

# Alle Wege führen nach ... Breisach!

## Das römische und mittelalterliche Verkehrssystem zwischen Rhein und Tuniberg

### Methodische Überlegungen zwischen Archäologie und Geschichte

LARS BLÖCK UND ERIK BECK

Straßen und Verkehrswege waren durch die Zeiten hinweg und sind noch immer grundlegende Landmarken, grundlegendes Gliederungselement des Raumes sowie Mittel zur Raumerfassung, wichtiges Herrschaftsinstrument und Einnahmequelle. Dies bildet sich in der römischen<sup>1</sup> Antike etwa anhand der recht geradlinig geschnittenen Trassenführungen ab, die im Fall von *viae publicae* mit staatlichen Service- und Unterkunftsstationen ausgestattet, die Landschaft durchschnitten und dem Reisenden über Distanzsteine Entfernungen zum nächsten *caput viae* anzeigten. Die Multifunktionalität der römischen Straßen – als staatlich-militärische Verbindungslinien, Herrschaftszeichen sowie Instrument zur Herrschaftsfestigung und Kolonialisierung sowie als zivile Handels- und Reisewege – stellt ein verbindendes Element der ehemals zum römischen *Imperium Romanum* gehörigen Regionen dar.<sup>2</sup> Ihre Trassen zählen

- 
- 1 Begriffserklärung: Das Adjektiv „römisch“ wird hier und im Folgenden im Sinn von „auf dem Gebiet des Römischen Reichs gelegen“ bzw. „zum Römischen Reich gehörig“ verwendet, während das Adjektiv „römisch“ sich semantisch allein auf die zeitliche Ebene bezieht.
  - 2 Vgl. Heinz H. HERZIG, Probleme des römischen Straßenwesens. Untersuchungen zu Geschichte und Recht, in: Aufstieg und Niedergang der Römischen Welt II,1, Berlin/New York 1974, S. 593–648, hier S. 615–625; Leszek MROZEWICZ, *Via et Imperium*. Strassenbau und Herrschaft in römischer Welt, in: Siedlung und Verkehr im Römischen Reich. Römerstrassen zwischen Herrschaftssicherung und Landschaftsprägung [Akten des Kolloquiums zu Ehren von Prof. H. E. Herzig, Bern 28.–29. Juni 2001], hg. von Regula FREI-STOLBA, Bern 2004, S. 345–359. Siehe hierzu auch die Dissertation von Erin Gibson, die mit Hilfe eines innovativen Ansatzes nach den verschiedenen Funktionsdimensionen von Straßen im Zuge der Herrschaftsetablierung römischer und britischer Kolonialherrschaft über Zypern fragt: Erin Shawneine Leigh GIBSON, *Negotiating space. Routes of communication in Roman to British Colonial Cyprus*, Glasgow Univ.-Diss 2005. Einsehbar unter <http://theses.gla.ac.uk/271/> (Stand: 1. 4. 2014). Darin kommt sie zu der Einschätzung, dass „the importance of roads and paths goes beyond the places they may or may not connect or intersect. Instead, roads and paths are products of daily practices that reaffirm, redefine and reproduce social and cultural relations“. Vgl. ebd., S. 3. Dazu und zu herrschaftsfestigenden Aspekten des Straßenbaus vgl. auch Holger SONNABEND, Römerstraßen als Element von Herrschaft und infrastruktureller Erschließung erobelter Räume, in: *Alle Wege führen nach Rom ... Internationales Römerstraßenkolloquium Bonn*, hg. von Dirk BACHMANN (Materialien zur Bodendenkmalpflege im Rheinland 16), Pulheim 2004, S. 243–248.

neben den steinernen römischen Wohn- und Monumentalbauten zu den lange Zeit überdauernden Überbleibseln römischer Kultur, nicht nur im Mittelmeerraum, sondern auch in den ehemals römisch beherrschten Gebieten der gallischen und germanischen Provinzen.<sup>3</sup>

Römische Trassen können dabei noch heute bestimmend für die Verlaufsrichtung aktueller Straßen sein, mittlerweile zu Feldwegen herabgesunken oder als Gewinn- und Feldbegrenzungen, bewachsen mit Hecken, in der Landschaft von ihrer einstigen Anlage zeugen oder aber auch gänzlich aus dem Landschaftsbild verschwunden und nur noch im Luftbild oder in LIDAR-Laserscans erkennbar sein.<sup>4</sup> Arnold Esch hat insbesondere für Italien und die nähere Umgebung Roms mit zwei Monographien beeindruckende Studien zu Weiterleben und Abbrechen römischer Verkehrswege im mittelalterlichen Italien vorgelegt.<sup>5</sup> Abhängig von der Ortskontinuität von Siedlungen und der Bedeutungskontinuität von größeren End- und Zielpunkten sowie der Stetigkeit oder Verlagerung von Handels- und Verkehrsströmen stellte sich heraus, ob einer ursprünglich römischen Trasse auch noch im Mittelalter eine Funktion oder größere Bedeutung zukam.<sup>6</sup>

- 
- 3 Zur langen Überlebensdauer römischer Besiedlungsreste innerhalb der Landschaft nördlich der Alpen vgl. zusammenfassend Lukas CLEMENS, *Tempore Romanorum constructa*. Zur Nutzung und Wahrnehmung antiker Überreste nördlich der Alpen während des Mittelalters (Monographien zur Geschichte des Mittelalters 50), Stuttgart 2003. Für den Oberrhein vgl. künftig Erik BECK, *Mittelalterliche Wahrnehmung und Nutzung antiker und frühgeschichtlicher Überreste im Landschaftsbild des Oberrheins unter besonderer Berücksichtigung der Burgen*, Diss. phil., Freiburg i. Br. 2015. Bis dahin vgl. DERS., *Deinde ad munimen Romani exercitus castella in circuitu munivit*. Zur Wahrnehmung und Funktion römischer Überreste am Oberrhein, in: *Antike im Mittelalter. Fortleben, Nachwirken, Wahrnehmung*. 25 Jahre Forschungsverbund „Archäologie und Geschichte des ersten Jahrtausends in Südwestdeutschland“, hg. von Sebastian BRATHER u. a. (Archäologie und Geschichte. Freiburger Forschungen zum ersten Jahrtausend in Südwestdeutschland 21), Ostfildern 2014, S. 329–354; DERS., *Wahrnehmung und Funktion römischer Überreste im mittelalterlichen Elsass*, in: *Neue Forschungen zur elsässischen Geschichte im Mittelalter* [Wissenschaftliche Tagung 8.–9. Oktober 2009 an der Albert-Ludwigs-Universität Freiburg], hg. von Laurence BUCHHOLZER-RÉMY u. a. (Forschungen zur oberrheinischen Landesgeschichte 56), Freiburg i. Br. 2012, S. 25–51.
- 4 Zur Methode des Nachweises von Altstraßen in der Landschaft u. a. aufgrund von Luftbildern und Laserscans vgl. zuletzt Peter HAUPT, *Methodisches zur archäologischen Datierung vorgeschichtlicher bis neuzeitlicher Straßen und Wege*, in: *Palatinatus Illustrandus*. Festschrift für Helmut Bernhard zum 65. Geburtstag, hg. von Andrea ZEEB-LANZ und Reinhard STUPPERICH (Mentor 5), Wiesbaden u. a. 2013, S. 39–46; vgl. auch Klaus GREWE, *Alle Wege führen nach Rom – Römerstraßen im Rheinland und anderswo*, in: BACHMANN (Hg.) (wie Anm. 2), S. 9–42, hier S. 25–40, jeweils mit weiterführender Literatur.
- 5 Arnold ESCH, *Zwischen Antike und Mittelalter. Der Verfall des römischen Straßensystems in Mittelitalien und die Via Amerina*. Mit Hinweisen zur Begehung im Gelände, München 2011; DERS., *Römische Straßen in ihrer Landschaft. Das Nachleben antiker Straßen in Rom*. Mit Hinweisen zur Begehung im Gelände (Zaberns Bildbände zur Archäologie, Sonderhefte der antiken Welt), Mainz 1997.
- 6 Die Beobachtungen zur römischen Straße zwischen Köln und Rimbürg, die bis nach Boulogne-sur-Mer weiterführte, zeigten, dass östlich von Jülich große Teile der Trasse auch heute noch als Straße genutzt werden, während sie westlich von Jülich weitgehend aus dem Landschaftsbild verschwunden ist und sie dort nur noch in kleineren Teilabschnitten als Feldweg oder Ortsstraßen im Gelände erhalten blieb. Dies bringt die Forschung mit der Verlagerung von Verkehrsströmen in Verbindung. Vgl. Nora ANDRIKOPOULOU-STRACK, *Die Römerstraße Köln–Boulogne*

Auch im weiteren Umfeld des Untersuchungsgebiets des Oberrheingrabens wurden von der Forschung ähnliche Beobachtungen gemacht.<sup>7</sup> So konnte der Trierer Historiker Friedhelm Burgard durch die Korrelierung bekannter römischer Straßen mit den Nennungen von Frondiensten und Abgabepflichten des so genannten *Liber annallium iurium archiepiscopi et ecclesie Treverensis* im weiteren Trierer Umland eine Funktionskontinuität wichtiger römischer Verkehrsstraßen während des 13. Jahrhunderts aufzeigen.<sup>8</sup> Der *Liber annallium iurium* aus der Zeit um 1215/1220 verzeichnet dabei Besitztitel und Rechte der Trierer Erzbischöfe, unter denen auch ein *officium dolabri* – ein Bauamt – aufgeführt wird<sup>9</sup> (Abb. 1).

Die Höfe beziehungsweise die Arbeitspflichtigen, die innerhalb dieser Rubrik genannt werden und deren Abgaben und/oder Fronpflichten sich in vielen Fällen dem Straßenunterhalt beziehungsweise dem Nachrichtenwesen zuordnen lassen, liegen beinahe alle an bedeutenden römischen Verkehrswegen, wobei sich eine Häufung an den Ausfallstraßen Triers erkennen lässt (Abb. 1).

---

sur-Mer im Rheinland. Von Köln bis Rimbürg, in: BACHMANN (Hg.) (wie Anm. 2), S. 163–174, hier S. 163.

