

Bodendenkmalblatt: AC 152

| | | | |
|-----------------------------|-----------------------|--|------------------|
| Gemeinde: Eschweiler | Kreis: | StädteRegion Aachen | Ortsteil: |
| Reg.Bez.: Köln | Lage (UTM) r/h | 32.302.291– 32.302.381 5.631.878– 5.632.155 | |

Denkmalname/ Kurzbezeichnung: Römische Straße Rimburg–Stolberg, Abschnitt Eschweiler

Zeitstellung: römisch

Aktivitäts-Nr.: WW 1997/0229

Bearbeiter*in: H. Lohmann, S. Jenter, C. Schmidt **Datum:** 17.11.2020

Kataster: (Gemarkung; Flur; Flurstück)

Eschweiler; 1; 9*, 15*

Eschweiler; 116 11*

Die mit * markierten Flurstücke sind in Teilbereichen betroffen.

Eigentümer/Pächter:

Die Eigentümer der genannten Flurstücke wurden vom LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland nicht ermittelt. Ist der Bund oder das Land Nordrhein-Westfalen als Eigentümer oder Nutzungsberechtigter betroffen, entscheidet über das Eintragungsverfahren anstelle der Unteren Denkmalbehörde die Bezirksregierung (§ 21 Abs. 4 DSchG NRW i.V.m. § 4 DLV).

Denkmalbeschreibung:

Die römische Straße von Rimburg nach Stolberg verläuft auf annähernd gerader Strecke von Nordnordwest nach Südsüdost mit einer nachgewiesenen Länge von knapp 270 m durch das Gebiet der Stadt Eschweiler (Abb. 1). Die Straße zeigt sich im digitalen Geländemodell auf der gesamten Länge als 11–29 m breiter, nahezu linear verlaufender Graben (Abb. 1). Im Bachbereich ist sie nur schwer auszumachen, es ist jedoch mit einer Querung des Baches in römischer Zeit zu rechnen, die Spuren im Boden hinterlassen hat. Die Datierung in römische Zeit ist durch den im Stadtgebiet von Würselen dokumentierten Aufbau der Straße mit Stickung aus Kies und einer Breite von 8–10 m nachgewiesen (Abb. 2; Morscheiser-Niebergall 2009, S. 12; Anders/Grohmann 2019, S. 8). Ein vergleichbares Profil wurde an der Via Belgica bei Übach-Palenberg dokumentiert (Jenter u. a. 2008, S. 89 u. Abb. 10). Die Kiesstickung wurde auch südlich von Steinbachshochwald (LVR-Aktivitätsnummer NW 2009/0255) sowie nördlich von Atsch (Löhr 1967, S. 453) im Gebiet der Stadt Stolberg angetroffen. Zudem sprechen der über viele Kilometer gerade Verlauf sowie die zahlreichen römischen Befunde und Funde (Löhr/Hagen/Johns/Vegas 1966; Strack 1975), die Hinweise auf römische Landgüter längs der Straße

geben, für eine Datierung in diese Zeit. Der Fund einer mittelalterlichen Scherbe bei der Grabung lässt darauf schließen, dass die Straße evtl. auch im Mittelalter genutzt worden ist.

