

Peter zum Kolk

## Die Römerstraße von Trier nach Neuss im Bereich von Rheinland-Pfalz

Diesen Artikel zitieren:

Peter zum Kolk, *Die Römerstraße von Trier nach Neuss im Bereich von Rheinland-Pfalz*, Erkrath, 17. April 2014 (<http://roemerstrassen.com/article16.html>).

Die Römerstraße von Trier nach Neuss, erbaut im Jahre 22-19 v. C. durch Marcus Vipsanius Agrippa, hat früh die Aufmerksamkeit von Historikern und Archäologen auf sich gezogen. Ihr Verlauf ist unter anderem von Josef Hagen und G. von Veith untersucht und beschrieben worden [1]. Dank der Begehungen und Untersuchungen, die in den Jahren 2005-2013 vorgenommen wurden, kann der Straßenverlauf nun auch für bisher unbekannte Teilstücke rekonstruiert werden. Diese Erkenntnisse erweitern nicht nur den aktuellen Forschungsstand zum Straßenverlauf, sondern liefern auch Hinweise auf außergewöhnliche, für Römerstraßen wenig bekannte und untersuchte Eigenheiten, die die Lage und den Bau der Straße betreffen. Diese Besonderheiten werden im Anschluss an die Rekonstruktion des Straßenverlaufes vorgestellt.

Der Bau der Straße von Trier nach Neuss erfolgte nach der Besetzung des Rheinlandes durch römische Truppen im Jahre 22-19 v. C. Neben der Zweckmäßigkeit der Staatsstraßen was den Verkehr angeht - R. Chevallier schätzt den Zeitgewinn im Vergleich zu den vorrömischen Straßen als zwei- bis dreifach ein [2] - dienten Straßen dieser Art der Kontrolle und Überwachung der eroberten Gebiete, sowie deren Erschließung. Darüber hinaus ermöglichten sie die Gewöhnung der Bevölkerung an römische Kultur und Zivilisation. Zuletzt stellten sich die Eroberer mit ihrer überlegenen Organisation und Ingenieurskunst als Besieger der Natur dar, was in der Qualität der Straßenführung und Brückenbautechnik zum Ausdruck kam (so kann zum Beispiel die Brücke als ein Symbol für einen Sieg betrachtet werden) [3].

Der Bau verlief nach den Grundsätzen, die im Imperium allgemein für die Errichtung von Staatsstraßen galten. Die Planungsfachleute mussten sich durch einen Abwägungsprozess die Entscheidung zur optimalen Lage der Trasse erarbeiten. Zu berücksichtigen waren:

- die Topographie, einschließlich Hydrologie
- die Sicherheit (Vermeidung unübersichtlichen Geländes)
- die Versorgung (Wasserstellen, Brunnen, Marschlager)
- die Leistung (*iter iustum* - Normalmarsch, *iter expeditum* - Eilmarsch)
- das Marschieren unter Last (das Gepäck der Legionäre wog 37-47 kg)

Letzteres beeinflusste zum Beispiel die Steilheit und die Gleichmäßigkeit der Steigung der Straßentrasse.

Für die Ausführung gilt es zunächst, den grössten Feind der Straße, das Wasser, zu kontrollieren. Das sich auf den Straßen gesammelte Wasser muss auf kürzestem Weg, also zu den Seiten hin, abgeleitet werden. Daraus folgt eine „Rundung“ des Dammkörpers (archäologischer Sprachgebrauch; im Straßenbau „Bombierung“ genannt). Das wenige Wasser, das auf den Baukörper gelangt, kann durch nicht bindige Baustoffe problemlos in die Packlage geleitet werden und von dort - bei entsprechendem Druck - in die seitlichen Gräben abfließen.

Die sorgfältige Wartung der Gräben stellt den wichtigsten Faktor für eine lange Lebensdauer des Straßenkörpers dar. Hinzu kommen Verbesserungen beim Schichtenaufbau: Die Packlage aus senkrecht stehenden 30 - 40 cm langen Steinen wird in eine Schräglage verändert. Vorteil: die

Bauarbeiten nehmen weniger Zeit in Anspruch und sind technisch einfacher durchzuführen, da das Verzwicken entfällt. Die Verdichtung ist gründlicher, kleine Hohlräume können sich weniger leicht bilden.

Die ältesten Straßen, die diese Techniken zur Bewältigung des Wasserproblems einsetzen, sind etruskische Straßen. Die Stadtstraßen in Marzabotto (ca. 500 v. Chr.) sind nach Augenschein vollständig ausgestattet und somit von römischen Stadtstraßen nicht zu unterscheiden.

Die Ausführung berücksichtigt auch den Wunsch nach Geradlinigkeit - wenn es das Gelände zulässt. In den Alpen erlaubt die vorhandene Topographie nur selten längere geradlinige Passagen. Die Mittelgebirgsstruktur der Eifel ermöglicht einen Kompromiss zwischen den vorgenannten Extremen und die konsequentere Durchführung eines geraden Straßenverlaufs. Nur an zwei Stellen wird dem dramatischen Auf und Ab der Topographie ausgewichen. Wenn man zu dieser Haltung der konsequenten Geradlinigkeit nach einer Erklärung sucht, dann findet man bei Flavius Josephus (Bellum Judaicum 3,6) eine Textstelle zum Einmarsch von Vespasian in Galiläa: „...Dann kamen die Straßenbauer unter den Legionären, die die Aufgabe hatten, die gewundenen Wege gerade und schwer passierbares Gelände leichter gangbar zu machen (...), damit das Heer nicht durch die Beschwerisse des Marschweges unnötig zu leiden hatte.’

Das Ergebnis dieser Techniken und der angewandten Regeln ist ein Straßensystem, das den Vergleich mit heutigen Autobahnen durchaus besteht : „die hydraulisch gebundenen Straßenkonstruktionen der Römer [hatten] die bei weitem höchste Tragfähigkeit aller im Laufe der Geschichte des Straßenbaues vorgekommenen hydraulisch gebundenen Konstruktionen. Selbst bei der Belastung mit einem 50 KN-Rad (=moderner LKW) ergibt sich eine größere Lebensdauer als bei einem modernen Autobahn-Beton-Oberbau (...). Es muss jedoch darauf hingewiesen werden, dass es an der über der hydraulisch gebundenen Tragschicht angeordneten ungebundenen Verschleißschicht zu Schäden gekommen sein muss (...). Wegen der gut organisierten Unterhaltung der römischen Straßen stellten diese leicht behebbaren Schäden (Schlaglöcher, Spurrinnen) aber kein Kriterium für die Tragfähigkeit dar’ (Seitz 1984, S. 148).

Die Römerstraße zwischen Trier und Neuss fügt sich in dieses Straßensystem ein, weist jedoch in manchen Abschnitten, vor allem zwischen Weißenseifen und Vogelsheck, einige Besonderheiten auf.

## **Der Straßenverlauf**

### **Der Straßenverlauf zwischen Trier und Sirzenicher Bach**

#### *Karten 1,2*

Nach Strabo begann Agrippa mit dem Bau mehrerer Heerstrassen, wovon eine von Lugdunum (Lyon) über Langres, Metz nach Trier und weiter an den Rhein führte (Hagen, 1923). Zum Alter der Römerstraße Trier - Neuss (mit Abzweigen nach Bonn und Köln) sei auf die dendrochronologische Untersuchung der ersten römischen Pfahljochbrücke in Trier verwiesen [4]. Unterstützt wird sie durch die Ergebnisse aus Belgien (Corbiau 2004), die für die Straßen von Tongeren nach Bavay, von Tongeren nach Metz sowie die Siedlung Tongeren und die Brücke von Amay dendrochronologisch den gleichen Zeitraum aufweisen : 17 vor Chr.

