–1598, von Paul Pfinzing d. Ä., Staatsarchiv Nürnberg, Reichsstadt Nürnberg, Karten und Pläne, Nr. 230. URL: <https://www.stadtatlas-muenchen.de/stadtatlas-nuernberg/1588-nuernberg-grundriss-paul-pfinzig.html> (aufgerufen 30.09.2018). S. Abb. 2.

<sup>29</sup> Vergl. auch die Beiträge von Hanna Grzeszczuk-Brendel und Alexandre Kostka sowie Sascha Bütow in diesem Band.

<sup>30</sup> W. Mechler, *Die Rheinbrücke Straßburg/Kehl seit 1388*, in: *Die Stadt am Fluß*, S. 40–61, hier Abb. S. 50.

zwischen den Alpengewässern Lech und Wertach gelegen, die beide praktisch nur für Flöße, also Holztransport schiffbar waren. Durch ein hochentwickeltes Pumpen-, Speicherungs- und Kanalsystem, die sog. Leche, wurde die Handwerker-Unterstadt mit Energie und Brauchwasser sowie die reiche Oberstadt mit Trinkwasser versorgt: Im Juli 2019 erfolgte die Ernennung zum UNESCO-Weltkulturerbe<sup>31</sup>. Schließlich gibt es auch Stadtflüsse, die heute gänzlich verschwunden, weil verrohrt und damit aus dem Stadtbild getilgt sind, das sie einst prägten: Sie fungierten ab dem 19. Jahrhundert wie die Senne in Brüssel vor allem als Kloake und mussten steigenden Hygieneanforderungen weichen<sup>32</sup>.

## 2.2. STADT

Welchen Bezug eine Siedlung zum Fluss einnimmt, wird entscheidend durch die Funktion bestimmt, der sie vor allem dienen soll. Das Eingangsbeispiel Kitzingen war eine mittelgroße Weinhandelsstadt an einem Verkehrsknotenpunkt, besaß aber weder militärische noch politische Bedeutung – wovon nicht zuletzt die lange und kontroverse Geschichte von Verpfändung und Rückkauf samt den skizzierten konfessionellen Weiterungen beredtes Zeugnis ablegt. Bei der Betrachtung der Stadttypen fällt auf, dass sie einem tiefgreifenden historischen Wandel unterliegen können: Alle geographischen Faktoren, die Lage und der Fluss selbst, bleiben gleich, aber die Stadt verändert völlig ihr Gesicht, ihre wirtschaftliche und politische Funktion, und damit auch ihren individuellen Bezug zum Strom. Hierfür einige Beispiele.

Der Regierungssitz eines Territoriums kann auch im Grunde wenig ausgeprägte Stadt-Fluss-Konstellationen zu überregionaler Bedeutung erheben. Die Lage Heidelbergs am Neckar ist derjenigen Kitzingens grundsätzlich gut vergleichbar – eine wichtige Fernhandelsstraße überquert mithilfe einer Steinbrücke einen mittelgroßen Fluss – ist aber für die historische Rolle der Stadt nur von sekundärer Relevanz. Entscheidend war vielmehr die europäische politische Bedeutung des auf dem Südhang des Odenwaldes

---

<sup>31</sup> URL: [https://wassersystem-augsburg.de/de/die-bewerbung-augsburgs-als-unesco-welterbe\(aufgerufen 12.8.2019\)](https://wassersystem-augsburg.de/de/die-bewerbung-augsburgs-als-unesco-welterbe(aufgerufen%2012.8.2019)).

<sup>32</sup> C. Deligne, *Brussels and Its Rivers, 1770–1880. Reshaping the Urban Landscape*, in: *Urban rivers*, S. 17–34; Aleksander Łupienko beschreibt in diesem Band als ein weiteres Beispiel das allmähliche Verschwinden des Poltwa aus dem Stadtbild Lembergs (Lwiws).

thronenden kurpfälzischen Schlosses<sup>33</sup>. Nachdem dieses zerstört und die Residenz 1720 ins nahe Mannheim verlegt wurde<sup>34</sup>, versank die Stadt für ein Jahrhundert in jenen Dornröschenschlaf, der sie für Romantiker und Touristen bis heute so attraktiv macht. Es blieb die Universität<sup>35</sup>, welche die städtische Identität und Wahrnehmung von außen spätestens seit dem 19. Jahrhundert ähnlich stark prägte wie die einer anderen vormaligen Residenzstadt am Fluss, der einstigen Bundeshauptstadt Bonn, ebenfalls heute wirtschaftlich und infrastrukturell gesehen vorzugsweise eine Universitätsstadt.

Mannheim, an der Mündung des Neckars in den Rhein gelegen, war bei seiner Gründung 1606 zunächst als Festungsstadt konzipiert, schloss sich also völlig gegen die beiden Flüsse ab, verdankte seine Existenz und späteren Aufstieg aber zugleich dieser geographisch-strategischen Schlüsselposition. Das regelrechte Nicht-Verhältnis der barocken Planstadt zu den beiden Flussufern wird im Merian-Stich von 1645 besonders deutlich<sup>36</sup>. Selbst nach Zerstörung und Wiederaufbau als Residenz im 18. Jahrhundert, was einer Neugründung gleichkam, blieb die Stadt im 18. Jahrhundert, gänzlich anders als Heidelberg, rundum durch einen Bastionengürtel abgegrenzt<sup>37</sup>. Erst nach der erneuten Abwanderung der Wittelsbachischen Residenz nach München 1778 und der Aufgabe der Festungswerke zu badischer Zeit erfolgte eine vorsichtige Neuorientierung des nun landschaftlich gestalteten Schlossgartens zum Fluss und leitete so den Wandel im späten 19. und 20. Jahrhundert zur Handels-, Verkehrs- und Industriemetropole am Oberrhein ein. *De facto* entstand an derselben Flusslage unter dem stets gleichen Namen nun eine dritte, sich wiederum völlig neu definierende Stadt<sup>38</sup>.

---

<sup>33</sup> J. Hanschke, *Schloss Heidelberg. Architektur und Baugeschichte*, (2016).

<sup>34</sup> *Die Wittelsbacher am Rhein. Die Kurpfalz und Europa. Begleitband zur 2. Ausstellung der Länder Baden-Württemberg*, hg. v. A. Wiczorek, M. Hörmann, (2013), S. 256–280.

<sup>35</sup> A. Cser, *Kleine Geschichte der Stadt und Universität Heidelberg*, (2007), S. 106–204.

<sup>36</sup> *Die Wittelsbacher*, S. 277.

<sup>37</sup> Vergl. hierzu den Vogelschau-Plan von Joseph Anton Baertels von 1758. URL: [https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Mannheim\\_1758.jpg](https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Mannheim_1758.jpg) (aufgerufen 13.10.2018).