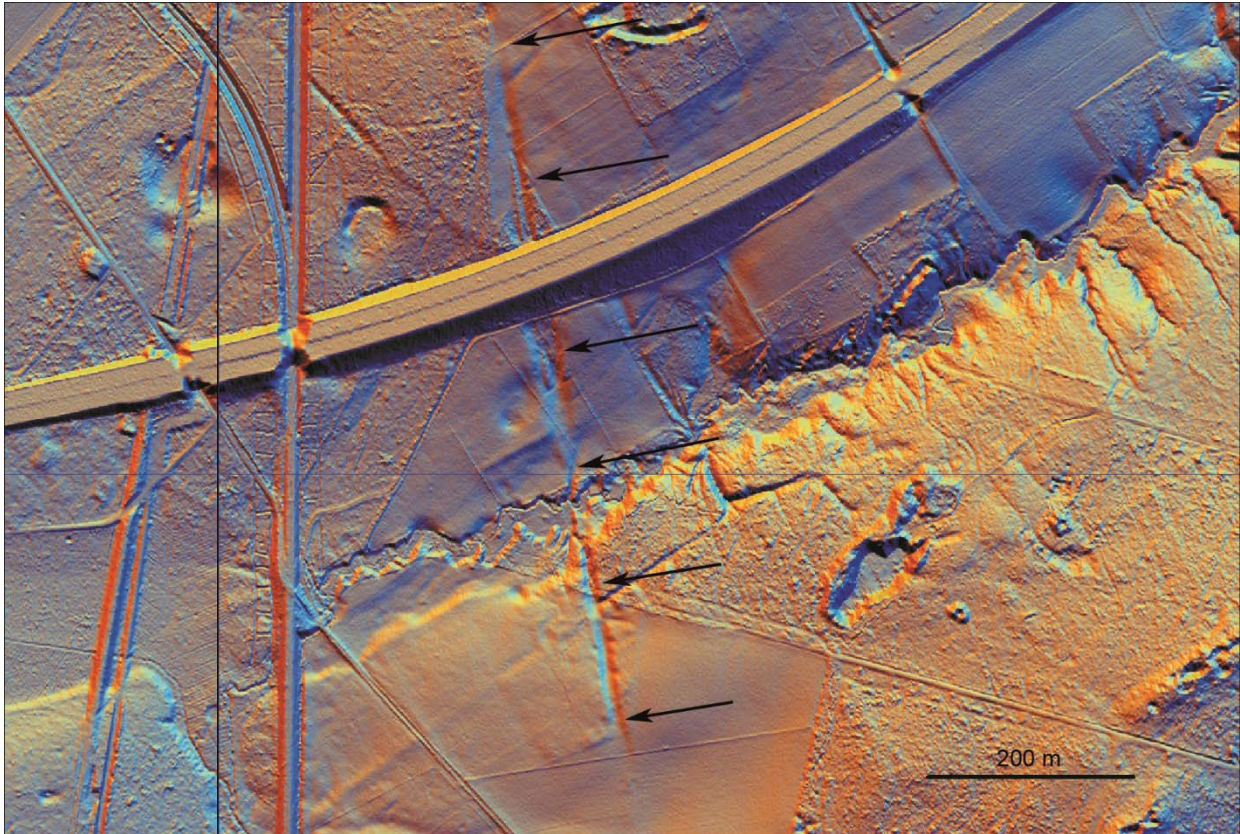


Abb. 1 Eschweiler, Stolberg, Würselen. Römische Straße im digitalen Geländemodell.



Abb. 2 Würselen. Römische Straße im Profil bei der Grabung.

Historische Grundlagen und Bedeutung römischer Straßen

Der Ausbau öffentlicher Fernstraßen durch das römische Heer erfolgte gleich zu Beginn der Besetzung Niedergermaniens am Ende des 1. Jahrhunderts v. Chr. (Horn 1987, S. 150). Während man vorher nur Naturwege kannte, bauten die Römer nun die ersten Kunststraßen (*viae publicae*, Horn 2014, S. 18). „Sie waren befestigt, ganzjährig befahrbar, wurden regelmäßig gewartet und ermöglichten eine hohe Mobilität, schnelle Truppeneinsätze, einen raschen Nachrichtenaustausch, Transport jeglicher Art, einen reibungslosen Warenverkehr und ein vergleichs-

weise bequemes Reisen.“ (Horn 2014, S. 16–17). Die Planung und Vermessung des Straßensystems stellt eine der größten Ingenieurleistungen der Antike dar (Horn 2014, S. 18). Man wählte, wenn möglich, die kürzeste Verbindung und passte für diese Zwecke das Gelände an, indem man Gelände abtrug oder Dämme aufschüttete (Horn 2014, S. 18). Das Straßennetz verband Rom mit allen Militärstandorten, Städten und Provinzen (Horn 2014, S. 16), aber auch die verschiedenen Orte innerhalb der Provinzen. An den Straßen lagen in regelmäßigen Abständen Rasthäuser und Pferdewechselstationen, Meilensteine zeigten Entfernungen an. Stichstraßen erschlossen den Zugang zu den römischen Gutshöfen (*villae rusticae*), die in unterschiedlicher Entfernung an beiden Seiten der Straße gelegen haben (Gaitzsch/Jenter/Ulbert 2011, S. 364). Bereits ab der ersten Hälfte des 1. Jahrhunderts n. Chr. wird entlang der Straße außerhalb der jeweiligen geschlossenen Siedlungen bestattet. Kennzeichnendes Merkmal römischer Fernstraßen ist die einheitliche Bauweise in meist geradlinigen Abschnitten, die heute noch in der Landschaft gut zu verfolgen sind. Sie besteht aus einem im Laufe der Jahre verbreiterten Straßendamm, meist zwei begleitenden Straßengraben sowie daran anschließenden sog. Sommerwegen. Ihr Aufbau ist durch zahlreiche Untersuchungen umfassend belegt (Gaitzsch/Jenter/Ulbert 2011; Grewe 2003).

Bedeutende überregionale Fernstraßen in der Provinz Niedergermanien sind die sog. Limesstraße längs der Außengrenze des römischen Reiches, die sog. Via Belgica von Köln über Maas-tricht und Bologne-sur-Mer bis an die Kanalküste sowie die sog. Agrippastraße von Köln über Trier bis nach Marseille (Horn 2014, S. 20, 24). Ihr Verlauf ist durch die *tabula Peutingeriana*, eine Karte, die das Straßennetz in spätrömischer Zeit wiedergibt, überliefert (Abb. 3).