- 7 Zur Via Claudia Augusta, von der weite Streckenabschnitte im Alpenvorland im Mittelalter und bis in die Frühe Neuzeit hinein genutzt wurden, vgl. Gerald GRABHERR, Methodische Ansätze der Römerstraßenforschung im Alpenraum am Beispiel der *Via Claudia Augusta*, in: BACHMANN (Hg.) (wie Anm. 2), S. 117–130, hier S. 117–119 mit Abb. 2.
- 8 Vgl. dazu Friedhelm BURGARD, Grundherrschaft und Burgenpolitik im Spiegel mittelalterlicher Verkehrswege, in: Auf den Römerstraßen ins Mittelalter. Beiträge zur Verkehrsgeschichte zwischen Maas und Rhein von der Spätantike bis ins 19. Jahrhundert, hg. von Friedhelm BURGARD und Alfred HAVERKAMP (Trierer Historische Forschungen 30), Mainz 1997, S. 353–380. Vgl. zur Rolle der römerzeitlichen Straßen für den Burgenbau der Eifel-Hunsrück-Region während des Hochmittelalters auch Erik BECK, Hochmittelalterliche Burganlagen im Trierer Land. Mit besonderer Berücksichtigung der antiken Vorgängerbesiedlung und Infrastruktur, in: Trierer Zeitschrift für Geschichte und Kunst des Trierer Landes und seiner Nachbargebiete 69/70 (2006/2007), S. 233–296, hier bes. S. 249–257, und DERS., Vogtei und Burg im Hohen Mittelalter. Überlegungen zu den Burgen Bomgogen, Neuerburg und Schura bei Wittlich, in: Burgen und Befestigungen in der Eifel. Von der Antike bis ins 20. Jahrhundert [Akten der 8. wissenschaftlichen Tagung in Oberfell an der Mosel], hg. von Olaf WAGENER, Petersberg 2013, S. 44–73; DERS., *Castrum forte* [...], *quod abest tria milia nobis, nomine Butolicum* – Wo lag das *castrum Butolicum* der *Gesta Alberonis*?, in: Burgen im Hunsrück. Eine Burgenlandschaft im Fluss der Zeiten [Akten der 6. wissenschaftlichen Tagung in Oberfell an der Mosel], hg. von Olaf WAGENER, Petersberg 2011, S. 23–42. – Sehr differenziert zum Komplex Burg und Straße zuletzt: Thomas KÜHTREIBER, Straße und Burg. Anmerkungen zu einem vielschichtigen Verhältnis, in: Die Vielschichtigkeit der Straße. Kontinuität und Wandel im Mittelalter und der frühen Neuzeit [Internationales Round-Table-Gespräch, Krems an der Donau, 29. November–1. Dezember 2007], hg. von Kornelia HOLZNER-TOBISCH (Veröffentlichungen des Instituts für Realienkunde des Mittelalters und der Frühen Neuzeit 22 = Sitzungsberichte Österreichische Akademie der Wissenschaften, Philosophisch-Historische Klasse 826), Wien 2012, S. 263–302.
- 9 Edition: *Liber annallium iurium archiepiscopi et ecclesie Treverensis*, in: Urkundenbuch zur Geschichte der jetzt die Preussischen Provinzen Coblenz und Trier bildenden mittelrheinischen Territorien, bearb. von Heinrich BEYER, Leopold von ELTESTER und Adam GOERZ, Bd. 2: Vom Jahre 1169 bis 1212, Koblenz 1865, Nr. 15, S. 391–428. – Zur Quelle vgl. Albert LENNARZ, Der Territorialstaat des Erzbischofs von Trier um 1220 nach dem „*Liber annallium iurium archiepiscopi et ecclesie Treverensis*“, in: Annalen des Historischen Vereins für den Niederrhein 69 (1900), S. 1–90; DERS., Die Entstehungszeit des *Liber annallium iurium archiepiscopi et ecclesie Treverensis*, in: Trierisches Archiv 18/19 (1919), S. 1–58.



Abb. 1 Karte der im Trierer *Liber annalium iurium* aus dem frühen 13. Jahrhundert in Zusammenhang mit dem *officium dolabri* genannten Orte und der römischen Verkehrsstrassen im Trierer Land. Deutlich wird die Beziehung der Orte zu jenen Verkehrswegen (Karte: Erik Beck).

Daneben konnte Gerold Bönnen für das Toulser Umland mit seinen bedeutenden Verkehrswegen konstatieren: „Insgesamt läßt sich der aus der Spätantike vielfältig nachwirkende, erhebliche Stellenwert der Nord-Süd-Achse in Gestalt der geographisch vorgeprägten, mit einiger Wahrscheinlichkeit bereits vorrömischen Straßen-trasse festhalten, dies jedoch weniger im Sinne einer – quellenmäßig zu wenig abgesicherten – kontinuierlich benutzten Straße als vielmehr als dauerhaft raumprägende Entwicklungs- und Orientierungsachse des Umlandes.“<sup>10</sup>

Für Lothringen und das Trierer Umland konnten in den letzten Jahrzehnten also Nachweise für die Nachwirkung römischer Fernverkehrswege bis weit in das Mittelalter beigebracht werden – für zahlreiche andere Regionen gilt dies in ähnlicher Weise auch.<sup>11</sup> Einige Trassenführungen der römischen Antike überdauerten das Ende der

10 Gerold BÖNNEN, Antike Kontinuität und mittelalterliche Neuansätze im Verkehrsgefüge des weiteren Toulser Umlandes, in: BURGARD/HAVERKAMP (Hg.) (wie Anm. 8), S. 319–351, hier S. 350.

11 Vgl. etwa Magdolna SZILÁGYI, The Perception of Roman Roads in Medieval Hungary, in: HOLZNER-TOBISCH (Hg.) (wie Anm. 8), S. 147–172; Oana TODA, Reutilizarea medievală a drumurilor romane în Transilvania și Banat [The Medieval Reutilization of The Roman Roads in Transylvania and Banat], in: Buletinul Cercurilor Stiintifice Studentesti. Arheologie – Istorie 13 (2007), S. 79–87; Ingrid Heike RINGEL, Kontinuität und Wandel. Die Bündner Pässe Julier und Septimer

römischen Besiedlung und führten – um hier den Titel eines Standardwerkes zu zitieren – gleichsam auf den „Römerstraßen ins Mittelalter“, tradierten also etablierte Verbindungen und Raumstrukturen in die folgenden Jahrhunderte.<sup>12</sup>

Aufschlussreich für die Frage der herrschaftspolitischen und verkehrspolitischen Funktionen von römischen Verbindungen während des frühen Mittelalters ist hierbei die Vita des ersten Abts des columbanisch geprägten Klosters Münstergranfelden (Moutiergrandvalle) im Berner Jura.<sup>13</sup> In der *Vita Germani abbatis Grandivallensis* aus dem 7. Jahrhundert wird berichtet, der Abt Waldebert von Luxeuil habe wegen der großen Zahl an Mönchen dort eine neue Klostergründung im Sinn gehabt. Dazu habe er sich mit dem elsässischen Herzog Gundoin, der entscheidenden Einfluss auf die Ortswahl hatte, über eine Neugründung geeinigt. Diese wurde daraufhin in Münstergranfelden vorgenommen und Germanus, Spross einer Familie des Trierer Senatorenadels, wurde von Waldebert als Abt der Gründung eingesetzt. Seine größte Leistung, so rühmt die Vita, habe darin bestanden, die Straße, die zum Kloster führte, freizumachen.<sup>14</sup> Bei dieser Straße, die Abt Germanus wieder herstellen ließ, handelte es sich um die antike Straße, die von Basel nach Biel verlief und künstlich durch den bekannten Felsenbogen der Pierre Pertuis führte.<sup>15</sup> Noch heute kündigt eine in den Fels geschlagene Inschrift von der Erbauung der Straße und des Bogens während der römischen Zeit.<sup>16</sup> Die Straße war im 7. Jahrhundert offensichtlich unpassierbar geworden, wes-

---

von der Antike bis ins Mittelalter, in: BURGARD/HAVERKAMP (Hg.) (wie Anm. 8), S. 211–295; Pierre RACINE, Des routes romaines aux routes médiévales. L'exemple de Neufchâteau, in: ebd., S. 297–317.

12 BURGARD/HAVERKAMP (Hg.) (wie Anm. 8).

13 Vgl. *Vita Germani abbatis Grandivallensis*, in: *Passiones vitaeque sanctorum aevi Merovingici* (III), hg. von Bruno KRUSCH und Wilhelm LEVISON (MGH SS rer. Merov. 5), Hannover/Leipzig 1910, S. 25–40.

14 *Vita Germani abbatis Grandivallensis* (wie Anm. 13), S. 36f.: *Cermens itaque s. Germanus abba, quod difficilis esset introitus eorum, coepit saxorum dura manibus quatere, et valvae utraque parte vallis patuerunt et sunt iterantibus patefactae usque in hodiernum diem.* Vgl. dazu auch Karl WEBER, Die Formierung des Elsass im Regnum Francorum. Adel, Kirche und Königtum am Oberrhein in merowingischer und frühkarolingischer Zeit (Archäologie und Geschichte. Freiburger Forschungen zum ersten Jahrtausend in Südwestdeutschland 19), Ostfildern 2011, S. 83f.; Heinrich BÜTTNER, Geschichte des Elsaß, 1: Politische Geschichte des Landes von der Landnahmezeit bis zum Tode Ottos III. und ausgewählte Beiträge zur Geschichte des Elsaß im Früh- und Hochmittelalter, hg. von Traute ENDEMANN, Sigmaringen 1991, S. 60ff.; DERS., Studien zur Geschichte von Moutier-Grandval und St. Ursanne, in: *Zeitschrift für Schweizerische Kirchengeschichte* 58 (1964), S. 9–34 [= Festschrift Oskar Vasella. Wieder abgedruckt in: DERS., *Geschichte des Elsaß, 1* und ausgewählte Beiträge, S. 314–332, hier S. 314f.]; Michael BORGOLTE, Die Geschichte der Grafengewalt im Elsass von Dagobert I. bis Otto dem Großen, in: *Zeitschrift für die Geschichte des Oberrheins* 131 (1983), S. 3–54, hier S. 8.

15 Zur römischen Trasse vgl. Christophe GERBER, La route romaine transjurane de Pierre Pertuis. Recherches sur le tracé romain entre le Plateau suisse et les bassins du Doubs et du Rhin (Editions scolaires du Canton de Berne), Bern 1997 und Hans-Ulrich SCHIEDT, Guy SCHNEIDER und Heinz E. HERZIG, Historische Straßen- und Wegforschung in der Schweiz, in: *Straßen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter*, hg. von Rainer Christoph SCHWINGES (Vorträge und Forschungen 66), Ostfildern 2007, S. 119–160, hier S. 148–150; GREWE (wie Anm. 4), S. 13f. mit Abb. 6.

16 CIL XIII, 5166. – Zur Inschrift und deren fehlerhafter Lesung während des Mittelalters vgl. CLEMENS (wie Anm. 3), S. 415 mit Anm. 588 mit weiterführender Literatur.

wegen der elsässische Herzog gemeinsam mit dem Abt von Luxeuil ein Interesse daran hatte, diese Straße, die auch als Verbindungsweg zum St. Bernhard-Pass von größerer Bedeutung war, wieder herzustellen. Das geeignete Mittel dafür war offenbar die Ansiedlung eines Klosters, das die Nutzbarkeit der Straße ermöglichen und sie in Zukunft auch schützen sollte.<sup>17</sup>

Lässt sich also für die *Gallia Belgica* und die an die gallischen Provinzen angrenzenden Bereiche der *Germania Superior* beziehungsweise der *Germania Prima* und *Sequania* vielfach eine wie auch immer geartete Nachwirkung – ob nun als kontinuierliche Nutzung im Sinne einer Verkehrsstraße (Fernhandel, Regionalmärkte, Pilgerweg etc.) oder raumprägende Entwicklungs- und Orientierungsachse<sup>18</sup> – römischer Straßentrassen fassen beziehungsweise nahelegen, so stellt sich die Frage, wie im näheren Umfeld des Breisgaus mit solch überkommenen älteren Verkehrsachsen während des Mittelalters umgegangen wurde.

Für das Untersuchungsgebiet liegen keine ähnlich aussagekräftige Quellen wie für die eben genannten Regionen vor; zudem gilt der weitere Oberrheinraum als eine Region, der nur in reduziertem Maße ein Überdauern römisch-antiker Strukturen und Überreste bis in nachantike Zeit nachgesagt wird, lässt sich doch dort seit dem mittleren 3. Jahrhundert n. Chr., vor allem aber seit der Neueinrichtung einer Grenzzone am Rhein – der *ripa Rheni* – unter Kaiser Diokletian (284–305 n. Chr.) eine weitreichende Veränderung der Siedlungstopographie und -struktur, einhergehend mit dem langanhaltenden Wandel des Oberrheingebiets während der Spätantike und des frühen Mittelalters, feststellen.<sup>19</sup> Dadurch war dieser Raum – dies betrifft im Übrigen mitunter auch das linksrheinische Elsass und die Pfalz – während der Spätantike in deutlich anderer Prägung römisch geformt und durchdrungen als die eingangs angeführten Regionen in Innergallien und an der Mosel.

Doch auch hier war während der römischen Herrschaft ein regional bedeutsames Straßennetz angelegt worden, das in lokal differierendem Ausmaß noch während des hohen und späten Mittelalters den Raum zu prägen vermochte, Verkehrs-

17 BÜTTNER, Geschichte des Elsaß (wie Anm. 14), S. 61f.; DERS., Moutier Grandval (wie Anm. 14), S. 314f.

18 Arnold ESCH, Auf der Straße nach Italien. Alpenübergänge und Wege nach Rom zwischen Antike und Spätmittelalter. Methodische Beobachtungen zu den verfügbaren Quellengattungen, in: SCHWINGES (Hg.) (wie Anm. 15), S. 19–48.

