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

Die Straßen von Vindobona

Michaela Kronberger/Martin Mosser

Einleitung

Die Geschichte der Erforschung der Baudenkmäler des antiken Vindobona ist noch recht jung. Gerade einmal 120 Jahre sind vergangen, seit F. v. Kenner die räumliche Verortung des Legionslagers gelang.[1] Wesentliche Hinweise dazu lieferte ihm jene Materialgruppe, die auch für diesen Aufsatz einen wichtigen Beitrag leisten wird: die römischen Meilensteine. Sie, die in der Antike Reisenden den Weg wiesen, lenkten auch in der Neuzeit die Aufmerksamkeit auf Vindobona. Der aus Quellen und antiken Straßenkarten namentlich bekannte Legionsstandort konnte lange Zeit nicht lokalisiert werden. Die in und um Wien befindlichen Ruinen wurden sogar das eine oder andere Mal mit dem römischen Favianis in Verbindung gebracht.[2] Spätestens seit 1588, als in einem Weingarten unweit des heutigen Rennwegs im 3. Bezirk ein römischer Meilenstein mit der Ortsangabe Vindobona und einer Meilenangabe von *„m(ilia) p(assuum)/ II“* entdeckt wurde,[3] wusste man, dass sich der Militärstützpunkt in unmittelbarer Nähe befunden haben musste. Als diesem ab 1834 zwei weitere mit dem Vermerk „Vindobona“ aus Klosterneuburg, fünf aus Inzersdorf im Süden Wiens (mit vier Meilen Entfernung von Vindobona) und einer aus Wien 6, Gumpendorfer Straße folgten, war es nicht viel mehr als eine Rechenaufgabe, um die günstig an einem Donauabbruch gelegene Position des Legionslagers auszumachen. Freilich gelang dies nur unter Einbeziehung der sich bis heute im Bebauungsmuster der Wiener Innenstadt abzeichnenden Strukturen, die sich aufgrund der bis ins Mittelalter modifiziert weiter bestehenden Grabensysteme und Hauptstraßen überliefert haben.[4] Hier erweist sich, dass die dauerhafte Bauweise der Straßenkörper die Weiterverwendung über Jahrhunderte gewährleistete und so entsprechende Spuren hinterließ. Dennoch sei davor gewarnt, in jedem über lange Zeit nachzuvollziehenden Verkehrsweg eine römische Straße zu sehen. Umso mehr ist es gerade in Wien mit seiner 2000-jährigen Geschichte unabdingbar, die archäologischen Befunde darzulegen, die tatsächlich den Aufbau und die Abfolge einzelner römischer Straßentrassenabschnitte zeigen. Seit über 100 Jahren geschah dies in einer Reihe von Publikationen in unterschiedlicher Ausführlichkeit.[5] In der letzten Zeit konnten wichtige Neufunde ergraben werden, die eine aktualisierte Zusammenschau sinnvoll erscheinen lassen.[6] Einbezogen werden sollen hier zudem Fragestellungen, die sich aus den Ergebnissen verschiedener archäologischer, epigraphischer und kulturhistorischer Forschungsarbeiten ergeben haben. Darüber hinaus hat die Beschäftigung mit der Versorgung Vindobonas mit Baumaterial aus den umgebenden Wäldern, Steinbrüchen und Lehmgruben sowie die Anlage einer kilometerlangen Wasserleitung Überlegungen über das dafür zur Verfügung stehende Verkehrsnetz eröffnet. Die genaue Verortung der Friedhöfe der Römerzeit und die Einbindung in die Topographie Vindobonas haben Rückschlüsse auf weitere Straßenzüge nach sich gezogen.[7] Daraus ergaben sich wiederum zusätzliche Fragestellungen, wie etwa die Querung von Flüssen, das Vorhandensein von Verbindungsstraßen etc. So wird klar, dass der antike Siedlungsraum von einem dichten Netz an Wegeverbindungen unterschiedlichster Funktion durchzogen gewesen sein muss und sich nur ein Bruchteil davon zum heutigen Forschungsstand tatsächlich erfassen lässt.

---

1 Kenner 1897, 49; M. Kronberger, Die durchwühlte Schuttdecke – Die Erforschung des römischen Vindobona in Zeiten des städtebaulichen Umbruchs. In: W. Kos/Ch. Rapp (Hrsg.), Alt-Wien – Die Stadt, die niemals war. Ausstellungskat. Wien Museum (Wien 2004) 86–92.