Der Beginn der Römerstraße Trier - Neuss lag wahrscheinlich an der römischen Stadtmauer aus dem 1. Jh. vor Chr. Zum Vergleich: Für die Straße Köln-Boulogne ist der Ausgangspunkt an der Stadtmauer von Köln nachgewiesen.

Wir gehen davon aus, dass der Ausgangspunkt in Trier ebenso nahe der Achse der ersten Römerbrücke lag, ca. 26 m flussabwärts, parallel zur heutigen Brücke. Nach Überquerung der 370 m

langen Brücke - ein Ereignis, das in einer Exedra architektonisch betont wurde - ging man flussabwärts Richtung Nordosten. Der Verlauf entspricht anfangs für 450 m Richtung 2° der Aachener Straße. An deren Knick lief sie wahrscheinlich geradlinig 500 m weiter und schnitt die heutige Straße (genannt „Römerstraße“, vormals „Neuer Weg“) am Abzweig zur Straße „Im Hospitalsfeld“. Von diesem Abzweig konnte sie noch 200 m weiter geradlinig bis vor den Sandsteinhang laufen, wo sie parallel zur natürlichen Barriere auf 24° aufbog. Bei der Höhe  $h = 158,1$  m erfolgte für 200 m eine erneute Zwangskorrektur auf 53°, dann mehrere Winkeländerungen in die Gegenrichtung bis zur vorläufigen maximalen Höhe  $h = 185$  m auf der Kreuzung am Abzweig zum Markusberg. Bis zum Sirzenicher Bach ging es abwärts, bei der dichten Bewaldung wäre eine Furt anstelle einer Brücke denkbar (hier mit Brücke 2 bezeichnet). Die Flur hat den Namen „Auf der alten Brücke“ [5]. Zusammengefasst: Der „Zug“ der Römerstraße bis zur Brücke über den vereinigten Sirzenicher und Gillenbach gilt als gesichert (Steinhausen 1936, S. 138).

### **Trierer Stadtwald - Aacher Höhe**

#### *Karte 1*

Der nun folgende Abschnitt bis zur Aacher Höhe, auf dem 225 m Höhenunterschied von der Brücke aus überwunden werden müssen, ist ungewöhnlich schwierig, da nicht nur das Gelände durch Veränderungen und Überprägungen gestört, sondern auch die Lage des wichtigsten Gewässers, des Gillenbaches, verändert worden ist. Dieser lief durch das „falsche Biewertal“ bei Biewer in die Mosel (2. und 3. Verlauf nach Steinhausen). Für den neuzeitlichen Verlauf schreibt der Pfarrer Philipp Schmitt: „...man habe ihn erst im Anfang des 18. Jh. in der jetzigen Richtung über die Felsen geleitet, um den Palliener Mühlen mehr Wasser zu geben (Steinhausen 1936, S. 138). Als Anstiege aus dem Moseltal sind in der Umgebung des Gillenbaches drei Straßen zu unterscheiden: die römische Straße, die Kurfürstenstraße von 1773 und die Napoleonstraße von 1809, die ungefähr dem Verlauf der heutigen B 51 entspricht [6]. Für eine Trasse auf der linken Seite des Gillenbaches haben wir keine direkten Spuren gefunden. Die historische Karte von Fischbach (vor 1800) zeigt jedoch eine Straße mit einem Parallelweg, Hohlwegbündel im oberen Bereich des Gillenbaches und auf der Ostseite der B 51 bestätigen die Karte.

Wir weisen auf eine Rampe gegenüber der Brücke 2 über den Sirzenicher Bach hin. Diese Rampe ist Teil eines Wanderweges zur Gillenbachbrücke (Brücke 3) über den Kamm des Sandberges hinweg. Unserer Meinung nach ist der Beginn der Rampe gegenüber der Brücke 2 die technisch einfachste Lösung, die gleichzeitig das Sicherheitsbedürfnis des Militärs berücksichtigt [7].

Die Gefahrenzone besteht aus dem Abschnitt zwischen Sirzenicher Tal - Rampenbeginn  $h = 166$  m - und der Wasserscheidenlage bei Höhe  $h = 253$  (Stein mit Beschriftung „Römerstraße“). Der Höhenunterschied von 87 m entspricht bei 600 m Länge einer Steigung von 14,5 %. Zum Vergleich: Die restliche Strecke bis zur Aacher Höhe (3. Meile) beträgt 1825 m bei 108 m Höhendifferenz, also 5,9 % Steigung. Dies ist typisch für römische Planung: es geht kurz und direkt auf die Wasserscheide zu, das bedeutet mehr Sicherheit durch frühere Übersicht. Die Grenze der Steigung liegt bei 20 % (Beier 1971, S. 149).

Der Vergleich der Römerstraße mit der B 51 zeigt, dass letztere nicht nur länger ist, sondern auch deutlich gefährlicher, da es bis kurz vor der Aacher Höhe kaum Übersicht nach Osten gibt. Dagegen ist die obere Hälfte der Kurfürstenstraße an der Hangschulter des Gillenbachtals technisch (trockener Untergrund) und strategisch günstiger [8].

### **Aacher Höhe - Neuhaus**

Von der Höhe  $h = 253$  m - Wasserscheidenlage - bis zur Aacher Höhe passiert die Straße auf der Westseite den Galgenberg. Am Rand des heutigen Asphaltweges sind Spuren einer älteren Straße zu

sehen. Die Gemeindegrenze von Sirzenich orientiert sich an der Straße, bis diese das Gewerbegebiet über die Straße „Im Langen Grund“ erreicht.

In der geologischen Karte auf Basis der preußischen Neuaufnahme, Blatt Trier, sind „Reste einer Römerstraße“ eingetragen. In der Flur „Auf der Römerstraße“, heute eine Weide, ist ein ca. 200 m langer Dammrest nicht zu übersehen [9].

### **Neuhaus - Hohensonne**

Philipp Schmitt erwähnt einen Meilensteinrest bei Neuhaus. Hagen dann auf dem gegenüber liegenden Geisberg eine Station, die bei von Veith als „Ansiedlung“ bezeichnet wird. Letzterer vermutet auf dem Geisberg eine Signalstation (Hagen 1923, S. 81).

Weiter geht es nach Hohensonne am Talhang des Hungerberges vorbei. Mit einer Rochade, einem Versprung nach Westen, umgeht man ein Problem geologischer bzw. hydrologischer Art. „Im Vorhofe dieses Wirtshauses (Hohensonne) brach man sie (die Straße) aus. Die Unterlage bestand aus großen Kalksteinen; die größeren waren zur Einfassung an die Ränder gelegt“ (Hagen 1923, S. 81). Westlich der B 51 sind auf der Höhe des Kuhpeterberges im Gelände Spuren zu erkennen. Von Veiths Hinweis „Unter der Landstraße“ wurde von Hagen mit einem Fragezeichen versehen.

### **Hohensonne – Newel**

#### *Karten 1, 2, 3*

Ein landwirtschaftlicher Weg mit Hohlweg läuft nördlich des Kuhpeterberges in die ältere B 51. Nördlich des Abzweiges nach Olk, in der Höhe des Birkenhofes, geht 120 m südlich der Höhe  $h = 367,7$  m die Trasse „in gerader Bahn“ (Hagen) nach Norden (Höhe ca. 361 m), heute als Gemeindegrenze (früher „Bawngrenze“ genannt). Auch hier kann man nach Hintergründen der Rochade suchen (Topografie, Wasserversorgung, Lage der Langmauer).

Der Bach, der westlich vom Sportplatz Newel entspringt, wird von der B 51 umgangen. Die Vermeidung von Bachüberquerungen ist also nicht nur römisches Planungsziel.

