

Kuntersweg – Der mittelalterliche Verkehrsweg zwischen Brenner und Bozen. Die Geschichte des Weges 1314–1484

Verena Hechenblaikner

Kerngebiet: Mittelalter

eingereicht bei: ao. Univ.-Prof. Mag. Dr. Julia Hörmann-Thurn und Taxis

eingereicht im: SoSe 2020

Rubrik: Bachelor-Arbeit

Abstract

Kuntersweg – The Medieval Traffic Route Between Brenner and Bozen. The History of the Trail 1314–1484

The following paper examines the history of the so called Kuntersweg, the medieval traffic route between Brenner and Bozen, which was built in 1314 by Heinrich Kunter. It gives a chronological overview of the trail's history from its construction to its transition to direct sovereign control in 1484 and emphasizes the importance of the Kuntersweg for medieval Tyrol.

1. Einleitung

Aufgrund der geografischen Lage in den Alpen, die eine natürliche Barriere darstellen, ist Tirol schon seit Jahrhunderten ein wichtiges Transitland für den Handel zwischen Nord- und Südeuropa. Bereits die Römer legten Straßen in den Tälern und über die Alpenpässe an, um den Warenaustausch und die Reisen zu erleichtern. Zu einem erneuten Aufschwung und zunehmenden Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur kam es vor allem im 13. und 14. Jahrhundert.¹ Eine der wohl bedeutendsten Maßnahmen zum Ausbau der mittelalterlichen Verkehrswege Tirols stellte der Bau einer Trasse durch das Eisacktal dar. Da der südliche Zugang zum Brennerpass erleichtert werden sollte,²

1 Klaus Brandstätter, Verkehr und Handel, in: Josef Riedmann (Hrsg.), Eines Fürsten Traum – Meinhard II. Das Werden Tirols, Tiroler Landesausstellung 1995, Schloß Tirol-Stift Stams-Dorf Tirol-Innsbruck 1995, S. 267–271, hier S. 267.

2 Thomas Szabó, Die Straßen in Deutschland und Italien im Mittelalter, in: Rainer Christoph Schwinges (Hrsg.), Straßen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter (Vorträge und Forschungen Konstanzer Arbeitskreis für mittelalterliche Geschichte 66), Ostfildern 2007, S. 71–118, hier S. 86.

errichtete der Bozner Bürger Heinrich Kunter gemeinsam mit seiner Frau Katharina Kunter 1314 zwischen Kardaun und Kollmann den nach ihnen benannten Kuntersweg. Dieser Weg, welcher im Laufe seiner Geschichte mehrmals die Lehensinhaber*innen wechselte, immer wieder ausgebaut und mit verschiedenen Zollbestimmungen versehen wurde,³ steht im Zentrum der vorliegenden Untersuchung.

Die Bachelorarbeit beschäftigt sich mit der Frage, welche Bedeutung der Kuntersweg für das Transitland Tirol hatte. Damit einhergehend wird untersucht, welchen Veränderungen der Weg zwischen seiner ersten urkundlichen Erwähnung 1314 und der Aufhebung der Zollfreiheit durch den Landesfürsten Erzherzog Siegmund 1484⁴ unterlag. Die leitende These lautet, dass Tirol bereits im Mittelalter ein wichtiges Transitland mit verschiedenen Nord-Süd-Verbindungen war. Der Kuntersweg hatte dabei einen besonderen Stellenwert, da er – gegenüber dem Weg über den Ritten oder den Reschenpass – die Reisedauer erheblich verkürzte und den Handel erleichterte. Vor allem die verhängten Zollbestimmungen, die regelmäßigen Kontrollen durch landesfürstliche Kommissionen sowie der Ausbau des Weges zeigen seine wirtschaftliche Relevanz für Tirol. Ziel der Arbeit ist, die Bedeutung des Kuntersweges für das Transitland Tirol hervorzuheben und chronologisch die wechselvolle Geschichte des Weges von einem Lehen bis zum Übergang in direkte landesfürstliche Kontrolle darzustellen.

Da Urkunden als wichtigste Quellen zur Rekonstruktion mittelalterlicher Rechtsverhältnisse gelten,⁵ nimmt die vorliegende Arbeit auf zwei ausgewählte Urkunden, die wertvolle Informationen über die Geschichte des Kuntersweges enthalten, Bezug. Zum einen wird die Lehensurkunde von 1314, das erste zum Kuntersweg ausgestellte Rechtsdokument,⁶ hinsichtlich seiner äußeren und inneren Merkmale beschrieben, zum anderen wird eine Abrechnungsurkunde aus dem Jahr 1391 als exemplarisches Beispiel für die Verwaltungsstruktur des Weges herangezogen.⁷ Neben diesen Primärquellen basiert die Arbeit hauptsächlich auf Literatur, wobei sowohl Werke älteren Datums als auch neueste Forschungsergebnisse Berücksichtigung finden. Als ein Hauptwerk im Forschungsstand gilt die Quellenübersicht von Julia Hörmann, welche eine Zusammenfassung der „Kuntersweg-Urkunden“ von 1314 bis 1400 bietet.⁸ Eine der aktuellsten Veröffentlichungen mit zum Teil neuen Forschungsergebnissen stellt der Aufsatz von Gustav Pfeifer aus dem Jahr 2018 dar.⁹ Darüber hinaus liefert die Broschüre von Norbert Mumelter, welche anlässlich des 670. Jubiläums der Verkehrsverbindung 1984 veröffentlicht wurde, interessante Einblicke

3 Julia Hörmann, Die „Kuntersweg-Urkunden“ – Eine Quellenübersicht, in: *Tiroler Heimat* 67 (2003), S. 49–61, hier S. 49–50.

4 Max Straganz, Zur Geschichte des Kuntersweges, in: *Neue Tiroler Stimmen*, Nr. 12, 16.1.1902, S. 1–3, hier S. 2.

5 Zur mittelalterlichen Diplomatik siehe überblicksweise: Thomas Vogtherr, Einführung in die Urkundenlehre, Stuttgart 2017².

6 Südtiroler Landesarchiv, Archiv Staffler, v. 24.

7 Tiroler Landesarchiv, Urkunden II 458.

8 Hörmann, Die „Kuntersweg-Urkunden“.

9 Gustav Pfeifer, Spätmittelalterlicher Verkehrswegebau in den Südalpen. Der Kuntersweg im unteren Eisacktal, in: Kurt Andermann/Nina Gallion (Hrsg.), Weg und Steg. Aspekte des Verkehrssewesens von der Spätantike bis zum Ende des Alten Reiches (Kraichtaler Kolloquien 11), Ostfildern 2018, S. 169–194.

in die Geschichte des Weges.¹⁰ Auch in der Zeitschrift „Der Schlern“ erschienen einige bedeutende Beiträge zum Weg durch das Eisacktal, unter anderem Josef Nössings Artikel zu den lokalen Zollbedingungen.¹¹ Genauere Abhandlungen vor allem im Bereich des Zollwesens lassen sich in den Schriften von Otto Stolz finden.¹² Zudem sind die 1902 in der Zeitung „Neue Tiroler Stimmen“ publizierten Artikel von Max Straganz nach wie vor als Forschungsliteratur relevant.¹³

Der Aufbau der Bachelorarbeit erfolgt chronologisch und gliedert sich in zwei Teile. Der erste Abschnitt dient der Kontextualisierung und arbeitet die Jahrhunderte alte Bedeutung von Verkehr und Handel für das Transitland Tirol heraus. Im zweiten Teil wird mit dem Kuntersweg auf ein ausgewähltes Straßenbauprojekt im Tiroler Raum Bezug genommen. Es handelt sich dabei um ein exemplarisches Beispiel, welches den schrittweisen Wandel im Tiroler Verkehrswesen verdeutlichen soll. Zunächst wird in einem Unterkapitel auf die historische und verkehrstechnische Bedeutung des Brennerpasses verwiesen, der in engem Zusammenhang mit dem Kuntersweg steht. Anschließend thematisiert die Autorin den Wegebau unter Heinrich und Katharina Kunter, die mit der Lehensvergabe verbundenen Rechte und Pflichten sowie die Rolle von Kunters Nachfolger*innen. Die Stiftung von Arnold Jaudes rückt ebenso ins Zentrum der Betrachtungen wie der Übergang des Weges in unmittelbar landesfürstliche Obhut. In einem abschließenden Fazit wird die Entwicklung des Weges von 1314 bis 1484 zusammenfassend dargestellt und im Rahmen der gewonnenen Erkenntnisse erläutert.

2. Transitland Tirol – Verkehr und Handel im Mittelalter

Wie bereits erwähnt, spielte die geografische Lage Tirols eine zentrale Rolle für die Bedeutung des Transits. Die Tatsache, dass Tirol zwischen den florierenden Wirtschaftsräumen und den politischen Machtzentren Italiens im Süden und dem fränkischen bzw. deutschen Reich im Norden lag, ließ dem Land eine entscheidende verkehrsstrategische Rolle zukommen. Grund hierfür waren vor allem die vergleichsweise niederen Passsituationen: So sind die Alpen im Osten – wie etwa in Tirol – deutlich niedriger als im Westen – wie beispielsweise in der Schweiz. Tiroler Pässe, wie der Brennerpass (1.370 Meter) und der Reschenpass (1.504 Meter), zählen zu den am einfachsten begehbaren Übergängen in den Alpen und werden Richtung Osten erst von den Rottenmanner Tauern in der Steiermark mit einer Höhe von 1.274 Meter unterboten. Im Gegensatz dazu liegen die Alpenübergänge im Westen – beispielsweise

10 Norbert Mumelter, *Der Kuntersweg. Die Überwindung der Eisackschlucht „zwischen Botzen und Trostperch“*, Karneid-Bozen 1984.

11 Josef Nössing, *Der Zoll am Kuntersweg*, in: *Der Schlern* 60 (1986), Heft 1/2, S. 88–95.

12 Otto Stolz, *Geschichte des Zollwesens, Verkehrs und Handels in Tirol und Vorarlberg von den Anfängen bis ins XX. Jahrhundert*, Innsbruck 1953; ders., *Das mittelalterliche Zollwesen Tirols bis zur Erwerbung des Landes durch die Herzöge von Österreich (1363)*, in: *Archiv für österreichische Geschichte* 97 (1909), S. 539–806.

13 Max Straganz, *Zur Geschichte des Kuntersweges*, in: *Neue Tiroler Stimmen*, Nr. 9, 13.1.1902, S. 1–2; ders., *Zur Geschichte des Kuntersweges*, in: *Neue Tiroler Stimmen*, Nr. 11, 15.1.1902, S. 1–2; ders., *Zur Geschichte des Kuntersweges*, in: *Neue Tiroler Stimmen*, Nr. 12, 16.1.1902, S. 1–3.



Abbildung 1: Überblick mittelalterliche Verkehrswege in Tirol

der Septimer (2.310 Meter), der St. Gotthard (2.109 Meter) oder der Große St. Bernhard (2.469 Meter) in der Schweiz – alle über 2.000 Meter, was eine Benutzung im Winter angesichts großer Schneehöhen und drohender Lawinen unmöglich machte.¹⁴

Somit liegt es nahe, dass die Menschen im Mittelalter die niederen Alpenpässe bevorzugten und auf ihrem Weg zwischen Nord- und Südeuropa häufig durch Tirol zogen. Das verhältnismäßig große Einzugsgebiet (etwa Richtung Poebene, in den bayrischen Raum oder in den Donauroaum) sowie die Anbindung an die Wasserwege Eisack, Etsch und Inn lieferten weitere Argumente für die Tiroler Alpenpässe Brenner und Reschen. Die Wege orientierten sich an den natürlichen Gegebenheiten des Geländes und folgten vielfach den Tälern und Flussläufen.¹⁵ Während die Route über den Reschenpass als „Oberer Weg“ bezeichnet wurde, war die Strecke über den Brennerpass als „Unterer Weg“ bekannt.¹⁶ Beide Varianten verfügten über günstige Zugänge. Wenn die Wahl auf den Brennerpass fiel und die Reisenden durch das Inntal zogen, konnte das Gebirge mit nur einem Anstieg überwunden werden. Beim Weg über den Reschenpass galt es hingegen zwei Übergänge zu meistern; sowohl der

14 Christoph Haidacher, Verkehr am Oberen Weg im Mittelalter, in: Rainer Loose (Hrsg.), Von der Via Claudia Augusta zum Oberen Weg. Lehnen an Etsch und Inn. Westtirol und angrenzende Räume von der Vorzeit bis heute (Schlern-Schriften 334), Innsbruck 2005, S. 67–86, hier S. 68.