Abb. 3 Ausschnitt aus der *tabula Peutingeriana*, Abschnitt III, mit den bedeutenden Fernstraßen im Rheinland.

Archäologische Situation und Befunderwartung:

Durch ihre obertägige Erhaltung ist die römische Straße Rimbürg–Stolberg zweifelsfrei nachgewiesen. Die Datierung ergibt sich aus einer archäologischen Untersuchung im Bereich Würselen (Abb. 2), ihrem geraden Verlauf sowie den römischen Befunden und Funden in ihrem Umfeld. Die Straße ist mit einer Breite von bis zu 29 m als Eintiefung nachgewiesen. Ein vergleichbares Profil wurde an der Via Belgica bei Übach-Palenberg dokumentiert (Abb. 4; Jenter u. a. 2008, S. 89). Unzweifelhaft ist auf der gesamten Länge der Straße mit Spuren des Straßenbaus zu rechnen. Zur Eintiefung ins Gelände waren Werkzeuge nötig, auf die anhand der Spuren im Boden zurückgeschlossen werden kann. Zudem ist eine Befestigung der Seiten zu erwarten, die das Zuschwemmen der Straße nach Regenfällen verhindern sollte. Des Weiteren kann die technische Durchführung, etwa die parallele Fertigstellung in einzelnen Baulosen, dadurch rekonstruiert werden.

Römische Straßen bestehen regelhaft aus einer festen Steinstückung sowie einer oder mehreren darauf aufgebrachtten wassergebundenen Kiesschichten. Die vielen übereinanderliegenden dünnen Kiesbänder entsprechen wiederholten Ausbesserungen des Straßenkörpers. In Zülpich ließen sich sogar Fahrspuren von eisenbeschlagenen Fuhrwerken in der Kies- und Schotter-schicht dokumentieren (Weber 2011, S. 132). Derartige Schichten sind auch im vorliegenden Straßenabschnitt zu erwarten. So konnten bei Geländebegehungen dieser Straße im Bereich Stolberg ortsfremder Kies und Steine am Boden der Rinne beobachtet werden (Löhr 1967, S. 453). Die Erhaltungsbedingungen für Nutzungsspuren sind hier sogar noch besser zu bewerten als bei den nicht eingetieften Abschnitten, da die Gräben über die Jahrtausende mit Material verfüllt und so die Spuren konserviert wurden. Üblicherweise wurden bei römischen Straßen zu beiden Seiten Entwässerungsgräben angelegt, die auch bei der Ausgrabung beobachtet wurden. Es ist damit zu rechnen, dass auch in den anderen Straßenbereichen Gräben zur Entwässerung angelegt worden waren. Den Übergang über den Saubach hat mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit in römischer Zeit eine Brücke oder ein Steg erleichtert. Davon sind Spuren im Boden, etwa Pfostenlöcher der Holzkonstruktion, zu erwarten.