Die römische Trasse knickt 150 m südlich der Straße Newel - Olk von ca.  $348^\circ$  auf  $6^\circ$ . Die Gemeindegrenze läuft von diesem Knickpunkt nahezu gerade 1,1 km nördlich in den Zusammenschluss mit der Fahrstraße aus dem Biewertal.

Südlich vor Brandenbüsch befindet sich auf der Ostseite ein Brandgräberfeld. Durch das Waldgebiet bei Brandenbüsch (Hügelgräber) läuft mit der Römerstraße ein Hohlwegbündel von 400 m Länge bei bis zu 1,20 m Dammhöhen. Im Treffpunkt mit der Fahrstraße aus dem Biewertal dreht die Trasse wieder auf ca.  $340^\circ$ .

### **Newel - Helenenberg**

Auch die Langmauer zeigt sich wasserabweisend, umgeht die Quelle des Möhner Baches und nähert sich der Römerstraße an. Bei Windmühle stellte Pastor P. Schmitt 1853 noch einen „5 Fuß hohen Rücken“ fest. Und weiter (zitiert in Steinhausen 1936, S. 141): „Die neue Landstraße ist in der Richtung der Römerstraße geführt und deren Material zum Neubau verwendet worden und wird noch ständig zur Ausbesserung benutzt.“ Hagen erwähnt in Helenenberg die Fundamente eines römischen Gebäudes gegenüber dem Posthaus, wo auch zahlreiche Hufeisen gefunden wurden [10]. Schon von Veith vermutete dort eine Station. 1957 wurden beim Ausbau der B 51 archäologische Untersuchungen vorgenommen. Dabei wurde 3 km nördlich von Helenenberg eine Fahrbahn von 125 m Länge, zuunterst 5,75 m breit und bis zu 50 cm stark, gefunden. Der von einem Entwässerungsgraben begleitete Damm bestand aus einer 30 - 40 cm starken Kalkstein-Packlage unter einer 8 - 10 cm dicken Kiesschicht. Hier wurde ein Hufeisen gefunden.

Auf diesen Baukörper wurden in der Folge zwei weitere Straßen von nur 4,50 m Breite aufgetragen. Die vierte dieser Straßen ist deutlich breiter mit 55 cm dickem Lehmboden und viel Kleinschlag mit

einer befestigten, 20 cm starken Steinschotterschicht. Die fünfte, wohl napoleonische Trasse besteht aus einer 20 - 25 cm hohen Kalkstein-Packlage und 10 cm Schotter darüber. Die sechste Straße ist die B 51 von 1957 vor dem Ausbau der heutigen B 51.

### **Heleneberg – Meilbrück**

#### *Karte 4*

Die Trasse läuft nordwärts, von einer Gemeindegrenze auf der Westseite begleitet. Steinhausen erinnert an die einstige Bedeutung im 11. Jh.: „Die Grenze des Bannforstes, den Kaiser Heinrich II. im Jahr 1023 dem Trierer Erzbischof verleiht, zieht bei Olk über die publica platea (öffentliche Straße) (Steinhausen 1936, S. 149).

Bei Meilbrück verlief die Grenze zwischen Trier und Luxemburg. Der Name „Meilbrück“ deutet nach Steinhausen auf das Wort „Straße“ hin. Er belegt dies mit den Vergleichen nach K. Schulte u. a. (Steinhausen 1936, S. 151). Schon 1811 wurde eine Weiheinschrift an Merkur, die die Errichtung von zwei Tempeln erwähnt, gefunden. Römische Mauerreste wurden auf beiden Seiten der Straße entdeckt sowie 1841 eine kopflose Statuette der sitzenden Fortuna.

Im Zug von Staßenausbauarbeiten fanden im Sommer 2008 archäologische Untersuchungen des Landesmuseums Trier statt. Die Grabung brachte neue Erkenntnisse, z.B. Randsteine auf 700 m Länge, die der Statik der Fahrbahn zugeordnet wurden. Zur Bedeutung der extremen Straßengräben von 3 und 4 m Tiefe liegt noch keine Erklärung vor [11]. Interessant ist hier der Nachweis, dass die Packlage (Stückung) der ersten Römerstraße von ca. 19 vor Chr. teilweise für den Ausbau der zweiten benutzt wurde.

### **Meilbrück – Bitburg**

#### *Karte 5, 6*

Im Bereich von Meilbrück liegt die Römerstraße westlich der B 51 (Preußische Neuaufnahme 1887), von der Langmauer auf der Ostseite bis Pützhöhe nördlich Bitburg begleitet. Zwischen dem Tannenbusch und Bitburg wurden 1818 beim Bau der Chaussee durch Quednow Schnitte festgehalten. Im Oberstedener Wald auf der Anhöhe östlich von Münchtal vermutete von Veith eine Signalstation. Auch im Zentrum von Bitburg erkennt er im Bereich von St. Maximin einen „kreisförmigen Quadranten von 80 m Durchmesser, den Überrest einer Signalstation“. An der Westseite der Trierer Straße wurden römische Gräber gefunden.

Das Kastell Bitburg wird von der Straße geradlinig durchzogen. Wie in Neumagen oder Jünkerath wurde es im 3/4. Jh. nach den Frankeneinfällen befestigt. Der Ort wird in der Peutingerschen Tafel als BEDA erwähnt, war also mansio, eine Station mit erhöhtem Komfort, wie AUSAVA und ICORIGIUM weiter nördlich. An der Nordseite des Mauerrings fällt ein 12 x 12 m großes Quadrat auf. Es wird als Leuchtsignalturm (farator) gedeutet, der vor dem Bau der Kastellmauer errichtet wurde. Dazu ist im Landesmuseum Trier ein Gedenkstein mit Bauinschrift erhalten.

### **Bitburg - Nattenheimer Barriere**

#### *Karte 7, 8, 9, 10*

An der Westseite der Kölner Straße, ca. 450 m von der Kirche St. Maximin entfernt, sind Spuren einer römischen Siedlung und ein Heiligtum nachgewiesen. Wahrscheinlich liegt die Römerstraße unter der ehemaligen B 51. Eine Untersuchung der alten Grenze (Langmauer oder Römerstraße) könnte hier weiterhelfen (Hagen 1923, S. 84).

Vor der aufwändigen Verbindung der L 32 mit der B 51 kann man im Feld einen Schatten der Trasse sehen, der sich auch nördlich des Knotens abbildet. Östlich von Pützhöhe befinden sich direkt an der alten B 51 Hohlwegreste im Baumgarten. Auf der Westseite sah von Veith in einem rundlichen Postament den Rest eines Signalturmes.

Die Straße knickt auf der Pützhöhe. Sie lief früher ca. 1,5 km geradlinig in eine Linkskurve (ca. 4,4 km von der Bitburger Kirche St. Maximin - Preußische Uraufnahme). Hagen: „... kamen 1823 bei Arbeiten für die Straße von Bitburg nach Prüm ... 2 Meilensteine (v. 121 u. 139) zutage. Sie zeigen als Entfernung 22 milia passuum' (Hagen 1923, S. 85). Westlich bei Höhe h = 412 m fanden sich auf dem Kockelberg Reste einer Jupitersäule. Auch nach einer Rochade westwärts fand man in der Flur Hetterbüsch auf dem Nattenheimer Kopf (= Trimberg ?) einen Tempel mit Weihung an Fortuna.

#### *Karte 11, 12*

Ca. 1 km vor der Nattenheimer Barriere liegen in den Weiden südlich des Trimberges Ackerterrassen, eine davon im Waldbereich ist auffallend groß. Westlich vor Staffelstein befindet sich an der Nutzungsgrenze von Wald und Feld eine römische Trümmerstelle.