<sup>38</sup> E. Reinhard, *Großstadtentwicklung im Industriezeitalter, 2: Mannheim*. in: *Historischer Atlas von Baden-Württemberg*, (1985), Erläuterungen: Beiwort zu Karte 4, 13 (URL: [https://www.leo-bw.de/media/kg\\_l\\_atlas/current/delivered/pdf/HABW\\_4\\_13.pdf](https://www.leo-bw.de/media/kg_l_atlas/current/delivered/pdf/HABW_4_13.pdf), aufgerufen 13.10.2018), hier S. 9: „Erst 1855 wurde wieder die Einwohnerzahl des Jahres 1777 erreicht. [...] Die Revision der Mainzer Schiffsahrtsakte, die als »Mannheimer Akte« von 1868 dem Grundsatz der Freiheit der Schifffahrt auf dem Rhein auch den der Gleichheit

Eine anders geartete Kontrollfunktion besaßen die kleinen Städte am Mittelrhein, welche mit ihren Burgen in topographisch meist äußerst beengter Lage eine ausschließlich auf den Fluss als Warenstrom konzentrierte Rolle von potentiell Sperrriegel und Mautstelle einnahmen: Als Beispiele seien hier Kaub mit dem Pfalzgrafenstein<sup>39</sup> und Bacharach<sup>40</sup> genannt, beide exterritorial zur Kurpfalz gehörend und situiert an minimalen Talerweiterungen von Gewässer- und Straßeneinmündungen. Gerade ihre stark limitierten Erweiterungsmöglichkeiten und die dadurch bedingten geringen Modernisierungspotentiale begünstigten wiederum einen Funktionswandel zu einem genuin modernen Stadttypus, nämlich der schon angeklungenen touristischen Destination als nostalgische Traumziele jener Mittelaltersehnsucht, die seit dem 19. Jahrhundert dem Rheintal eine völlig neue Bedeutung und Einnahmequelle bot<sup>41</sup>.

Die wichtigste, geläufigste und historisch stabilste Konstellation ist aber diejenige der Handelsstadt. Hierbei nimmt der Flusslauf oft eine Doppelfunktion als Schlüsselement der Stadtumwallung und zugleich Lebensader, nämlich Hauptverkehrsstraße ein. Das vermutlich prägnanteste Beispiel dürfte Lübeck sein<sup>42</sup>, auf einer Insel zwischen den mäßig bedeutenden Flüssen Trave und Wakenitz gegründet, die der „Königin der Hanse“ zugleich als Zubringer zur Ostsee dienten. Ein Kanal nach Süden sicherte den Anschluss an das Stromsystem der Elbe als Verteiler der baltischen Warenpalette wie Pelze, Heringe und Bernstein nach Mitteleuropa<sup>43</sup>.

---

aller Rheinschiffahrt treibenden Nationen hinzufügte und 1869 Mannheim zum Sitz der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt bestimmte, der erst 1918 nach dem Ersten Weltkrieg nach Straßburg verlegt wurde, verdeutlichen diesen Aufschwung der ehemaligen kurpfälzischen Residenz zum herausragenden Handels- und Hafenzentrum und den geglückten Funktionswandel der Stadt nach der Jahrhundertmitte“.

<sup>39</sup> M. Backes, *Pfalzgrafenstein*, (1994). S. Abb. 3.

<sup>40</sup> K.-E. Linz, R. Maus, *775 Jahre Bacharacher Zoll. Der Rheinzoll von 1226–1803*, (*Verien für die Geschichte der Stadt Bacharach und der Viertäler: Kleine Schriftenreihe* 18, 2001).

<sup>41</sup> E. Gormsen, *Das Mittelrheintal. Eine Kulturlandschaft im Wandel*, (2003), S. 34–45.

<sup>42</sup> I. Schalties, *Von Kaianlagen, Bohlwerken und Uferbefestigungen. Archäologische Befunde zum Ausbau des stadtseitigen Trave-Ufers im 12.–20. Jahrhundert*, in: *Lübeck und der Hanseraum. Beiträge zu Archäologie und Kulturgeschichte*, hg. v. A. Falk, (2014), S. 161–172.

<sup>43</sup> C. Happach-Kasan, *Von der Stecknitzfahrt zum Elbe-Trave-Kanal (Elbe-Lübeck-Kanal)*, in: dies., *Der Elbe-Lübeck-Kanal, die nasse Salzstraße*, (1992), S. 22–88.

### 2.3. LAGE

Als Schlüsselement für die Frage, wo an einem Fluss sich eine Stadt welcher Funktion erfolgreich entwickeln kann, erscheint drittens die Lage. Diese vereint zwei Faktoren unterschiedlichen Maßstabs: die kleinräumige Topographie des Ortes und dessen Einbindung in größere geographische Zusammenhänge, zum Beispiel Fernstraßen und deren Flussquerungen. Für Kitzingens Wohlstand, aber auch seine Rolle als Zankapfel dürfte der Mainübergang der Reichsstraße von Würzburg nach Nürnberg entscheidend gewesen sein<sup>44</sup>. Ein gutes Beispiel für eine genuine Brückenstadt ist Regensburg. Am nördlichsten Punkt der West-Ost-verbindenden Donau gelegen, bot die 2006 zu UNESCO-Ehren erhobene, 1135 begonnene Steinerne Brücke<sup>45</sup> dank günstig gelegener Inseln hier einen sicheren Übergang für die europäische Nord-Süd-Achse zwischen Prag, Augsburg und Venedig. Hierdurch verkehrstechnisch dem nur über Straßen erreichbaren südlicheren Augsburg überlegen, wurde die vormalige bayerische Herzogstadt und damalige Reichsstadt 1663 zum Sitz des immerwährenden Reichstags ausgerufen<sup>46</sup>. Bezeichnenderweise umfasst die UNESCO-Weltkulturerbezone neben der auf eine römische Gründung zurückgehenden, südlich der Donau gelegenen Altstadt auch den nördlichen, ehemals kurbayerischen Brückenkopf Stadtamhof, erklärt also die Flussquerung zum Zentrum der städtebaulichen Gesamtanlage<sup>47</sup>.

In jenen Situationen, in denen beide Uferseiten zu einem Gemeinwesen zählten, erwies sich die von Bourdieu ausdrücklich thematisierte symbolische Dichotomie von (Pariser) *rive gauche* und *rive droite*<sup>48</sup> als eine mehr denn nur geographische Kategorie. Frankfurt-Sachsenhausen, Trastevere,

---

<sup>44</sup> Hans-Peter Baum betont in seinem Beitrag, dass der Aufstieg Würzburgs zur Metropole Mainfrankens entscheidend dadurch befördert wurde, dass sich hier seit 1133 für mehrere Jahrhunderte die einzige steinerne Brücke über den Fluss befand.