15 Ebd.

16 Herbert Hassinger, Der Verkehr über Brenner und Reschen vom Ende des 13. bis in die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts, in: Ernst Troger/Georg Zwanowitz (Hrsg.), Neue Beiträge zur geschichtlichen Landeskunde Tirols. Festschrift für Univ.-Prof. Dr. Franz Huter anlässlich der Vollendung des 70. Lebensjahres (Tiroler Wirtschaftsstudien 26), Innsbruck-München 1969, S. 137–194, hier S. 137.

Fernpass (1.216 Meter) als auch der Seefelder Sattel (1.185 Meter) stellten jedoch relativ kleine Hindernisse dar.¹⁷

Auch wenn das Wort Transit heute – gerade im Tiroler Raum – oft negativ konnotiert ist und an überlastete Straßen, Lärm und Luftverschmutzung erinnert, sollten die positiven Aspekte nicht in Vergessenheit geraten. Der Alpenraum und nicht zuletzt das Land Tirol profitierten von der Lage zwischen den miteinander kommunizierenden Wirtschaftsregionen im Norden und Süden Europas, vor allem der Aufstieg Venedigs und der oberdeutschen Städte im Hochmittelalter waren wichtige Impulsgeber. Menschen samt verschiedener Waren zogen durch die Alpen, Siedlungen entstanden an verkehrstechnisch günstigen Punkten und Zollstationen boten eine lukrative Einnahmequelle.¹⁸ Verkehr und Handel waren also eine wichtige Voraussetzung „für Beziehungssysteme, für Lebensräume, für Kommunikation, für Information [und] für den Austausch von Waren, Personen und Ideen“.¹⁹ Die Verkehrslinien können somit als Lebensadern für das Land Tirol bezeichnet werden und veranschaulichen gleichzeitig die in geografischer Hinsicht verbindende Funktion Tirols für Europa.²⁰

Neben wirtschaftlichen Gründen waren militärische und machtpolitische Motive für eine Überquerung der Alpen ausschlaggebend. Darunter fallen etwa die Romzüge der Karolinger bzw. der römisch-deutschen Könige, um vom Papst die Kaiserwürde zu erhalten, sowie die Eingriffe fremder Mächte in Italien im Allgemeinen. Selbst wenn aus den Quellen nicht immer eindeutig hervorgeht, welche Übergänge dafür benutzt wurden, steht außer Frage, dass Tirol auch in dieser Hinsicht Bedeutung erlangte. Zwischen 754 und 1452 sind beispielsweise 144 Italienzüge der fränkischen und deutschen Könige belegt, wobei laut Uwe A. Oster 65-mal der Weg über den Brenner gewählt wurde. Nicht zu Unrecht wird der Brennerpass daher als „Kaiserstraße“ bezeichnet.²¹

Die Streckenführung über Brenner und Reschen war im Mittelalter aber keineswegs neu, sondern folgte jahrhundertealten Trassen. Bereits die Römer, bekannt für ihr ausgeklügeltes Straßensystem,²² legten im Zuge des Alpenfeldzugs 15 v. Chr. Verkehrswege durch das Gebirge an. Eine besonders wichtige Route stellte dabei die unter Kaiser Claudius 46/47 n. Chr. fertiggestellte Via Claudia Augusta dar, welche Oberitalien mit den eroberten Territorien nördlich der Alpen verband.²³ Der Verlauf

17 Josef Riedmann, *Mittelalter*, in: Josef Fontana/Peter W. Haider (Hrsg.), *Die Geschichte des Landes Tirol. Von den Anfängen bis 1490*, Bozen 1985, S. 265–661, hier S. 372.

18 Ebd., S. 372–374; Haidacher, *Verkehr am Oberen Weg*, S. 68–69.

19 Rainer Christoph Schwinges, *Straßen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter. Eine Einführung*, in: ders. (Hrsg.), *Straßen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter (Vorträge und Forschungen Konstanzer Arbeitskreis für mittelalterliche Geschichte 66)*, Ostfildern 2007, S. 9–18, hier S. 9.

20 Haidacher, *Verkehr am Oberen Weg*, S. 68–69.

21 Uwe A. Oster, *Kaiser und Kaufleute, Päpste und Pilger. Alpenüberquerungen im Mittelalter*, in: ders. (Hrsg.), *Wege über die Alpen. Von der Frühzeit bis heute*, Darmstadt 2006, S. 57–86, hier S. 64.

22 Eine Übersicht des römischen Straßennetzes bietet etwa: Martin Frey, *Wege zu Macht und Wohlstand. Das Straßensystem der Römerzeit*, in: Kurt Andermann/Nina Gallion (Hrsg.), *Weg und Steg. Aspekte des Verkehrswesens von der Spätantike bis zum Ende des Alten Reiches (Kraichtaler Kolloquien 11)*, Ostfildern 2018, S. 12–28.

23 Gerald Grabherr, *Die Via Claudia Augusta in Nordtirol. Die Überwindung von Pässen und Steilstufen*, in: Rainer Loose (Hrsg.), *Von der Via Claudia Augusta zum Oberen Weg. Lehen an Etsch und Inn. Westtirol und angrenzende Räume von der Vorzeit bis heute (Schlern-Schriften 334)*, Innsbruck 2005, S. 51–66, hier S. 51.



Abbildung 2: Replikat eines römischen Meilensteins an der Via Claudia Augusta

dieser Straße kann anhand von Meilensteinen rekonstruiert werden, wobei es für den südlichen Bereich noch Unsicherheiten gibt und im italienischen Raum vermutlich mehrere Äste der Via Claudia Augusta existiert haben dürften.²⁴ Im Gebiet des historischen Tirols gilt der Wegverlauf jedoch als weitestgehend gesichert: Die antike Trasse führte von Bozen durch den Vinschgau nach Meran und weiter über den Reschenpass und Finstermünz ins Inntal sowie über Landeck, Imst und Reutte zum Fernpass,²⁵ wie etwa ein Fund des Meilensteins in Nauders belegt.²⁶ Die Strecke über den Brenner war zunächst eher eine Nebenlinie; Anfang des 3. Jahrhunderts ließ Kaiser Septimius Severus den Weg jedoch ausbauen und die Brennerroute gewann an Bedeutung.²⁷ Neben dem Reschen nutzten die Römer also auch den Brenner als Übergang und erschlossen die enge Eisackschlucht mit einem Weg.²⁸ Ein Beleg dafür

24 Gerald Grabher., Die Via Claudia Augusta – Methode, Verlauf, Funde, in: Elisabeth Walde/Gerald Grabherr (Hrsg.), Via Claudia Augusta und Römerstraßenforschung im östlichen Alpenraum (IKARUS 1), Innsbruck 2006, S. 35–336, hier S. 65–69.

25 Eine detaillierte Beschreibung über den Verlauf der Via Claudia Augusta in Nordtirol liefert: Grabherr, Die Via Claudia Augusta in Nordtirol.

26 Johannes Pöll, Der römische Meilenstein von Nauders, in: Elisabeth Walde/Gerald Grabherr (Hrsg.), Via Claudia Augusta und Römerstraßenforschung im östlichen Alpenraum (IKARUS 1), Innsbruck 2006, S. 337–360.

27 Pöll, Der römische Meilenstein von Nauders, S. 347; Uwe A. Oster, Der Brenner, in: ders. (Hrsg.), Wege über die Alpen. Von der Frühzeit bis heute, Darmstadt 2006, S. 46–49, hier S. 48.

28 Josef Riedmann, Verkehrswege, Verkehrsmittel, in: Siegfried de Rachewiltz/Josef Riedmann (Hrsg.), Kommunikation

ist ein auf etwa 310 n. Chr. datierbarer Meilenstein, der in Blumau im Eisacktal gefunden wurde.²⁹

Mit dem Untergang des weströmischen Reiches verfiel das Straßennetz allerdings zunehmend.³⁰ Während die Römer noch einen Weg durch das Eisacktal unterhielten, gab es im Mittelalter keine Möglichkeit mehr, am Talboden entlang des Eisacks zu reisen. Um die gefährliche Schluchtstrecke zu umgehen, musste der bereits in der Römerzeit bekannte Weg über den Ritten genommen werden. Dabei existierten zwei verschiedene Möglichkeiten: zum einen der Weg, der schon bei Rentsch hinter Bozen das Tal verließ; zum anderen die Route, die sich erst beim Ort Steg vom Tal abwandte. Beide Wegstücke trafen schließlich bei Lengstein zusammen und führten über die Hänge nach Kollmann ins Tal hinab. Häufiger genutzt wurde wahrscheinlich die erste Variante, doch auch hier galt es, eine beträchtliche Steigung und nahezu 800 Höhenmeter zu überwinden. Zu bewerkstelligen war dies lediglich mit Saumtieren, da die „Strata de Ritten“ nicht mit Wagen befahren werden konnte.³¹

Mit dem Entstehen eines großräumigen Handelsnetzes in Europa und der Zunahme des Waren- und Personenverkehrs lassen sich ab Mitte des 13. Jahrhunderts erste Maßnahmen zur Verbesserung der Straßeninfrastruktur greifen.³² In Tirol sind um 1300 vermehrt Reparaturen an den verschiedenen Durchzugslinien überliefert. Zu nennen wären hier etwa Ausbesserungsarbeiten auf der Straße von Bozen nach Meran, im Passeiertal und am Jaufenpass.³³ Die sich ab dem Spätmittelalter häufenden Eingriffe von Seiten der Obrigkeit lassen sich nicht zuletzt auf die Verleihung der „Zoll-, Straßen- und Verkehrshoheit“ an die Tiroler Landesfürsten zurückführen.³⁴

Das für den Bau und die Instandhaltung der Verkehrswege zuständige römisch-deutsche Reich konnte dieser Aufgabe häufig nicht nachkommen, weshalb der römisch-deutsche König Albrecht I. den Söhnen Meinhards II. und deren Nachfolgern als Grafen von Tirol und Herzöge von Kärnten diese Rechte zur gesamten Hand als Reichslehen übertrug.³⁵ Im Zuge der Belehnung 1305 ging neben den Hauptzöllen in Bozen, an der Töll (westlich von Meran) und am Lueg (nördlich des Brennerpasses)³⁶ auch die „Obsorge für den Zustand und die Sicherheit der Wege und Straßen in ihrer Grafschaft“ auf Meinhards Söhne Otto, Ludwig und Heinrich über.³⁷ Dementsprechend konnten in Tirol nun nur mehr die Landesfürsten den Bau von neuen Straßen bewilligen.³⁸ Als die Route von Venedig durch das Piavetal, die Dolomiten und das Pustertal bei Kaufleuten

und Mobilität im Mittelalter. Begegnungen zwischen dem Süden und der Mitte Europas (11.–14. Jahrhundert), Sigmaringen 1995, S. 61–76, hier S. 61.