Im Bereich von Staffelstein soll die Römerstraße nach Auskunft des Landwirtes Horst Leisen östlich der heutigen Straße verlaufen sein (beim Pflügen angeschnitten; früher Acker, heute Weide). Die Anhöhe mit dem nördlich gelegenen Wasserbehälter ist heute wieder mit dem Staffelstein versehen, der dem Ort seinen Namen gegeben hat. Der Stein ist in OW- und NS-Richtung durch die Tieferlegung der L 32 verschoben. Vergleicht man die aktuelle Lage mit der von 1894 in der preußischen Neuaufnahme, so ist der Stein ca. 40 m nach Norden versetzt. Ein Holzkreuz von 1935 markiert den Schnittpunkt zwischen Römerstraße und der Straße nach Prüm (heutige Bezeichnung B 51).

Eine weitere, bisher nicht bekannte Trümmerstelle liegt auf der Ostseite der L 32 etwa 1 km nördlich des Staffelsteines (50° 04' 44' Nord, 6° 32' 37' Ost).

Ungefähr 2 km nördlich des Staffelsteines bilden die „Spuren der Römerstraße“ die Gemeindegrenzen von Seffern und Malbergweich (gleichzeitig Departementgrenze).

Die Chaussee von 1818 (heute L 32) trug damals die Bezeichnung „Grande Route de Treves à Liege par Prüm“. Die veränderten politischen Verhältnisse und die dadurch verschobene Zentralität spiegeln sich in der Verlegung der übergeordneten Straßen wider.

Die Trasse der Römerstraße läuft von Staffelstein an westlich der Chaussee und dann geradlinig weiter, während die jüngere sich allmählich in Richtung Westen nach Prüm wendet. Erstere geht auf der Westseite an einem Kreuz von 1930 vorbei und über einen Acker (Flurname „Im Flaas“) in die Gemarkung „In der Hausbach“.

In der anschließenden Weide (Flurname „Oben an der Lüh“) ist in Fortsetzung der o. g. Grenze deutlich ein Hohlweg zu sehen, der 1888 noch als Weg genutzt wurde. Nach Passieren des Hausbaches (dessen Quelle 1888 östlich der Trasse lag, heute Wasserbehälter) geht es wieder rigoros nach Norden, wenn auch die Grenze nach Verlauf von Jahrhunderten etwas aufgeweicht wirkt.

Bis auf den östlichen Dreeskopf sind die Spuren gut zu verfolgen, obwohl südlich der Höhe h = 528,2 m eine Anschüttung von Bauschutt den vorher gut sichtbaren Damm unsichtbar macht.

#### *Karte 13*

Nördlich des Dreeskopfes ist die Straße im Luftbild sichtbar. Sie geht unbeirrt nordwärts, während die Departementgrenze nach Osten auf den Pilgerweg Aachen-(Köln)-Prüm-Trier abbiegt. Bis zum Tannenbach lässt sich der Höhenunterschied gut verteilen (4,3%). Am letzten Bauernhof vom Ortsteil Neuenweiher - genannt „Hof“ - mit Brunnen verläuft die Straße zwischen Balesfeld und Neuheilenbach, 130 m lang auch die Gemeindegrenze bildend.

Auf den letzten 400 m vor dem Tannenbach bilden sich drei parallel verlaufende Dämme. Nach der Bachquerung (Flurname „In der Katzenbach“) führt ein steiler Anstieg zurück in die Wasserscheidenlage.

Oben angekommen sind wieder drei Dämme sichtbar.

In der TK 1:25000 (Ausschnitt) deutet sich die Richtung der Talquerung im ersten Dammstück noch an: 354,5°, dann knickt die Trasse nach Osten bei 4,5°. Der Grund hierfür ist verständlich: Die Straße wird durch eine Zertalung (Quertal) von Osten her in der Wasserscheidenlage auf einen engen Bereich reduziert. Konnte sie diese „Bedrohung“ durch den Knick auf 4,5° bereits 700 m vorher ausgleichen, so muss sie der nun folgenden zweiten Zertalung von Osten her ausweichen. Die Lösung: 338° auf 250 m Länge, dann Knick auf 15° auf 800 m Länge bis zur „Kaisereiche“. Dort ist wieder Anschluss an die Großrichtung von knapp 6°, die auf gut 6 km bis zum Vogelsheck eingehalten wird, ausgenommen zwei kleinräumige Probleme im Wallersheimer Wald.

In der Höhe von Weißenseifen ist ein Forstweg auf den römischen Straßendamm gelegt (TK 25000 Beschriftung „Römerstraße“).

### **Abschnitt Weißenseifen-Wickenseifen**

#### *Karte 14*

Im Bereich des Wallersheimer Waldes östlich von Schönecken ist der Verlauf der Römerstraße heute noch gut zu verfolgen. Östlich von Neustraße steigt sie nach Norden auf die Wasserscheidenlage des Wahlscheids, quert das Quellgebiet des Dürrbachs westlich von Weißenseifen und läuft als Forstweg bis an die heutige L 16 heran.

Dieser Strassendamm verläuft, unterbrochen von der Siedlung Weißenseifen, mit zwei Grad gegen Norden in den Wallersheimer Wald. Zu den nun folgenden 2,5 km, die am Schnitt mit dem Pilgerweg von Prüm nach Trier beginnen, gibt es bei Joseph Hagen zwei Bemerkungen: „Halbwegs zwischen Webbüsch und Wickenseifen, den Gehöften von Weißenseifen gegenüber liegt ein zwanzig Meter hoher isolierter Hügel, zu dem die Römerstraße aus ihrer sonst geraden Richtung eine Biegung macht (...) In der Fortführung ist die Straße in der bisher geraden und gut erhaltenen Bahn nicht mehr erkennbar“ (Hagen 1923, S. 87).

Wegen Hagens Beschreibung einer „Biegung“ (es kann nur eine nach Westen gemeint sein) und wegen des zerklüfteten, wasserreichen Einzugsgebietes konnten wir uns ebenfalls nur eine solche westliche Umgehung vorstellen.

Um jedoch zu prüfen, ob die Straße doch ein Stück nach Norden „geradlinig“ weiterläuft, gingen wir diese Richtung mit dem Kompass an der Nordseite der Siedlung Weißenseifen weiter. Dort befindet sich in der Flucht der Römerstraße eine Terrassenkante. Eine Kante ist zwar nur eine Linie, aber die Kante hat die gleiche Richtung wie der oben erwähnte Damm. Es ist denkbar, dass der Rest der Straße in westlicher Richtung durch die Erosion unsichtbar geworden ist. Dass hier überhaupt noch etwas zu sehen ist, legt die Vermutung einer ununterbrochenen Waldnutzung nahe.

50 m weiter nördlich ist der Damm ungefähr 1 m hoch, insgesamt ca. 20 m breit bei 10 m Kronenbreite. Nach weiteren 30 m schneidet ein Forstweg den Damm. An solchen Schnitten kann das „Innenleben“ besichtigt werden: Kies und Steine, und sogar ein Pflasterstein, der an drei Seiten Bearbeitungsspuren trägt. All dies spricht für die Annahme, dass der Damm Teil der Römerstraße ist.

150 m weiter, hinter dem zweiten Forstweg, schneidet die Römerstraße eine „Allee“. Am Ende dieser „Allee“ fällt nördlich des dritten Forstwegs ein alter Baumstumpf auf, der mit seinen Wurzeln die Oberschicht der Straße mit Kies und Stein festhält. Ab hier gesellt sich ein Nebendamm dem „Hauptdamm“ zu. Auf die Bedeutung der parallel begleitenden Nebendämme gehe ich im Abschluss näher ein.

Das Gefälle beträgt hier 4,5 %, in Richtung Fischbach, wird im folgenden aber bis zu 10 % stärker. Ab und zu sind Pflastersteine mit abgerundeten Kanten an der Oberseite zu sehen.

