Ingeborg Gaisbauer /
Martin Mosser (Bearb.)

# Straßen und Plätze.
# Ein archäologisch-historischer Streifzug

# Monografien der Stadtarchäologie Wien
# Band 7

I. Gaisbauer/M. Mosser (Bearb.), Straßen und Plätze. MSW 7 (Wien 2013). – Urheberrechtlich geschützt, Vervielfältigung und Weitergabe an Dritte nicht gestattet. © Museen der Stadt Wien – Stadtarchäologie

Ingeborg Gaisbauer/Martin Mosser (Bearb.)

# Straßen und Plätze.
# Ein archäologisch-historischer Streifzug

Wien 2013

I. Gaisbauer/M. Mosser (Bearb.), Straßen und Plätze. MSW 7 (Wien 2013). – Urheberrechtlich geschützt, Vervielfältigung und Weitergabe an Dritte nicht gestattet. © Museen der Stadt Wien – Stadtarchäologie

**Bibliografische Information Der Deutschen Bibliothek**
Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie;
detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über http://dnb.ddb.de abrufbar.

**Bibliographic information published by Die Deutsche Bibliothek**
Die Deutsche Bibliothek lists this publication in the Deutsche Nationalbibliografie;
detailed bibliographic data is available in the Internet at http://dnb.ddb.de.

**Impressum**
Herausgeber: Stadtarchäologie Wien. Leitung: Karin Fischer Ausserer
Umschlag: Fotos: Wien, Knoten Inzersdorf: Stadt Wien, MA 41 – Stadtvermessung; Wien, Freyung, mittelalterliches Pflaster: Christine Ranseder
Umschlaggestaltung: Martin Mosser, Christine Ranseder
Redaktion: Ursula Eisenmenger-Klug, Ute Stipanits
Gestaltung: Christine Ranseder
Satz: Roman Jacobek
Druck: Robitschek & Co. Ges.m.b.H., 1050 Wien
Auslieferung/Vertrieb: Phoibos Verlag
Anzengrubergasse 16/9, A-1050 Wien, Austria
Tel.: (+43) 1/544 03 191; Fax: (+43) 1/544 03 199
http://www.phoibos.at
office@phoibos.at
Kurzzitat: MSW 7
© Museen der Stadt Wien – Stadtarchäologie
Druckausgabe: ISBN 978-3-85161-103-8
E-Book (PDF): ISBN 978-3-85161-104-5; DOI http://dx.doi.org/10.7337/3851611045
Wien 2013

I. Gaisbauer/M. Mosser (Bearb.), Straßen und Plätze. MSW 7 (Wien 2013). – Urheberrechtlich geschützt, Vervielfältigung und Weitergabe an Dritte nicht gestattet. © Museen der Stadt Wien – Stadtarchäologie

# Inhaltsverzeichnis

Vorwort 7

*Alfred Schäfer,* Straßenerschließung in der südlichen Vorstadt der Colonia Claudia Ara Agrippinensium – Köln 9

*Thomas Frank,* Dendrochronologie der römerzeitlichen Holzfunde vom Waidmarkt in Köln 23

*Georg Breitner/Maja Bettina Bremen,* Das römische Straßennetz in Trier: Perspektiven neuer Forschungen 33

*Matthias Flück,* „… wohl aber passierte hier manches Kriegerhäuflein die Heerstrassen und die Fähren …“. Straßen und Plätze in und um das römische Legionslager Vindonissa (Windisch, Schweiz) 43

*Julia Kopf/Karl Oberhofer,* Alte und neue Forschungsergebnisse zur Hauptstraße der römerzeitlichen Siedlung Brigantium/Bregenz 65

*Ronald Risy,* Straßen und Plätze in und um Aelium Cetium – St. Pölten, Niederösterreich 89

*Michaela Kronberger/Martin Mosser,* Die Straßen von Vindobona 107

*Christian Gugl,* Straßen und Platzanlagen in römischen Lagervorstädten, aus Carnuntiner Sicht betrachtet 157

*Sergiy Taranenko,* Streets and Roads in Kyiv from the 10th to the 13th Century: Procedure of Identification 181

*Martin Mosser/Ingeborg Gaisbauer/Sigrid Czeika/Sabine Jäger-Wersonig,* „… es ist ser ibler weg gewest …“. Alte Wegeverbindungen südlich von Wien 201

Anhang 247
- Abkürzungsverzeichnis 247
- AutorInnen 249

I. Gaisbauer/M. Mosser (Bearb.), Straßen und Plätze. MSW 7 (Wien 2013). – Urheberrechtlich geschützt, Vervielfältigung und Weitergabe an Dritte nicht gestattet. © Museen der Stadt Wien – Stadtarchäologie

# Das römische Straßennetz in Trier: Perspektiven neuer Forschungen

Georg Breitner/Maja Bettina Bremen

## Einführung

*Augusta Treverorum,* die zivile römische Gründung an der Mosel, aus der das heutige Trier hervorgegangen ist, bildete in der Kaiserzeit den Hauptort der Stammesgemeinde der Treverer. Als Residenz mehrerer Kaiser in der Spätantike, darunter Konstantin I., erlangte die Stadt im 3. Jahrhundert eine besondere Bedeutung im römischen Reich.

Der Grundriss der augusteischen Gründung wird durch eine gitterförmige Anordnung der Straßen charakterisiert, deren beiden Hauptachsen sich im Zentrum der Stadt, dem *forum,* kreuzten und die die Ausrichtung der Bebauung von ihrer Errichtung bis in die Spätantike vorgaben. Dieses so genannte Gründungsraster, ein hypothetisches Schema der ersten Besiedlungsphase, erstreckte sich in seiner Nord-Süd-Ausdehnung über 8 × 360 römische Fuß und in seiner Ost-West-Ausdehnung über 6 × 360 Fuß.

Durch 36 Fuß breite Straßen und 360 Fuß im Quadrat messende *insulae* wurde das Areal weiter untergliedert.[1] Dabei fügt sich das vermutete Gründungsschema in den Verlauf der älteren Fernstraße aus Mainz ein, die unter dem Nordtor, der späteren Porta Nigra, ins Innere der Stadt und weiter nach Metz führte sowie in ostwestlicher Richtung dem Verlauf der Fernstraße Köln–Straßburg folgte.[2] Letztere verlief über die Römerbrücke, deren erster Bau aufgrund dendrochronologischer Untersuchungen[3] in die Jahre 18/17 v. Chr. datiert. Somit liefert dieses an das städtische Infrastrukturnetz angebundene Verkehrsbauwerk das früheste absolute Datum für die Anlage der Siedlung. Obwohl der Zeitpunkt der Stadtgründung und ihre frühe Anlage bereits mehrfach Gegenstand von Untersuchungen waren,[4] blieb eine umfassende und systematische Analyse der gesamten römischen Straßenbefunde, als fundamentales chronologisches Element der ersten Anlage, bislang aus. Die Einwohnerzahl der *Augusta Treverorum* wird in den Jahrhunderten nach ihrer Gründung auf etwa zehntausend Menschen angewachsen sein, was zu einer entsprechenden Vergrößerung der infrastrukturell erschlossenen Siedlungsfläche geführt haben dürfte.

Eine besondere Bedeutung wurde der Stadt jedoch erst in der Spätantike, im 3. und 4. Jahrhundert zuteil: Durch die diokletianischen Reformen zum Sitz des *praefectus praetorio galliarum* erhoben, nutzten mehrere nachfolgende Herrscher, darunter Constantius Chlorus im Jahr 293 und sein Sohn Konstantin I. zwischen 306 und 324, die Stadt als eine ihrer westlichen Kaiserresidenzen. Dieser Bedeutungswandel ging mit dem Ausbau insbesondere der öffentlichen Bauten einher, die neben den bekannten und bis heute sichtbaren Monumentalbauten wie Kaiserthermen, Palastaula und der Anlage des großen Doppelspeichers *(horrea)* auch eine massive Erweiterung des innerstädtischen Straßensystems mit sich brachte. Die neuen öffentlichen Gebäude wurden zum Teil über eigens dafür aufgegebenen Straßenzügen und Wohnhäusern errichtet, was den Bedarf und die Schaffung neuer Zugänglichkeiten durch Straßen- und Wegeführungen zu bestehenden öffentlichen Plätzen und privaten Bauten nach sich zog. Diverse archäologische Befunde, beispielsweise die der kaiserzeitlichen Peristylhäuser[5] und deren Umfeld unter der monumentalen Anlage der späteren Kaiserthermen und der Ausgrabung der Wohnhäuser und Straßenkreuzung unter der späteren konstantinischen Palastaula[6], ermöglichen

---

1 K.-P. Goethert, Untersuchungen zum Gründungschema des Stadtplanes der Colonia Augusta Treverorum. Die Geburt der Stadt an der Mosel. Arch. Korrbl. 33, 2, 2003, 244.

