

Ein Hilfsmittel zur Verortung von Befunden im römischen Stadtgebiet

Vorbemerkungen

Das von Reinhard Schindler 1979 vorgelegte Straßensystem¹ ist bis heute grundlegend für das Verständnis der Siedlungstopographie des römischen Trier. Seit der Publikation des Straßenrasters konnte das System durch weitere Grabungen größtenteils bestätigt werden. In einigen Bereichen zeigte sich jedoch, dass das Straßensystem nicht so gleichmäßig verlief wie angenommen. Die Nord-Süd verlaufenden Straßen wurden von Schindler mit Großbuchstaben, die Ost-West-Trassen mit Zahlen bezeichnet [Abb. 1]. Aus den sich kreuzenden Straßen ergeben sich somit die Insulae der römischen Stadt. Die Gleichmäßigkeit des Straßenrasters ist im Norden der Stadt ausgeprägter als im Süden.

Eine Nummerierung der Trierer Insulae erfolgte – im Gegensatz zu den Straßen – jedoch nicht. Bislang wurden die Befunde zum Beispiel in den Jahresberichten auf das moderne Straßensystem beziehungsweise Stadtkataster bezogen. Dies folgt jedoch nur sehr bedingt dem römischen Straßenraster², sodass die Lokalisierung der Befunde innerhalb der antiken Siedlungstopographie nicht sofort ersichtlich wird. Insbesondere für Forschungen, die das gesamte Gebiet der römischen Stadt betreffen, ist eine Verortung von Funden und Befunden im Kontext der antiken Topographie notwendig. Um diese einfacher und einheitlich zu gestalten, sei das folgende Nummerierungssystem der Insulae vorgeschlagen³.

Vorgehen bei der Nummerierung der Insulae

Als Ausgangspunkt der vorgeschlagenen Nummerierung dient die von Schindler angenommene Kreuzung der Straßen A und 1⁴. Die Insula-

nummern bestehen aus der Kombination der Bezeichnung der Nord-Süd-Straßen und der Ost-West-Straßen. Dieses Grundschema lässt sich für den Großteil des bisher bekannten Straßenrasters anwenden.

Problematisch stellen sich die Randbereiche des Straßensystems dar. Besonders im Westen der Stadt wurden Straßenverläufe festgestellt, die über die Flucht der Straße A hinaus reichten. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass eine weitere Nord-Süd-Straße westlich von Straße A existierte. Um das Insula-Nummerierungssystem an den Rändern erweitern zu können, wird vorgeschlagen, mögliche weitere im Westen gelegene Nord-Süd-Trassen mit -A, -B etc. zu bezeichnen. Ebenso können weitere Ost-West-Straßen im Norden mit -1, -2 etc. benannt werden. Der Straßenbefund in der heutigen Moselstraße⁵ wurde nicht mit -1 bezeichnet, da dessen Verlauf nach dem Plan von 2005 schräg zu den bisherigen Straßentrasseen orientiert ist und somit nicht in das gleichmäßige Straßenraster integriert werden kann.

