

Thomas Schiffer

Auf  
Römerwegen  
durch die Eifel



# Inhalt

I	Einleitung .....	7
1	Die Römer in der Eifel .....	9
2	Kurze Darstellung der römischen Geschichte .....	15
3	Römische Wege durch die Eifel Das römische Straßen- und Wegenetz – Straßenbautechnik – Überwindung von Hindernissen ..	22
4	Unterwegs auf römischen Wegen Reisen in der Antike – Schwierigkeiten und Gefahren – Einrichtungen am Wegesrand – Reise- und Transportmittel .....	30
II	Auf Römerwegen durch die Eifel .....	38
1	Von Trier nach Köln (Agrippastraße) Trier ( <i>Colonia Augusta Treverorum</i> ) – Bitburg ( <i>Beda</i> ) – Oos ( <i>Ausava</i> ) – Jünkerath ( <i>Icorigium</i> ) – Nettersheim ( <i>Marcomagus</i> ) – Abzweig Billig ( <i>Belgica</i> ) – Zülpich ( <i>Tolbiacum</i> ) – Köln ( <i>Colonia Claudia Ara Agrippinensium</i> ) .....	40
2	Von Trier nach Andernach Trier ( <i>Colonia Augusta Treverorum</i> ) – Föhren – Heckenmünster – Wittlich – Bad Bertrich ( <i>Bertriacum</i> ) – Strotzbüsch – Monreal – Mayen – Kretz – Thür – Mendig – Ochtendung – Nickenich – Andernach ( <i>Antunnacum</i> ) .....	73

3	Von Trier nach Koblenz Trier ( <i>Colonia Augusta Treverorum</i> ) – Longuich – Mehring – Pölich – Detzem – Neumagen ( <i>Noviomagus Treverorum</i> ) – Piesport – Maring-Noviand – Bernkastel- Kues – Lösnich – Kinheim – St. Aldegund – Neef – Nehren – Pommern – Trais-Karden – Kobern- Gondorf – Winnigen – Koblenz ( <i>Confluentes</i> ) . . . . .	86
4	Von Koblenz nach Köln (Via Romana) Koblenz ( <i>Confluentes</i> ) – Mülheim-Kärlich – Weißenturm – Brohltal (Abzweigung) – Bad Breisig – Sinzig – Ahrtal (Abzweigung) – Remagen ( <i>Rigomagus</i> ) – Bonn ( <i>Bonna</i> ) – Wesseling – Köln ( <i>Colonia Claudia Ara Agrippinensium</i> ) . . . . .	108
5	Von Köln nach Aachen (Via Belgica) Köln ( <i>Colonia Claudia Ara Agrippinensium</i> ) – Bergheim – Jülich ( <i>Iuliacum</i> ) – Abzweig Zülpich ( <i>Tolbiacum</i> ) – Eschweiler – Stolberg – Aachen ( <i>Aquae Granni</i> ) . . . . .	129
III	Anhang . . . . .	143
	Kleines Architektur-Glossar . . . . .	143
	Ortsregister (deutsch-lateinisch) und Sehenswürdigkeiten . . . . .	148
	Der Autor . . . . .	153
	Museen zur römischen Geschichte . . . . .	154
	Literaturverzeichnis . . . . .	157
	Bildnachweis . . . . .	158
	Karte – Die Eifel in der Römerzeit . . . . .	159

# I Einleitung

Vor mehr als 2000 Jahren kamen die ersten Römer in die Eifel und ließen sich dort nieder. Dabei handelte es sich zunächst um Soldaten, später um Bauern, Handwerker und Händler. Die Neuankömmlinge vermischten sich im Laufe der Zeit mit der einheimischen Bevölkerung, die aus verschiedenen gallischen und germanischen Stämmen bestand. Obwohl das Zusammenleben von Römern, Galliern und Germanen in der Eifel anfänglich stark durch militärische Auseinandersetzungen geprägt war, setzten sich schon bald die Errungenschaften der römischen Zivilisation mit ihren unbestreitbaren Vorteilen durch. Dazu gehörten, neben einer leistungsfähigen Wasserversorgung und verschiedenen kulturellen Einrichtungen, wie Thermen und Amphitheatern, nicht zuletzt ein ausgebautes Wege- und Straßennetz. Es bildete sich schließlich eine eigenständige gallisch-römische Kultur heraus, die ihre Blütezeit vom Ende des ersten bis zum Beginn des dritten Jahrhunderts n. Chr. hatte. In dieser Zeit entstanden zahlreiche bedeutende römische Bauwerke, deren Reste sich in der Eifel an vielen Stellen bis heute erhalten haben.