2 Goethert (Anm. 1) 248.

3 E. Hollstein, Mitteleuropäische Eichenchronologie. Trierer dendrochronologische Forschungen zur Archäologie und Kunstgeschichte. Trierer Grabungen u. Forsch. 11 (Mainz 1980) 135.

4 Zuletzt J. Morscheiser-Niebergall, Die Anfänge Triers im Kontext augusteischer Urbanisierungspolitik nördlich der Alpen (Wiesbaden 2009).

5 H.-P. Kuhnen, Wilhelm Reusch und die Ausgrabungen im Westteil der Trierer Kaiserthermen. Pionierarbeit der archäologischen Stadtkernforschung. Kurtrier. Jahrb. 48, 2008, 345–366.

6 L. Dahm, Die Mosaiken der vorkonstantinischen Palastanlage westlich der Basilika in Trier. Trierer Zeitschr. 51, 1988, 427–461.

I. Gaisbauer/M. Mosser (Bearb.), Straßen und Plätze. MSW 7 (Wien 2013). – Urheberrechtlich geschützt, Vervielfältigung und Weitergabe an Dritte nicht gestattet. © Museen der Stadt Wien – Stadtarchäologie

es, die Straßenabschnitte der frühen Phasen sowie die Neugestaltung des Areals nachzuvollziehen. Ausschnitthaft zeigen diese Beispiele den direkten Effekt einer Wechselwirkung von baulicher Neustrukturierung des öffentlichen Raumes auf die räumliche Organisation der Bevölkerung.
Nachdem Konstantins Sohn, Konstantin II., von 328 bis 340 in Trier residiert hatte, war *Treviris* erst von 367 bis 388 wieder Residenz der römischen Kaiser Valentinian I., Gratian und Magnus Maximus. Die letzte Blütezeit war unter Valentinian II., der hier um 390 noch einmal residierte und seinem Regierungssitz durch einen letzten monumentalen Ausbau der Stadt und ihrer Infrastruktur gebührenden Ausdruck verlieh. Auch wenn ein deutlicher Bevölkerungszuwachs durch die Strahlkraft des spätantiken Kaiserhofes anzunehmen ist, sind genaue Einwohnerzahlen der Residenzstadt wegen mangelnder Kenntnis des Gesamtumfangs der baulichen Erschließung, der Infrastruktur (Wasserzu- und -ableitungen) und der Wegeführungen (befestigte und unbefestigte Wege) sowie der Ausdehnung des bebauten Areals innerhalb der Stadtmauern bislang nicht zu ermitteln. Trotz dieser wesentlichen städtebaulichen Umgestaltungen innerhalb der ersten vier Jahrhunderte, die mit einer sukzessiven Erschließung weiterer Areale innerhalb der Befestigungsmauer einhergingen, veränderte sich die grundsätzliche Ausrichtung der städtischen Bebauung entlang der Hauptachsen des Straßensystems bis in fränkische Zeit nicht. Erst durch den Zusammenbruch der römischen Herrschaft und die damit einhergehenden wechselnden Machtverhältnisse ab dem 5. Jahrhundert wandelte sich das Siedlungsbild grundlegend.[7] Die städtischen Infrastrukturnetze wie z. B. die Hauptwasserzufuhr (so genannte Ruwerwasserleitung) konnten nicht mehr instandgehalten werden und damit wurden auch die Thermenanlagen aufgegeben. Teile des Stadtgrabens wurden ebenfalls verfüllt, wohl weil sie aufgrund ihrer Ausdehnung nicht mehr zu verteidigen waren. Der Bevölkerungsrückgang und die Aufgabe weiter Teile des Stadtgebietes hatten direkte Auswirkungen auf das Straßennetz, dessen Entwässerungsanlagen nicht mehr gewartet und dessen Oberbau sukzessive geplündert wurden.
Die hier nur summarisch skizzierte Abfolge zeigt, wie sich detaillierte Ergebnisse durch eine Analyse der städtischen Infrastruktur verdichten lassen.

## Forschungsstand

Bereits im späten 19. Jahrhundert wurden mit den ersten archäologischen Untersuchungen im Stadtgebiet die Grundlagen für die Rekonstruktion des römischen Straßennetzes von Trier gelegt.
Im Zuge der Einrichtung des städtischen Abwassersystems konnten bis in das frühe 20. Jahrhundert nahezu im gesamten Stadtgebiet Hinweise auf römische Straßen, Kanäle und andere infrastrukturelle Merkmale dokumentiert werden. Doch bereits lange vor den Kanalisationsmaßnahmen befasste sich F. Hettner als erster Direktor des neu gegründeten Provinzialmuseums (heute Rheinisches Landesmuseum Trier) mit der Anlage des römischen Straßensystems in Trier.[8] Grundlage seiner Ausführungen waren verschiedene Beobachtungen, die G. Schneemann teilweise bereits vor, aber vor allem anlässlich der Verlegung der Rohre für die städtische Gasbeleuchtung 1845 notiert hatte.[9] Im Jahre 1903 legte Hettners Mitarbeiter und Museumsassistent A. Ebertz auf Basis aller im Zusammenhang mit römischen Straßen stehenden Befunde schließlich eine erste Rekonstruktion des römischen Straßennetzes vor. Hieraus ergab sich ein regelmäßiges Straßennetz, in dem die derzeit bekannten römischen Denkmäler eingebettet waren (Abb. 1). Waren seine Beobachtungen zumeist nur punktuell, erweiterten baubedingte archäologische Voruntersuchungen zu angrenzender römischer Bebauung in den folgenden Jahrzehnten die Möglichkeiten, Zusammenhänge und zeitliche Abfolgen von Einzelbefunden zu kontextualisieren. Eine detaillierte Kartierung aller archäologischen Dokumentationen erfolgte von nun an fortlaufend bis in die 1950er Jahre.[10] Referenz hierfür waren die jeweiligen Katasterpläne der Stadt Trier. Spätere Beobachtungen der 1960er und 70er Jahre sind zumeist nur skizzenhaft erfasst, ohne in einem Gesamtplan inhaltlich verknüpft worden zu sein.

---

7 L. Clemens, Trier um 1120. Prolegomena zum Versuch einer Stadtrekonstruktion. Funde u. Ausgrabungen Bezirk Trier 30, 1998, 92; 104–107 Abb. 4.
8 F. Hettner, Das römische Trier. Monatsschr. Gesch. Westdeutschland 6, 1880, 344–349 Anm. 2.
9 G. Schneemann, Das römische Trier und die Umgegend nach den Ergebnissen der bisherigen Funde (Trier 1852) 1–4.
10 Ortsaktenarchiv des Rheinischen Landesmuseums Trier. Die Beobachtungen wurden darüber hinaus in zeitgenössischen Katasterkarten verzeichnet und bereits im Rahmen des PGIS Projektes (dazu siehe unten) digitalisiert und georeferenziert.