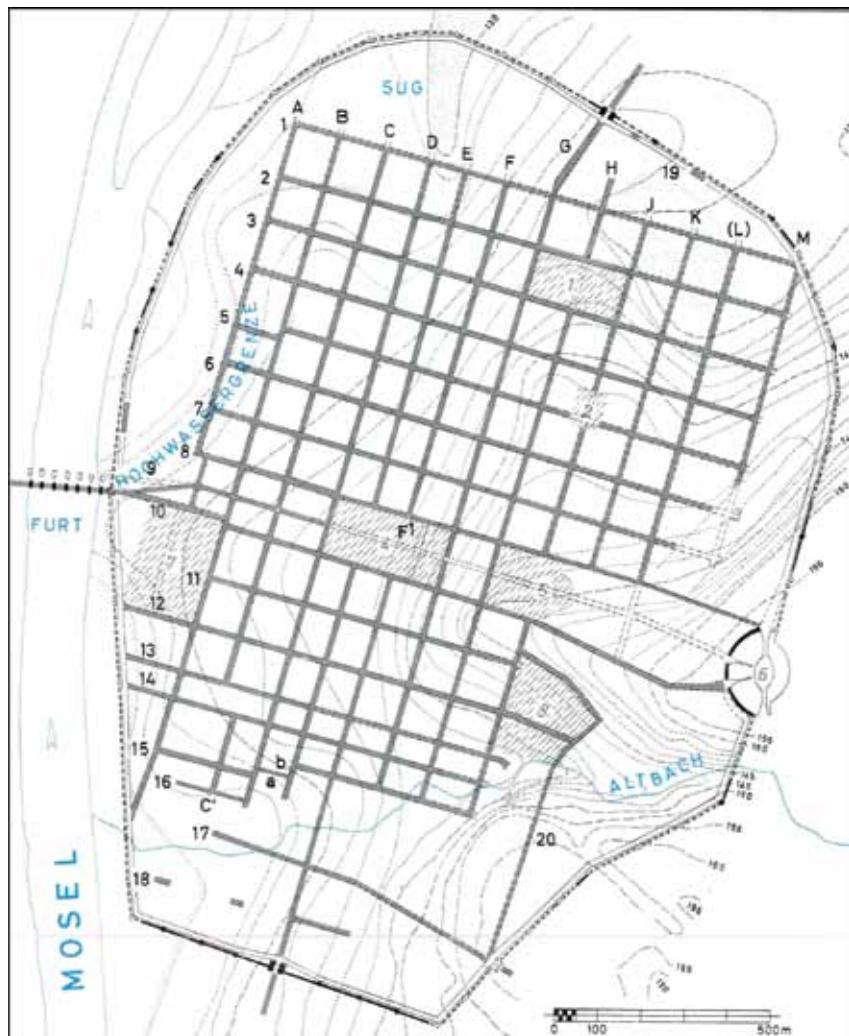
¹ Schindler 1979.

² Clemens 2005, 42. – Vgl. Denkschrift 2005, Kartenbeilage 2.

³ Die Grundidee zu der vorliegenden Insula-Nummerierung entstand im Rahmen meiner Dissertation zur Wasserver- und Abwasserentsorgung des römischen Trier. Mein Dank gilt Herrn Dr. Georg Breitner, Herrn Dr. Joachim Hupe, Frau Dr. Sabine Faust, Herrn Dr. Klaus-Peter Goethert, Herrn Bruno Kremer und Herrn Markus Thiel für die zahlreichen Diskussionen und Anregungen während der Arbeit.

⁴ Beide Straßen konnten in dem Bereich noch nicht nachgewiesen werden.

⁵ Zu dem Straßenbefund fanden sich bislang keine Unterlagen, sodass seine Lage nicht überprüft werden konnte.



1 Trier. Straßenraster im 4. Jh. Rekonstruktion 1979 (Großbauten grau gestrichelt).

Da sich das Insula-Nummerierungssystem auf das Schindler'sche Grundschema der Straßen bezieht, ist es nicht an eine bestimmte zeitliche Phase des Straßenrasters gebunden⁶. Dies hat den Vorteil, dass es nicht statisch auf einen Gründungsbereich festgelegt ist, von dem ausgehend es sich entwickelt, sondern flexibel zur schematischen Darstellung der Stadtentwicklung eingesetzt werden kann. Bei der Einzelbetrachtung von Insulae ist die Nutzungsdauer beziehungsweise Existenz der umgebenden Straßen zu prüfen. Erst durch umfassende Studien kleinerer Stadtbereiche wird es möglich sein, eine urbanistische Entwicklung auf Insulaebene genauer nachzuvollziehen.

Eine gewisse Herausforderung für die Einteilung des Stadtgebietes in Insulae und deren Benennung besteht in den Arealen der Großbauten, von denen zum Beispiel das Forum die Fläche mehrerer Insulae einnahm. Im östlichen Bereich des Forums konnte eine dreiphasige Nord-Süd-Straße dokumentiert werden, die jedoch etwas aus der Flucht der Straße F nach Osten hin verschoben lag⁷. Diese wurde von Schindler als F1

⁶ Zur Entwicklung des Trierer Straßennetzes anhand der für den Straßenkörperunterbau verwendeten Materialien siehe Löhr 1998, 23 Abb. 9.

