

Eine römische Straßenstation an der Nordgrenze der Provinz Raetien

Neue Ausgrabungen am Westrand des Nördlinger Ries

Voraussetzung für ein organisiertes und schnell funktionierendes Nachrichtensystem in den römischen Provinzen war der Ausbau des Straßennetzes mit den dazugehörigen Bauten und Versorgungsstationen.¹ Es lag zunächst im Interesse des Militärs, in neu gewonnenen Provinzen gute und geradlinig verlaufende Straßenverbindungen für Truppenverschiebungen, für den Nachschub und vor allem auch für schnelle Nachrichtenübermittlung herzustellen. Dem *cursus publicus*, dem staatlich organisierten Kurier- und Transportdienst, folgten schnell die Privatreisenden, insbesondere Kaufleute, Händler und andere Gruppen², so daß den großen Straßenverbindungen mehr und mehr die Bedeutung wichtiger Handelsverbindungen zukam.

Im Zuge der Besiedlung neu hinzugewonnener Landschaften wurde das Straßennetz in unterschiedlichen Kategorien ausgebaut: Den *viae publicae* (den großen Reichsstraßen auf öffentlichem Grund und Boden) waren die *viae vicinales* (Verbindungsstraßen) und die *viae privatae* (Privatstraßen) untergeordnet.³

Die zügige Überwindung größerer Distanzen setzte sowohl für den Kurierdienst als auch für den Privatreisenden in regelmäßigen Abständen vorhandene Stationen zum Wechseln der Reit- und Zugtiere sowie Rasthäuser zum Übernachten voraus.⁴ Der archäologische Nachweis der *stationes* und *mutationes* ist hingegen nur in günstigen Fällen eindeutig zu erbringen.⁵ In Südwestdeutschland sind nur wenige Lokalitäten bekannt, die aufgrund ihrer topographischen Lage zu einer Straße oder einem Paßübergang die Funktion einer Station erfüllt haben könnte.⁶

Die wichtigsten Dokumente zum Bau einer Straße stellen Meilen- oder Leugensteine dar.⁷ Die bis zu drei Meter hohen Steinsäulen waren in regelmäßigen Abständen aufgestellt und geben durch ihre Inschriften Auskunft über den Erbauer oder Wiederhersteller einer Straße sowie durch Entfernungangaben Hinweise auf die zurückgelegte Strecke von einer bestimmten Siedlung (*caput viae*) aus. Nicht weniger bedeutend sind antike Straßenverzeichnisse mit Orts- und Entfernungangaben, die sogenannten Itine-

riaren. Die bekanntesten sind das *Itinerarium Burdigalense* aus dem Jahr 333 n. Chr., das eine Pilgerreise von Bordeaux nach Jerusalem beschreibt, und das *Itinerarium Antonini*.⁸

Das *Itinerarium Antonini* stellt zusammen mit der *Tabula Peutingeriana* die wichtigste Quelle für römische Straßenverbindungen in Raetien südlich der

Donau dar.⁹ Das *Itinerar* ist ein aus einer Straßenkarte abgeschrieben Stationsverzeichnis, welches auf Kaiser Caracalla (211–217 n. Chr.) zurückgeführt wird¹⁰, aber möglicherweise erst in diokletianischer Zeit redigiert worden ist. Ein großartiges Werk stellt die *Tabula Peutingeriana* dar, eine fast sieben Meter lange mittelalterliche Kopie einer spät-

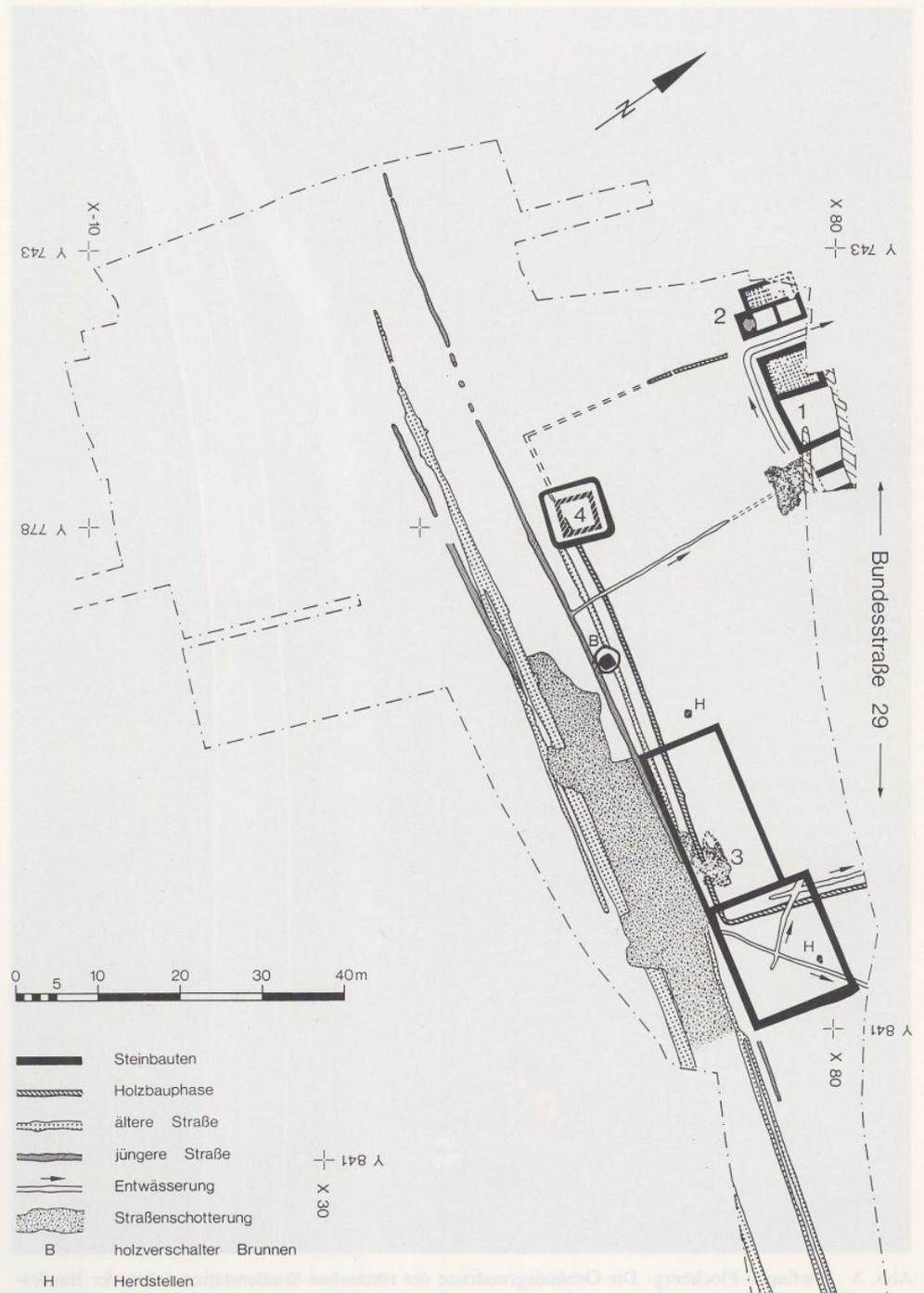


Abb. 1 Schematischer Übersichtsplan der Straßenstation bei Bopfinger-Flochberg mit Straßengrübchen und den Gebäuden 1-4.



Abb. 2 Ausschnitt aus der Tabula Peutingeriana mit der Po-Ebene (unten), dem schmalen Band der Alpen (Mitte) und dem Alpenvorland mit der Donau. Die Kastelle des Ablimes mit OPIE/Oberdorf sind irrtümlich südlich – statt nördlich – der Donau eingetragen. Foto: R. Fellmann.

