

Von den ältesten Straßen der Pfalz

Aus der geographischen Lage der Pfalz mit ihrem Anteil an der oberrheinischen Tiefebene und ihrem westlich davon gelegenen Hinterland ergeben sich zwei Hauptrichtungen der ältesten Verkehrswege. Die eine Linie folgte dem Rheinstrom und verband die Pfalz mit dem Süden und Norden. Die zweite Hauptlinie verlief in westöstlicher Richtung. In vorrömischer Zeit waren es aber noch keine Kunststraßen, sondern nur Verkehrswege, deren Nachweis im Gelände kaum mehr möglich ist. Die wichtigsten dieser Verkehrswege mögen von den Römern übernommen und in römischer Technik ausgebaut worden sein. Da diese Technik in späterer Zeit nicht mehr angewendet wurde, haben wir die Möglichkeit, die Römerstraßen festzustellen, und können zum Teil auch die Frage untersuchen, wieweit diese Straßen ältere Verkehrswege übernommen haben. Allerdings sind auch in der Zeit der Römerherrschaft durchaus nicht alle Verbindungen als Kunststraßen ausgebaut worden, sondern sicherlich nur ein kleiner Teil derselben. Es werden dies vor allem die Verbindungen gewesen sein, denen eine militärische Bedeutung zukam. Der Ausgangspunkt der wichtigsten Straßen wird daher die Hauptstadt Obergermaniens, Mainz, sein. Eine Straße führte nach Süden durch die Pfalz dem Rhein entlang und über die Alpen nach Italien. Weitere Straßen führten nach dem Innern Galliens, von denen eine Straße nach Metz die Pfalz durchschnitten haben dürfte.

Die wichtigste Römerstraße in der Pfalz ist die Rheinstraße. Ihr Verlauf ist in der Hauptsache bekannt, auf große Strecken ist sie als künstlich ausgeschütteter Damm heute noch erhalten, in ihrem weiteren Verlauf mehrfach durch Grabung festgestellt. Sie kommt von Lauterburg und führt über Rheinzabern, Germersheim, Speyer und Frankenthal nach Worms. Zwischen Berg und Rheinzabern ist der römische Straßendamm fast ununterbrochen erhalten. Er besitzt an der Basis eine Breite von durchschnittlich 6 m, während die Fahrbahn 3–3½ m breit ist. Der Damm besteht aus einer Aufschüttung von Kies und Sand. An mehreren Stellen kann man seitlich von der Römerstraße kleinere Gruben beobachten, denen Material zur Ausbesserung der Römerstraße entnommen wurde. Ausgedehnte Kiesgruben liegen in dem Walde westlich von Pforz, wo vermutlich das Material zur Herstellung der Römerstraße gewonnen wurde. Soweit die Straße erhalten ist, führt sie auf dem Hochufer. Obwohl hier das Gelände vollständig eben ist und die Straße leicht geradlinig hätte durchgeführt werden können, macht sie doch größere und kleinere Biegungen, die durch die Natur nicht bedingt sind. Die kleinen aber verhältnismäßig tief eingeschnittenen Bäche im Bienwald wurden teils durch Furten, teils mit Brücken überquert. In welcher Zeit die Straße in römischer Technik ausgebaut wurde, entzieht sich noch unserer Kenntnis. Vielleicht fällt sie in die Zeit der Kaiser Claudius, in dessen Regierungszeit nicht nur der Grenzschutz am Rhein, sondern auch das Wirtschaftsleben neu organisiert wurde. Um diese Zeit wurden an der Römerstraße die bedeutenden Militärziegeleien von Rheinzabern eingerichtet. An den wichtigsten Straßen standen annähernd 2 m hohe Steinsäulen, auf denen die Entfernung von der Hauptstadt des Gaues angegeben war, und zwar im 1. und 2. Jahrhundert in