I. Gaisbauer/M. Mosser (Bearb.), Straßen und Plätze. MSW 7 (Wien 2013). – Urheberrechtlich geschützt, Vervielfältigung und Weitergabe an Dritte nicht gestattet. © Museen der Stadt Wien – Stadtarchäologie

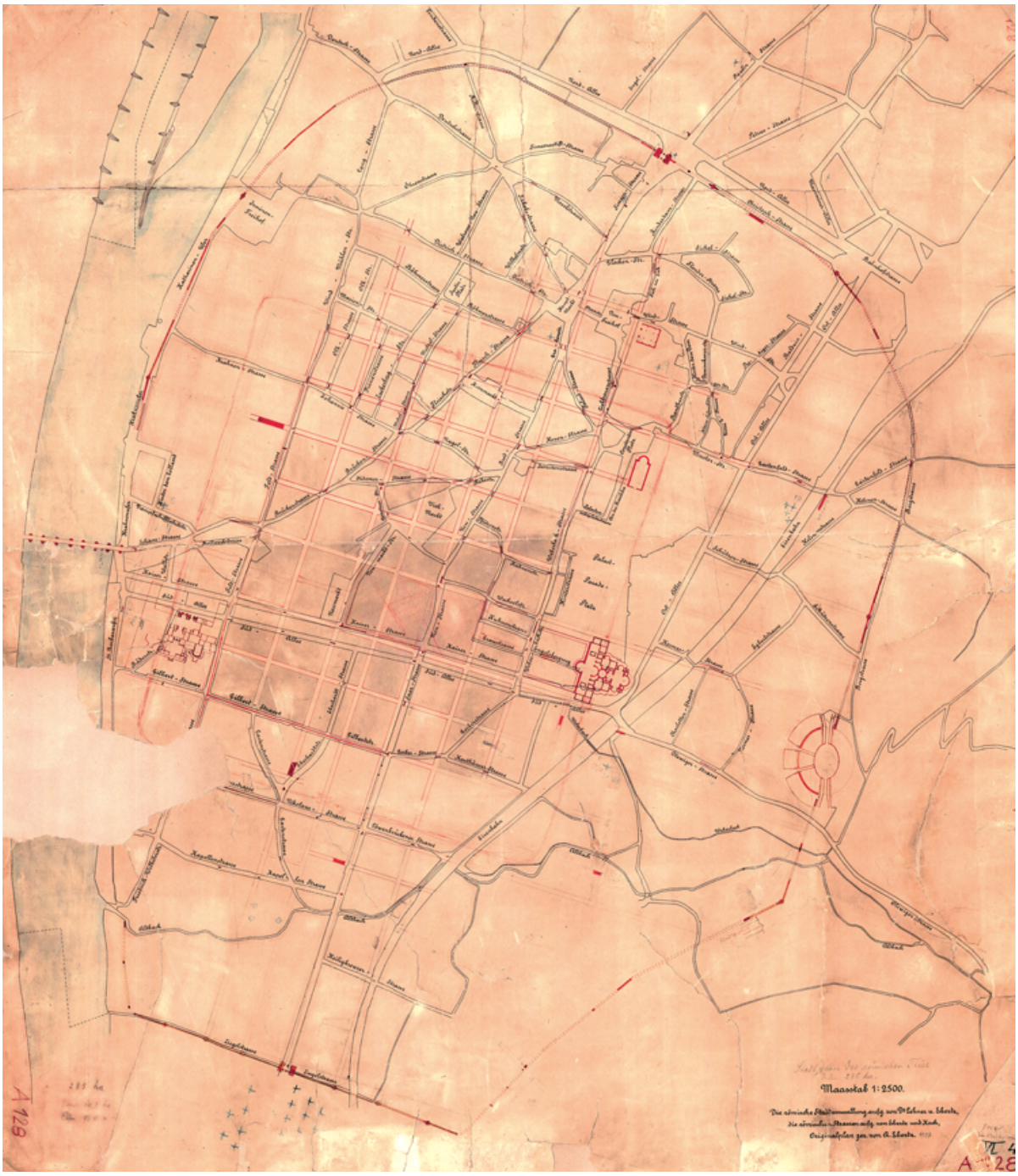


*Abb. 1: Gesamtplan des römischen Trier von A. Ebertz von 1903 (Rheinisches Landesmuseum Trier, Planarchiv, Plan Nr. A128).*

Eine systematische Erfassung aller bis dahin bekannten Straßenbefunde legte erstmals R. Schindler mit seiner Studie „Das Straßennetz des römischen Trier“ vor, die in der Festschrift „100 Jahre Rheinisches Landesmuseum Trier“[11] im Jahre 1979 erschien. Neben der Kartierung auf der Grundlage einer zeichnerischen Rekonstruktion des gesamten Straßennetzes bietet der Katalog einen Überblick aller archäologischen Beobachtungen zu römischen Straßen und ihren konstruktiven und chronologischen Merkmalen. Eine erste

[11] R. Schindler, Das Straßennetz des römischen Trier. In: Festschrift 100 Jahre Rheinisches Landesmuseum Trier. Beiträge zur Archäologie und Kunst des Trierer Landes. Trierer Grabungen u. Forsch. 14 (Mainz 1979) 121–209.

I. Gaisbauer/M. Mosser (Bearb.), Straßen und Plätze. MSW 7 (Wien 2013). – Urheberrechtlich geschützt, Vervielfältigung und Weitergabe an Dritte nicht gestattet. © Museen der Stadt Wien – Stadtarchäologie