29 Mumelter, *Der Kuntersweg*, S. 4.

30 Riedmann, *Verkehrswege*, S. 61.

31 Stolz, *Das mittelalterliche Zollwesen*, S. 646; Bruno Mahlknecht, *Bozen durch die Jahrhunderte*, Bd. 4, Bozen 2007, S. 31.

32 Riedmann, *Mittelalter*, S. 373; Brandstätter, *Verkehr und Handel*, S. 267.

33 Szabó, *Die Straßen in Deutschland*, S. 84–85.

34 Mahlknecht, *Bozen durch die Jahrhunderte*, S. 32.

35 Ebd.

36 Pfeifer, *Spätmittelalterlicher Verkehrswegebau*, S. 172.

37 Brandstätter, *Verkehr und Handel*, S. 267–268.

38 Stolz, *Geschichte des Zollwesens*, S. 19, 178.

immer populärer wurde und diese damit weniger lang auf Tiroler Gebiet unterwegs waren, galt es für die Tiroler Fürsten zu handeln. So kam der Gedanke auf, einen Weg durch die Eisackschlucht zu errichten, um den beschwerlichen Umweg über den Ritten zu vermeiden und die Handelswege in Tirol, insbesondere den Brennerübergang, für die Reisenden und Handeltreibenden attraktiver zu machen.³⁹

3. Der Kuntersweg

3.1 *Die historische und verkehrstechnische Bedeutung des Brennerpasses*

Dass der Brennerpass von großer verkehrspolitischer Relevanz für Tirol war bzw. nach wie vor ist, steht außer Frage. Allerdings herrscht in der Geschichtswissenschaft Uneinigkeit darüber, wann die mittelalterliche Straße über den Brenner gegenüber anderen Verbindungen, wie beispielsweise dem Reschenpass, endgültig ihre Vormachtstellung erreichte. Während etwa Klaus Brandstätter den Brenner als den „verkehrsreichste[n] Paß“⁴⁰ im Mittelalter bezeichnet und auch Herbert Hassinger die „überragende Bedeutung der Brennerstraße im [...] Mittelalter“⁴¹ betont, sieht es die neuere Forschung unter Gustav Pfeifer etwas differenzierter. So soll der Weg über den Reschen seiner Expertise zufolge bis in die zweite Hälfte des 15. Jahrhunderts das Feld behauptet haben und erst dann von der Strecke über den Brennerpass abgelöst worden sein.⁴²

Versuche einer Quantifizierung von Brenner- und Reschenpass stellten sich allerdings als schwierig heraus. Zwar geben Zollbestimmungen und Zolleinnahmen Auskunft über die transportierten Waren, aber ein aussagekräftiger Vergleich ist aufgrund zum Teil fehlender Quellen – Zollregister sind nur bruchstückhaft erhalten – kaum möglich.⁴³ 1953 nahm Otto Stolz um 1300 eine jährliche Frachtmenge von 3.000 Tonnen am Brennerpass an.⁴⁴ Herbert Hassinger äußerte in den 1960er-Jahren Kritik an dieser Zahl und ging um 1300 von mindestens 4.000 Tonnen Fracht pro Jahr aus.⁴⁵ Neueste Forschungsergebnisse setzen das jährliche Warenvolumen über den Brenner eher noch höher an.⁴⁶ Klaus Brandstätter nimmt um 1340 beispielsweise eine Frachtmenge von bis zu 5.000 Tonnen an und berechnet – unter der Annahme, dass alle Waren von Tieren mit einer Traglast von 150 kg transportiert wurden – eine tägliche Frequenz von 91 Saumtieren am Brennerpass. Ab der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts ging das Transportvolumen aufgrund mehrerer grassierender Pestwellen in Europa und der damit einhergehenden Krise im internationalen Transitverkehr zurück. So wird um 1400 ein jährliches Frachtvolumen von 3.500 Tonnen am Brenner vermutet und die

39 Stolz, *Das mittelalterliche Zollwesen*, S. 646.

40 Brandstätter, *Verkehr und Handel*, S. 267.

41 Hassinger, *Der Verkehr über Brenner*, S. 137.

42 Pfeifer, *Spätmittelalterlicher Verkehrswegebau*, S. 178.

43 Hassinger, *Der Verkehr über Brenner*, S. 138.

44 Stolz, *Geschichte des Zollwesens*, S. 149.

45 Hassinger, *Der Verkehr über Brenner*, S. 179.

46 Pfeifer, *Spätmittelalterlicher Verkehrswegebau*, S. 170.

Warenmengen reichten erst um 1500 wieder an die Zahlen vor dem Pestausbruch heran.⁴⁷ Eine ähnliche Berechnung für den Reschenpass ist wegen der über längere Zeiträume hinweg fehlenden Aufzeichnungen kaum durchführbar.⁴⁸

Bis sich der Brenner gegenüber dem Reschen endgültig als wichtigster Tiroler Handelsweg über die Alpen durchsetzen konnte, war es ein langer Prozess, der sich über mehrere Jahrhunderte zog. In unmittelbarem Zusammenhang damit stand die allgemeine Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, insbesondere der Ausbau des südlichen Zugangs durch das Eisacktal zum Brennerpass. Daher nimmt die vorliegende Arbeit ausführlich auf die wechselvolle Geschichte dieses historisch wie wirtschaftlich bedeutenden Straßenabschnitts, welcher die Reisedauer erheblich verkürzte und den Handel erleichterte, Bezug. Wie sich in den folgenden Kapiteln zeigen wird, war die als Kuntersweg bekannte Verbindungslinie vor allem ab der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts von enormer wirtschaftlicher Relevanz für das Land Tirol, da sie schrittweise ausgebaut wurde und nun auch erstmals mit Wagen befahren werden konnte.⁴⁹

3.2 *Heinrich Kunter und die Lehensurkunde von 1314*

Der Tiroler Landesfürst Heinrich, Herzog von Kärnten und Graf von Tirol, kümmerte sich allerdings nicht selbst um den Bau des Weges durch das Eisacktal, sondern übertrug diese Aufgabe 1314 dem Bozner Bürger Heinrich Kunter, der im Gegenzug mit verschiedenen Rechten am Weg belehnt wurde. Dass ein Privatmann den Weg errichtete, demonstriert einerseits das große Interesse des Bozner Bürgertums an einem regen Handel durch das Tal und an den damit in enger Verbindung stehenden Zollrechten entlang des Weges, die eine gute Einnahmequelle versprachen.⁵⁰ Andererseits erhoffte sich der Landesfürst dadurch einen Aufschwung im Warenverkehr und einen leichteren Vertrieb des Haller Salzes sowie gesteigerte Zolleinnahmen in Bozen.⁵¹

Warum die Wahl gerade auf Heinrich Kunter fiel, lässt sich heute nur mehr schwer rekonstruieren; es sind nur wenige Informationen zu seiner Person und seinem familiären Umfeld überliefert. So unterscheiden sich in der Literatur bereits die Angaben zu seinem Geburtsort. Während Julia Hörmann vermutet, dass Heinrich Kunter in Hall in Tirol geboren wurde,⁵² schreibt ihm Gustav Pfeifer eine Bozner Herkunft zu.⁵³ Fest steht, dass Kunter mit beiden Städten eng verbunden war. Zum einen kam der Name Kunter, in der zeitgenössischen Schreibweise „Chunter“, im 14. Jahrhundert mehrfach bei Bozner Bürger*innen vor.⁵⁴ Zum anderen wurde der Name Heinrich Kunter häufig in Zusammenhang mit der Haller Saline genannt; die älteste urkundliche Erwähnung stammt aus einem Rechnungsbuch von 1294. Sein Haupttätigkeitsfeld war demnach

47 Brandstätter, *Verkehr und Handel*, S. 270.

48 Hassinger, *Der Verkehr über Brenner*, S. 179.

49 Pfeifer, *Spätmittelalterlicher Verkehrswegebau*, S. 194.

50 Stolz, *Das mittelalterliche Zollwesen*, S. 647–648.

51 Pfeifer, *Spätmittelalterlicher Verkehrswegebau*, S. 180.

52 Hörmann, *Die „Kuntersweg-Urkunden“*, S. 50.

53 Pfeifer, *Spätmittelalterlicher Verkehrswegebau*, S. 173.

54 Mahlknecht, *Bozen durch die Jahrhunderte*, S. 36.

das mittlere Inntal bei Hall und Thaur, aber auch in Lermoos an der Fernpassstraße scheint sein Name auf.⁵⁵

Eine wichtige Voraussetzung für die spätere Belehnung mit dem Weg im Eisacktal stellte wahrscheinlich seine Erfahrung im Wegebau dar. Anfang des 14. Jahrhunderts war Kunter für den Ausbau eines Weges von Hall Richtung Brenner zuständig; Innsbruck sollte über das Mittelgebirge bei Ampass und Lans Richtung Matrei umgangen werden.⁵⁶ Laut Norbert Mumelter gibt es für Kunters Verbindung zu diesem Weg zwar keine urkundlichen Beweise,⁵⁷ aber dass Kunter im Laufe seines Lebens an Wegebauprojekten beteiligt war und somit wohl über ein einschlägiges Fachwissen verfügte, belegen zahlreiche schriftliche Beschwerden gegen seine Person. Am Fernpass etwa häuften sich Vorwürfe, die Heinrich Kunter der Güterbeschlagnehmung bezichtigten. Derartige Enteignungen traten mit großer Wahrscheinlichkeit im Zuge von neuen Wegerrichtungen und damit einhergehenden Beeinträchtigungen der Grundbesitzer auf.⁵⁸ Ebenso wie Kunters Rolle bei diversen Wegebauten ist auch seine soziale Position umstritten.⁵⁹ Entgegen der Annahme von Otto Stolz, welcher Kunter dem Kaufleutemilieu zuordnet,⁶⁰ sieht ihn Gustav Pfeifer als Teil der „aus nicht-adligen Gruppen stammenden meinhardinischen Funktionseleiten“.⁶¹ Ungeachtet dieser unterschiedlichen Angaben steht fest, dass Heinrich Kunter eine bedeutende Rolle beim Ausbau der Eisackschlucht spielte.

Mit einer Urkunde verlieh Heinrich, Herzog von Kärnten und Graf von Tirol und Görz, dem Ehepaar Heinrich und Katharina Kunter sowie deren Nachkommen 1314 das Wegstück zwischen Bozen und Trostburg bei Waidbruck als Lehen.⁶² Sie ist im Original im Archiv Staffler, einer Bozener Sammlung, die mittlerweile im Südtiroler Landesarchiv untergebracht ist,⁶³ erhalten und befindet sich als Abschrift im Tiroler Lehenbuch Cod. 18 (1336) im Tiroler Landesarchiv in Innsbruck.⁶⁴

Aufgrund dieser sorgfältigen Archivierung ist es möglich, auf die äußeren Merkmale der Urkunde einzugehen. Als Beschreibstoff wählte der Verfasser, wie im europäischen Raum zu dieser Zeit üblich,⁶⁵ Pergament, welches auf der Vorderseite in Querformat beschrieben wurde. Der Rechtsakt wurde in deutscher Sprache verfasst. Beim Schriftbild fallen der vergrößerte Anfangsbuchstabe, die sogenannte Initiale, am Beginn der Urkunde sowie die häufigen Ober- und Unterlängen, die typisch für eine Minuskelschrift sind, auf. Insgesamt ist die Schrift, wie für eine Privaturkunde üblich, eher einfach gehalten und bei weitem nicht so kunstvoll mit grafischen Zeichen

55 Pfeifer, Spätmittelalterlicher Verkehrswegebau, S. 174–175.

56 Ebd.

57 Mumelter, Der Kuntersweg, S. 14.

58 Pfeifer, Spätmittelalterlicher Verkehrswegebau, S. 175.

59 Ebd., S. 175–176.

60 Stolz, Das mittelalterliche Zollwesen, S. 647.

61 Pfeifer, Spätmittelalterlicher Verkehrswegebau, S. 193.

62 Oskar Wanka Edler von Rodlow, Die Brennerstraße im Altertum und Mittelalter (Prager Studien aus dem Gebiete der Geschichtswissenschaft 7), Prag 1900, S. 128; Mumelter, Der Kuntersweg, S. 8–9.