römischen Meilen, im 3. und 4. Jahrhundert in gallischen Leugen. Von der dem Rhein entlang führenden Römerstraße sind auf pfälzischem Boden nur Leugensteine bekannt geworden. Schon lange bekannt ist ein Leugenstein, der südwestlich von Jockrim, 13 Leugen südlich von Speyer, unmittelbar an der Römerstraße stand. Neuerdings wurden 16 Leugen südlich von Speyer 6 Leugensteine (5 mit Inschrift und 1 ohne Inschrift) gefunden. 15 Leugen südlich von Speyer liegt noch der Sockel eines Leugensteines, während Bruchstücke eines zweiten Leugensteines an dem gleichen Platze mit Hilfe der Sonde festgestellt werden konnten. Die Untersuchung des Abstandes zwischen diesen 3 Steinen hat ergeben, daß die Leuge eine Länge von 2 300 m hatte, während man bisher die Länge mit 2 200 – 2 250 m angenommen hatte. Die Luftlinie zwischen dem Standort des 16. Leugensteines und Speyer beträgt 36 km. Bei Annahme einer Länge der Leuge mit 2 200 m würde die Entfernung nur 35,2 km, bei 2 250 m genau 36 km betragen. Bei den zahlreichen Kurven, welche die Straße macht, muß aber die Straße länger sein als die Luftlinie. Immerhin ist sie erheblich kürzer als die heutige Verbindung zwischen den beiden Punkten. Aus den Fundamenten des spätrömischen Kastells Altrip stammen Teile von 7 Leugensteinen, von denen ein Stück verloren gegangen ist. Nur auf dreien ist die Maßangabe erhalten. Einer stand 2 Leugen, zwei 5 Leugen von Speyer entfernt. Die Steine aus Altrip sind errichtet unter den Kaisern Septimius Severus (193 – 211), Alexander Severus (222 – 235), Trajanus Decius (249 – 251), Gallienus (253 – 268), Postumus (258 – 267), Carus (282 – 283) und Diocletian (284 – 305). Der schon länger bekannte Stein aus dem Dienwald ist errichtet unter Licinius jun. (317 – 324). Die neugefundenen Steine sind errichtet unter Trajanus Decius, Postumus, Carus, Licinius (318 – 318) und Licinus jun. Die Leugensteine bestehen aus Sandstein. Das Material derselben stammt zum großen Teil aus dem römischen Steinbruch „Kriemhildensstuhl“ bei Bad Dürkheim. Die Leugensteine aus Altrip standen wohl nördlich von Speyer, der eine Stein westlich der Stelle, wo die Straße von Otterstadt in die Straße Speyer-Waldsee einmündet, die beiden andern innerhalb des Dorfes Limburger Hof. Die Entfernung von Speyer bis Worms betrug 16, die von Speyer bis Lauterburg 19 Leugen.

Wenn auch die Römerstraße nördlich von Rheinzabern nicht mehr als Straßendamm erhalten ist, so ist ihr Verlauf doch in der Hauptsache bekannt. Ihr Rieskörper läßt sich bis in die Gegend von Hördt verfolgen. Am wenigsten bekannt ist ihr Verlauf zwischen dieser Stelle und Lingenfeld. Durch einen Rheineinbruch bei Lingenfeld (roter Hamm) scheint die Straße in nachrömischer Zeit unterbrochen worden zu sein. Nördlich davon dürfte sie in der Hauptsache mit der Staatsstraße über Heiligenstein und Berghausen nach Speyer zusammenfallen. Nördlich von Speyer verläßt sie schon bald die heutige erst unter Mansfeld erbaute Staatsstraße und verläuft, wie Lehrer Wiehr nachgewiesen hat, weiter östlich. Von der Rehhütte bis gegen den Bahnhof Mutterstadt fällt sie im Wesentlichen wieder mit der Staatsstraße zusammen. Vom Bahnhof Mutterstadt bis in die Gegend von Frankenthal ist sie zum großen Teil noch unter der Bezeichnung „Alte Straße“ als Feldweg erhalten. Südwestlich von Oggersheim durchschneidet sie den Hüttengraben, eine umfangreiche Erdbefestigung aus vorrömischer Zeit. Von Frankenthal bis Worms fällt die Römerstraße in der Hauptsache wieder mit der heutigen Staatsstraße zusammen.