19 Vgl. dazu Lars BLÖCK, Die römerzeitliche Besiedlung im rechten südlichen Oberrheingebiet (Forschungen und Berichte zur Archäologie in Baden-Württemberg 1), Esslingen 2016, S. 251–277; DERS., Die Siedlungs- und Verkehrstopographie an Hoch- und Oberrhein am Übergang zur Spätantike, in: BRATHER u. a. (Hg.) (wie Anm. 3), S. 249–285, hier S. 272–274, 284f. – Zu den Besiedlungsänderungen und damit einhergehend der Frage nach der Rolle der spätantiken Grenzverteidigung an der *ripa Rheni* vgl. zuletzt unter Einbeziehung neuer Aspekte auch Horst Wolfgang BÖHME, Hessen von der Spätantike bis zur Merowingerzeit, in: Berichte der Kommission für Archäologische Landesforschung in Hessen 12 (2012/2013), S. 79–134, hier bes. S. 79–85; Horst Wolfgang BÖHME, Die Bedeutung des Glaubergs im frühen Mittelalter, in: Berichte der Kommission für Archäologische Landesforschung in Hessen 12 (2012/2013), S. 135–150, hier bes. S. 143–145; Egon SCHALLMAYER, Der Bau einer Brücke über den Main bei Ginsheim-Gustavsburg unter Valentinian I. Fernstraßennutzung in der Spätantike und die Rolle der Germanen, in: ZEEBLANZ/STUPPERICH (Hg.) (wie Anm. 4), S. 201–214, bes. S. 210–212.

ströme leitete und ausschlaggebend für die nachrömische Siedlungstopographie sein konnte.<sup>20</sup>

Hinweise auf die mittelalterliche Weiternutzung römischer Straßen im Oberrheingraben lassen sich auch hier aus der schriftlichen Überlieferung entnehmen: Durch eine Urkunde aus dem Jahr 1143 gab der Straßburger Bischof Burkhard bekannt, dass die Äbtissin des bei Straßburg gelegenen Klosters Eschau mit seiner Erlaubnis zum Wohle der Pilger vor dem Ort ein Hospital gegründet habe und zwar *iuxta stratam Romanam*, also bei der Römerstraße.<sup>21</sup> Diese Benennung zeugt vom Bewusstsein des Alters und der Entstehungszeit der dortigen Straße, deren Benutzung zu jener Zeit sich durch das Pilgerhospital ergibt.<sup>22</sup> Der mögliche identitätsstiftende Charakter von Verkehrswegen resultiert beispielsweise aus der hochmittelalterlichen Benennung von Personen nach Straßen.<sup>23</sup> So wird im frühen 13. Jahrhundert ein dem Kloster Einsiedeln für Güter im breisgauischen Riegel Zinspflichtiger als *Berth[oldus] de Alta Strâta* bezeichnet, offensichtlich deshalb, weil er an der dortigen Hochstraße wohnhaft war.<sup>24</sup> *Alta Strâta* – also Hochstraße – ist ein häufiger Name für überregionale Verkehrswege; in jenen Gebieten, die durch römische Straßen erschlossen waren, ist die Benennung von Verkehrstrassen als Hochstraße ein Indiz für eine ursprünglich römische Anlage. Noch immer stellen allerdings die grenzüberschreitende Rekonstruktion vormoder-

- 
- 20 Vgl. dazu etwa die Anlage von spätantiken bzw. frühmittelalterlichen Siedlungen in Nachbarschaft und teils in direktem Bezug zu den Straßen- und Wegeverbindungen. Dazu etwa BLÖCK, Siedlungs- und Verkehrstopographie (wie Anm. 19), S. 280–285 mit Karte 6; Michael HOEPER, Alamannische Siedlungsgeschichte im Breisgau. Zur Entwicklung von Besiedlungsstrukturen im frühen Mittelalter (Freiburger Beiträge zur Archäologie und Geschichte der ersten Jahrtausends 6), Rahden 2001, S. 48–56 mit Abb. 13.
- 21 Stephan Alexander WÜRDTEWINE, *Nova subsidia diplomatica ad selecta juris ecclesiastici Germaniae et historiarum capita elucidanda*, 14 Bde., Heidelberg 1781–1792, hier Bd. 7, Nr. 49; Regesten der Bischöfe von Strassburg, bearb. von Hermann BLOCH, Paul WENTZCKE, Manfred KREBS und Alfred HESSEL, hg. von der Kommission zur Herausgabe Elsässischer Geschichtsquellen, 2 Bde., Innsbruck 1908–1928, hier Bd. 1, Nr. 500. – Zu römischen Befunden in Eschau, auch römischen Funden im Klosterbereich, vgl. Pascal FLOTTÉ und Matthieu FUCHS, *Carte archéologique de la Gaule*, Bd. 67/1: Bas-Rhin, S. 282–284. – Zum Kloster Eschau vgl. zuletzt: René BORNERT, *Abbaye Sainte-Sophie d'Eschau*, in: DERS., *Les monastères d'Alsace*, Bd. 3, Straßburg 2009, S. 353–418.
- 22 Vgl. Michel PAULY, *La distribution spatio-temporelle des hôpitaux entre Rhin et Meuse au Moyen Âge*, in: *Hôpitaux et maladreries au Moyen Âge. Espace et environnement [Actes du colloque international d'Amiens – Beauvais (22–24 novembre 2002)]*, hg. von Pascal MONTAUBIN (*Histoire médiévale et archéologie 17*), Amiens 2004, S. 189–200, hier S. 196, der die Lage von Hospitälern an römischen Altstraßen betont.
- 23 Vgl. zu diesem Aspekt zuletzt anhand städtischer Topographie und Namengebung: Gabriela SIGNORI, *Haus, Name und Memoria. Bürgerhäuser als Seelen- und Armenhäuser im ausgehenden Mittelalter*, in: *Häuser, Namen, Identitäten. Beiträge zur spätmittelalterlichen und frühneuzeitlichen Stadtgeschichte*, hg. von Karin CZAJA und Gabriela SIGNORI (*Spätmittelalterstudien 1*), Konstanz 2009, S. 81–92.
- 24 Vgl. *Ältestes Einkünfteurbar des Klosters Einsiedeln 1217–1222*, in: *Quellenwerk zur Entstehung der Schweizerischen Eidgenossenschaft*, Abt. 2,2, bearb. von Paul KLÄUI, Aarau 1943, S. 41. Vgl. Erik BECK/Lars BLÖCK, *Das spätantike Straßennetz im rechtsrheinischen Vorfeld von Breisach und seine mittelalterliche Nutzung im Spiegel der Flurnamen*, in: *Freiburger Universitätsblätter 175* (2007), S. 115–135, hier S. 123.

ner Verkehrsnetze am Oberrhein und insbesondere ihre Verortung in der Landschaft ein Desiderat der Forschung dar.

Zwar sind einzelne größere und überregionale Verbindungen zu erschließen, jedoch fehlt eine wissenschaftlichen Ansprüchen genügende, grenzüberschreitende und kartographische Erfassung von Altstraßen im Oberrheingebiet, sowohl für das Mittelalter, als auch in weiten Teilen für die römische Zeit.<sup>25</sup> Da es sich aufgrund der Forschungslage und aus methodischen Gründen vielfach schwierig gestaltet, der Frage nach der Rolle antiker Verkehrsinfrastruktur für das mittelalterliche Verkehrsnetz konkret nachzugehen,<sup>26</sup> soll im Folgenden der Versuch unternommen werden, die Strukturierung des Raumes durch Straßen in einem kleinen Ausschnitt zu beleuchten und dabei eine Methodik anzuwenden, welche die interdisziplinäre Zusammenarbeit zwischen Archäologen und Historikern erfordert und gewiss aufwendig ist, allerdings sehr brauchbare Ergebnisse liefert. Hierfür wurde das rechtsrheinische Vorfeld von Breisach, insbesondere die Region zwischen Tuniberg, Kaiserstuhl und Bad Krozingen, ausgewählt.

Für die mittelalterlichen Reisewege in diesem Raum sind keine Distanzsteine überliefert, so beeindruckende wie exzeptionelle Quellen wie etwa die antiken Itinerare (*Tabula Peutingeriana*, *Itinerarium Antonini*) lassen sich in dieser Form während des frühen und hohen Mittelalters nicht finden, und auch um den archäologischen Forschungsstand an mittelalterlichen Wegetrassen im Oberrheingebiet sieht es wenig erfreulich aus. Auch ein Bauamt, wie im Falle Triers, können wir hier nicht in dieser Form fassen. Wie also kann man mittelalterliche Verkehrswege und ihre Lage innerhalb der Landschaft rekonstruieren und somit auch die etwaige Übereinstimmung mittelalterlicher und römischer Wegetrassen am Oberrhein, also die etwaige Kontinuität raumprägender Verkehrsströme, erforschen? Im Folgenden soll dazu eine neue Methodik angewendet werden, um das mittelalterliche Wegenetz in seinem Verlauf am Beispiel des Vorfelds von Breisach zu rekonstruieren und mit den Erkenntnissen aus der provinzialrömischen Forschung zu korrelieren. Als Grundlage hierzu dienen die Freiburger Dissertation von Lars Blöck und die durch ihn erzielten Ergebnisse. Die folgenden Überlegungen gliedern sich dabei in zwei Teile, wobei zunächst die Ergebnisse der provinzialrömischen Straßenforschung für das Gebiet zwischen Breisach und dem Tuniberg beziehungsweise Bad Krozingen vorgestellt werden. Der zweite Teil widmet sich dem Versuch, anhand urbarieller Quellen des Spätmittelalters dort genannte Straßen und ihre Anstößergrundstücke innerhalb der jeweiligen Gemarkungen möglichst genau zu lokalisieren. Anhand dessen wird sich zeigen, dass die römische Verbindungsstraße zwischen Breisach und dem *vicus* von Bad Krozingen auch im Mittelalter zumindest in ihrem Trassenverlauf vorhanden war und auch genutzt wurde.

25 Zur römischen Verkehrstopographie im Breisgau sowie am Hochrhein vgl. jetzt BLÖCK, Besiedlung (wie Anm. 19), S. 181–201. – Zusammenfassend zum römischen Verkehrssystem im Elsass vgl. zuletzt die Ausführungen in Matthias HERRGOTT, *L'occupation humaine du territoire rauraque – partie française – à l'époque romaine*. Mémoire de Maîtrise Université Marc Bloch Strasbourg, 2 Bde., maschinenschriftlich, Straßburg 2004, Bd. 1, S. 24–36, und die knappen Angaben in FLOTTÉ/FUCHS (wie Anm. 21), S. 116 und S. 124–127; Muriel ZEHNER, *Carte archéologique de la Gaule. Le Haut-Rhin 68* (Pré-inventaire archéologique), Paris 1998, S. 66–69.

26 Zu den Methoden der Altstraßenforschung vgl. HAUPT (wie Anm. 4), passim, und das umfangreiche und breit angelegte Schweizer Forschungsprogramm „ViaStoria“ zu den Altstraßen auf dem Gebiet der heutigen Schweiz <http://www.viastoria.ch/> (Stand: 24. 09. 2014).