63 Südtiroler Landesarchiv, Archiv Staffler, v. 24.

64 Tiroler Landesarchiv, Codex 18, fol. 82.

65 Vogtherr, Einführung in die Urkundenlehre, S. 55.

ausgestaltet, wie es bei Kaiser-, Königs- oder Papsturkunden oft der Fall ist.⁶⁶ Die Maße des Dokuments betragen 25,5 x 24,5 Zentimeter,⁶⁷ wobei der untere Rand vermutlich verstärkt und längs der Kante zu einer Plica umgebogen wurde.⁶⁸ An dieser Stelle wurden in der Regel die Beglaubigungsmittel in Form von Siegeln angebracht.⁶⁹ Bei der beschriebenen Lehensurkunde ist allerdings kein solches mehr erhalten.⁷⁰

Die inneren Merkmale einer Urkunde folgen einem formelhaften Aufbau, der zwar je nach Zeit, Ort und Aussteller variieren kann, ganz grundlegend jedoch in die drei Teile Protokoll, Kontext und Eschatokoll untergliedert wird.⁷¹ Im Protokoll wird typischerweise der Aussteller und der Empfänger genannt; im Falle der Lehensurkunde von 1314 fungierte Heinrich von Tirol-Görz und (Titular-)König von Böhmen als Aussteller der Urkunde und er belehnte „Heinrich den Chunt(er) und Katreinen seiner hausfrawen“⁷² sowie deren Erben.⁷³ Der Kontext, der Hauptteil des Rechtsdokuments, besteht unter anderem aus den Entstehungsumständen der Urkunde, der sogenannten *Narratio*, aus dem eigentlichen Rechtsinhalt der *Dispositio* sowie aus der *Sanctio*, in der Strafen bei Zuwiderhandlung vermerkt sind.⁷⁴

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass das Ehepaar Kunter mit der Urkunde von 1314 die Aufgabe übertragen bekam, den Weg durch das Eisacktal zwischen Bozen und Trostburg bei Waidbruck neu zu errichten und im Falle von Zerstörungen durch Naturkatastrophen wieder in Stand zu setzen. Im Gegenzug dazu erhielten sie die Einnahmen aus den in der Urkunde festgesetzten Zollbestimmungen, eine Befreiung von jeglicher Steuerleistung und das Recht, entlang des nach ihnen benannten Kuntersweges zwei Gasthäuser zu eröffnen. Nach Ablauf einer zehnjährigen Frist sollte eine Kommission vom Landesfürsten den Pfad besichtigen und je nach Zustand des Weges die Zolltarife erhöhen oder verringern. Falls der Weg vernachlässigt oder der Zoll eigenmächtig erhöht werden sollte, würden alle Rechte verloren gehen und zurück an den Grafen von Tirol fallen.⁷⁵ Diesen Rechtsinhalt bestätigten in der *Corroboratio* (Beglaubigung) fünfzehn Zeugen, wie etwa der Hofmeister Heinrich von Rotenburch oder Ulrich von Cord als Burggraf von Tirol.⁷⁶ Im letzten Teil der Urkunde, dem Eschatokoll, folgt schließlich die Signumszeile und die Datierung.⁷⁷ Die Ausstellung der Lehensurkunde fand am 22. September 1314 in Gries statt.⁷⁸

66 Zu den grafischen Ausgestaltungen einer Urkunde: Vogtherr, Einführung in die Urkundenlehre, S. 60.

67 Hörmann, Die „Kuntersweg-Urkunden“, S. 53.

68 Vogtherr, Einführung in die Urkundenlehre, S. 70.

69 Ebd., S. 64.

70 Hörmann, Die „Kuntersweg-Urkunden“, S. 53.

71 Vogtherr, Einführung in die Urkundenlehre, S. 77–80.

72 Zit. nach Hörmann, Die „Kuntersweg-Urkunden“, S. 53.

73 Ebd.

74 Vogtherr, Einführung in die Urkundenlehre, S. 79–80.

75 Stolz, Geschichte des Zollwesens, S. 179; Hörmann, Die „Kuntersweg-Urkunden“, S. 50.

76 Ebd., S. 53.

77 Vogtherr, Einführung in die Urkundenlehre, S. 80.

78 Hörmann, Die „Kuntersweg-Urkunden“, S. 53.

3.3 *Der Wegebau und die damit verbundenen Rechte ab 1314*

Wann mit dem Bau des 18 km langen Weges zwischen Kardaun und Kollmann begonnen wurde und wie lang dieser tatsächlich dauerte, lässt sich heute kaum mehr eruieren.⁷⁹ Damit der wasserreiche Eisack den Weg nicht oder zumindest nur in geringem Ausmaß in Mitleidenschaft ziehen konnte, verlief die Trasse etwas oberhalb entlang des Hanges, was zahlreiche Brücken über Seitenbäche notwendig machte. Weil der Weg mit den vorherrschenden technischen Mitteln nur händisch mit Hilfe von Brechstangen und Meißeln in den Fels geschlagen werden konnte, war der Bau äußerst aufwendig und teuer.⁸⁰ Nichtsdestotrotz soll der Weg bereits im Sommer 1317 fertig gewesen sein.⁸¹ Bekräftigt wird dieser Umstand dadurch, dass Heinrich Kunter dem Augustiner-Kloster in Neustift am 12. Juli 1317 Zollfreiheit für alle für das Stift vorgesehenen Waren gewährte.⁸² Die These von Otto Stolz, nach welcher die Bauarbeiten am Weg bereits 1307 im Gang gewesen sein sollen, widerlegt Norbert Mumelter schlüssig. Stolz behauptet, der Begriff „via Chunteronis“ sei in einer Urkunde aus dem Jahre 1307 zur Beschreibung eines Hofes herangezogen worden.⁸³ Mumelter konnte allerdings belegen, dass die originale Urkunde diesen Wortlaut gar nicht enthält, sondern dieser lediglich in der später verfassten Urkundenzusammenfassung, dem sogenannten Regest, zu finden ist.⁸⁴

Durch den Kuntersweg, der weit weniger Höhenmeter aufwies als die Route über den Ritten, wurde die Reisedauer bereits am Anfang des 14. Jahrhunderts verkürzt und der Handel erleichtert.⁸⁵ Aber trotz aller Bemühungen, einen Weg durch das unwegsame Gelände zu schaffen, gelang es nur, einen Saumpfad zu erbauen, der noch eine „holperige und recht unvollkommene Straße“ darstellte.⁸⁶ Der Weg verfügte lediglich über eine begrenzte Kapazität und war mit Pferden schwierig zu begehen. So ist in den Reitbüchern dieser Zeit immer wieder vermerkt, dass Pferde auf diesem Abschnitt zu Tode kamen. Langfristig erwies sich der Bau des Kuntersweges aber als zukunftsweisend und stellte einen ersten wichtigen Schritt für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur dar, was sich auch auf die steigende Bedeutung der Bozner Märkte auswirkte.⁸⁷

Da die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit maximal 20 bis 30 Kilometer pro Tag betrug, war es für die Reisenden notwendig, auf ihrem Weg mehrmals zu übernachten. Aus diesem Grund entstanden im Laufe des 12. und 13. Jahrhunderts an den Hauptwegen vermehrt Hospize und Gasthäuser zur Bewirtung und Unterbringung der durchreisenden Gäste.⁸⁸ Diese Form des Beherbergungswesens kam auch dem

79 Mahlkecht, *Bozen durch die Jahrhunderte*, S. 33.

80 Mumelter, *Der Kuntersweg*, S. 13.

81 Pfeifer, *Spätmittelalterlicher Verkehrswegebau*, S. 180.

82 Hörmann, *Die „Kuntersweg-Urkunden“*, S. 54.

83 Stolz, *Das mittelalterliche Zollwesen*, S. 648.

84 Mumelter, *Der Kuntersweg*, S. 15.

85 Hörmann, *Die „Kuntersweg-Urkunden“*, S. 49.

86 Rodlow, *Die Brennerstraße*, S. 129.

87 Pfeifer, *Spätmittelalterlicher Verkehrswegebau*, S. 178.

88 Brandstätter, *Verkehr und Handel*, S. 269.

Ehepaar Kunter zugute; es allein hatte das Recht, entlang des Kuntersweges zwei Gasthäuser zu betreiben, welche sowohl als Schenken als auch als Herbergen genutzt wurden und zusätzliche Einnahmen lukrierten. An welchen Stellen sich die Tavernen befanden, lässt sich heute nicht mehr eindeutig feststellen. Vermutlich waren sie auf dem Felsvorsprung der Hochklause, dem höchsten Punkt der Straße, und in Atzwang – einem Ort, dessen Name auf eine Raststätte mit öffentlicher Weide hinweist und der als Sitz des nördlichen Wegmachers belegt ist – angesiedelt.⁸⁹

Bedeutsame Handelsgüter im Hoch- und Spätmittelalter waren vor allem Salz, Metalle, Wein, Stoffe, Leder, Pelze, Gewürze, Früchte, Getreide, Öl, Holz und Glas sowie Vieh und tierische Produkte. Nur ein Bruchteil dieser Waren wurde in Tirol selbst verbraucht, der Großteil wurde auf überregionalen Transitstrecken hauptsächlich nach Deutschland oder Italien gebracht. Die Einnahmen aus den Wegzöllen sind dementsprechend nicht zu unterschätzen. Als besonders gewinnbringend galten vor allem die Zollstationen an den Hauptverkehrswegen, wie am Lueg, in Bozen und an der Töll. Um 1300 sollen die Zolleinnahmen in Tirol etwa ein Achtel der jährlichen landesfürstlichen Einkünfte betragen haben.⁹⁰

Auch im Falle des Kuntersweges brachte der Zoll neben der Deckung der Erbauungs- und Erhaltungskosten einen finanziellen Gewinn ein.⁹¹ Wo der Zoll eingehoben wurde, ist nicht genau bekannt, wahrscheinlich erfolgte dies aber an den jeweiligen Beginn- bzw. Endpunkten des Weges, also in Kardaun oder in Kollmann.⁹² Da es im 14. Jahrhundert noch kein Papiergeld gab, wurden die Zölle mit Münzen bezahlt, wobei der Wert der Münzen vor allem vom Metallgehalt abhing. Die kleinste Münze war ein Berner, dessen Wert dem Zwanzigstel eines Kreuzers entsprach.⁹³ Als Vergleich kostete zum Beispiel eine Kuh im Jahr 1307 3.200 Berner und ein Pferd 4.000 Berner.⁹⁴ Die 1314 erlassenen Zollbestimmungen am Kuntersweg variierten zwischen einem und zwanzig Berner. Für eine durchgetriebene Ziege war ein Berner Zoll zu entrichten, für ein Schwein und ungelöschten Kalk zwei Berner und für ein Rind, ein Schaf, einen Esel, ein Pferd ohne Reiter sowie für ein Fässchen Pech waren vier Berner zu zahlen. Für einen Saum⁹⁵ Wein, Salz oder Schindeln mussten acht Berner bezahlt werden. Ein Klafter⁹⁶ Holz, ein Reiter zu Pferd und ein Protzen⁹⁷ wurden mit zehn Berner verzollt. Für einen Saum Öl, Eisen und nicht näher erläuterte trockene Waren galt es zwölf Berner zu zahlen. Ein aus der Lombardei stammender Reiter musste mit zwanzig Berner den höchsten Betrag entrichten. Hofleute und Hofgesinde waren vom Zoll ausdrücklich befreit ebenso wie Pilgerreisende und all jene Personen, die den Weg zu Fuß benutzten

89 Pfeifer, Spätmittelalterlicher Verkehrswegebau, S. 179–180.

90 Brandstätter, Verkehr und Handel, S. 269.

91 Stolz, Das mittelalterliche Zollwesen, S. 649.

92 Mahlknecht, Bozen durch die Jahrhunderte, S. 37.

93 Einen Überblick zum Tiroler Münzwesen und den Umrechnungen bietet: Ferd Kogler, Übersicht über das Münzwesen Tirols bis zum Ausgang des Mittelalters, in: *FinanzArchiv* 19 (1902), Heft 2, S. 133–135.