Das Interesse an der römischen Geschichte der Eifel ist in den letzten Jahren stark gewachsen. Im Zuge dieses Interesses wurden viele fast vergessene römische Baudenkmäler wiederentdeckt und gründlich erforscht. Sie sollen der Öffentlichkeit zukünftig besser bekannt gemacht werden, um das Bewusstsein für das reiche kulturelle Erbe der Region zu stärken. In diesem Zusammenhang sollen die Zugänglichkeit und die Erläuterung der römischen Baudenkmäler



deutlich verbessert werden. Von besonderer Bedeutung ist dabei das Projekt „Erlebnisraum Römerstraße“, ein Zusammenschluss verschiedener Kommunen, die es sich zum Ziel gesetzt haben, die drei bedeutendsten römischen Verkehrswege im Rheinland und der Eifel wieder sichtbar und erlebbar zu machen. Dazu zählen, neben der von Trier nach Köln führenden Agrippastrasse, die von Köln nach Boulogne-sur-Mer führende Via Belgica und die entlang des Rheins verlaufende Limesstrasse, die Via Romana.

Bei der Erschließung des römischen Erbes in der Eifel kommt den Wegen und Straßen eine besondere Bedeutung zu, da sie die beachtliche politische und wirtschaftliche Entwicklung der Region in der Römerzeit überhaupt erst möglich machten. Die alten Römerwege verbanden nicht nur die zahlreichen römischen Siedlungen, Landgüter, Bergwerke und Tempel in der Eifel, sondern auch

*Rekonstruktion einer  
Römerstrasse auf ei-  
nem Verkehrskreisel  
in Hürth*

europäische Regionen, und ermöglichten dadurch einen fruchtbaren kulturellen Austausch. Die Agrippastrasse beispielsweise verband bereits vor etwa 2000 Jahren die Eifel mit Südfrankreich und somit dem gesamten Mittelmeerraum. Das brachte eine vergleichsweise abgelegene Region wie die Eifel in den Genuss von römischer Kultur und Zivilisation. Auf der anderen Seite ermöglichte die Agrippastrasse den Export von Rohstoffen und Waren aus der Eifel bis in das Zentrum des Römischen Reiches.

Viele der alten Wege und Straßen der Römer in der Eifel wurden im Laufe von 2000 Jahren immer wieder verändert und den aktuellen Bedürfnissen angepasst. Dabei verloren einige Wege schlichtweg an Bedeutung, wurden nicht mehr unterhalten und mit der Zeit zerstört. Andere Verkehrswege wurden von den Römern aber auch so gut gewählt, dass man auf ihnen später moderne Straßen baute. So verläuft manche Bundes- und Landstrasse in der Eifel heute auf einer alten Römerstrasse. Schließlich haben sich einige antike Wege bis heute erhalten und können wie zu Römerzeiten begangen werden. Einige der wichtigsten dieser Wege sowie die an ihnen liegenden römischen Sehenswürdigkeiten sollen im Folgenden nun vorgestellt werden. Dabei beschränkt sich das vorliegende Buch nicht streng auf die Eifel, sondern bezieht auch die unmittelbar angrenzenden Gebiete mit ein. Dieses Vorgehen ist der Tatsache geschuldet, dass die wichtigsten Verkehrswege der Eifel weit über die eigene Region hinausgingen und Teil eines großen europäischen Straßennetzes waren.