⁷ Schindler 1979, 187 Nr. 154.

benannt. Da bislang keine Hinweise auf einen fluchtenden Verlauf der Straße F vorliegen, wurde für die östlichen Insulae die Bezeichnung F8 und F9 gewählt. Für den weiteren Verlauf der Straße 9 nach Westen über den anzunehmenden Kreuzungspunkt der beiden Straßen hinaus liegen ebenfalls keine Hinweise vor, sodass keine Einteilung des westlichen Forumsareals in Insulae vorgenommen wurde. Im Areal der Barbarathermen sind bislang keine vorthermenzeitlichen Straßenverläufe bekannt. Deshalb wurde dieser Bereich im Schema nicht berücksichtigt.

Im Gegensatz dazu lässt sich über die aufgegebene Straße J unter der Basilika die Insula H4 erschließen⁸. Auch die Insulae H8 und H9 im Bereich der Vorgängerbebauung der Kaiserthermen lassen sich durch die Ost-West-Straße 9 fassen⁹, auch wenn die Verlängerung der Straße J in diesem Areal bislang nicht nachgewiesen werden konnte.

Bemerkungen zur Übersichtskarte der Insulae und zum Kenntnisstand seit Schindler [Abb. 2]

Schindler nahm bei seiner Rekonstruktion des Straßenrasters eine annähernd gleichmäßige Gliederung der Insulae im Stadtbereich an. Straßenstrassen, die von ihm nur angenommen wurden, sind in seinen Plänen gestrichelt dargestellt. Dies betrifft in der nördlichen Stadthälfte vor allem die Straße A, den Großteil des Straßensystems im Nordosten Triers sowie das sogenannte Palastareal. Seit der Publikation Schindlers sind etwa 50 Straßenaufschlüsse hinzugekommen, die im Wesentlichen das Schindler'sche System bestätigen. Ein Nachtrag zum Straßenkatalog Schindlers steht noch aus¹⁰, ebenso wie eine georeferenzierte Eintragung aller Straßenbefunde.

Zur Erstellung der Übersichtskarte der Insula-Nummerierung [Abb. 2] wurden daher die Straßenverläufe des archäologischen Stadtplans von 2002¹¹ [Abb. 3] und der Plan der Denkschrift 2005¹² zugrunde gelegt. Beide Pläne unterscheiden sich jedoch in der Darstellung des Straßensystems. Dies betrifft vor allem den Norden und Süden der Stadt. Im Plan von 2002 sind die Straßenbefunde durch rote Flächen gekennzeichnet, sodass schnell ersichtlich ist, welche Straßenzüge belegt und welche angenommen sind. Eine solche Kennzeichnung fehlt im Plan von 2005. In diesem sind

angenommene Straßenstrassen gestrichelt dargestellt. Beiden gemein ist, dass die von Schindler angenommenen Straßen A und B im nördlichen Bereich nicht darstellen sind. Da der hypothetische Schnittpunkt der Straßen A und 1 den Ausgangspunkt für die Insula-Nummerierung bildet, wurden die entsprechenden Straßenstrassen in Abb. 2 übernommen.

Im Nordosten der Stadt wurde auf die Darstellung der von Schindler angenommenen Insulae K1, L1 und L2 verzichtet, ebenso wie auf die von ihm postulierten Straßen im Umfeld der Basilika. Für den Palastbereich liegen bisher nur wenige Hinweise auf Straßen vor. Unter der Basilika fanden sich Reste der Straße 4, sodass sich hier die Insula H4 rekonstruieren lässt. Für die Straße 7 wird eine Trassenführung bis etwa zum Schnittpunkt mit der hypothetischen Verlängerung der Straße J angenommen, woraus sich die Existenz der Insula H7 postulieren lässt¹³. Für die Verlängerung der Straße 6 über die Straße H nach Osten hin gibt es bisher keinen Beleg. Daher wurden dem Plan von 2005 folgend keine weiteren Insulae im Palastbereich dargestellt.