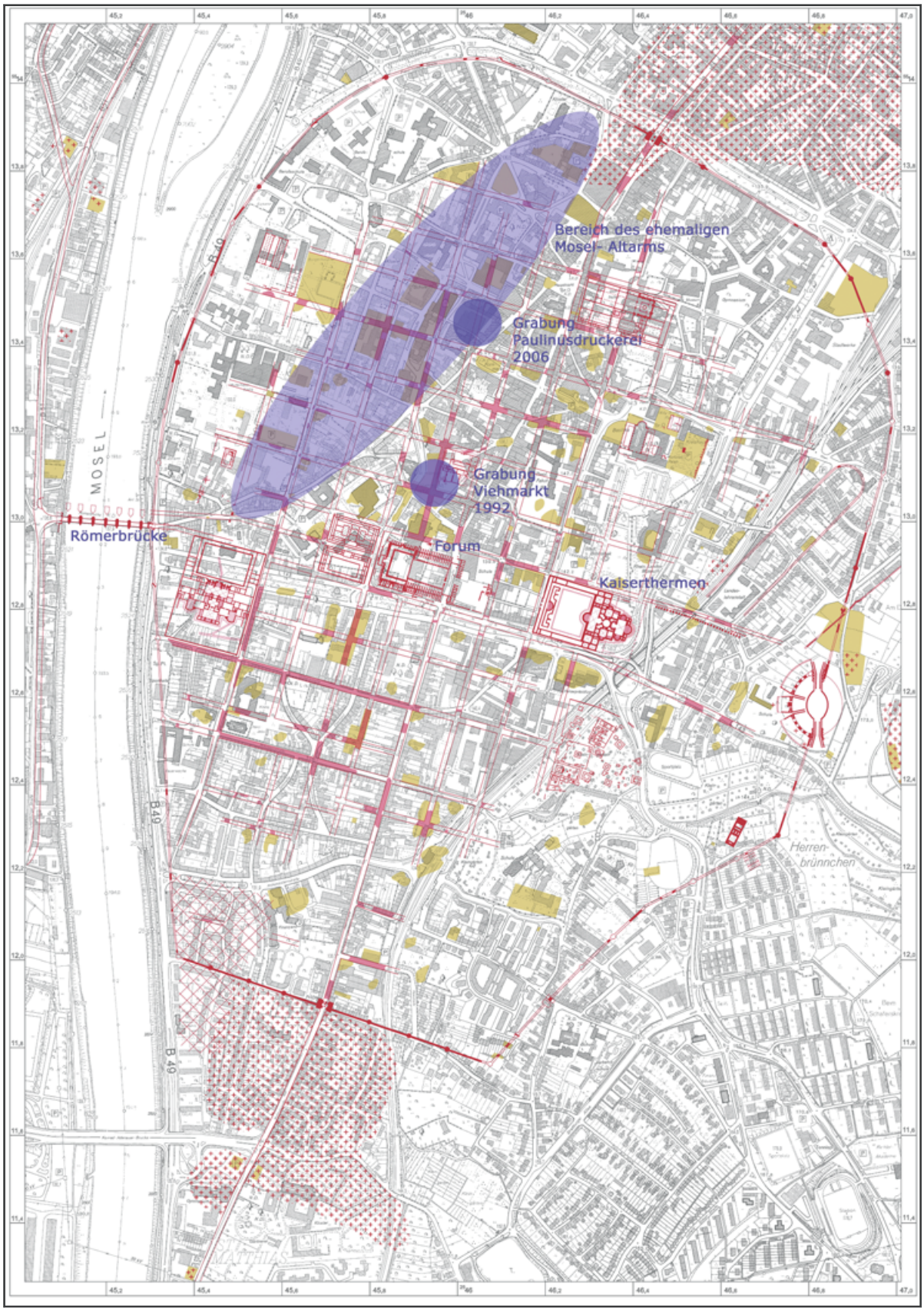


*Abb. 2: Gesamtplan des römischen Trier von 2002 mit Eintragungen der Fallbeispiele Paulinusdruckerei 2006 und Viehmarkt 1992 (Plangrundlage: Archäologischer Stadtplan Trier, hrsg. vom Rheinischen Landesmuseum Trier 2002).*

I. Gaisbauer/M. Mosser (Bearb.), Straßen und Plätze. MSW 7 (Wien 2013). – Urheberrechtlich geschützt, Vervielfältigung und Weitergabe an Dritte nicht gestattet. © Museen der Stadt Wien – Stadtarchäologie

Benennung der Straßen in *insulae*-Planquadrate mit Buchstaben und Zahlen folgte, die bis heute Gültigkeit hat. Schindler trägt darin den relativen chronologischen Veränderungen der Straßen Rechnung, die er durch die Abfolge der Aufhöhungen erklärt. Auf Grundlage seiner Einbindung der Altbefunde sowie der bis dahin neuen Grabungen stellte er im Folgenden einen Plan der frühen Gründungsphase, einen weiteren der Ausbauphase um 200 n. Chr. sowie einen Stadtplan mit dem Straßennetz des 4. Jahrhunderts n. Chr. vor.[12] Diese Vorlage R. Schindlers, die als Meilenstein der archäologischen Dokumentation der urbanen Struktur des römischen Trier gewertet werden kann, bildet bis heute die Basis weiterer Untersuchungen zur chronologischen Abfolge der städtischen Erschließung und Infrastruktur.[13]

Die Frage, ob dem ersten Stadtplanentwurf ein vermessungstechnisches System zugrunde lag, wurde erstmals von K.-P. Goethert 2003 aufgegriffen.[14] Vergleichbare Ansätze finden sich bereits ein halbes Jahrhundert zuvor in Studien von F. Kutzbach[15] und Th. Kempf[16].

Die vorausgegangenen Arbeiten mündeten in den durch das Rheinische Landesmuseum Trier 2002 erstellten archäologischen Stadtplan Trier (Abb. 2).[17] Eine Überarbeitung dieses Planes erfolgte 2005.[18] Beide stark schematisierten Pläne bilden den Zustand Triers im 4. Jahrhundert nach, ohne auf die bislang erzielten Ergebnisse zur Entwicklung des Straßenrasters und der sukzessiven Erschließung von Stadtvierteln einzugehen.

## Fundstellenkartierung im Stadtgebiet Trier im Rahmen von PGIS

Seit vier Jahren werden im Rheinischen Landesmuseum alle archäologischen Fundstellen im Bereich des römischen Stadtgebietes von Trier in „PGIS“, einer eigens für die archäologische Denkmalpflege Rheinland-Pfalz entwickelten Datenbank („P“ für Pfalz als Entwicklungsort) mit GIS-Anbindung registriert und kartiert.[19]

Bezogen auf die Auswertung der einzelnen Befunde römischer Straßen bieten sich hierdurch erstmals die Möglichkeiten einer Gesamtschau. Neben dem Aufbau der GIS-gestützten Datenbank werden seit 2009 alle archäologischen Pläne, Befundzeichnungen von Ausgrabungen in Trier, digitalisiert und in einer separaten Datenbank erfasst. Die archäologischen Pläne werden sodann einer Georeferenzierung zugeführt und in einem weiteren Schritt in der GIS-gestützten Datenbank im aktuellen Kataster verortet. Auf der Grundlage dieser georeferenzierbaren Dokumentationen und Beobachtungen konnten bislang alle bekannten römischen Straßenaufschlüsse im aktuellen Kataster verortet werden (Abb. 3).

In einem weiteren Schritt werden die Befunde, deren Nähe und Qualität weitere Rekonstruktionsmöglichkeiten des Straßensystems bieten, recherchierbar kartiert. Hierzu zählen die Verortung und der Verlauf von Kanal- und Wasserleitungsaufschlüssen und straßenbegrenzenden Befunden wie „Bürgersteige“ und Fassadenkanten angrenzender römischer Wohnbebauung.

Die Verfügbarkeit aller Fundstellen in Listen- und Kartenform ermöglicht dem Bearbeiter erstmals eine gezielte Recherche zu einzelnen städtischen Elementen. Untersuchungen zur Entwicklung des Straßensystems können durch die Erstellung benutzerdefinierter Karten, wie der Kartierung phasenbereinigter Straßenaufschlüsse, unterstützt werden.

Auf der Grundlage der kartographischen Zusammenlegung sind weitere Untersuchungen in Vorbereitung. Da sich die Kartierung zunächst nur auf zweidimensionaler Ebene befindet, ist eine Einbindung in ein drei-

---

12 Schindler (Anm. 11) 136–140 Abb. 4–6.

13 H. Löhr, Drei Landschaftsbilder zur Natur- und Kulturgeschichte der Trierer Talweite. Funde u. Ausgrabungen Bezirk Trier 30, 1998, 21–22.

14 Goethert (Anm. 1) 239–250.

15 F. Kutzbach, Die Bodengestaltung der Stadt Trier und die römische Stadt. Germania 9, 1925, 54–58.

16 Th. K. Kempf, Die Entwicklung des Stadtgrundrisses von Trier. Trier. Jahrb. 4, 1953, 5–23.

17 H.-P. Kuhnen, Der neue archäologische Stadtplan des römischen Trier. Eine Zwischenbilanz des Archäologischen Stadtkatasters am Rheinischen Landesmuseum Trier. Funde u. Ausgrabungen Bezirk Trier 34, 2002, 98–105.

18 K.-P. Goethert/H. Löhr, Die Archäologie der Römerzeit in Trier – Schwerpunkte neuerer Forschungen. In: J. Merten (Red.), Rettet das archäologische Erbe in Trier. Zweite Denkschrift der Archäologischen Trier-Kommission. Schriftenr. Rhein. Landesmus. Trier 31 (Trier 2005) 33–35 Abb. 1a–b, Beil. 1.

19 Vgl. U. Himmelmann/A. Zeeb-Lanz, Fundstellenerfassung leicht gemacht. PGIS, die neue archäologische Datenbank mit GIS-Anbindung für die Archäologische Denkmalpflege Rheinland-Pfalz. Archäolog. Nachrichtenbl. 9, 2004, 196–204.

