

Die überaus reichen inneren Zusammenhänge, die die „Komposition“ des römischen Thermalbades von Badenweiler ausmachen, können an dieser Stelle nur benannt, nicht aber im einzelnen nachgewiesen werden. Sie führen hinein in eine Welt, wie sie sich bei einem antiken Bauwerk im Raum nördlich der Alpen wohl noch nie aufgetan hat. Die Metrologie läßt zur Gewißheit werden, was bisher immer nur vermutet werden konnte: Der Architekt war über die Maßen geschickt und findig. Er verband diese Qualitäten mit gediegener Ausbildung. Die Metrologie, „die Maßberechnungen, die bei allen Bauwerken notwendig zu sein scheinen“, beweist, daß das römische Heilbad von Badenweiler noch viel deutlicher aus der Architektur der umgebenden Provinzen herausragt als bisher angenommen. Seine einzigartige Stellung im Raum nördlich der Alpen muß Ansporn und Verpflichtung zu schonendem Umgang mit dem Bau und bestmöglicher Erhaltung sein.

J. Humpert

Eine römische Straße durch den südlichen Schwarzwald

Für die Altstraßenforschung stellt der Schwarzwald ein relativ günstiges Terrain dar, da, dank der ausgeprägten Morphologie, die Bedingungen konstant geblieben und damit heute noch nachvollziehbar sind, auf die Schwarzwaldaufstiege und Überquerungen in unterschiedlicher Weise reagierten. In diesem Reagieren sind spezifische Gesetzmäßigkeiten erkennbar, und wo archäologische Beweise ausstehen, läßt sich doch aufgrund bestimmter Kennzeichen ein altes Wegesystem zumindest teilweise rekonstruieren. Von zentraler Bedeutung ist hierbei eine Differenzierung in Naturweg und Kunstweg. Nicht der

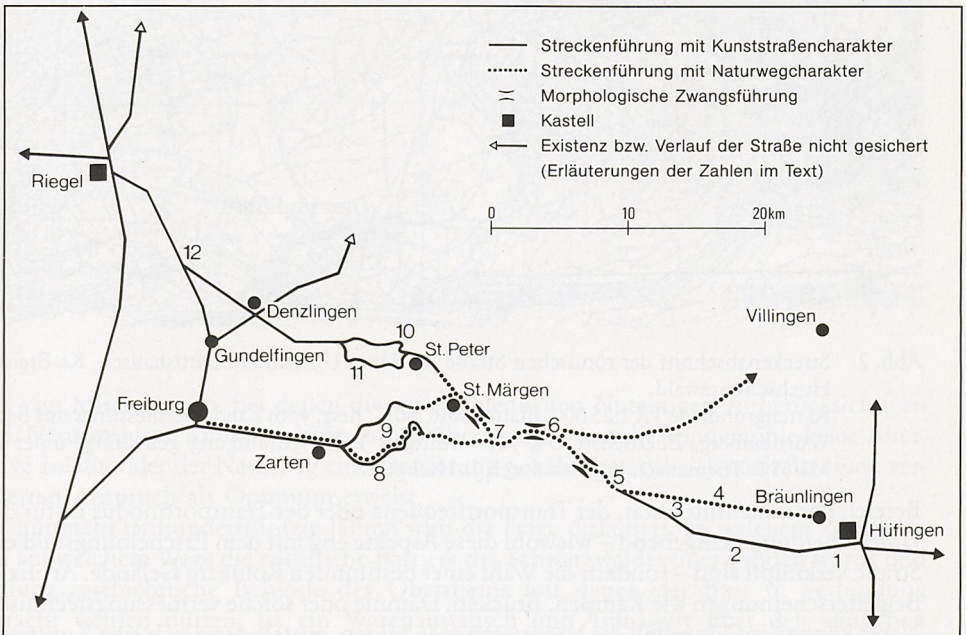


Abb. 1: Streckenführung der römischen Straße zwischen Hüfingen und Riegel (Freiburg).