Die Erforschung von historischen Straßen hat in den vergangenen Jahren einen Aufschwung genommen,<sup>27</sup> nachdem zuvor, abgesehen von Studien zu einzelnen Straßen und Verkehrswegen, ihre Erforschung lange Zeit nicht im Fokus der historischen und archäologischen Forschung gestanden hat. So liegt mittlerweile aus archäologischer, kulturgeographischer und historischer Herangehensweise eine schier unüberblickbare Forschungsliteratur zu diesem facettenreichen Thema vor. Während der Fokus in der neueren Forschung insbesondere auf der Erforschung der Straßen unter kulturgeographischen, rechtsgeschichtlichen, herrschaftspolitischen und itinerarspezifischen Fragestellungen liegt, in denen etwa das überregionale Verkehrsnetz in unterschiedlichen Zeiten sowie die kultur- und mentalitätsgeschichtliche, wirtschaftliche und rechtsgeschichtliche Bedeutung der Straßen untersucht werden, beschäftigte sich die ältere Forschung unter anderem in besonderem Maße mit dem archäologischen und namengeschichtlichen Nachweis vormoderner Verkehrswege.<sup>28</sup> Es zeigt sich hier bereits die thematische und chronologische „Vielschichtigkeit der Straße“, um den Titel eines kürzlich erschienenen Sammelbandes zu zitieren.<sup>29</sup>

- 27 Vgl. etwa die folgenden Sammelbände mit ihren jeweiligen Beiträgen: Straßen von der Frühgeschichte bis in die Moderne. Verkehrswege – Kulturträger – Lebensraum [Akten des interdisziplinären Kolloquiums, Köln, Februar 2011], hg. von Thomas FISCHER (Schriften des Lehr- und Forschungszentrums für die Antiken Kulturen des Mittelmeerraumes – Centre for Mediterranean Cultures 10), Wiesbaden 2013; HOLZNER-TOBISCH (Hg.) (wie Anm. 8); Verkehrsgeschichte = Histoire des transports, hg. von Hans-Ulrich SCHIEDT u. a. (Schweizerische Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte 25), Zürich 2010; Die Welt der europäischen Straßen. Von der Antike bis in die frühe Neuzeit, hg. von Thomas SZABÓ, Köln u. a. 2009; SCHWINGES (Hg.) (wie Anm. 15).
- 28 Vgl. Brigitte BEYER, Römerstraßen in der Eifel und Hinweise der Flurnamen auf römische Relikte, in: BACHMANN (Hg.) (wie Anm. 2), S. 197–208; BURGARD/HAVERKAMP (Hg.) (wie Anm. 8); Ernst CHRISTMANN, Siedlungs- und Flurnamen der Pfalz als Geschichtsquelle, in: 6. Internationaler Kongress für Namenforschung [München, 24.–28. August 1958], hg. von Karl PUCHNER (Studia Onomastica Monacensia 4), 3 Bde., München 1961, hier Bd. 1, S. 224–236; DERS., Die Pfalz in der Germania Romana, in: Zeitschrift für Mundartforschung 33 (1966), S. 267–286, hier S. 283–286; GREWE (wie Anm. 4); Horst JÄGER, Geographische und historische Methoden der Altstraßenforschung, in: Die Erschließung des Alpenraumes für den Verkehr im Mittelalter und in der Frühen Neuzeit [Historikertagung in Irsee, 13.–15. September 1993], hg. von Erwin RIEDENAUER (Schriftenreihe der Arbeitsgemeinschaft Alpenländer N. F. 7, Berichte der Historikertagungen), Bozen 1996, S. 39–59, bes. S. 45–50; Georg LANDAU, Beiträge zur Geschichte der alten Heer- und Handelsstraßen in Deutschland. Eingeleitet von Willi Görich (Hessische Forschungen zur geschichtlichen Landes- und Volkskunde 1), Kassel/Basel 1958, S. 13–35; Franz Josef MONE, Urgeschichte des badischen Landes bis zu Ende des siebenten Jahrhunderts, 2 Bde., Karlsruhe 1845; Hans RAMGE, Beobachtungen zu galloromanischen Spuren in südhessischen Flurnamen, in: Sprachgeschichte. Dialektologie. Onomastik. Volkskunde. Wolfgang Kleiber zum 70. Geburtstag [Beiträge zum Kolloquium am 3.–4. Dezember 1999 an der Johannes Gutenberg-Universität Mainz], hg. von Rudolf BENTZINGER, Damaris NÜBLING und Rudolf STEFFENS (Zeitschrift für Dialektologie und Linguistik, Beiheft 115), Stuttgart 2000, S. 207–223; Josef STEINHAUSEN, Die Flurnamen im Dienste der Bodenforschung, in: Rheinische Vierteljahresblätter 3 (1933), S. 192–204. – Für weitere Literaturhinweise vgl. Wolfgang HAUBRICHS, Die volkssprachlichen Bezeichnungen für alte Fernwege im Deutschen, in: BURGARD/HAVERKAMP (Hg.) (wie Anm. 8), S. 97–181, hier S. 98f. mit Anm. 1; Josef STEINHAUSEN, Ortskunde Trier-Mettendorf, Bonn 1932; DERS., Archäologische Siedlungskunde des Trierer Landes, Trier 1936; Josef HAGEN, Römerstraßen der Rheinprovinz (Publikationen der Gesellschaft für Rheinische Geschichtskunde 12), Bonn 1931.
- 29 HOLZNER-TOBISCH (Hg.) (wie Anm. 8).

## 1. Das römische Straßennetz im Gebiet zwischen Breisach und Tuniberg

Wie bereits oben angeführt, unterscheidet sich das rechte südliche Oberrheingebiet in einem wichtigen Punkt von den übrigen angeführten Räumen, in denen sich von der römischen Zeit bis ins Mittelalter reichende Kontinuitätslinien hinsichtlich der Nutzung von römischen Straßen fassen lassen. Die angesprochenen Teile Galliens gehörten teilweise bis weit in das 5. Jahrhundert n. Chr. unmittelbar zum Römischen Reich. Das rechte Oberrheintal, das einen Teil der mittelkaiserzeitlichen Provinz *Germania Superior* bildete, wurde hingegen infolge von wirtschaftlichen Problemen und kriegerischen Auseinandersetzungen bereits um 280/290 n. Chr. von der römischen Verwaltung aufgegeben. Es lag danach in der vom Imperium Romanum am Oberrhein eingerrichteten *ripa Rheni* – der Grenzzone des Römischen Reichs –, wobei es nicht unmittelbar zum Reichsgebiet gehörte, sondern *solum barbaricum* war.<sup>30</sup> Die Chancen, dass sich die in der Mittelkaiserzeit entstandenen, römischen Infrastruktureinrichtungen über die Spätantike ins Mittelalter tradierten, waren im rechten Oberrheingebiet wegen seiner vergleichsweise kurzen Zugehörigkeit zum Imperium Romanum möglicherweise geringer als in den bis ins 5. Jahrhundert zum Reichsgebiet gehörenden linksrheinischen Provinzgebieten.

Allerdings liegt am Kaiserstuhl eine besondere Situation innerhalb des rechtsrheinischen Gebiets der *ripa Rheni* vor. Im Bereich des an den Rhein stoßenden vulkanischen Gebirges lässt sich eine Massierung von militärischen Anlagen beobachten, die im Bereich von Rheinübergangssituationen errichtet wurden: An der Südwestflanke des Kaiserstuhls wurde auf dem inselartig im Rhein gelegenen Breisacher Münsterberg das *castrum Briesiacum*<sup>31</sup> angelegt, auf der linken Rheinseite bestand seit valentinianischer Zeit bei Biesheim-Oedenburg eine Befestigungsanlage.<sup>32</sup> Gleichfalls unter Kaiser Valentinian wurde auf der Sponeck<sup>33</sup> – einem in die Rheinaue ragenden Ausläufer

30 Vgl. BLÖCK, Besiedlung (wie Anm. 19), S. 260–266 und S. 267–277.

31 Zum spätrömischen *castrum* auf dem Breisacher Münsterberg: Helmut BENDER und Gerhard POHL, Der Münsterberg in Breisach I: Römische Zeit und Frühmittelalter. Karolingisch-vorstauische Zeit (Münchner Beiträge zur Vor- und Frühgeschichte 39), München 2005, und Marcus ZAGERMANN, Der Münsterberg in Breisach III: Die römischen Befunde und Funde der Ausgrabungen Kapuzinergasse (1980–1983), Rathausenerweiterung/Tiefgaragenneubau (1984–1986) und der baubegleitenden Untersuchungen am Münsterplatz (2005–2007) (Münchner Beiträge zur Vor- und Frühgeschichte 60), München 2010.

32 Zur zwischen den heutigen Gemeinden Biesheim und Kunheim gelegenen, in valentinianischer Zeit errichteten Befestigungsanlage Oedenburg: Hans Ulrich NÜBER, in: DERS. und Michel REDDÉ, Das römische Oedenburg (Biesheim/Kunheim, Haut-Rhin, France). Frühe Militärlager, Straßensiedlung und valentinianische Festung, in: *Germania* 80 (2002), S. 169–242, hier S. 212–234; Hans Ulrich NÜBER und Gabriele SEITZ, zusammen mit Michel REDDÉ, Oedenburg. Une agglomération d'époque romaine sur le Rhin supérieur. Fouilles françaises, allemandes et suisses à Biesheim-Kunheim (Haut-Rhin), in: *Gallia* 62 (2005), S. 215–277, hier S. 240–249.

33 Zur auf der Gemarkung Jechtingen, Gde. Sasbach, gelegenen valentinianischen Befestigungsanlage Sponeck: Roksanda M. SWOBODA, Die spätrömische Befestigungsanlage Sponeck am Kaiserstuhl (Münchner Beiträge zur Vor- u. Frühgeschichte 36), München 1986; Christel BÜCKER und Gerhard FINGERLIN, Die spätrömische Festung auf dem Sponeckfelsen bei Jechtingen, Gemeinde Sasbach, Kr. Emmendingen (Schriften der Archäologie-Werkstatt 1), Jechtingen 2009; Uwe GROSS, Zum Fundmaterial der spätrömischen Befestigung Sponeck – einige Ergänzungen und Korrektu-

des Humbergs – eine Befestigung errichtet. Die Konzentration von Anlagen, die den Verkehr über und auf dem Rhein kontrollieren sollten, verweist darauf, dass das rechtsrheinische Gebiet noch eine erhebliche verkehrstopographische Bedeutung innerhalb der spätrömischen Kontrollzone besaß. Die spätrömischen Einrichtungen orientierten sich dabei an dem mittelkaiserzeitlichen Verkehrsnetz. Zwischen dem linksrheinischen Oedenburg und dem Raum Breisach/Ihringen an der Südwestspitze des Kaiserstuhls bestand ebenso bereits in der mittleren Kaiserzeit eine Verbindung wie zwischen der Sponeck und dem linksrheinischen Artzenheim.<sup>34</sup> Das mittelkaiserzeitliche Verkehrsnetz scheint also im Vorfeld der spätrömischen Grenzzone weiter genutzt worden zu sein. Eine Untersuchung, ob beziehungsweise inwieweit das römische Verkehrsnetz sich bis ins Mittelalter gehalten hat, erscheint für den Raum Breisach daher trotz seiner rechtsrheinischen Lage lohnenswert.

Um zu überprüfen, welche römischen Straßen bis ins Mittelalter genutzt wurden, müssen zuerst einmal ihre Trassen im Gelände festgestellt werden, wobei unter „Straßen“ an dieser Stelle römerzeitliche Kunststraßen verstanden werden, die einen gewissen Ausbaugrad in Form von befestigtem Fahrbahnkörper mit begleitenden Erdbanketten und Straßengräben besaßen.<sup>35</sup> Die Verortung römischer Verkehrsnetze in der Landschaft erweist sich jedoch – nicht nur im Raum Breisach – als überaus schwierig:<sup>36</sup> Häufig ist es nicht möglich, einen Altstraßenbefund zeitlich einzuordnen. Zumeist sind Altstraßen allein durch Fernerkundungsdaten – Luftbilddaufnahmen und Laserscanningdaten – bekannt. Dort zeichnen sich ihre Fahrbahnkörper beziehungsweise begleitende Gräben als lineare Strukturen ab, die jedoch nicht datiert sind. Doch selbst wenn eine Straße durch Ausgrabungen untersucht wurde, ist ihre Datierung nicht gewährleistet. Eine römische Altstraße kann neben dem Fahrbahnkörper noch weitere Komponenten wie seitliche Gräben und Erdbankette umfassen, die durch ihre technischen Besonderheiten unter günstigen Umständen bei der zeitlichen Einordnung der Straße helfen können. Häufig ist bei Altstraßen aber allein der Fahrbahnkörper einer Straße archäologisch untersucht. Der Fahrbahnkörper einer römischen Überlandstraße, der in den gallisch-germanischen Provinzen zumeist entweder aus einem Bruchsteinunterbau mit Kiesdecke oder aus einem reinen Kiesdamm bestand, unterscheidet sich jedoch nicht von dem mittelalterlicher oder neuzeitlicher Straßen. Aus Fahrbahnkörpern geborgene Funde erlauben lediglich eine *terminus-post-quem*-Datierung. Die Datierung einer Straße gelingt daher häufig nur, wenn sie in einem Siedlungs- oder Besiedlungskontext eingebunden ist.

