

ARCHÄOLOGIE DER RÄUMLICHEN MOBILITÄT

Eine computergestützte Modellierung zirkulärer, überregionaler Beweglichkeit im östlichen Mitteleuropa des 11. Jahrhunderts

Von Donat Wehner

Im 11. Jahrhundert hatte die räumliche Mobilität von Personen, Gütern und Informationen einen bis dato in Ostmitteleuropa nie dagewesenen Stand erreicht. Die zunehmende Verkehrsnotwendigkeit ergab sich aus einem Set unterschiedlicher Faktoren. Die Herausbildung einer Vielzahl von Burgstädten und die „Bevölkerungsexplosion“ um die Jahrtausendwende sind ebenso zu nennen wie ein flächendeckender ökonomischer Aufschwung bei einer gestiegenen Nachfrage nach handwerklichen Erzeugnissen. Als direkter Ausdruck des epochalen Wandels im Ausmaß der überregionalen Verflechtungen darf der eklatante Zuwachs an nachgewiesenen Verkehrsmitteln und -bauten gelten.

Die Frage nach räumlicher Mobilität ist für die Frühgeschichte konzeptionell und empirisch bislang nur fragmentarisch aufgegriffen worden. Bisherige Ansätze rekurrieren vor allem auf hypothetische Entwürfe von Wegenetzen und Routenkarten, die sich aus der Verbindung einzelner bekannter Stationen und/oder der Verbreitung von Fremdgut und Edelmetalldepots herleiten. Derartige Ansätze sind nicht nur mit starken Unsicherheiten belastet, sondern darüber hinaus sehr subjektiv. Auch liegen keine verlässlichen Studien zur Intensität der räumlichen Mobilität vor.

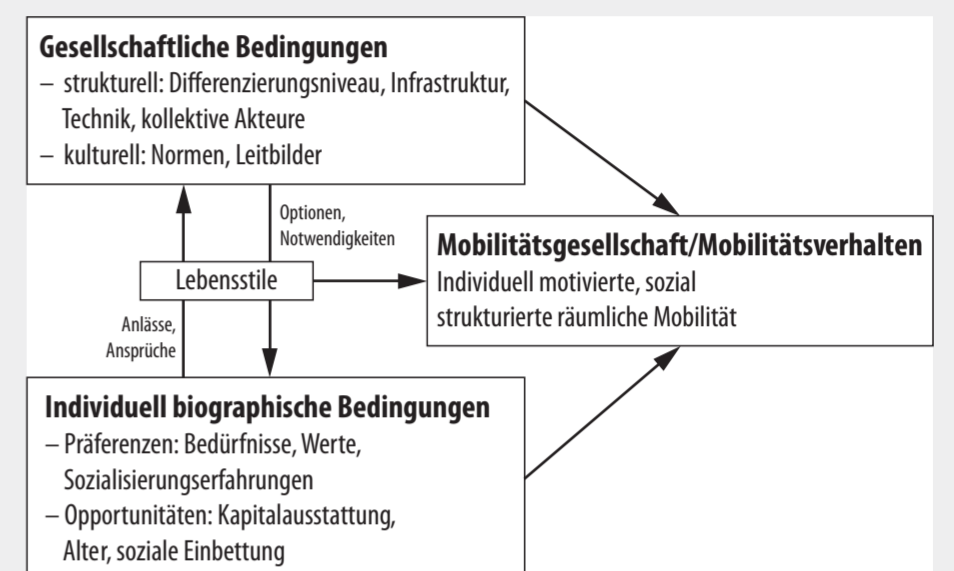
Diesem Forschungsdesiderat soll Abhilfe geleistet werden. Im Fokus der Studie stehen:

1 Die **Anlässe** und damit die Motivation für **räumliche Mobilität**. Es gilt die Bewegung erzwingenden, ermöglichen-

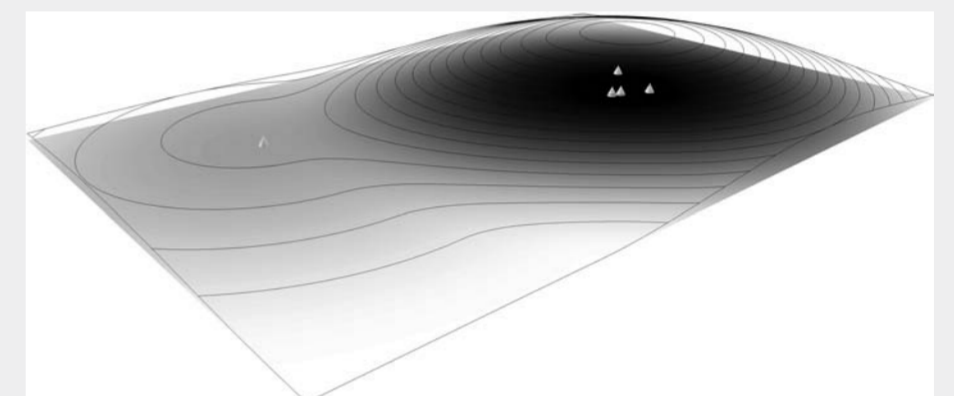
den und beeinflussenden Faktoren herauszuarbeiten.