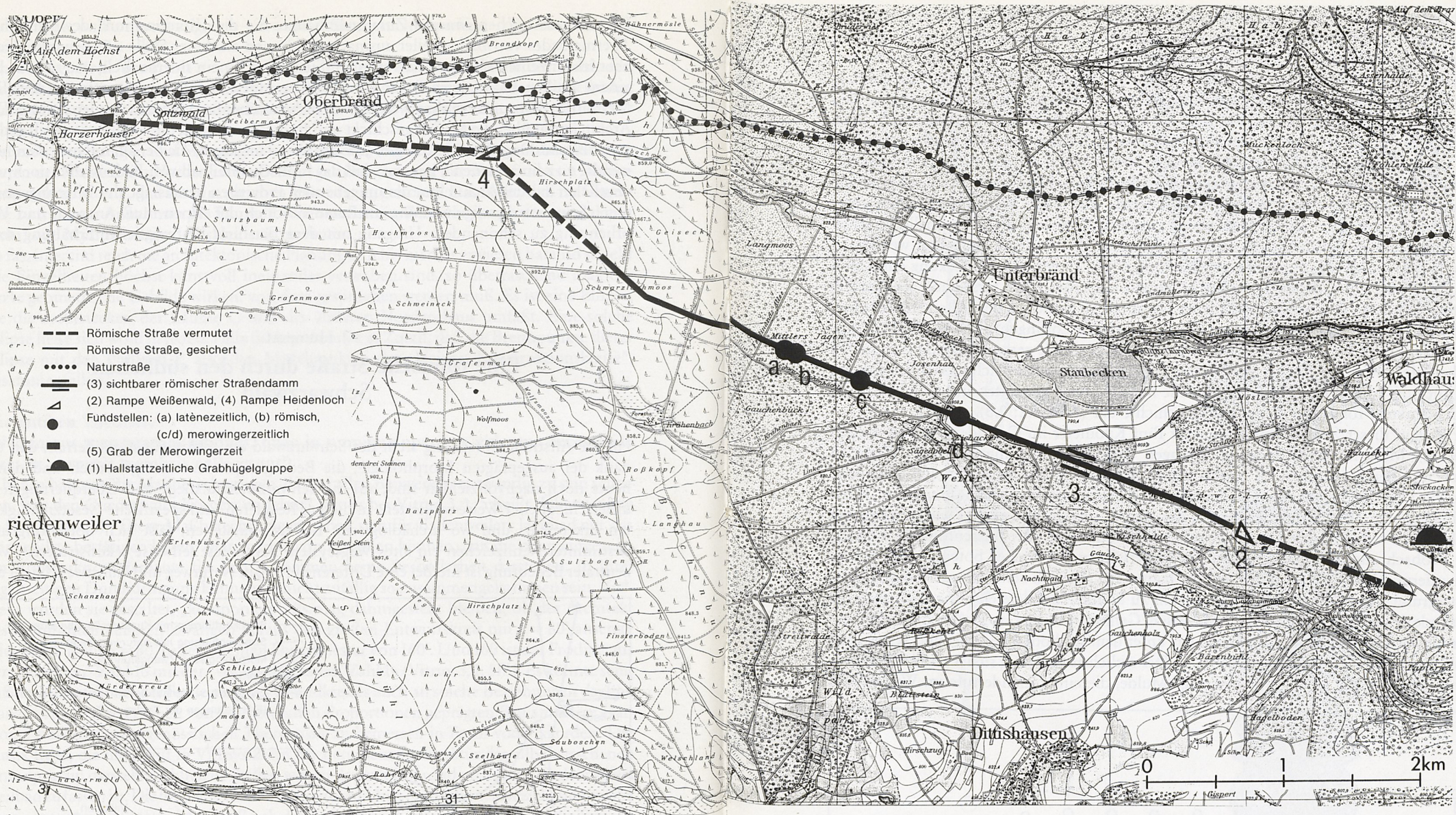


Abb. 2: Streckenabschnitt der römischen Straße im Raum Unterbränd-Dittishausen, Kr. Breisgau-Hochschwarzwald. Kartengrundlage TK 1:25 000, Blätter 8016, 8017; hrsg. vom Landesvermessungsamt Baden-Württemberg, Büchsenstr. 54, 7000 Stuttgart 1. Vervielfältigung genehmigt unter Az.: 511/694. Thematisch ergänzt durch J. Humpert.

Bereich der Lastenintensität, der Transportfrequenz oder der Transportmodus ist für diese Unterscheidung maßgebend – wiewohl diese Aspekte eng mit dem Erscheinungsbild einer Straße verknüpft sind – sondern die Wahl einer bestimmten Route im Gelände. Artifizielle Begleiterscheinungen wie Rampen, Brücken, Dämme oder solche vermessungstechnischer Natur können im Einzelfall die Voraussetzungen bilden, mittels derer sich eine Kunststraße von dem Naturwegesystem lösen konnte. Selbstverständlich gibt es eine Viel-

zahl von Mischformen, bei denen die unterschiedlichen Nutzungen zu berücksichtigen sind. Naturweg und Kunstweg können sich überlagern, wenn die Topographie keine Alternative zulässt, oder der Naturweg eine Trassierung gewählt hat, die sich auch für einen veränderten Anspruch als Optimum erweist.

Seit nunmehr einhundertfünfzig Jahren wird die Frage diskutiert, zu welchem Zeitpunkt und auf welchem Wege die natürliche Barriere des Schwarzwaldes überwunden wurde und siedlungsgeschichtliche Befunde des Oberrheins mit denen der Baar in Verbindung gebracht werden dürfen. Ist ein Warenaustausch und Transport über den südlichen Schwarzwald aufgrund vergleichbarer Fundspektralen schon für die ältere und jüngere Hall-

stattzeit wahrscheinlich, kann ein solcher in der Mittel-Spätlatènezeit als gesichert gelten. Hierbei gilt es, die Siedlungen Breisach-Hochstetten und Zarten-Rotacker mit Hüfingen-Galgenberg und Villingen-Laible korrespondieren zu lassen. Die heftigste Kontroverse entzündete sich jedoch immer wieder an der Frage, ob es bereits vor der 73/74 n. Chr. angelegten West-Ost-Verbindung durch das Kinzigtal eine römische Kunststraße gab, die den Schwarzwald im Süden überschritt und die Linie der claudischen Donaukastelle nach Westen hin fortsetzte (Abb. 1). Der südliche Oberrhein kann bereits in vorflavischer Zeit zur römischen Einflußsphäre gezählt werden. Nicht zuletzt seit der Entdeckung des vermutlich schon unter Claudius angelegten Kastells in Riegel konnte die Existenz einer die Lager Hüfingen und Riegel verknüpfenden Straße mit hoher Wahrscheinlichkeit angenommen werden. Eine direkte Verbindung zwischen Kastellen, die das schnelle Verschieben von Truppen gewährleistete, kann ausnahmslos als die Regel betrachtet werden.

Bereits 1983 wurde im „Fürstenberger Waldboten“ Nr. 29 von der Entdeckung eines Straßenkörpers berichtet, der die typischen Merkmale einer römischen Straße aufwies. Auf 200 Meter Länge zieht sich ein gut erkennbarer Damm ca. 80 m südlich der „Alten Straße“ oberhalb des Kirnbergsees (Gemarkung Dittishausen/Kreis Löffingen) in NW-SO-Richtung. Mit seinem gewölbten, über sechs Meter breiten (an der Sohle gemessen) und bis zu 1,60 m Höhe aufgeschütteten Körper stellt dieser Abschnitt, bei dem es sich tatsächlich um ein Teilstück der römischen Schwarzwaldstraße handelt, ein imposantes und zu schützendes Bodendenkmal römischer Besiedlungsgeschichte dar (Abb. 1.2; 2.3).

Der Verlauf dieser Straße konnte nun auf fünf Kilometer im Gelände gesichert werden (Abb. 2). Mehrere Funde erlauben Aussagen über die Benutzungsdauer des Weges zu machen. Über die konkret zu beobachtende Trassierung hinaus lassen sich eindeutige Schlüsse über den weiteren Verlauf der Streckenführung ziehen. Ausgangspunkt der Untersuchung stellte oben genannter Damm dar, den es sowohl in östlicher wie in westlicher Richtung zu verfolgen galt. Die zu vermutende Geradlinigkeit der Trassenführung wie auch die Beobachtung der charakteristischen Materialentnahmелöcher boten immer wieder Orientierungshilfen, die durch Sturmbruch zum Teil gänzlich zerstörte oder im moorigen Untergrund abgesunkene Straße lokalisieren zu können. Erfolgreich erwies sich auch die Methode der Sondierung mittels Sondiereisen. Genormte dünne Holzstäbe, die in die Sondierlöcher gesteckt werden, lassen das unter dem Erdboden liegende und verborgene Profil der Straße sichtbar werden (Abb. 3). Der östlichste vorläufig sicher zu bestimmende Punkt dieser Straße ist eine rampenartige Mulde, die eine Geländestufe im Weißenwald