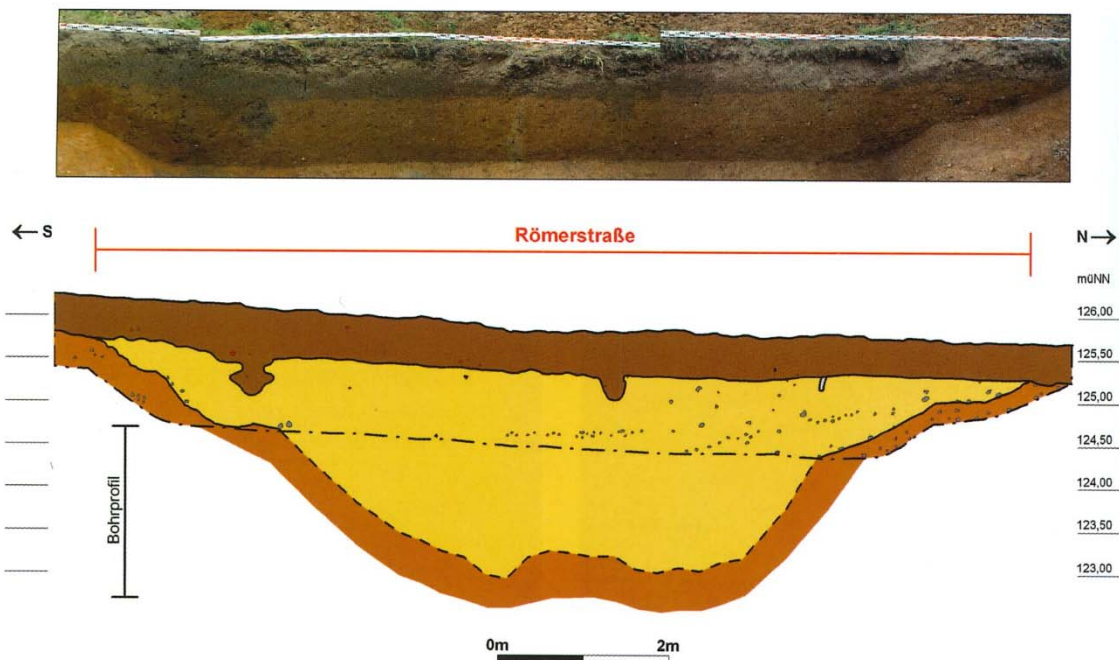


Abb. 4 Übach-Palenberg. Profil durch die eingetiefte römische Straße.

Zu beiden Seiten der Straße ist mit Spuren ihrer Nutzung sowie der durchgeführten Bauarbeiten zur Erhaltung und Erneuerung der Straße zu rechnen. Dies zeigen beispielsweise Ausgrabungen in Frechen (Piepers 1968; Jenter/Wippert 2018, S. 220) sowie in Aldenhoven (Jenter/Wippert 2018, S. 226), wo eine antike Straßenstation freigelegt wurde. Des Weiteren entwickelten sich längs der Straßen zivile Siedlungen, wie *villae rusticae* und *vici* (Schuler 2017; Jenter/Wippert 2018, S. 223, 231), sowie Heiligtümer (Jenter/Wippert 2018, S. 224). Nicht zuletzt bestatteten die Römer ihre Toten längs der Straßen in teils monumentalen Grabbauten. Die Lage an der Straße wurde dabei bewusst gewählt und bevorzugt, um die Aufmerksamkeit der Passanten zu gewinnen. So dehnten sich die Gräberfelder z. T. über lange Strecken entlang der Straßen aus (Altjohann 2001, S. 202) und auch weiter entfernt von größeren Siedlungen finden sich immer wieder kleinere, z. T. aber reich ausgestattete Bestattungsplätze der ländlichen Besiedlung wie beispielsweise bei der *villa rustica* in Erkelenz-Borschemich (Schuler 2017). Die antiken Straßen zeigen sich nicht als Linien, die sich durch die Landschaft ziehen, sondern als „antiker Lebensraum“ (Jenter/Wippert 2018, S. 231), der nur als Ganzes zu verstehen ist.

Neben den Straßenbefunden ist mit Funden zu rechnen, die den Erbauern oder Nutzern der Straße verloren gegangen sind, wie z. B. Schuhnägel (Grewe 2001, 65). Sie geben Auskunft über die Art (militärisch oder zivil) und Dauer der Nutzung.

Denkmalrechtliche Begründung:

Das Bodendenkmal „Römische Straße Rimburg–Stolberg, Abschnitt Eschweiler“ erfüllt die Voraussetzungen nach § 2 DSchG NRW zum Eintrag als ortsfestes Bodendenkmal in die Liste der geschützten Denkmäler. An der Unterschützstellung besteht ein öffentliches Interesse, weil das Bodendenkmal bedeutend ist für die Geschichte des Menschen. Für die Erhaltung liegen wissenschaftliche Gründe vor.

Als Zeugnis römischer Imperialpolitik ist die erhaltene Römerstraße aus militärgeschichtlicher Sicht bedeutend für die **Geschichte des Menschen**. Die römischen Straßen waren von strategischer Bedeutung für die Erschließung der niedergermanischen Gebiete, die Vorstöße in die rechtsrheinischen Gebiete und bei den Unruhen in der Provinz, z. B. während des Bataveraufstandes 69/70 n. Chr. Über die gut ausgebauten Straßen konnten größere Truppenverbände in kürzester Zeit von einem Ort zum anderen verlegt werden. Ohne einen befestigten Straßenkörper wäre dies gerade bei feuchtem Klima nicht oder nur eingeschränkt möglich gewesen. Des Weiteren erfolgten über die Straßen ein rascher Nachrichtenaustausch und ein reibungsloser Warenverkehr zwischen den römischen Städten, Siedlungen und Militärlagern, der für das dort stationierte Militär von enormer Wichtigkeit war. Für die Reichspost mussten die anliegenden Kommunen Tiere, Unterkünfte (*mansiones*) und Personal stellen, die direkt an den Straßen stationiert waren (Obmann 2001, S. 100). Meilensteine zeigten die Entfernungen zu bestimmten Zielen an (Matzerath/Perse 2009).