- 2 Die **Umstände der räumlichen Mobilität** in ihrer Komplexität – womit waren die Menschen während einer Reise konfrontiert?
- 3 Beide Themenkomplexe fungieren zugleich als Quellgrundlage, Kulisse und Korrektiv der **computergestützten Modellierung der überregionalen Netzwerke**, ihrer Interaktionsknoten und gewichteten Relationen. Als Forschungsmittel dienen insbesondere Adaptionen und Modifikationen der Least Cost Path Analyse (LCP) und der Kernel bzw. Line Density Schätzung (KDE/LDE), wobei vielmehr soziokulturelle Bedingungen als „herkömmliche“ physich-funktionale Ansätze die Parameter und die Entwicklung der mathematisch-statistischen Verfahren determinieren.

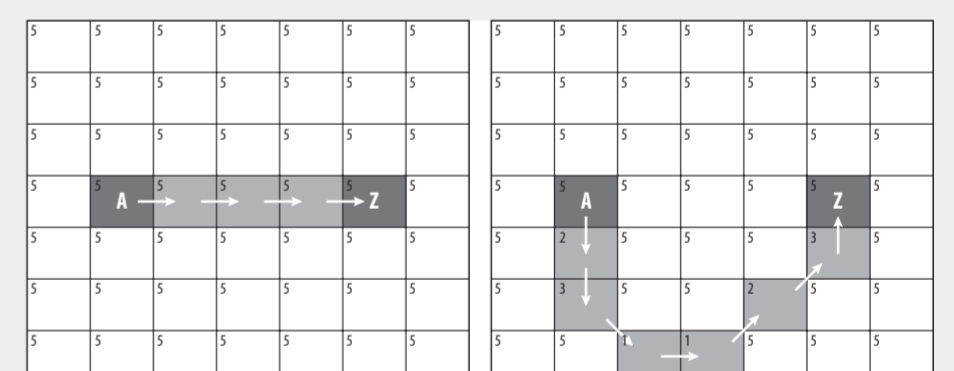
- Surface-Evans/White 2012: S. L. Surface-Evans/D. A. White, An Introduction to the Least Cost Analysis of Social Landscapes. In: D. A. White/S. L. Surface-Evans (Hrsg.), Least Cost Analysis of Social Landscapes. Archaeological Case Studies (Salt Lake City 2012) 1–7.
- Tully/Baier 2006: C. J. Tully/D. Baier, Mobiler Alltag. Mobilität zwischen Option und Zwang – Vom Zusammenspiel biographischer Motive und sozialer Vorgaben (Wiesbaden 2006).
- Wehner 2012: D. Wehner, Das Land Stodor. Eine Studie zu Struktur und Wandel der slawenzeitlichen Siedlungsräume im Havelland und in der nördlichen Zauche. Materialien zur Archäologie in Brandenburg 5 (Rahden/Westf. 2012).



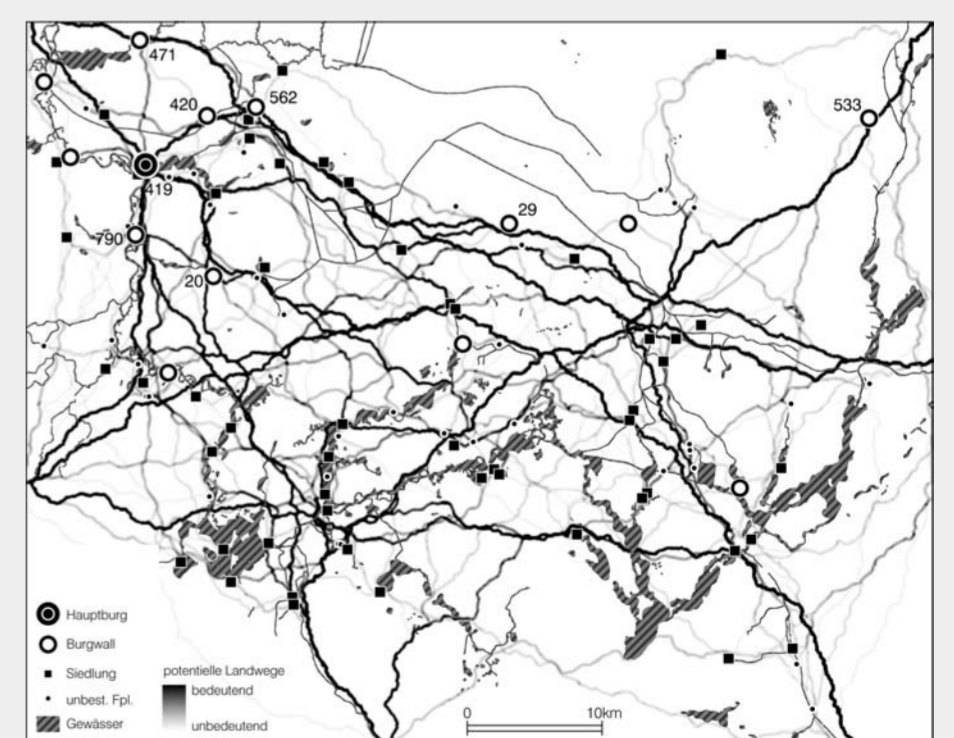
Das Bedingungsgefüge der Mobilität (nach TULLY/BAIER 2006, 86, Abb. 11).



Die Kernel Density Schätzung von archäologischen Interaktionszeitern als Methode zur Evaluierung von Interaktionsknoten (Wehner).



Das Prinzip der Least Cost Path Analyse zur Ermittlung optimaler Routen bzw. Interaktionskorridore (s. SURFACE-EVANS/WHITE 2012, 3 Abb. 1).



Das Prinzip der Line Density Schätzung zur Gewichtung/Bedeutungsevaluation von Routen (Bsp. aus WEHNER 2012, 102 Abb. 75).

Dr. Donat Wehner
E-Mail: donat.wehner@ufg.uni-kiel.de