94 Mumelter, Der Kuntersweg, S. 11–12.

95 Ein Saum entsprach der Menge, die ein Pferd in kleinen Holzfässern tragen konnte.

96 Ein Klafter Holz entsprach rund 3 Festmeter Holz.

97 Ein Protzen war ein Fahrgestell mit zwei Rädern, das von einem Pferd gezogen wurde. Für vierrädrige Fahrzeuge war der Weg zu schmal.

und Waren auf dem Rücken trugen.⁹⁸ Wer sich allerdings den Zolltarifen widersetzte, hatte eine Strafe von fünfzig Pfund (entspricht 12.000 Berner) zu zahlen.⁹⁹

3.4 Der Weg nach Heinrich Kunters Tod 1317

Heinrich Kunter hatte die nach ihm benannte Straße allerdings nicht lange inne; er starb bereits kurz nach ihrer Eröffnung. Ein genaues Sterbedatum ist nicht überliefert, sein Tod lässt sich aber zwischen dem 12. Juli 1317, an dem er das letzte Mal in einer Urkunde genannt wurde, und dem 25. November 1317, an dem seine Frau in einer Urkunde erstmals als Witwe bezeichnet wurde, datieren. Nach Kunters Ableben erlaubte der Tiroler Landesfürst Heinrich der Witwe Katharina Kunter, ihre Rechte am Weg zu verkaufen oder zu verpfänden. Aufgrund finanzieller Engpässe, eine Folge der Kredittilgungen und letzten Verfügungen Kunters, schien Katharina diese Möglichkeit zunächst in Betracht gezogen zu haben und trat wahrscheinlich auch mit möglichen Vertragspartnern in Verhandlung. So ist in der Urkunde vom 25. November 1317 ein Burkard Wadler, Fernhandelskaufmann aus München, verzeichnet, der vermutlich ein Kaufinteresse hegte. Aufgrund der zu dieser Zeit noch eher geringen Rentabilitätsaussichten gilt es aber als unwahrscheinlich, dass sich ein Investor längerfristig am Weg beteiligte. Jedenfalls lässt sich aus den Quellen nicht erschließen, dass es unter Katharina Kunter zu einem Verkauf der Lehensrechte gekommen wäre.¹⁰⁰

Die Urkunden belegen, dass der Weg weiter im Zuständigkeitsbereich von Kunters Witwe blieb. Im Laufe der 1320er-Jahre gelang es Katharina allerdings, doch noch eine Geschäftspartnerin für den Kuntersweg zu gewinnen. Zwar ist ein solches Übereinkommen nicht schriftlich überliefert, aber eine Verbindung der Ruedig(er)in von Potzen¹⁰¹ – vermutlich die Witwe Heilka des 1322 verstorbenen Wirtes Rüdiger aus der Bozner Eisackgasse – zum Kuntersweg wird in einer landesfürstlichen Urkunde vom 9. November 1326 eindeutig belegt.¹⁰² 1326 bestätigte der Tiroler Landesfürst Katharina Kunter nämlich die alten Zollrechte von 1314, da die Instandhaltung des Pfades, der durch Hochwasser und andere Naturereignisse ständig in Mitleidenschaft gezogen wurde, äußerst kostspielig war. In diesem Zusammenhang wurde versichert, dass der wechselseitige Vertrag zwischen Katharina und Heilka durch die neue Urkunde nicht verändert wurde.¹⁰³

Zwei Jahre später erhielt Kunters Witwe weitere Zugeständnisse von Heinrich, Herzog von Kärnten und Graf von Tirol-Görz. In einer am 21. Jänner 1328 ausgestellten Urkunde führte der Herzog Ergänzungen der Zollordnung durch und betonte, dass nur jene Personen, die in einem Rückentragekorb, einer sogenannten Kraxe, Waren zur Deckung ihres Lebensunterhalts mit sich führten, den Kuntersweg zollfrei

98 Mumelter, *Der Kuntersweg*, S. 12; Mahlknecht, *Bozen durch die Jahrhunderte*, S. 37; Max Straganz, *Zur Geschichte des Kuntersweges*, in: *Neue Tiroler Stimmen*, Nr. 9, 13.1.1902, S. 1–2, hier S. 1.

99 Ders., *Zur Geschichte des Kuntersweges*, in: *Neue Tiroler Stimmen*, Nr. 11, 15.1.1902, S. 1–2, hier S. 1.

100 Pfeifer, *Spätmittelalterlicher Verkehrswegebau*, S. 181.

101 Zit. nach Hörmann, *Die „Kuntersweg-Urkunden“*, S. 54.

102 Pfeifer, *Spätmittelalterlicher Verkehrswegebau*, S. 182.

103 Mumelter, *Der Kuntersweg*, S. 16.

passieren durften. Ausnahmslos zollpflichtig war dagegen der Transport von Holz.¹⁰⁴ Darüber hinaus erhielt der von Heinrich und Katharina Kunter errichtete Weg den Status einer Landstraße.¹⁰⁵ Laut Otto Stolz kam das Wort „lantstrazze“ zu jener Zeit das erste Mal in einer Tiroler Urkunde vor und bedeutete eine erhebliche Steigerung der Rechtsverhältnisse.¹⁰⁶

Katharina und ihre Erben hatten nun die Befugnis, die Wegtrasse ober- und unterhalb des Eisacks sowie auf beiden Seiten des Flusses so zu führen, wie es ihnen am zweckmäßigsten erschien. Niemand durfte sie an dafür notwendigen Enteignungen von Grundstücken hindern, da der Ausbau einer Landstraße gegenüber anderen Nutzungsformen des Geländes ausdrücklich Vorrang hatte. Es bestand also bereits damals eine Art verbrieftes Enteignungsrecht, wobei der Kaufpreis der benötigten Flächen von einem gerichtlich bestimmten Schätzer festgesetzt wurde. Wenn die Lehensinhaber*innen der Straße Material aus der direkten Umgebung benötigten, um etwa Brücken zu bauen, war dies ebenso zulässig. Auch in diesem Fall gab es einen gerichtlich ausgewählten Schätzer, welcher den Preis für Holz, Stein oder Kalk berechnete.¹⁰⁷ Sollte eine Brücke durch Hochwasser, Muren oder andere Geschehnisse beschädigt und das Holz samt der Uferverbauungen weggeschwemmt worden sein, galt dieses als Eigentum der Lehensträger*innen am Kuntersweg. Anderen Personen war es mit einer Strafe von fünfzig Pfund (entspricht 12.000 Berner) verboten, diese Baustoffe einzusammeln.¹⁰⁸

Die Witwe blieb in ihren Rechten jedoch nicht unangefochten. Im Jahr 1333 kam es zu einem Streit mit Heinrich von Völs, dem Schloss- und Gerichtsherrn von Karneid. Seine Eigen- und Gerichtsleute benutzten häufig den angelegten Pfad durch das Eisacktal, da der Gerichtssprengel den südlichen Teil des Kuntersweges umfasste. Allerdings weigerten sie sich den vorgeschriebenen Zollbetrag zu zahlen, weshalb Katharina Kunter klagte.¹⁰⁹ Das landesfürstliche Schiedsgericht entschied im Juni 1333 zu Gunsten von Kunters Witwe und legte in einer Urkunde fest, dass die Leute des Völsers die gleichen Zolltarife wie alle anderen Durchreisenden zu bezahlen hatten.¹¹⁰ Zusätzlich bekam Katharina im selben Jahr das Wegmonopol zugesprochen, das einem Art Straßenzwang glich. Heinrich von Tirol-Görz legte fest, dass es von nun an verboten war, einen Konkurrenzweg zum Kuntersweg zu errichten bzw. eine Straße zu verbessern, welche zur Umgehung der Eisackschlucht benützt werden könnte.¹¹¹ Personen, die auf ihrer Reise einen anderen Weg als den Kuntersweg benutzten, mussten eine Strafe von zehn Pfund (entspricht 2.400 Berner) entrichten, wovon die

104 Pfeifer, Spätmittelalterlicher Verkehrswegebau, S. 182.

105 Eduard Widmoser, Südtirol A–Z, Bd. 3, Innsbruck-München 1988, S. 57; Hörmann, Die „Kuntersweg-Urkunden“, S. 54–55.

106 Stolz, Geschichte des Zollwesens, S. 179.

107 Ebd.

108 Pfeifer, Spätmittelalterlicher Verkehrswegebau, S. 182.

109 Ebd., S. 183

110 Hörmann, Die „Kuntersweg-Urkunden“, S. 55.

111 Mumelter, Der Kuntersweg, S. 16; Otto Stolz, Verkehrsgeschichte der Brenner- und Reschenstraße, in: *Großdeutscher Verkehr* 36 (1942), Heft 11/12, S. 270–302, hier S. 281.

Hälfte des Betrags dem Landesfürsten gehörte und der andere Teil an den zuständigen Richter fiel.¹¹²

Katharina Kunter überlebte ihren Gatten Heinrich Kunter um mindestens 16 Jahre. Ihr genaues Sterbedatum ist nicht bekannt, ihr Tod muss sich aber zwischen 1333 und 1344 ereignet haben, da sie 1344 nicht mehr als Lehensinhaberin bezeugt ist. Ihre Erben gerieten aller Wahrscheinlichkeit nach in Zahlungsschwierigkeiten und mussten die Rechte am Kuntersweg aufgrund ihrer Verschuldung verkaufen.¹¹³ Eine Urkunde, ausgestellt auf den 8. Dezember 1344, belegt, dass Agnes Stegel, vermutlich die Tochter von Heinrich Kunter,¹¹⁴ und ihr Mann Thomas Stegel, die ein Viertel des Weges besaßen, ihre Rechte sowie ein Haus an der Feigenbrücke in Kardaun um siebzig Mark (entspricht 168.000 Berner) an Friedrich Mautner veräußerten.¹¹⁵ Der aus Burghausen stammende Mautner war nach dem Herrschaftswechsel 1341/42 als Hofmeister des damaligen Landesfürst Ludwig von Brandenburg nach Tirol gekommen und schien hier auch geschäftlich tätig gewesen zu sein.¹¹⁶ Jedenfalls erwarb er die restlichen Anteile des Weges, welche die verschiedenen Erben der Katharina Kunter innehatten.