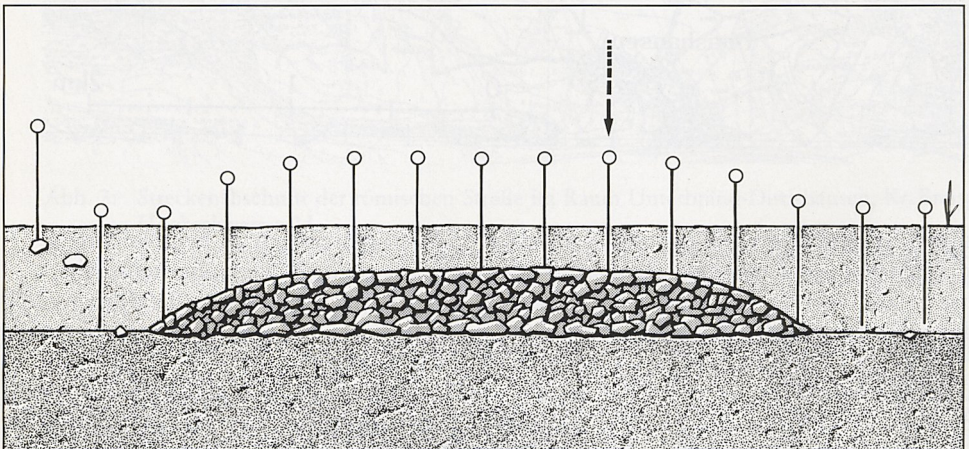


Abb. 3: Schematische Darstellung der Feststellung eines Straßenkörpers durch Sondiereisen.

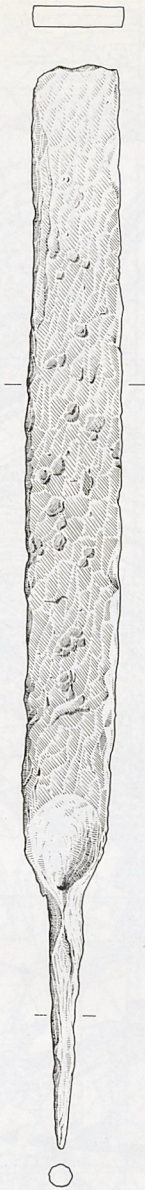


Abb. 4: Unterbränd-Dittishausen, Kr. Breisgau-Hochschwarzwald; latènezeitlicher Eisenbarren. M. 1:3.

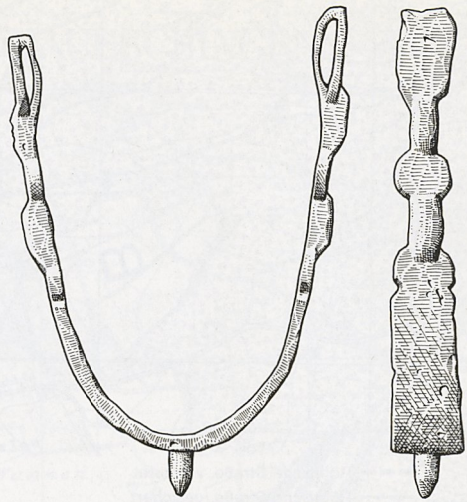


Abb. 5: Unterbränd-Dittishausen, Kr. Breisgau-Hochschwarzwald; merowingerzeitlicher Sporn. Eisen. M. 1:2.

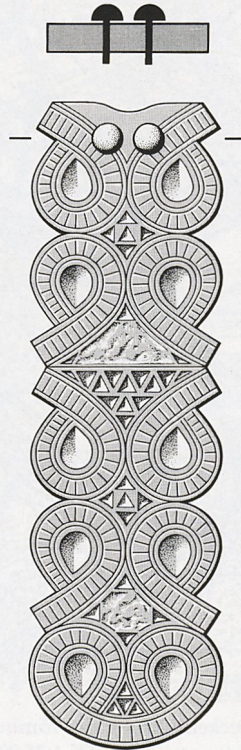


Abb. 6: Unterbränd-Dittishausen, Kr. Breisgau-Hochschwarzwald; spätmewingerzeitliche Riemenzunge. Bronze M. 1:1.