Da die Pläne von 2002 und 2005 den Zustand Triers in der Spätantike darstellen, fehlen – wie bei der Basilika – im Areal des Forums und der Kaiserthermen die Straßen der älteren Bauungsphasen. Die bereits erwähnte Trasse der Straße F im östlichen Forumsbereich wurde daher in Abb. 2 ergänzt, ebenso der weitere Verlauf der Straße 9 nach Osten bis in das Areal der späteren Kaiserthermen¹⁴. Auch im Bereich des Doms wurden die Straßen H und J ergänzt¹⁵.

⁸ Schindler 1979, 183 Nr. 143b.

⁹ Reusch 2012 Nr. 132; 234.

¹⁰ Goethert 2003 liefert exemplarisch einige Ergänzungen zum Kenntnisstand des Straßenrasters seit Schindler.

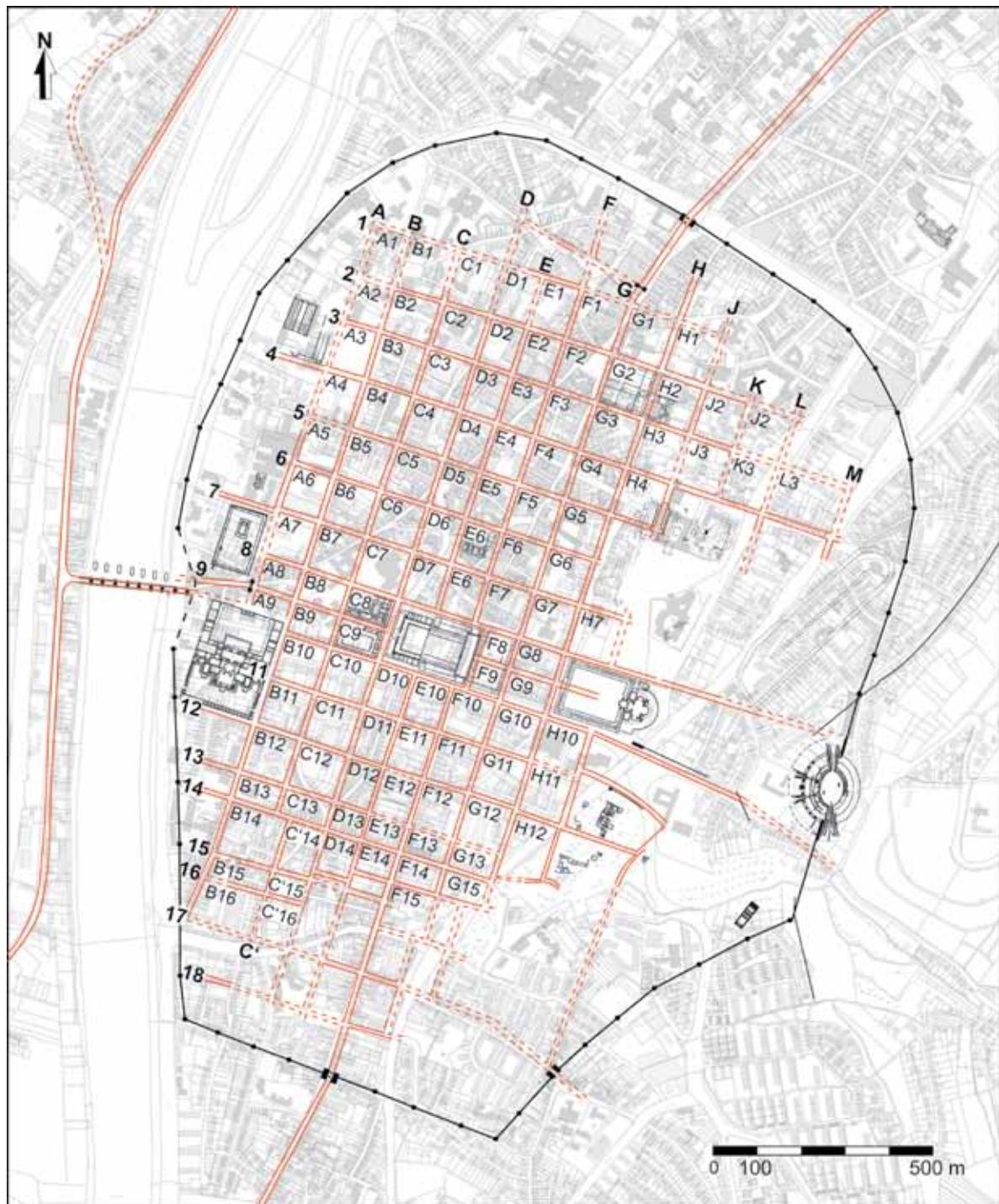
¹¹ Archäologischer Stadtplan Trier 2002.