Neben der Versorgung des Militärs war die Straße auch aus wirtschaftlicher Sicht für die zivile Bevölkerung relevant und ist damit Zeugnis der Wirtschaftsgeschichte. Über den Warenverkehr auf der befestigten Straße wurde die Versorgung der zivilen Bevölkerung mit den Dingen des täglichen Lebens, aber auch Luxusgütern aus dem Süden sichergestellt. So verweisen beispielsweise Funde aus Xanten darauf, dass Dinkel aus den fruchtbareren Flächen im südlichen Rheinland (Gerlach u. a. 2016, S. 120), exotische Früchte wie Datteln und Feigen aus dem Süden importiert wurden (Becker/Tegmeier 1997).

Nicht zuletzt dokumentieren die römischen Straßentrassen eindrucksvoll die kulturellen und sozialen Verhältnisse dieser Zeit. Längs der Ausfallstraßen aus den Lagern entwickelten sich einerseits zivile Siedlungen, andererseits bestatteten die Römer dort ihre Toten. Bei der vorliegenden Straße handelt es sich um eine kleinere überregionale Nebenstraße, die nicht im *Itinerarium Antonini* oder auf der *tabula Peutingeriana* überliefert ist. Dennoch stellt sie ein wichtiges Zeugnis dar, denn sie ist einerseits ein gutes Beispiel für eine gerade verlaufende, Geländeunebenheiten ausgleichende römische Straße, andererseits ist sie auf einer sehr langen Strecke erhalten.

Für den Erhalt der römischen Straße liegen **wissenschaftliche Gründe** vor. Die archäologische Erforschung römischer Straßen dient der Ergänzung und Präzisierung historischer Zeugnisse. Archäologische Ausgrabungen bieten beispielsweise die Möglichkeit zu untersuchen, wann und unter welchen technischen Bedingungen die Errichtung einer Straße erfolgte. Dies ist aufgrund der vielen eingetieften Abschnitte hier von besonderem Interesse, denn es war nicht nur ein immenser Aufwand die Straße über lange Strecken einzutiefen, sondern es waren auch Sicherungsmaßnahmen nötig, damit die Hänge nicht ab- und die Wege zugeschwemmt wurden. Des Weiteren kann man durch Ausgrabungen die Nutzungsdauer sowie Instandsetzungsarbeiten nachweisen. Funde, die aus dem Straßenkörper geborgen werden, geben Auskunft über die Nutzer, aber auch die Nutzungsdauer und -art der Straße. Der Raum mit Siedlungen, Gräbern und Heiligtümern in unmittelbarer Umgebung der Straße dokumentiert eindrucksvoll die kulturellen und sozialen Verhältnisse in römischer Zeit.

Schutzbereich:

Der Schutzbereich umfasst die römische Straße und einen Streifen von 5 m Breite zu beiden Seiten, in dem Spuren der Nutzung und von Bauarbeiten und Erneuerungen der Straße zu erwarten sind (Abb. 4).

Literatur:

Altjohann 2001

M. Altjohann, Grabbauten. In: Th. Fischer (Hrsg.), Die römischen Provinzen. Eine Einführung in ihre Archäologie (Stuttgart 2001) 200–204.

Anders/Grohmann 2019

S. Anders/I. M. Grohmann, Abschlussbericht NW 2019/1000 „Bau einer Start- und Landebahn am Verkehrsflugplatz (VLP) Aachen-Merzbrück“ (unpublizierter Grabungsbericht 2019).

Becker/Tegtmeier 1997

W.-D. Becker/U. Tegtmeier, Datteln, Feigen, Mandeln, Nüsse – Südfrüchte aus dem römischen Xanten. *Archäologie im Rheinland* 1997 (1998) 188–191.

Berkel/Obladen-Kauder 2015

H. Berkel/J. Obladen-Kauder, Römische Straßenforschung am Unteren Niederrhein. *Archäologie im Rheinland* 2015 (2016) 119–121.

Gaitsch/Jenter/Ulbert 2011

W. Gaitsch/S. Jenter/C. Ulbert, Die Erforschung des römischen Straßennetzes im Rheinland. *Archäologie im Rheinland* 2011 (2012) 362–366.

Gerlach u. a. 2016

R. Gerlach/J. Meurers-Balke/T. Zerl/M. Herchenbach/M. Brüggler, Boden und Landnutzung in römischer Zeit. *Archäologie im Rheinland 2016* (2017) 118–120.

Grewe 2001

K. Grewe, Zwei römische Straßentrassen südlich der Urft. *Archäologie im Rheinland 2001* (2002) 62–65.

Grewe 2003

K. Grewe, Die Römerstraße im Olbrückwald bei Blankenheimerdorf. *Archäologie im Rheinland 2003* (2004) 86–89.

Haarich 1995

H. Haarich, Der archäologische Arbeitskreis im Jahr 1994. Ein Überblick über die Aktivitäten des Arbeitskreises „Archäologie“ (Leitung: Robert Keidel) des Eschweiler Geschichtsvereins in den Jahren 1990–1994. *Schriftenreihe des Eschweiler Geschichtsvereins 16*, 1995, 78–90.