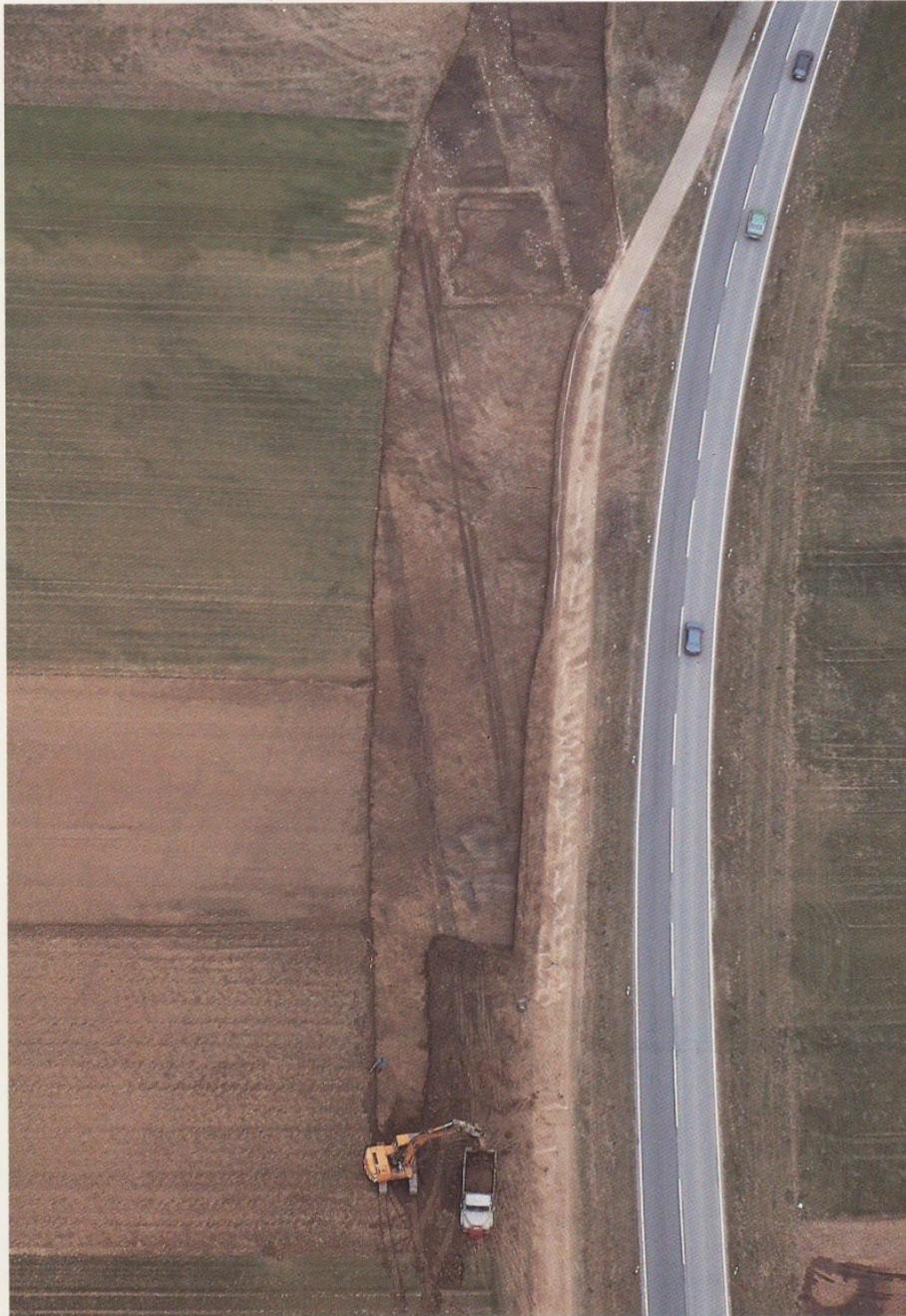


Abb. 3 Bopfingen-Flochberg: Die Gebäudegrundrisse der römischen Straßenstation neben der Bundesstraße 29 mit dem Verlauf der römischen Straße während der Ausgrabungen im Sommer 1990. Der Kreisgraben am linken oberen Bildrand gehört zu einem hallstattzeitlichen Grabhügel. Luftaufnahme Otto Braasch (L 7128/418 – SW 1492 vom 2. 8. 1990).

antiken Straßenkarte des Römischen Reiches.¹¹ Die Karte vermittelt einen Überblick über das gewaltige Straßensystem der damaligen Alten Welt. Das Kartenwerk geht in seinen Ursprüngen sicherlich, zumindest in Teilen, auf ältere Vorlagen zurück, wie dies beispielsweise durch die irrtümlich südlich statt nördlich der Donau dargestellten Kastellorte (Abb. 2) aus der Zeit des späten 1. und des 2. Jhs. n. Chr. nahegelegt wird, die spätestens seit der Mitte des 2. Jh. n. Chr. vom Militär verlassen wurden.

Im Rahmen dieses Beitrags ist ein Ausschnitt der Tabula Peutingeriana nördlich der Alpen, auf dem oberen Rand der Segmente III/IV mit der östlichen Schwäbischen Alb und dem Nördlinger Ries (Abb. 2) – mit den Ortsnamennennungen AQVILEIA/Heidenheim, OPIE/Oberdorf, SEPTIMIACVM/Unterschneidheim oder Nördlingen und LOSODICA/Munningen – von besonderem Interesse.

Die Altstraßenforschung hat in Südwestdeutschland eine alte Tradition; sie reicht bis in das 18. Jh. zurück. Im Jahre 1930 blicken F. Hertlein und P. Goeßler bereits auf eine 150jährige Forschungsgeschichte in der römischen Straßenforschung zurück.¹² Vor allem Friedrich Hertlein war ein hervorragender Kenner römischer Straßen, insbesondere auch derjenigen im raetischen Limesgebiet.¹³ Die Straßenführungen sind im Nördlinger Ries zwischen Munningen, dem äußeren Limes und Oberdorf am Ipft gut bekannt.¹⁴ Vom Kastell Oberdorf (OPIE) aus verzweigt sich die Route in Richtung Süden auf der Ostalb in heute noch sehr gut im Gelände erkennbaren Trassenführungen (Abb. 7) in eine Straße zum Kastell in Heidenheim und eine Straße zum Kastell in Faimingen an der Donau.¹⁵ Die genannten Straßen gehen in ihren Ursprüngen zurück auf den Aus-

bau der Kastelle auf der Schwäbischen Alb und im Nördlinger Ries, die in den 90er Jahren des 1. Jhs. n. Chr. im Zuge der Grenzverschiebung von der Donau nach Norden verlegt wurden.¹⁶ Nach der Mitte des 2. Jhs. n. Chr. wurden die Kastelle des «Ablimes» im Zuge einer erneuten Verlegung der Grenze nach Norden aufgegeben und die letzte Ausbaustufe der römischen Reichsgrenze in den Provinzen Raetien und Obergermanien mit dem sogenannten äußeren oder obergermanisch-raetischen Limes erreicht (Abb. 11).¹⁷

Die Grenzlinie verlief nun im nördlichen Vorland der östlichen Schwäbischen Alb und schloß in einem weiten Bogen das Nördlinger Ries ein.¹⁸ Damit wurde auch das von Ost nach West zum Neckarland hin entwässernde Remstal hinzugewonnen, das einen natürlichen Verkehrsweg von der Aalener Bucht aus nach Westen bildet. Damit haben sich in der verkehrsgeographischen Situation zwischen dem nördlichen Teil der Provinz Raetien und der Provinz Obergermanien neue Aspekte ergeben. Von der Donau aus bot der Weg durch das Nördlinger Ries über das Härtsfeld hinweg in die Aalener Bucht und das Remstal abwärts die kürzeste Verbindung in das Neckarland und damit in das Rheinland (Abb. 11).