I. Gaisbauer/M. Mosser (Bearb.), Straßen und Plätze. MSW 7 (Wien 2013). – Urheberrechtlich geschützt, Vervielfältigung und Weitergabe an Dritte nicht gestattet. © Museen der Stadt Wien – Stadtarchäologie

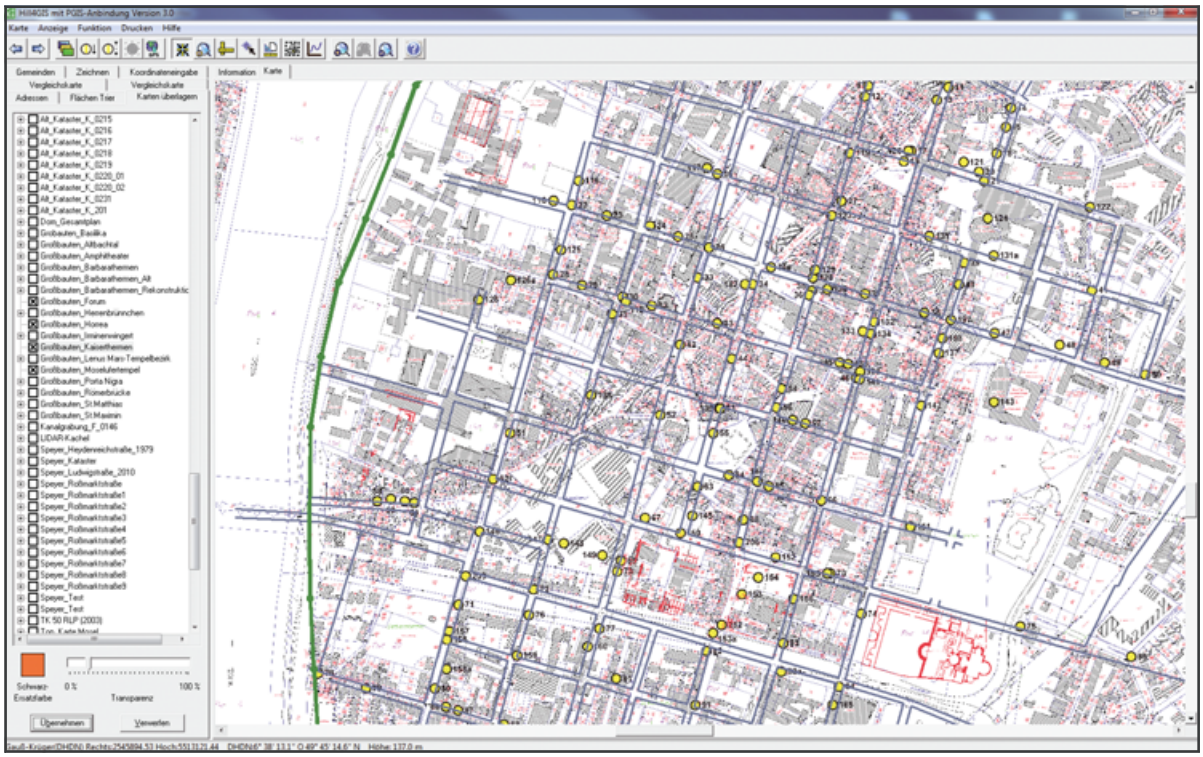

*Abb. 3: PGIS-Kartierung der georeferenzierten Straßenbefunde im aktuellen Kataster von Trier, Screenshot aus der Datenbank PGIS (Stand 2012), (© Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz, Direktion Landesarchäologie, Außenstelle Trier im Rheinischen Landesmuseum Trier, Pläne: Planarchiv, Rheinisches Landesmuseum Trier).*

dimensionales Paläogeländemodell notwendig. Derzeitige LiDAr-Daten[20] sind nur punktuell verwendbar, da sie nicht den historischen Baugrund der oben beschriebenen städtischen Erschließung von Bauerwartungsland wiedergeben.

## Topographie

Parallel zur Kartierung der Straßen wird daher in Kooperation mit geowissenschaftlichen Forschungseinrichtungen die Geländesituation des antiken Trier erforscht.[21] Bereits 1998 konnte H. Löhr auf der Grundlage zahlreicher Bohrproben die Grundstruktur der römischen Topographie rekonstruieren. Danach lässt sich ein durch Terrassen gegliedertes Gefälle zur Mosel hin erkennen. Der Verlauf der Straßen wird hierdurch nicht beeinflusst, was wiederum für die Konstruktion der Straßen selbst bedeutet, dass sie Geländeversprünge konstruktiv aufnehmen mussten.

Im Nordwesten des Stadtgebietes zwischen der heutigen Römerbrücke und dem nordwestlichen Abschnitt der Stadtmauer konnte Löhr einen versumpften Altarm nachweisen, der sukzessive vom kaiserzeitlichen Siedlungsgebiet überzogen wurde (Abb. 2). Auch hier lässt der Verlauf der Straßen keine wesentlichen axialen Abweichungen, die auf die Topographie zurückzuführen wären, nachweisen.[22] Dennoch unterscheiden sich die Aufhöhungen wesentlich von denen anderer Straßen der weiter östlich liegenden trockenen Bereiche der Niederterrassen. Wie noch zu zeigen sein wird, wurden die nordwestlichen Bereiche des Stadtgebietes erst

---

20 LiDAr: (Light Detection and Ranging) dient bei der Kartenherstellung zur Ermittlung von Entfernungen bzw. von x-, y- und z-Koordinaten, wobei mittels Laserlicht die Erdoberfläche abgetastet wird. Es entstehen Massen-Punktwolken-Datasets. Siehe dazu: *http://resources.arcgis.com/de/help/main/10.1/index.html#//015w00000041000000* und *http://de.wikipedia.org/wiki/Lidar* (11.04. 2013).

21 Institut für Geowissenschaften der Universität Trier, Fachbereich Umweltfernerkundung und Geoinformatik, Lehrstuhl: Univ.-Prof. Dr. Th. Udelhoven (Drittmittelprojekt in Kooperation mit dem Rheinischen Landesmuseum Trier in Vorbereitung).

22 Bemerkenswert ist, dass nach der Aufgabe des römischen Straßennetzes die mittelalterliche Wegeführung dem Verlauf des Altarms entspricht. Offensichtlich versumpfte der teilweise heute noch feuchte Bereich derart, dass eine Siedlung bei fehlender infrastrukturell- ler Drainagierung nicht möglich war.

I. Gaisbauer/M. Mosser (Bearb.), Straßen und Plätze. MSW 7 (Wien 2013). – Urheberrechtlich geschützt, Vervielfältigung und Weitergabe an Dritte nicht gestattet. © Museen der Stadt Wien – Stadtarchäologie

in der zweiten Hälfte des 1. Jahrhunderts durch große Baumaßnahmen trockengelegt und für die Besiedlung erschlossen.
Das dichte Netz an Bohrgutachten und archäologischen Profilen ermöglicht es, die Darstellung des antiken Baugrundes in einem Höhenlinienplan zu rekonstruieren. Ziel der derzeitigen Analysen ist die Erstellung eines Geländemodells, das die Trierer Talweite des 1. Jahrhunderts vor Zusetzung des Moselaltarms wiedergibt.
Mit der Verortung der Straßenaufschlüsse in diesem Geländemodell ist jedoch erst der Anfang für die Auswertung der chronologischen Abfolge und Erweiterung von Stadtgebieten gelegt. Wie bereits im Zusammenhang mit den frühen Straßen angedeutet wurde, müssen die Aufhöhungen auf ihre Abhängigkeit von geomorphologischen Rahmenbedingungen oder bautechnischen Veränderungen geprüft werden. Die beschriebenen Rahmenbedingungen sollen an jüngeren Grabungsergebnissen exemplarisch vorgeführt werden.
Untersuchungen zum geomorphologischen Siedlungsgrund des Trierer Stadtgebietes erbrachten hierzu neue Ergebnisse, deren Auswirkungen auf die Rekonstruktionen von Siedlungsentwicklung und Infrastruktur erst jüngst in die Bewertungen archäologischer Dokumentationen miteinbezogen wurden.[23]