Haarich 1999

H. Haarich, Relikterfassung in der nordwestlichen Voreifel bei Eschweiler und Stolberg. *Schriftenreihe des Eschweiler Geschichtsvereins 19*, 1999, 100–144.

Haarich 2001

H. Haarich, Archäologische Relikterfassung in der nordwestlichen Eifel. *Dürener Geschichtsblätter 85*, 2001, 131–188.

Haarich/Päffgen 1998

H. Haarich/B. Päffgen, Eschweiler. In: Rheinisches Amt für Bodendenkmalpflege, *Ausgrabungen, Funde und Befunde 1996*. *Bonner Jahrbücher 198*, 1998, 406–408.

Horn 1987

H. G. Horn, Die Verkehrswege zu Wasser und zu Lande. In: H. G. Horn (Hrsg.), *Die Römer in Nordrhein-Westfalen* (Stuttgart 1987) 148–154.

Horn 2014

H. G. Horn, *Mit den Römern unterwegs. Agrippastraße* (Köln 2014).

Jenter u. a. 2008

S. Jenter/H. Haarich/U. Ullrich-Wick/J. J. M. Wippern, Der Weg ist das Ziel. In: J. Kunow (Hrsg.), *Erlebnisraum Römerstraße. Via Belgica. Materialien zur Bodendenkmalpflege im Rheinland 18/2* (Bonn 2008) 79–91.

Jenter/Wippern 2018

S. Jenter/J. J. M. Wippern, Mit allen Mitteln. Untersuchungen zum römischen Straßennetz im Rheinland. In: Ch. Wohlfarth/Ch. Keller (Hrsg.), *Funde in der Landschaft. Neue Perspektiven und Ergebnisse archäologischer Prospektion. Tagung in der Fritz Thyssen Stiftung, Köln, 12.–13. Juni 2017*. *Materialien zur Bodendenkmalpflege im Rheinland 26* (Bonn 2018) 219–233.

Löhr 1967

H. Löhr, Stolberg. In: H. v. Petrikovits, Das Rheinische Landesmuseum Bonn im Jahr 1965. Bonner Jahrbücher 167, 1967, 453.

Löhr/Hagen/Johns/Vegas 1966

H. Löhr/W. Hagen/C. Johns/M. Vegas, Stolberg. In: H. v. Petrikovits, Das Rheinische Landesmuseum Bonn im Jahr 1966. Bonner Jahrbücher 166, 1966, 581.

Matzerath/Perse 2009

S. Matzerath/M. Perse, Ein ungewöhnlicher Meilenstein an der Via Belgica bei Jülich. Archäologie im Rheinland 2009 (2010) 105–107.

Mayer 1932

D. Mayer, 3. Alsdorf. In: F. Oelmann, Bericht über die Tätigkeit des Provinzialmuseums in Bonn in der Zeit vom 1. April 1931 bis 31. März 1932. Bonner Jahrbücher 136–137, 1932, 315.

Morscheiser-Niebergall 2009

J. Morscheiser-Niebergall, Sachstandsermittlung Aachen-Merzbrück. Grabungsbericht zur Maßnahme NW 2009/1015 (unpublizierter Grabungsbericht 2009).

Obmann 2001

J. Obmann, Verkehr. In: Th. Fischer (Hrsg.), Die römischen Provinzen. Eine Einführung in ihre Archäologie (Stuttgart 2001) 99–102.

Piepers 1968

W. Piepers, Ein Profil durch die römische Staatsstraße Köln – Jülich – Tongern, aufgemessen im Staatsforst Ville, Kr. Bergheim/E. In: Beiträge zur Archäologie des römischen Rheinlands. Rheinische Ausgrabungen 3 (Düsseldorf 1968) 317–321.

Schuler 2017

A. Schuler, Ein außergewöhnlicher römischer Bestattungsplatz bei Borschemich. Rheinische Ausgrabungen 75 (Darmstadt 2017).

Strack 1975

H. Strack, Würselen. In: C. B. Rüger, Jahresbericht des Staatlichen Vertrauensmannes für kulturgeschichtliche Bodenaltertümer vom 1. Januar bis 31. Dezember 1973. Bonner Jahrbücher 175, 1975, 361.

Weber 2011

St. Weber, Neue Erkenntnisse zur römischen und fränkischen Epoche Zülpichs. 25 Jahre Archäologie im Rheinland 1987–2011 (2012) 132–134.