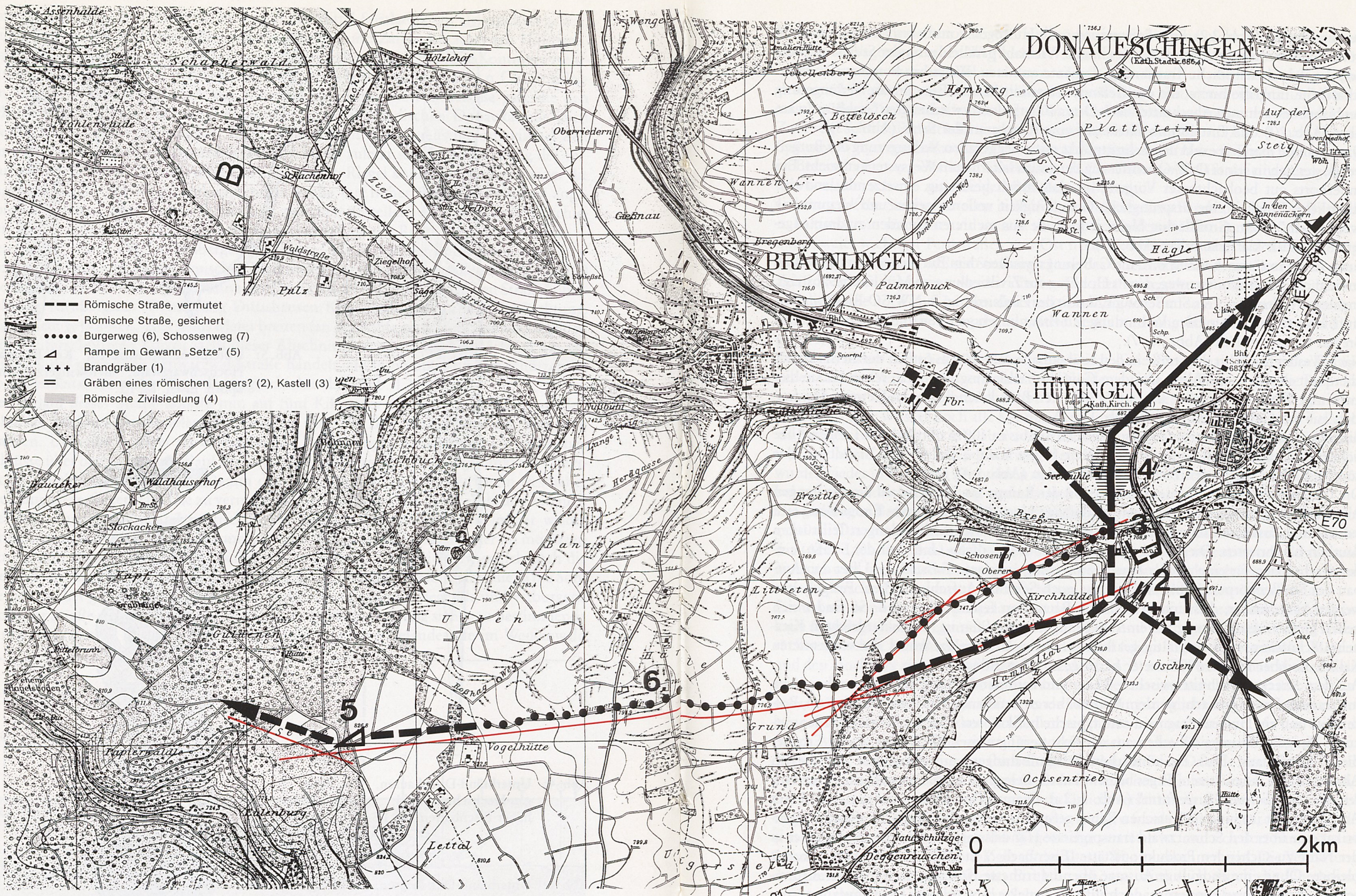


Abb. 7: Streckenführung der römischen Straße im Raum Hüfingen.
 Kartengrundlage TK 1:25 000, Blatt 8016; hrsg. vom Landesvermessungsamt Baden-Württemberg, Büchsenstr. 54, 7000 Stuttgart 1. Vervielfältigung genehmigt unter Az.: 511/694.
 Thematisch ergänzt durch J. Humpert.

durchschneidet (Abb. 2.2). Eine Fortsetzung nach Hüfingen konnte bisher nicht ermittelt werden, da der hier anstehende Kalkstein eine Vielzahl parallel laufender Stufen gebildet hat, die sich als natürliche Trassierungselemente anbieten. Weiterhin kommen landwirtschaftliche Eingriffe hinzu, die das Gelände terrassiert haben. Eine lineare Verlängerung des bisher betrachteten Abschnittes nach Osten führt jedoch zwischen den Grabhügeln am Kapf (Abb. 2.1) und Bittelbrunn direkt auf eine Rampe an der Setze (Abb. 7.5).

Diese Rampe markiert exakt den Schnittpunkt mit einer geraden Verlängerung des Bürgerweges, der sich in seiner O-W-Orientierung dem mittelalterlichen Wegsystem entzieht. Ein andernorts gut beobachtbarer Vorgang ist, daß durch beidseitig einsetzende landwirtschaftliche Tätigkeit eine ursprüngliche Geradlinigkeit verloren gehen und kleinräumig „verwackeln“ kann. Großflächig bleibt jedoch die aus mehreren Geraden zusammengesetzte Struktur klar erkennbar (Abb. 1.1).

Auch schon in römischer Zeit wird die Gabelung zwischen dem Bürgerweg, der das Kastell erreicht, und dem Schossenweg, der als Hohlweg zur Zivilsiedlung im Mühlöschle absteigt, angelegt worden sein. Das Straßenstück, das in der Zivilsiedlung in NW-SO-Richtung verläuft, könnte zu einer lokalen Verbindung mit Bräunlingen gehören, die sich vielleicht ins Bregtal fortsetzen läßt (Abb. 7.6, 7).

Nach Westen hin führt die Straße in den Krähenbachwald. 200 m östlich der Geisecklallee überquert sie die Lange Allee. Um dem Gauchenbächle auszuweichen, schwenkt sie hier um einige Grad nach Norden und strebt über den Brändbach durch das Gewann Heidenloch auf das Gewann Tempel zu (Abb. 1.3; 2).

Bisher konnte die Straße trotz intensiver Suche nur bis ca. 100 m nördlich der Langen Allee sicher im Gelände festgestellt werden. Eine breite Rampe östlich der Brändbachallee könnte als Furt durch den Bach gedeutet werden (Abb. 2.4).

Die Charakteristik dieser Linienführung von der Rampe im Weißenwald bis zur Langen Allee ist geprägt durch ihre insgesamt großzügige Linearität. Eine exakte Einmessung läßt jedoch eine Zusammensetzung aus einzelnen, mehrere hundert Meter langen Teilstücken deutlich hervortreten. Diese sind, unabhängig vom jeweiligen Unterbau der Straße, eindeutige Indizien für eine mittels Fluchtvermessung angelegte Trassierung. Über den Aufbau des Straßenkörpers selbst müssen erst noch Schnitte Aufschluß geben. Festgehalten werden kann bisher, daß unterschiedliche Bauweisen festzustellen sind. So findet sich neben grober Steinstückung, deren Abdeckung abgewaschen ist, und einer leichten Kies-Lehm-Schüttung auch sorgfältig gearbeiteter Steinplattenbelag, wobei die verwendeten Kalksteine über mehrere Kilometer herbeigeschafft wurden.