Kurz danach, ungefähr 200 m vor dem ersten Seitenarm des Fischbachs, wird eine Packlagenschicht sichtbar. Diese Fundamentschicht, die aus 15 bis 20 cm hohen, dicht gesetzten Steinen besteht, ist

hier nicht so hoch wie bei der Grabung von 2008 bei Meilbrück. Vielleicht sind die bessere Tragfähigkeit und die Art des Bodens für den Unterschied im Aufbau verantwortlich.

Nach Querung des vierten Forstweges fällt eine Senke auf, die einen Einblick ins Innere des Straßendamms zulässt: Der Unterbau besteht aus örtlichem Schiefer-Grauwackegestein, der obere Bereich enthält Kies als Zuschlag. Im darüber liegenden Bereich wird bei einem Gefälle ab 3 % gepflastert.

In der Literatur wird auch eine Kalk-/Sand-Mischung beschrieben, deren Existenz heute jedoch schwer nachzuweisen ist. Wegen der hohen Kosten wurde im Allgemeinen außerhalb Italiens nur im Bereich der Siedlungen und da, wo es die Erosion erforderte, gepflastert. Das Material der hier angetroffenen Pflastersteine ist entweder Quarzit (möglicherweise aus den Effelsberger Schichten) oder ein harter, braunroter Sandstein.

Das Gefälle beträgt hier 10%, die Dämme laufen auf ein Plateau vor dem Bach zu. Einige große Steine auf der südlichen Bachseite lassen an ein Brücken-Auflager für eine Holzkonstruktion denken.

Nach nur 150 m (der 5. Forstweg liegt dazwischen) stehen wir vor einem weiteren Bach, dem 2. Nebenarm des Fischbachs. Nur 130 m weiter östlich laufen beide Bäche natürlicherweise zusammen. Warum hat man nicht, von Süden kommend, unauffällig die Richtung etwas geändert, um hier zwei Hindernisse auf eines zu reduzieren? Hier hat man sich offensichtlich für die Geradlinigkeit entschieden.

Die Nordseite des 2. Baches passiert östlich einen Steinbruch (ca. 1000 Kubikmeter) und stößt dann gegen die nördliche Talflanke mit ca. 30 % Steigung. Hier wäre in der Planung eine Serpentine zu erwarten. Um diese zu vermeiden, legte man den Damm in einen Einschnitt und mindert das Gefälle auf ca. 18 %, indem man auskofferte. H. E. Beier hat in seiner Dissertation nachgewiesen, dass im Eifel - Hunsrück - Gebiet bei Steigungen bis zu 18 % die Geradlinigkeit beibehalten wird (Beier 1971) [\[12\]](#). Somit waren die Anforderungen während eines normalen Tagesmarsches (*iter iustum*) nicht nur durch die Reduzierung der Traglast auf 37 kg beschränkt, sondern auch durch das maximale Steigungsmaß der Straße.

Es fällt auf, dass an dieser Stelle gleichzeitig nach Westen ausgewichen wird - wir vermuten, dass in der Trassenachse felsiger Untergrund diese Entscheidung beeinflusst hat, worauf der benachbarte Steinbruch ebenfalls hinweist.

Hohlwege auf der Ost- und Westseite deuten auf die mittelalterliche Weiternutzung hin. Nach etwa 200 m (6. Forstweg) erscheint ein weiterer Bach, der im Bereich der Trasse zwei große Steine und eine Steinplatte zeigt.

Bis zum siebten Forstweg gibt es wenig Steinmaterial, danach taucht es wieder auf, unter anderem auch schräg liegende Steine. Dem Hauptdamm gesellt sich in ca. 22 m Abstand wieder ein Nebendamm zu. Wenig später schneidet ein Entwässerungsgraben den Damm und bietet an dieser Stelle zwei Schnittansichten. Die Steigung beträgt hier 6 %. Auf dem Damm fand sich ein mittelalterliches Hufeisen, Typ Mondsichelruten.

30 m vor dem achten Forstweg wird der Damm besonders gut sichtbar.

120 m weiter durch den Buchenwald ist der bisher höchste Punkt der Begehung erreicht. Von hier an laufen zwei Dämme mit einem großen Entwässerungsgraben dazwischen abwärts, zuerst in der bisherigen Richtung, danach um ca. 7° langsam in Westrichtung drehend, um an der westlichen Talflanke abzusteigen.

Ein Bach quert von Westen nach Osten. Auf beiden Uferseiten sind Köhlerplatten zu sehen. Kurzzeitig weicht hier die Trasse der steilen Talflanke nach Westen aus, läuft nun auf den Talschluss zu,

wechselt dabei durch ein Quellgebiet von der West- auf die Ostseite und erreicht die Anhöhe vor Wickenseifen.

Nach der Querung der L 30 zwischen Kopp und Wallersheim führt die Trasse auf eine große Vogelkirsche zu, an deren Wurzeln viele Lesesteine liegen. Von hier aus sieht man den Damm als leichte Erhöhung 600 m weit durch die Wiesen laufen.

Von der Höhe 563 m östlich des Gellberges geht es abwärts zum Waldhaus „Schank“, in dem ein Einschnitt genutzt wird. Gegenüber dem Haus liegt ein Dammrest von ca. 65 m Länge. Er verschwindet dann für 600 m unter dem Asphalt einer Erschließungsstraße und wird nördlich der Höhe 601,2 m bis zum Gipfel des Vogelsheck (623,2 m) wieder sichtbar. Hier ist die höchste Erhebung zwischen Trier und Köln erreicht.

### **Büdesheim, Scheuren, Auel, Jünkerath**

#### *Karte 15*

Nördlich des Vogelsheck, 200 m östlich des Weissen Kreuzes, verlässt die Trasse den Wald (der seit 1809 100 m nach Norden ausgedehnt wurde) und läuft zuerst durch Weiden, dann durch Ackerfluren auf den Hengscheid östlich von Büdesheim zu. Die Militärstraße scheut aus Sicherheitsgründen keineswegs die Mühe des Auf- und Absteigens (24m aufwärts, 50m abwärts). Nördlich des Hengscheids im Umfeld des Ellickskreuzes [\[13\]](#) läuft die Römerstraße am östlichen Rand des Büdesheimer Bachtals in Wasserscheidenlage auf die Brücke des Oosbachs zu. Leider ist ohne archäologische Prüfung auf dem von Ackerterrassen übersäten Hang keine sichere Aussage möglich. Wie üblicherweise andernorts beobachtet werden kann, bleibt die Trasse solange wie möglich in der Wasserscheidenzone (und gehorcht so den Imperativen Sicherheit und Klima) und geht dann, sozusagen „im letzten Moment“, steil abfallend auf den günstigsten Übergang über den Oosbach zu, der sich ungefähr mit der heutigen Lage deckt.

Im Einzelnen : Die Tranchot-und-Müffling-Karte von 1809 zeigt den ursprünglichen Verlauf: nach 700 m Wasserscheidenlage knickt die Trasse um 12° nach Westen, nach weiteren 625 m nun 10° nach Westen, nach weiteren 600 m 27° nach Westen, um den bestmöglichen Übergang über den Oosbach zu erreichen. Nördlich der Brücke führt ein Weg zielstrebig in Richtung Scheuern - er könnte der Fortsetzung entsprechen, insbesondere da eine ca. 700 m gerade Trasse bis in Höhe Scheuren sich anschliesst (T+M Blatt 154 Gerolstein). Nicht unerwähnt bleiben soll, dass auf zwei Grundstücken direkt an der so genannten Römerstraße Spuren zu sehen, bzw. zu sehen gewesen sind: Auf dem Grundstück Benz ein Damm, auf dem Grundstück des Landwirts Schauster die Fortsetzung dieses Damms. Die Römerstraße durchläuft nacheinander einen nach Osten und dann einen nach Westen gerichteten geöffneten Halbkreis. In dem zweiten lag der umfangreiche Duppacher Weiher. Mit letzterem erklärt sich auch die Abknickung nach Nordwesten in Richtung Auel.