<sup>45</sup> E. Dünninger, *Weltwunder Steinerne Brücke. Texte und Ansichten aus 850 Jahren*, (1996).

<sup>46</sup> C. Frischholz, *Warum ausgerechnet Regensburg? Wie kam es zum Reichstag und wie kam er hierher?*, in: *Gesellschaftliches Leben in Regensburg zur Zeit des Immerwährenden Reichstags*, hg. v. W. Imkamp, P. Styra, (*Thurn und Taxis Studien*, Neue Folge 7 [2016]), S. 1–19.

<sup>47</sup> URL: <https://whc.unesco.org/en/list/1155> (aufgerufen 4.10.2018).

<sup>48</sup> Bourdieu, *Physischer, sozialer und angeeigneter physischer Raum*, S. 27.

Dresden-Neustadt oder Kleinbasel entwickeln aus ihrer Lage ein bestimmtes, bis in die Gegenwart zäh verteidigtes Image – oft proletarischer, aber auch liberaler und lebensfroher – als es andere, weniger eindeutig abgegrenzte Vororte derselben Stadt jemals könnten.

Wie stark sich ein gebahrter Flussübergang als *Nucleus* kommunaler Entwicklung erweist, belegt ein Blick auf Koblenz, das die Mündung der Mosel in den Rhein – *confluentes* – schon im Namen trägt. Die Stadt entwickelte sich aus römischen Wurzeln am schmaleren der beiden Ströme, nicht an der verkehrsmäßig bedeutenderen Rheinfront, weil seit der Römerzeit die parallel zum Strom geführte Nord-Süd-Straße zwischen Mainz und Xanten mit einer hölzernen Brücke die Mosel kreuzte. Das erste, augusteische Kastell hatte noch am Rhein gelegen, als aber im 1. Jahrhundert die Moselbrücke errichtet wurde, verlagerte sich das Zentrum dort hin<sup>49</sup>. Dies verdeutlicht ein Modell im Mittelrhein-Museum, mit dem Viktor Schmidt den baulichen Zustand in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts wiedergab<sup>50</sup>. Die ringförmige Straßenführung um den spätrömisch-frühmittelalterlichen Altstadtkern zeichnet den Verlauf der ersten Stadtmauer nach; diese sicherte den südlichen Mosel-Brückenkopf der beim Löhrtor mündenden rheinparallelen Fernstraße nach Mainz. Die östliche, spätmittelalterliche Stadterweiterung zum Rhein hin mit der bischöflichen Residenz ist deutlich lockerer bebaut, das heutige Deutsche Eck (so benannt wegen des dortigen Deutschordens-Besitzes) noch eine unbefestigte Insel zwischen beiden Strömen.

In Erfurt ist die einende statt trennende Funktion der die Stadt durchfließenden schmalen Gera so bestimmend, dass die 1332 an der namensgebenden Furt errichtete, 120 m lange und mit 32 Häusern vollständig bebauete Krämerbrücke<sup>51</sup> den geschlossen bebauten Straßenraum für Fußgänger sogar scheinbar ohne Zäsur über den kleinen Wasserlauf hinweg fortsetzt. Hier dominiert – im Gegensatz etwa zu Würzburg – die Fernverbindung der *Via Regia*, während das Gewässer (in Zeiten ohne Hochwasser kaum mehr als ein Bach, den man durchwaten kann) lediglich ein leicht zu über-

---

<sup>49</sup> R. Kallenbach, *Römisches Kastell entdeckt. Koblenzer Stadtgeschichte auf den Kopf gestellt: Antiker Graben an Basilika*, in: *Rhein-Zeitung*, 63, Ausg. 275 (25.11.2008), URL: [https://www.rhein-zeitung.de/region/lokales/koblenz/stadtgeschichte\\_artikel,-teil-3-stadtgeschichte-\\_arid,285584.html](https://www.rhein-zeitung.de/region/lokales/koblenz/stadtgeschichte_artikel,-teil-3-stadtgeschichte-_arid,285584.html) (aufgerufen 13.10.2018).

<sup>50</sup> S. Abb. 4.

<sup>51</sup> G. Kaiser, R.-G. Lucke, *Die Krämerbrücke in Erfurt*, (1998).

windendes lokales Hindernis darstellt. Erfurt liegt somit in erster Linie an einer Straße, nicht an einem Fluss.

Je nach Topographie kann der Fluss zur Umwallung, ganz selten aber auch zum verbindenden Zentrum einer Stadt werden. Hierfür zwei Schweizer Beispiele: Bern<sup>52</sup>, in einer Schleife der Aare gelegen, nutzt die steil abfallenden Hänge vor allem als natürliche Verteidigungs- und Grenzlinien, welche der zähringische Stadtgrundriss geradezu bilderbuchhaft nachzeichnete. Somit war nur die schmale Westseite durch Mauern zu sichern, die im 13. und 14. Jahrhundert zweimal relativ mühelos zur Stadterweiterung verschoben werden konnten. Der Merian-Vogelschauplan von 1638<sup>53</sup> lässt die Dreiteilung der schmalen Landzunge besonders gut erkennen. In Luzern dagegen, am Ausfluss der Reuß aus dem Vierwaldstättersee gelegen, war nicht auf die Passage hochgebauter Schiffe Rücksicht zu nehmen, so dass der hier sehr breite Flussarm und eine Seebucht durch drei berühmte Holzbrücken für Fußgänger überspannt werden konnten<sup>54</sup>. Diese dienten nicht nur als praktische Verbindung der Siedlungskerne an beiden Flussufern und als Teil der Stadtbefestigung, sondern auch als je nach Jahreszeit und Witterung regenfeste wie gleichermaßen sonnenschützende innerstädtische Promenade, wie Sophie von La Roche 1784 begeistert konstatierte<sup>55</sup>.

Derselbe Fluss kann je nach lokaler Topographie bei Städten vergleichbarer Funktion und Größe zentrierend wirken oder aber marginalisiert werden. Das lehrt der Blick auf die Hauptstädte von Österreich und Ungarn<sup>56</sup>. Wien wurde durch Johann Strauß musikalisch höchst wirkungsvoll, aber unzutreffend eng mit der Donau assoziiert, spielt diese im Stadtbild doch eine im Wortsinn periphere Rolle. Ganz anders dagegen in Budapest, wo der Strom die beiden namensgebenden Teile der vormaligen Doppelstadt als urbane und ästhetische Hauptachse ebenso verbindet wie Paris die Seine. Wien orientiert sich in seiner Stadtentwicklung am Mündungsdrei-

---

<sup>52</sup> *Die Kunstdenkmäler des Kantons Bern*, 1: P. Hofer, *Die Stadt Bern. Stadtbild, Wehrbauten, Stadttore, Anlagen, Denkmäler, Brücken, Stadtbrunnen, Spitäler, Waisenhäuser*, (*Die Kunstdenkmäler der Schweiz* 28, 1952).