Auf dem Streckenabschnitt zwischen Weiler und Ferdinandsallee (Abb. 2) konnten einige interessante Funde gemacht werden. Nicht näher zu datierende Huf- und Schuhnägel, Bolzenteile und ein Hufeisenfragment sind typische Indikatoren einer intensiven Straßennutzung. Einige gelbtonige Scherben aus der Schotterung weisen die Römer als die Erbauer dieser Straße aus. Daß die römischen Straßenbauingenieure zumindest auf diesem Abschnitt sich eines älteren Weges bedient haben, belegt ein spätlatènezeitlicher Eisenbarren der sog. „Schwertbarrenform“ (Abb. 4; 2 a). Dieser Schwertbarren ist der erste dieser Art, der bisher im südwestdeutschen Raum gefunden wurde. Die Frage, ob dieses Halbprodukt eine über den Schwarzwald transportierte Handelsware oder das Erzeugnis einer in der Nähe zu suchenden Produktionsstätte (Eisenbach ?) ist, muß vorerst unbeantwortet bleiben. Ohne eine endgültige Aussage über die früheste Nutzung dieser Straße in römischer Zeit machen zu können, sei doch auf zwei Aspekte hingewiesen: Die Benutzung eines bereits vorhandenen Wegesystems erfolgte häufig in der ersten Phase der Okkupation und ist zudem in der Regel für das 1. Jahrhundert n. Chr. kennzeichnend, während eine spätere Verlegung in der für Römerstraßen typischen Art meist im Rahmen der Herrschaftskonsolidierung und massierter Truppenbewegungen des 3. Jahrhunderts zu sehen ist. Des weiteren

kann die Spanne zwischen keltischer und römischer Benutzung nicht allzu groß gewesen sein, da die Vegetation einen Weg leichter Bauart schnell bis zur Unkenntlichkeit zerstört hätte. Vorausgesetzt wird hierbei ein zeitweilig vollständiges Auflassen der Straße, was bei dem mittlerweile festgestellten Siedlungsbruch zwischen spätlatènezeitlicher und frühromischer Besiedlung jedoch mit hoher Wahrscheinlichkeit angenommen werden kann. Zwei sehr schöne Fundstücke sind ein merowingerzeitlicher Sporn (Abb. 5) und eine der Spätmerowingerzeit zuzuordnende bronzene Riemenzunge (Abb. 6). Diese Riemenzunge ist Bestandteil einer vierteiligen Gürtelgarnitur. Die Ornamentik läßt auf einen der gehobenen sozialen Schicht zugehörigen Besitzer schließen.

In bezug auf die Siedlungsstellen in Hüfingen erhärten diese Funde die These, daß sowohl in keltischer, in römischer als auch in alemannischer Zeit die Standortfrage an der Kreuzung zweier wichtiger Fernstraßen von Ost nach West und Süd nach Nord eine wichtige Rolle gespielt hat, und daß die Siedlungsräume des Oberrheins mit denen der Baar in dieser Zeit in Verbindung gesetzt werden dürfen. Die merowingischen Funde belegen überdies, daß die Straße noch im 8. Jahrhundert funktionsfähig war, und somit zumindest die technische Voraussetzung für eine administrative Verklammerung über den Schwarzwald hin gegeben war.

Zu einem bisher nicht bekannten Zeitpunkt wurde dieser Streckenabschnitt jedoch aufgegeben und der Verkehr verlagerte sich nach Norden auf die Alte Waldstraße, die Bräunlingen mit dem Höchst verbindet (Abb. 1.4; 2). Dieser Weg dürfte ebenfalls sehr alten Ursprungs sein, weist er doch alle Kennzeichen eines Naturwegs auf und bestand vielleicht als Parallelverbindung. Es gibt aber auch vielfache Belege für den Vorgang, daß insbesondere im Mittelalter ein alter Naturweg, der durch eine römische Kunststraße abgelöst wurde, wieder in Funktion genommen wurde. Denkbar wäre hier, daß die römische Trasse bei zunehmender Vermoorung und mangels Pflege unbrauchbar geworden ist.

Die bisherigen Beobachtungen über den Verlauf der Straße lassen folgenden Schluß zwingend zu: Das durchgehend von Hüfingen her anvisierte Ziel stellt der Sattel beim Höchst dar (Abb. 1.5). Eine sich auf Neustadt und das Höllental hin orientierende Straße wäre nicht so weit nach Nordwesten geschwenkt, zumal weiter östlich sich sehr viel günstigere topographische Bedingungen geboten hätten, um sich nach Westen einzufädeln.

Einmal auf dem Höchstberg angelangt, ist der weitere Verlauf der Trasse durch die Morphologie festgelegt. Jeder Weg muß hier, zwischen Paß- und Firstlage wechselnd, den Höhenrücken zwischen Schollach- und Langenordnachtal folgen. Über den Steinbühl, Magrutt und den Hochberg zieht sie auf den Fernhof (Abb. 1.6; 8) zu. Die bisher konstatierte Aneinanderreihung gerader Teilstücke ist hier aufgrund der naturräumlichen Spezifika nicht zu erwarten, da eine zur Firstlage alternierende Trassierungsmöglichkeit nur an wenigen Stellen gegeben ist. Ein römischer Straßenkörper dürfte hier zerstört sein, da das Gelände durch Altwegspuren überformt ist. Diese stellen sich an den Steigungsstrecken als bis zu 30 m breite, vergleichsweise nur flach eingedellte Mulden dar. Da eine landwirtschaftliche Überarbeitung zumindest an einigen Stellen unwahrscheinlich ist, handelt es sich bei diesen Mulden offensichtlich nicht um nachträglich verschliffene Kasten- oder Kerbhohlwege, sondern sie repräsentieren einen eigenständigen fossilen Wegetypus, der unter anderem auch in den Spurensträngen der Wagensteige vertreten ist, und sich dort zumindest im Rahmen einer relativen Chronologie als der älteste Weg zu erkennen gibt. Die Vermutung, daß diese Spuren zu einer älteren Struktur gehören, wird auch durch die Überlegung gestützt, daß dieser Abschnitt der Schwarzwaldüberquerung zwischen Höchstberg und Fernhof mit der Öffnung des Urachtales in der ersten Hälfte des dreizehnten Jahrhunderts weitgehend aus der Verwendung gekommen sein dürfte.