Die römische Straßenstation bei Bopfingen-Flochberg

Im Jahre 1990 wurden im Egertal bei Bopfingen – zu Füßen der Abbruchkante der östlichen Schwäbischen Alb und des Ipfs – im Zuge von Rettungsgrabungen des Landesdenkmalamtes Baden-Württemberg¹⁹ eine römische Straßentrasse und römische Gebäudefundamente freigelegt. Die 1989 in zukünftigen Industrieflächen begonnenen Untersuchungen galten zunächst nur dem Areal einer keltischen Viereckschanze. Auf über drei Hektar Fläche wurden bislang ausgedehnte vorgeschichtliche Siedlungsreste mit einem vollständigen keltischen Siedlungsareal und eine wahrscheinlich zeitgleiche Außensiedlung zu der spätkeltischen Viereckschanze freigelegt. Hinzu kommen über 50 Brandgräber eines Bestattungsplatzes der mittleren Hallstattzeit (8./7. Jh. v. Chr.).

In der abgebaggerten Trasse einer Industriestraße neben der Bundesstraße B 29 zwischen Aalen und Nördlingen kamen die Straßengrübchen einer römischen Straße zum Vorschein (Abb. 3, 12). Ein Straßenkörper war nicht vorhanden,

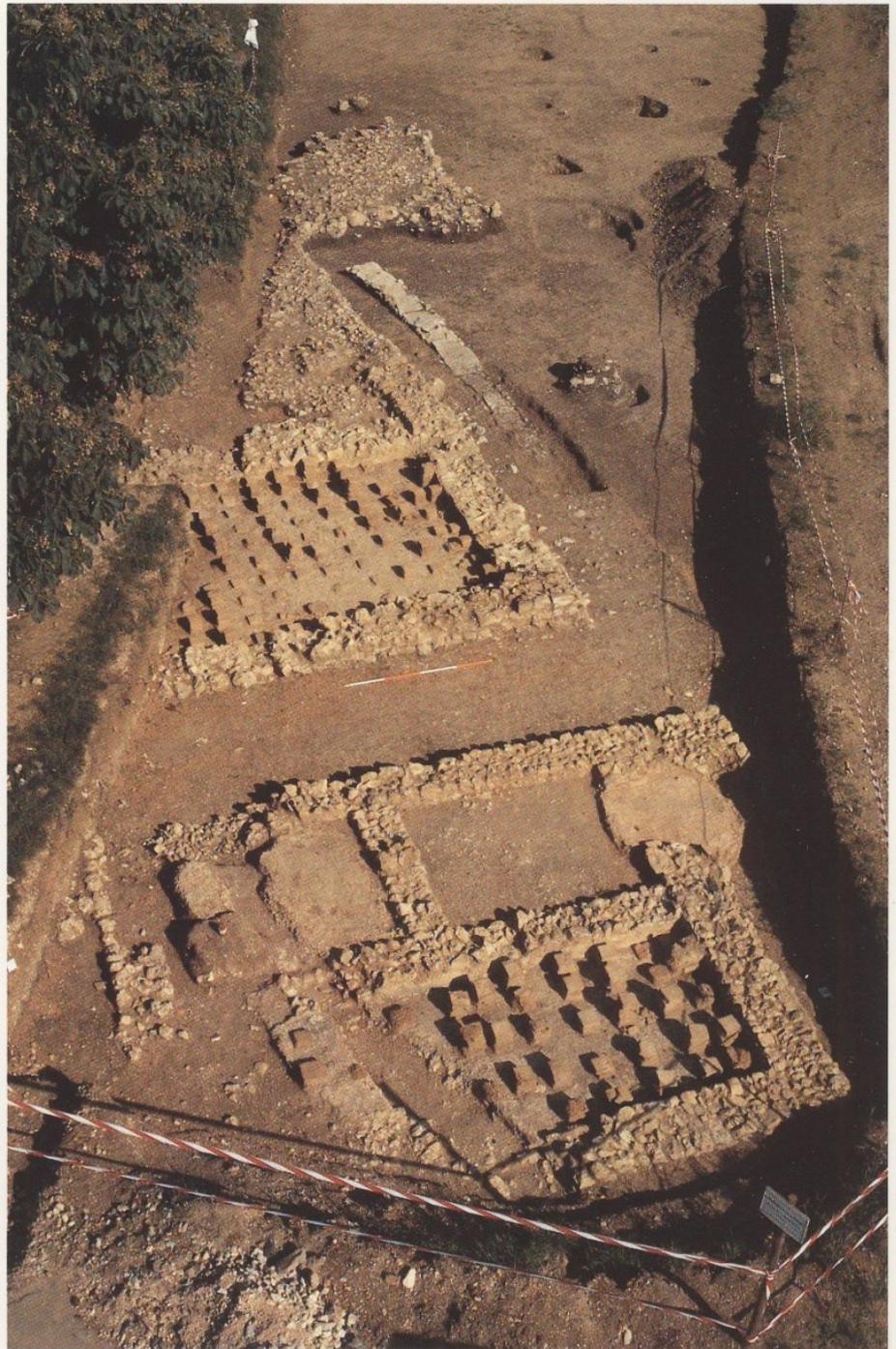


Abb. 4 Blick auf die abgebaggerte Trasse der zukünftigen Industriestraße mit dem kleinen Badegebäude (vorne) und dem daran anschließenden Herbergsgebäude der Straßenstation von Bopfingen-Flochberg.

da die Trasse unmittelbar auf dem festen Untergrund aus Weißjura-Hangschutt errichtet wurde. Sie zeichnete sich durch doppelte Straßengraben mit einer Trassenbreite von acht bis neun Metern aus; die Breite der Straßenfläche zwischen den Gräbchen betrug gut sechs Meter. Damit entspricht sie der Standardbreite römischer Straßen von 20 Fuß (knapp sechs Meter).

Die Straße besitzt eine ältere und eine jüngere Trassenführung, die sich im Bereich der Gebäudekomplexe spitzwinkelig schneiden (Abb. 1). Die ältere Trasse mit breiten und flachen bzw. doppelten Straßengraben wird durch zwei

jüngere Steinbauten und durch einen Brunnen überlagert, während sich der Verlauf der jüngeren Trasse mit deutlich schmälere und tieferen Straßengraben an den Steingebäuden orientiert.

Entlang der römischen Straße stieß man auf bisher unbekannte Steingebäude, in den Schichten darunter auf Spuren einer älteren römischen Holzbebauung (Abb. 1). Die in Anordnung und Ausrichtung der Steingebäude sich ausdrückende Bezugnahme auf die Straße sowie das gesamte Gebäude-Ensemble lassen die Vermutung zu, daß es sich um eine römische Rast- bzw. Straßenstation (*mansio* oder *mutatio*) handelt.²⁰



Abb. 5 Der westliche Teil des Herbergsgebäudes mit einem großen hypokaustierten Raum, der als Gaststube gedient haben mag. Im Vordergrund verläuft ein mit Steinplatten abgedeckter Kanal zur Entwässerung der Gebäude.

Die Baubefunde

Eine ältere Holzbauphase

Parallel zum nördlichen Straßengraben der älteren Trasse verlief in 1,2 bis 1,5 m Abstand über eine Länge von 67 m ein Gräbchen, das jeweils rechtwinkelig nach Norden umbog und durch alle Steinbauten überlagert wurde. Es konnte über die Grabungsgrenzen hinweg nicht weiter verfolgt werden (Abb. 1). Unter Gebäude 3 war das Gräbchen zur Straße hin mit einem Durchgang von knapp 2,5 m unterbrochen. Es dürfte sich um eine Einfriedung durch einen Zaun oder eine Palisade mit einem Tor zur Straße hin gehandelt haben. Innerhalb der umfrie-

deten Fläche liegen verschiedene Pfostenstellungen, die vielleicht von Gebäuden dieser älteren Holzbauphase stammen. Ob es sich dabei um einen Vorgänger der Straßenstation oder um ein ländliches Anwesen gehandelt hat, wird sich kaum mehr klären lassen. Wie weit sich diese Anlage nach Norden erstreckt hat, konnte wegen der dort verlaufenden Bundesstraße nicht eruiert werden.