Das Gebiet zwischen dem heutigen Josef-Schramm-Weg und der K51 hat keine Altstraßen-Spuren hinterlassen. Daher nehmen wir an, dass die Trasse 800 m lang unter der K51 verläuft, dann - bei Höhe 490 m gerade auf die Kirche von Auel zuläuft und den Tieferbach überquert (Kreuzung mit der mittelalterlichen Straße von Koblenz nach Malmedy).

Mit der Richtungsänderung von 3,8° auf 346° für 500 m, dann 336° für 650 m am Bachübergang rückt der weitere Verlauf der Straße um ca. 600 m nach Westen, ein großräumiger Versprung. Diese 600 m werden jedoch bis Jünkerath allmählich wieder abgebaut.

In Auel zeigt eine Parzellengrenze in der Neuaufnahme von 1894 den Verlauf der Straße nach Lehnerath südlich der K52 an. In der preussischen Ur- und Neuaufnahme 5605 Stadtkyll ist sie nördlich der K52 vollständig sichtbar, auch Luftbilder und die Forstkarte Prüm von 1940 zeigen ihre

Lage. Auf 500 m der Gemeindegrenze (1809/10) Steffeln-Oberbettingen bildet die Straße die Markierung.

Auf der Höhe 515,7 m vor dem Lehnerath-Kreuz geht es steil abwärts - Spuren nicht sichtbar bis zum letzten Gebäude-Komplex, einem Bauernhof, auf der Nordseite der L25. Nördlich dieses Bauernhofes ist die ehemalige Lage des Damms (h=502m) deutlich erkennbar (UR 1846/Neu/Forstkarte Prüm 1940). Der Eigentümer, Landwirt Peters, hat uns erklärt, dass man nach Rodung des Grünstreifens, der den Damm begleitet hat, letzteren mühsam abgetragen habe. Der heutige Zustand zeigt den Damm immer noch in seinem Grundriss trotz Abtragung, da der Mutterboden nicht ersetzt worden ist. Im Bereich der Hofgebäude befindet sich ein gut erkennbares Hohlweg-Stück.

Unter 5,5° (DGK 4074 Lissendorf-West 1981) läuft die Trasse 600 m geradlinig bis zum Mühlenbach, östlich von einem tiefen Hohlweg begleitet. Die Übergangszone (h = 460 m) ist eng geführt, eine Holzbrückenkonstruktion ist vorstellbar. Ein Dammrest ist in der anschließenden Weide sichtbar. Am Mühlbach knickt die Straße auf 21° nach Osten mit 13,3 % Steigung, um dann nach Überquerung des Sattels zwischen Lissendorf im Westen und dem Hunertsberg im Osten - hier genau: den Höhen 507 m und 526,5 m - wieder in Nordrichtung zurückzufallen. Die Fortsetzung läuft abwärts bis zu einem Zulauf des Lissendorfer Baches, dann wieder aufwärts. Die solitär liegende Waldparzelle (die östliche von dreien) besitzt an der Westseite einen Höhenunterschied zur angrenzenden Weide von ca. 2 m... Nahebei findet sich die starke Quelle des Zulaufs.

Weiter aufwärts geht es durch die heutige Ferienhaussiedlung (h max = 402,5 m am Eichenweg) und wieder abwärts (Hohlwegrest) zum Lissendorfer Bach (Spuren einer Pflasterung im Bachbett?).

Mit 5,2° zieht die Straße östlich des Birgeler Waldes nach Norden (Steinverdichtung). Nach ca. 300 m knickt sie auf 3,8°, läuft über eine Kreuzung (h = 510,7) landwirtschaftlicher Wege auf die Höhe h = 527,5 m zu. Dort knickt sie auf ca. 10°, nach weiteren 200 m auf ca. 13°. Die letzten beiden Knicke könnten die Anpassung auf die Querung „Achelhofer Tal“ und den Abstieg auf das Etappenziel *Icorigium* durch das Tütbachtal vorbereiten. Die Anhöhe h = 531 m stellt dabei die ideale Vermessungsstation nach Norden und Süden - nach Jünkerath und zum V-Punkt 540,3 m - hin dar. Seit der Steinverdichtung auf den Feldern des Bauernhofes Vietoris sind keine direkten Spuren sichtbar. Wenn man sich eine Trasse zwischen Höhe 531 m und dem Ausgang des Tüt-Tals vorstellt, dann überrascht ein Weg, der diesen Verlauf über den Steinbruch nimmt, da er ein Steigungsverhältnis bis zu 26° hat, zu viel für eine Römerstraße. Im Luftbild ist jedoch eine Serpentine erkennbar, die eine Lösung für dieses Problem bringt und somit die römische Trasse wieder ins Spiel bringt.

Unterstützend ist auch ein Gräberfeld ca 300 m vor der Straßenstation *Icorigium*/Jünkerath an der Nordseite der Koblenzer Straße. Direkt vor der Siedlung muss die Römerstraße verspringen, um die Siedlung geradlinig zu erreichen.

Die Trasse ist schwach im Gelände und deutlich in den Flurkarten (Flur 7, Pz 43/19) erkennbar.

Die Straßenstation Jünkerath/*Icorigium* bestand aus längsrechteckigen Häusern von ca. 10 m Breite und 15-24 m Länge. „Neben Verkaufsläden sind Herbergen und Schmieden, Reparaturwerkstätten für die Fahrzeuge zu erwarten.“ (Cüppers) Auch Eisenverhüttung ist archäologisch nachgewiesen.

Die spätrömische Befestigungsanlage mit 13 Rundtürmen, Durchschnitt bis 10 m, wurde in Folge der Frankeneinfälle im 4. Jh. errichtet, wie in Bitburg, bzw. Neumagen. Die Überbauung der Hausgrundrisse im Mauerbereich zeigt deutlich die kausale Verknüpfung.

In gerader Fortsetzung verlässt die Römerstraße die Straßensiedlung in Richtung Heidenkopf. In der Uraufnahme von 1846 entspricht eine deutliche breite Trasse dem steilen Verlauf auf die Höhe, so

wie es die Vorgänger von J. Hagen, Schmidt und der Generalmajor a. D. von Veith bereits Mitte des 19. Jh. festgestellt haben.

## **Besonderheiten im Verlauf zwischen Weißenseifen und Vogelsheck**

Der Abschnitt von Weißenseifen zum Vogelsheck bietet einige Besonderheiten: eine nahezu vollkommen Geradlinigkeit bei recht unruhigem Bodenrelief. Auch ist die Trasse nicht durch neuzeitliche Straßen überprägt. Vielleicht ist sie durch die veränderten Siedlungsschwerpunkte - die abseitige Lage von Prüm - schon im Mittelalter wüst gefallen. Das könnte für weitere Untersuchungen von Interesse sein.

Drei außergewöhnliche Formationen fallen in diesem Abschnitt auf.

1. Am zweiten Zulauf des Fischbachs verspringt die Straße um fast 30 m nach Westen, um ein Hindernis zu umgehen. (Es könnte sich dabei um felsigen Untergrund handeln, da östlich der Straßenachse ein Steinbruch liegt). Die Trasse führt hier durch einen Einschnitt im Gelände, dessen Steigung mit 18 % die Grenze der Belastbarkeit erreicht, wie sie H. E. Beier nachgewiesen hat.

Im Kyllwald verläuft die Trasse zwei mal in Form von Kurven. Nach Ansicht von Straßenforschern kann es keine Kurve geben – ausnahmsweise eine Zusammensetzung aus Einzelsegmenten von geringer Länge.

