

## VIAE IUNGUNT – DAS BEISPIEL DER RÖMERSTRAßE AUGUSTA TREVERORUM/TRIER – DIVODURUM/METZ

von Simone Martini

Die Geschichte der Anlage und Benutzung von Straßen vermittelt grundlegende Einsichten in Entwicklungen im Bereich der Verfassungs-, Rechts- und Verwaltungsgeschichte, der Wirtschafts- und Sozialgeschichte wie auch der Militärgeschichte.<sup>1</sup> Straßen sind prägende „Lebensadern“ der Gesellschaft und Stränge der Kommunikation, die im Gegensatz zur Privatheit stehen. Straßen dienten der Erschließung und Sicherung neuer Provinzen, ermöglichten Handel, Verkehr und Kommunikation und verbanden unterschiedliche Regionen. Auch können Zustand und Funktion von Straßen als Indikator für den Zustand einer Kulturlandschaft angesehen werden; in nachrömischer Zeit bestanden Straßen als „Gerippe“ der einstigen Hochkultur weiter.

In diesem Beitrag soll ein schlaglichtartiger Einblick in das Straßennetz im Siedlungsgebiet insbesondere der Treverer gegeben werden. Anschließend sollen Möglichkeiten der Erforschung dieser Römerstraßen vorgestellt werden. Die Identifizierung der Trassen und ihre Dokumentation gewinnt mit ihrer fortschreitenden Zerstörung durch moderne Baumaßnahmen und kulturlandschaftliche Überprägung immer mehr an Bedeutung.

Die vorzustellenden Strecken gehören teils in den Kontext eines Projekts, das gemeinsam mit dem Fachbereich III, Klassische Archäologie der Universität Trier und dem Rheinischen Landesmuseum Trier sowie den im Musée National d'histoire et d'art Luxembourg und den im Institut national de recherches archéologiques préventives (INRAP) und im Pôle Archéologie préventive Metz tätigen Archäologen geplant ist, teils handelt es sich um Abschnitte von Nebenstrecken, deren Verlängerung nach Trier führt und die in diesem Kontext vorgestellt werden sollen.

### Einführung

Zunächst sei in gebotener Kürze auf das Straßensystem des Imperium Romanum eingegangen. Straßen dienten in römischer Zeit, wie auch heute noch, als Grundlage für militärische Bewegungen, Handel, Verkehr, Transport sowie Kommunikation. Durch Straßen war die Sicherung erobelter Gebiete möglich, so dass sie als Element der Expansion ebenso wie als Instrument der Außenpolitik fungierten.

Schon in der mythenhaften Überlieferung kommt der Straße eine besondere Bedeutung zu. Wir erinnern uns an die Entscheidung des Herakles, der an einer Straßenkreuzung zwischen Tugend und Laster wählt, wie von Johann Heinrich Tischbein dem Älteren (1722-1789) im Jahre 1779 dargestellt, dessen Werk sich heute im Deutschen Historischen Museum zu Berlin befindet. Ein weiteres Beispiel ist Ödipus, der an einer Straßenkreuzung das Rätsel der Sphinx löst und seine schicksalhafte Belohnung erhält; eine Szene, die von François-Xavier Fabre (1766-1837) in den Jahren 1806-1810 aufgegriffen wurde und heute im Dahesh Museum of Art in New York aufbewahrt wird.<sup>2</sup>

An den zu betrachtenden Verkehrswegen finden sich Siedlungen und *vici*, die durch ihre Namensgebung einen Hinweis auf ihr Alter und damit – im Umkehrschluss – auf die Lage einer Straße geben können: Es sind dies Siedlungsnamen mit den keltischen Endungen *-acus* und *-acon*, deren latinisierter Form *-acus*, *-acum* und den modern verschliffenen Endsilben *-ach* und *-ich*,<sup>3</sup> z.B. Konz-Krettnach oder Trier-Sirzenich.

Auch kann die Namensgebung nach den Meilensteinen sowie deren Zählung erfolgen: *Ad quintum lapidem*, heute Trier-Quint und *Ad decimum lapidem*, heute Trier-Deztem.

Unter Straßen versteht man zumindest teilweise künstlich angelegte, architektonisch gestaltete Wege. Zu unterscheiden sind Fernstraßen, kleinere Wege und Saumpfade, die Orte und Regionen miteinander verbinden. Der Begriff Straße, englisch *street*, italienisch *strada*, ist von lat. *via strata*, gepflasterter Weg, abgeleitet. Im Luxemburgischen hat sich vielerorts der Begriff „Steinkém“ oder „Kiem (-weg / -straße)“ in Anlehnung an das lat. *caminus*, der Weg, erhalten. Im Deutschen findet man vorrangig in alten Karten häufig die Begriffe *Steinweg*, *Rennweg*, *Hochstraß* oder auch *Steinstrasse*, die auf Reste der Römerstraße hindeuten.

Eine frühe schriftliche Information findet sich in der fragmentarisch erhaltenen *lex duodecim tabularum* aus der Zeit um 450 v. Chr. Sie ist überliefert in den Werken des römischen Juristen Gaius, dessen Kommentare zum

1 Generell zum römischen Straßenwesen: Bender 1975; Chevallier 1997; Bachmann 2004; Frei-Stolba 2004; Coulon 2007; Ayache / Demarolle / Laffitte et al. 2012.

2 Abbildungen unter [http://www.dhm.de/datenbank/dhm.php?seite=5&fld\\_0=20043840](http://www.dhm.de/datenbank/dhm.php?seite=5&fld_0=20043840) sowie <http://www.dahesh-museum.org/portfolio/francois-xavier-fabreodipus-and-the-sphinx/> (abgerufen am 27.07.2015).

3 Hagen 1931, XXXVIII; 259.

Zwölftafelgesetz zwischen 130 und 180 n. Chr. entstanden. Dort heißt es:

*Viae latitudo ex lege XII tabularum in porrectum octo pedes habet, in anfractum, id est ubi flexum est, sedecim.* Die Straßenbreite beträgt demnach im geraden Stück acht, in Biegungen 16 römische Fuß, also zwischen ca. 2,37 und 4,74 m.

Auf Tafel VII des Zwölftafelgesetzes heißt es, dass die Anlieger einen befestigten Weg anlegen sollen. Wenn sie ihren Weg nicht gepflastert hätten, so solle man mit dem Zugvieh herziehen, wo man wolle (*Viam muniunto: nisi sam delapidassint, qua volet iumento agito*). Auf diese Aussage ist zurückzukommen, da sie einen Einblick in die Zuständigkeiten beim Bau einer Römerstraße gewährt.

Für die Straßenforschung von besonderem Interesse ist die Form der Via Publica.<sup>4</sup> Für diese Art der Straße liefern der Grammatiker Sculus Flaccus aus dem 2. Jahrhundert n. Chr. in „De condicionibus agrorum“, cap. XIX, und der im 3. Jahrhundert n. Chr. schreibende Jurist Ulpian (Dig. 43, 8,2, 20-24) klare Definitionen: Sie verläuft *solum publicum*, auf öffentlichem Boden, dient dem öffentlichen Verkehr, wird von Magistraten wie *consul* oder *praetor*, die das *imperium* innehaben, erbaut, aus öffentlichen Geldern finanziert und liegt außerhalb städtischer Siedlungen. Die Straßenbreite orientierte sich nun an den verkehrstechnischen Notwendigkeiten. Weitere Charakteristika sind nach dem im 1./2. Jahrhundert n. Chr. schreibenden Plutarch (C. Gracchus 7) die Geradlinigkeit ihres Verlaufs, die Meisterung des Geländes durch Kunstbauten wie Brücken oder Tunnel sowie die Unterteilung und Markierung der Trasse mit Meilensteinen. Auf den Straßen herrschte generell Rechtsverkehr, da rechts als die positive Seite angesehen wurde. Folglich befanden sich auch die Meilensteine auf der rechten Seite.

Die Leistung, die den Bau einer Straße ermöglichte, sicherte die Erinnerung an ihren Erbauer: Die Via Appia, die der Erschließung Campaniens diente, erinnert an den Gentilnamen des 312 v. Chr. amtierenden Censors Appius Claudius. Gaius Flaminius trassierte um 223/220 v. Chr. die Via Flaminia, die von Rom bis Ariminum/Rimini führte. Caius Aurelius Cotta legte 220 v. Chr. die nach ihm benannte Via Aurelia an, die an der ligurischen Küste entlang bis nach Genua führte. Mit dem Anstieg des Verkehrsaufkommens waren neue Gesetze erforderlich. Iulius Caesar regelte mit der *lex Iulia municipalis* (Abschnitt 56-61) im Jahre 45 v. Chr. den Verkehr im alten Rom: Fuhrwerke durften tagsüber nur noch für die Anlieferung von Material für öffentliche Bauten fahren, ansonsten musste der private Reise- und Lastverkehr nachts abgewickelt werden.<sup>5</sup> Wesentlich populärer war

denn auch Caesars Maßnahme, die vom Kapitol zum Colosseum führende Via Sacra in Rom mit einem Belag aus Marmor und Travertin zu versehen. Seit der frühen Kaiserzeit war der Herrscher oberster Bauherr, auch wenn er die notwendigen Arbeiten an die Statthalter weiterdelegierte. Diese Tätigkeiten – Pflege und Neubau von Straßen – wurden im späten 1. Jahrhundert auch im *cursus honorum* verankert. Die Aufsicht der Ädilen bezog sich wohl allein auf das Stadtgebiet, während Straßenkuratoren für das Umland zuständig waren.<sup>6</sup> Für den Bau und Unterhalt der Straßen sorgten sog. *redemptores* (Unternehmer), die Arbeiter rekrutierten, Anrainer, die an ihrer statt Sklaven stellen konnten, sowie Strafgefangene. Die anfallenden Kosten wurden von Zeit zu Zeit auf die Gemeinden und die *possesores agrorum*, also jene, die in Besitz von Grund und Boden waren, umgelegt.<sup>7</sup> Aufgrund der Kosten wurde die Verantwortung für die Straßen von den Statthaltern schnellstmöglich auf die lokalen Kräfte verlagert. Dies erklärt wohl, warum Anwohner insbesondere an überregionalen Verbindungen ein wesentlich geringeres Interesse hatten als die Administration. Allein für die hodologische Organisation eines provinzübergreifenden Straßennetzes musste eine koordinierende, übergeordnete Gesellschaftsstruktur vorhanden sein, um die Expansion des Reiches voranzutreiben.

In der Forschung wird oftmals angenommen, Straßen seien vorrangig vom Militär gebaut worden. Nun steht es außer Frage, dass dem Militär beim Straßenbau – insbesondere bei der Erschließung neuer Provinzen – eine besondere Rolle zufiel. Außerdem befanden sich neben Fachleuten für die Vermessung Soldaten im Heer, die beschäftigt werden wollten. Aufgrund der Analyse von Schriftquellen wie auch Inschriften ist jedoch gemäß Camilla Campedelli davon auszugehen, dass die Bedeutung des Heeres beim Straßenbau insgesamt deutlich überschätzt wird. Auch der oben erwähnte Hinweis aus dem *Viam muniunto* deutet darauf hin, dass in viel stärkerem Ausmaß als bisher angenommen die lokalen Kräfte für solche Arbeiten herangezogen wurden.<sup>8</sup> Und gerade die Anrainer dürften ein besonderes Interesse daran gehabt haben, mit Bau und Unterhalt der Straßen den Absatz selbst hergestellter lokaler Produkte auf den Märkten zumindest in ihrer näheren Umgebung zu steigern, ganz abgesehen von den weiteren Vorteilen, die ein stabiles Straßennetz mit sich brachte. In den Provinzen galt der Bau oder Ausbau von Straßen als ein geeignetes Mittel für die Oberschicht, ihre Romanitas zu beweisen. Die Nutzung der *Viae Publicae* war gebührenfrei. Jedoch

---

aut quod ex urbe exve iis locis earum rerum, quae publice demoliendae locatae erunt, publice exportari oportebit, et quarum rerum causa plostra hac lege certis hominibus certis de causis agere ducere licebit. Zitiert nach: Robinson 1992, 81.