¹² Denkschrift 2005, Kartenbeilage 1.

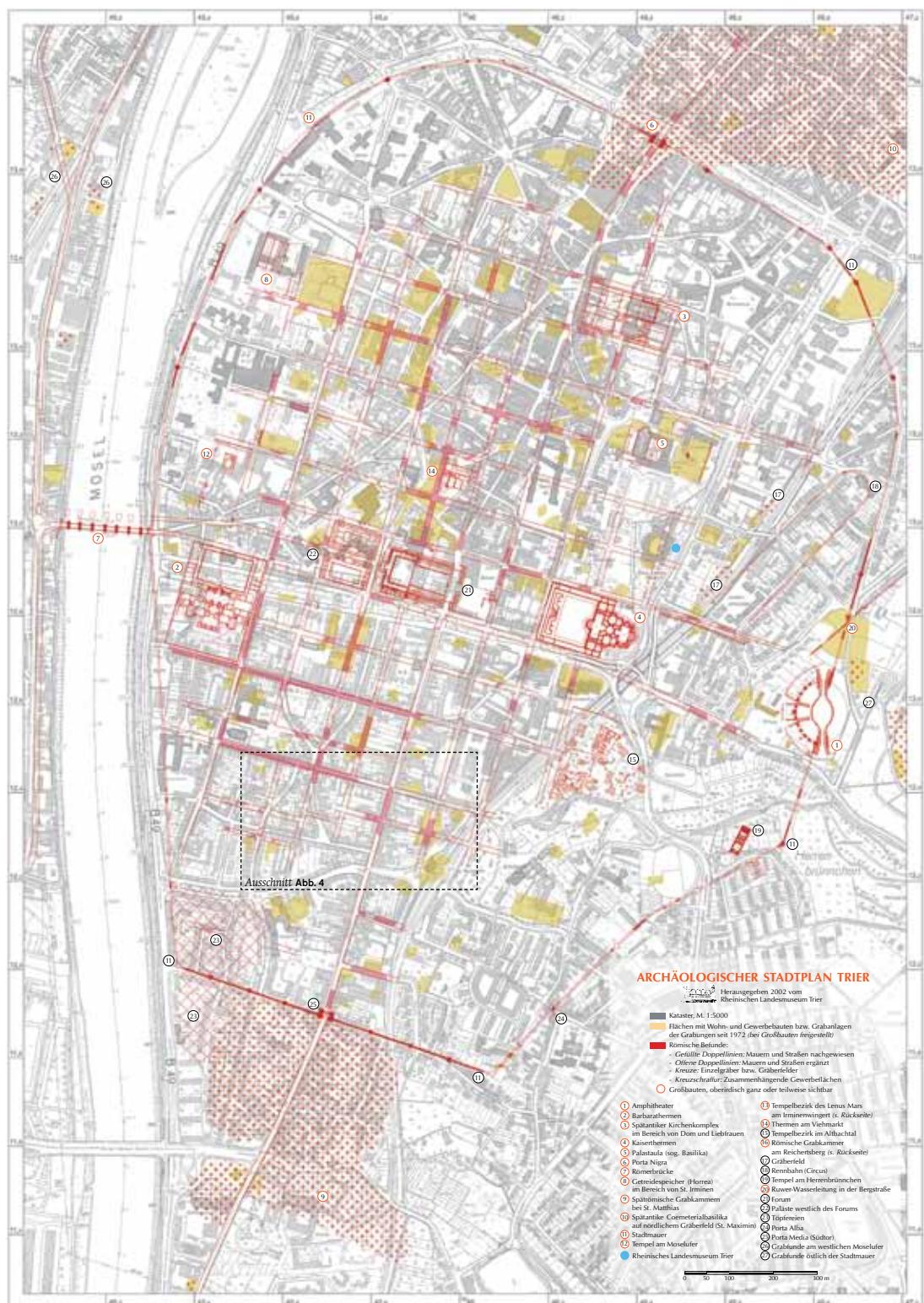
¹³ Es ist unklar, wie weit sich die Straße nach Osten hin erstreckt. Da sich jedoch östlich der angenommenen Kreuzung mit der Straßenflucht J eine Bebauung fand, erscheint eine Verlängerung nach Osten hin eher unwahrscheinlich.