---

ren, in: Grosso Modo: Quellen und Funde aus Spätantike und Mittelalter. Festschrift für Gerhard Fingerlin, hg. von Niklot KROHN und Ursula KOCH (Forschungen zu Spätantike und Mittelalter 1; Mannheimer Geschichtsblätter Sonderveröffentlichung 6), Weinstadt 2012, S. 25–37.

- 34 Zu den mittelkaiserzeitlichen Rheinübergangssituationen am Kaiserstuhl: BLÖCK, Siedlungs- und Verkehrstopographie (wie Anm. 19), S. 260–263, und DERS., Besiedlung (wie Anm. 19), S. 193–198.
- 35 Zu dieser archäologischen Definition einer römischen Straße: Hans Ulrich NUBER, Die Baar im römischen Verkehrsnetz Südwestdeutschlands, in: Die Baar als Königslandschaft [Tagung des Alemannischen Instituts vom 6.–8. März 2008 in Donaueschingen], hg. von Volkhard HUTH und R. Johanna REGNATH (Veröffentlichung des Alemannischen Instituts Freiburg i. Br. 77), Ostfildern 2010, S. 15–22, hier S. 22.
- 36 Zur Datierungsproblematik bei Altstraßenbefunden siehe jetzt auch: HAUPT (wie Anm. 4), *passim*.

Im besten Fall können römische Straßen im untersuchten Gebiet zwischen Breisach und Tuniberg durch eine Kombination von archäologischen Ausgrabungen, geophysikalischen Untersuchungen und Fernerkundungsdaten über mehrere Kilometer hinweg nachgewiesen werden. Doch muss man sich dabei vergegenwärtigen, dass selbst in diesem sehr günstigen Fall die nachweisbare Trasse nur einen Bruchteil des Gesamtverlaufs einer Straße wiedergibt.

Der am besten geeignete Platz für die Rekonstruktion des römischen Straßennetzes im Raum Breisach stellt der um 200 n. Chr. an der Südwestspitze des Kaiserstuhls gegründete *vicus* Breisach/Ihringen dar (Abb. 2 u. 3).<sup>37</sup> Die Standortwahl des *vicus* war offenbar in erster Linie von verkehrstopographischen Gesichtspunkten bestimmt: Der Platz lag am antiken Hochgestade des Rheins direkt gegenüber der linksrheinischen Zivilsiedlung Biesheim-Oedenburg.<sup>38</sup> Der Ort war in römischer Zeit somit an die Wasserstraße Rhein angebunden und nahm zugleich brückenkopffartige Funktionen für die Siedlung Biesheim-Oedenburg wahr. Dadurch bildete der *vicus* Breisach/Ihringen den Ausgangspunkt für die verkehrstechnische Erschließung des rechtsrheinischen Gebiets. Sowohl durch archäologische Grabungsbefunde als auch durch geophysikalische Untersuchungen und Luftbildaufnahmen nachgewiesen ist eine vom Rheinhochgestade nach Ost-südosten ziehende Straße, an der sich die Bebauung des *vicus* ausrichtet (Abb. 2, Straße S 03; Abb. 3). Noch ein völkerwanderungszeitliches Grab (Abb. 3, Kat.-Nr. 310), das unmittelbar nördlich der Straße lag, scheint an der Straße orientiert gewesen zu sein.

Außerhalb des *vicus* kann die Straße zwar nicht mehr mit archäologischen Mitteln verfolgt werden; dass unmittelbar östlich des nachgewiesenen Abschnitts die Gemarkungsgrenze zwischen Ihringen und Breisach beziehungsweise zwischen Ihringen und Breisach-Gündlingen den Trassenverlauf der Straße aufnimmt (Abb. 3), spricht aber dafür, dass sie weiter in Richtung Ost-südosten lief. Südöstlich von Ihringen scheint die Straße dann nach Osten in Richtung Tunibergfuß abgelenkt zu sein. Das lassen Luftbilder annehmen, die in Verlängerung eines West-Ost verlaufenden Feldwegs eine Altstraße mit Kieskörper und begleitenden Gräben und Gruben zeigen (Abb. 2, Straße US 26; Abb. 4). Die Straße führte dann offenbar durch das Hilgelstal über den Tuniberg zu dem mittelkaiserzeitlichen *vicus* Umkirch.<sup>39</sup>

Vom dem *vicus* Breisach/Ihringen ging eine weitere Straße ab (Abb. 2, Straße S 04). Vom (heutigen) Landesamt für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart aufgenommene, unpublizierte Luftbilder zeigen den Kiesfahrbahnkörper einer Straße mit seitlich begleitenden Gräben und Materialentnahmegruben, die am Ostrand des *vicus*

37 Zum *vicus* Breisach/Ihringen: BLÖCK, Siedlungs- und Verkehrstopographie (wie Anm. 19), S. 159–161, 355–357; DERS., Besiedlung (wie Anm. 19), S. 261, 272f.

38 Zur zwischen den heutigen Gemeinden Biesheim und Kunheim gelegenen, früh- und mittelkaiserzeitlichen zivilen Gruppensiedlung Oedenburg: NUBER/REDDÉ, Oedenburg (wie Anm. 32), S. 169–242; NUBER/SEITZ/REDDÉ, Oedenbourg (wie Anm. 32), S. 215–277; Oedenbourg. Fouilles françaises, allemandes et suisses à Biesheim et Kunheim, Haut-Rhin, France, Bd. 2: L'agglomération civile et les sanctuaires, hg. von Michel REDDÉ, 2 Bde. (Monographien des Römisch-Germanischen Zentralmuseums 79/2, 1 u. 2), Mainz 2011.

39 Zu der von dem *vicus* Breisach/Ihringen über den *vicus* Umkirch ins Dreisamtal führenden Straße: BLÖCK, Siedlungs- und Verkehrstopographie (wie Anm. 19), S. 309–315, und DERS., Besiedlung (wie Anm. 19), S. 194–197.

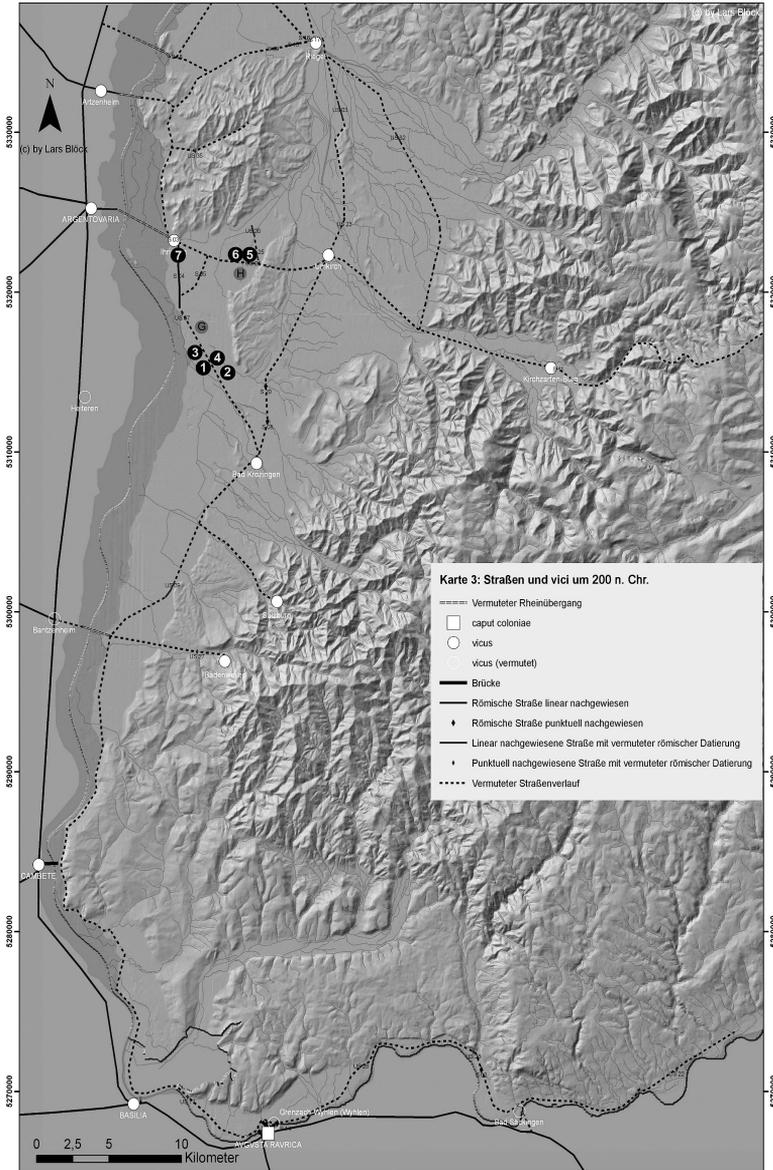


Abb.2 Römerzeitliches Straßennetz im Breisgau mit Eintragungen von mittelalterlichen, auf Straßen verweisenden Toponymen zwischen Breisach und Tuniberg (Kartengrundlage: Daten aus dem räumlichen Informations- und Planungssystem (RIPS) der Landesanstalt für Umwelt, Messung und Naturschutz Baden-Württemberg, für die Veröffentlichung freigegeben am 10.7.2007, und Digitales Höhenmodell Baden-Württemberg DHM 30 © Landesvermessungsamt Baden-Württemberg, für die Veröffentlichung freigegeben, Az.: 2851.9–1/11; Karte: Lars Blöck/Erik Beck).

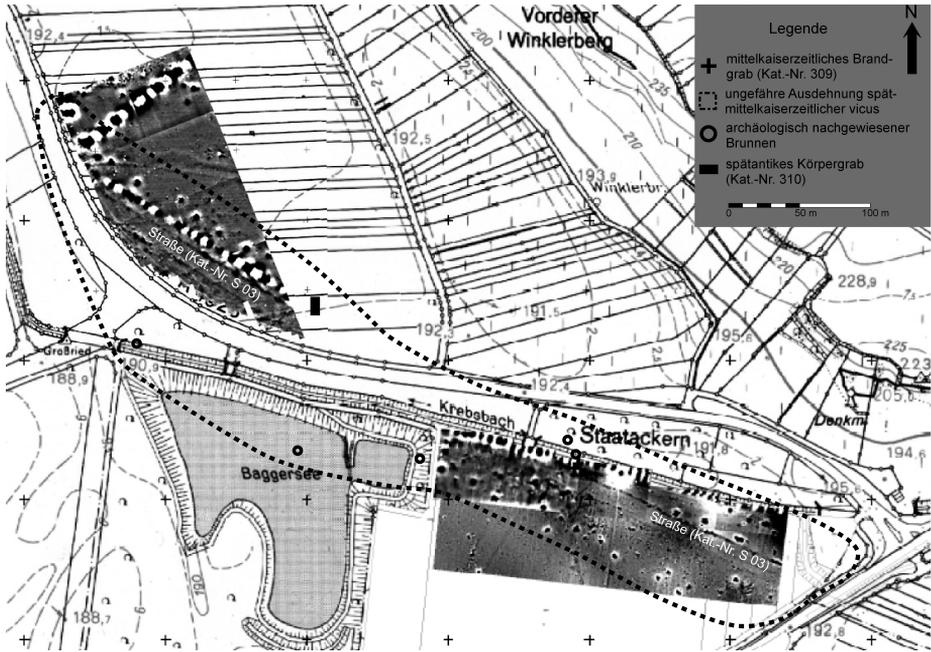


Abb. 3 Topographische Situation des spätmittelkaiserzeitlichen *vicus* Ihringen an der Südwestspitze des Kaiserstuhls (Abbildunggrundlage: Ortsakten Landesamt für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart, Dienstsitz Freiburg; Karte: Lars Blöck).

ihren Ausgang nahm.<sup>40</sup> Die Straße zog in südsüdöstliche Richtung bis zum ehemaligen Hochgestade des Rheins. In diesem Bereich muss die Straße aus topographischen Gründen in südöstliche Richtung umgebogen sein und eine ähnliche Trasse wie die Bundesstraße 31 beziehungsweise die östlich anschließende Landstraße 120 eingenommen haben. Unter der Fahrbahn der alten Reichsstraße 31 wurde ein alter Straßenkörper festgestellt (Abb. 2, Straße US 07), der möglicherweise zu der römischen Straße gehörte, jedoch nicht datiert werden kann.<sup>41</sup> Nimmt man für die römerzeitliche Straße denselben Verlauf wie für die Bundesstraße 31 beziehungsweise die Landstraße 120 in Anspruch, stellte sie eine Verbindung zwischen den *vici* Ihringen und Bad Krozingen her.<sup>42</sup>

40 Vgl. hierzu auch Guntram GASSMANN, Eine römische Straße in Siedlungsspuren an der Gemarkungsgrenze zwischen Breisach und Ihringen, Kreis Breisgau-Hochschwarzwald, in: Archäologische Ausgrabungen in Baden-Württemberg 1992 (1993), S. 130–132, hier S. 130 Abb. 86.