4 Zu den verschiedenen Straßen: Heinz 2003, 22-25.

5 Tab. Hera. vv. 56-61: Quae viae in urbe Roma sunt erunt intra ea loca, ubi continenti habitabitur, ne quis in eis viis post kalendas ianuarii primas plostrum interdiu post solem ortum, neve ante horam X diei ducito agito, nisi quod aedium sacrarum deorum inmortalium causa aedificandarum operisve publice faciundi causa advehi portari oportebit,

6 Klee 2010, 16.

7 Heinz 2003, 26 f.

8 Campedelli 2014, 26-29 unter Verweis auf Schriftquellen und Inschriften und freundliche Auskunft von Dr. Camilla Campedelli vom 30.06.2015.



Abb. 1: Straßen im Imperium Romanum (nach Heinz 2003, 9).

konnte es in Grenzgebieten zu Ausnahmen kommen, da hier gelegentlich verstärkte Sicherheitsmaßnahmen erforderlich waren – sowohl beim Bau als auch bei der Nutzung der Strecke. Gegebenenfalls wurden Benefiziarier an Straßenposten zum Schutz vor Wegelagerern und Räubern eingesetzt.<sup>9</sup>

Durch die günstigen sozialen und ökonomischen Bedingungen, die die *pax Romana* bot, umfasste das Straßennetz des Imperium Romanum bis zu 300.000 km (Abb. 1).<sup>10</sup> Der Ausbau erfolgte seit dem 5. Jahrhundert v. Chr. planmäßig zur zielgerichteten Verbindung von Orten und ging chronologisch mit der römischen Expansion von Süditalien aus. Wo es möglich war, wurden ältere Trassen ausgebaut, während andere Teilstrecken völlig an Bedeutung verloren.

Zielpunkt der Straßen war das *miliarium aureum* des Augustus vor dem Tempel des Saturn auf dem Forum Romanum, welches Rom als *caput viae* auswies und von dem aus sternförmig 13 bedeutende Straßen abgingen (Suet. Otho 6). Die wichtigsten von Rom ausgehenden Straßen waren die Via Flaminia im Norden, die Via Salaria, die alte Salzstraße, sowie die als „Königin der Stra-

ßen“ bezeichnete und wohl bekannteste Trasse, die Via Appia. Auf dem goldenen Meilenstein waren die Distanzen Roms zu anderen Städten des Imperiums vermerkt, um damit gleichsam Roms Anspruch auf Weltherrschaft zu unterstreichen.

Der römische Ingenieur Vitruv beschreibt im späten 1. Jahrhundert v. Chr. in seinem Werk „*De architectura*“ (VII,1,3) den vierlagigen Bodenaufbau bei der Gestaltung von Fußböden – Begrifflichkeiten, die in der Straßenforschung häufig übernommen werden (Abb. 2). Zum Aufbau der Straße gehört demnach eine Fundamentierung aus größeren Steinen, genannt *statumen*. Es folgt die *ruderatio* oder der *rudus*, die aus größerem, bisweilen im Mörtelverband verlegtem Material besteht. Darauf wiederum ist der *nucleus*, die Feinschüttung aus Kies, aufgebracht, die mit dem *sumum dorsum* als oberster Schicht abschließt, die im Bild als *pavimentum*, als gestampfte Schicht, bezeichnet wird. Vergleicht man den Aufbau römischer und moderner Straßen, so zeigen sich zahlreiche Ähnlichkeiten: Zunächst wurde die Fläche gerodet. Zur Frostsicherung erfolgte dann ein Auskoffern für den Unterbau. Dieser bestand unten aus groben, nach oben hin aus zunehmend feineren Schichten. Der Unterbau wurde zur Erhöhung der Tragfähigkeit verdichtet und mit einem strapazierfähigen Belag verse-

9 Ott 1995; Martini 2013, 231.

10 Vgl. Rathmann 2003, zusammenfassend auch zur älteren Literatur.

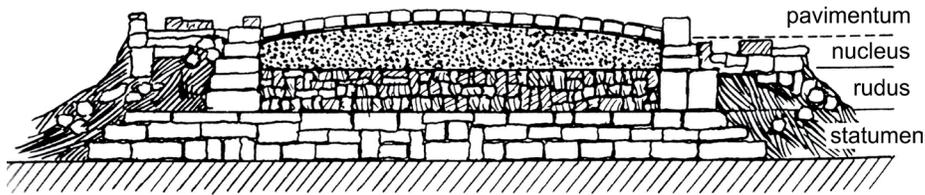


Abb. 2: Schnitt durch eine Römerstraße (nach Heinz 2003, 43).

hen. Die Deckschicht einer *via publica* konnte entweder *via glarea strata* – gekiest, *via lapide strata* – gepflastert oder *via terrena* – ohne Belag gestaltet sein. Die Deckschicht wurde festgewalzt, wobei die Bindung mit Lehm, Mörtel oder Kalk erfolgte. Der Straßenrücken war gewölbt, damit Regen- oder Tauwasser in einen oder zwei seitliche Gräben abfließen konnte. Dieser Aufbau ist für die Identifizierung der Römerstraßen heute bedeutsam.

Einblick in die Vorgehensweise beim Straßenbau und zugleich den Stolz auf diese römischen Errungenschaften liefert ein Gedicht des Statius Silvus zu Ehren der von Domitian beauftragten Arbeiten an der Via Domitiana von der mittelitalischen Hafenstadt Sinuessa/Mondragone zum Hafen von Puteoli/Pozzuoli, einer Abzweigung von der Via Appia (Silvae IV,3, V. 36-55).<sup>11</sup>

Demnach wurde zum Straßenbau zunächst der Trassenverlauf im Gelände eingemessen, wobei sich das Problem ergab, dass man Breiten-, jedoch keine Längengrade kannte. Man konnte demnach beim Straßenbau zwar die ungefähre Richtung angeben, aber das Ziel nicht exakt lokalisieren. In der Praxis wurde oft die idealste Linie im Gelände gewählt, über die heute noch moderne Straßen führen, wobei ein spezielles Werkzeug zum Einsatz kam.<sup>12</sup> Eine solche *groma* konnte nach Funden aus Pompeji als Stabstativ mit drehbarem, rechtwinkligen Achsenkreuz mit vier herabhängenden Loten rekonstruiert werden. Die Limitation erfolgte immer als Quadratmessung im rechtwinkligen Achsenkreuz, welches nach den Himmelsrichtungen orientiert war. Die Absteckung der Trasse im Gelände wurde mit Steinen vorgenommen. Zum Einsatz kam auch der Chorobat, eine große Wasserwaage, quasi der Vorgänger des Theodolits, der zum Nivellieren eingesetzt wurde. Zum Einmessen von Winkeln benutzte man eine Dioptra. Messlatten sind häufig auf Grabsteinen der *agrimensores* abgebildet, wie auf dem Giebel des Grabmals des Vermessers Marcus Aebu-

tius Macedo aus Rom, der außerdem Setzwaage, Lot und Winkeleisen erkennen lässt.

Sog. *umbones*, Begrenzungssteine, sollten ein seitliches Abrutschen der Fahrbahn verhindern. Die Umbones konnten, wie Beispiele von der Via Appia belegen, 30-50 cm hoch sein. Aber auch in den Provinzen waren die *umbones* in Gebrauch, wie anhand der Römerstraße bei Meckel-Meillbrück/Eifel nachgewiesen werden konnte.<sup>13</sup> Die Entwässerung des gewölbten Straßenkörpers erfolgte oft durch seitliche Gräben. Dies kann sich heute noch als Bewuchsmerkmal in der Landschaft abzeichnen: So ist der Bewuchs auf dem ausgekofferten, mit Steinen befestigten Abschnitt karg, während sich in den Gräben feuchtes Material ansammelte, was üppigen Bewuchs begünstigt – ein Befund, der anhand von Luftbildern sichtbar wird. Der moderne Straßenbau weist Parallelen zum römerzeitlichen auf, so das Auskoffern des Bodens für den Unterbau als Frostsicherung sowie der Aufbau in groben hin zu feineren Schichten.

In der Realität – und besonders in den Provinzen – konnte die Vorgehensweise beim Straßenbau deutlich abweichen: Bislang wurden zahlreiche, differenzierte Bauarten nachgewiesen, die den jeweiligen Erfordernissen entsprechen: So existieren je nach Bodenbeschaffenheit und Feuchtigkeit Bohlenwege, Schotterdämme und Felswege. Berge wurden für den Verkehr untertunnelt, so durch den unter Vespasian angelegten Tunnel der Via Flaminia am Furlo-Pass in den Pietralata-Bergen. Sehr häufig beim römischen Straßenbau treten Kiesel- und Kieschüttungen und über Kies aufgelegte Kalksteinpflaster auf. In Wüstengebieten herrschten zur Orientierung seitlich begrenzte Sandpisten vor. Dies zeigt, dass die eine römische Straße genauso wenig existiert wie das römische Heer: Die Straße wurde jeweils an die lokalen Erfordernisse angepasst. Generell galt allerdings, dass, je schlechter die Straße war, die Reisegeschwindigkeit umso geringer ausfiel. Reisen war in der Antike eben längst nicht so selbstverständlich wie dies heute der Fall ist. Wichtige Gründe des privaten Reisens waren Pilgerreisen, Fahrten zu Kurorten und Wettkämpfen sowie Bildungsreisen. Auf den Römerstraßen reiste man mit dem Wagen, zu Pferd oder zu Fuß. Während Gesandte und privilegierte Angehörige der Oberschicht den nach Sueton (Suet. IL,3) seit Augustus ausgebauten *cursus publicus* mit Pferdewechselstationen nutzen konnten, mussten einfache Reisende sich mit Schusters Rappen begnügen,

11 [...] at nunc, quae solidum diem terebat, | horarum via facta vix duarum. | Non tensae voverum per astra pennae | nec velocis ibitis carinae. | Hic primus labor incohare sulcos | et rescindere limites et alto | egestu penitus cavare terras, | mox haustas aliter replere fossas | et summo gremium parare dorso, | ne nutent sola, ne maligna sedes | et pressis dubium cubile saxis, | tunc umbonibus hinc et hinc coactis | et crebris iter alligare gomphis. | O quanta pariter manus laborant! | Hi caedunt nemus exuuntque montes, | hi ferro scopulos trabesque levant; | illi saxa ligant opusque texunt | coctopulvere sordidoque tofo; | hi siccant bibulas manu lacunas | et lone fluvios agunt minores.