¹⁴ Der Nachweis der Straße 9 zwischen den Straßen G und H gelang 2015 (Hupe/Kremer 2015. – Hupe 2016/17, 322-326).

¹⁵ Straße H: Schindler 1979, 177-178 Nr. 124. – Straße J: Weber 2011, 482.



2 Trier. Römisches Straßenraster mit Nummerierung der Insulae.



3 Trier. Römischer Stadtplan mit Eintragung der nachgewiesenen Straßen, Stand 2002.

Bei den Grabungen im Areal des Klinikums Mutterhaus der Borromäerinnen an der Feldstraße konnte der weitere Verlauf der Straße 7 nach Westen über den Schnittpunkt mit der Nord-Süd-Straße A dokumentiert werden¹⁶, wohingegen die Straße 6 nicht weiter westlich der Straßenflucht der Straße A vorhanden war¹⁷. Auf die Darstellung einer ‚Doppelstraße‘ hinter dem Tempel am Moselufer, wie sie sich im Plan 2005 findet, wurde verzichtet¹⁸.

Die Rekonstruktion des Straßensystems, und damit die Bezeichnung der Insulae im südlichen Stadtbereich, erweist sich insbesondere an den ‚Rändern‘ des Rasters als schwierig. Die Insulae weisen ab Höhe der Straße 12 teilweise stark abweichende Größen auf. Auch sind Straßenverläufe bekannt, die sich nicht in das schachbrettartige Straßenraster einfügen oder den bereits beobachteten Straßenfluchten folgen. So wurde von Schindler im Bereich der Insulae D14 und E14 die Straße 15 mit a und b differenziert. Beide Straßen weisen leicht voneinander abweichende Fluchten auf. Die Verlängerung der ‚normalen‘ Straßenflucht der Straße 15, in der Nähe des Schnittpunktes mit der Straße F, konnte 1966 beobachtet werden¹⁹. Laut Jahresbericht wurde die Straßentrasse 1973 auch an der östlichen Seite der Saarstraße beobachtet²⁰. 1998 wurde im Areal der Saarstraße 60/62 erneut eine Ost-West-Straße freigelegt²¹. Aus dem Vorbericht geht nicht hervor, ob es dieser Befund der Straße 15 oder 15a zugehörig ist²². In der Übersichtskarte wurde der Verlauf der Straße 15 zwischen den Straßen D und E gestrichelt eingetragen, zwischen E und F hingegen durchgängig, während im archäologischen Stadtplan 2002 beide hypothetische Trassenverläufe der Straße 15 und 15a zwischen den Straßen E und F gestrichelt eingezeichnet wurden [Abb. 4]. Eine Erklärung für den Fluchtversprung der beiden Straßen fehlt bislang, auch ist nicht ausgeschlossen, dass es sich um dieselbe Straße handeln könnte.