<sup>53</sup> URL: <https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:MerianBern.jpg> (aufgerufen 4.10.2018).

<sup>54</sup> URL: [https://de.wikipedia.org/wiki/Luzern#/media/File:Merian\\_Luzern\\_1642.jpg](https://de.wikipedia.org/wiki/Luzern#/media/File:Merian_Luzern_1642.jpg) (aufgerufen 4.10.2018), nach dem Stich von Martin Martini (1597).

<sup>55</sup> A. Reinle, *Die Kunstdenkmäler des Kantons Luzern*, 2: *Die Stadt Luzern*, (*Die Kunstdenkmäler der Schweiz* 30, 1953), S. 3–17, 75–120, hier S. 75.

<sup>56</sup> *Donau – Stadt – Landschaften*, passim.

eck des von Südwesten zuführenden namensgebenden Wien-Flusses, der östlich des auf römischen Grundmauern errichteten historischen Stadtzentrums in den südlichsten der zahlreichen Donau-Arme, den sogenannten Donau-Kanal, fließt<sup>57</sup>. Alle Versuche, die Donaufrent der Inneren Stadt repräsentativ zu entwickeln, sind bis heute gescheitert. Die beiden Kaiser Schlösser Hofburg und Schönbrunn sind durch das Wiental verbunden. Die einstige kaiserlich österreichische und königlich ungarische Haupt- und Residenzstadt wendet dem namensgebenden Strom der Doppelmonarchie den Rücken zu, während in Budapest die baulichen Repräsentanten der konstitutionellen Monarchie von 1867, Parlament und Königsschloss, über die Donau hinweg einander anblicken. Die Széchenyi-Kettenbrücke von 1849<sup>58</sup> ist dort ein Wahrzeichen wie die Tower Bridge in London; in Wien ist der Name der Kettenbrückengasse im 5. Gemeindebezirk Margarethen dagegen auf ein Bauwerk von 1828 über den Wienfluss bezogen.

In den seltensten Fällen sind die beiden Uferseiten annähernd gleichgewichtig oder gleichgestaltet. Vielmehr wurden anscheinend solche Lagen bevorzugt, die durch ein Flussknie, das Zusammentreten eines schutzbietenden Burgbergs am Prallhang auf dem einen und einer weiten Siedlungsfläche auf dem anderen Ufer des Gleithangs oder eine andere charakteristische Asymmetrie geprägt sind, welche ein ponderiertes, also zwischen Stand- und Spielbein die Gewichte in der Balance haltendes Spannungsverhältnis ausbilden. Neben Würzburg wäre hier vor allem Prag zu nennen, das seine komplexe Topographie in die drei historischen Siedlungskerne Hradschin (Burgberg) als Teil der Kleinseite links, Alt- und Neustadt rechts der Moldau umsetzte. Zwei Grafiken des 17. Jahrhunderts, Wenzel Hollars Panoramastich von 1636 und der Merian-Plan von 1650<sup>59</sup>, verdeutlichen das Zusammenspiel von Stadtplanung und Lagegunst in der

---

<sup>57</sup> Vergl. hierzu die *Neue topographische Karte der umliegenden Gegend von Wien* von Mauer und Weingand, (1786). URL: [http://sammlung.woldan.oeaw.ac.at/layers/geonode:ac04379901\\_mauer\\_wien\\_umgebung\\_1786](http://sammlung.woldan.oeaw.ac.at/layers/geonode:ac04379901_mauer_wien_umgebung_1786) (aufgerufen 5.10.2018).

<sup>58</sup> J. Lengyel, *Die Kettenbrücke*, (1982).

<sup>59</sup> In direktem Zusammenhang publiziert von M. Zeiller, *Topographia Bohemiae, Moraviae Et Silesiae das ist, Beschreibung und eigentliche Abbildung der Vornehmsten, und bekantisten Stätte, und Plätze, in dem Königreich Boheim und einverleibten Landern, Mähren, und Schlesien*, (1650), Taf. 15–18 (URL: [https://de.wikisource.org/wiki/Topographia\\_Bohemiae,\\_Moraviae\\_et\\_Silesiae:\\_Prag](https://de.wikisource.org/wiki/Topographia_Bohemiae,_Moraviae_et_Silesiae:_Prag), aufgerufen 5.10.2018).

böhmischen Hauptstadt in eindrucksvoller Weise. Merian beschreibt die Situation wie folgt:

Es ligt Prag fast mitten in Böheim an der Muldau / oder Wltavy, in einem sehr lustigen und ziemlich weiten Thal / zwischen den Hügeln und schönem Weingebürg / über welche ein ebener Bezirck / von einem edlen Feldbau / etliche Meilen wegs ringsherum sich erstreckt / und sehr lustig anzusehen ist. Hat eine gute gesunde Lufft / und wird vornemlich in 3. Theil / oder Städte / nemlich in die alte / neue und kleine Stadt / abgetheilet / und hat jede ihr absonderlich Regiment und Obrigkeit / und scheidet gedachter Fluß die kleine Stadt von der alten und neuen / die gleichwol alle 3. an seinem Gestade / und zwar die kleine Seiten gegen Nidergang / und die alte Stadt gegen Auffgang / ligen / welche Letztere von der neuen Stadt gleichsam umringet wird / also / daß solche ob und unter der alten Stadt gleichfals an das Wasser reichet. [...] Es ligt aber die alte Stadt Prag auff der rechten Seiten der Muldau oder Multaviae, (so allhie sehr geschwellt / und breit ist / und 3. Meil wegs unter Prag in die Elb laufft) gantz in der Ebene deß Thals<sup>60</sup>.