12 Grewe 2009.

13 Faust 2008, 14-19.

sofern ihnen nicht ein Wagen oder ein Reittier zur Verfügung stand.<sup>14</sup>

## Straßen in Gallien

Für die Detailuntersuchung bietet sich das Straßennetz im gallischen Raum an, insbesondere im Treverergebiet, worauf im Folgenden näher eingegangen wird. Bezüglich der Straßen herrscht im Treverergebiet ein deutliches Ungleichgewicht im Forschungsstand. Während im 19. und frühen 20. Jahrhundert deutsche Forscher großes Interesse an den Römerstraßen zeigten, gibt es in den letzten Jahrzehnten auf deutscher und luxemburgischer Seite nur vereinzelt Untersuchungen zum Straßenverlauf.<sup>15</sup> Auf luxemburgischer Seite ist ab den 1970er Jahren die „Carte archéologique“ als hervorragende Grundlage entstanden, die die Basis zur Auffindung der Streckenabschnitte im Gelände darstellt.<sup>16</sup> Grundlegend für die deutsche Römerstraßenforschung ist heute noch Josef Hagens Werk „Römerstrassen der Rheinprovinz“ aus dem Jahre 1931 – die letzte Arbeit, die die Römerstraßen gebietsübergreifend behandelt. Für einzelne Streckenabschnitte hingegen liegen aktuelle Untersuchungen vor, so etwa von Hans Nortmann zu der vorgeschichtlichen Trassenführung bei Farschweiler (Kr. Trier-Saarburg) im Hunsrück.<sup>17</sup>

Das Straßennetz im gallischen Raum ist, wie schon Ingemar König betonte, das dichteste nach dem italienischen. Bereits im 4. Jahrhundert v. Chr. wurde das gute Wegenetz von dem Nordlandreisenden Pytheas von Marseille gelobt.<sup>18</sup> Dafür gibt es verschiedene Gründe: Die alten Zinnstraßen führten hier entlang – Zinnerz aus Britannien wurde entlang der Seine–Saone–Rhône–Garonne nach Marseille oder Narbonne gebracht. Das ausgedehnte gallische Wegenetz erlaubte es Caesar im Gallischen Krieg (58-50 v. Chr.), seine Feldzüge schnell und präzise durchzuführen. Nahm er ein keltisches Oppidum ein, war der jeweilige Stamm geschlagen. Voraussetzung dafür war, dass die Oppida raumordnend wirksam waren und verkehrstechnisch gut zugänglich lagen, quasi wie „Spinnen im dichten Wegenetz“.<sup>19</sup>

Bei der Straßenforschung stellt sich demnach die Frage nach der möglichen Existenz sog. Altstraßen, gebahnter Straßen und Pfade aus vorgeschichtlicher Zeit, die in römischer Zeit weiter genutzt und ausgebaut wurden. Sie stehen in der Regel in Verbindung mit Grabhügelgruppen und Hortfunden. Zwar sind diese frühen Trassen in der Regel schwer – und vermutlich meist nur durch dendrochronologische Untersuchungen oder Pollenanalysen – nachzuweisen, doch können sie in Verbindung mit der Römerstraßenforschung einen vertieften Einblick in die Entwicklung des Straßennetzes über größere Zeiträume

und damit auch in die Gesellschaft der Antike gewähren.

Über den Handel in keltischer Zeit ist wenig bekannt. Die Oppida dienten als Umschlagplätze und waren „wie Perlen an einer Kette“ an den vorrömischen Fernhandelsstraßen aufgereiht. Der Handel mit Pferden, Schinken, Mänteln, Wein und Sklaven war nach Caesar und Strabo sehr bedeutsam.<sup>20</sup> Aufgrund meiner bisherigen Studien zum Landtransport gehe ich davon aus, dass schon die Kelten das Straßennetz im hiesigen Raum technisch wesentlich verbessert haben. Die Qualität und Vielfalt der keltischen Stellmacherei wird seitens der Römer gelobt. Ohne ein funktionierendes Straßennetz wäre dieser Handwerkszweig nicht zur Blüte gelangt. Die Produkte der Stellmacher haben samt den dazugehörigen Bezeichnungen im römischen Leben und in der lateinischen Sprache Eingang gefunden. Bereits der im 1. Jahrhundert n. Chr. tätige Quintilian wies auf die Wagennamen als Beleg für die zahlreichen lateinischen Lehn- oder Fremdwörter aus dem Gallischen hin.<sup>21</sup>

## Via Agrippa

Das Treverergebiet bietet sich zur Untersuchung aufgrund seines Reichtums an Funden und Befunden an. Sowohl in keltischer als auch in römischer Zeit können hier Zentren der Herrschaft wie etwa das Oppidum Titelberg/Luxemburg und die Kaiserresidenz Trier-Augusta Treverorum nachgewiesen werden. Eine maßgebliche Trasse für das Treverergebiet ist die modern „Via Agrippa“ genannte Strecke, die für uns auch in verschiedenen Quellen greifbar wird. Augustus' Feldherr Agrippa ließ zur Erschließung der neuen Provinzen Straßen von Lugdunum (Lyon) nach Masilia (Marseille), nach Aquitania, an die Kanalküste und an den Rhein bauen; die Zielpunkte sind der Forschung dank Strabos Geographie bekannt.<sup>22</sup> So wurde die Fernstraße Metz-Trier im Zuge der Erschließung der gallischen Provinzen während der zweiten gallischen Statthalterschaft Agrippas eingerichtet. Beim Bau wurden Abschnitte vorrömischer Handels- und Fernwege befestigt und als Militär- und Administrationsstraßen ausgebaut. Die Länge der Strecken in Gallien betrug rund 13.000 römische Meilen oder 21.000 km. Die Straßenbreite variierte zwischen 5-8 m, je nach Funktion und Bedeutung des Streckenabschnitts, wobei nach Ausweis der Befunde eine Breite von 6 m vorherrschte.<sup>23</sup> Die Straßen waren vermutlich nur innerhalb ausgewählter Ortschaften gepflastert und mit Steinplatten gedeckt. Unter Wahrung einer möglichst geraden Streckenführung passte man sich zur Gewährleistung eines zügigen Vorankommens an das Gelände an, wobei sumpfige Talniederungen und extremer Witterung ausgesetzte Kammlinien vermieden wurden. An Straßen bildeten sich Wegestationen, aus denen wiederum häufig Weiler und Landstädte entstanden, die mit ihren *nundinae* genannten Märkten Reisende und Hinterland versorgten.

14 Vgl. Kolb 2000.

15 Schneider 1851; Schmidt 1861; Finke 1914; Steinhausen 1928, Vannérus 1928.

16 Folmer et al. 1974-1986.

17 Nortmann 2012, 7-18.

18 König 1997, 53-55 mit Anm. 18.

19 König 1997, 56.

20 Caes. Gall. V,55,3; Strab. geogr. IV,192,196; IV,200.

21 Quint. inst. I,5,57.

22 Strab. geogr. IV,1,214

23 Heinz 2003, 20.

Dendrochronologische Untersuchungen lassen eine Datierung der Trierer Römerbrücke in die Jahre 18/17 v. Chr. plausibel scheinen; der Brückenbau steht im Zusammenhang mit dem Bau der Straße an den Rhein, womit ein Hinweis auf deren Entstehungszeit gegeben ist.

Die heutzutage immer noch in Nutzung befindlichen Brückenpfeiler stammen aus der Zeit 160-180 n. Chr. In keltischer Zeit erfolgte die Flussüberquerung durch Furten und mit Holzstegen. In römischer Zeit baute man breite, mit zwei Fahrbahnen versehene Brücken. Über Steinpfeiler bzw. Pfahlroste führte eine auf Balken aufliegende Holzfahrbahn. Reste von Steinfundamentierungen und Holzkonstruktionen im Treverergebiet waren in Stadtbredimus, bei der Saarbrücke bei Konz sowie den Brücken über die Sauer bei Wasserbillig und Echternach nachweisbar.<sup>24</sup> Eine Brücke ist immer ein eindeutiges Indiz für Existenz und Ausrichtung einer Straße.

Die beiden Römerstädte Trier und Metz liefern bei Grabungen immer wieder Befunde des innerstädtischen Straßennetzes, so bei den Grabungen Dr. Christian Dreiers, Pôle Archéologie Préventive der Communauté d'agglomération Metz Métropole, 2012 in Metz nahe dem Boulevard de Pontiffroy und den Untersuchungen Dr. Joachim Hupes vom Rheinischen Landesmuseum Trier nahe den Trierer Kaiserthermen ab 2011. Trier und Metz sind demnach relativ gut erforscht – für die verbindende Straße dazwischen gilt dies bislang nicht,<sup>25</sup> obwohl gerade diese Trassenführung in der Antike ökonomisch und politisch von herausragender Bedeutung war. Schließlich verband sie nicht nur die Stammeszentren der Mediomatriker und Treverer, sondern auch den Mittelmeerraum mit der Trevererregion und der späteren Kaiserresidenz Augusta Treverorum sowie den beiden Germanien.<sup>26</sup>

Die Strecke Metz-Trier verläuft in zwei Trassen beiderseits der Mosel und hat eine Länge von ca. 92 km im Westen bzw. 82 km im Osten (Abb. 3).<sup>27</sup> Die Weststrecke, welche links der Mosel entlangführt, durchläuft Orte wie Dalheim und Wasserbillig (Luxemburg), in denen Pferdewechselstationen vorhanden waren.<sup>28</sup> Sie ist dabei die wichtigere, da hier die bedeutenden Vici wie Caranusca, vielleicht der Ort Garche in Lothringen und Dalheim (Ricciacus) liegen. Über Wasserbillig und Igel (Kr. Trier-Saarburg) führte sie nordöstlich weiter nach Trier.

Zur Erforschung antiker Straßen stellt die nach dem Humanisten Konrad Peutinger benannte Tabula Peutingeriana eine wichtige Quelle dar. Sie wurde im späten 12. Jahrhundert als Abschrift einer ursprünglich römischen Straßenkarte erstellt. Die Tabula Peutingeriana beinhaltet relevante Informationen über die Lage der wichtigsten Städte und Wechselstationen im Straßennetz

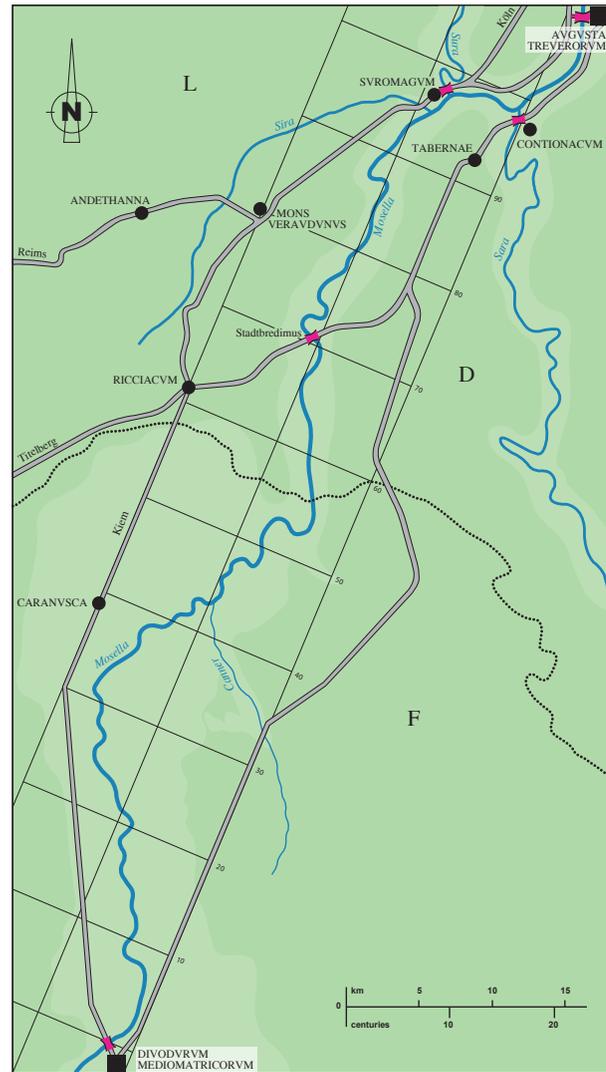


Abb. 3: Karte der Trassen (Karte: J. Krier).

sowie die Anzahl der Tagesetappen zwischen den Haltepunkten an den Hauptverkehrsrouten. Die Städte sind symbolisch durch Gebäudevignetten dargestellt; je größer das Symbol, umso bedeutender die jeweilige Stadt. Die Anzahl der Tagesmärsche wird durch hakenförmige rote Linien markiert. Die Karte ist heute auch eine der wichtigsten Quellen zur Zuordnung und Identifizierung von antiken Ortsnamen. Sie erlaubt Hinweise für die Zuordnung etwa der Namen Ricciacus und Caranusca an der westlichen Trasse Metz-Trier.<sup>29</sup> Hinweise auf die nachantike Nutzung von Römerstraßen – speziell im hiesigen Raum – geben auch die Karten des französischen Geographen Jean Joseph Tranchot und des preußischen Militärs Karl von Müffling, die von 1801 bis 1828 im Zuge der preußischen Landerfassung erstellt wurden. Die Römerstraße wird dabei meist als *voie romaine* explizit in ihrem damals sichtbaren Verlauf eingezeichnet.