Die Rheinstraße ist die einzige Römerstraße in der Pfalz, die nicht nur auf große Strecken als Damm im Gelände erhalten sondern bereits in der antiken Literatur erwähnt ist. Als man seit Anfang des 19. Jahrhunderts begann, sich eingehender mit der Heimataforschung zu befassen, beschäftigte man sich auch mit den Römerstraßen. Obwohl aber damals die Rheinstraße bereits bekannt war, ging man bei diesen For-

schungen von ganz falschen Voraussetzungen aus. Man glaubte, die Römerstraßen müßten schnurgerade verlaufen, sehr breit und gepflastert sein, lauter Voraussetzungen, die für die Rheinstraße nicht zutreffen. Man taufte die auf diese Weise gefundenen Wege „Römerstraßen“, die Namen wurden vom Volke übernommen, wurden vielfach auch in die Karten aufgenommen und gelten heute nicht selten als Beweis für den römischen Ursprung. Bezeichnend ist, daß der Namen Römerstraße vor dem 19. Jahrhundert in Urkunden nur einmal auf einer Karte von Leimersheim (1739) erscheint.

In den letzten Jahren konnten an verschiedenen Stellen römische Straßendämme festgestellt werden. Der Verfasser selbst fand solche auf dem Pechsteinkopf zwischen Deidesheim und Forst, am Ebersberg bei Bad Dürkheim, am Kaisergärtchen zwischen Bad Dürkheim und Lambrecht, am Südfuß des Drachensfels (Siebenwege), auf der Frankenstein Steig, am Südfuß des Hohen Bühl, zwischen Hohen Bühl und Forsthaus Schorlenberg bei Alfenborn, zwischen Otterberg und Schneckenhausen und südlich von Kaiserslautern an der Straße nach Trippstadt. Weitere Teilstrecken wurden festgestellt durch Dr. Häberle zwischen Elmstein und Walbleiningen, von Forstmeister Haupt am Heiligenberg bei Hochspeyer und von Dr. Bernhart zwischen Steinbach und Fälfenstein am Donnersberg. Es handelt sich hier nicht um durchgehend als Dämme ausgebaute Straßen, wir finden vielmehr immer nur kurze Strecken in dieser für die römische Zeit charakteristischen Technik ausgeführt. Fast immer ist die Lage dieser Teilstrecken gleich. Auf einen Bergsattel führt ein Hohlweg, auf dem Sattel selbst ist die Straße als Damm ausgebaut, um dann wieder als Hohlweg weiter aufwärts zu führen.

Für die Erforschung der Römerstraßen haben wir noch ein weiteres Hilfsmittel. Es sind dies die zu ihrem Schutze errichteten Anlagen: Kastelle, burgi, Beneficiariestationen und Bergbefestigungen. Am Rhein sind die Kastelle Rheingönheim – Altrip und Speyer nachgewiesen. Weitere sind anzunehmen bei Germersheim und vielleicht bei Pforz. Sie dürften dem Schutze von Rheinübergängen gedient und somit in Verbindung mit West-Ost-Straßen gestanden haben. Hier zu berücksichtigen sind noch zwei nahe der pfälzischen Grenze gelegene Kastelle von Alzey und Saarbrücken. Zu Eisenberg ist ein spätrömischer burgus festgestellt. Ähnliche Befestigungen sind wohl auf der Limburg und auf der Hohsburg bei Ruppertsberg anzunehmen. Beneficiariereinschriften sind bekannt geworden von Germersheim, Rheingönheim und Erpolzheim. An spätrömischen Bergbefestigungen besitzt die Pfalz den Drachensfels bei Bad Dürkheim, die Heidelburg bei Waldsischbach und die Heidenburg bei Kreimbach, während das Alter der heute fast verschwundenen Heidenburg bei Oberstaufenbach noch nicht sicher erwiesen ist. Hier zu erwähnen wäre noch der Botivstein eines Waffenwartes aus der Truppe der Virginiensier vom Rossberg bei Becherbach-Gangloff.