2 Heute mit Mautern/NÖ identifiziert. Zur Auseinandersetzung mit dieser Forschungsfrage noch im 20. Jh. vgl. zusammenfassend M. A. Niegl, Die archäologische Erforschung der Römerzeit in Österreich. Eine wissenschaftsgeschichtliche Untersuchung. Denkschr Wien 141 (Wien 1980) 19 mit Anm. 28.

3 CIL III 4647; 1 mile passus (= 1 römische Meile) entspricht 1,48176 km.

4 Vgl. Sakl-Oberthaler 1999, 110; Kronberger 2005, 39; Mosser et al. 2010, 13.

5 Kenner 1897, 94–150; Kenner 1900, 86–90; O. Harl, Der Verlauf der Limesstraße im Stadtgebiet von Wien. In: V. A. Maxfield/M. J. Dobson (Eds.), Roman Frontier Studies 1989. Proc. XVth Internat. Congress Roman Frontier Stud. 1989 (Exeter 1991) 225–229; Sakl-Oberthaler 1999.

6 Vgl. z. B. Donat/Sakl-Oberthaler/Sedlmayer 2005, 28–31; 61–66; Jandl/Mosser 2008, 12–14; Mosser 2009, 196–198; Mosser 2010, 69; Mosser/Jäger-Wersonig/Adler-Wölfl 2011, 211–216; Krause/Mosser 2012.

7 Kronberger 2005, 172–180.

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

Im Folgenden soll nun das Straßennetz in und um Vindobona unter diesen Gesichtspunkten, ausgehend von den Fernverkehrsstraßen bis hin zu kleinen Wegen mit rein regionaler Bedeutung, betrachtet werden. Die Straßen werden in Tabelle 1 und 2 (mit römischen Zahlen) und die Fundstellen (mit arabischen Ziffern) in Tabelle 9 aufgelistet und Nummern zugeteilt. Letztere dienen der Lokalisierung auf verschiedenen Abbildungen. Zudem werden hier alle zur Verfügung stehenden Daten und die zugehörige Literatur erfasst.

1. Überregionale Straßen als Militär-, Versorgungs- und Handelswege (Abb. 1)

Die Sicherung der Donaugrenze im Zuge der Einrichtung der Provinz Pannonien zieht unwillkürlich die Anlage von Straßen nach sich, die eine rasche Versorgung beziehungsweise Verschiebung von Truppen gewährleisten sollten.[8] Es kann vorausgesetzt werden, dass zumindest die Trasse der wichtigsten Heeresstraße, die entlang der Donaugrenze geführt wurde, mit der Stationierung der *legio XV Apollinaris* in Carnuntum spätestens ab claudischer Zeit feststand und in der Folge ausgebaut wurde.[9] Somit darf zumindest von einer Querung der Wiener Stadtterrasse, noch bevor hier ein Militärstützpunkt eingerichtet wurde, ab dieser Zeit ausgegangen werden. Dies wird auch durch vereinzelt aufgefundene Zeugnisse einer frühen römischen Präsenz evident.[10]

Richtig fassbar wird Vindobona als fester Bestandteil der seit traianischer Zeit stark ausgebauten Donaugrenze einerseits über Meilensteine, die Verkehrswege rechtlich zu Hauptverkehrsstraßen *(viae publicae)*[11] machen, und anderseits über antike Straßenkarten. Diese belegen auch weitere Fernstraßen ins Innere der Provinz, die Handelsbeziehungen, Reiseverkehr und Nahversorgung gewährleisteten. Vindobona ist somit einerseits mit der *via militaris* der Limesstraße durch eine Ost-West-Achse, andererseits mit einer ebenfalls als *via militaris* anzusprechenden Verbindung zur Bernsteinstraße Richtung Scarbantia durch eine Nord-Süd-Achse überregional erschlossen.[12]

Folgende antike Straßenverbindungen können im Großraum Wien aus den vorhandenen literarischen, kartographischen und archäologischen Quellen erschlossen werden:

Tab. 1: Hauptverkehrsachsen im Großraum Vindobona (Abb. 1 und 2).