24 Goethert 2010, 20-216 (zur Konstruktion der Brücken); Cüppers 1977, 166-168; Cüppers 1977, 270-273; Hollstein 1980, 46-49.

25 Heinen 1997; Flotté 2005.

26 Heinen 1997.

27 Flotté 2005.

28 Krier 2010; Krier 2013.

29 Talbert 2014, 96-99.

## Meilensteine

Neben den schriftlichen Quellen und Karten zur Römerstraße Metz-Trier liefern die in der Regel aus lokalem Gestein hergestellten Meilensteine weitere Informationen.<sup>30</sup> Die Miliarien gelten als typische Kennzeichen von Römerstraßen. Selten sind diese römischen „Verkehrsschilder“ an ihren Aufstellungsorten gefunden worden. Bislang sind etwa 8000 Meilensteine bekannt, was einen Hinweis auf die damalige Infrastruktur zu liefern vermag;<sup>31</sup> davon stammen etwa 700 Objekte aus Gallien.<sup>32</sup> Auf den Meilensteinen waren der Name des amtierenden Kaisers und die Entfernung bis zum nächsten Hauptort aufgemalt oder eingemeißelt. Sie verweisen häufig auf die Erneuerung eines Straßenabschnitts oder von Kunstbauten: *Imperator refecit, vias et pontes vetustate conlapsas refecit et restituit, refici iussit* – der Herrscher hat also für die Erneuerung und Instandsetzung schadhafter Straßen, Brücken und Wege gesorgt. Meilensteine sollten in propagandistischer Manier über die Leistung des Straßenbauers bzw. Instandsetzungsarbeiten berichten.

Als Distanzanzeiger tragen die Meilensteine in der Regel die lateinische Formel *a* oder *ab* sowie den Ortsnamen im Ablativ vom *caput viae*. Die Entfernungen werden jedoch nicht einheitlich gezählt. Selbst innerhalb einer Provinz kann es zu unterschiedlichen Zählungen kommen. In der Regel geben die Meilensteine die Entfernung in *mille passus*, in Doppelschritt an, wobei 1000 Doppelschritte 1,48 km entsprechen. Im gallischen Raum wurden die Entfernungen auf den Meilensteinen in der Regel nicht in Meilen, sondern in Leugen angegeben, wobei das Verhältnis 1: 1,5 beträgt; eine Leuge misst also 2222 m. In den germanischen Provinzen und im Noricum finden sich Meilensteine fast aller Kaiser. An den Küstenstraßen finden sich in der Regel weit weniger Miliarien, da der Schiffsverkehr dem Landtransport vorgezogen wurde. Das Straßennetz in Gallien wurde nach momentanem Forschungsstand erst unter Claudius mit Meilensteinen versehen, da sein Name häufig auf den Distanzanzeigern auftaucht.<sup>33</sup> Die frühesten bekannten Meilensteine des treverischen Siedlungsraumes stammen aus der 2. Hälfte des 1. Jahrhunderts n. Chr.<sup>34</sup> Es stellt sich die Frage, ob die Strecken zuvor ggf. mit hölzernen Markierungen versehen gewesen sein könnten, wie dies etwa unter Friedrich I. an der Strecke von Frankfurt/Oder nach Küstrin der Fall war. Gegen Ende der Kaiserzeit nimmt das Aufstellen der Miliarien überall im Imperium ab: Dies wird durch das Nachlassen des politischen Interesses wie auch wirtschaftliche Schwierigkeiten bedingt. Die letzten im Westen aufge-

stellten Meilensteine datieren um 435 n. Chr., jene im Osten um 520 n. Chr.<sup>35</sup>

Auf der Igeler Säule – als repräsentativer Grabpfeiler ebenfalls ein Indiz für den Verlauf der Römerstraße – ist ein Leugenstein zu sehen, der Zeugnis ablegt über die Distanz bis zum Hauptort Trier, nämlich vier Leugen – die Entfernung nach Trier betrug also knapp 9 km. Abbildungen von Meilensteinen – sie werden gelegentlich auf Grabmälern abgebildet – und die Objekte selbst sind auch aus dem zum Treverergebiet gehörenden Arlon (Belgien) sowie Pölich (Kr. Trier-Saarburg) an der Mosel und Nattenheim (Kr. Bitburg-Prüm) in der Eifel bekannt.<sup>36</sup> Bei der Straßenforschung gilt es, solche Darstellungen zu sammeln und zu prüfen, welche Informationen sie über die Straßennutzung liefern können.

Ein bei Roussy-le-Village (Dép. Moselle) an der luxemburgisch-französischen Grenze gefundener Meilenstein des Domitian belegt einerseits eine Entfernung von vermutlich 34 Meilen nach Trier und andererseits, dass der Kaiser im Jahr 83 beim Feldzug gegen den Usurpator Saturninus die Provinzbehörden veranlasst hatte, die Straße Metz-Trier zu erneuern.<sup>37</sup> Inwieweit der Kaiser selbst über die Aufstellung eines jeden Meilensteins in den Provinzen informiert wurde, sei dahingestellt. Viel wahrscheinlicher ist, dass die lokalen Kräfte die Meilensteine in Eigenregie aufstellten, sich aber – aus Gründen der Legitimation und der Demonstration dynastischer Macht des Herrscherhauses – stets auf den Kaiser bezogen. Ein weiterer Meilenstein wurde unter Kaiser Hadrian an der Trasse Metz-Trier aufgestellt. Er wurde 1934 nördlich von Dalheim (Luxemburg) gefunden. Aufgrund der Buchstabenabstände wird er in die Zeit 117-121 n. Chr. datiert. Die Angabe 25 scheint sich auf *milia passuum* zu beziehen, da diese Entfernungsangabe nach Trier, insgesamt rund 37 km, stimmig wäre. Diese Distanz wird in der Forschung auch für den Abstand der *mansiones* zum Wechsel der Reit- und Zugtiere angenommen. Eine *mansio* hat mit Sicherheit in Dalheim existiert.<sup>38</sup>

Auch Realienfunde können für eine Römerstraße typisch sein. Transport – sei es durch Reiter, sei es durch Wagenfahrer – ist durch Reliefdarstellungen wie auch Wagenteile, Geschirrelemente und Hufeisen an Römerstraßen gut belegt.<sup>39</sup> Typische Funde im Umfeld von Römerstraßen aus dem Treverergebiet sind Führungsringe zur Führung der Fahrleinen der Zugtiere, Radnaben, Reifenfragmente und Hufeisen (Abb. 4) Solche Funde können anhand der Kartierung Hinweise auf Straßenstationen und möglicherweise auch den Straßenverlauf geben.<sup>40</sup>

30 Finke 1914; Medinger 1934; Dupuis / Massy 1993.

31 Rathmann 2003, 112 f.

32 Ayache / Demarolle / Laffitte et al. 2012, 50.

33 Ayache / Demarolle / Laffitte et al. 2012, 6.

34 Roussy-le-Village (L'année épigraphique (AE) 1993, 1209), vgl. Ayache / Demarolle / Laffitte et al. 2012, 53 (mit Abb.).

35 Klee 2010, 65-72.

36 Ayache / Demarolle / Laffitte et al. 2012, 50.

37 Dupuis / Massy 1993, 283-287.

38 Krier 2010.

39 Cordie 2013.

40 Mittlerweile konnten 1.590 solcher Funde in Museen und 54 Privatsammlungen des gesamten Treverergebiets aufgenommen werden, vgl. Martini 2013, 205-218. Bei der Kartierung konnten nur Funde mit gesichertem Fundort berücksichtigt werden.

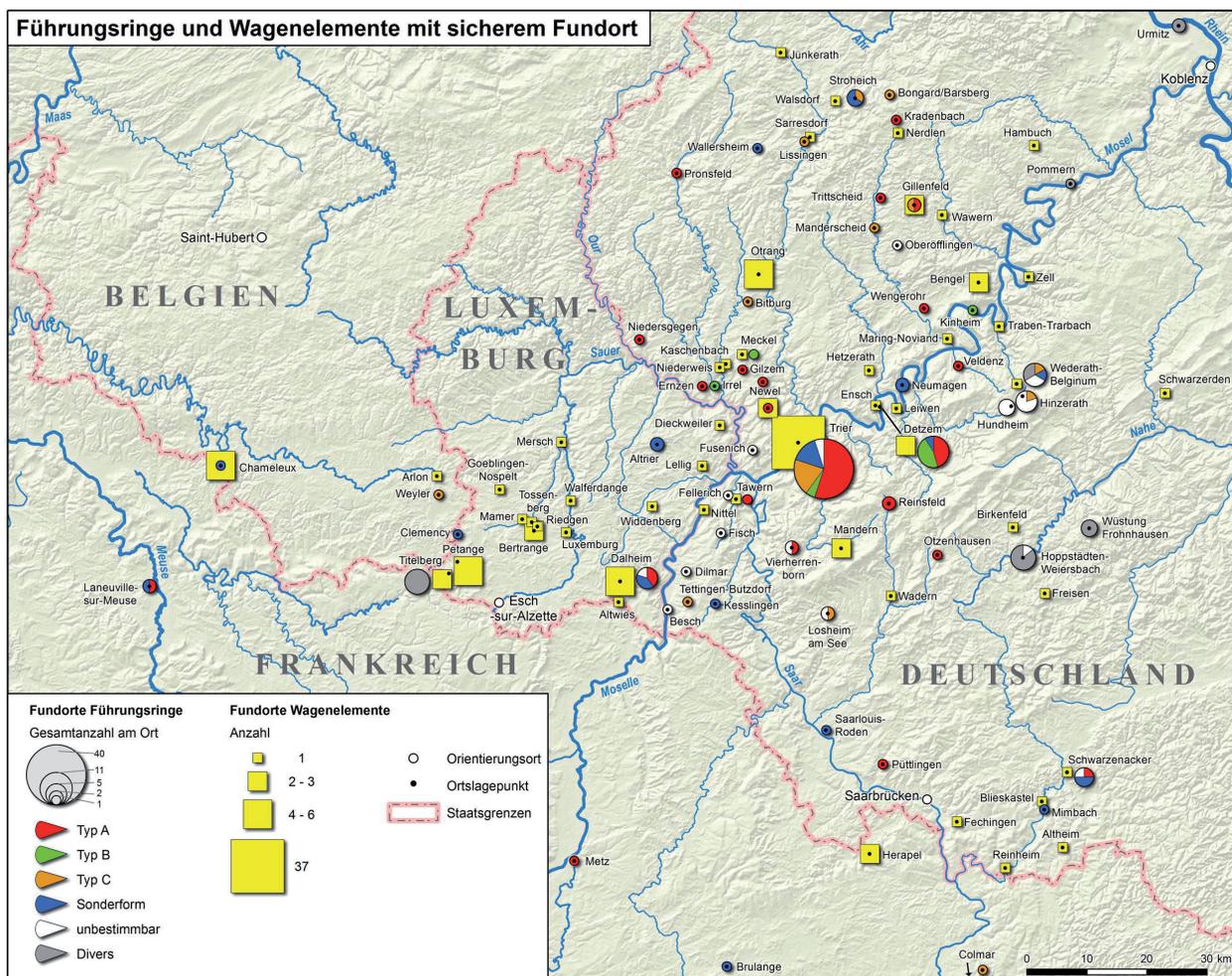


Abb. 4: Karte der Wagenelemente und Führungsringe mit gesichertem Fundort im Treverergebiet (nach Martini 2013, Karte 10).