Zu berücksichtigen ist ferner das Vorkommen gestempelter Ziegel außerhalb der Kastelle und Truppenziegeleien. Von Niederlustadt stammt ein Stempel der Menapier. Weitere Ziegelstempel sollen gefunden sein auf der Hohsburg bei Ruppertsberg, auf dem Rossberg, bei Hohenöllen und bei Simsbach. Von Simsbach wird berichtet, daß hier ein Stempel der 8. Legion gefunden sei. Ein Stempel von Medelsheim (N. Val. Sabe) stammt wohl aus einer Privatziegelei. Endlich verdienen in diesem Zusammenhang noch einige Münzfunde Beachtung, die wohl mit den Allemanneneinfällen um die Mitte des 3. Jahrhunderts (Stauf bei Eisenberg, Katzenbach auf der Nordseite des Landstuhl Bruches, Schwarzenacker bei Zweibrücken) und des 4. Jahrhunderts (Imbsbach am Donnersberg, Schwarzenacker) in Verbindung zu bringen sind.

Unter Berücksichtigung obiger Feststellungen ist es uns nunmehr möglich, einige weitere Römerstraßen zu erkennen. Eine Straße führte wohl von Worms über Grünstadt, Eisenberg (wo der aus Eisenschlacken gebildete Straßenkörper festgestellt ist und ein burgus liegt), Ramsen? (Münzfund von Stauf), Hoher Bühl (Straßendamm), Enkenbach (großes römisches Gräberfeld), Dauborner Hof (röm. Gräberfeld), Kaiserslautern, Landstuhl (großes römisches Gräberfeld) nach Homburg. Hier dürfte sich die Straße geteilt haben. Die eine Linie dürfte nach Saarbrücken (Kastell) und Metz, die andere über Schwarzenacker durch das Bliestal geführt haben. Eine weitere westöstliche Straße kam vielleicht aus der Gegend von Frankenthal und führte nach Bad Dürkheim (Beneficiarierstein von Erpolzheim). Auf ihr dürften die Steine vom Steinbruch Kriemhildensstuhl zum Rhein transportiert worden sein. Von Bad Dürkheim führte sie über den Ebersberg (Straßendamm), Forsthaus Rehrbüchmannichs (röm. Steinsarg), Kaisergärtchen (Straßendamm), Siebenwege am Drachensfels (Straßendamm), über das Speyerbachtal zum Dämmchen zwischen Elmstein und Waldleiningen (Straßendamm), Johanniskreuz in das Schwarzbachtal (Heidelsburg bei Waldfischbach) und in das Bliestal. Hier vereinigte sie sich mit der zuvor beschriebenen Straße. Eine dritte westöstliche Straße kam wohl von Altrip und führte über Schifferstadt, wo der Straßenkörper durch Bass jun. durch Grabung festgestellt wurde, Ruppertsberg (burgus Hohburg?), Pechsteinkopf (Straßendamm), Siebenwege am Drachensfels (Straßendamm), Frankensteiner Steig (Straßendamm) und Platte beim Hohen Bühl (Straßendamm) und dürfte sich in der Gegend von Alsenborn mit der von Worms kommenden Straße vereinigt haben. Zwischen diesen Straßen dürften nord-südliche Querverbindungen bestanden haben. Hierzu gehörte wohl der bei Hochspeyer gefundene Straßendamm (Verbindung zwischen Enkenbach und Johanniskreuz). Zu einer weiteren Nord-Süd-Straße dürften die nördlich von Otterberg und südlich von Kaiserslautern aufgefundenen Straßendämme gehört haben. Die Fortsetzung nach Süden dürfte zur Heidelsburg bei Waldfischbach, nach Norden zur Heidenburg bei Kreimbach geführt haben.