Die Steinbauten der Straßenstation

Auf einer Länge von etwa 90 m wurden nördlich der Straße vier Steingebäude freigelegt. Sie sind deutlich auf die Straßenachse bezogen (Abb. 1, 10). Den Kern



Abb. 6 Die Fundamente eines kleinen quadratischen Baus mit zwei unterschiedlichen Mauerringen. Dabei wird es sich um ein Sanktuarium gehandelt haben, das vielleicht im weitesten Sinne zum Typ der gallorömischen Umgangstempel zählt.

des Ensembles bilden drei kleinere Gebäude, zu denen ein großer Bau unmittelbar an der Straße gehörte. Im Mittelpunkt stehen dabei das eigentliche Rasthaus und zwei kleinere Bauten, die dem Reisenden mit seinen täglichen Bedürfnissen auf einer langen und sicher beschwerlichen Reise dienten. Es handelt sich dabei um ein kleines Badegebäude sowie um einen kleinen quadratischen Bau – vermutlich ein Heiligtum. Am Straßenrand lag ferner ein Brunnen mit hölzerner Verschalung.

Die Herberge

Das eigentliche Herbergsgebäude (Gebäude 1; Abb. 1) war ein einfacher langrechteckiger Steinbau von mindestens 20 x 7 m Größe (Abb. 4), dessen Mauerwerk durch neuzeitliche Eingriffe teilweise stark gestört war. Im Westen markiert ein größerer hypokaustierter Raum den baulichen Mittelpunkt des Gebäudes (Abb. 5), an den im Osten mindestens drei, wenn nicht vier kleinere Raumeinheiten anschlossen.²¹ Der beheizbare Raum mag als Gaststube gedient haben, wogegen die kleineren Räume als Übernachtungsräume interpretiert werden können. Im östlichen Teil des Gebäudes sind uns viele Informationen über das Gebäude und seine ursprüngliche Größe verlorengegangen (Abb. 4), da hier der Heidmühlbach bis ins letzte Jahrhundert in einem künstlichen Kanal entlang der heutigen Bundesstraße geführt wurde.

Das Badegebäude

Lediglich durch einen schmalen Korridor von der Herberge getrennt, lag im Westen das Badegebäude (Gebäude 2; Abb. 1, 4). Das sehr kleine Bad vom sogenannten Blocktypus²² beherbergt auf engem Raum die grundlegenden Einrichtungen eines römischen Bades. Im Norden war es gerade noch möglich, eine Pfostenstellung des hölzernen Vorbaus zu erkennen, der als Eingangsbereich mit Umkleideraum zu deuten ist.

Auf einer Grundfläche von etwa 6 x 8 m konnten zumindest die Grundbedürfnisse des Badegastes befriedigt werden. In zwei Raumzeilen waren das *caldarium* (Warmbereich) und das *frigidarium* (Kaltbereich) angeordnet (Abb. 4); das *frigidarium* war in zwei kleine Räume mit Estrichfußböden aufgeteilt, an die im Süden in einer rechteckigen Apsis ein kleines Kaltwasserbecken (*piscina*) angefügt war. Das *caldarium* be-

stand dagegen nur aus einem großen hypokaustierten Raum. Seine Nordseite war durch den Straßenbau schon zerstört worden; dort muß sich das *praefurnium* (Befeuerungsanlage) befunden haben. Es ist möglich, daß an der zerstörten Ecke – ebenfalls in einem Anbau – eine Warmwasser*piscina* eingebaut war.

Die Entwässerung der Gebäude erfolgte durch einen großen, mit Steinplatten abgedeckten Kanal (Abb. 5), der von Norden, von der jüngeren Straße her eine Zuleitung besaß.

Stallgebäude und Wagenremise

Das große, etwa 38 m lange und 10 bis 13 m breite Gebäude 3 (Abb. 1) lag unmittelbar an der Straße (Abb. 10). Nur hier war der Bereich der Straße mit einer Schotterung versehen, die bis in den westlichen Teil des Gebäudes hinein reichte. Leider waren nur noch Fundamentreste erhalten, die keine Aufschlüsse über das aufgehende Mauerwerk – und insbesondere zur Lage der Eingänge – ermöglichten. Die Straßenschotterung an der Frontseite mag jedoch darauf hinweisen, daß sich in der Mitte des Gebäudes ein großes Tor befunden hat, durch das die Reisewagen

in den westlichen Trakt einfahren konnten.

Bei diesem Gebäude dürfte es sich um ein großes Scheunen- und Stallgebäude handeln, das gleichzeitig als Remise für die Reisewagen diente. Mehrere Drainagegräbchen sind Hinweise darauf, daß sich im östlichen Gebäudeteil der Stall für die Reit- und Zugtiere befunden hat. Eine Feuer- oder Herdstelle im Stall könnte den Lagerplatz für das Gesinde markieren.

Der quadratische Bau

Das interessanteste Gebäude (Gebäude 4; Abb. 1) ist ein quadratischer Bau von etwa 8 m Seitenlänge mit abgerundeten Ecken (Abb. 6); im Innern befand sich, zum Mittelpunkt leicht versetzt, eine kleinere quadratische Fundamentierung von 5 m Seitenlänge. Zwischen beiden Mauergevierten verläuft ein kleines (Entwässerungs-?)Gräbchen. Die 0,6 bis 0,8 m breite Fundamentierung der äußeren Mauer bestand aus groben größeren Kalkbrocken, die Rollierung des inneren Baukörpers war dagegen sehr sorgfältig aus ausgelesenen kleinen Kalksteinen konstruiert. Die äußere Mauer war überdies wesentlich tiefer fundamementiert als

die innere Mauer, so daß der Eindruck entsteht, daß das äußere Mauergeviert massives Mauerwerk trug, während das innere Mauerquadrat lediglich einen Einbau darstellt. Sein aufgehendes Mauerwerk muß, wie entsprechende Verputzfunde aus dem Bauschutt zwischen den beiden Mauerringen belegen, mit weißem Mörtel mit Fugenstrich versehen gewesen sein.

Die Interpretation dieser Befunde ist schwierig. Leider fehlen Funde, die Aufschluß über die Bedeutung des Baus geben könnten, völlig. Auch gibt es keinerlei Anhaltspunkte für Bestattungen, die auf einen Grabbau schließen ließen. Die unterschiedlichen Fundamentierungen könnten eine Bauabfolge spiegeln, die aber der Befund vielleicht auch wegen der schlechten Erhaltung der Mauerreste nicht zu erkennen gibt. Die quadratische Bauform läßt unwillkürlich an einen Turm oder an ein *sanctuarium* denken; ein Turm hätte der Überwachung der Straße dienen können. Mir scheint jedoch die Interpretation der Fundamente als Reste eines *sanctuariums* am wahrscheinlichsten. Ich neige zu der Ansicht, daß die beiden Mauerreste gleichzeitig errichtet wurden. Es könnte sich um die degenerierte Form eines gallorömischen Umgangstempels handeln,



Abb. 7 Luftaufnahme einer im Gelände noch erhaltenen römischen Straße zwischen Oberdorf und Faimingen an der Donau. Der Streckenabschnitt befindet sich auf dem Härtsfeld der östlichen Schwäbischen Alb. Aufnahme Otto Braasch (L 7128/173-2 vom 8. 2. 1987).