Aber nur zwei Jahre später, im März 1346, verpfändete er um 83 Mark (entspricht 199.200 Berner) einen Teil des Weges an den Bozner Bürger Anselm von Florenz und seine Frau Heilbig. Da Mautners Haupttätigkeitsbereich nicht im südlichen Tirol lag und seine Rechte am Kuntersweg dementsprechend eher einen Außenposten für ihn darstellten,¹¹⁷ verkaufte er noch im selben Jahr seine gesamten Rechte am Weg um 220 Mark (entspricht 528.000 Berner) an den Bozner Bürger Arnold Jaudes. Jaudes, der aus einer eingesessenen Familie stammte, die im Ministerialendienst des Trienter Bischofs stand, zählte zu einer „adelsgleich lebenden Führungsgruppe in Bozen“.¹¹⁸ Um seinen Einfluss zu vergrößern und das Lehen als Ganzes innezuhaben, kaufte Jaudes auch das Stück von Anselm von Florenz und seiner Frau Heilbig um dasselbe Pfand wieder zurück. Der Landesfürst bestätigte den Kauf und gestand Jaudes dieselben Rechte und Pflichten zu, wie sie Katharina Kunter innegehabt hatte. So wurden etwa die 1328 erlassenen Bestimmungen, nach denen die Wegtrasse beliebig geführt werden konnte, erneuert.¹¹⁹

3.5 Die Stiftung des Arnold Jaudes und die Abrechnungsurkunde von 1391

Im Widerspruch zum 1333 erlassenen Wegmonopol, wonach es verboten war, einen Konkurrenzweg zum Kuntersweg zu schaffen, stand der um 1350 entstandene Plan, die Straße über den Ritten auszubauen. Der Tiroler Landesfürst wollte die von der Pest

112 Pfeifer, Spätmittelalterlicher Verkehrswegebau, S. 182–183.

113 Mumelter, Der Kuntersweg, S. 17.

114 Max Straganz, Zur Geschichte des Kuntersweges in: *Neue Tiroler Stimmen*, Nr. 11, 15.1.1902, S. 1–2, hier S. 2.

115 Hörmann, Die „Kuntersweg-Urkunden“, S. 56.

116 Karl Mittermaier, Arnold Jaudes und der Kuntersweg, in: *Der Schlern* 57 (1983), Heft 5, S. 22–23, hier S. 22; Mumelter, Der Kuntersweg, S. 17.

117 Pfeifer, Spätmittelalterlicher Verkehrswegebau, S. 184.

118 Ebd., S. 185.

119 Pfeifer, Spätmittelalterlicher Verkehrswegebau, S. 184–185.

geschwächte Wirtschaft wiederbeleben und zu diesem Zweck die Verkehrsinfrastruktur verbessern. Aus diesem Grund sollte der Weg über den Ritten als alternativer Zugang zum Brennerpass für Wagen passierbar gemacht werden. Trotz der Einführung einer eigenen Landsteuer zur Durchführung des Projektes scheiterte das Vorhaben aber schlussendlich doch an der Finanzierung. Somit blieb der acht Kilometer kürzere und wesentlich flachere Kuntersweg weiterhin eine führende Zugangsstraße zum Brenner und ein wichtiger Handelsweg in der Region.¹²⁰

Die Quellen zum Weg durch die Eisackschlucht sind nach der Lehensübernahme von Arnold Jaudes im Jahr 1346 nur spärlich. So ist nicht bekannt, wie der Bozner Bürger die Erhaltungskosten des Kuntersweges in den ersten Jahren decken konnte. Wahrscheinlich erhob er weiterhin Zoll zur Instandhaltung, möglicherweise praktizierte er aber auch ohne schriftliche Genehmigung schon eine neue Rechtsform.¹²¹ Jedenfalls geht aus einer auf Burg Tirol ausgestellten Urkunde vom 15. November 1360 hervor, dass Jaudes eine andere finanzielle Basis für die Wegerhaltung wählte.¹²² Er bestimmte die Aufhebung der Zollpflicht am Kuntersweg und gründete für diesen Zweck eine eigene Stiftung, um die Kosten für die Wegerhaltung aus den Einkünften seiner Güter zu decken.¹²³ Ludwig von Brandenburg und seine Frau Margarethe genehmigten dies und bestätigten, selbst keinen Zoll am Kuntersweg einzuheben bzw. die gestifteten Güter zu schützen.¹²⁴

1365, als Tirol bereits zu den habsburgischen Territorien gehörte, legte Jaudes die Güter für die Stiftung fest, deren Einnahmen für Ausbesserungsarbeiten am Handelsweg verwendet wurden. Dazu gehörten 2,3 Hektar Weingarten, eine Mühle und vier Häuser in Bozen, neun kleinere Hofstätten an der Bozner Eisackbrücke sowie weitere Höfe samt Gütern im Umland von Bozen. Aufgrund von fehlenden Nachkommen übergab Arnold Jaudes all diese Güter seinem Neffen Arnold von Niederthor und dessen Erben, welche die Stiftung als Treuhänder verwalten sollten. Wie Jaudes in seinem sechs Jahre später verfassten Testament erklärte, war der Hauptgrund für diese Übertragung ein Konflikt mit dem Landesherrn, dem er damit einen möglichen Zugriff auf die Stiftung entziehen wollte.¹²⁵

Um sicherzustellen, dass der Stiftungszweck auch erfüllt wurde und sich niemand unerlaubterweise daran bereicherte, setzte Jaudes verschiedene Klauseln fest: Es war ausdrücklich verboten, die Güter, deren Einkünfte lediglich für Instandhaltungsarbeiten am Kuntersweg verwendet werden durften, zu verkaufen. Falls die Ausgaben für den Weg die Einnahmen in einem Jahr überschreiten sollten, ordnete er an, dies mit den Einkünften aus ertragreicheren Jahren auszugleichen.¹²⁶ Sollten die Erben sich nicht an diese Regeln halten, würden die Güter und Einkünfte an den Deutschen

120 Pfeifer, Spätmittelalterlicher Verkehrswegebau, S. 186; Stolz, Das mittelalterliche Zollwesen, S. 650; Rodlow, Die Brennerstraße, S. 130.

121 Hörmann, Die „Kuntersweg-Urkunden“, S. 50.

122 Ebd., S. 57.

123 Ebd.; Widmoser, Südtirol A–Z, S. 57.

124 Pfeifer, Spätmittelalterlicher Verkehrswegebau, S. 187.

125 Ebd.

126 Hörmann, Die „Kuntersweg-Urkunden“, S. 57–58.

Orden übergehen und die Wegerhaltung von den Niederlassungen des Ordens in Weggenstein in Bozen und in Lengmoos am Ritten übernommen werden.¹²⁷

Nach dem Tod Arnolds von Niederthor gingen die Rechte und Verpflichtungen am Kuntersweg an seine Söhne Veit, Peterman und Siegmund über. Bis zum Erreichen ihrer Volljährigkeit war der Landeshauptmann Heinrich von Rottenburg ihr Vormund, weshalb sich die Rechnungen der Stiftung aus jener Zeit in staatlichen Archiven erhalten haben.¹²⁸ So sind die Einnahmen aus den Gütern und die Ausgaben für die Instandhaltungsarbeiten bis heute relativ detailreich überliefert. Ein Beispiel dafür stellt etwa eine im Tiroler Landesarchiv verwahrte Abrechnungsurkunde zwischen Peterman von Niederthor und Hans dem Werberger, der Propst und Einnehmer am Kuntersweg war, dar.¹²⁹ Auf diese 1391 ausgestellte Urkunde und ihre äußeren und inneren Merkmale soll nun im Folgenden näher eingegangen werden.

Zu den äußeren Merkmalen lässt sich sagen, dass die Urkunde im Original erhalten ist und ein Maß von 24,9 x 39,5 Zentimetern hat. Sie besteht aus Pergament, das sowohl auf der Vorder- als auch auf der Rückseite in Querformat beschrieben wurde. Auf der Vorderseite ist der eigentliche Rechtsakt in deutscher Sprache verzeichnet. Es handelt sich dabei um eine Kursivschrift, die der Gotischen Minuskel zugeordnet werden kann. Da die Urkunde aber am Ende des 14. Jahrhunderts verfasst wurde, sind die Buchstaben schon sehr eng zusammengeschrieben und weisen besonders viele Ober- und Unterlängen auf.¹³⁰ Das erste Wort in der ersten Zeile beginnt mit einem vergrößerten Anfangsbuchstaben, einer Initiale, welche durch eine Verzierung hervorgehoben ist. Ansonsten ist das Schriftbild wie für eine Privaturkunde üblich eher einfach gehalten.¹³¹

Damit die Urkunde durch das Gewicht des Siegels nicht reißt, wurde der untere Rand zu einer ca. drei Zentimeter breiten Plica umgebogen. Beim Siegel, welches den Rechtsakt beglaubigt, handelt es sich um ein mit einer Pergamentpressel anhängendes, rundes Wachssiegel. Es ist noch vollständig erhalten und hat einen Durchmesser von ungefähr vier Zentimetern. Das Siegel stammt von Niklas Vintler, einem reichen Bozner Bürger,¹³² der als Zeuge geladen war. Aufgrund eines weiteren Einschnittes in der Plica liegt die Vermutung nahe, dass die Urkunde noch mit einem zweiten Siegel beglaubigt gewesen war. In der Urkunde ist zu lesen, dass auch Peterman von Niederthor das Rechtsdokument besiegelte.¹³³

Zu den inneren Merkmalen der Urkunde zählt etwa der typisch formelhafte Aufbau. Der Text beginnt mit dem sogenannten Protokoll, der Einleitung. In der *Intitulatio* wird Peterman von Niederthor als Aussteller genannt, der eine Abrechnung über die

127 Pfeifer, Spätmittelalterlicher Verkehrswegebau, S. 188.

128 Mumelter, Der Kuntersweg, S. 19.

129 Tiroler Landesarchiv, Urkunden II 458.

130 Zu der Schriftentwicklung im Mittelalter siehe etwa: Vogtherr, Einführung in die Urkundenlehre, S. 57–60.

131 Ebd. S. 57–63.

132 Zu Nikolaus Vintler siehe unter anderem: Armin Torrgler/Florian Hofer, Eine Burg für Aufsteiger, Landesherren und Fürsten. Aus der Besitzergeschichte von Schloss Runkelstein, in: Die Bilderburg Runkelstein. Erhaltenes, Verlorenes und Wiederentdecktes (Runkelsteiner Schriften zur Kulturgeschichte 12), Bozen 2018, S. 11–45, hier S. 23–25.