## Aufbau des Straßenkörpers

Die bislang vorgelegten Rekonstruktionen des römischen Straßennetzes zeigen zumeist den spätesten Zustand am Ende des 4. Jahrhunderts n. Chr. Mit der Untersuchung Schindlers zum römischen Straßennetz wurde deutlich, dass neben der Ausrichtung die Entwicklung der Straßen weiterer Untersuchungen bedarf.
Zunächst stellt sich die Frage, inwieweit die Unterteilungen des Straßenkörpers in erkennbare horizontale Abschnitte zur Klärung von Phasen oder Entwicklungen beitragen können. Nur vereinzelt lassen Konstruktionsmerkmale wie die Neuanlage eines Unterbaus durch massive Stickungen oder die Verlegung von Kanalverläufen auf eindeutige Entwicklungsphasen im Straßenkörper schließen. Der Abgleich unterschiedlicher Profile eines Straßenzuges zeigt in manchen Fällen, dass die horizontalen Ebenen nicht immer miteinander korrelieren. Die Anzahl und chronologische Einordnung der horizontalen, vermeintlich phasenbedingten Kieslagen ist daher abhängig von der Lage der archäologischen Dokumentation. Unter der Annahme, dass sich bei der Aufhöhung einer Straße Bauabschnitte auch dadurch abzeichnen können, dass sich Kiesschüttungen unregelmäßiger Dichte nur über Teilflächen ausbreiten, ist damit zu rechnen, dass sie in der Profildokumentation mitunter nicht angeschnitten werden. Zusätzlich erschwert wird die Trennung von tatsächlichem Befund und Dokumentation, indem baubegleitende historische Dokumentationen häufig den Straßenkörper nicht im rechten Winkel schnitten. Auch Breite und Aufbau der Straße wurden dadurch nicht realistisch wiedergegeben und sind für eine weitere urbanistische Auswertung nur bedingt verwertbar.
Gleiches gilt für die Dokumentation der vertikalen Schichtenfolge. Bei geringer Ausschachtungstiefe wurden angetroffene Sandschichten vereinzelt nicht als Planierungen, sondern als Schichten des Baugrunds/anstehenden Bodens angesprochen. Hierdurch entstehen Ungenauigkeiten in der Verortung geologischer Merkmale als Voraussetzung für die infrastrukturelle Entwicklung von Straßenzügen.
Unter Einbindung der bislang beschriebenen Parameter geomorphologischer Rahmenbedingungen müssen auch die Entwicklungen von der ersten Erschließung bis zum Ausbau eines nachhaltigen Straßensystems gedeutet werden. Vielfach wurden in Trier als „erste Straßen“ grob planierte oder nur belaufene Horizonte nachgewiesen, die als „Baustraßen“ die Erschließung von Bauerwartungsland widerspiegeln.[24] Meist folgen grob gestickte Straßenkörper, die aufgrund der massiven Konstruktionsmerkmale als systematischer Ausbau des Straßensystems angesehen werden dürfen. Treten die „Baustraßen“ nicht in den Profilen auf, wird das Fehlen mitunter chronologisch bewertet und der Ausbau der ersten systematischen Konstruktion irrtümlich als erste Straßenphase eingestuft. Die Absenz der „Baustraße“ kann aber auch andere Gründe haben. Hierzu konnten wichtige Aufschlüsse der 1992 im Bereich des heutigen Viehmarkts durchgeführten Ausgrabungen dokumentiert werden (Abb. 2).[25] Im Abgleich mit der historischen geomorphologischen Situation wird deutlich, dass für den Ausbau der ersten „gestickten“ Straßen der Baugrund nivelliert wurde. In tiefer zur Mosel hin

[23] H. Löhr, Landschaft und Naturraum der Trierer Talweite. In: Merten (Anm. 18) 29–32 Abb. 1–2.
[24] H. Löhr, Neues zum frührömischen Trier. Arch. Deutschland 2, 1993, 1; 53.
[25] Vorlage des ersten Vorberichts von P. Hoffmann, Die Stadtentwicklung am römischen Forum in Trier. Ergebnisse und Fragen zu Datierung und Nutzung der sogenannten Thermen am Viehmarkt. Funde u. Ausgrabungen Bezirk Trier 30, 1998, 53–68.

I. Gaisbauer/M. Mosser (Bearb.), Straßen und Plätze. MSW 7 (Wien 2013). – Urheberrechtlich geschützt, Vervielfältigung und Weitergabe an Dritte nicht gestattet. © Museen der Stadt Wien – Stadtarchäologie

gelegenen Abschnitten zeichnen sich die belaufenen Sandflächen deutlicher ab. Hingegen weist ihr Fehlen in höheren Abschnitten auf eine gezielte Abgrabung hin. Somit kann das Fehlen der „Baustraße“ im Rahmen einer städtischen Baumaßnahme als Folge einer großflächigen Erneuerung der Infrastruktur gedeutet werden. Die meist mit Rotsandstein gestickten Straßen sind in diesem Bereich daher nicht als die ersten, aber sicherlich als die ersten im Zuge einer Erneuerung entstandenen Straßen zu deuten.

Das Beispiel zeigt, wie wichtig die Einbindung aller Profile einer Straße in das geologische Weichbild der Stadt ist. Vielfach zeigt sich, dass die „Baustraßen“ den ersten Nutzungshorizont einer städtischen Siedlung angeben. Mit dem Ausbau der Straßen ist auch in den *insulae* eine sukzessive Neustrukturierung der Parzellen und Wohnhäuser in Steinbebauung erkennbar. Ungeachtet der Zeitstellung belegt diese parallele Folge architektonischer und infrastruktureller Entwicklung den systematischen Ausbau von Bauerwartungsland zum fertigen Wohnviertel.

Straßenverläufe an geomorphologisch signifikanten Geländesituationen, die sich durch Gefälle oder Bodenaufbau hervorheben, unterliegen einer meist komplexeren Entwicklung: Ost-West-Straßen weisen in den genannten Geländeversprüngen je nach Lage der archäologischen Beobachtung deutliche Unterschiede in Aufbau und Konstruktion auf. Auffällig ist dabei der inhomogene Aufbau der untersten Lagen. Dagegen gleichen sich die Aufhöhungen strukturell weitgehend über dem ersten gestickten Straßenkörper.

Neben den Geländeversprüngen zeichnet sich die Trierer Talweite durch einen langgezogenen Altarm aus (Abb. 2), der, im Bereich von der Römerbrücke bis zum nördlichen Stadtrand, erst im späten ersten Jahrhundert, nach seiner Trockenlegung, in das städtische Straßennetz miteinbezogen wurde.[26] Zahlreiche archäologische Maßnahmen im Umfeld des geologisch auffälligen Befundes lassen eine sukzessive Erschließung ab flavischer Zeit erkennen. Für die Frage der konstruktiven Erschließung solcher geologisch ungünstigen Siedlungsflächen sind die Ergebnisse jüngster Grabungen am Rande des Altarms von Bedeutung. Auf einer Strecke von 60 Metern konnten im Zuge einer Grabungsmaßnahme auf einer Fläche von ca. 8600 $m^2$ im nordwestlichen Stadtbereich gleich zwei Nord-Süd-Straßen dokumentiert werden (Abb. 2, Grabung Paulinusdruckerei 2006).[27] Der unterschiedliche Aufbau und die teilweise bis zu 4,5 m mächtigen Kiesaufhöhungen bestätigten bereits früher dokumentierte Befunde zum Straßenverlauf einer Nord-Süd-Straße durch den Altarm. Auf nahezu gleichem Niveau lassen sich Erschließungen im Bereich des Altarms auf einer Höhe von ca. 128,5 m dokumentieren.[28] Die gleichen Straßenzüge besitzen ca. 250 m weiter südlich, am Rande des ehemaligen Gründungsgebietes, eine erste Höhe von 133,5 m.[29] Der immense Versprung von fünf Metern auf dieser Distanz ist durch den abrupten Abfall des Geländes zwischen einer sandigen Niederterrasse und dem angrenzenden Altarmufer zu bewerten. Die hieraus resultierende wechselnde Anzahl von Straßenschichten und Konstruktionsmerkmalen ist zunächst nicht chronologisch, sondern geomorphologisch zu interpretieren. Im Bereich des Altarms wurden die Straßenzüge sukzessive auf das angrenzende Niveau angehoben, wodurch sich eine andere zeitliche Abfolge ergibt. Vor diesem Hintergrund sind die Aufhöhungen von Straßen zunächst grundsätzlich auf der Basis geologischer Rahmenbedingungen zu prüfen. Die zeitliche Bewertung ist hierbei als Folge eines technischen Vorgangs des Straßenbaus sekundär.