Abb. 8 Die Wasserversorgung der römischen Straßenstation erfolgte durch einen mit Eichenbohlen verschalteten Brunnen, der in allen vier Ecken Trittstufen aufwies.

der keinen richtigen Umgang besaß. Der Aufbau über der äußeren Fundamentierung läßt sich sehr unterschiedlich rekonstruieren. Da das Mauerwerk des inneren Mauerrings, der Cella, jedoch auf Sicht mit Fugenstrich gearbeitet war, halte ich einen Mauersockel für denkbar, der die Holzstützen für das Dach trug. Die Cella könnte dann in einer leichten Bauweise errichtet gewesen sein.

Der Brunnen

Zwischen dem Stallgebäude und dem Tempel lag an der Straße ein Brunnen (Abb. 1). Der Schacht war nur 4 m in den anstehenden, sehr dichten Weißjura-Hangschutt eingetieft. Schon in 2 m Tiefe wurden lehmige Schichten angetroffen, die Hangwasser von der Alb-Abbruchkante führten. Von dieser Tiefe an war im feuchten Milieu die hölzerne Brunnenverschalung von 1,35 m im Quadrat aus schweren Eichenbohlen, die an den Enden miteinander verzahnt waren (Abb. 8) vollständig erhalten. In Abständen von 0,4 m waren in den vier Ecken sorgfältig gearbeitete Sprossen eingefügt. Die Brunnensohle war ebenfalls mit Bohlen ausgelegt. Das sind deutliche Hinweise darauf, daß der Brunnen in regelmäßigen Abständen gereinigt wurde. Dies ist sicherlich auch die Ursache dafür, daß in der Verfüllung kaum nennenswerte Funde anzutreffen waren. Allerdings war der Erhaltungszustand der botanischen Reste sehr gut, so daß zahlreiche Proben genommen und die gesamte Verfüllung

geschlämmt werden konnte. In 3–4 m Tiefe sammelte sich während der Ausgrabungen ständig sehr viel Wasser, das abgepumpt werden mußte. Offensichtlich war in dieser Tiefe auch das Niveau der römischen Talaue erreicht, das etwa 2 m unter dem der modernen Aue liegt. Somit war durch das Grundwasser bzw. durch das Hangwasser von der Alb-Abbruchkante her die Wasserversorgung über das ganze Jahr hinweg gesichert.

Die Eichenhölzer der Spundwände hat B. Becker (Universität Hohenheim) in sieben Proben dendrochronologisch datiert. Die letzten Jahresringe im Splintholz verteilen sich dabei auf den Zeitraum zwischen 219 und 230 n. Chr. Das Splintgrenzenmittel liegt bei 232 ± 10 , d. h. zwischen 222–242 n. Chr. Mit Probe 12 und dem letzten Jahresring von 230 n. Chr. wurde mit einiger Wahrscheinlichkeit die Waldkante erfaßt, so daß eine Winterfällung von 230 auf 231 n. Chr. naheliegt.²³ Dennoch ist nicht auszuschließen, daß das letzte Fällungsdatum auch noch einige Jahre später gelegen haben kann.

Gutshof oder Straßenstation?

Die vier ergrabenen Steingebäude ergänzen sich hervorragend zu einem Ensemble. Das Fehlen einer Hofmauer und entsprechender charakteristischer Grundrisse von Bauten eines römischen Gutshofes schließen eine Interpretation als ländliche Ansiedlung aus. Die Anordnung und Orientierung der Gebäude auf

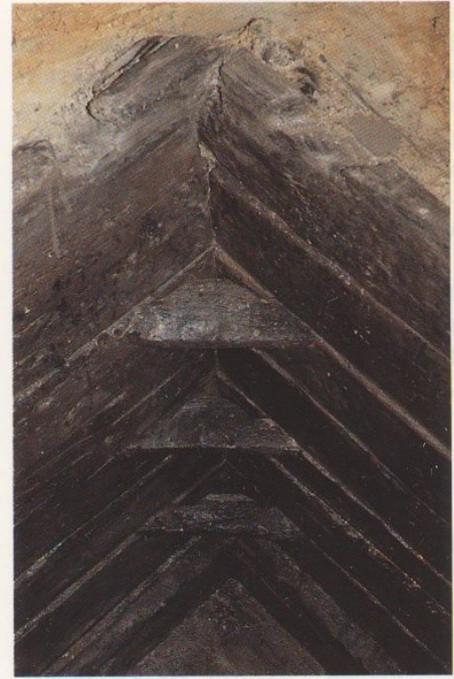


Abb. 9 Detail aus Abb. 8 mit den Trittstufen in den Ecken.

die Straße hin sowie die Funktionen der einzelnen Gebäude erlauben es, in dem Ensemble eine römische Straßenstation zu erkennen. Den Reisenden waren alle Einrichtungen für einen Aufenthalt gegeben: Ein Herbergsgebäude, ein kleines Bad für die Hygiene, ein kleiner Tempel für die Ausübung der Kulte sowie ein Stall- und Scheunengebäude für die Zug- oder Reittiere und den Reisewagen. Es wird sich deshalb nicht nur um eine Wechselstation, sondern um eine *taberna* bzw. *mansio* – also ein Rasthaus – gehandelt haben.²⁴

Datierung und Bedeutung der Straßenstation

Die Straßenstation im Egertal bei Bopfingen lag an einer wichtigen Straßenachse von Ost nach West, die nach der Vorverlegung des obergermanisch-raetischen Limes kurz nach der Mitte des 2. Jhs. n. Chr. die kürzeste Verbindung vom östlichen Raetien – etwa von Regensburg (*Castra Regina*) – über das Ries und Aalen nach Bad Cannstatt im Neckarland und schließlich in das Rheinland nach Mainz darstellte (Abb. 11).²⁵

Erst mit der Anlage des äußeren Limes waren die verkehrsgeographischen Voraussetzungen für diese Straßenachse erfüllt: Das gesamte Nördlinger Ries, das Vorland der östlichen Schwäbischen Alb sowie das Remstal waren nun in die Reichsgrenzen einbezogen. Zuvor, seit dem späten 1. Jh. n. Chr., hatte sich die Grenze – der «Alblimes» – auf der

Schwäbischen Alb befunden und war durch das Ries mit den Kastellen in Oberdorf und Munningen verlaufen.²⁶ In diese Zeit datieren auch zwei heute noch im Gelände gut zu verfolgende Straßen auf dem Härtsfeld – der östlichen Schwäbischen Alb –, die vom Kastell Oberdorf aus (Abb. 7) einerseits nach Faimingen (*Ponione?*) und zum anderen nach Heidenheim (*Aquileia*) führten.