Der Verlauf der Straße 15b²³ ist nach Osten im Bereich der Insula E14 und zwischen den Insulae F14 und G14 belegt. Die Abb. 3 zeigt einen Ausschnitt des Planes von 2002 mit den rot hinterlegten Flächen der Straßenbefunde in dem entsprechenden Areal. Der Bereich um die Kreuzung der Straßen 15b und G wurde 1985 gegraben. Die Grabung ist unpubliziert²⁴.



4 Trier. Ausschnitt des römischen Straßenrasters im Süden der Stadt mit Eintragung der hypothetischen Verläufe der Straßen 15 und 15a.

● Lage der Grabung 1998. ● Aufschluss Schindler 175.

Die von Schindler mit C' bezeichnete Straße unterscheidet sich durch einen Fluchtversprung der Straße C ab Höhe der Straße 14. Bei den Grabungen im Jahr 2007 auf dem Areal des ehemaligen Herz-Jesu-Krankenhauses konnte die Kreuzung der Straßen C und 13 dokumentiert werden²⁵.

¹⁶ Faust 2003, 60. – Faust 2017, 10 Abb. 2.

¹⁷ Faust 2017, 12. – Hupe/Löhr 2010/11, 303-304. Es kann nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden, dass die Straße im frühen 1. Jh. angelegt war. Sollte dies der Fall gewesen sein, so wäre sie jedoch spätestens in flavischer Zeit aufgegeben worden. Freundlicher Hinweis von Frau Dr. Sabine Faust, vgl. Faust 2019, 56-57.

¹⁸ Es fanden sich keine eindeutigen Belege für die Existenz einer parallelen Straße zum Befund vom Mutterhaus. Bei der Altgrabung soll eine Kiesfläche beobachtet worden sein (freundlicher Hinweis von Frau Dr. Sabine Faust). Es muss einer Aufarbeitung der Grabung des Tempelareals vorbehalten bleiben, diesen Umstand näher zu beleuchten.

¹⁹ Schindler 1979, 198 Nr. 175.

²⁰ Cüppers 1973, 375. Zu der Grabung fanden sich keine Unterlagen, sodass die genaue Lage dieses Aufschlusses unklar ist. Schindler zitiert den Jahresbericht für den westlichen Aufschluss (Schindler 1979, 198 Nr. 175), erwähnt den östlichen Befund jedoch nicht. In Abb. 2 und 3 ist daher auf der Ostseite der Saarstraße die Verlängerung der Straße 15 nur angedeutet.

²¹ EV 1998,12. – Clemens/Löhr 2000, 433.

²² Zum Zeitpunkt der Manuskripterstellung waren die Unterlagen der Grabung nicht auffindbar, sodass die Lage nicht überprüft werden konnte.

²³ Schindler 1979, 205 Nr. 221. Der Befund ist auf keinem seiner Pläne eingetragen.

²⁴ EV 1985,43. – Übersicht der Befunde siehe RLM Trier, Plan A 1029; Plan A 1030.

²⁵ Hupe/Löhr 2010/11, 311-313.

Daraus ergeben sich die Insulae B13 und C13, die bisher nicht in den Straßenrastern vorkamen. Es ist bislang nicht klar, ob die Straße C weiter nach Süden in der gleichen Flucht verläuft, oder ob die Straße C' deren weitere Trasse darstellt. Daher wurde für die Benennung der Insulae in diesem Bereich die Bezeichnung C'14-C'16 gewählt.

Für die Darstellung der weiteren Straßenverläufe im Südteil der Stadt wurden die Eintragungen des Plans in der Denkschrift von 2005 verwendet.

Literatur

Archäologischer Stadtplan Trier 2002

L. Clemens/S. F. Pfahl, Archäologischer Stadtplan Trier. Schriftenreihe des Rheinischen Landesmuseums Trier 23 (Trier 2002).

Clemens 2005

L. Clemens, Die Archäologie des Mittelalters und der Frühen Neuzeit in Trier. In: Denkschrift 2005, 41-47.

Clemens/Löhr 2000

L. Clemens/H. Löhr, Jahresbericht für Denkmalpflege, Abteilung Archäologische Denkmalpflege, Amt Trier, für den Stadtbereich Trier 1998. Trierer Zeitschrift 63, 2000, 421-437.