## 1 Die Römer in der Eifel

In der Mitte des 1. Jahrhunderts v. Chr. versuchte das Römische Reich seinen Machtbereich auch auf Spanien, Frankreich und die Gebiete nördlich der Alpen auszudehnen. Zu diesen Gebieten zählte auch das Rheinland, das in dieser Zeit von verschiedenen galli-

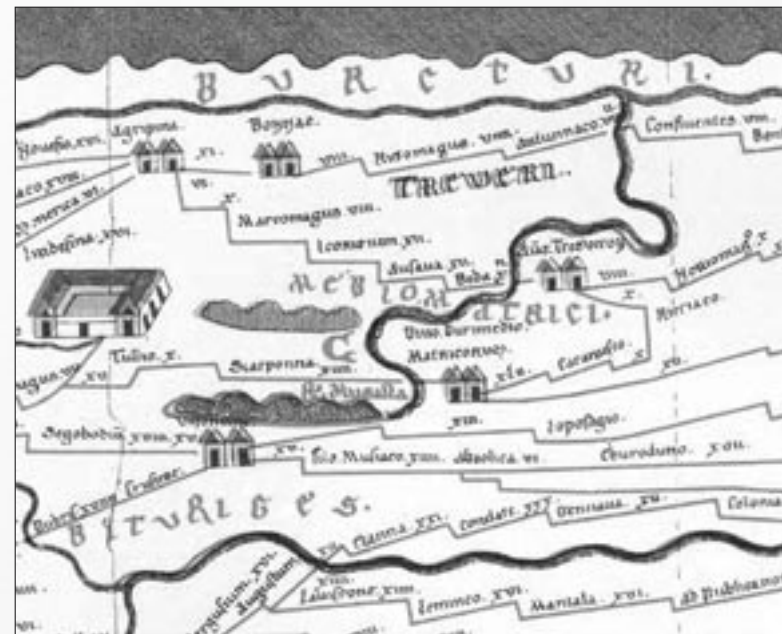


### 3 Römische Wege durch die Eifel

#### Das römische Straßen- und Wegenetz

Bereits in vorrömischer Zeit gab es Handelswege zwischen Nord- und Südeuropa, die heute als „Bernsteinstraßen“ bezeichnet werden. Neben verschiedenen Rohstoffen und Fertigprodukten wurde auf diesen Wegen hauptsächlich Bernstein von der Ostsee an das Mittelmeer transportiert. Dabei richteten sich die Straßen nach dem Verlauf der Flüsse und den natürlichen Gegebenheiten. Über den exakten Verlauf oder ursprünglichen Zustand der Bernsteinstraßen ist wenig bekannt. Vermutlich handelte es sich bei ihnen oftmals nicht einmal um eine genau festgelegte Wegstrecke im Gelände. Einige dieser alten Handelsstraßen wurden jedoch später von den Römern genutzt und ihren Bedürfnissen angepasst. Darüber hinaus wurden von den Römern zahlreiche neue Wege und Straßen angelegt. Zu Zeiten seiner größten Ausdehnung im 2. Jahrhundert n. Chr. war das Römische Reich von einem dichtem Straßennetz mit einer Gesamtlänge von mehr als 200.000 Kilometern durchzogen. Dieses Netz verband die Hauptstadt Rom mit allen Teilen des Reiches.

Die Größe und der Verlauf des römischen Straßennetzes wurden uns durch die Tabula Peutingeriana überliefert. In dieser von Konrad Peutinger (1465 – 1547) im 15. Jahrhundert angefertigten kartografischen Darstellung ist das spätrömische Straßennetz von den Britischen Inseln bis nach Zentralasien dargestellt. In der Karte sind neben den Straßenverbindungen auch alle wichtigen Verkehrsknotenpunkte, Etappenorte und sogar Raststätten eingezeichnet. Darüber hinaus enthält die Karte Entfernungsangaben zwischen den einzelnen Etappenorten. Peutingers Karte geht auf ein römisches Original aus dem 4. Jahrhundert zurück, dessen Autor leider unbekannt ist. Sie ist von großer kulturhistorischer Bedeutung und gilt



Ausschnitt der Tabula Peutingeriana, der das Gebiet zwischen Trier und Köln zeigt

als die wichtigste historische Quelle zum römischen Straßen- und Siedlungssystem. So zeigt die fast sieben Meter lange Karte etwa 200.000 Kilometer Straßen, über 500 Siedlungen und über 3.000 weitere Bauwerke wie Leuchttürme oder wichtige Heiligtümer.