Der neue, am westlichen Riesrand im Egertal entdeckte Straßenzug dürfte sehr viel jünger sein und kaum Rücksicht auf den Verlauf der älteren Straßen genommen haben. Es gibt verschiedene Hinweise darauf, daß diese Straße, von Nördlingen (*Septemiacum?*)²⁷ kommend, östlich von Bopfingen – von der Straßenstation aus – einem natürlichen Aufstieg auf die Alb folgte und nach Westen über das Härtsfeld geradewegs zum großen Reiterkastell in Aalen führte (Abb. 11).²⁸ Die Entfernung von Nördlingen zur Straßenstation bei Bopfingen beträgt etwa 9–10 km, also etwa 6–7 römische Meilen. Diese Strecke dürfte eine Mindestentfernung zwischen zwei Stationen darstellen.²⁹

Das nahe gelegene Kastell in Oberdorf bestand im 3. Jh. n. Chr. schon lange nicht mehr; wieweit der zugehörige *vicus* in dieser Zeit noch existierte, läßt sich

nicht sicher bestimmen.³⁰ Die im Luftbild erkennbaren Steinbauten südlich des Kastells, entlang einer Straße³¹, könnten als Indiz für eine jüngere Bebauung aus der Nachkastellzeit – vielleicht des späten 2. und 3. Jhs. – gewertet werden. Es ist aber auch nicht auszuschließen, daß die Siedlung im 3. Jh. bereits aufgelassen war. Die Lage der Station östlich des *vicus* von Oberdorf kann aber auch mit der neuen und geänderten Trassenführung der neuen Straße vom Egertal über den Einschnitt des Heidmühlbachtals – also an Oberdorf vorbei – direkt auf das Härtsfeld hinauf verstanden werden. Wenn die Vermutung richtig ist, daß die neue Straße ohnehin an Oberdorf vorbei geführt wurde, spielte der *vicus* für die Versorgung der Reisenden keine Rolle mehr. Inwieweit deshalb überhaupt ein Zusammenhang zwischen der Straßenstation und dem *vicus* in Oberdorf bestand, bleibt ungewiß; es ist jedenfalls auffallend, daß die Station in etwa 3 km Entfernung vom *vicus* liegt. Diese Distanz zwischen den beiden Lokalitäten könnte auch mit unterschiedlichen Zuständigkeiten von ziviler und militärischer Verwaltung zu erklären sein. Möglicherweise wurde die Station erst im Zuge des Ausbaus des Straßennetzes im 3. Jh. n. Chr. auf öffentlichem Boden durch das Militär

angelegt, als die Militärverwaltung in Oberdorf schon lange nicht mehr vorhanden war.

Die Datierung der Station in das 3. Jh. n. Chr. wird durch das Fällungsdatum der Bauhölzer des Brunnens unterstützt. Zudem belegen die Keramik- und Kleinfunde aus dem Bauschutt der Steingebäude, daß die Anlage im fraglichen Zeitraum stark frequentiert war. Jedoch muß noch offenbleiben, ob die Steinbauten zur gleichen Zeit wie der Brunnen errichtet wurden.

Sollte es sich dennoch erweisen, daß das Fällungsdatum der Bauhölzer für den Brunnen mit der Errichtung der Steingebäude in etwa gleichzusetzen ist, so könnte die Entstehung der Straßenstation – bzw. ihr Ausbau in Stein – mit dem Ausbau des Straßennetzes im 3. Jh. n. Chr. im Zusammenhang mit ersten Alamanneneinfällen verstanden werden.

Daß unsere Straßenstation vielleicht gar erst nach 233 n. Chr. errichtet wurde oder daß sie gar über den Fall des äußeren Limes weiterbestanden hat, kann nicht völlig ausgeschlossen werden. Zu hoffen bleibt, daß hier die detaillierte Bearbeitung des Fundmaterials weitere Aufschlüsse erbringen wird.

Daß Meilensteine im Gebiet der östlichen Schwäbischen Alb weitgehend



Abb. 10 Übersichtsaufnahme der Grabungsflächen bei Bopfingen-Flochberg mit dem großen Wirtschaftsgebäude der Straßenstation, das als Wagenremise und Stall gedient haben mag.

fehlen, ist für die Beurteilung dieser Frage höchst nachteilig. Als Altfund ist zwar aus Bopfingen ein Meilenstein bekannt, der jedoch leider keine Inschrift aufwies.³² Die Zusammenstellung der Meilensteine des nördlichen Raetien zwischen der Donau und dem äußeren Limes durch G. Walser hat ergeben, daß die datierbaren Inschriften alle aus der Zeit des Septimius Severus zwischen 195 und 215 n. Chr. stammen.³³

Schließlich soll uns ein letzter Aspekt beschäftigen: Unter den auf der Tabula Peutingeriana überlieferten antiken Namen der Kastellplätze der Schwäbischen Alb und des Rieses (Abb. 2) befindet sich der Ortsnamen OPIE, der mit dem Kastellplatz in Oberdorf in Verbindung gebracht wird.³⁴ Dieser Name scheint eine ältere (keltische?) Bezeichnung für den Pf zu sein, die dann auf die römische Siedlung übertragen wurde. Bei der Erstellung der Tabula im 4. Jh. n. Chr. wurden unterschiedlich alte Quellen verwendet, wie dies etwa die schon erwähnten Kastellplätze der Schwäbischen Alb be-

legen. Inwieweit deshalb mit der Ortsnamensnennung OPIE aber auch die Straßenstation östlich von Oberdorf gemeint sein könnte, ist ungewiß und bleibt im Dunkel der Geschichte verborgen. Vielleicht wird der Zufall einmal helfen und einen Meilenstein mit einer klärenden Inschrift ans Tageslicht bringen.

Abschließend bleibt festzuhalten: Die Herberge an der römischen Straße von Nördlingen nach Aalen ist einer der wenigen archäologisch gesicherten Belege für eine Station an einer Fernstraße in Süddeutschland. Weitab von der nächsten Ansiedlung bot sie dem Reisenden Unterkunft und Bequemlichkeiten für einen kurzen Aufenthalt. Sie zeugt außerdem für die Aktivität der römischen Verwaltung in einer Zeit, als die nördliche Reichsgrenze schon hin und wieder durch Einbrüche germanischer Heerscharen gefährdet wurde. Sie gehört damit zu den nicht eben zahlreichen Belegen römischer Bautätigkeit in den letzten Jahrzehnten vor dem Fall des Limes um oder kurz nach 260 n. Chr.

Anmerkungen

- 1 W. HEINZ, *Straßen und Brücken im römischen Reich*, in: *Antike Welt*, Sondernummer 1988.
- 2 E. J. HOLMBERG, *Zur Geschichte des Cursus publicus* (1933); ferner H. BENDER, *Römischer Reiseverkehr. Cursus publicus und Privatreisen. Kleine Schriften zur Kenntnis der römischen Besetzungsgeschichte Südwestdeutschlands* 20 (1978).
- 3 TH. PÉKARY, *Untersuchungen zu den römischen Reichsstraßen. Antiquitas*, Reihe 1. *Abhandl. zur Alten Geschichte* 17 (1968); G. RADKE, *Viae publicae romanae*, in: PAULY-WISSOWA U. A., *Realencyklopädie der classischen Altertumswissenschaft. Suppl.* 8 (1971) 1417 ff.; H. E. HERZIG, *Probleme des römischen Straßenwesens: Untersuchungen zu Geschichte und Recht, in: Aufstieg und Niedergang der römischen Welt II*, 1 (1974) 593 ff.; HEINZ (Anm. 1) 7 ff.
- 4 H. BENDER, *Archäologische Untersuchungen zur Ausgrabung Augst-Kurzenbettli. Ein Beitrag zur Erforschung der römischen Rathhäuser*, in: *Antiqua* 4 (1975) 133 ff.; DERS., *Römische Straßen und Straßenstationen. Kleine Schriften zur Kenntnis der römischen Besetzungsgeschichte Südwestdeutschlands* 13 (1975).
- 5 Vgl. etwa in Augusta-Raurica / Augst-Kurzenbettli: siehe BENDER, *Augst* (Anm. 4) 118 ff., 134 ff.
- 6 Siehe PH. FILTZINGER / D. PLANCK / B. CÄMMERER (Hrsg.), *Die Römer in Baden-Württemberg* (31986): Böbingen a. d. Rems (S. 250),