#### 2.4. KONTEXT

Der vierte Faktor, Kontext, ist sicher der unbestimmteste und vielfältigste. Hierunter sollen im Folgenden Vorgaben, Einflüsse oder Entwicklungsimpulse politischer und historischer Art zusammengefasst werden, welche die drei anderen Agenzien prädestinieren, modifizieren oder sogar überschreiben können. Die – zugegeben sehr weit gefasste – Kategorie steht für jene exogenen Wirkmechanismen, die nicht primär topographisch fundiert sind wie Fluss und Lage, und nicht durch die *longue durée* eines lokalen städtischen Charakters limitiert werden. Vielmehr sind Kontextfaktoren dynamisch geprägt, sie bezeichnen nicht lokal determinierte, oft gewaltsame bzw. politisch diktierte Setzungen, unaufhaltsame Veränderungen des soziokulturellen Umfelds oder punktuelle äußere Eingriffe: Es handelt sich somit um jene zeitgebundenen Aspekte, die im Fokus historischer, nicht geographischer Untersuchungen stehen<sup>61</sup>. Hierbei kann wiederum zwi-

---

<sup>60</sup> Zeiller, *Topographia Bohemiae*, S. 55f.

<sup>61</sup> Hanna Grzeszczuk-Brendel beschreibt in diesem Band eindrucksvoll, wie sich die

schen willentlichen Handlungen übergeordneter Akteure, etwa Stadtgründungen, Eroberungen, militärischen Zerstörungen oder Grenzziehungen, und gesamtgesellschaftlichen Tendenzen unterschieden werden, die nicht nur diesen spezifischen Ort betreffen, sondern epochale und überregionale Bedeutung haben, zum Beispiel der Prozess der Industrialisierung oder die Verschiebung von Handelsrouten.

Auf das Eingangsbeispiel Kitzingen bezogen sind sowohl die Glaubensspaltung und der Westfälische Friede, als auch die Verpfändung und Wiedereinlösung der Stadt durch den Fürstbischof Kontextfaktoren. Die Bürger hatten darauf jeweils keinen Einfluss, dennoch prägten diese Entwicklungen und Entscheidungen den Charakter der Stadt ebenso stark wie die Konstanten Mainfluss, Weinhandel und Brücke, zum Beispiel durch den Neubau der Ursulinen- und Heilig-Kreuz-Kirche oder die Marginalisierung der Protestanten. Als ein frühes Beispiel einer rein kontextbedingten Existenz sei Bamberg genannt, das seine Stadtwerdung vor allem dem Gründungswillen eines Mannes, Kaiser Heinrichs II., verdankt, der durch seine persönliche Stiftung 1007 der zuvor nicht besonders bedeutenden Burg Babenberg an der vielverzweigten Regnitz eine langanhaltende sakral-politische Zentralfunktion als Sitz eines exemten Bistums verschaffte<sup>62</sup>. Die Gründung von zahlreichen den Dom flankierenden Kloster-Konventen, die städtebaulich ein sakrales Koordinatensystem auf sieben Hügeln in Kreuzform ausbildeten<sup>63</sup>, gab der Stadt ihre bis heute charakteristische Gestalt auf Basis einer symbolisch imaginierten Topographie. Der Flusslauf mit dem malerischen Insel-Rathaus diente hierbei als Binnengrenze von Bürger- und Bischofsstadt, aber kaum als funktionale Hauptachse der urbanen Entwicklung<sup>64</sup>.

Eine andere, starke Prämisse liegt in der übergeordneten geostrategischen Systematik von Stadtgründungen innerhalb eines politischen

---

Schwerpunktbildung der Stadtentwicklung in Posen von der West- auf die Ostseite der Warthe verschob, nachdem die vormals preußische zur polnischen Stadt geworden war.

<sup>62</sup> B. Schneidmüller, 1007. *Das Bistum Bamberg entsteht*, in: *1000 Jahre Bistum Bamberg*, hg. v. L. Göller u. a., (2007), S. 12–25.

<sup>63</sup> URL: [https://de.wikipedia.org/wiki/Bamberg#/media/File:Kreuz\\_%C3%BCber\\_Bamberg\\_-\\_OSM.png](https://de.wikipedia.org/wiki/Bamberg#/media/File:Kreuz_%C3%BCber_Bamberg_-_OSM.png) (aufgerufen am 6.10.2018).

<sup>64</sup> Vergl. hierzu den Plan von 1618 in: *Civitates orbis terrarum*, hg. v. G. Braun, F. Hogenberg, 6 (1618), fol. 15a (URL: <https://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/braun-1618bd6/0052/image>, aufgerufen 6.10.2018).

Gebildes, welche die konkreten topographischen Situationen durchaus dominieren konnte. Blickt man auf die Lage von Mainz, so hätte eine Besetzung des Mündungsdreiecks zwischen Main und Rhein wie bei Koblenz, Mannheim, Wien, Belgrad, Passau oder Lyon durchaus nahegelegen. Die Bischofsstadt mit römischen Wurzeln wurde aber, ebenso wie Basel, Straßburg, Speyer, Worms oder Köln, auf der sicheren linken Rheinseite des Imperiums gegründet und verfügte daher bis 1885 nur über eine schnell abzubrechende mobile Schiffbrücke zu jenem rechtsrheinischen Vorort, der bis heute gemäß seiner Lage Kastel heißt. Die strategische Bedeutung der Mainmündung wurde erst von den Schweden im Dreißigjährigen Krieg wieder fortifikatorisch benutzt, als sie dort 1632 eine nach dem „Löwen aus Mitternacht“ benannte (auch von Merian dargestellte) Festung namens „Gustavsburg“ anlegten<sup>65</sup>.

Selten findet sich der Fall, dass das Zentrum einer Siedlung die Flusseite wechselt. Zu dieser Vermutung gibt die Benennung zweier Stadtkerne des heutigen Dresden Anlass, wo die nördliche, nach dem Brand von 1685 als „Neustadt“ wieder aufgebaute Siedlung am rechten Elbufer bis dahin den Namen „Altendresden“ trug, wie eine Zeichnung Gabriel T(h)olas von 1570 eindrucksvoll dokumentiert<sup>66</sup>. Bei der Verlagerung des Schwerpunkts auf die linke Stromseite mag die zunächst vorrangige Hochwassersicherheit auf dem Plateau rechts der Elbe durch die für die Schifffahrt vorteilhafte Außenkurve des Flussverlaufs, die auch bei Niedrigwasser sichere Durchfahrt gewährt, überflügelt worden sein.

Mit den letzten beiden Beispielen soll die Schwelle zur Moderne überschritten werden, um zu zeigen, dass die genannten Faktoren nicht nur für die Frühe Neuzeit Relevanz beanspruchen können.

---

<sup>65</sup> Vergl. hierzu die sich ergänzenden Ansichten in M. Zeiller, *Topographia Archiepiscopatum Moguntinensis, Trevirensis, et Coloniensis, Das ist Beschreibung der Vornembsten Stätt und Plätz, in denen Ertzbistumen Mayntz, Trier, und Cöln*, (1646), S. 1–6. Nur auf einer von vier Darstellungen ist die Schiffsbrücke überhaupt dargestellt. URL: [http://www.digitalis.uni-koeln.de/Merian/merian\\_index.html](http://www.digitalis.uni-koeln.de/Merian/merian_index.html) (aufgerufen 6.10.2018). Die Festung Gustavsburg ist auf der Darstellung der Mainmündung (Blatt 6, *Meintz gegen occidents*) sowie auf einem eigenen Blatt (*Gustaviburgum*) wiedergegeben.