Nr.	Ausgangspunkt	Wegpunkte	Endpunkt
I	Klosterneuburg (Auxiliarkastell)	Heiligenstadt/Nußdorf (Steinbrüche) – Döblinger Hauptstraße – Währinger Straße – Kreuzung Schottentor (Straße II) – Herrengasse – Kreuzung Michaelerplatz (Straße IV) – Reitschulgasse – Augustinerstraße – Kreuzung Oper/Kärntner Straße (Straße III) – Künstlerhaus – Kreuzung Karlsplatz/Technikerstraße (Straße VI) – Schwarzenbergplatz – Rennweg – ca. Simmeringer Hauptstraße – Kreuzung Kirche St. Laurenz (Straße V und VI) – Schwechat (Ala Nova) – „Villa Gai“ – Fischamend (Aequinoctium)	Carnuntum (Legionslager)
II	Vindobona (Kreuzung im Bereich Schottentor)	Universitätsstraße – Alser Straße – Ottakringer Straße/Hernals (Legionsziegelei) – Exelbergstraße – Scheiblingstein	Comagenis (Auxiliarkastell)
III	Vindobona (porta principalis dextra)	Kärntner Straße – Kreuzung Oper/Kärntner Straße (Straße I) – Wiedner Hauptstraße – Triester Straße – Kreuzung Straßenstation Inzersdorf (Straße VII) – Vösendorf – Biedermannsdorf (röm. Straßenstation) – Mutenum (röm. Straßenstation)	Scarbantia (Sopron)
IV	Vindobona (porta decumana)	Kohlmarkt – Kreuzung Michaelerplatz (Straße I) – Hofburg – Getreidemarkt – Gumpendorfer Straße – Wiental – Purkersdorf/Gablitz	Aelium Cetium (St. Pölten)

8 Zur Chronologie der Einrichtung der Provinzen siehe V. Gassner/S. Jilek/S. Ladstätter, Am Rande des Reiches. Die Römer in Österreich. Österreichische Geschichte 15. v. Chr.–378 n. Chr. (Wien 2002) 84; zu den wirtschaftlich, militärisch und raumplanerisch motivierten Gründen für den römischen Straßenbau vgl. Schneider 1982, 24–28.

9 A. Mócsy in: Vindobona-Katalog 1978, 14 f.; Gassner/Jilek/Ladstätter (Anm. 8) 63.

10 M. Mosser, C. Atius und die legio XV Apollinaris in Vindobona. FWien 5, 2002, 102–126; Kronberger 2006; zuletzt: Adler-Wölfl (im Druck).

11 Zur Unterscheidung von *viae publicae, viae militares* bzw. *viae vicinales* und *viae privatae* siehe Dig. 43, 8, 2, 22; Schneider 1982, 17–23; Bender 1989, 108 f.

12 Nach der von M. A. Speidel erarbeiteten Definition der *viae militares* handelt es sich dabei um vernetzte öffentliche Fernstraßen, auf welchen Personen, die im staatlichen Auftrag im Nachrichten- und Transportwesen unterwegs waren – also hauptsächlich Angehörige des römischen Heeres – Fahrzeuge, Tiere und Unterkunft *(hospitium)* gegen ein offizielles Berechtigungsschreiben einfordern konnten. Nicht jede *via publica* war demnach eine *via militaris,* aber jede *via militaris* ist als *via publica* zu sehen; vgl. M. A. Speidel, Heer und Straßen – Militares viae. In: R. Frei-Stolba (Hrsg.), Siedlung und Verkehr im römischen Reich. Akt. Koll. zu Ehren H. E. Herzig, 28.–29. Juni 2001, Bern (Bern et al. 2004) 331–344.