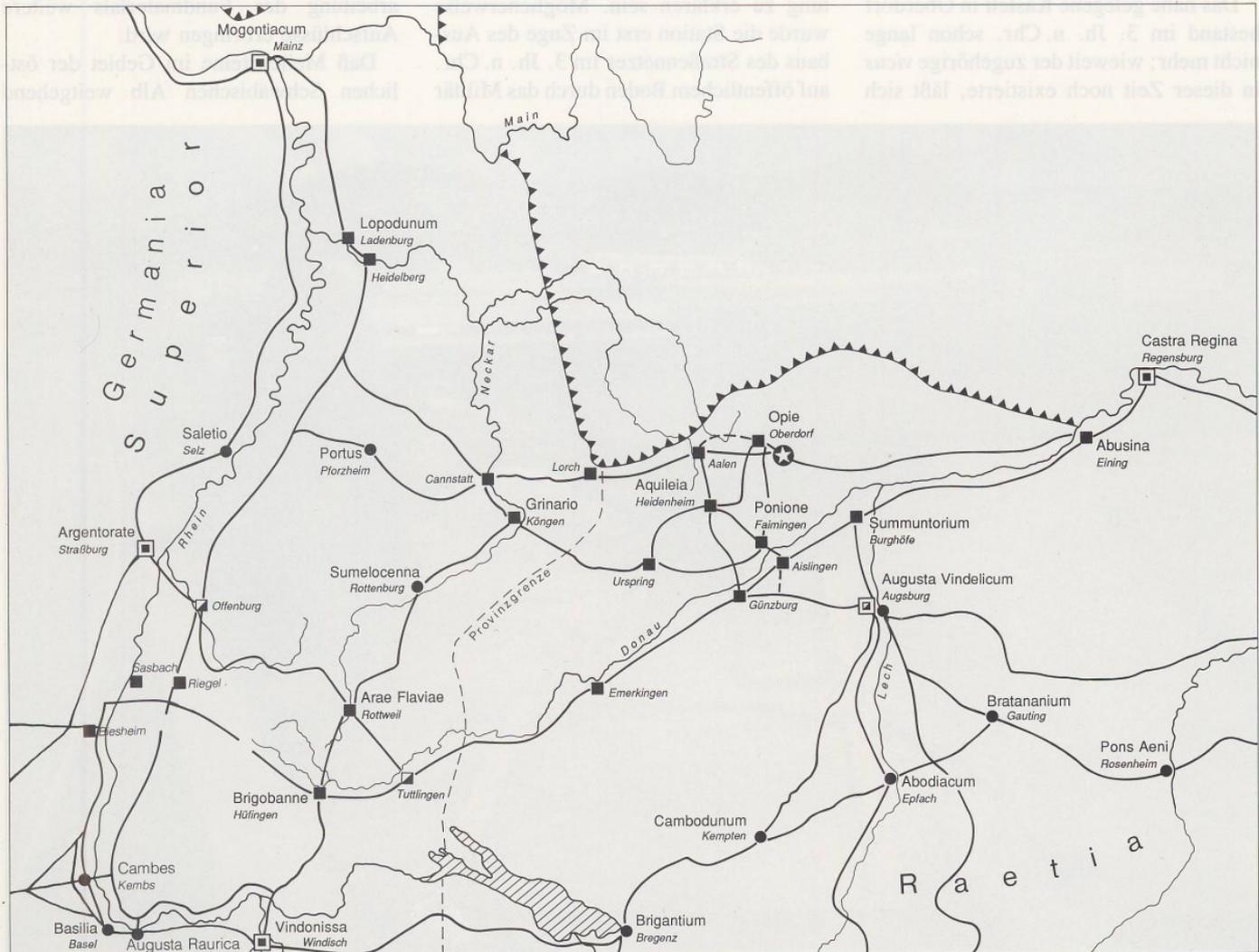


Abb. 11 Die wichtigsten römischen Straßenverbindungen in Süddeutschland im 2./3. Jh. n. Chr. Die Straßenstation von Bopfingen-Flochberg lag östlich von OPIE/Oberdorf, an einer Straßenachse von Ost und West.

Friesenheim (S. 292 f.), Geislingen-Hofstett (296 f.), Hohberg-Niederschopfheim (S. 335 f.), Köngen (S. 372 mit Abb. 195, Gebäude Nr. 6), Schenkzell-Brandsteig (S. 542 f.) und möglicherweise Sontheim (S. 560 ff.).

- ⁷ G. WALSER, *Die römischen Straßen in der Schweiz*, Teil I: *Die Meilensteine* (1967); DERS., *Die römischen Straßen und Meilensteine in Raetien. Kleine Schriften zur Kenntnis der römischen Besetzungsgeschichte Südwestdeutschlands* 29 (1983); G. WINKLER, *Die römischen Straßen und Meilensteine in Noricum – Österreich. Schriften des Limesmuseums Aalen* 35 (1985). Zum Nachweis alpiner Paßstraßen und ihrer *mansiones* vgl. auch G. WALSER, *Summus Poeninus. Historia-Einzelschr.* 46 (1984); DERS., *Via per Alpes Graias. Historia-Einzelschr.* 48 (1986).
- ⁸ O. CUNTZ, *Itineraria Romana I. Itineraria Antonini Augusti et Burdigalense* (1929); vgl. auch BENDER, *Augst* (Anm. 4) 128 ff.
- ⁹ Vgl. WALSER, *Raetien* (Anm. 7) 29 ff. mit Beilage.
- ¹⁰ WALSER, *Raetien* (Anm. 7) 29.
- ¹¹ K. MILLER, *Die Peutingersche Tafel*. Faksimile-Nachdruck (Stuttgart 1962); K. BITTEL, *Die Tabula Peutingeriana. Festschr. zum 325jährigen Jubiläum des Peutinger-Gymnasiums in Ellwangen* (Ellwangen 1983) 9 ff.
- ¹² F. HERTLEIN / P. GOESSLER, *Die Römer in Württemberg*, Teil II: *Die Straßen und Wehranlagen des römischen Württemberg* (1930) XIV ff.
- ¹³ F. HERTLEIN, *Römerstraßen im raetischen Limesgebiet Württembergs*. 11. Ber. RGK 1918 bis 1919 (1920) 57 ff.
- ¹⁴ D. BAATZ, *Römerstraßen im Ries. Führer zu vor- u. frühgeschichtlichen Denkmälern* 41 (1979) 228 ff.; zur *Via Claudia Augusta* und anschließenden Straßen zuletzt W. CZYSZ, *Römische Staatsstraße VIA CLAUDIA AUGUSTA. Der nördliche Streckenabschnitt zwischen Alpenfuß und Donau*, in: *La Venetia nell'area Padano-Danubiana. Le vie di comunicazione* (Mailand 1990) 253 ff. mit Abb. 2.
- ¹⁵ F. HERTLEIN / P. GOESSLER (Anm. 12) 213 ff. mit Kartenbeilage.
- ¹⁶ J. HEILIGMANN, *Der «Alb-Limes». Forschungen u. Berichte z. Vor- u. Frühgeschichte in Baden-Württemberg* 35 (1990) 187 ff.
- ¹⁷ PH. FILTZINGER / D. PLANCK / B. CÄMMERER (Anm. 6) 77 ff.; H. SCHÖNBERGER, *Die römischen Truppenlager der frühen und mittleren Kaiserzeit zwischen Nordsee und Inn*. 66. Ber. RGK 1985 (1986) 394 ff.
- ¹⁸ PH. FILTZINGER / D. PLANCK / B. CÄMMERER (Anm. 6) 422 ff.; W. CZYSZ, *Die Römer im Ries. Archäologische Wanderungen im Ries. Führer zu archäologischen Denkmälern in Bayern* 2 (1988) 73 ff.
- ¹⁹ Die grabungstechnische Leitung lag in den Händen von Herrn Fritz Maurer, Grabungstechniker beim Landesdenkmalamt. Die wissenschaftliche Leitung oblag dem Verfasser. Vorberichte: R. KRAUSE, *Vorgeschichtliche Siedlungen, Grabenwerke und Gräber von Bopfingen-Flochberg, Ostalbkreis*, in: *Archäologische Ausgrabungen in Baden-Württemberg* 1989 (1990) 117 ff.; DERS., *Ein Brandgräberfeld der mittleren Hallstattzeit bei Trochtelfingen, Stadt Bopfingen, Ostalbkreis, a. a. O.* 1990 (1991) 84 ff.; DERS., *Eine römische Straßenstation im Egertal bei Trochtelfingen, Stadt Bopfingen, Ostalbkreis, a. a. O.* 1990 (1991) 165 ff.; DERS., *Industrieansiedlung im Egertal bei Bopfingen – zur Archäologie einer Taulaue*, in: *Denkmalpflege in Baden-Württemberg. Nachrichtenblatt des Landesdenkmalamtes* 20 (1991) 92 ff.
- ²⁰ Zu den Begriffen *mansio* und *mutatio* bzw. *taberna*, *praetorium* und *stabulum* siehe BENDER, *Augst* (Anm. 4) 129, 132.
- ²¹ Ein vergleichbarer, wenn auch größerer Grundriß ist aus den Ostalpen/Noricum von St. Geor-