<sup>66</sup> Zeichnung von Gabriel Tola (gest. 1569), Feder in Braun, 25 × 196,5 cm, Dresden, Museum f. Gesch. d. Stadt Dresden; F. Löffler, *Das alte Dresden. Geschichte seiner Bauten*, (152002), S. 20f, Abb. 18 und 20, von Braun und Hogenberg als Grundlage des Stichts in *Civitates orbis terrarum*, 1 (1593), fol. 28 verwendet (URL: <https://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/braun1593bd1/0082/image>, aufgerufen 6.10.2018).

Der größte Binnenhafen Europas, Duisburg-Ruhrort, ist ein Kind der Industrialisierung, als der dort in den Rhein mündende, namensgebende Fluss zum Synonym und Förderband für den Treibstoff des Karbonzeitalters, die Kohle wurde. Auf den Ansichten des 17. Jahrhunderts ist Ruhrort noch eine typische Mündungsfestung wie das zuvor erwähnte Gustavsburg bei Mainz, seine spätere Entwicklung als preußischer Außenhandelsposten am Rhein (ab 1701) erschien noch keineswegs absehbar. Das spätere gewaltige Wachstum der Städte in dieser Region war freilich nicht durch ihre Lage an Ruhr und Emscher bestimmt, sondern allein durch den geologischen Zufall überreicher Erz- und Kohlevorkommen. Als der Rheinhafen um 1950 zu verlanden drohte, senkte man das Niveau der Uferbebauung durch Abbau von Kohle unterhalb der Stadt bergmännisch ab und „hob“ so den Wasserstand. Besser lässt sich die Hierarchie von Fluss und Montanindustrie in dieser Region kaum verdeutlichen<sup>67</sup>.

Görlitz an der Neiße<sup>68</sup> war einst eine so beschauliche Handelsstadt wie Erfurt oder Nürnberg, deren Zentrum durch den unspektakulären innerstädtischen Flussübergang markiert war, nur einen Steinwurf von Rathaus und Stadtkirche entfernt<sup>69</sup>. Nach 1945 zerriss die Willkür der Siegermächte, die Staatsgrenzen gerne entlang von bereits vorhandenen blauen Linien auf der Karte zogen, dieses historisch gewachsene urbane Gewebe und brach im Wortsinn alle Brücken zwischen der DDR und Polen ab. Erst die europäische Einheit hat es ermöglichte, dass hier wieder zusammenwachsen konnte, was seit der ersten Erwähnung 1071 als Stadt am Fluss zusammengehört<sup>70</sup>.

---

<sup>67</sup> *Leinen los! 275 Jahre Rhein-Ruhr-Hafen Duisburg, 13.–22. September 1991. Duisburg und der Rhein. Begleitband und Katalog zur Ausstellung des Museums der Deutschen Binnenschifffahrt Duisburg-Ruhrort im Kultur- und Stadthistorischen Museum Duisburg, 15. September 1991 bis 12. Januar 1992, (1991).*

<sup>68</sup> D. Jajeśniak-Quast, K. Stokłosa, *Geteilte Städte an Oder und Neiße: Frankfurt (Oder) – Slubice, Guben – Gubin und Görlitz – Zgorzelec 1945–1995, (Frankfurter Studien zur Grenzregion 5, 2000).*

<sup>69</sup> *Civitates orbis terrarvm, 2 (1575), S. 45 ff. (URL: <https://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/braun1593bd2/0112/image>, aufgerufen 11.10.2018).*

<sup>70</sup> C. Waack, *Stadträume und Staatsgrenzen. Geteilte Grenzstädte des mittleren und östlichen Europas im Kontext lokaler Alltagswelten, nationaler Politik und supranationaler Anforderungen, (Beiträge zur regionalen Geographie 51, 2000), bes. S. 62–69, 118–123, 186.*

### 3. FAZIT

In der Forschung zu Stadt und Fluss dominiert die Untersuchung der Einzelfälle. Das ist wissenschaftlich gut nachvollziehbar und meist durch die konkrete Fragestellung auch geboten. Dennoch soll hier eine Lanze für den vergleichenden, strukturanalytischen Ansatz gebrochen werden<sup>71</sup>. Zugleich ist zu konstatieren, dass auch der hier präsentierte Versuch kein Ordnungssystem anbieten konnte, das die komplexe Interaktion von Kommune und Gewässer in ein schematisches Raster klar abgegrenzter, schubladenartiger Kategorien zu pressen verstünde. Die vier Faktoren Fluss, Stadt, Lage und Kontext wirken stets zusammen, und sollten daher als eine Art Koordinaten- und Determinantensystem verstanden und weiter erprobt werden, unter dessen Berücksichtigung die jeweilige Eigenart des untersuchten Einzelfalls genauer zu analysieren und zutreffender zu charakterisieren ist. Es wäre zu prüfen, ob nicht gerade die beiden letztgenannten Kategorien zu viele verschiedene Einflussgrößen zusammenfassen und daher besser in verschiedene Faktoren untergliedert werden sollten.

Wenn man versucht, das jeweils untersuchte Beispiel systematisch aus den hier genannten vier Blickwinkeln zu betrachten und danach die Einflüsse der verschiedenen Faktoren zu gewichten, mag dieses Schema helfen, das Allgemeine vom Spezifischen und das Einzigartige vom Exemplarischen zu unterscheiden.

#### RZEKA – MIASTO – POŁOŻENIE – KONTEKST

##### PRÓBA ANALIZY KONSTELACJI

##### STRESZCZENIE

W artykule postawiono pytanie, czy i jak możliwe jest systematyczne porównanie miast położonych nad rzekami. Autor proponuje metodę tak zwanej analizy konstelacji. Definiuje przy tym cztery różne czynniki, których specyficzne oddziaływanie kształtowało indywidualną formę badanych przykładów: rzeka (typ), miasto (typ), położenie (topograficzne) i kontekst (historyczny). Jako materiał źródłowy wykorzystano głównie graficzne przedstawienia miast oraz plany średniowieczne i nowożytnie.

Tłumaczenie Renata Skowrońska

---

<sup>71</sup> Vergl. in diesem Band die Beiträge von Sascha Bütow, Hanna Grzeszczuk-Brendel und Alexandre Kostka sowie Lina Schröder.