41 Vgl. Karl GUTMANN, Zu den römischen Straßen um Breisach, in: *Germania* 2 (1918), S. 123–127, hier S. 126. Gutmann geht von einer römerzeitlichen Datierung der beim Hofgut Rothaus angelegten Straßenreste aus, ohne seine Annahme freilich zu begründen.

42 Zur der von dem *vicus* Breisach/Ihringen zum *vicus* Bad Krozingen führenden Straße: Blöck, Siedlungs- und Verkehrstopographie (wie Anm. 19), S. 316, und DERS., Besiedlung (wie Anm. 19), S. 197–198.

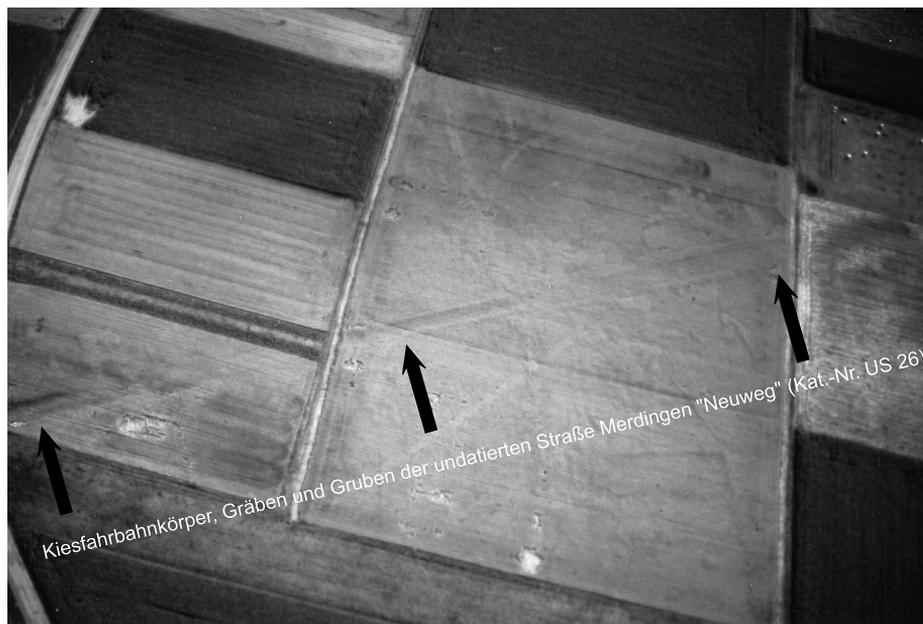


Abb. 4 Luftbildaufnahme des bei Merdingen gelegenen Abschnitts US 26 der römischen Straße zwischen den *vici* Ihringen und Umkirch (Abbildungsgrundlage: Otto Braasch/Landesamt für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart L7912-051-01\_2157-23; Karte: Lars Blöck).

Schließlich scheint auf Höhe von Breisach-Gündlingen zwischen den beiden vom *vicus* Breisach/Ihringen ausgehenden Straßen noch eine Verbindung bestanden zu haben, die straßenartig ausgebaut war. Ein Luftbild (Abb. 2, Straße S 05; Abb. 5) zeigt nördlich von Gündlingen die Gräben einer Straße, an deren westlicher Seite eine kleine römische *villa* stand.

Die wenigen weiteren im Gebiet zwischen Breisach und Tuniberg bisher bekannten römischen Landverkehrsverbindungen waren kaum ausgebaut und besaßen den Charakter von Wegen, die zur Infrastruktur von *villae* gehörten und in dieser Betrachtung keine Rolle spielen.<sup>43</sup>

Anhand eines Ausschnittes dieses eben vorgestellten Verkehrsnetzes wird im Folgenden die Nutzung der Breisach und Bad Krozingen verbindenden Straße während des Mittelalters aufgezeigt.<sup>44</sup> Die Bedeutung der raumgliedernden Funktion von Stra-

43 Als Beispiel für einen dieser römischen Wege sei auf einen Lösshohlweg verwiesen, der auf dem Tuniberg bei Merdingen bei Ausgrabungen im Bereich eines frühmittelalterlichen Gräberfelds entdeckt wurde: Gerhard FINGERLIN, Die alamannischen Gräberfelder von Güttingen und Merdingen (Germanische Denkmäler der Völkerwanderungszeit A 12), Berlin 1971, S. 28 und Beilage 2.

44 Vgl. hierzu bereits BECK/BLÖCK (wie Anm. 24).



Abb. 5 Luftbildaufnahme des bei Breisach-Gündlingen gelegenen Abschnitts S 05 einer römischen Straße, die eine Verbindung zwischen den Straßen Ihringen-Umkirch und Ihringen-Bad Krozingen herstellt (Abbildungsgrundlage: Otto Braasch/Landesamt für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart L7910-028-01\_100G-03; Karte: Lars Blöck).

ßen und Wegeverbindungen während des Mittelalters spiegelt sich nicht zuletzt in urbarischen Quellen und Urkunden, etwa wenn im Günterstaler Urbar von 1344 Grundstücke des Klosters Günterstal innerhalb der Landschaft verortet wurden. Als Bezugspunkte dieser Beschreibungen, die darauf zielten, den klösterlichen Besitz genau und zweifelsfrei zu lokalisieren, dienten dabei allgemein gebräuchliche Landmarken und benannte Orte in Form von Flurnamen. Zu diesen Landmarken gehörten auch die Straßen, die sich aufgrund ihres allgemeinen Bekanntheitsgrades sowie ihrer Trassenführung besonders gut als Grenzlinien und Bezugspunkte eigneten.<sup>45</sup>

Aus den mittelalterlichen Quellen lassen sich mehrere mittelalterliche Namentypen herausstellen, die eine Indikatorfunktion für römische Straßen besitzen.<sup>46</sup> Hierzu zählen solche Verkehrswege, deren Namen mit dem Präfix „Stein-“ gebildet wird. Diese Namengebung nimmt dabei deutlichen Bezug auf die Beschaffenheit solcher Straßen,<sup>47</sup> die in unserem Raum durch einen starken Unterbau aus Geröll geprägt und meist mit Schotter gedeckt waren.<sup>48</sup>

45 Vgl. etwa BEYER (wie Anm. 28), S. 197.

46 Vgl. HAUBRICHS (wie Anm. 28) mit weiterführender Literatur. Dazu auch Adolf BACH, *Deutsche Namenkunde*, 4 Bde., 1 Registerbd., Heidelberg 1943–1956, hier Bd. II, 1, § 390, S. 419.

47 Vgl. dazu HAUBRICHS (wie Anm. 28), S. 134–137; BEYER (wie Anm. 28), S. 200.

48 Zum Aufbau römischer Straßen im Breisgau und am Hochrhein, die stellvertretend für die übrigen oberrheinischen Regionen stehen, vgl. BLÖCK, *Besiedlung* (wie Anm. 19), S. 181–184.

Namen, die mit dem Präfix „Hoch-“ gebildet sind, verfügen ebenso über eine deutliche Indikatorfunktion für römische Trassen,<sup>49</sup> wobei der erhöhte und dammartige Aufbau römischer Straßen hierfür den Ausschlag gegeben haben dürfte.<sup>50</sup> In der Forschung umstritten ist die Indikatorfunktion jener Straßennamen, die mit dem Präfix „Heer-“ gebildet wurden. Sie können sich zwar ebenso wie solche mit dem Bestimmungswort „Alt-“ auf römische Straßen beziehen, gehen jedoch auch vielfach auf jüngere, also frühgeschichtliche oder mittelalterliche Neuanlagen zurück, denn solche Namenformen, die sich auf die Funktion oder das Alter des Weges beziehen, begegnen häufig auch in Regionen, die nie durch das römische Reich erobert beziehungsweise erschlossen wurden.<sup>51</sup> Die Bezeichnung „Römerstraße“ für römerzeitliche Verkehrsanlagen ist nachweislich in nahezu allen Fällen neueren Datums und entstammt einer Zeit der (proto-)wissenschaftlichen Beschäftigung mit römischen Trassen seit dem 19. Jahrhundert.<sup>52</sup>

In der älteren Forschung wurden die aus Urbaren beziehungsweise Kartenwerken gewonnenen entsprechenden Belege für vormoderne Straßen vielfach voreilig mit römischen Verkehrswegen gleichgesetzt, ohne dabei zu berücksichtigen, dass sich das Siedlungs- und Verkehrsnetz seit dem Ende der römischen Präsenz stark verändert haben kann. Überspitzt formuliert ist nicht jede einigermaßen geradlinige Straßentrasse, die noch genutzt oder über Prospektionsmethoden entdeckt wird, automatisch in römische Zeit zu datieren. Vielmehr müssen für eine sichere Datierung andere Faktoren berücksichtigt werden, zu denen unter anderem archäologische Schnitte mit entsprechend datierendem Material sowie die Kenntnis und Kartierung des römerzeitlichen und nachrömerzeitlichen Siedlungsbildes gehören. Darüber hinaus haben ältere Untersuchungen vielfach die in vormodernen Quellen überlieferten Straßennamen ohne die diese näher bezeichnenden und abgrenzenden Namen anstoßender Parzellen verzeichnet und somit aus ihrem inhaltlichen Zusammenhang gerissen.<sup>53</sup> Durch eine solche Vorgehensweise kann der jeweilige Straßename nicht genauer innerhalb der jeweiligen Gemarkung lokalisiert werden, so dass lediglich die Konstatierung einer

49 Vgl. HAUBRICHS (wie Anm. 28), S. 126–130; Albert GRENIER, *Manuel d'archéologie gallo-romaine*, Bd. 1,2, Paris 1931, S. 240–243; BEYER (wie Anm. 28), S. 197.

50 Anne KOLB, *Straße* § 2, in: *Reallexikon der Germanischen Altertumskunde* 30 (2005), S. 74–78.

51 HAUBRICHS (wie Anm. 28), S. 111, 159ff. Dabei zeigte er, dass die Bezeichnung Heerstraße offenbar auf eine volkssprachliche Übersetzung des Begriffs *via publica* zurückgeht, da das Wort „Heer“ im Althochdeutschen auch die Bedeutung Volk/Kriegsvolk hatte. Zudem besteht bei diesen Namen Verwechslungsgefahr zwischen Heer- und Hertstraße bzw. -weg. Letzteres bedeutet Viehweg und ist damit als untergeordnete Verbindung zwischen Weide und Hof bzw. Dorf zu verstehen. Auf diese Problematik kann hier nicht näher eingegangen werden, vgl. dazu Klaus Peter ROOS, *Die Flurnamen der Freiburger Bucht. Ein Beitrag zur Namenkunde und Sprachgeschichte des Breisgaus*, Freiburg i. Br. 1966, S. 450f. – Eine Unterscheidung ist selten möglich, daher ist bei dieser Kategorie besondere Vorsicht geboten. So auch BEYER (wie Anm. 28), S. 202.