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

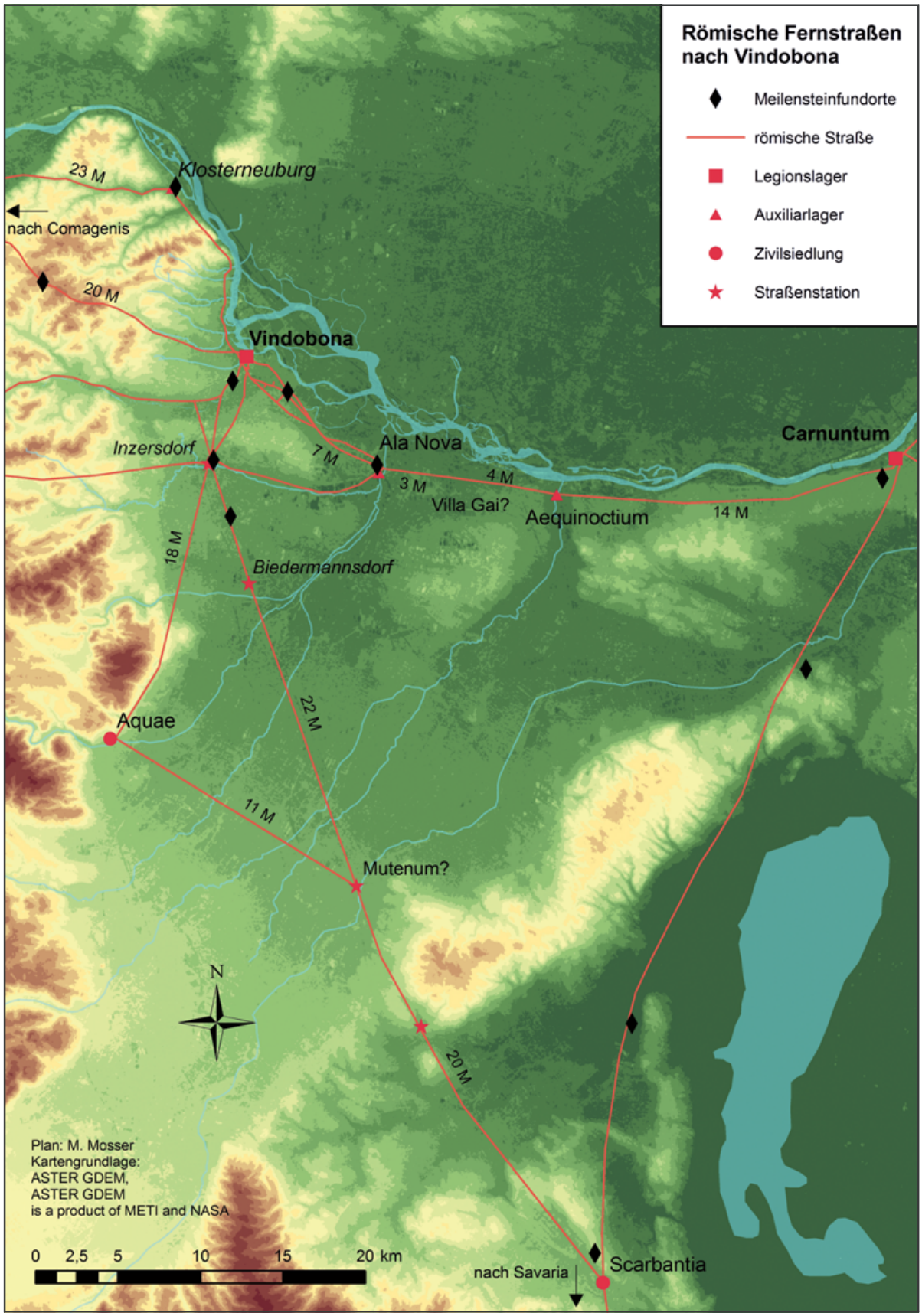

Abb. 1: Römische Fernverkehrsstraßen in Nordwestpannonien zwischen Vindobona, Carnuntum und Scarbantia (Plan: M. Mosser/Kartengrundlage: ASTER GDEM, ASTER GDEM is a product of METI and NASA).

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

Tab. 2: Umfahrungs- und Verbindungsstraßen (Abb. 1, 2, 11 und 21).

Nr.	Ausgangspunkt	Wegpunkte	Endpunkt
V	Vindobona – Kreuzung im Bereich Schottentor (Straße I und II)	Rockhgasse – Wipplingerstraße/Schultergasse/Landskrongasse (= via principalis des Legionslagers) – Bäckerstraße/Wollzeile – Landstraßer Hauptstraße – Viehmarktgasse	Kreuzung Kirche St. Laurenz (Straße I und VI)
VI	Vindobona – Kreuzung Karlsplatz/Technikerstraße (Straße I)	Belvedere/Botanischer Garten – Landstraßer Gürtel 27 – Arsenal/Lilienthalgasse (Heiligtum?/spätrömisches Gräberfeld)	Kreuzung Kirche St. Laurenz (Straße I und V)
VII	Inzersdorf (röm. Straßenstation)	Mödling – Gumpoldskirchen	Aquae (Baden)
VIII	Vindobona canabae – Kreuzung im Bereich Augustinerstraße/Lobkowitzplatz (Straße I)	Helmut-Zilk-Platz/Führichgasse – Kreuzung Kärntner Straße/Führichgasse (Straße III) – Annagasse (Fundstelle des Altars für Silvanus, Silvanae und Quadrubae)	?
IX	Vindobona canabae – Kreuzung im Bereich Reitschulgasse 2 (Straße I)	Bräunerstraße 7 – Dorotheergasse 10 – Spiegelgasse 3	Kreuzung Stock-im-Eisen-Platz (Straße III)
X	Vindobona Zivilsiedlung – Kreuzung vor Rennweg 16 (Straße I)	Rennweg 16 – Praetoriusgasse/Mechelgasse – Botanischer Garten	?
XI	Vindobona Zivilsiedlung – Kreuzung vor Rennweg 57 (Straße I)	Schützengasse 24 – Klimschgasse 10	?
XII	Kreuzung Rennweg 100 (Straße I)	Landstraßer Gürtel – Kelsenstraße 9 – Arsenal	Kreuzung Arsenal – röm. Heiligtum? (Straße VI)
XIII	Kreuzung Rennweg 95 (Straße I)	Landstraßer Hauptstraße 173–175 – Schlachthausgasse 52	Kreuzung Schlachthausgasse 44 (Straße V)