Dem widerspricht allerdings schon eine Bestimmung des 450 v. C. kodifizierten Tafelgesetzes, in dem die Mindestwegebreiten festgelegt wurden: „Acht Fuß im geraden Verlauf und bei Biegungen das Doppelte“ (Heinz 2003, S. 12).

2. Außerdem laufen hier zwei Dämme parallel. Der westliche ist übersät mit Steinen, der östliche dagegen nicht. War nur der westliche Damm gepflastert, während der östliche eine andere Funktion hatte?

Mehrfach ist auf diesem Straßenstück die Präsenz von Parallelwegen festzustellen. In der Literatur sind darüber nur Andeutungen ohne weiterführende Erklärungen oder Untersuchungen zu finden. Aber schon Hagen stellte 1923 an der Escher Hecke (östlich von Blankenheim / Tondorf an der Landesgrenze NRW / Rheinland - Pfalz fest, dass die Römerstraße „... von einem Abkürzungsweg im Wiesental begleitet“ wurde (Hagen 1923, S. 119).

Ein anderes Beispiel zeigt das Urkataster nordöstlich von Blankheimerdorf: zwei parallel laufende Wege (in der Karte violett hervorgehoben) tragen die gleiche Bezeichnung „von Prüm nach Köln“. Hier besteht Forschungsbedarf.

3. Diese Besonderheit betrifft einen Ort bei Schank nördlich von Wickenseifen. Da die Talflanke des dortigen Baches nach Süden zu steil ist, wurde wie bei der ersten Situation am Fischbach das Gelände flacher gelegt, sodass die marschierende Truppe unter der Belastung von 37 - 45 kg / Soldat an dieser Stelle nicht ins Stocken geriet. Das setzte eine Begrenzung der Steigung auf 18-20 % voraus. Nur damit wurde der Forderung des Militärs nach einem „iter iustum“, der gerechten Tagesmarschleistung, entsprochen.

### **Besonderheiten**

**1. Parallelwege**, die vor dem Ziel (Lager, Siedlung) "raumsichernd", „raumbeherrschend“ angeordnet sind, können vor Bonn und vor Trier nachgewiesen werden. Strategische und sicherheitstechnische Gründe erklären ihre Einrichtung.

**2. Umleitungswege**, die den Steilstrecken ausweichen können, wurden schon von Richard Bagshawe 1979 vermutet. Ein Beispiel dafür ist in der Nordeifel zwischen dem Michelsberg und Scheuren zu finden.

**3. Verhalten im Grundriss:** Wenn ein Hindernis umgangen werden muss, gibt es zwei Möglichkeiten:  
3.1. das verdeckte Abknicken Wenn die Straßenachse nur um  $1^\circ - 3^\circ$  knickt, so ist das noch als Toleranzbereich zu vermitteln. Bei größeren Abständen bedeutet das z.B.: 1 M -  $1^\circ \rightarrow 25m$  1 M -  $3^\circ \rightarrow 75m$  Nach Umgehung des Problems gibt es eine kaum wahrnehmbare Rückführung in die Vermessungslinie.

**3.2. das offene Abknicken** Bei unvorhersehbaren Hindernissen wendet man den Versprung (Versatz) an. In diesen Fällen ist die Situation erkennbar. Beispiele: Steinbruch am Fischbach, Halbkreis im Kyllwald, Korrektur nördlich Viertelkreis Weissenseifen.

**4. Verhalten bei der Ansicht:** Die Neigung ist so konzipiert, dass sie möglichst gleichmäßig und konstant über längere Abschnitte erhalten bleibt. Dämme und Einschnitte helfen bei der Umsetzung. Da bei Serpentinaen das Steigmaß frei gewählt werden kann, fällt auf, dass man Neigungen über 12% nur dann benutzt, wenn die Topographie keine Alternative bietet.

**5. Paralleldämme:** Ab 3% Neigung erscheint neben dem Straßendamm ein zweiter, Beispiele: Hausbach, Dreeskopf, Neuenweiher, Kyllwald, Weissenseifen Nord (Fischbachzuläufe) und vor Wickenseifen. Der zweite Damm läuft parallel neben dem ersten, der Achsabstand der Dämme beträgt ca. 14m - 25m. Wenn bei ebenem Gelände ein Talrand erreicht wird, beginnt dort parallel der zweite Damm. Vermutlich handelt es sich hierbei um eine wichtige Neuerung, die "Zweiteilung des cursus publicus unter Septimius Severus 193 - 211" (Bender 1978, S. 9). Mit der Trennung in Eil- und Lastenverkehr wurde das Problem der Behinderung reduziert.

## Nachwort

Meine Frau und ich haben in mehreren europäischen Ländern Römerstraßen z.T. mehrmals bereist und dabei festgestellt, dass nirgendwo ein systematischer Denkmalschutz besteht. Auch an der Straße von Trier nach Jünkerath mussten zwischen den Jahren 2000 und 2012 grobe Verluste verzeichnet werden. Die Grundlagen zur Besiedelung Europas im Mittelalter lassen sich überwiegend auf die antike Siedlungsepoche zurückführen. Diese Zusammenhänge sind durch das römische Straßennetz erkennbar. Einer Prüfung der Denkmaleigenschaft sollte die Frage vorausgehen, ob hier nicht Handlungsbedarf besteht.

## Literaturangaben

Bagshawe, Richard W., *Roman Roads*, Shire Publications Ltd, 1979

Beier, Harm-Eckart, *Untersuchung zur Gestaltung des römischen Straßennetzes im Gebiet von Eifel, Hunsrück und Pfalz aus der Sicht des Straßenbauingenieurs*, Dissertation, Goslar, 1971

Bender, Helmut, *Römische Strassen und Strassenstationen*, Schriften Limes Museum Aalen, Stuttgart, Aalener Hefte Nr. 13, 1975.

- *Römischer Reiseverkehr*, Schriften Limes Museum Aalen, Aalener Hefte Nr. 20, Stuttgart, 1978.

Braasch, Otto, *Vom heiteren Himmel ... Luftbildarchäologie*, in „Porträt : Archäologie“, Gesellschaft für Archäologie in Württemberg und Hohenzollern e.V., 2005.

Casson, Lionel, *Reisen in der alten Welt*, Prestel, München, 1976.