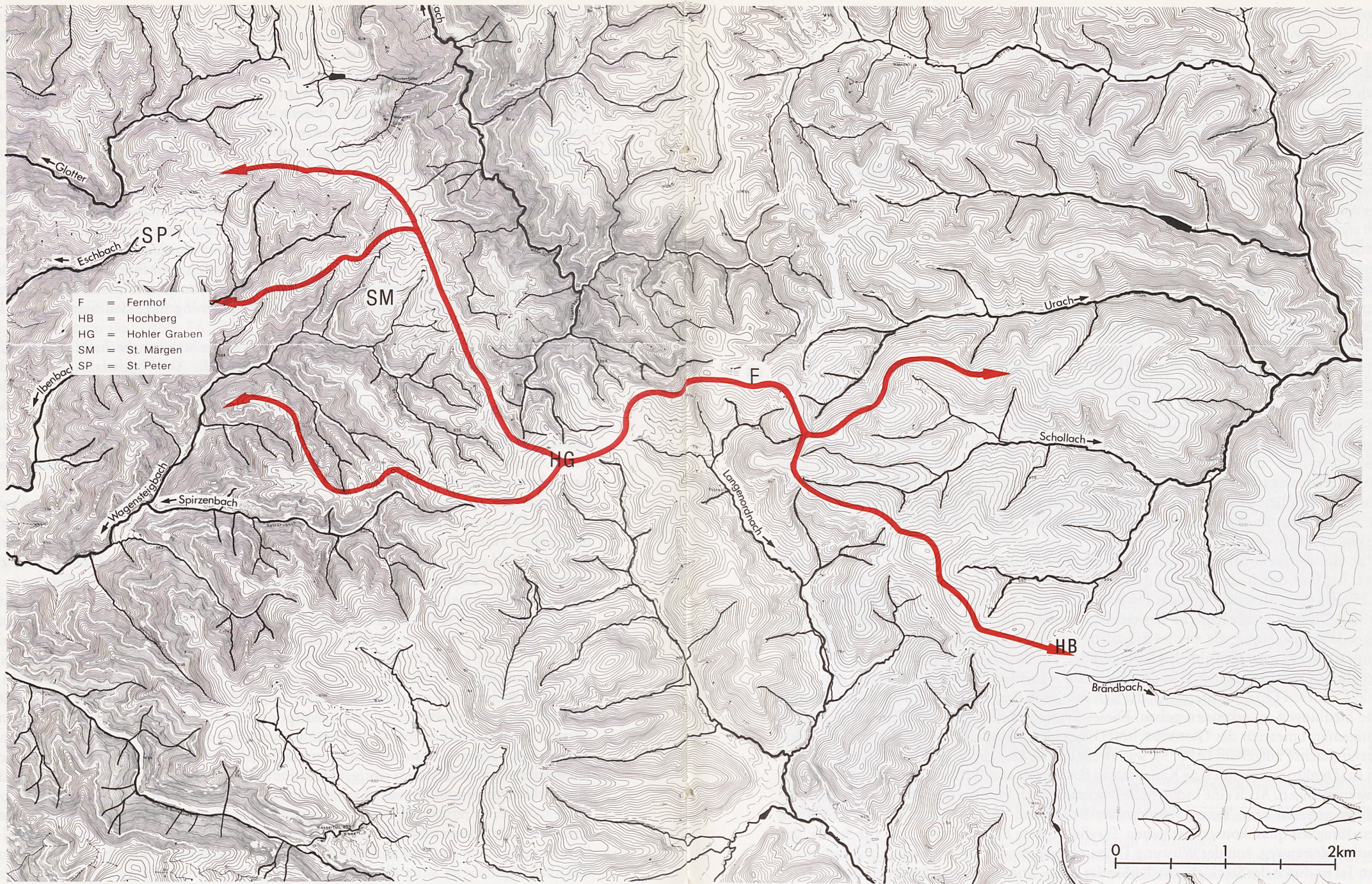


Abb. 8: Streckenführung der römischen Straße im Bereich der Firstlagen (Hohler Graben, Fernhof, Hochberg). Kartengrundlage Orohydrographische Karte 1:50 000, Blätter 7914, 8114; hrsg. vom Landesvermessungsamt Baden-Württemberg, Büchsenstr. 54, 7000 Stuttgart 1. Vervielfältigung genehmigt unter Az.: 511/694. Thematisch ergänzt durch J. Humpert.

Die Firstlage bestimmt auch den weiteren Verlauf zwischen Fernhof und Hohlem Graben. Abbildung 8 verdeutlicht, daß dieser Part quasi das Korsett darstellt, durch das jeder Hochweg zwischen der Baar und dem Breisgau geführt werden mußte. Ferner wird ersichtlich, daß von Osten kommend erst ab dem Hohlen Graben die Möglichkeit gegeben ist, sich nach Westen oder Südwesten hin zu entscheiden. Diese Gabelung ist exakt markiert durch den Standort des Gasthauses „Zum Kreuz“, und wir können auf einen sehr alten Standort schließen. Die mittelalterlich und bis in die Neuzeit benutzte „Villinger Straße“, die Schanzanlagen des 17. und 18. Jahrhunderts und nicht zuletzt der Bau der Bundesstraße 500 haben auf dieser Strecke zu starken Geländeeingriffen geführt, so daß auch hier ein römischer Straßenkörper nicht mehr auffindbar sein dürfte.

Der römische Verkehr, der das Dreisamtal erreichen wollte, konnte über den Thurner, den Spirzenkopf, den Vogelacker in das Wagental absteigen (Abb. 1.8). Die mittelalterlich-neuzeitliche Wagensteigtrasse hat zwischen dem Thurner und der Ortschaft Wagensteig deutlich sichtbare Spuren hinterlassen, wobei sich insbesondere bei dem Steilaufstieg verschiedene Streckenführungen und Wegeformen unterscheiden lassen. Auch eine Ab- bzw. Aufstiegsvariante über St. Märgen und den Hugsberg ins Ibtental ist für römische Zeit denkbar (Abb. 1.9). Neben einer Vielzahl von Hohlwegspuren ist eine artifizielle Rampe beim Steinhäuslehof hervorzuheben.

Für beide Routen ist charakteristisch, daß sie sich einen weit ins Tal vorgeschobenen Berg Rücken zunutze machen. Während die Wagensteige den Abstieg erst im Scheitelpunkt einleitet und der älteste sichtbare Weg fast isohypsensenkrecht abfällt, verläßt die Ibtentaltrasse den Berg Rücken schon früher und steigt über oben genannte Rampe an der Hangflanke ab. Das Dreisamtal stellt für jede Schwarzwaldüberquerung den günstigsten Ausgangspunkt dar. Der älteste, wahrscheinlich auch schon in frühgeschichtlicher Zeit benutzte Einstieg ist im Wagensteigtal zu suchen, da nur hier die morphologischen Voraussetzungen gegeben sind für eine Naturwegtrassierung, auf der auch ohne größere künstliche Eingriffe zumindest in beschränktem Umfang ein Warentransport auch mittels Fuhrwerken möglich war.