133 Hörmann, Die „Kuntersweg-Urkunden“, S. 59; Tiroler Landesarchiv, Urkunden II 458.

Einnahmen und Ausgaben am Kuntersweg zwischen Michaeli¹³⁴ 1390 und Michaeli 1391 vornimmt. Der Text setzt mit dem Hauptteil, dem Kontext, fort und erläutert im weiteren Verlauf in der *Narratio* und der *Dispositio* den Entstehungszusammenhang und den Rechtsinhalt der Urkunde. So prüft Peterman von Niederthor mit Hans dem Werberger, Propst und Einnehmer am Kuntersweg, die Finanzen des Weges. Die Beträge der Einnahmen aus den Gütern durch Wein, Korn und Weisat werden der Reihe nach aufgezählt. Auch die Ausgaben, welche für die Erhaltung des Weges und den Lohn des Werbergers nötig waren, sind verzeichnet. Zusätzlich sind ebenso die Einkünfte Arnolds von Niederthor, welche seinen Söhnen zu gleichen Teilen gehören, sowie die Einnahmen aus dem halben Gericht auf Tautschnorf, aus den Gütern Siegmunds und aus den Zinsen verrechnet. Es wurden 133 Mark (entspricht 319.200 Berner) und 7,5 Pfund (entspricht 1.800 Berner) eingenommen, im Gegenzug dazu galt es 123 Mark (entspricht 295.200 Berner), ein Pfund (entspricht 240 Berner) und 2,5 Kreuzer (entspricht 50 Berner) Ausgaben zu begleichen.¹³⁵ Danach folgt die *Corroboratio*, welche die Zeugen auflistet und den Siegelbefehl beinhaltet. Im Schlussteil, dem sogenannten Eschatokoll, ist ausschließlich die Datierung angegeben, welche dem 19. Dezember 1391 entspricht; eine Ortsangabe gibt es keine.¹³⁶

Die Abrechnungsurkunde von 1391 bietet Historiker*innen einen detaillierten Einblick in die Verwaltungsstruktur des Weges. Sie ermöglicht es, im Vergleich mit anderen aus dieser Zeit erhaltenen Abrechnungsurkunden, die wirtschaftliche Rentabilität der Stiftung in etwa einzuschätzen. Während die Güterstiftung am Kuntersweg für das Geschäftsjahr vom 29. September 1390 bis zum 29. September 1391 ein Plus verzeichnete, erwirtschaftete sie beispielsweise im selben Rechnungszeitraum des Folgejahrs einen Verlust von über 26 Mark (entspricht 62.400 Berner). Immer wieder galt es, Reparaturen durchzuführen und morsche Holzteile zu ersetzen. Um die Verantwortung für die Instandhaltungsarbeiten klar zuordnen zu können, war der Kuntersweg in zwei Abschnitte unterteilt: Der nördliche Abschnitt wurde von einem Wegmacher in Atzwang betreut, der südliche Teil von seinem Kollegen aus Blumau. Am Beispiel des Rechnungsjahres 1390/91 zeigt sich jedoch, dass die Ausgaben für die Wegerhaltung lediglich 13 Prozent betragen und die höchsten Kosten – nahezu 40 Prozent der Gesamtausgaben – beim Lohn und der Kost der Weinbergarbeiter entstanden. Die von Arnold Jaudes gegründete Stiftung sollte noch über achtzig Jahre bestehen; es stellte sich allerdings zunehmend heraus, dass dieses Modell den sich wandelnden Bedürfnissen des 15. Jahrhunderts nicht mehr gerecht werden konnte.¹³⁷

3.6 *Der Weg in unmittelbarer Kontrolle des Landesfürsten um 1480*

Trotz der Stiftung und den Einkünften aus den Gütern war der Kuntersweg im 15. Jahrhundert in einem miserablen Zustand. Der Verkehrsweg war (unabhängig von seinem Landstraßen-Status) immer noch lediglich ein Saumpfad und für breite

134 Der Michaelistag ist jedes Jahr am 29. September.

135 Pfeifer, Spätmittelalterlicher Verkehrswegebau, S. 189.

136 Tiroler Landesarchiv, Urkunden II 458; Hörmann, Die „Kuntersweg-Urkunden“, S. 59.

137 Hörmann, Die „Kuntersweg-Urkunden“, S. 49–61.

Fuhrwerke nicht zu befahren. Eine Benützung soll derart gefährlich gewesen sein, dass Reiter oftmals absteigen und die Pferde an der Hand führen mussten.¹³⁸ Über die schlechte Beschaffenheit des Weges wurden sogar Spottlieder gesungen. Im Reisebericht des Dominikanermönchs Felix Fabri von 1480 heißt es dazu: „Ich erinnere mich, mit welchen Gefährlichkeiten ich auf meiner ersten Pilgerreise diesen Weg zurückgelegt habe. Da gähnten zur rechten Seite tiefe Abgründe unmittelbar am Weg, zur linken stiegen steile Felswände empör.“¹³⁹

Der Landesfürst von Tirol konnte diese Tatsachen aus wirtschaftlichen Gründen wohl nicht weiter dulden und so ging der Kuntersweg um 1480, das exakte Jahr ist heute nicht mehr bekannt, von einem Lehensobjekt in unmittelbaren landesfürstlichen Besitz über.¹⁴⁰ 1483 ließ Erzherzog Siegmund der Münzreiche den Saumpfad zu einer breiten Straße, die auch für Wagen und Fuhrwerke passierbar war, ausbauen.¹⁴¹ Dies führte endgültig dazu, dass der Verkehrsweg durch das Eisacktal und über den Brenner gegenüber der Route über Meran und den Reschenpass immer mehr an Bedeutung gewann.¹⁴² Zur Umsetzung der Bauarbeiten wurde der Domherr Wolfgang Neudinger aus Brixen beauftragt, welcher dafür die Einkünfte aus dem Amt von Bozen und den Zoll von Unterrain erhielt.¹⁴³ Im Zuge des Ausbaus kam zum ersten Mal im Tiroler Straßenbau Schwarzpulver zum Sprengen der Felsen zum Einsatz. Felix Fabri berichtet im Jahr 1483 über den nun gut ausgebauten Kuntersweg Folgendes:

„Nachdem wir Brixen den Rücken gekehrt hatten, kamen wir zum Kuntersweg, auf dem wir gute Weiterreise hatten. Der Herzog von Österreich hatte ihn so herrichten lassen, das man mit Fuhrwerken auf demselben hinauf- und hinabfährt, und alle anderen Wege verlassen sind.“¹⁴⁴

Während die Güter aus der Stiftung von Arnold Jaudes im Besitz der Familie Niederthor verblieben, hob Erzherzog Siegmund die Zollfreiheit des Kuntersweges am 22. September 1484 wieder auf und verlangte nun ebenso von den Kraxenträgern einen Zollbeitrag.¹⁴⁵ Auch wenn gegen den Wegzoll zahlreiche Beschwerden eingebracht wurden,¹⁴⁶ errichtete der Landesfürst in Kollmann und Kardaun Zollhäuser. Felix Fabris Berichten zufolge war der Bau des viereckigen Zollhauses in Kollman bereits im Frühjahr 1483 fertiggestellt, obwohl der Kaufvertrag des Grundstücks erst am 24. August 1484 unterzeichnet wurde. Dass der Vertrag nach dem Bau abgeschlossen wurde, belegt die verkehrsstrategische Wichtigkeit des Gebäudes und lässt sich auch damit begründen, dass Erzherzog Siegmund der Obereigentümer am Rittenfuß war.¹⁴⁷

138 Max Straganz, Zur Geschichte des Kuntersweges, in: *Neue Tiroler Stimmen*, Nr. 12, 16.1.1902, S. 1–3, hier S. 2.

139 Zit. nach Josef Nössing, Der Zoll am Kuntersweg, in: *Der Schlern* 60 (1986), Heft 1/2, S. 88–95, hier S. 90.

140 Pfeifer, Spätmittelalterlicher Verkehrswegebau, S. 191.

141 Hörmann, Die „Kuntersweg-Urkunden“, S. 51.

142 Pfeifer, Spätmittelalterlicher Verkehrswegebau, S. 194.

143 Fritz Maurer, Zur Geschichte des Kuntersweges, in: *Der Schlern* 39 (1965), Heft 1, S. 291.

144 Zit. nach Nössing, Der Zoll am Kuntersweg, S. 89.

145 Max Straganz, Zur Geschichte des Kuntersweges, in: *Neue Tiroler Stimmen*, Nr. 12, 16.1.1902, S. 1–3, hier S. 2.

146 Pfeifer, Spätmittelalterlicher Verkehrswegebau, S. 192.

147 Nössing, Der Zoll am Kuntersweg, S. 90.



Abbildung 3: Zollhaus in Kollmann

Kuntersweg samt Zollamt blieben bis 1829 im Besitz der Hoheitsverwaltung, welche immer wieder mit Widerständen der betroffenen Grundstückseigentümer gegen Wegverbreiterungen zu kämpfen hatte. In Kollmann steht das Zollhaus zwar noch heute, es ist mittlerweile aber eher unter dem Namen Schloss Friedburg bekannt und entspricht aufgrund zahlreicher Umbauten und Bränden nicht mehr dem ursprünglichen Bau von 1483. Der Kuntersweg blieb noch für einige Jahrhunderte eine wichtige Verkehrslinie durch das Eisacktal und wurde als bedeutende Zugangsstraße zum Brenner mehrfach ausgebaut. Mit der Errichtung der Eisenbahn im 19. Jahrhundert und der Autobahn im 20. Jahrhundert verlor der Weg aber seine Bedeutung als Handelsstraße und besteht heute nur mehr in Teilstücken als Wanderweg.¹⁴⁸

4. Fazit

Die vorliegende Bachelorarbeit hat gezeigt, dass Verkehr und Handel für das Transitland Tirol seit jeher von Bedeutung waren. Schon die Römer zogen auf ihrem Weg über die Alpen durch Tirol und benutzten sowohl die über den Reschenpass führende Via Claudia Augusta als auch den Weg durch das Eisacktal und über den Brennerpass. Nach dem Ende des weströmischen Reiches verfielen die Straßen allerdings zunehmend und der Pfad durch die Eisackschlucht war nicht mehr passierbar. Um den Brennerpass von Süden aus zu erreichen, mussten nun andere Routen gewählt werden, etwa der Umweg über den Ritten. Im Zuge der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur im 13. und 14. Jahrhundert entstand die Idee, auch die unzugängliche Eisackschlucht wieder zu erschließen und Tiroler Handelswege somit attraktiver zu gestalten.

148 Nössing, Der Zoll am Kuntersweg, S. 90–95; Mumelter, Der Kuntersweg, S. 21–25; Pfeifer, Spätmittelalterlicher Verkehrswegebau, S. 169.

1314 übertrug Heinrich, Herzog von Kärnten und Graf von Tirol und Görz, Heinrich und Katharina Kunter sowie deren Erben diese Aufgabe und sprach ihnen gleichzeitig bestimmte Rechte für das Lehen zu, wie etwa die im Voraus festgesetzten Zölle einnehmen zu dürfen. Katharina Kunter, die nach dem Tod ihres Mannes den nach ihnen benannten Kuntersweg weiterführte, bekam 1326 die Zolltarife aus dem Jahr 1314 vom Landesfürsten bestätigt und 1328 für den Weg den Status einer Landstraße verliehen. 1333 erhielten die Lehensinhaber zusätzlich ein Wegmonopol; es war nun per Strafe verboten einen Konkurrenzweg zum Kuntersweg zu errichten oder auch nur zu begehen. Die Erben des Ehepaar Kunter mussten das Lehen aufgrund von finanziellen Schwierigkeiten 1344 an den Hofmeister Friedrich Mautner verkaufen. Mautner behielt die Rechte am Weg aber für lediglich zwei Jahre und verpfändete während dieser Zeit auch einen Teil davon. 1346 kaufte der Bozner Bürger Arnold Jaudes die Rechte am gesamten Handelsweg und hob die Zollbestimmungen auf. Um die Erhaltungskosten für den Weg zu decken, gründete er im Jahr 1360 eine Stiftung aus Gütern, welche von seinem Neffen Arnold von Niederthor und dessen Nachkommen weiter verwaltet wurde. Erst als der Landesfürst Erzherzog Siegmund um 1480 den mittlerweile desolaten Weg übernahm und zu einer Fahrstraße ausbaute, wurde die Zollfreiheit 1484 wieder aufgehoben. Dieser Ausbau führte nun endgültig dazu, dass die Verkehrslinie durch das Eisacktal und der Brennerpass eine Vorrangstellung gegenüber dem Alternativweg über den Reschenpass erreichten.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Frage, welche Bedeutung der Kuntersweg für das Transitland Tirol hatte und welchen Veränderungen der Weg zwischen seiner ersten urkundlichen Erwähnung 1314 und der Aufhebung der Zollfreiheit durch den Landesfürsten Siegmund 1484 unterlag, zumindest überblicksweise beantwortet werden konnte. Die eingehende Beschäftigung mit dem Thema hat unter Berücksichtigung der Lehensurkunde von 1314 und der Abrechnungsurkunde von 1391 gezeigt, dass die eingangs aufgestellte These zumindest zum Teil verifiziert werden kann. So hatte der Kuntersweg als südliche Zugangsstraße zum Brennerpass eindeutig einen besonderen Stellenwert unter den Tiroler Handelswegen inne, dies verdeutlichen etwa der Status einer Landstraße und die Verleihung des Wegmonopols. Auch die verhängten Zollbestimmungen, die regelmäßigen Kontrollen durch landesfürstliche Kommissionen sowie der schrittweise Ausbau des Weges zeigen seine wirtschaftliche Relevanz für Tirol. Entgegen früherer Annahmen konnte sich der Kuntersweg allerdings erst nach seinem Ausbau zur Fahrstraße in der 2. Hälfte des 15. Jahrhunderts endgültig gegenüber seinen Konkurrenzwegen durchsetzen.