Cüppers 1973

H. Cüppers, Jahresbericht des Staatlichen Amtes für Vor- und Frühgeschichte im Regierungsbezirk Trier und Kreis Birkenfeld für die Jahre 1968-1972. Stadtbereich Trier. Trierer Zeitschrift 36, 1973, 349-379.

Denkschrift 2005

Rettet das archäologische Erbe in Trier. Zweite Denkschrift der Archäologischen Trier-Kommission. Schriftenreihe des Rheinischen Landesmuseums Trier 31 (Trier 2005).

Faust 2003

S. Faust, Ausgrabung eines unbekannten römischen Großbaus am Moselufer in Trier. Archäologie in Rheinland-Pfalz 2003, 60-63.

Faust 2017

S. Faust, Ausgrabungen und Funde im römischen Quartier an der Feldstraße in Trier. Mit einem Beitrag von Heinz Cüppers. In: A. Kaufmann-Heinimann/M. Martin, Die Apostelkanne und das Tafelsilber im Hortfund von 1628. Trierer Silberschätze des 5. Jahrhunderts. Trierer Zeitschrift, Beiheft 35 (Trier 2017) 9-14.

Faust 2019

Ausgrabungen an der Feldstraße in Trier. Zur Fundstelle der Legionsziegelstempel. Funde und Ausgrabungen im Bezirk Trier 51, 2019, 54-56.

Goethert 2003

K.-P. Goethert, Untersuchungen zum Gründungsschema des Stadtplans der Colonia Augusta Treverorum. Archäologisches Korrespondenzblatt 33, 2003, 239-258.

Hupe 2016/17

J. Hupe, Jahresbericht der Archäologischen Denkmalpflege für den Stadtbereich Trier 2014-2015. Trierer Zeitschrift 79/80, 2016/17, 285-347.

Hupe/Kremer 2015

J. Hupe/B. Kremer, Zum Westabschluss der Trierer Kaiserthermen. Funde und Ausgrabungen im Bezirk Trier 47, 2015, 57-79.

Hupe/Löhr 2010/11

J. Hupe/H. Löhr, Jahresbericht des Landesamtes für Denkmalpflege, Abteilung Archäologische Denkmalpflege, Amt Trier, für den Stadtbereich Trier 2004-2007. Trierer Zeitschrift 73/74, 2010/11, 281-355.

Löhr 1998

H. Löhr, Drei Landschaftsbilder zur Natur- und Kulturge schichte der Trierer Talweite. Funde und Ausgrabungen im Bezirk Trier 30, 1998, 7-28.

Reusch 2012

W. Reusch, Die Ausgrabungen im Bereich der Trierer Kaiserthermen 1960-1966. In: W. Reusch/M. Lutz/H.-P. Kuhnen, Die Ausgrabungen im Westteil des Trierer Kaiserthermen 1960-1966. Archäologie aus Rheinland-Pfalz 1 (Rahden 2012) 1-210.

Schindler 1979

R. Schindler, Das Straßennetz des römischen Trier. In: Fest schrift 100 Jahre Rheinisches Landesmuseum Trier. Trierer Grabungen und Forschungen 14 (Mainz 1979) 121-209.

Weber 2011

W. Weber, Trier. Domkreuzgang und Kapitelsbauten. In: Kirchliche Denkmalpflege im Bistum Trier, Jahresbericht 2010. Archiv für mittelrheinische Kirchengeschichte 63, 2011, 479-483.

Abbildungsnachweis

Abb. 1 nach: Schindler 1979, 140 Abb. 6.

Abb. 2 Kartengrundlage: Digitale Stadtgrundkarte © Stadt Trier, © GeoBasis-DE/LVermGeoRP, 2019/2020/Eintragungen: Verfasser.

Abb. 3 nach: Archäologischer Stadtplan Trier 2002.

Abb. 4 Ausschnitt aus: Archäologischer Stadtplan Trier 2002/ Eintragungen: Verfasser.

Anschrift des Verfassers

Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz

Rheinisches Landesmuseum Trier

Weimarer Allee 1

54290 Trier