Im Gegensatz zu dem weiter oben beschriebenen Fallbeispiel wird hier nicht das Gelände durch Abtragung des Baugrundes dem Verlauf der Straße angepasst, sondern durch massive Aufschüttung an das angrenzende Niveau angeglichen. Dieselbe Straße kann somit im Verlauf höchst unterschiedliche Konstruktionsmerkmale zeigen, die demnach nicht zeitlich, sondern nur unter der geomorphologischen Voraussetzung interpretiert werden dürfen.

---

26 Eine chronologische Bewertung ist aufgrund des einheitlichen Horizonts datierbarer Keramik des späten 1. Jh. im Bereich der Stickungen und angrenzenden Baugruben gesichert.

27 G. Breitner, Trier, Grabung Fleischstraße/Metzelstraße: Entwicklung eines römischen Stadtviertels. Funde u. Ausgrabungen Bezirk Trier 39, 2007, 78–88; J. Hupe/H. Löhr, Jahresbericht des Landesamtes für Denkmalpflege, Abteilung Archäologische Denkmalpflege, Amt Trier, für den Stadtbereich Trier 2004–2007. Fleischstraße 62–65/Metzelstraße 4. Trierer Zeitschr. 73/74, 2010/2011, 306–309; Friedrich-Wilhelm-Straße 29–31 a. a. O. 310–321.

28 Die Höhenangaben beziehen sich auf Normalnull (NN ±50 cm).

29 J. Hupe, Jahresbericht des Landesamtes für Denkmalpflege, Abteilung Archäologische Denkmalpflege, Amt Trier, für den Stadtbereich Trier 2008–2011. Trier, Fleischstraße 15. Trierer Zeitschr. 75, 2012 (im Druck).

I. Gaisbauer/M. Mosser (Bearb.), Straßen und Plätze. MSW 7 (Wien 2013). – Urheberrechtlich geschützt, Vervielfältigung und Weitergabe an Dritte nicht gestattet. © Museen der Stadt Wien – Stadtarchäologie

Trotz dieser eingeschränkten Interpretationsmöglichkeit verhilft die Analyse einiger Konstruktionsdetails zu einer zeitlichen Differenzierung und Rekonstruktion einer infrastrukturellen städtebaulichen Erschließung.
Auffällig ist, dass im Schnittpunkt der bisherigen beschriebenen geologischen Übergänge im Stadtgebiet auch mehrfach Materialwechsel in den Konstruktionsmerkmalen einer Straße erkennbar sind. Die oben beschriebene Nord-Süd-Achse besitzt vor dem Geländeversprung mehrfach Sandsteinstickungen als Grundlage für den Straßenkörper. Weiter nördlich, bereits im beschriebenen Altarm, finden sich massive Diabasstickungen.
Die zeitlich nachfolgenden Stickungen zeigen, dass durch die sukzessiven Aufhöhungen ein Verebnen des gesamten Trierer Siedlungsgebietes erzielt werden konnte. Die zeitliche Trennung dieser Aufhöhung ist zunächst im Bereich geologischer Anomalien zu untersuchen und mit der angrenzenden Architektur abzugleichen.
Neue Untersuchungen zu römischer Wohnarchitektur und Einzelaspekten römischer Großbauten zeigen, dass bauliche Strukturen von Gefällesituationen und Baugrundbeschaffenheit maßgeblich beeinflusst sind. Die bereits beschriebene Gefällesituation eines von nach Westen hin zur Mosel abfallenden Gebietes ist an den Terrassenkanten von teilweise erheblichen Niveauunterschieden geprägt.
Die in diesem Bereich in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Geländekanten werden durch die Wohnarchitektur terrassenartig abgefangen. Dies geschieht vorwiegend durch entlang den Nord-Süd-Straßen verlaufenden Portiken. Im Gegensatz zu den weniger durch Terraingefälle beeinflussten *insulae* werden hier die Portikuspfeiler durch Spannfundamente oder hochaufragende Terrassenmauern eingebunden. Die parallel verlaufende Straße kann hierbei auf gleichem Niveau oder mit einem meist nach Norden hin abfallenden Verlauf dokumentiert werden.
Ähnliche Merkmale können bei öffentlichen Großbauten beobachtet werden, deren Konstruktionen ebenfalls durch die geomorphologischen Rahmenbedingungen bestimmt wurden. Am deutlichsten zeigen sich die Merkmale am römischen Forum (Abb. 2).[30] Der heute im Stadtbild weitgehend verschwundene monumentale Gebäudekomplex ist in seiner baulichen Form durch zahlreiche Grabungen und bauhistorische Dokumentationen zu rekonstruieren. Bislang lag der Fokus der Rekonstruktion auf der architektonischen Struktur ohne Berücksichtigung geomorphologischer Aspekte. Die derzeit laufende Aufarbeitung der Grabungsergebnisse zeigt eine Konstruktionsweise, die mit den beschriebenen Straßenbefunden, der Erschließung von Baugrund und der Entwicklung der architektonischen Erscheinungsform korrespondiert.
Das Trierer Forum liegt auf halbem Wege zwischen der Römerbrücke und den Kaiserthermen. Das Forum nimmt mit seiner Länge von 210 Metern etwa ein Drittel der städtischen Ost-West-Ausdehnung ein. In der ersten Phase, in der zwei Platzanlagen errichtet wurden, lassen sich umfangreiche Substruktionsbauten im tiefer gelegenen westlichen Bereich der Gesamtanlage feststellen. Diese setzten sich nach Osten fort, um dort von einer nahezu 6 m hohen umlaufenden *portikus* abgeschlossen zu werden. Auf dem ebenerdigen Niveau waren die gewaltigen Substruktionen kaum spürbar. Beide Platzanlagen stiegen hierdurch nur mit minimalem Niveauunterschied nach Osten hin an. Die Gesamtanlage schloss im Osten mit der Marktbasilika ab. Erst in der Spätantike erhielt dieser monumentale Hallenbau einen wiederum nach Osten vorgelagerten Hof. Durch diese räumliche Erweiterung konnte der Besucher die Gefällesituation deutlich ablesen. Während die Platzanlage im Osten an das Gebäude ebenerdig anschloss, erhob sich die westliche Längswand zur tiefer liegenden *area publica* mit deutlichem Niveauunterschied. Ähnlich den Terrassenmauern entlang der Nord-Süd-Achsen dient auch hier die Nord-Süd verlaufende Längsachse der Marktbasilika dem Ausgleich des Geländeversprungs.
Aufgrund der beschriebenen Situation unterlagen die angrenzenden Straßen besonderen Herausforderungen. Sie mussten die Zugänglichkeit ermöglichen und gleichzeitig die Gefällesituation ausgleichen, der Ableitung von anfallendem Schmutz- und Regenwasser dienen sowie die nicht unerheblichen Mengen an Dachflächenwasser der angrenzenden Bebauung ableiten. Folglich befinden sich gerade in diesen Straßenachsen monumentale, bis zu 1,5 m hohe gemauerte Kanäle, die entlang den Straßenfluchten das Wasser zur weiter westlich gelegenen Mosel ableiteten.

---

[30] H. Cüppers, Das römische Forum der Colonia Augusta Treverorum. In: Festschr. (Anm. 11) 201 f. Abb. 1; G. Breitner, Das spätantike Forum in Trier. In: A. Demandt/J. Engemann (Hrsg.), Konstantin der Große. Imperator Caesar Flavius Constantius. Ausstellungskat. Trier, 2.6.–4.11. 2007 (Mainz 2007) Beitr. CD-ROM.