5. Literatur und Quellen

Andermann, Kurt/Gallion, Nina (Hrsg.), *Weg und Steg. Aspekte des Verkehrswesens von der Spätantike bis zum Ende des Alten Reiches* (Kraichtaler Kolloquien 11), Ostfildern 2018.

Brandstätter, Klaus, *Verkehr und Handel*, in: Josef Riedmann (Hrsg.), *Eines Fürsten Traum – Meinhard II. Das Werden Tirols*, Tiroler Landesausstellung 1995, Schloß Tirol-Stift Stams-Dorf Tirol-Innsbruck 1995, S. 267–271.

Fontana, Josef/Haider, Peter W. (Hrsg.), *Die Geschichte des Landes Tirol. Von den Anfängen bis 1490*, Bozen 1985.

Frey, Martin, *Wege zu Macht und Wohlstand. Das Straßensystem der Römerzeit*, in: Kurt Andermann/Nina Gallion (Hrsg.), *Weg und Steg. Aspekte des Verkehrswesens von der Spätantike bis zum Ende des Alten Reiches* (Kraichtaler Kolloquien 11), Ostfildern 2018, S. 12–28.

Grabherr, Gerald, *Die Via Claudia Augusta in Nordtirol. Die Überwindung von Pässen und Steilstufen*, in: Rainer Loose (Hrsg.), *Von der Via Claudia Augusta zum Oberen Weg. Lehen an Etsch und Inn. Westtirol und angrenzende Räume von der Vorzeit bis heute* (Schlern-Schriften 334), Innsbruck 2005, S. 51–66.

Ders., *Die Via Claudia Augusta – Methode, Verlauf, Funde*, in: Elisabeth Walde/Gerald Grabherr (Hrsg.), *Via Claudia Augusta und Römerstraßenforschung im östlichen Alpenraum* (IKARUS 1), Innsbruck 2006, S. 35–336.

Haidacher, Christoph, *Verkehr am Oberen Weg im Mittelalter*, in: Rainer Loose (Hrsg.), *Von der Via Claudia Augusta zum Oberen Weg. Lehen an Etsch und Inn. Westtirol und angrenzende Räume von der Vorzeit bis heute* (Schlern-Schriften 334), Innsbruck 2005, S. 67–86.

Hassinger, Herbert, *Der Verkehr über Brenner und Reschen vom Ende des 13. bis in die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts*, in: Ernst Troger/Georg Zwanowetz (Hrsg.), *Neue Beiträge zur geschichtlichen Landeskunde Tirols. Festschrift für Univ.-Prof. Dr. Franz Huter anlässlich der Vollendung des 70. Lebensjahres* (Tiroler Wirtschaftsstudien 26), Innsbruck-München 1969, S. 137–194.

Hörmann, Julia, *Die „Kuntersweg-Urkunden“ – Eine Quellenübersicht*, in: *Tiroler Heimat* 67 (2003), S. 49–61.

Kogler, Ferdinand, *Übersicht über das Münzwesen Tirols bis zum Ausgang des Mittelalters*, in: *FinanzArchiv* 19 (1902), Heft 2, S. 133–135.

Loose, Rainer (Hrsg.), *Von der Via Claudia Augusta zum Oberen Weg. Lehen an Etsch und Inn. Westtirol und angrenzende Räume von der Vorzeit bis heute* (Schlern-Schriften 334), Innsbruck 2005.

Mahlknecht, Bruno, *Bozen durch die Jahrhunderte*, Bd. 4, Bozen 2007.

- Maurer, Fritz, Zur Geschichte des Kuntersweges, in: *Der Schlern* 39 (1965), Heft 1, S. 291.
- Mittermaier, Karl, Arnold Jaudes und der Kuntersweg, in: *Der Schlern* 57 (1983), Heft 5, S. 22–23.
- Mumelter, Norbert, Der Kuntersweg. Die Überwindung der Eisackschlucht „zwischen Botzen und Trostperch“, Karneid-Bozen 1984.
- Nössing, Josef, Der Zoll am Kuntersweg, in: *Der Schlern* 60 (1986), Heft 1/2, S. 88–95.
- Oster, Uwe A. (Hrsg.), Wege über die Alpen. Von der Frühzeit bis heute, Darmstadt 2006.
- Ders., Der Brenner, in: ders. (Hrsg.), Wege über die Alpen. Von der Frühzeit bis heute, Darmstadt 2006, S. 46–49.
- Ders., Kaiser und Kaufleute, Päpste und Pilger. Alpenüberquerungen im Mittelalter, in: ders. (Hrsg.), Wege über die Alpen. Von der Frühzeit bis heute, Darmstadt 2006, S. 57–86.
- Pfeifer, Gustav, Spätmittelalterlicher Verkehrswegebau in den Südalpen. Der Kuntersweg im unteren Eisacktal, in: Kurt Andermann/Nina Gallion (Hrsg.), Weg und Steg. Aspekte des Verkehrswesens von der Spätantike bis zum Ende des Alten Reiches (Kraichtaler Kolloquien 11), Ostfildern 2018, S. 169–194.
- Pöll, Johannes, Der römische Meilenstein von Nauders, in: Elisabeth Walde/Gerald Grabherr (Hrsg.), Via Claudia Augusta und Römerstraßenforschung im östlichen Alpenraum (IKARUS 1), Innsbruck 2006, S. 337–360.
- Rachewiltz, Siegfried de/Riedmann, Josef (Hrsg.), Kommunikation und Mobilität im Mittelalter. Begegnungen zwischen dem Süden und der Mitte Europas (11.–14. Jahrhundert), Sigmaringen 1995.
- Riedmann, Josef, Mittelalter, in: Josef Fontana/Peter W. Haider (Hrsg.), Die Geschichte des Landes Tirol. Von den Anfängen bis 1490, Bozen 1985, S. 265–661.
- Ders. (Hrsg.), Eines Fürsten Traum – Meinhard II. Das Werden Tirols, Tiroler Landesausstellung 1995, Schloß Tirol-Stift Stams-Dorf Tirol-Innsbruck 1995.
- Ders., Verkehrswege, Verkehrsmittel, in: Siegfried de Rachewiltz/Josef Riedmann (Hrsg.), Kommunikation und Mobilität im Mittelalter. Begegnungen zwischen dem Süden und der Mitte Europas (11.–14. Jahrhundert), Sigmaringen 1995, S. 61–76.
- Rodlow, Oskar Wanka Edler von, Die Brennerstraße im Alterthum und Mittelalter (Prager Studien aus dem Gebiete der Geschichtswissenschaft 7), Prag 1900.
- Schwinges, Rainer Christoph (Hrsg.), Straßen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter (Vorträge und Forschungen Konstanzer Arbeitskreis für mittelalterliche Geschichte 66), Ostfildern 2007.
- Stolz, Otto, Das mittelalterliche Zollwesen Tirols bis zur Erwerbung des Landes durch die Herzöge von Österreich (1363), in: *Archiv für österreichische Geschichte* 97 (1909), S. 539–806.

Ders., Verkehrsgeschichte der Brenner- und Reschenstraße, in: *Großdeutscher Verkehr* 36 (1942), Heft 11/12, S. 270–302.

Ders., Geschichte des Zollwesens, Verkehrs und Handels in Tirol und Vorarlberg von den Anfängen bis ins XX. Jahrhundert, Innsbruck 1953.

Straganz, Max, Zur Geschichte des Kuntersweges, in: *Neue Tiroler Stimmen*, Nr. 9, 13.1.1902, S. 1–2.

Ders., Zur Geschichte des Kuntersweges, in: *Neue Tiroler Stimmen*, Nr. 11, 15.1.1902, S. 1–2.

Ders., Zur Geschichte des Kuntersweges, in: *Neue Tiroler Stimmen*, Nr. 12, 16.1.1902, S. 1–3.

Südtiroler Landesarchiv, Archiv Staffler, v. 24.

Szabó, Thomas, Die Straßen in Deutschland und Italien im Mittelalter, in: Rainer Christoph Schwinges (Hrsg.), *Straßen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter (Vorträge und Forschungen Konstanzer Arbeitskreis für mittelalterliche Geschichte 66)*, Ostfildern 2007, S. 71–118.

Tiroler Landesarchiv, Codex 18, fol. 82.

Tiroler Landesarchiv, Urkunden II 458.

Torrgler, Armin/Hofer, Florian, Eine Burg für Aufsteiger, Landesherren und Fürsten. Aus der Besitzergeschichte von Schloss Runkelstein, in: *Die Bilderburg Runkelstein. Erhaltenes, Verlorenes und Wiederentdecktes (Runkelsteiner Schriften zur Kulturgeschichte 12)*, Bozen 2018, S. 11–45.

Troger, Ernst/Zwanowetz, Georg (Hrsg.), *Neue Beiträge zur geschichtlichen Landeskunde Tirols. Festschrift für Univ.-Prof. Dr. Franz Huter anlässlich der Vollendung des 70. Lebensjahres (Tiroler Wirtschaftsstudien 26)*, Innsbruck-München 1969.

Vogtherr, Thomas, *Einführung in die Urkundenlehre*, Stuttgart 2017².

Walde, Elisabeth/Grabherr, Gerald (Hrsg.), *Via Claudia Augusta und Römerstraßenforschung im östlichen Alpenraum (IKARUS 1)*, Innsbruck 2006.

Widmoser, Eduard, *Südtirol A–Z*, Bd. 3, Innsbruck-München 1988.

6. Abbildungen

Abbildung 1: Überblick mittelalterliche Verkehrswege in Tirol, Hörmann, Julia, Kartenteil, in: Josef Riedmann (Hrsg.), Eines Fürsten Traum – Meinhard II. Das Werden Tirols, Tiroler Landesausstellung 1995, Schloß Tirol-Stift Stams-Dorf Tirol-Innsbruck 1995, S. 311, ©Tirol Atlas, Institut für Geographie, Universität Innsbruck.

Abbildung 2: Replikat eines römischen Meilensteins an der Via Claudia Augusta, ManfredK, „Partschins Römischer Meilenstein Replikat“, https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Partschins_Römischer_Meilenstein_Replikat.jpg, eingesehen 11.4.2022, CC BY-SA 3.0, (<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/legalcode>).

Abbildung 3: Zollhaus in Kollmann, Klaus Graf, „Raum Brixen 2013 006“, https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Raum_Brixen_2013_006.jpg, eingesehen 11.4.2022, CC BY-SA 3.0, (<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/legalcode>).

Verena Hechenblaikner ist Masterstudentin der Geschichtswissenschaften an der Universität Innsbruck und studentische Mitarbeiterin am Institut für Zeitgeschichte. Verena.Hechenblaikner@uibk.ac.at

Zitation dieses Beitrages

Verena Hechenblaikner, Kuntersweg – Der mittelalterliche Verkehrsweg zwischen Brenner und Bozen. Die Geschichte des Weges 1314–1484, in: *historia.scribere* 14 (2022), S. 109–134, <http://historia.scribere.at>, eingesehen 21.6.2022 (=aktuelles Datum).