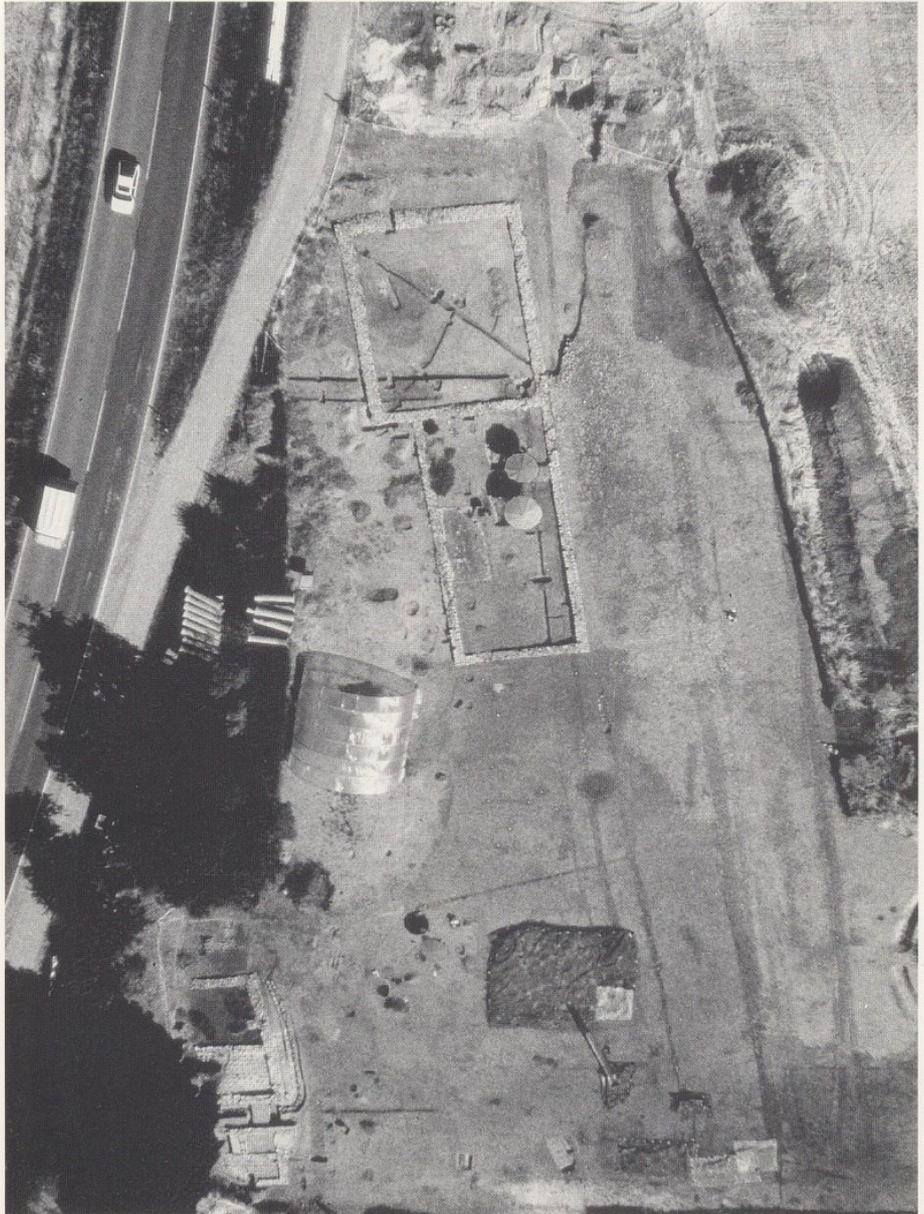


Abb. 12 Luftaufnahme der römischen Straße mit doppelten Straßengraben neben der Bundesstraße 29 bei Bopfingen-Flochberg. In der abgebaggerten Trasse sind Gebäudereste der Straßenstation erkennbar. Aufnahme Otto Braasch (L 7128/418-1492 v. 2. 8. 1990).

- gen ob Judenburg bekannt: WINKLER (Anm. 7) 36.
- ²² W. HEINZ, *Römische Bäder in Baden-Württemberg. Typologische Untersuchungen*. Phil.-Diss. Tübingen 1979, 28 ff.
- ²³ Herrn Prof. Becker, Institut für Botanik der Universität Hohenheim, danke ich für seine freundliche Unterstützung. Es handelt sich um eines der bisher jüngsten naturwissenschaftlich gewonnenen Daten am Limes in Baden-Württemberg; vgl. B. BECKER, *Fällungsdaten römischer Bauhölzer. Fundber. aus Baden-Württemberg* 6 (1981) 378 ff. mit Tab. 8.
- ²⁴ Vgl. Anm. 20
- ²⁵ PH. FILTZINGER / D. PLANCK / B. CÄMMERER (Anm. 6) 58, Abb. 13.
- ²⁶ Vgl. HEILIGMANN (Anm. 16) 17 ff., 187 ff.
- ²⁷ Vgl. zu Nördlingen D. BAATZ / H.-G. SIMON, *Ein römisches Kastell in Nördlingen?*, in: *Bayer. Vorgeschbl.* 38 (1973) 105 ff.; W. CZYSZ (Anm. 18) 77 f.; D. BAATZ, *Die Römerzeit im Ries. Führer zu vor- und frühgeschichtlichen Denkmälern* 40 (1979) 194.
- ²⁸ Über das Härtsfeld führt von West nach Ost, etwa in der Linie Aalen–Bopfingen, ein heute noch vor allem im Westen vorhandener alter Straßenzug, der auf der Topographischen Karte des Königreiches Württemberg von 1838 als

«Alte Straße» und als «Heerstraße» bezeichnet wird. Es ist nicht auszuschließen, daß sich darunter der hier beschriebene römische Straßenzug verbirgt. Vgl. auch *Topographische Karte Maßstab 1 : 25 000* Nr. L 7126 (Aalen), L 7127 (Westhausen) und L 7128 (Nördlingen).

- ²⁹ Vgl. BENDER (Anm. 2) 8.
- ³⁰ Vgl. HEILIGMANN (Anm. 16) 132 f.
- ³¹ Vgl. HEILIGMANN (Anm. 16) 122 ff. mit Abb. 54 und 60.
- ³² WALSER, *Raetien* (Anm. 7) 88 Nr. 46.
- ³³ WALSER, *Raetien* (Anm. 7) 60 f.
- ³⁴ Vgl. HEILIGMANN (Anm. 16) 26 f. und BITTEL (Anm. 11) 21 ff.

Bildnachweis:

Alle Aufnahmen stammen, wenn nicht anders vermerkt, vom Verfasser.

Adresse des Autors:

DR. RÜDIGER KRAUSE
Landesdenkmalamt Baden-Württemberg
Archäologische Denkmalpflege
Silberburgstraße 193
7000 Stuttgart 1