I. Gaisbauer/M. Mosser (Bearb.), Straßen und Plätze. MSW 7 (Wien 2013). – Urheberrechtlich geschützt, Vervielfältigung und Weitergabe an Dritte nicht gestattet. © Museen der Stadt Wien – Stadtarchäologie

Die genannten Beispiele zeigen schlaglichtartig, welche komplexen Zusammenhänge zwischen Erschließung und Baukonstruktion unter Berücksichtigung geomorphologischer Rahmenbedingungen einer Stadt wie Trier bestehen. Die genaue Kartierung und Einbindung in dreidimensionale Geländemodelle stellen hierbei ein wichtiges Hilfsmittel dar, um neben der Kartierung von archäologischen Dokumentationen im Allgemeinen neue Ergebnisse zur urbanen Entwicklung zu gewinnen. Die Bewertung architektonischer Merkmale wie Platzanlagen, Erschließung von öffentlichen Bereichen und Bedeutung privater Wohnarchitektur im städtischen Kontext wird hierdurch maßgeblich beeinflusst. Darüber hinaus stellen sich methodische Fragen zur Datierbarkeit von Einzelbefunden, die durch ihre punktuelle Analyse in der gesamtstädtischen Entwicklung nur bedingt erfolgreich sein kann.
Die Erkenntnisse für die Entwicklung der Organisationseinheit „Straße“ können genutzt werden, um die antiken Neuerschließungen des Stadtgebietes und die entsprechende Untergliederung des Raumes mittels Straßen in erschlossene, bebaubare Parzellen zukünftig besser zu verstehen.

## Summary

*Augusta Treverorum,* today’s Trier, offers with its wealth of monuments an extensive basis for urban studies. Recent archaeological investigations in the town center offer furthermore the possibility of research of the infrastructure and the settlement history in the time spread between the founding of the city in Augustan time to the late 3rd century AD. New aspects and the use of new technologies are examined in this paper.
The first archaeological investigations in Trier had taken place in the late 19th century. These could establish the basis for the reconstruction of a regular Roman road network. A first systematic evaluation was published in 1979. Current digital mapping of all findings documented so far, is now evaluated under more chronological and geoarchaeological criteria. The aim of the current research is to reconstruct the infrastructural development of the city area and, furthermore, to analyse the technical features of the Roman roads. The consideration of the geomorphological framework offers a differentiated view of the structures and sequences of the Roman streets. Features like different levels of the site, the condition of the former subsoil settlements and the terrain variations are the basic elements for new assessment criteria. Thus, the topographic and geomorphologic location within the Roman city had a huge influence on the construction of their roads and their *insulae* as well. In many cases recent large-scale excavations in the city centre of Trier, for example in the area of today’s Viehmarkt or the former Paulinusdruckerei, demonstrate several rearrangements of the building ground in Roman times. These rearrangements were used to ensure a land development in the area of a former back water of the Moselle or served to compensate a larger gradient of the terrain. In future, the chronological analysis of stratigraphic sequences as well as the analysis of different archaeological levels must therefore include the considerations on the unified urban development and on the topography of the terrain. Several recent investigations of comparable phenomena in Trier, both private architecture as well as public architecture like e.g. the Roman Forum, confirm these observations.
This paper, based on recent excavations in the city of Trier, will examine and illuminate these new methodological basic elements, which are currently the subject of ongoing investigations at the Rheinisches Landesmuseum Trier.

I. Gaisbauer/M. Mosser (Bearb.), Straßen und Plätze. MSW 7 (Wien 2013). – Urheberrechtlich geschützt, Vervielfältigung und Weitergabe an Dritte nicht gestattet. © Museen der Stadt Wien – Stadtarchäologie

# Anhang

## Abkürzungsverzeichnis

Zitate und Abkürzungen basieren im Allgemeinen auf den Publikationsrichtlinien der Römisch-Germanischen Kommission des Deutschen Archäologischen Institutes. Abkürzungen antiker Autoren und deren Werke erfolgen nach Der Neue Pauly 1 (Stuttgart 1996).

| | |
|---|---|
| Abt. | Abteilung |
| ADV | Automationsunterstützte, elektronische Datenverarbeitung, Informations- und Kommunikationstechnologie |
| AE | L'Année Épigraphique (Paris 1888–) |
| ALS | Airborne Laser Scanning |
| ANRW | Aufstieg und Niedergang der Römischen Welt (Berlin, New York) |
| AnzWien | Anzeiger der philosophisch-historischen Klasse der Österreichischen Akademie der Wissenschaften |
| BDA | Bundesdenkmalamt Österreich |
| Bef.-Nr. | Befundnummer |
| BEV | Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen |
| BMC | British Museum Catalogues (London) |
| CCAA | Colonia Claudia Ara Agrippinensium |
| CIL | Corpus Inscriptionum Latinarum |
| CSIR | Corpus Signorum Imperii Romani |
| DenkschrWien | Denkschriften der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, phil.-hist. Klasse |
| DNP | Der Neue Pauly – Enzyklopädie der Antike (Stuttgart, Weimar 1996–2003) |
| EDH | Epigraphische Datenbank Heidelberg *(http://edh-www.adw.uni-heidelberg.de/home)* |
| FA | Fundakten des Wien Museum Karlsplatz |
| FK | Fundkomplex |
| FMRÖ | Die Fundmünzen der römischen Zeit in Österreich |
| Fnr. | Fundnummer |
| FP | Fundprotokolle des Wien Museum Karlsplatz |
| Fst. | Fundstelle |
| FT | Fundtagebücher des Wien Museum Karlsplatz; verfasst von J. H. Nowalski de Lilia und F. v. Kenner |
| FWF | Fonds zur Förderung der wissenschaftlichen Forschung |
| FWien | Fundort Wien |
| GC | Grabungscode der Stadtarchäologie Wien |
| HMW | Historisches Museum der Stadt Wien – jetzt Wien Museum Karlsplatz |
| ILS | Inscriptiones Latinae Selectae (Berlin) |
| indet. | indeterminabel (unbestimmbar) |
| Inv.-Nr. | Inventarnummer |
| IScM | Inscriptiones Scythiae Minoris Graecae et Latinae (Bukarest) |
| KAAG | Kantonsarchäologie Aargau |
| Kat.-Nr. | Katalognummer |
| KHM | Kunsthistorisches Museum Wien |
| KS | Kartensammlung |
| M | Maßstab |
| max. | maximal |
| METI | Ministry of Economy, Trade, and Industry of Japan |
| mind. | mindestens |
| MNr. | Maßnahmennummer |
| MV | Museum Vindobonense – Inventarisationskürzel für Objekte aus der archäologischen Sammlung der Museen der Stadt Wien |
| MZK | Mehrzweckkarte der Stadt Wien |
| NASA | United States National Aeronautics and Space Administration |
| NÖ | Niederösterreich |
| ÖAI | Österreichisches Archäologisches Institut |
| ÖAW | Österreichische Akademie der Wissenschaften |
| OK | Oberkante |
| ÖStA | Österreichisches Staatsarchiv |

I. Gaisbauer/M. Mosser (Bearb.), Straßen und Plätze. MSW 7 (Wien 2013). – Urheberrechtlich geschützt, Vervielfältigung und Weitergabe an Dritte nicht gestattet. © Museen der Stadt Wien – Stadtarchäologie

| | |
|---|---|
| Parz. | Parzelle |
| Pos. | Position |
| RE | Pauly's Realencyclopädie der Classischen Altertumswissenschaft (Stuttgart) |
| RIB | The Roman Inscriptions of Britain (Oxford) |
| RIC | The Roman Imperial Coinage (London) |
| RLÖ | Der römische Limes in Österreich |
| röm. | römisch |
| RZ | Römerzeit |
| SBWien | Sitzungsberichte der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, phil.-hist. Klasse |
| SoSchrÖAI | Sonderschriften des Österreichischen Archäologischen Institutes |
| TS | Terra Sigillata |
| TU | Technische Universität Wien |
| UK | Unterkante |
| Univ. | Universität |
| WAB | Wissenschaftliche Arbeiten aus dem Burgenland |
| WAS | Wiener Archäologische Studien |
| WForsch | Wiener Forschungen zur Archäologie |
| WGBl | Wiener Geschichtsblätter |
| WM | Wien Museum – vormals Historisches Museum der Stadt Wien |
| WStLA | Wiener Stadt- und Landesarchiv |

I. Gaisbauer/M. Mosser (Bearb.), Straßen und Plätze. MSW 7 (Wien 2013). – Urheberrechtlich geschützt, Vervielfältigung und Weitergabe an Dritte nicht gestattet. © Museen der Stadt Wien – Stadtarchäologie