- Castellvi, Georges, Annie Pézin, Jérôme Kotarba, Jean-Pierre Comps (Hrsg.), *Voies romaines du Rhône à l'Ebre. Via Domitia et via Augusta*, FMSH, Paris, 1997.
- Chevallier, Raymond, *Les voies romaines*, Picard, Paris, 1997.
- Corbiau, Marie-Hélène, « Les voies de communication du Nord de la Gaule : parcours, équipement et chronologie », in Koschik, Harald (Hrsg.), *Alle Wege führen nach Rom*, Rhein-Eiffel-Mosel Verlag, Brauweiler, 2004.
- *La voie romaine Boulogne-Bavay-Tongres-Cologne : un itinéraire antique à travers l'Europe*, Namur, Inst. du Patrimoine Wallon, 2012.
- Cüppers, Heinz (Hrsg.), *Die Römer in Rheinland-Pfalz*, Nikol, Hamburg, 2002
- Cüppers, Heinz, *Die Römer in Rheinland-Pfalz*, Konrad Theiss Verlag, Stuttgart, 1990.
- Davies, Hugh, *Roman Roads in Britain*, Shire Archaeology, Tempus, 2002.
- Dilke, O.A.W., *Mathematik, Maße und Gewichte in der Antike*, Reclam, Stuttgart, 1987.
- Ehrensberger, C., *Römische Strassen*, Helvetia Archaeologica Heft 20.
- Esch, Arnold, *Römerstrassen in ihrer Landschaft*, Philipp von Zabern Verlag, Mainz, 1997
- Faust, Sabine, „Römerstraße und Langmauer bei Meilbrück, Gemeinde Meckel, Eifelkreis Bitburg-Prüm“, in *Funde und Ausgrabungen im Bezirk Trier*, Heft 40/2008, S.14-19, Rheinisches Landesmuseum Trier.
- Flavius Josephus, *Der Jüdische Krieg*, Marixverlag, 2005.
- Gaitzsch, W., *Römische Werkzeuge*, Schriften Limes Museum Aalen, Aalener Hefte Nr. 19, Stuttgart, 1978.
- Hagen, Josef, *Römerstrassen in der Rheinprovinz*, Kurt Schroeder Verlag, Bonn, Leipzig, 1923
- Heimberg, U., *Welthandel in der Antike*, Schriften Limes Museum Aalen, Aalener Hefte Nr. 27, Stuttgart, 1981.
- Heinz, Werner, *Reisewege in der Antike*, Konrad Theiss Verlag, Stuttgart, 2003
- Horn, H. G., *Die Römer in Nordrhein-Westfalen*, Konrad Theiss Verlag, Stuttgart, 1987
- Junkelmann, M., *Panis Militaris*, Philipp von Zabern Verlag, Mainz, 1997.
- *Die Reiter Roms*, Philipp von Zabern Verlag, Mainz, 2008
  - *Muli Mariani*, rororo, München, 1993
- Keegan, John, *Die Kultur des Krieges*, rororo, München, 1993.
- Kissel, Theodor, « Wider die Natur. Strassen erobern die Landschaft », in Harald Koschik (Hrsg.), *Alle Wege führen nach Rom*, Rhein-Eiffel-Mosel Verlag, Braunschweig, 2004.
- Kloft, H., *Die Wirtschaft der griechisch-römischen Welt: Eine Einführung*, Wissenschaftl. Buchgesellschaft, Darmstadt, 1992.
- Körber-Grohne, Udelgard, *Nutzpflanzen und Umwelt im römischen Germanien, Nutzpflanzen und Umwelt im römischen Germanien*, Kleine Schriften zur Kenntnis der römischen Besetzungsgeschichte Südwestdeutschlands Nr. 21, Stuttgart, 1979.
- Koschik, Harald (Hrsg.), *Alle Wege führen nach Rom*, Rhein-Eiffel-Mosel Verlag, Brauweiler, 2004.
- Miller, Konrad, *Itineraria Romana römische Reisewege an der Hand der Tabula Peutingeriana*, Strecker und Schröder, 1916.
- Quednow, C. F., *Beschreibung der Alterthümer in Trier und dessen Umgebung aus der gallisch-belgischen und römischen Periode*, Lintz, Trier, 1820.
- Rathmann, Michael, *Untersuchungen zu den Reichsstraßen in den westlichen Provinzen des Imperium Romanum*, Beihefte Bonner Jahrbücher Bd. 55, Mainz 2003.
- Schmitt, Philipp, *Der Kreis Trier unter den Römern und in der Urzeit* (Ungedrucktes Manuskript, 1855), RLM Trier, Bibliothek, Hs. G 21.

Schneider, Hans Christian, *Altstraßenforschung*, Wissenschaftl. Buchgesellschaft, Darmstadt, 1982.

Schubert, Charlotte, *Land und Raum in der römischen Republik. Die Kunst des Teilens*, Wissenschaftl. Buchgesellschaft, Darmstadt, 1996.

Seitz, Gerhard, *Entwicklung und Bewertung der Tragfähigkeit historischer Straßenkonstruktionen*, Eisenmann, TU München, 1984.

Sonnabend, Holger, « Römerstrassen als Element von Herrschaft und infrastruktureller Erschließung erobelter Räume », in Harald Koschik (Hrsg.), *Alle Wege führen nach Rom*, Rhein-Eiffel-Mosel Verlag, Braunschweig, 2004.

Steinhausen, J., *Archäologische Siedlungskunde des Trierer Landes*, Paulinus, Trier, 1936

Strabo, *Geographica*, Marixverlag, 2005.

Von Veith, G., „Die Römerstraße von Trier nach Köln“, in *Bonner Jahrbuch* LXXX, 5, 1884.

Walde, E. (Hrsg.), *Via Claudia. Neue Forschungen*, Innsbruck, 1998.

Walser, G., *Die römischen Straßen und Meilensteine in Raetien*, Schriften Limes Museum Aalen, Aalener Hefte Nr. 29, Stuttgart, 1983.

Winkler, G., *Die römischen Straßen und Meilensteine in Noricum-Österreich*, Schriften Limes Museum Aalen, Stuttgart, Aalener Hefte Nr. 35, 1985.

## Notizen

- [1] Josef Hagen, *Römerstrassen der Rheinprovinz*, Kurt Schroeder Verlag, Bonn/Leipzig, 1923 ; von Veit, *Die Römerstrasse von Trier nach Köln*, Bonner Jahrbuch, Nr. 78, 1884, S. 7-33.
- [2] Raymond Chevallier, *Les Voies Romaines*, Picard, Paris, 1997.
- [3] Siehe hierzu Holger Sonnabend, « Römerstrassen als Element von Herrschaft und infrastruktureller Erschließung erobelter Räume », in Harald Koschik (Hrsg.), *Alle Wege führen nach Rom*, Rhein-Eiffel-Mosel Verlag, Brauweiler, 2004 und Theodor Kissel, « Wider die Natur. Strassen erobern die Landschaft », in H. Koschik (Hrsg.), *Alle Wege führen nach Rom....*
- [4] Heinz Cüppers (Hrsg.), *Die Römer in Rheinland-Pfalz*, Theiss Verlag, 1990, S. 610.
- [5] Kutzbach, *Trierer Zeitschrift* 1926 Anmerkung 134: „...altes, vielleicht römisches Brückenfundament aus Quadern nördlich neben der heutigen Brücke‘ (zitiert von Steinhausen 1936, S. 134 „Bei der Altbrücke‘) ; siehe auch LVA Trier, Katasterplan 1:5000 „Auf der alten Brücke‘.
- [6] J. Steinhausen, *Archäologische Siedlungskunde des Trierer Landes*, Trier, 1936, S. 139.
- [7] Moselbrücke = Brücke 1, Sirzenicher Bach = Brücke 2 Gillenbach = Brücke 3
- [8] Zur Problematik des Gillenbach-Wasserfalles P. Schmitt : Der Wasserfall ist seit römischer Zeit gegen 200 Fuß zurückgerückt, und die Bachsohle wurde oben gegen 12 Fuß tiefer, denn so weit vor dem jetzigen Falle und in dieser Höhe ist beiderseits die älteste Bahn.’ (Steinhausen 1936, S. 138).
- [9] Dieses Dammstück sollte als letzter Rest unter Schutz gestellt werden. Die ersten 1,5 km der Römerstraße Richtung Wasserbillig sind schon spurlos verschwunden.
- [10] Hufeisen tauchen im deutschen Sprachraum erst zu Beginn des 9. Jh. in der Nordschweiz auf.
- [11] Sabine Faust, „Römerstraße und Langmauer bei Meilbrück, Gemeinde Meckel, Eifelkreis Bitburg-Prüm“, in *Funde und Ausgrabungen im Bezirk Trier*, Heft 40/2008, S.14-19, Rheinisches Landesmuseum Trier.
- [12] Beier, Harm-Eckart, *Untersuchung zur Gestaltung des römischen Straßennetzes im Gebiet von Eifel, Hunsrück und Pfalz aus der Sicht des Straßenbauingenieurs*, Dissertation, Goslar, 1971.
- [13] Die Funde nahe des Ellickskreuzes sind im Archiv des Landesmuseum Trier aufbewahrt.