Die östliche Trasse von Metz nach Trier – die Strecke rechts der Mosel<sup>41</sup> – ist wesentlich weniger gut belegt als die Westtrasse. Von Metz ausgehend, führt die Straße in nord-nordöstlicher Richtung zum Saargau. An dieser Trasse liegt die römische Villa Perl-Borg.<sup>42</sup> Bei dieser handelt es sich um eine der größten Villenanlagen im Saar-Mosel-Raum mit einer Ausdehnung von 7,5 ha; sie wird seit Mitte der 1980er Jahre erforscht. Aufgrund des Fundmaterials ist von einer kontinuierlichen Besiedlung des Platzes von der Spätlatènezeit bis in die römische Kaiserzeit auszugehen. Im frühen 1. Jahrhundert n. Chr. wurde am Platz dieser keltischen Siedlung ein Fachwerkgebäude errichtet. Dieses wurde um die Jahrhundertmitte durch einen großzügig geplanten Steinbau ersetzt, der in den folgenden Jahrhunderten immer wieder erweitert und umgebaut wurde. Spätantike Münzen, Glas und Keramik belegen die Nutzung der Villa noch bis zum Beginn des 5. Jahrhunderts n. Chr. Das erstaunlich beharrliche Festhalten am angestammten Platz, der für die Errichtung von Steinbauten eher ungünstig war, sowie der eindeutige Bezug der späteren Architektur auf die frühen Baubefunde legen die Annahme nahe, dass

hier die kontinuierliche Besiedlung durch eine Familie vorliegen könnte.<sup>43</sup> Die längsaxiale Villa liegt mit ihrer pars rustica an der Römerstraße. Da die Gestaltung der Umgrenzung der Pars rustica und des Torbaus Rücksicht auf den Straßenverlauf nehmen, geht Bettina Birkenhagen m.E. zu Recht davon aus, dass hier bereits in vorgeschichtlicher Zeit eine Trasse verlief, ein Abschnitt, der später für die Römerstraße übernommen wurde (Abb. 5). Auch südwestlich der Villa verläuft ein Straßenabschnitt, der anhand der Steinlagen noch sehr gut erkennbar ist. Im westlich der Villa liegenden Waldgebiet zeichnen sich Befunde ab, die womöglich auch zur Römerstraße gehört haben. Sondagen in diesem Bereich wären besonders interessant, da es sich um ein Grabungsschutzgebiet handelt, in dem mit ungestörten Befunden zu rechnen ist.

Zur Villa gehört auch die im Zuge des Baus eines Parkplatzes erforschte Straßenstation „Auf Schiffels“, die Teil der Fernstraße von Metz nach Trier war. Hier befanden sich – neben der mutmaßlichen mansio, dem sog. Gebäude 1 mit großem Hof sowie Rast- und Erfrischungsmöglichkeiten für Mensch und Tier – drei weitere Häuser sowie zwei Brunnen.

41 Sie scheint angesichts des gewundenen Verlaufs bekannter Abschnitte die ältere zu sein.

42 Birkenhagen 2015, 223-232.

43 Freundliche Auskunft von Dr. Bettina Birkenhagen am 19.03.2015. Das Areal ist teilweise sehr feucht und weist vom Torbau bis hin zur Villa ein Gefälle von 6 m auf.

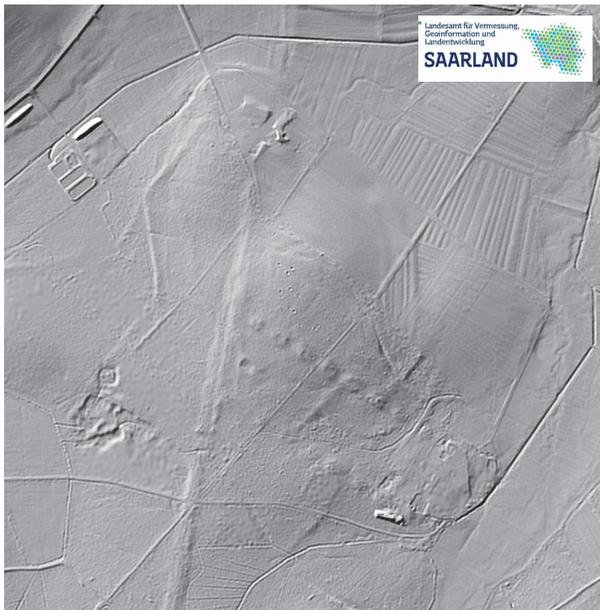


Abb. 5: Shaded Relief der Römerstraße im Umfeld der Villa Perl-Borg und der Straßenstation „Auf Schiffels“ (Daten: Landesamt für Vermessung, Geoinformation und Landesentwicklung Saarland, Lizenznr. U – 6/15).



Abb. 6: Befund der Römerstraße bei Rommelfangen-Bilzingen (Foto: S. Martini).

Magnetographische Untersuchungen zeigen, dass östlich der Römerstraße weitere Gebäude liegen, möglicherweise Handwerkerunterkünfte und Betriebe. Das Fundmaterial wird derzeit bearbeitet und verspricht weiteren Aufschluss. Bei der Dokumentation des Straßenbefundes auf dem Saargau Richtung Trier lässt sich folgendes konstatieren: Während der Straßendamm in Waldgebieten (Rommelfangen-Bilzingen, Kr. Trier-Saarburg) noch bis in einer Höhe von ca. 1,50 m in guter Qualität erhalten sein kann, ist er an anderen Stellen durch die Landwirtschaft bis zur Unkenntlichkeit verpflügt wie in Merzkirchen-Südlingen (Kr. Trier-Saarburg) und höchstens an sporadischen Bewuchsmerkmalen zu erkennen, wie mehrere Begehungen im April und August 2014 zeigten (Abb. 6).

Im durch Wald geschützten Bereich konnte der hervorragend erhaltene Streckenverlauf auf einer Länge



Abb. 7: Befund der Römerstraße bei Fisch (Foto: S. Martini).

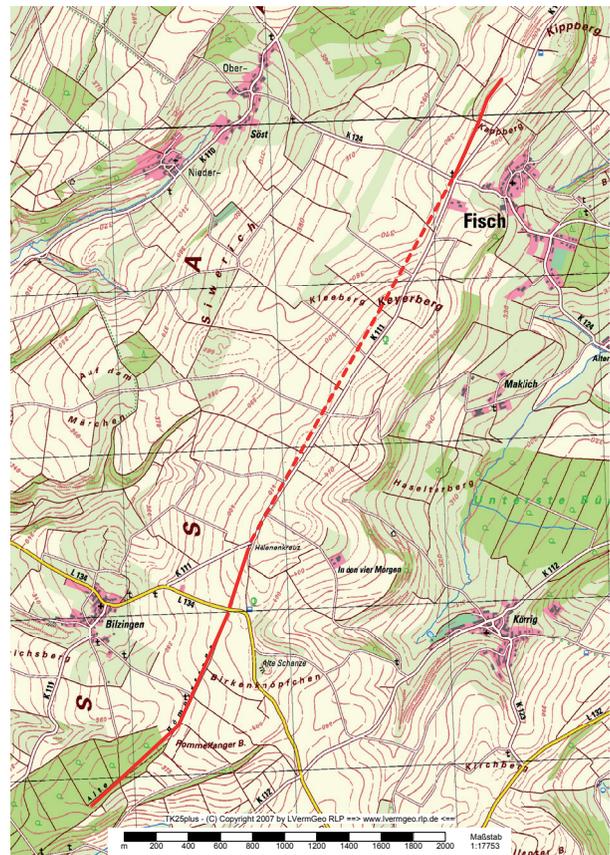


Abb. 8: Rekonstruierter Straßenverlauf bei Fisch (Kartengrundlage: LVermGeo RLP 2007).

von 800 m dokumentiert werden. Gut erhalten ist der Straßendamm bei dem Ort Fisch auf dem Saargau; auch nordwestlich des Ortes kann man die Römerstraße noch ca. 650 m lang verfolgen (Abb. 7). Verbindet man die beiden aufgrund des Straßendamms noch gut nachvollziehbaren Streckenabschnitte, so ergibt sich eine rekonstruierte Länge der Römerstraße von ca. 5,5 km. Auf dem rekonstruierten Teilstück sind mit bloßem Auge keine Hinweise mehr auf den einstigen Verlauf sichtbar (Abb. 8).

Die dort 6,10 m breite Römerstraße von Tawern nach Konz in der Nähe der Granahöhe konnte im Jahre 1933

in 50 cm Tiefe freigelegt werden. Der Straßenkörper war auf den gewachsenen Boden aufgebracht, darauf befand sich eine 25 cm hohe Schicht schwerer Grauwacken, die von einer bis zu 8 cm dicken Schicht von mit Flusskieseln durchmischem Sand abgedeckt wurden. Seitlich war ein Graben festzustellen. Möglicherweise wurde aus Platzgründen oder aus mangelnder Notwendigkeit, vielleicht auch aufgrund des Gefälles, in manchen Fällen von einem zweiten Graben abgesehen. Bedeutende Fundorte an dieser Trasse der Römerstraße sind die Straßenstation Tabernae-Tawern mit dem nahen Heiligtum des Merkur auf dem Metzberg sowie die Villa von Medard in Trier-Süd.

Nach der schlaglichtartigen Vorstellung einer wichtigen Fernstraße vom Mittelmeer an den Rhein sollen nun weniger bekannte Strecken im Trevererland mit ihrem aktuellen Befund im Gelände sowie Möglichkeiten ihrer Erforschung vorgestellt werden. Dadurch kann einerseits Einblick in die Intensität des Grads der Vernetzung der Straßen und andererseits anhand des Befunds Aufschluss über die Bauweise und damit möglicherweise die Bedeutung des jeweiligen Streckenabschnitts gewonnen werden. Die Identifikation eines Straßenbefundes ist in Städten vereinfacht, da die Straßen sorgfältiger gebaut wurden; zudem dienen wichtige Bauten als Ausgangs- und Endpunkte der Trassen. Dünn besiedelte Regionen und die damit häufig einhergehende schwächere Bewirtschaftung der Kulturlandschaft haben dagegen den Vorteil, dass der Befund vor Ort nachvollzogen werden kann.

Bereits Joseph Hagen behandelte die Römerstraße von Trier nach Tholey (Kr. St. Wendel). Von dieser soll nun der Streckenabschnitt von Trier bis in den Schwarzwälder Hochwald in den Focus genommen werden.

Die ersten Spuren dieser Straße – in diesem Bereich noch *via publica* – wurden 1853 bei Bauarbeiten am Weg vom mittelalterlichen Altort im Bereich der Trierer Ostallee nach Heiligkreuz, die ihren weiteren Verlauf zum Wolfsberg nahm, freigelegt, wie Joseph Hagen schildert. Ausgangspunkt der Straße scheint der Tempelbezirk im Trierer Altbachtal gewesen zu sein. Johann Steininger beschreibt 1845 in seiner „Geschichte der Trevirer unter der Herrschaft der Römer“ den weiteren Verlauf folgendermaßen: „Hinter Heiligkreuz, nördlich vom Weg nach Marienhof, zieht parallel die alte Straße, rasenbewachsen, meist von Strauchwerk eingefasst“. Auf dem Wolfsberg sollen Spuren der Straße noch in den Jahren 1828/29 sichtbar gewesen sein. Im Umfeld des Straßenverlaufs fanden sich offensichtlich mehrere römische Siedlungsstellen. Im LiDAR-Scan zeichnet sich ein Weggefächer ab.