52 Vgl. BACH (wie Anm. 46), Bd. II,1, § 390, S. 419; BEYER (wie Anm. 28), S. 200.

53 Vgl. Hugo STEGER, \*Regula/Riegel am Kaiserstuhl – Helvetum? Ein römischer Rechts- und Verwaltungsbezirk in der römisch-germanischen Kontaktzone am Oberrhein. Die Kontinuität seiner Bezeichnung in einem Ortsnamen und ein verschollener Siedlungsname, in: *Römer und Alamannen im Breisgau. Studien zur Besiedlungsgeschichte in Spätantike und frühem Mittelalter*, hg. von Hans Ulrich NÜBER u. a. (Archäologie und Geschichte. Freiburger Forschungen zum ersten Jahrtausend in Südwestdeutschland 6), Sigmaringen 1994, S. 233–361, hier Abb. 7 a+b, S. 302f.; BEYER (wie Anm. 28), S. 198.

entsprechend bezeichneten Trasse in den teilweise großflächigen Gemarkungen gelingt. Somit kann selbst unter Heranziehung entsprechender Bezeichnungen in benachbarten Gemarkungen kein Straßenverlauf rekonstruiert werden.<sup>54</sup>

Zudem muss aus überlieferungskritischer Sicht bedacht werden, dass sich nicht alle in mittelalterlichen Schriftquellen genannten Flur- und Straßennamen, die für eine Rekonstruktion solcher Trassen nutzbar wären, bis heute erhalten haben. In solchen Fällen kann ein entsprechender Name unter Umständen nicht innerhalb der heutigen Kartenwerke lokalisiert werden.<sup>55</sup> In einigen Fällen bieten aber die mitgenannten Anstößergrundstücke noch Lokalisierungspotenzial und zumindest Anhaltspunkte für eine Verortung innerhalb der Feldflur.

Im Folgenden soll eine Methode erprobt werden, bei der versucht wird, die aus spätmittelalterlichen Urbaren und Urkunden stammenden Belege über die mit ihnen gemeinsam genannten Anstößergrundstücke innerhalb der Gemarkung zu lokalisieren. Anschließend kann aus der Lokalisierung dieser Flurnamen versucht werden, eine Verlaufsrichtung der entsprechenden Trassen zu rekonstruieren. So gewonnene Trassenverläufe können dann in einem nächsten Schritt mit den siedlungsarchäologischen Ergebnissen der provinzialrömischen Archäologie kombiniert werden. Durch diese Methodik lassen sich die Straßenbezeichnungen im günstigsten Fall gewannsscharf lokalisieren, was in manchen Fällen sogar eine Bestimmung von Lage und Verlaufsrichtung der belegten Trassen innerhalb der Gemarkung ermöglicht und über archäologische Aufschlüsse dann eine Datierungsmöglichkeit eröffnet.

An einem Beispiel soll diese Methode im Folgenden erprobt werden. Im bislang nicht edierten älteren Urbar des Klosters Günterstal bei Freiburg von 1344 bis 1348 wird Güterbesitz des Klosters in Grezhausen bei Oberrimsingen verzeichnet. Darunter erscheinen auch Grundstücke, die an eine dortige Hochstraße anstoßen, darunter die Flur Breite (Abb. 2, Nr. 1).<sup>56</sup> In diesem Urbar ist unter den Einträgen zu Rimsingen für die Gemarkung des benachbarten Grezhausen neben der Flur Breite auch das Gewann *loehelin* als Straßenanstößer verzeichnet.<sup>57</sup> Die Toponyme *loehelin* und *gebreitun* haben sich bis heute in den Flurnamen „Breite“ und „Lehle“ und „Hinter dem Lehle“ erhalten (Abb. 2, Nr. 1.3). Sie lassen sich wenig nördlich beziehungsweise östlich des heutigen Ortskerns von Grezhausen lokalisieren.<sup>58</sup> Diese Anstößergrundstücke zeigen den ehemaligen Verlauf der Hochstraße im Bereich nordöstlich der heutigen Flur „Breite“ an.

Ein weiterer Beleg für jene Hochstraße wird im selben Urbar unter der Rubrik Grezhausen überliefert und deutet in Richtung der Gemarkungsgrenze zu Hausen an der Möhlin: *Item in huser ban. I. .II. teil ackers stosset an die hobstrasse vnd vf Rim-*

54 Vgl. STEGER (wie Anm. 53), S. 301.

55 BEYER (wie Anm. 28), S. 197.

56 Urbar Günterstal 1344, GLA 66/3210, fol. 24<sup>v</sup>: *über die straze. II. iuchart nebet den frowan von adehhusen. Item oberhalb der straze .III. iuchart an wandelt uffen unser gebreitun von grezhusen.*

57 Ebd., fol. 18<sup>r</sup>: *Ab der hobstrasse .XXI. iuchart lit an vns gebreitvn vor dem hofe vnd ziehent vf den priol von s. uolrich, ist eigen. Item under dem loehelin .VI. iuchart ist eigen vnd ziehet einhalb an die hobstrasse vnd anderthalb an den priol von s. uolrich.*

58 Deutsche Grundkarte 8011.4.

*singer grafweg hoert zer widem ze grueningen*.<sup>59</sup> Der für die Gemarkung Hausen an der Möhlin genannte Flurname *Rimsinger grafweg* hat sich als Flurname bis heute im Flurnamen „Rimsinger Weg“ erhalten (Abb. 2, Nr. 4). Das Gewann „Rimsinger Weg“ liegt nördlich des Ortskerns von Hausen an der Möhlin und wenig östlich der heutigen L 120.<sup>60</sup> Weiter östlich verzeichnet das Urbar im Bann von Hausen ferner einen Sandacker, der an die Hochstraße anstieß.<sup>61</sup> Das Toponym „Sandacker“ haftet heute an einem Areal direkt östlich der erwähnten L 120 (Abb. 2, Nr. 2) und grenzt nördlich an die soeben genannte Flur „Rimsinger Weg“.<sup>62</sup>

Aus diesen Belegen ergibt sich ein südöstlich-nordwestlicher Verlauf der in den Quellen überlieferten „Hochstraße“, die damit auf einer Länge von etwa 3 Kilometern durch die Gemarkungen von Hausen an der Möhlin, Oberrimsingen und Grezhausen über mittelalterliche Nennungen nachgewiesen werden kann. In der Verlängerung ergibt sich ein Trassenverlauf aus Richtung Bad Krozingen nach Breisach, weitgehend parallel beziehungsweise unter der heutigen L 120/B 31.<sup>63</sup> Eben jene Trasse verband, wie im archäologischen Teil bereits gezeigt wurde, schon in römischer Zeit den *vicus* von Bad Krozingen mit Breisach.

Auf ähnliche Weise lassen sich noch weitere Straßen- und Wegeverbindungen in jenem Raum fassen. Hierzu gehört eine als „Hochweg“ beziehungsweise „Hochstraße“ bezeichnete und seit dem 14. Jahrhundert fassbare Wegetrasse, die quer über den Tuniberg ziehend die Dörfer Umkirch und Ihringen miteinander verband (Abb. 2).<sup>64</sup> Sie lässt sich auf dem Tuniberg zwischen Waltershofen und Merdingen als „Herstraße“ nachweisen, bevor sie dann auf Merdinger Gemarkung im Luftbild nachverfolgt werden kann und zwar im Bereich von während des 14. Jahrhunderts genannten Anstößergrundstücken an einen so genannten Hochweg (Abb. 2 und 4). Die angesprochenen Flurnamen lauten *steini lo* und *lange mat*. Beide haben sich zwar nicht auf heutigen Kartenwerken erhalten, doch sind sie in Zusammenhang mit einer Wüstung \*Harthausen belegt, die sich etwa 500 Meter westlich des Ortskerns von Merdingen lokalisieren lässt (Abb. 2, H).<sup>65</sup> Vermutlich hat sich dabei der Flurname *steini lo* im

59 Urbar Günterstal 1344, GLA 66/3210, fol. 19; Urbar Günterstal 1409, GLA 66/3212, fol. 7.

60 Deutsche Grundkarte 8012.7. Dort befand sich ein untergeordneter Weg zwischen Hausen und Ober-Rimsingen.

61 Urbar Günterstal 1344, GLA 66/3210, fol. 15r: *uf der hoch straze ein anwander heisset der sandacker.II. iuchart*.

62 Deutsche Grundkarte 8012.7

63 Vgl. zu dieser Straße auch schon GUTMANN (wie Anm. 41), S. 125.

64 Vgl. etwa *an steini lo du lange mat. II. iuchart zuhet uf den hohen weg* (Günterstaler Urbar 1344, GLA 66/3210, fol. 146<sup>r</sup>). Dass das *steini lo* bei Harthausen gelegen war geht aus folgendem Beleg hervor: *ze harthusen I. III. teil zuhet uf steini lo vnd an den riet weg* (Günterstaler Urbar 1344, GLA 66/3210, fol. 150<sup>r</sup>). Ein weiterer Beleg für das *steini lo* bringt dieses in räumliche Verbindung mit einer Harthausener Gasse, der Wolfgasse: *Item an steini lo sstosset an wolf gassun I. IIII. teil* (Günterstaler Urbar 1344, GLA 66/3210, fol. 152<sup>r</sup>). Auch diese Wolfgasse stieß an den Hochweg an: *vor der wolfgassun I. iuchart nemet man die verlorne matte lit under dem hoch wege nebens der voeget mattun* (Günterstaler Urbar 1344, GLA 66/3210, fol. 149<sup>r</sup>) und *Item ze wolfgassun .I. iuchart sstosset uf den hohen weg und an die almende* (Günterstaler Urbar 1344, GLA 66/3210, fol. 146<sup>r</sup>).

65 Zu Harthausen vgl. Franz Josef MONE, Ueber die ausgegangenen Orte in Baden, in: Zeitschrift für die Geschichte des Oberrheins 14 (1862), S. 385–398, hier S. 394; Adolf POINSIGNON, Ödungen und Wüstungen im Breisgau, in: Zeitschrift für die Geschichte des Oberrheins 41 (1887),

heutigen Gewann „Klein-“ beziehungsweise „Großsteinen“ erhalten (Abb. 2, Nr. 5), das nördlich der Wüstung Harthausen und nordwestlich des Ortskerns von Merdingen liegt. In der unmittelbaren Nähe befindet sich ein weiteres heutiges Gewann mit dem Namen „Egelfurt“ (Abb. 2, Nr. 6), das ebenfalls im Günterstaler Urbar von 1344 Erwähnung findet und als Anstößergrundstück an den Hochweg erscheint.<sup>66</sup> Das Toponym *egelfurt* verweist dabei durch sein Grundwort bereits auf einen Verkehrsweg, der aller Wahrscheinlichkeit nach einen dort heute noch verlaufenden Bach querte. Im Bereich der heutigen Flur „Egelfurt“ verläuft ein Feldweg. Eine in der Flucht dieses Feldwegs weiterführende, ost-westlich verlaufende Trasse lässt sich in Luftbildern nachweisen (Abb. 2, Straße US 26; Abb. 4). Auf Ihringer Gemarkung kreuzt dieser heutige Feldweg eine nord-südlich verlaufende Straße, die heute als Gündlinger Straße bezeichnet wird. Diese wird im Tennenbacher Güterbuch aus dem 14. Jahrhundert noch als *Hochstraße* bezeichnet;<sup>67</sup> dieser Gewannname haftet auch heute noch neben der Gündlinger Straße (Abb. 2, Nr. 7).<sup>68</sup>

An der Kreuzung des oben genannten Feldwegs mit der Gündlinger Straße/Hochstraße verspringt die Gündlinger Straße kurz nach Osten, um nach wenigen Metern wieder südlich zu verlaufen. In der Flucht dieses Versprungs verläuft nach Osten die soeben erwähnte, durch Luftbildbefunde und den angesprochenen Feldweg nachgewiesene ältere Trasse. Nach Westen verlängert wiederum ein Feldweg diese Fluchtrichtung. Die heutige Gemarkungsgrenze zwischen Ihringen und Gündlingen folgt beziehungsweise exakt diesem Feldweg. In der Verlängerung dieses Feldwegs nach Westen führt die Trasse dann in Richtung des römischen *vicus* von Ihringen/Breisach am Winkler Berg, wo die Straße archäologisch für die römische Zeit nachgewiesen ist und von dort weiter nach Breisach führte. Diese Indizien deuten unseres Erachtens darauf hin, dass hier tatsächlich ein vormoderner, möglicherweise römerzeitlicher Trassenverlauf zu rekonstruieren ist.