## FLUSS – STADT – LAGE – KONTEXT

### VERSUCH EINER KONSTELLATIONSANALYSE

#### ZUSAMMENFASSUNG

Der Beitrag fragt, ob und wie sich Städte an Flüssen systematisch miteinander vergleichen lassen. Der Verfasser schlägt hierfür die Methode einer sogenannten Konstellationsanalyse vor. Er definiert vier verschiedene Faktoren – Fluss(-typus), Stadt(-typus), (topographische) Lage und (historischer) Kontext –, deren jeweils spezifisches Zusammenwirken für die individuelle Gestalt des untersuchten Einzelbeispiels prägend war. Hierbei werden vor allem grafische Stadtansichten und Pläne des Mittelalters und der frühen Neuzeit als Quellenmaterial herangezogen.

## RIVER – CITY – LOCATION – CONTEXT

### AN ATTEMPT TO ANALYZE THE CONSTELLATION

#### SUMMARY

The article raises the question of whether and how a systematic comparison of cities located on rivers is possible. The author proposes a method of so-called constellation analysis and indicates four different factors whose specific impact shaped an individual form of analyzed examples: river (type), city (type), location (topographical) and context (historical). As source material mainly graphic representations of cities as well as medieval and modern plans were used.

Translated by Anna Maleszka

## SŁOWA KLUCZOWE / SCHLAGWORTE / KEYWORDS

- rzeka; miasto; topografia; porównanie
- Fluss; Stadt; Topographie; Vergleich
- River; city; topography; comparison

## BIBLIOGRAFIA / BIBLIOGRAFIE / BIBLIOGRAPHY

#### LITERATURA / LITERATUR / LITERATURE

„*apud Kitzinga monasterium*“. 1250 Jahre Kitzingen am Main, hg. v. H. Walter, (21995).  
 2000 Jahre Rheinschiffahrt. Begleitpublikation zur Ausstellung des Landesmuseums Koblenz und des Rhein-Museums e. V., hg. v. U. Löber, C. Rost, (Veröffentlichungen des Landesmuseums Koblenz. B Einzelveröffentlichungen 40, 1991).

- Backes M., *Pfalzgrafenstein*, (1994).
- Bourdieu, P., *Physischer, sozialer und angelegener physischer Raum*, in: *Stadt-Räume*, hg. v. M. Wentz, (*Die Zukunft des Städtischen. Frankfurter Beiträge* 2, 1991), S. 25–34.
- Braunfels W., *Anton Wonsams Kölnprospekt von 1531 in der Geschichte des Sehens*, in: *Wallraf-Richartz-Jahrbuch*, 22 (1960), S. 115–136.
- Civitates orbis terrarum*, hg. v. G. Braun, F. Hogenberg, 1–6 (1572–1618).
- Cser A., *Kleine Geschichte der Stadt und Universität Heidelberg*, (2007).
- Deligne C., *Brussels and Its Rivers, 1770–1880. Reshaping the Urban Landscape*, in: *Urban rivers. Remaking rivers, cities and space in Europe and North America*, hg. v. S. Castonguay, M. Evenden, (*History of the urban environment* 2012), S. 17–34.
- Die Kunstdenkmäler des Kantons Bern*, 1: P. Hofer, *Die Stadt Bern. Stadtbild, Wehrbauten, Stadttore, Anlagen, Denkmäler, Brücken, Stadtbrunnen, Spitäler, Waisenhäuser*, (*Die Kunstdenkmäler der Schweiz* 28, 1952).
- Die Stadt am Fluß. 14. Arbeitstagung in Kehl*, 14.–16.11.1975, hg. v. E. Maschke, J. Sydow, (*Veröffentlichungen des Südwestdeutschen Arbeitskreises für Stadtgeschichtsforschung* 4, 1978).
- Die Wittelsbacher am Rhein. Die Kurpfalz und Europa. Begleitband zur 2. Ausstellung der Länder Baden-Württemberg*, hg. v. A. Wieczorek, M. Hörrmann, (2013).
- Donau – Stadt – Landschaften. Budapest – Wien. Beiträge der Tagungen in Wien* (16.04.2014) und *Budapest* (23.–24.01.2015), hg. v. M. Tamáska, C. Szabó, [2016].
- Duisburg und der Rhein. Leinen los! 275 Jahre Rhein-Ruhr Hafen Duisburg, Begleitband und Katalog zur Ausstellung des Museums der Deutschen Binnenschifffahrt Duisburg-Ruhrort*, (1991).
- Dünninger E., *Weltwunder Steinerne Brücke. Texte und Ansichten aus 850 Jahren*, (1996).
- Frischholz C., *Warum ausgerechnet Regensburg? Wie kam es zum Reichstag und wie kam er hierher?*, in: *Gesellschaftliches Leben in Regensburg zur Zeit des Immerwährenden Reichstags*, hg. v. W. Imkamp, P. Styra, (*Thurn und Taxis Studien. Neue Folge* 7 [2016]), S. 1–19.
- Gormsen E., *Das Mittelrheintal. Eine Kulturlandschaft im Wandel*, (2003).
- Hamburg. Die Elbe und das Wasser sowie weitere wasserhistorische Beiträge*, hg. v. C. Ohlig, (*Schriften der Deutschen Wasserhistorischen Gesellschaft* e.V. 13, 2009).
- Hanschke J., *Schloss Heidelberg. Architektur und Baugeschichte*, (2016).
- Happach-Kasan C., *Von der Stecknitzfahrt zum Elbe-Trave-Kanal (Elbe-Lübeck-Kanal)*, in: C. Happach-Kasan, *Der Elbe-Lübeck-Kanal, die nasse Salzstraße*, (1992), S. 22–88.
- Herz R., *Chronik der Evang.-Luth. Kirchengemeinde Kitzingen*, (1963).
- Jajeśniak-Quast D., Stokłosa K., *Geteilte Städte an Oder und Neiße: Frankfurt (Oder) – Slubice, Guben – Gubin und Görlitz – Zgorzelec 1945–1995*, (*Frankfurter Studien zur Grenzregion* 5, 2000).
- Kaiser G., Lucke R.-G., *Die Krämerbrücke in Erfurt*, (1998).
- Kallenbach R.: *Römisches Kastell entdeckt. Koblenzer Stadtgeschichte auf den Kopf gestellt: Antiker Graben an Basilika*, in: *Rhein-Zeitung*, 63, Ausg. 275 (25.11.2008).
- Kruppa H., *Deutz – ein Kölner Stadtteil mit großer Geschichte*, bearb. und aktualisiert von C. Dietmar, (2001).
- La città e il fiume (secoli XIII–XIX)*, hg. v. C. M. Travaglini, (2008).
- La ville et le fleuve. Colloque tenu dans le cadre du 112e Congrès national des sociétés savantes, Lyon, 21–25 avril 1987, Lyon, (Colloques du CTHS, 1989).*