Luftbilder spielen in den letzten Jahren eine immer größere Rolle in der Archäologie. Insbesondere große Strukturen, die für den Beobachter am Boden unsichtbar bleiben, werden erst aus der Luft erkennbar. Die einfachste Methode ist das klassische Foto. Zunehmend bedeutsam ist die LiDAR-Technik (Light detection and ranging) Mittels LiDAR kann die Landschaft vom Flugzeug oder Helikopter aus vermessen werden, um ein

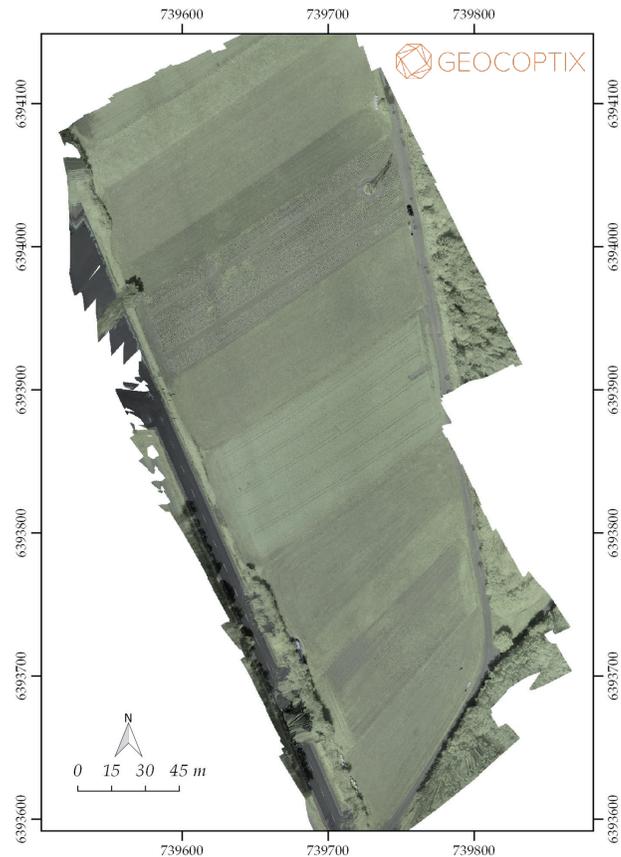


Abb. 9: Befund der Römerstraße an der B 268, Abfahrt in das Konzer Tälchen, NIR-Aufnahme vom 07.06.2015, geometrische Auflösung: 15 cm, Koordinatenbezugssystem: Spherical Mercator (EPSG: 3857) (Geocoptix UG, Trier).

digitales Oberflächenmodell (DOM) mit allen darauf befindlichen Objekten (Bebauung, Bewuchs, Gewässer) oder ein digitales Geländemodell (DGM), das die natürliche Erdoberfläche zeigt, zu erzeugen. Dabei scannt ein Laser beim Überflug das Gelände ab und registriert die Entfernung zu allen erfassten Objekten durch die Messung der Laufzeit des Signals.

Parallel zu den klassischen Methoden wie Begehungen können bei der Erforschung der Römerstraßen diese Möglichkeiten der Fernerkundung genutzt werden. Für die weitere Erkundung der Strecke erwies sich der Einsatz einer Drohne als äußerst hilfreich. Der eingesetzte Quadrocopter besitzt vier Antriebspropeller, die auf einer kreuzförmigen Flugplattform waagrecht zur Erdoberfläche angebracht sind. Die Befliegungen wurden durch das Unternehmen Geocoptix in Trier durchgeführt. Die Römerstraße, die im weiteren Verlauf im 19. Jahrhundert bereits an vielen Stellen ausgebrochen war, führt durch den Mattheiser Wald und verläuft dann östlich der Landstraße von Trier nach Pellingen (Kr. Trier-Saarburg), der heutigen B 268, über die Flur „Murtenstück“ auf Konz-Obermenniger Bann. Im Bild erkennbar ist der Verlauf der modernen B 268, die, von Pellingen kommend, Richtung Trier-Feyen läuft. Die Römerstraße verläuft parallel zur B 268, wie im Luftbild noch klar zu erkennen ist (Abb. 9). Circa 500 m hinter der Abzwei-



Abb. 10: Befund der Römerstraße am Ortsausgang Pellingen-Zerf (Foto: S. Martini).

gung L 139 ins Konzer Tälchen in Richtung Pellingen kreuzt die Römerstraße gemäß LiDAR-Scan die B 268 und läuft aus nordwestlicher Richtung in den Ort. Hier führt sie vermutlich durch das Neubaugebiet, um Pellingen dann zu verlassen und zur B 268 hin zu verlaufen. Auf der im Sommer 2015 gemähten Wiese lässt sich die dammartige Struktur des Befundes noch erahnen (Abb. 10).

Dann führt die Straße zum Dreikopf, der nach drei frühlatenezeitlichen Grabhügeln benannt ist.<sup>44</sup> Allerdings ist hier mit bloßem Auge nichts mehr von der Trasse zu erkennen, wohl aber mittels LiDAR und Luftbild. Im LiDAR-Scan ist eine Gabelung der Trasse am ersten der drei Grabhügel zu erkennen (Abb. 11). Wahrscheinlich lagen die Grabhügel an der westlich gelegenen vorgeschichtlichen Trasse, während die östlich verlaufende Strecke in römischer Zeit entstanden sein könnte. Die Drohnenbefliegung der Firma Geocoptix konnte auch hier den Nachweis der Römerstraße im Luftbild erbringen, selbst wenn vor Ort vom Befund nichts mehr zu erkennen ist. Im Luftbild erkennbar ist der Streckenabschnitt der K 47, die, vom Ort Paschel kommend, auf die K 45 nach Ollmuth zuläuft. Die Römerstraße verläuft dann von oberhalb Steinbachweiher durch Zerf-Frommersbach hinein in den Hochwald Richtung Weiskirchen. Hier konnten im Bereich der Römerstraße auch zahlreiche Hügelgräber nachgewiesen werden – möglicherweise ein Indiz für den Verlauf einer älteren Trasse.

Am Streckenverlauf wurden verschiedentlich römerzeitliche Funde und Befunde entdeckt. Laut Johann Jacob Hewer, der Mitte des 19. Jahrhunderts zu den Römerstraßen im Kreis Saarburg arbeitete, wurde das Material der Straße zur Anlage einer neuen Straße verwendet.<sup>45</sup> Die beschriebene Trasse von Trier in den Hochwald besitzt

<sup>44</sup> Nortmann 1995.

<sup>45</sup> Briesen 1863, 5-10.; Boch 1899, 36f., ders. 44-46. Eine im Jahr 2015 im Fach Geoarchäologie an der Universität Trier von Wjatscheslaw Bader erstellte und von Prof. Dr. Thomas Udelhoven, Fernerkundung, und mir betreute Bachelorarbeit untersucht die Gesamttrasse von Trier nach Tholey.



Abb. 11: LiDAR der Trassengabelung bei den Pellinger Dreiköpfen (Daten: Landesamt für Vermessung und Geobasisinformation Rheinland-Pfalz, Koblenz).

eine Abzweigung. Diese Straße zweigte nordwestlich des Dorfes Baldringen von der Strecke Trier-Richtung Weiskirchen ab und verlief in südlicher Richtung über Kalfertshaus und durch den Neunhäuser Wald östlich am Jagdhaus Neunhäuser vorbei. Hier sind Joseph Hagens Aufzeichnungen zu bestätigen. In diesem Bereich sind an mehreren Stellen römische Mauerreste zu finden; zu nennen sind außerdem der Tempelbezirk im Neunhäuser Wald bzw. die Fundstelle an der Römerstraße, an der ein Relief der Göttin Diana zum Vorschein kam.<sup>46</sup> Die Römerstraße, die heute in diesem Bereich von dem modernen Weg überlagert wird, zog laut Schilderung des Greimerather Dorflehrers Zang in den 1920er Jahren in etwa 15-20 m Entfernung an der Nordseite des Tempelbezirks vorbei.<sup>47</sup> Joseph Hagen vermutete, dass hier auch eine Querverbindung über Greimerath nach Serrig und den Saarübergang nach Kastel-Staadt kreuzte.<sup>48</sup> Darauf wird weiter unten noch einmal eingegangen. Die Straße verlief dann weiter zum Höhenzug Judenkopf und führte nach Hagen anscheinend dreigeteilt weiter: südwestwärts zum Saarübergang bei Ponten-Beseringen, geradeaus südwärts über Brotdorf und südostwärts über Britten vorbei über Losheim zum Saarübergang nach Pachten oder ostwärts nach Tholey. Neben verschiedenen Gräbern von der Zeit der Hunsrück-Eifel-Kultur bis in die römische Zeit im Bereich Losheim wurden in den Distrikten Wart, Am Elfenborn, Schop, große Kummer und Steinchen verschiedentlich Reste römischer Gebäude – auch im Bereich der Straße – nachgewiesen.<sup>49</sup> Der Straßendamm der Römerstraße im Neunhäuser Wald ist

<sup>46</sup> Goethert-Polaschek 1988, 35-36, Kat. 54, Taf. 13.

<sup>47</sup> Binsfeld 1977, 283-286.

<sup>48</sup> Hagen 1931, 474; zum bedeutenden Oppidum Kastel-Staadt zuletzt Nortmann 2012, 48; vgl. Beitrag A.-S. Buchhorn in diesem Band.

<sup>49</sup> Von Boch 1899, 36f.; vgl. zu den Gräbern der Hunsrück-Eifel-Kultur Haffner 1976, 334f.; Hagen 1931, 474.



Abb. 12: Befund der Römerstraße im Neunhäuser Wald (Foto: S. Martini).

teils gut erkennbar, wenn auch völlig überwuchert (Abb. 12).

Insgesamt lässt sich festhalten, dass nördlich der K 139 von Greimerath nach Serrig auf Serriger und Irscher Gemarkung die Römerstraße teilweise noch gut erhalten ist. Sie lässt sich im Waldgebiet als deutlicher Befund über eine Strecke von ca. 1,5 km verfolgen. Dies kann in idealer Weise mit dem LiDAR-Scan abgeglichen werden und so die Strecke mit jener nach Trier verbinden.

Schon Joseph Hagen vermutete eine Querverbindung über Greimerath und Serrig zum bedeutenden Fundort Kastel-Staad, ohne jedoch Hinweise auf ihren Verlauf zu geben. Diese könnte die Trierer Trasse über Zerf-Frommersbach mit der Trasse im Neunhäuser Wald verbunden haben. Im Umfeld von Greimerath fällt im Bereich Gasborngewann-Schachwald nahe der Grillhütte Schneeberghütte eine Bodenstruktur auf, die aufgrund ihres Verlaufs und ihrer Beschaffenheit römisch sein könnte. Erhalten sind Teilstücke der Strecke, die mit Taunusquarzit und Kieselgestein anscheinend sorgfältig verlegt wurden (Abb. 13). Die Verlängerung dieser Struktur ist noch auf der Tranchotkarte verzeichnet. Dem Greimerather Historiker Josef Leineweber zufolge wurde diese Strecke als alter „Manderner Weg“ von den Greimerathern früher noch genutzt. Heute dient er als Begrenzung landwirtschaftlicher Flächen. Auf modernen topographischen Karten taucht der „Manderner Weg“ nicht mehr als durchgehende Verbindung auf. Im LiDAR-Scan ist die Struktur deutlich zu erkennen. Geht man die Strecke ab, ist die dammartige Struktur wie auch der Gehalt an Steinen des umgebenden Bodens auffällig. Die Verlängerung dieser Trasse führt zum Tempelbezirk im Neunhäuser Wald (Abb. 14). Deshalb ist davon auszugehen, dass es sich um die von Hagen postulierte Querverbindung der Strecke Trier-Weiskirchen zum Tempelbezirk im Neunhäuser Wald handelt. Es handelt sich bei diesem Abschnitt nicht um eine *via publica*, sondern um eine *via vicinalis*, die Siedlungen und Dörfer miteinander verband und für deren Unterhalt die Anraier zuständig waren.<sup>50</sup>

50 Dig. 43,8,2,22: Vicinales sunt viae, quae in vicis sunt vel quae in vicos ducunt: has quoque publicas esse quidam dicunt: quod ita verum est, si non ex collatione privatorum



Abb. 13: Befund in Greimerath-Schachwald (Foto: S. Martini).