Wippern 2014

J. J. M. Wippern, Die AgrippasträÙe – eine fast 40 m breite, römerzeitliche „Autobahn“ durch die Eifel? Archäologie im Rheinland 2014 (2015) 93–95.

Abbildungsnachweis:

Abb. 1 C. Schmidt/LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland (LVR-ABR), ©Geobasis NRW 2020.

Abb. 2 Anders/Grohmann 2019, Abb. 7.

Abb. 3 gemeinfrei.

Abb. 4 Jenter u. a. 2008, Abb. 10.

Abb. 5 LVR-ABR, Grundlage ©Geobasis NRW 2020.

Kurztexte (Denkmalisten-/INSPIRE-konform):**Charakteristische Merkmale (CM)**

Die römische Straße von Rimbürg nach Stolberg verläuft auf annähernd gerader Strecke von Nordnordwest nach Südsüdost mit einer nachgewiesenen Länge von knapp 270 m durch das Gebiet der Stadt Eschweiler. Die Straße zeigt sich im digitalen Geländemodell auf der gesamten Länge als 11–29 m breiter, nahezu linear verlaufender Graben. Im Bachbereich ist sie nur schwer auszumachen, es ist jedoch mit einer Querung des Baches in römischer Zeit zu rechnen, die Spuren im Boden hinterlassen hat. Die Datierung in römische Zeit ist durch den im Stadtgebiet von Würselen dokumentierten Aufbau der Straße mit Stickung aus Kies und einer Breite von 8 m nachgewiesen. Die Kiesstickung wurde auch südlich von Steinbachshochwald sowie nördlich von Atsch im Gebiet der Stadt Stolberg angetroffen. Zudem sprechen der über viele Kilometer gerade Verlauf sowie die zahlreichen römischen Befunde und Funde, die Hinweise auf römische Landgüter längs der Straße geben, für eine Datierung in diese Zeit. Der Fund einer mittelalterlichen Scherbe bei der Grabung lässt darauf schließen, dass die Straße evtl. auch im Mittelalter genutzt worden ist.

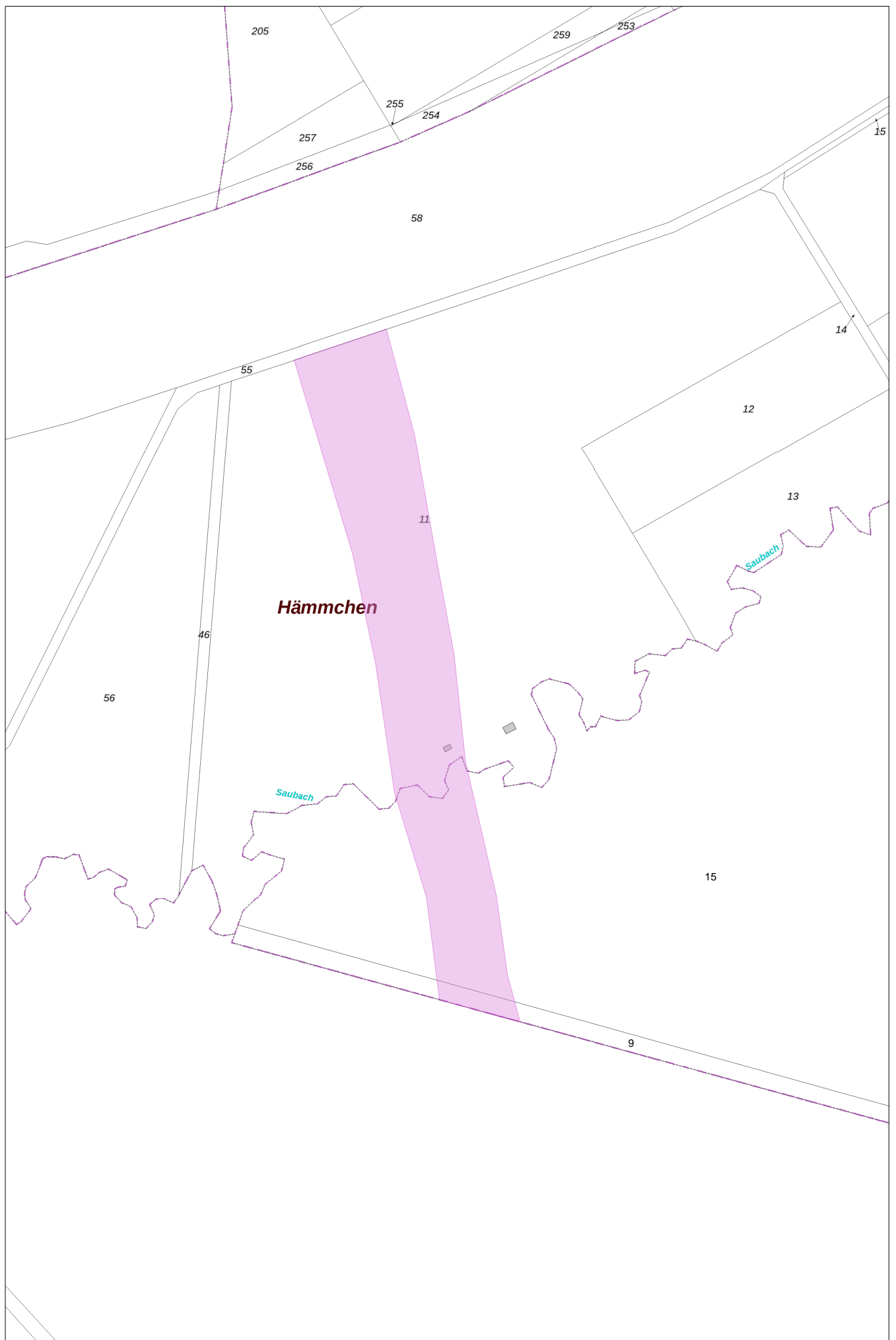
Denkmalrechtliche Begründung (DB)