Sollte eine römische Straße jedoch Hüfingen mit Riegel verbinden, muß auch ein Abstieg über St. Peter durch das Glottertal erwogen werden. Diese direkte Verbindung ist um ca. 15 km kürzer als jene durch das Dreisamtal, was immerhin einer halben Tagesreise entspricht. Obwohl archäologische Beweise bisher nicht erbracht werden konnten, soll doch folgende Beobachtung, die meines Erachtens nur im Zusammenhang mit einer römischen Glottertalstraße eine plausible Erklärung findet, zur Diskussion gestellt werden: Das Dorf Denzlingen weist mit seiner Geradlinigkeit eine signifikant andere Siedlungsstruktur auf, als alle anderen Orte des Breisgaus, die sich mit ihren -ingen-Endungen als frühalemannische Siedlungen zu erkennen geben. Dieses Siedlungsbild ergibt sich seinerseits aus der stringenten Linearität des Glotterbaches. Dieser ist auf eine mindestens 2,5 km lange Vermessungsachse aufgebaut (Abb. 9), was zweifellos als künstliche Flußbegradigung zu deuten ist. Denkbar wäre nun eine Kanalisation des Flusses zum Schutz einer Straße vor Überschwemmungen. Auch eine industrielle Nutzung durch Mühlen oder Pochen könnte beabsichtigt gewesen sein. Eine nachrömische Besiedlung entlang dieses Kanals würde die Geradlinigkeit quasi konserviert haben. Parallel zu dem Flußlauf zieht eine alte Straße, der heutige Herrenweg, von der Wüstung Tirmendingen direkt ins Glottertal. Ein Ausstieg aus dem Tal ist durch das Stecklebachtal, über das Türle, Rohr und den Sägedobel nach St. Peter möglich (Abb. 1.10). Für diese Trassierung durch die Römer sprechen neben dem allgemeinen Kunststraßencharakter folgende Argumente: Eine römische Trassierung im bergigen Gelände ist oft gekennzeichnet durch eine extreme Unempfindlichkeit gegenüber verllorener Höhe, die auch bei dieser Streckenführung Voraussetzung sein muß. Die frühe Erwähnung eines „viculus, qui dicitur Rora“ und des Toponyms „Türli“, gleich kleines Tor bzw.

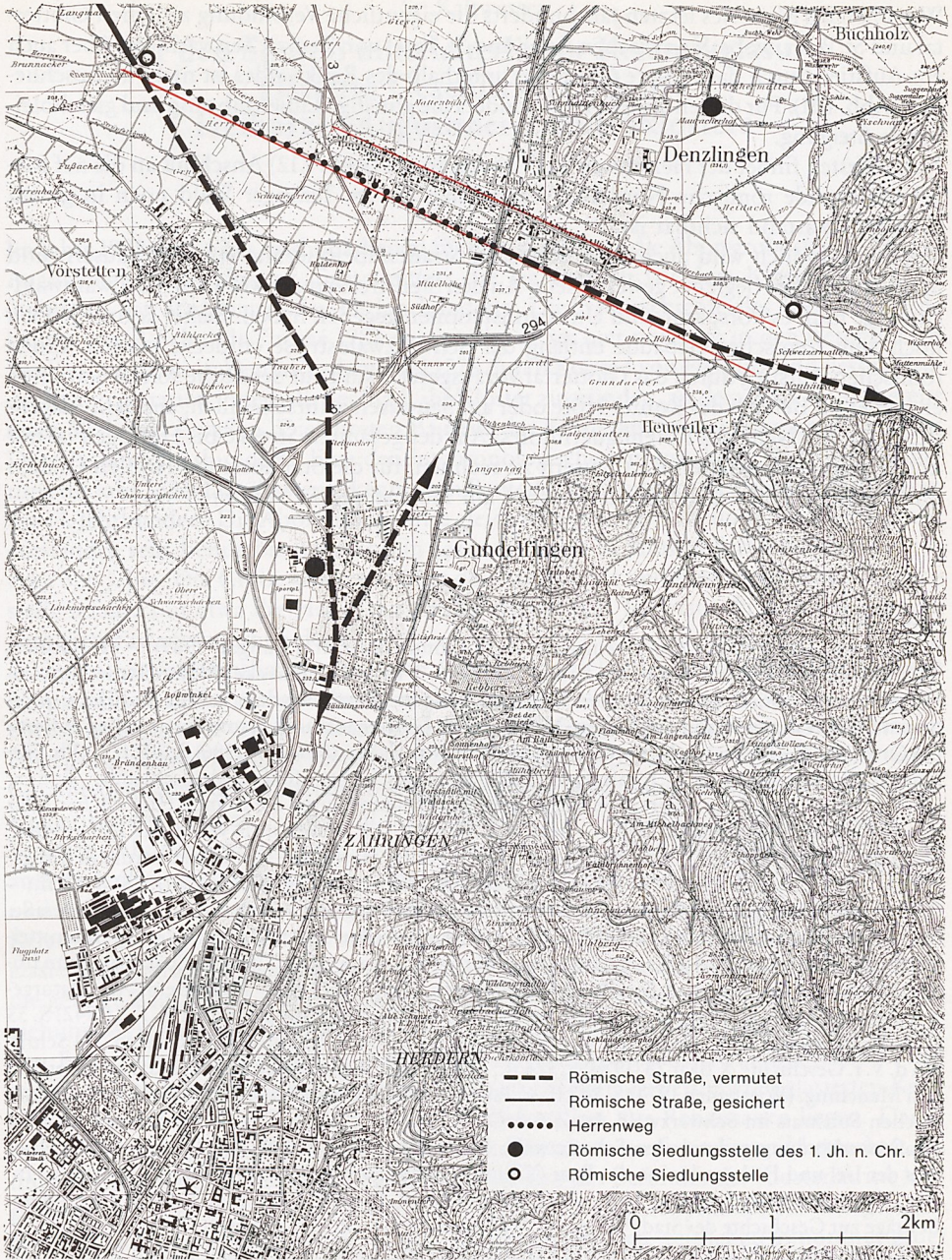


Abb. 9: Streckenführung der römischen Straße im Raum Denzlingen. Kartengrundlage TK 1:25 000, Blatt 7913; hrsg. vom Landesvermessungsamt Baden-Württemberg, Büchsenstr. 54, 7000 Stuttgart 1. Vervielfältigung genehmigt unter Az.: 511/694. Thematisch ergänzt durch J. Humpert.