Die römischen Straßen waren befestigt und das ganze Jahr über befahrbar, da ihr Zustand regelmäßig kontrolliert und auftretende Schäden repariert wurden. Die Straßen erfüllten verschiedene Funktionen und dienten vor allem der Verlagerung von Truppen, dem Transport von Waren und dem Nachrichtenaustausch. Darüber hinaus machten sie das Reisen über weite Entfernungen möglich. Dazu existierten entlang der Fernstraßen in regelmäßigen Abständen verschiedene Einrichtungen, die die Versorgung des Reisenden übernahmen. Neben Herbergen und Wirtshäusern handelte es sich bei diesen vor allem um Wechsel- und Versorgungsstationen für Pferde und Zugtiere. Für die Sicherheit auf den Straßen und den

Schutz des Reisenden vor Überfällen sorgten Polizeiposten und Wachstationen.

Die Römer unterschieden verschiedene Typen von Straßen. An erster Stelle standen die *viae publicae*. Diese wurde auch als praetorische oder konsularische Straße bezeichnet. Die *viae publicae* verbanden zum Teil weit auseinander liegende Gebiete. Oft wurden sie nach der militärischen Besetzung eines Gebietes angelegt, um dieses zu sichern und wirtschaftlich zu erschließen. Die *viae publicae* verliefen immer über öffentlichen Grund. Ihr Bau war Sache des römischen Staates, der auch die Finanzierung übernahm. Allerdings wurden die Kosten für die Instandhaltung an die Anlieger weitergegeben. Die Zuständigkeit für die Instandhaltungsarbeiten lag bei eigens dafür gewählten Beamten, den Straßenkuratoren. Diese waren aber vermutlich nur für die Straßen außerhalb der Städte zuständig. Für die städtischen Straßen waren wiederum andere Beamte, die Aedilen zuständig. Ein prominentes Beispiel einer *via publica* ist die berühmte Via Appia, die Rom mit der Hafenstadt Brundisium, dem heutigen Brindisi verband. Ein Sonderfall der *viae publicae* waren die Heeresstraßen, die *viae militares*. Weitere Typen von Straßen waren die privaten Straßen, die *viae privatae* und die Nebenstraßen, die *viae vicinales*, die kleine Ortschaften miteinander verbanden oder von diesen zu den Staatsstraßen führten.

Wie war der römische Straßenbau organisiert? Straßenbauarbeiten wurden auch in römischer Zeit an Unternehmer vergeben, die so genannten *mancipes* oder *redemptores*. Diese stellten für das jeweilige Straßenbauprojekt lokale Arbeitskräfte an oder griffen auf Sklaven oder Strafgefangene zurück. Es fehlen aber leider die historischen Quellen, mit deren Hilfe die Organisation des römischen Straßenbaus in allen Einzelheiten rekonstruiert werden könnte. Eine Besonderheit stellte aber mit Sicherheit der Straßenbau in den eroberten römischen Provinzen dar. Da es dort anfangs an zivilen Institutionen mangelte, wurden zunächst römische Soldaten für den Bau von Straßen eingesetzt. Dem römischen Heer kam dadurch eine wichtige Rolle für die Erschließung der neuen Provinzen zu. Diese Situation änderte sich erst, sobald eine zivile Struktur aufge-



Die Via Appia in der Nähe von Rom

baut war, die den Straßenbau übernehmen konnte. Allerdings ist belegt, dass Soldaten auch später noch in Friedenszeiten im Straßenbau eingesetzt wurden, um Meutereien zu verhindern.

Der Ausbauzustand der römischen Straßen konnte sehr unterschiedlich sein. In der Regel waren sie in der Nähe von großen Siedlungen am besten ausgebaut. Außerhalb der Zentren waren sie dagegen nur selten gepflastert. Neben der bereits genannten Stra-