Das Bodendenkmal „Römische Straße Rimbürg–Stolberg, Abschnitt Stolberg“ erfüllt die Voraussetzungen nach § 2 DSchG NRW zum Eintrag als ortsfestes Bodendenkmal in die Liste der geschützten Denkmäler. An der Unterschutzstellung besteht ein öffentliches Interesse, weil das Bodendenkmal bedeutend ist für die Geschichte des Menschen. Für die Erhaltung liegen wissenschaftliche Gründe vor.

Als Zeugnis römischer Imperialpolitik ist die erhaltene Römerstraße aus militärgeschichtlicher Sicht bedeutend für die Geschichte des Menschen. Die römischen Straßen waren von strategischer Bedeutung für die Erschließung der niedergermanischen Gebiete, die Vorstöße in die rechtsrheinischen Gebiete und bei den Unruhen in der Provinz. Über die gut ausgebauten Straßen konnten größere Truppenverbände in kürzester Zeit von einem Ort zum anderen verlegt werden. Des Weiteren erfolgten über die Straßen ein rascher Nachrichtenaustausch und ein reibungsloser Warenverkehr zwischen den römischen Städten, Siedlungen und Militärlagern. Auch aus wirtschaftlicher Sicht waren die Straßen für die zivile Bevölkerung relevant und ist damit Zeugnis der Wirtschaftsgeschichte. Über den Warenverkehr auf der befestigten Straße wurde die Versorgung der zivilen Bevölkerung mit den Dingen des täglichen Lebens, aber auch Luxusgütern aus dem Süden sichergestellt. Nicht zuletzt dokumentieren die römischen Straßenstrassen eindrucksvoll die kulturellen und sozialen Verhältnisse dieser Zeit. Längs der Ausfallstraßen aus den Lagern entwickelten sich zivile Siedlungen und die Römer bestatteten dort

ihre Toten. Bei der vorliegenden Straße handelt es sich um eine kleinere überregionale Nebenstraße, die nicht im *Itinerarium Antonini* oder auf der *tabula Peutingeriana* überliefert ist. Dennoch stellt sie ein wichtiges Zeugnis dar, denn sie ist einerseits ein gutes Beispiel für eine gerade verlaufende, Geländeunebenheiten ausgleichende römische Straße, andererseits ist sie auf einer sehr langen Strecke erhalten.

Für den Erhalt der römischen Straße liegen wissenschaftliche Gründe vor. Die archäologische Erforschung römischer Straßen dient der Ergänzung und Präzisierung historischer Zeugnisse. Ausgrabungen bieten beispielsweise die Möglichkeit zu untersuchen, wann und unter welchen technischen Bedingungen die Errichtung einer Straße erfolgte. Dies ist aufgrund der vielen eingetieften Abschnitte hier von besonderem Interesse, denn es war nicht nur ein immenser Aufwand die Straße über lange Strecken einzutiefen, sondern es waren auch Sicherungsmaßnahmen nötig, damit die Hänge nicht ab- und die Wege zugeschwemmt wurden. Des Weiteren kann man durch Ausgrabungen die Nutzungsdauer sowie Instandsetzungsarbeiten nachweisen. Funde, die aus dem Straßenkörper geborgen werden, geben Auskunft über die Nutzer und die Nutzungsdauer und -art der Straße. Der Raum mit Siedlungen, Gräbern und Heiligtümern in unmittelbarer Umgebung der Straße dokumentiert eindrucksvoll die kulturellen und sozialen Verhältnisse in römischer Zeit.



0 30 60 m
Maßstab 1 : 2000

Abb. 4 Schutzbereich von AC 152.