- Lengyel J., *Die Kettenbrücke*, (1982).
- Linz K.-E., Maus R., *775 Jahre Bacharacher Zoll. Der Rheinzoll von 1226–1803*, (*Verein für die Geschichte der Stadt Bacharach und der Viertäler: Kleine Schriftenreihe* 18, 2001).
- Löffler F., *Das alte Dresden. Geschichte seiner Bauten*, (<sup>15</sup>2002).
- Mechler W., *Die Rheinbrücke Straßburg/Kehl seit 1388*, in: *Die Stadt am Fluß. 14. Arbeitstagung in Kehl, 14.–16.11.1975*, hg. v. E. Maschke, J. Sydow, (*Veröffentlichungen des Südwestdeutschen Arbeitskreises für Stadtgeschichtsforschung* 4, 1978), S. 40–61.
- Prominski M. et al., *Fluss, Raum, Entwerfen. Planungsstrategien für urbane Fließgewässer*, (2012).
- Reinhard E., *Großstadtentwicklung im Industriezeitalter, 2: Mannheim*, in: *Historischer Atlas von Baden-Württemberg*, (1985).
- Reinle A., *Die Kunstdenkmäler des Kantons Luzern, 2: Die Stadt Luzern*, (*Die Kunstdenkmäler der Schweiz* 30, 1953).
- Schalies I., *Von Kaianlagen, Bohlwerken und Uferbefestigungen. Archäologische Befunde zum Ausbau des stadtseitigen Trave-Ufers im 12.–20. Jahrhundert*, in: *Lübeck und der Hanse-raum: Beiträge zu Archäologie und Kulturgeschichte*, hg. v. A. Falk, (2014), S. 161–172.
- Schneider E., *Balthasar Neumann (1687–1753). Die Werke des Barockbaumeisters in Kitzingen*, (1989).
- Schneider E., *Von Kunst und Künstlern in der Geschichte der Stadt Kitzingen*, in: „*apud Kitzinga monasterium*“. *1250 Jahre Kitzingen am Main*, hg. v. H. Walter, (<sup>2</sup>1995), S. 75–98.
- Schneidmüller B., *1007. Das Bistum Bamberg entsteht*, in: *1000 Jahre Bistum Bamberg*, hg. v. L. Göller u. a., (2007), S. 12–25.
- Stadt – Grenze – Fluss. Europäische Doppelstädte*, hg. v. H. Schultz, (*Frankfurter Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte Ostmitteleuropas* 12, 2005).
- Stadt am Fluss – Stadt und Wasser*, in: *Die alte Stadt*, 31, 4 (2004).
- Stadt und Topographie. Die europäische Stadt im topographischen Kontext unter besonderer Berücksichtigung der bayerischen Stadt*, (1990).
- Urban rivers. Remaking rivers, cities and space in Europe and North America*, hg. v. S. Castonguay, M. Evenden, (*History of the urban environment* 2012).
- Waack C., *Stadträume und Staatsgrenzen. Geteilte Grenzstädte des mittleren und östlichen Europas im Kontext lokaler Alltagswelten, nationaler Politik und supranationaler Anforderungen*, (*Beiträge zur regionalen Geographie* 51, 2000).
- Will Th., *Stadtlagen*, in: *Stadt und Topographie. Die europäische Stadt im topographischen Kontext unter besonderer Berücksichtigung der bayerischen Stadt*, (1990), S. 38–49.
- Withold K., *Kitzingen*, in: *Bayern*, hg. v. Karl Bosl, (*Handbuch der historischen Stätten Deutschlands* 7, 1961), S. 336–339.
- Zeiller M., *Topographia Archiepiscopatum Moguntinensis, Trevirensis, et Coloniensis, Das ist Beschreibung der Vornembsten Stätt und Plätz, in denen Ertzbistumen Mayntz, Trier, und Cöln*, (1646).
- Zeiller M., *Topographia Bohemiae, Moraviae Et Silesiae das ist, Beschreibung und eigentliche Abbildung der Vornehmsten, und bekantisten Stätte, und Plätze, in dem Königreich Bohem und einverleibten Landern, Mähren, und Schlesien*, (1650).
- Zühlke R., *Bremen und Riga. Zwei mittelalterliche Metropolen im Vergleich. Stadt – Land – Fluß*, (*Arbeiten zur Geschichte Osteuropas* 12, 2002).



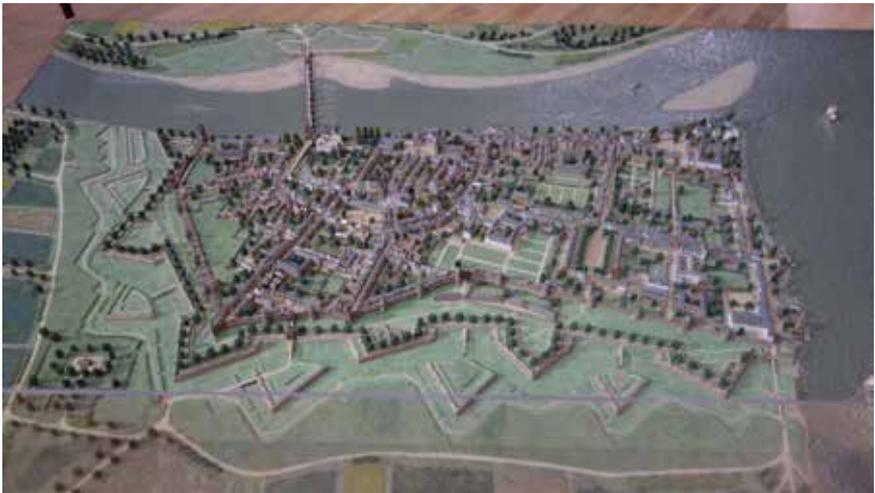
1. Kitzingen: Blick auf die kath. Heilig-Kreuz-Kirche im Stadtteil Etwashausen. Bildnachweis: vom Verfasser



2. Nürnberg: Westlicher Ausfluss der Pegnitz durch die Stadtmauer. Bildnachweis: vom Verfasser



3. Burg Pfalzgrafenstein, Blick auf Kaub am Rhein. Bildnachweis: vom Verfasser



4. Koblenz: Stadtmodell mit dem Bauzustand des 18. Jahrhunderts. Bildnachweis: Mittelrheinmuseum Koblenz



5. Görlitz: Blick über die deutsch-polnische Neiße-Grenze nach Zgorzelec. Bildnachweis: vom Verfasser