Die neuen Feststellungen haben die Kenntnis des ältesten Straßennetzes der Pfalz in erfreulicher Weise bereichert. Trotzdem dürfen wir uns nicht verhehlen, daß diese Kenntnis noch außerordentlich lückenhaft ist. Selbst wichtige Straßen konnten bis heute noch nicht im Gelände festgestellt werden. So dürfen wir wohl annehmen, daß parallel zur Rheinstraße eine zweite Nord-Süd-Straße am Fuße des Haardtgebirges führte. Nur in der Straße nach Alselheim zu Grünstadt wurde bisher ein Stück Straßenkörper beobachtet. An Kreuzungen westöstlicher Straßen mit ihr dürfte der bei Ruppertsberg vermutete burgus und die Beneficiarierstation von Erpolzheim gelegen haben. Eine weitere wichtige Straße von Mainz nach Metz wird durch die Pfalz geführt haben. In der Hauptführung dürfte sie der napoleonischen Kaiserstraße entsprechen haben. An ihr lagen die Kastelle Alzey und Saarbrücken. In Verbindung mit ihr dürften auch die Münzfunde von Imzbach und Katzenbach gestanden haben. Vermutlich führte sie von Alzey am Südfuß des Donnersberges vorüber auf der Nordseite des Landstuhler Bruches nach Homburg, wo sie sich mit der von Worms kommenden Straße vereinigt haben dürfte. Weitere westöstlich durch das Haardtgebirge führende Straßen haben wir jedenfalls auch für das Gebiet zwischen Neustadt und Weissenburg anzunehmen, doch haben wir von ihnen noch gar keine Kenntnis. Auch die an römischen Funden so reiche Nordwestpfalz muß ein dichtes römisches Straßennetz besessen haben, von dem uns noch jede genauere Kenntnis fehlt.

Die Erforschung des römischen Straßennetzes bildet die wertvollste Grundlage auch für die Erkennung der älteren, vorrömischen Verbindungen, da es sich jedenfalls vielfach um einen Ausbau älterer Wege in römischer Technik handelt. Wir

haben bereits oben darauf hingewiesen, daß dies wohl für die Rheinstraße anzunehmen ist. Das gleiche gilt aber wohl auch für die durch das Haardtgebirge führenden Straßen. Dafür spricht, daß zwei an ihnen gelegene Bergbefestigungen, der Drachensfels bei Bad Dürkheim und die Heidelöcher bei Waldfischbach, nicht nur römische Funde sondern auch solche aus vorrömischer Zeit ergeben haben. Auch von der Heidenburg bei Kreimbach stammt eine größere Anzahl vorrömischer Funde, doch kennen wir noch nicht mit Sicherheit die mit ihr in Verbindung stehenden Römerstraßen.

Noch ganz unerforscht sind die Beziehungen der Römerstraßen zu dem späteren Straßennetz. Sie scheinen ganz uneinheitlich zu sein, teilweise wurden sie wohl noch lange weiter benutzt, teilweise jedoch schon frühzeitig aufgegeben und durch andere Linienführung ersetzt. So wird die Rheinstraße heute noch als Feldweg oder auch als Staatsstraße auf große Strecken benutzt. Die im Haardtgebirge festgestellten Straßen scheinen hingegen schon verhältnismäßig frühzeitig aufgegeben worden zu sein. Die Heidenlöcher bei Deidesheim, eine dem frühen Mittelalter (wohl karolingischer Zeit) angehörige Bergbefestigung scheint in Beziehung zu der auf dem Pechsteinkopf festgestellten Straße zu stehen. Doch dürften diese Straßen nicht sehr viel später, vielleicht im 10. oder 11. Jahrhundert aufgegeben und in die Täler des Speyerbaches und der Isenach verlegt worden sein.

Jedenfalls ergibt sich aus obigen Ausführungen, daß auf dem Gebiet der Erforschung der ältesten Straßen noch sehr viel zu tun ist. An dieser Arbeit können sich die weitesten Kreise beteiligen. Wer sich aber mit der Erforschung des römischen Straßennetzes beschäftigen will, muß sich vor allem der Mühe unterziehen, gesicherte Römerstraßen im Gelände kennen zu lernen. Nicht weniger wichtig ist aber auch die Erforschung des noch kaum besser bekannten mittelalterlichen Straßennetzes und der Gründe, die zur Beibehaltung der älteren Straßen oder zu deren Aufgabe und zur Anlage neuer Straßen geführt haben.