Abb. 14: Befund des alten „Manderner Wegs“, Blick auf den Neunhäuser Wald / Bereich des Tempelbezirks (Foto: S. Martini).

In Zusammenhang mit der Römerstraßenforschung ergeben sich zahlreiche interessante Aspekte: Zu fragen ist, wo die Römer in das zumindest teilweise vorhandene Straßensystem eingriffen, es ausbauten, etwa durch Begradigung veränderten und somit den eigenen Bedürfnissen angleichen. Zu klären ist, ob es einen gravierenden Unterschied zwischen einer *via publica* und

hoc iter constitutum est. Aliter atque si ex collatione privatorum reficiatur: nam si ex collatione privatorum reficiatur, non utique privata est: refectio enim idcirco de communi fit, quia usum utilitatemque communem habet, vgl. Spruit 2001, 21, Nr. 21.

einer *via vicinalis* gibt, und wenn ja, wie dieser beschaffen ist, und ob etwa Straßen im Umfeld von Städten wie Trier eine bessere Qualität aufwiesen oder ob auch Straßen im Bereich von kleineren Orten und vielleicht auch Heiligtümern repräsentativ und deshalb besonders ausgebaut sein konnten, wobei auch die finanzielle Ausstattung eines Heiligtums eine Rolle gespielt haben dürfte. Weiterer Aufschluss auch für die nachrömische Nutzung der Straße kann sich über die Fundhäufung in bestimmten Epochen ergeben.

Beim Vergleich treverischer Straßenabschnitte miteinander, aber auch mit den Straßen in anderen Regionen können sich verschiedene Schlüsse abzeichnen: Womöglich kann gezeigt werden, ob und in welchem Umfang regionale und geographische Gegebenheiten Einfluss auf Straßenbau, Straßennetz, Frequentierung der Straßen und die einheimischen Anrainer haben konnten. Die Untersuchung von Bauweise und Baumaterial des jeweiligen Straßenabschnitts kann in interdisziplinärer Zusammenarbeit mit dem Fach Physische Geographie, Universität Trier, durch die Palynologie (Pollenanalyse) Aufschluss über die Bodennutzung der umgebenden Landschaft in der damaligen Zeit liefern. Die Nutzung regionaler Gesteinsarten verweist auf die Bedeutung vorhandener Ressourcen und die Erneuerungen der Trasse und Reparaturen am Straßenkörper können Aufschluss über die Frequentierung der Straße zu bestimmten Zeiten sowie über etwaige Ausbauphasen geben. Es kommt also, wie so oft in der Archäologie, auf eine Kombination von verschiedenen Methoden an, wobei hier vor allem die Möglichkeiten der Fernerkundung (LiDAR) entscheidende Hilfen für eine zielgerichtete Geländebegehung bieten.

## Fazit

Der antike Mensch verstand unter Geographie ethnologische, politische und sogar religiöse Aspekte.<sup>51</sup> Das geographische Wissen der Griechen blieb dabei auf eine kleine Bildungselite beschränkt. An den Alltagsbedürfnissen der Menschen, Reisenden, Händler und auch Herrschenden gingen diese Entwicklungen anscheinend vorbei. Die Römer interessierten sich weniger für die theoretischen Überlegungen der Geographie als vielmehr für die praktische Verwaltung ihres anwachsenden Reiches. Zur Zeit der ausgehenden Republik sahen sie Stadtgründungen als Mittel der Raumerfassung an. Die Verbindungswege zwischen Rom und den Neugründungen waren dabei letztlich Mittel einer linearen Erfassung des Raumes. Seit der Regierungszeit des Augustus wurden verstärkt Straßen gebaut. Die *Forma Urbis*, eine monumentale Karte Roms, die Weltkarte des Agrippa und in späterer Zeit auch die *Tabula Peutingeriana* dienen dabei als Ausdruck der römischen Überlegenheit, quasi als Machtsymbole über den dargestellten Raum. Antike Straßen sind somit weit mehr als nur Verbindungen zweier Punkte. Sie verbanden unterschiedliche Regionen miteinander und gewährleisteten einen Kulturtransfer.

Insbesondere bei Trassen wie jener von Metz nach Trier kann man anhand eines regionalen Beispiels die raumordnende Funktion besonders gut vergleichen. Mit der Erforschung dieser Straße kann vertiefter Einblick in das damalige Leben der einheimischen Bevölkerung gewonnen werden. Der römische Einfluss zeigte sich in neuen Sitten und Bräuchen. Weiterhin kann die Untersuchung der Straße zeigen, wie die Menschen der damaligen Zeit mit Problemen des Alltags wie Transport, Handel und Reisen umgingen, welche Strecken bewältigt wurden. Dies gibt zugleich Einblick in das Leistungsvermögen damaliger Gesellschaften. Insbesondere der Vergleich wichtiger, in mehreren Quellen genannten Strecken wie der „*Via Agrippa*“, Teilabschnitt Metz-Trier mit weniger bedeutenden Nebenstrecken, verspricht weiteren Aufschluss, da erstere vom Kernland Italien und Rom aus zentral organisiert wurden, während bei letzteren womöglich das eigenständige Agieren Einheimischer greifbar wird.

Mit dem Zerbrechen des *Imperium Romanum* verlieren die alten Verkehrswege ihre ursprüngliche Funktion, jedoch ohne völlig bedeutungslos zu werden: Fortan begrenzen sie Grafschaften, Kirchensprengel und Komtureien. Der Zerfall des Straßennetzes ist der Achtlosigkeit späterer lokaler Herren geschuldet. Wurde sorgfältig auf den Unterhalt geachtet, wie dies der Erzbischof Balduin von Luxemburg im Moselland tat, so blieben die Straßen in einem guten Zustand.<sup>52</sup> So können Erhaltung und Funktion von Straßen als Indikator für den Zustand einer Kulturlandschaft angesehen werden. Denn Straßen bestanden in nachrömischer Zeit als Relikt der einstigen Hochkultur weiter, insofern sich die jeweiligen Machthaber das Straßengefüge zunutze machten. Bedingt durch ihre Funktion haben Straßen also eine äußerst komplexe Geschichte.

Die Straßenforschung gerade im Treverergebiet ist von besonderer Bedeutung. Zum einen gewinnen wir dadurch einen Einblick in das Straßennetz und den Aufbau der Straßen im direkten und weiteren Umfeld einer Stadt wie Trier, die zur Kaiserresidenz aufsteigt, was möglicherweise auch Einfluss auf den Straßenbefund haben könnte. Mit der Straßenforschung im Trevererland kann damit die verbindende Wirkung der Trassen in einem in der Antike homogenen Siedlungsgebiet auf die moderne Großregion übertragen werden. Antike Straßen sind besonders gefährdet durch landwirtschaftliche Arbeiten sowie den Bau von Straßen und z.B. Windkraftanlagen in bislang störungsfreien Waldzonen. Deshalb ist es wichtig und durch gezielte Surveys wie auch die LiDAR-Technik zerstörungsfrei und kostengünstig möglich, den Befund im Gelände zu identifizieren, zu dokumentieren und zumindest abschnittsweise dauerhaft zu sichern. Dies gilt insbesondere für Waldgebiete, in denen der Befund jahrhundertlang durch den Bewuchs geschützt war.

Führt man sich heute – unabhängig von Haupt- oder Nebenstrecke – die Beständigkeit dieser Straßen und die technischen Leistungen etwa bei Brückenbauten

51 Rathmann 2007, Vorwort.

52 Generell zum Umgang mit den antiken Hinterlassenschaften insbesondere im Trevererland: Clemens 2003.

vor Augen, so versteht man umso besser die Aussage des griechischen Rhetors Aelius Aristides, der das Straßennetz im Jahre 143 n. Chr. in seiner Rom-Rede (orat. XXVI,101) würdigte:

„Ihr habt den gesamten Erdkreis vermessen, Flüsse überspannt mit Brücken verschiedener Art, Berge durchstoßen, um Fahrwege anzulegen, in menschenleeren Gegenden Raststationen eingerichtet und überall eine kultivierte und geordnete Lebensweise eingeführt.“

## Quellen

- Ael. Ar. = Aelius Aristides. Hrsg. v. Wilhelm Dindorf (Leipzig 1829/Nachdruck Hildesheim 1964).
- Dig. = Corpus Iuris Civilis, Text und Vertaling, lat.-niederländ. Herausgegeben von Johannes E. Spruit u.a. Bd. VI, Digesten 43-50 (Zutphen 2001).
- Plut. = Plutarchi vitae parallelae. Plutarch – Große Griechen und Römer. Hrsg. K. Ziegler / H. Gärtner Neuaufgabe, Bd. 3.1 (Stuttgart/Leipzig Band 1996)
- Quint. inst. = Marcus Fabius Quintilianus, Institutiones Oratoriae Libri XIII. Ausbildung des Redners, 12 Bücher. Hrsg. u. übers. v. H. Rahn. Texte zur Forschung Bd. 2 (Darmstadt 1972).
- Stat. = P. Papinii Statii, Silvarum libri. Herausgegeben von F. Vollmer (Leipzig 1898).
- Strab. = Strabons Geographika. Hrsg., übers. u. komm. v. S. Radt (Göttingen 2002).
- Vitr. = Vitruvii De architectura libri decem. Zehn Bücher über Architektur. Lat.-dt. Hrsg. von C. Fensterbusch (Darmstadt 1964).
- Zwölftafelgesetz = R. Düll, Das Zwölftafelgesetz. Texte, Übersetzungen und Erläuterungen (München/Zürich<sup>6</sup> 1989).

## Literatur

- Ayache / Demarolle / Lafitte et al. 2012 = L. Ayache / J.-M. Demarolle / J.-D. Laffitte / F. Schembri / L. Schwinden, Il était une voie. Itinéraires antiques au Nord de l'Empire romain. Exposition au Parc archéologique européen de Bliesbruck-Reinheim, Conseil Général de la Moselle, du 15 mai au 31 octobre 2012 (Drulingen 2012).
- Bachmann 2004 = D. Bachmann (Hrsg.), „Alle Wege führen nach Rom ...“. Internationales Römerstraßenkolloquium Bonn. Materialien zur Bodendenkmalpflege im Rheinland 16 (Pulheim 2004).
- Bender 1975 = H. Bender, Römische Straßen und Straßenstationen. Schriften des Limesmuseums Aalen 13 (Stuttgart 1975).
- Binsfeld 1977 = W. Binsfeld, Das römische Heiligtum im Neunhäuser Wald bei Serrig, in: Römisch-Germanisches Zentralmuseum Mainz (Hrsg.), Führer zu den vor- und frühgeschichtlichen Denkmälern Bd. 34: Westlicher Hunsrück (Mainz 1977), 283-286.
- Birkenhagen 2015 = B. Birkenhagen, Archäologiepark Römische Villa Borg – Aktuelle Forschungen. In: M. Koch (Hrsg.), Archäologie in der Großregion 1, Symposium Otzenhausen 7.-9. März 2014 (Otzenhausen 2015), 223-232.
- Boch 1899 = E. von Boch, Statistik römischer Funde im Kreis Merzig (aus seinem Nachlass, Manuskriptbearbeitung durch Felix Hettner), in: Jahresbericht der Gesellschaft

für Nützliche Forschungen Trier von 1894-1899, 12, 1899, 36-47.