Durchlaß, im Rotulus Sanpetrinus (1112) können nur sinnvoll in Verbindung mit einem Weg interpretiert werden. Ferner ist eine Rampe beim Felsenhof im Sägedobel zu erwähnen, die durch ihre Zusammensetzung aus vier exakt vermessenen Teilstücken auffällt. Dieser

Weg blieb bis Mitte des letzten Jahrhunderts die eigentliche Verbindung zwischen Glottertal und St. Peter, wobei sie zwischen Rohr und St. Peter von Zeit zu Zeit variierte. Aber auch ein Aufstieg durch das hintere Glottertal unterhalb des Ränkwaldes ist nicht auszuschließen (Abb. 1.11). Für diesen spricht insbesondere die günstige Linienführung und gleichbleibende Steigung.

Nach Westen findet der Herrenweg bei Tirmendingen (Abb. 1.12) Anschluß an die auf Riegel zuziehende römische Nord-Süd-Verbindung, die im Teninger Wald noch in gutem Erhaltungszustand sichtbar ist.

Selbstverständlich wird auch diese römische Straßenüberquerung von Rasthäusern und Straßenstationen begleitet gewesen sein. An den Steilstrecken der westlichen Schwarzwald-einstiege muß es Vorspann- und Umspannstationen gegeben haben. Bisher konnte jedoch noch kein römisches Gebäude entlang der Schwarzwaldstraße entdeckt werden. Einen römischen Aufstieg durch das Glottertal vorausgesetzt sind auf der Höhe solche Stationen entweder im Bereich der Rohrer Höfe oder am Sauwasen wahrscheinlich, aus dem Wagensteigtal in der Nähe des Rotenbauernhofes. Auf der gesamten Strecke bis Hüfingen ist mit mindestens zwei weiteren Rasthäusern zu rechnen, für die Standorte am Hohlen Graben und im Bereich Großhof/Ebenemooshof am Höchstberg zu vermuten sind.

Literatur:

R. Alkamp: Das südliche Oberheingebiet in frühromischer Zeit. (Stuttgart 1989); – **H. Büttner:** Waldkirch und Glottertal. Schau-ins-Land 91 (1973) S. 5 ff.; – **D. Denecke:** Methodische Untersuchungen zur historisch-geographischen Wegforschung im Raum zwischen Solling und Harz. (Göttingen 1969); – **ders.:** Straße und Weg im Mittelalter als Lebensraum und Vermittler zwischen entfernten Orten. In: B. Herrmann, Mensch und Umwelt im Mittelalter. (Stuttgart 1986) S. 207 ff.; – **Ph. Filtzinger:** Bemerkungen zur römischen Okkupationsgeschichte Südwestdeutschlands. Bonner Jahrb. 157 (1957) S.181 ff.; – **ders.:** Die militärische Besitznahme durch die Römer. Historischer Atlas von B-W, Blatt III, (Stuttgart 1978); – **ders. u. a. (Hrsg.):** Die Römer in B-W. Artikel Dangstetten, Hüfingen, Riegel, Sasbach, (Stuttgart³ 1986); – **G. Fingerlin:** Hüfingen – ein Oberzentrum in frühgeschichtlicher Zeit. Almanach 78. Heimatbuch für den Schwarzwald-Baar-Kreis 2 (1978) S. 48 ff.; – **ders.:** Vom Hochrhein zur Donau. Archäologische Anmerkungen zu einer wichtigen Römerstraße. In: Archäol. Nachr. aus Baden 32 (1984) S. 3 ff.; – **ders.:** Kastellorte und Römerstraßen im frühmittelalterlichen Siedlungsbild des Kaiserstuhls. In: J. Werner u. E. Ewig (Hrsg.) Von der Spätantike zum frühen Mittelalter. Vorträge und Forsch. 25 (Sigmaringen 1979) S. 379 ff.; – **F. Hertlein:** Art, Naturgeschichte und Kennzeichen unserer Römerstraßen. In: Fundberichte aus Schwaben N. F. 2 (1942) S. 53 ff.; – **W. Irtenkauf:** Über Wege- und Straßenverhältnisse auf dem Eisenbacher Höchsten. In: Schriften d. V. f. Geschichte d. Baar 28 (1970) S. 328 ff.; – **G. Jacobi:** Werkzeug und Gerät aus dem Oppidum von Manching. (Wiesbaden 1974) S. 248 ff. u. Tafel 77; – **W. Kleiber:** Auf den Spuren des voralemanischen Substrats im Schwarzwald. In: Z. f. d. G. O. 108 (1960) S. 305 ff.; – **R. Nierhaus:** Römische Straßenverbindungen durch den Schwarzwald. In: Bad. Fundber. 23 (1967) S. 117 ff.; – **P. Revellio:** Aus der Ur- und Frühgeschichte der Baar (Villingen-Schwenningen); – **ders.:** Kastell Hüfingen. In: Der Obergermanisch-Raetische Limes des Römerreiches B, Band V, 2. Nr. 62a, (1937) S. 4 ff.; – **ders.:** Beiträge zur Geschichte der Stadt Villingen. (Villingen 1964) S. 36; – **A. Schäfer:** Die Höllentalstraße. In: E. Hassinger, J. Müller, H. Ott (Hrsg.) Geschichte, Wirtschaft, Gesellschaft (Berlin 1974); – **Ch. Roder:** Die Verkehrswege zwischen Villingen und dem Breisgau. In: Z. f. d. G. O. 83 (1890) S 505 ff.; – **K. Schmid (Hrsg.):** Kelten und Alemannen im Dreisamtal. (Bühl 1983) hier Beiträge von G. Fingerlin, M. Borgolte, K. Schmid, H. Ott; – **H. Schreiber:** Über die neuentdeckte römische Niederlassung zu Riegel i. Br. (Freiburg 1825) S. 9 ff.; – **K. Schumacher:** Die Erforschung des römischen und vorrömischen Straßennetzes in Westdeutschland. Ber. RGK 3 1906/07 (1909) S. 11 ff.; – **H. Wagner:** Kirchzarten und Öttingen – zwei neue keltische Siedlungen am Oberrhein. In: Die Ortenau 1990 (Offenburg 1990) S. 68 ff.; – **G. Weber:** Neue laténezeitliche Funde aus Villingen. In: Archäol. Nachr. aus Baden 44 (1990) S. 3 ff.; – **W. Winterer:** Die Entstehung und Verwertung der Schanzen und Linien auf dem südlichen Schwarzwald. In: Zeitschrift f. Geschichtsk. v. Freiburg 31 (1916).