Als Zwischenfazit sind demnach zwei im 14. Jahrhundert belegte Verbindungen zu konstatieren, die als „Hochstraße“ beziehungsweise „Hochweg“ bezeichnet, im ersten Fall als Verbindung von Breisach nach Bad Krozingen und im zweiten Fall als Verbindung von Breisach über Merdingen und Tuniberg in Richtung Umkirch zu rekonstruieren sind.<sup>69</sup> In beiden Fällen lassen sich in den jeweiligen Trassenverlängerungen der historisch belegten mittelalterlichen Verbindungen archäologisch nachgewiesene römerzeitliche Trassen fassen, die es unseres Erachtens zulassen, dort jeweils

S. 323–368, 449–480, hier S. 354f. Zur genauen Lokalisierung dieser Belege vgl. auch BECK/BLÖCK, Straßennetz (wie Anm. 24), S. 126.

66 *vor dem eagel furt .I. iuchert zwischent dem herran von s. maerien vnd stosset an den hohen weg* (Günterstaler Urbar 1344, GLA 66/3210, fol. 148<sup>v</sup>). Die Flur Egelfurt hat sich etwa 1000 m nördlich des Dorfes und direkt nordöstlich an das Gewann Kleinsteinen anschließend erhalten: Deutsche Grundkarte 7912.26.

67 Das Tennenbacher Güterbuch (1317–1341), bearb. von Max WEBER, Günther HASELIER u. a. (Veröffentlichungen der Kommission für Geschichtliche Landeskunde in Baden-Württemberg: Reihe A, Quellen 19), Stuttgart 1969, S. 564: *pratium unum an der hobstrase 2 iugera iuxta antiquum Winman*.

68 Deutsche Grundkarte 7911.16. Vgl. GUTMANN (wie Anm. 41), S. 125f.

69 Vgl. BECK/BLÖCK (wie Anm. 24), S. 127.

römische Verkehrswege zu propagieren. Die spätmittelalterlichen Belege bezeugen dabei eine kontemporäre Nutzung.

In diesem Zusammenhang ist noch auf eine Beobachtung hinzuweisen, die auch für die Geschichte des hochmittelalterlichen Breisgaus einige Bedeutung haben könnte, denn an der anhand der Flurnamen rekonstruierten Verbindung von Breisach und Bad Krozingen befindet sich die Wüstung Grüningen (Abb. 6).<sup>70</sup> An diesem Ort wurde in den 1070er Jahren das Cluniazenserpriorat Grüningen als Stiftung eines Adligen namens Hesso eingerichtet.<sup>71</sup> Eine Bestätigungsurkunde Konrads III. von 1139 verrät uns, dass der Prior der Kommunität, Ulrich von Zell, die Gemeinschaft 1087 verlegen ließ, wozu ein Tausch zwischen dem Priorat und dem Basler Bischof initiiert wurde. Der Konvent wurde daraufhin in das obere Möhlintal verlegt, wo er bis zu seiner Aufhebung beheimatet war und später unter dem Namen St. Ulrich firmiert.

Da die Verlegung eines Konventes während des Mittelalters einen kirchenrechtlich durchaus problematischen Vorgang darstellte – die *stabilitas loci* war bekanntlich eine der Grundlagen kirchlicher Gemeinschaften und eine Verlegung bedingte das Verlassen eines geweihten Ortes – wurde eine solche Verlegung durch gewisse Begründungen legitimiert. In historiographischen und hagiographischen Quellen wurde eine Translozierung häufig durch die angebliche Ungeeignetheit des Ortes begründet. Hierzu konnten etwa der angebliche Wassermangel, wie bei der Verlegung des Klosters Zwiefalten von Altenburg am Neckar nach Zwiefalten auf der Alb,<sup>72</sup> oder die Lage inmitten der Welt und nicht in kontemplativer Abgeschiedenheit, angeführt werden. Solche Begründungen sind topisch konstruiert, häufig lassen sich die tatsächlichen Hintergründe nur errahnen.

In der nach Florian Lamke vermutlich nach 1130 verfassten Vita posterior des Priors Ulrich von Zell<sup>73</sup> wird die Verlegung folgendermaßen legitimiert: „Als aber der Diener Gottes am vorgenannten Ort [gemeint ist Grüningen] eine gewisse Zeit geblieben war, begann er sich Sorgen zu machen, weil er bemerkte, dass die aufgestellten Hürden für seine Schafe niemals im ganzen Haus ausreichen würden, da dieses Haus sich wie mitten in der Wolfsgarbe befand. Denn dieser Ort [...] war er doch von allen Seiten den Verkehrswegen [*accessibus viarum*] frei ausgesetzt, war umgeben vom Trubel der Welt, und mangelte an all den Sachen, die der monastischen Ruhe notwendig sind. Weil voller Sorge der Mann hohen Gemütes bedachte, dass dies alles ganz und gar dem *ordo spiritualis* widerstrebe und da er wollte, dass seine Ziehsöhne fern von den Sitten und Leben der sündigen Menschen lebten, bemühte er sich also sie,

70 Zur Wüstung Grüningen vgl. Albert KRIEGER, Topographisches Wörterbuch des Großherzogtums Baden, 2 Bde., hg. von der Badischen Historischen Kommission, Heidelberg 1904–1905, hier Bd. 1, Sp. 775f.

71 Recueil des chartes de l'Abbaye de Cluny, formé par Auguste Bernard, complété, rev. et publié par Alexandre Bruel, Bd. 4 (Collection de documents inédits sur l'histoire de France, Série 1, Histoire politique), Paris 1888, Nr. 3448. – Vgl. zu den Gründungsvorgängen plausibel nun Florian LAMKE, Cluniacenser am Oberrhein. Konfliktlösungen und adlige Gruppenbildung in der Zeit des Investiturstreits (Forschungen zur Oberrheinischen Landesgeschichte 54), Freiburg i. Br./München 2009, S. 67–136.

72 Vgl. zuletzt BECK, *Deinde ad munimen romani* (wie Anm. 3), S. 340–344.

73 Vgl. Florian LAMKE, Die Viten des Ulrich von Zell. Entstehung, Überlieferung und Wirkungskontext, in: *In frumento et vino opima*. Festschrift für Thomas Zotz zu seinem 60. Geburtstag, hg. von Heinz KRIEG und Alfons ZETTLER, Ostfildern 2004, S. 163–180, hier S. 179.



Abb. 6 Zeichnung der Grüninger Kapelle bei Oberrimsingen aus dem Jahr 1754. Die Zeichnung zeigt neben der Lage im Siedlungsraum auch die von Grüningen aus erreichbaren Verkehrswege und Trassen zu diesem Zeitpunkt (<http://www.kloester-bw.de/leobild.php?typ=4e6z584tr&nr=358&bild=704> [abgerufen 17. 11. 2015]; Original in Landesarchiv Baden-Württemberg/GLA Karlsruhe, Abt. 65/530b S. 186a).

seine Zöglinge, von dem Ort, wo sie jene sündigen Menschen sahen und hörten, zu entfernen.<sup>74</sup>

Die Verlegung sei also aufgrund des Trubels nötig geworden, der mitunter auf die Verkehrswege zurückgeführt wird, die am Kloster vorbeiführten. Diese auf der ungeeigneten Lage des Ortes basierende Begründung entspricht zwar einem immer wiederkehrenden Topos hagiographischer Werke; angesichts der oben dargelegten Straßenführung, die in unmittelbarer Nähe des Priorats vorbeiführte und den Marktort Breisach mit dem Breisgauer Hinterland verband, lässt sich jedoch durchaus ein realer Hintergrund für die Ausführungen der Vita fassen.

74 Ex Vita Sancti Udalrici prioris cellensis, in: MGH SS 12, hg. von Georg Heinrich Pertz, Hannover 1866, S. 261 f.: *Cum ergo in praefato loco servus Dei aliquo tempore mansisset, anxiani coepit, quod ovium suarum caulas nequaquam in tuta mansione sed quasi in medijs luporum faucibus vidit constituas. Idem etenim locus, licet sui amoenitate spectantium oculis grate arrideret, licet ubertate fructuum labori cultoris respondeat, patet tamen undique accessibus viarum, circumfunditur frequentia saecularium hominum, artatur penuria multarum rerum monasticae quieti necessariorum. Quae omnia vir altioris ingenii sollicitè perpendens plurimum obsistere spirituali professioni, filios adoptionis, quos a carnalium hominum vita et moribus alienos voluit existere, etiam loco ab illorum visu et auditu satagebat segregare.* Für Hinweise bei der Übersetzung dieser Quellenstelle danke ich herzlich Dr. Tobie Walther (Freiburg i. Br.).

Direkt am ehemaligen Standort des Priorats in Grüningen führte die zu rekonstruierende antike und auch mittelalterliche Straßenverbindung von Bad Krozingen nach Breisach vorbei, so wie auch heute noch die ausgebaute B 31 hier entlangführt. Hinzu kommen noch zahlreiche untergeordnete dörfliche Verbindungswege, wie der ebenfalls im Spätmittelalter erwähnte Grüninger Weg, der Grezhauser Weg und der Rimsinger Grafweg. Auch wenn sicherlich wichtigere und auch handfestere Ursachen hinter der Verlegung in das Möhlintal stehen, so ließ sich angesichts der Straßenlage diese Begründung zumindest guten Gewissens vorschieben.

## 2. Zusammenfassung

Fassen wir unsere Beobachtungen zusammen, so gibt sich ein entwickeltes und ausdifferenziertes, in der Hauptsache auf Breisach ausgerichtetes römisches Verkehrssystem zu erkennen. Sowohl in der Spätantike als auch im Mittelalter erscheint das Straßensystem des Untersuchungsgebietes auf Breisach zentriert. Sternförmig verliefen im späteren Mittelalter als „Hoch-“ beziehungsweise „Heer-“Straßen oder -Wege bezeichnete Verbindungen auf Breisach zu. Anhand der Verbindungen Breisach – Bad Krozingen und Breisach – Umkirch lässt sich zudem mit hoher Wahrscheinlichkeit die Nutzung römischer Trassen während des Mittelalters nachweisen.

Es zeigt sich die Notwendigkeit, bei der Rekonstruktion mittelalterlicher und im Besonderen römischer Verkehrsverhältnisse differenziert vorzugehen und ein möglichst umfangreiches methodisches Toolkit zu nutzen. Wird dabei mit mittelalterlichen Flurnamen operiert, so zeigt sich die Möglichkeit, aber auch das Gebot, diese innerhalb der Gemarkungen möglichst genau zu lokalisieren. Durch diese hier genutzte Methode ergibt sich die Gelegenheit, zunächst das spätmittelalterliche Verkehrssystem relativ genau zu rekonstruieren. Kommen noch weitere Indizien hinzu, so lassen sie sich sogar als zusätzliches Argument für die Rekonstruktion antiker Trassenführungen nutzen und Nachwirkungen des römischen Verkehrsnetzes für das Mittelalter fassen.

Römische Straßen, dies sollte in dieser mikroregionalen Studie gezeigt werden, strukturierten nicht nur in der Antike den Breisgau und bildeten damit die Grundlage des Kommunikations-, Verkehrs- und Herrschaftsnetzes, sondern waren auch eine der Grundlagen des mittelalterlichen Verkehrssystems und prägten bis in das hohe und späte Mittelalter hinein den Raum zwischen Tuniberg und Rhein. Die Rekonstruktion solcher Verkehrswege in diachroner Perspektive ist ein mühsames aber lohnendes Unterfangen und ein wichtiges Forschungsdesiderat.