- Briesen 1863 = C. von Briesen, Urkundliche Geschichte des Kreises Merzig-Wadern. Bd. 1 (Saarlouis 1863).
- Campedelli 2014 = C. Campedelli, L'amministrazione municipale delle strade romane in Italia. Antiquitas Reihe 1, Abhandlungen zur Alten Geschichte, Bd. 62 (Bonn 2014).
- Chevallier 1997 = R. Chevallier, Les voies romaines (Paris 1997).
- Clemens 2003 = L. Clemens, Tempore Romanorum constructa. Zur Nutzung und Wahrnehmung antiker Überreste nördlich der Alpen während des Mittelalters. Monographien zur Geschichte des Mittelalters Bd. 50 (Stuttgart 2003).
- Cordie 2013 = R. Cordie (Hrsg.), VIA AUSONIA. Ein Jubiläum für die Römerstraße 213-2013 (Trier 2013).
- Coulon 2007 = G. Coulon, Les voies romaines en Gaule (Paris 2007).
- Cüppers 1977 = H. Cüppers, Der Sauerübergang bei Wasserbillig, in: Römisch-Germanisches Zentralmuseum Mainz (Hrsg.), Führer zu den vor- und frühgeschichtlichen Denkmälern Bd. 33 (Mainz 1977), 166-168.
- Cüppers 1977 = H. Cüppers, Palzem–Stadtbredimus, in: Römisch-Germanisches Zentralmuseum Mainz (Hrsg.), Führer zu den vor- und frühgeschichtlichen Denkmälern Bd. 33 (Mainz 1977), 270-273.
- Dupuis / Massy 1993 = X. Dupuis / J. L. Massy, Une borne milliaire de Domitien découverte à Roussy-le-Village (Moselle). BLESa Bd. 1 (Metz 1993), 283-287.
- Faust 2008 = S. Faust, Römerstraße und Langmauer bei Meilbrück, Gemeinde Meckel, Eifelkreis Bitburg-Prüm, in: Funde und Ausgrabungen im Bezirk Trier 40, 2008, 14-19.
- Finke 1914 = H. Finke, Die Römerstraßen von Trier nach Metz und ein unpublizierter Meilenstein im Nationalmuseum zu Luxemburg, in: Römisch-Germanisches Korrespondenzblatt 7, 1914, 56-58.
- Flotté 2005 = P. Flotté, Metz. Carte Archéologique de la Gaule. Bd. 57,2 (Paris 2005).
- Folmer et al. 1974-1986 = N. Folmer / J. Krier (Hrsg.), Carte archéologique du Grand-Duché de Luxembourg (Luxembourg 1974-1986).
- Frei-Stolba 2004 = R. Frei-Stolba (Hrsg.), Siedlung und Verkehr im römischen Reich. Römerstraßen zwischen Herrschaftssicherung und Landschaftsprägung. Akten des Kolloquiums zu Ehren von Prof. H.E. Herzog vom 28. und 29. Juni 2001 in Bern (Bern 2004).
- Goethert 2010 = K.-P. Goethert, Römerbauten in Trier. Burgen, Schlösser, Altortümer Rheinland-Pfalz Führungsheft 20 (Regensburg<sup>2</sup> 2010).
- Goethert-Polaschek 1988 = K. Goethert-Polaschek, Relief der Diana, in: W. Binsfeld / K. Goethert-Polaschek / L. Schwinden, Katalog der Steindenkmäler des Rheinischen Landesmuseums Trier. Trierer Grabungen und Forschungen Bd. XII,1 (Mainz 1988), 35-36.
- Grewe 2009 = K. Grewe, Chorobat und Groma. Neue Gedanken zur Rekonstruktion und Handhabung der beiden wichtigsten Vermessungsgeräte antiker Ingenieure, in: Bonner Jahrbücher 209, 2009, 109-128.
- Haffner 1976 = A. Haffner, Die westliche Hunsrück-Eifel-Kultur. Römisch-Germanische Forschungen Bd. 36 (Berlin 1976).

- Hagen 1931 = J. Hagen, Römerstraßen der Rheinprovinz. Publikationen der Gesellschaft für Rheinische Geschichtskunde Bd. 12,8 (Bonn 1931).
- Heinen 1997 = H. Heinen, Trier und das Trevererland in römischer Zeit. 2000 Jahre Trier (Trier<sup>4</sup> 1997).
- Heinz 2003 = W. Heinz, Reisewege der Antike. Unterwegs im Römischen Reich (Stuttgart 2003).
- Hollstein 1980 = E. Hollstein, Zur Erbauungszeit der Römerbrücke bei Konz, in: Kurtrierisches Jahrbuch 20, 1980, 46-49.
- Klee 2010 = M. Klee, Lebensadern des Imperiums. Straßen im römischen Reich (Stuttgart 2010).
- Kolb 2000 = A. Kolb, Transport und Nachrichtentransfer im Römischen Reich. Klio Beihefte N.F. Bd. 2 (Berlin 2000).
- König 1997 = I. König, Zu einigen Problemen der Römerstraßen in Nordgallien, in: F. Burgard / A. Haverkamp (Hrsg.), Auf den Römerstraßen ins Mittelalter. Trierer Historische Forschungen Bd. 30 (Mainz 1997), 51-75.
- Krier 2010 = J. Krier, Der römische Vicus in Dalheim (Luxembourg 2010).
- Krier 2010 = J. Krier, Der römische Vicus von Wasserbillig-Surromagus, in: Mertert-Wasserbillig. Eine Zeitreise durch unsere Gemeinde, Hrsg. Gemeindeverwaltung Mertert, Band 1 (Remich 2013).
- Martini 2013 = S. Martini, Civitas equitata. Eine archäologische Studie zu Equiden bei den Treverern in keltisch-römischer Zeit. Philippika 62 (Wiesbaden 2013).
- Medinger 1934 = P. Medinger, Neuer Meilenstein gefunden bei Dalheim, in: Trierer Zeitschrift 9, 1934, 121-123.
- Nortmann 1995 = H. Nortmann, Die frühlatènezeitlichen Grabhügel auf dem "Dreikopf" bei Pellingen, Kreis Trier-Saarburg, in: Trierer Zeitschrift 58, 1995, 69-142.
- Nortmann 2012 = H. Nortmann, Altstraße – Römerstraße? Das Beispiel Farschweiler, Kreis Trier-Saarburg, in: Funde und Ausgrabungen im Bezirk Trier 44, 2012, 7-18.
- Nortmann 2012 = H. Nortmann, Heiligtum mit Theater im ehemaligen Oppidum, in: Archäologie in Deutschland 28, 2012, 4, 48.
- Ott 1995 = J. Ott, Die Beneficiarier. Untersuchungen zu ihrer Stellung innerhalb der Rangordnung des römischen Heeres und zu ihrer Funktion. Historia. Einzelschriften. H. 92 (Stuttgart 1995).
- Rathmann 2003 = M. Rathmann, Untersuchungen zu den Reichsstraßen in den westlichen Provinzen des Imperium Romanum (Mainz 2003).
- Rathmann 2007 = M. Rathmann (Hrsg.), Wahrnehmung und Erfassung geographischer Räume in der Antike (Mainz 2007).
- Robinson 1992 = O.F. Robinson, Ancient Rome: City Planning and Administration (London 1992).
- Schmidt 1861 = F.W. Schmidt, Römerstraßen im Rheinlande, in: Jahrbücher des Vereins von Altertumsfreunden im Rheinlande 31, 1861, 1-220.
- Schneider 1851 = J. Schneider, Die römische Militärstraße auf der linken Moselseite, von Trier nach Metz, in: Jahrbücher des Vereins von Altertumsfreunden im Rheinlande 17, 1851, 53-60.
- Steinhausen 1928 = J. Steinhausen, Zur Geschichte der älteren Erforschung der Römerstraßen um Trier, in: Trierer Zeitschrift 3, 1928, 6-38.
- Talbert 2014 = R.J.A. Talbert, Rome's World. The Peutinger Map reconsidered (Cambridge 2014).
- Vannérus 1928 = J. Vannérus, Ricciacus et Caranusca, in: Publications de la section historique 62, 1928, 3-31.



## Zusammenfassung / Résumé / Abstract

**Viae iungunt – das Beispiel der Römerstraße Augusta Treverorum/Trier – Divodurum/Metz.** Römerstraßen und ihre Erforschung vermitteln grundlegende Einsichten in Entwicklungen im Bereich von Recht und Verwaltung, Wirtschaft, Militär und auch der Sozialgeschichte. Straßen waren die Verbindungslinien par excellence; sie dienten der Erschließung und Sicherung neuer Provinzen, ermöglichten Handel, Verkehr und Kommunikation und verbanden unterschiedliche Regionen. Exemplarisch soll die Römerstraße Metz-Trier, die im Zuge der Erschließung der gallischen Provinzen von Augustus' Feldherrn Agrippa eingerichtet wurde, vorgestellt werden. Dabei werden – neben dem Befund – Meilensteine und antike Karten wie die Tabula Peutingeriana ebenso berücksichtigt wie das Kartenmaterial des 19. und 20. Jh.; der in früheren Zeiten dokumentierte Befund wird mit den aktuellen Begehungen verglichen und die Strecke hinsichtlich ihrer Wegführung in zwei Trassen beiderseits der Mosel untersucht. Moderne, aus der Fernerkundung übernommene Methoden helfen dabei, Römerstraßen zu identifizieren und die allein schon durch ihre Ausdehnung gefährdeten Bodendenkmäler zu sichern. Ergänzend sollen die Befunde einer Nebenstrecke, die – womöglich gebaut von Einheimischen – nach Trier führt, vorgestellt werden.

**Viae iungunt – l'exemple de la voie romaine Augusta Treverorum/Trèves – Divodurum/Metz.** L'étude des voies romaines permet d'acquérir des informations essentielles dans de nombreux domaines, tels le droit et l'administration, l'économie, l'armée ainsi que l'histoire sociale. Les voies romaines, moyen de communication par excellence, assuraient le contrôle et la pacification de nouvelles provinces, rendaient possible les échanges commerciaux ainsi que la libre circulation en reliant différentes régions entre elles. À titre d'exemple, nous nous proposons d'étudier la voie romaine qui liait Metz à Trèves, réalisée par Agrippa, général d'Auguste, lors de la réorganisation des provinces gauloises. Outre les données archéologiques seront pris en compte les bornes milliaires, les documents antiques tels que la Table de Peutinger ainsi que les cartes des XIXe et XXe siècles; les produits d'anciennes campagnes de fouilles

seront comparés à des repérages contemporains, et le tracé de la voie selon deux itinéraires bien distincts des deux côtés de la Moselle sera étudié. De nouvelles méthodes empruntées à la prospection aérienne apportent leur soutien à l'identification de voies romaines – et à la préservation de ce patrimoine menacé par son étendue. En complément, nous nous proposons de présenter les données archéologiques d'une voie secondaire, peut-être construit par les indigènes, conduisant à Trèves.

**Viae iungunt – the example of the Roman road Augusta Treverorum/Trier – Divodurum/Metz.** Roman roads and their investigation convey deeper insight in the development of legislation and administration, the economy, the military and, not least, social history. Roads are the lines of communication par excellence; they are used for the exploitation and protection of new provinces, they allow trade, transport and communication and connect different regions. Exemplarily, the Roman road Metz-Trier is shown. It was built as part of the reorganisation of the Gallic provinces under Agrippa, the most important general of emperor Augustus. In addition to the archaeological report, mile-stones and ancient maps like the Tabula Peutingeriana and maps of the 19. and 20<sup>th</sup> century are included. The archaeological data that has been collected in former times can be compared with the results of modern surveys. The Roman road Metz-Trier connects the two cities in two routes running along both the west and the east bank of the river Mosel – and both routes have to be examined. Modern methods with remote reconnaissance help identify and protect the Roman roads, which are due to their dimensions at risk of being destroyed. In addition, the archaeological report of a secondary line road, which may have been built by natives, is presented.

#### **Anschrift der Verfasserin**

Dr. Simone Martini M.A.  
Universität Trier  
FB III, Klassische Archäologie  
Universitätsring 15  
D - 54286 Trier  
Simone-Martini@gmx.net