1.1 Die Trassenführungen der Ost-West verlaufenden Fernstraßen („Limesstraße“)

(Abb. 1–2, Tab. 1, Straße I; Abb. 10 und 21)

Der Verbindungsweg zwischen den Kastellen entlang der römischen Reichsgrenze wird in der Forschung generell als „Limesstraße“ betitelt. Im Zuge der kontinuierlichen Anlage neuer Siedlungen und Kastelle im Lauf der folgenden Jahrhunderte ist diese ursprüngliche Haupttrasse mit abkürzenden Wegverbindungen, Nebenstraßen, aber auch mit Umfahrungen von Ortszentren und Lagerarealen ergänzt worden. Dies ist, wie im Weiteren zu sehen sein wird, auch im Großraum Vindobona entsprechend belegbar.

Vindobona ist in zwei antiken Quellen mit Meilenangaben gut dokumentiert, die den Ort in der Folge auch als wichtigen Siedlungspunkt angeben. Die erste ist die Tabula Peutingeriana – eine mittelalterliche Kopie einer römischen Straßenkarte, deren Vorlage spätestens zu Beginn des 3. Jahrhunderts n. Chr. entstanden ist. In dieser wird Vindobona grafisch durch eine Vignette in Form einer Hausfassade mit doppeltem Giebel dargestellt. Sie kennzeichnet von Gemeinden kostenlos zur Verfügung gestellte Unterkünfte mit erhöhtem Komfort für Reisende im staatlichen Auftrag.[13] Der in der Tabula dokumentierte Wegverlauf gibt wohl die älteste Straßenverbindung zwischen den Kastellorten an der Donau wieder, bei deren Anlage Geländeschwierigkeiten bewusst vermieden wurden.[14] So streift die Straße, vom Westen aus Noricum kommend, das Kastell Comagenis (Tulln), das bislang nicht archäologisch lokalisierte Citium, das R. Risy als Kreuzungspunkt der Limesstraße mit einer Stichstraße zum Kastell Zeiselmauer (Cannabiaca) identifiziert (siehe Beitrag Risy, Anm. 79),[15] und danach das Hilfstruppenkastell Klosterneuburg. Schließlich zieht die Straße zwischen der Donau und den wohl bereits seit der Antike genutzten Steinbrüchen von Nußdorf und Heiligenstadt sowie an nahe gelegenen römischen Fundstellen vorbei[16] und erreicht schließlich Vindobona. Weiter nach Osten folgen die

[13] Tabula Peutingeriana, Segment IV. Codex Vindobonensis 324, Pergament; zur Tabula Peutingeriana (Besitz der Österreichischen Nationalbibliothek) siehe E. Weber, Tabula Peutingeriana. Faksimileausgabe mit Kommentar (Graz 1976); ders., Die Tabula Peutingeriana. Ant. Welt 15/1, 1984, 3–8; Kubitschek 1893, 6; Vindobona-Katalog 1978, 154 A 2.

[14] Risy 2010, 297 f. und Beitrag Risy, 101.

[15] Risy 2010, 300.

[16] Zum Nußberg als römischer Steinbruch vgl. A. Rohatsch, Aus Stein gebaut. Natursteinbau und Baurohstoffe in Wien. In: K. Brunner/P. Schneider (Hrsg.), Umwelt Stadt. Geschichte des Natur- und Lebensraumes Wien. Wiener Umweltstud. 1 (Wien, Köln, Weimar 2005) 181 f.; zu römischen Fundstellen in Heiligenstadt vgl. Neumann 1968, 78–86.

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

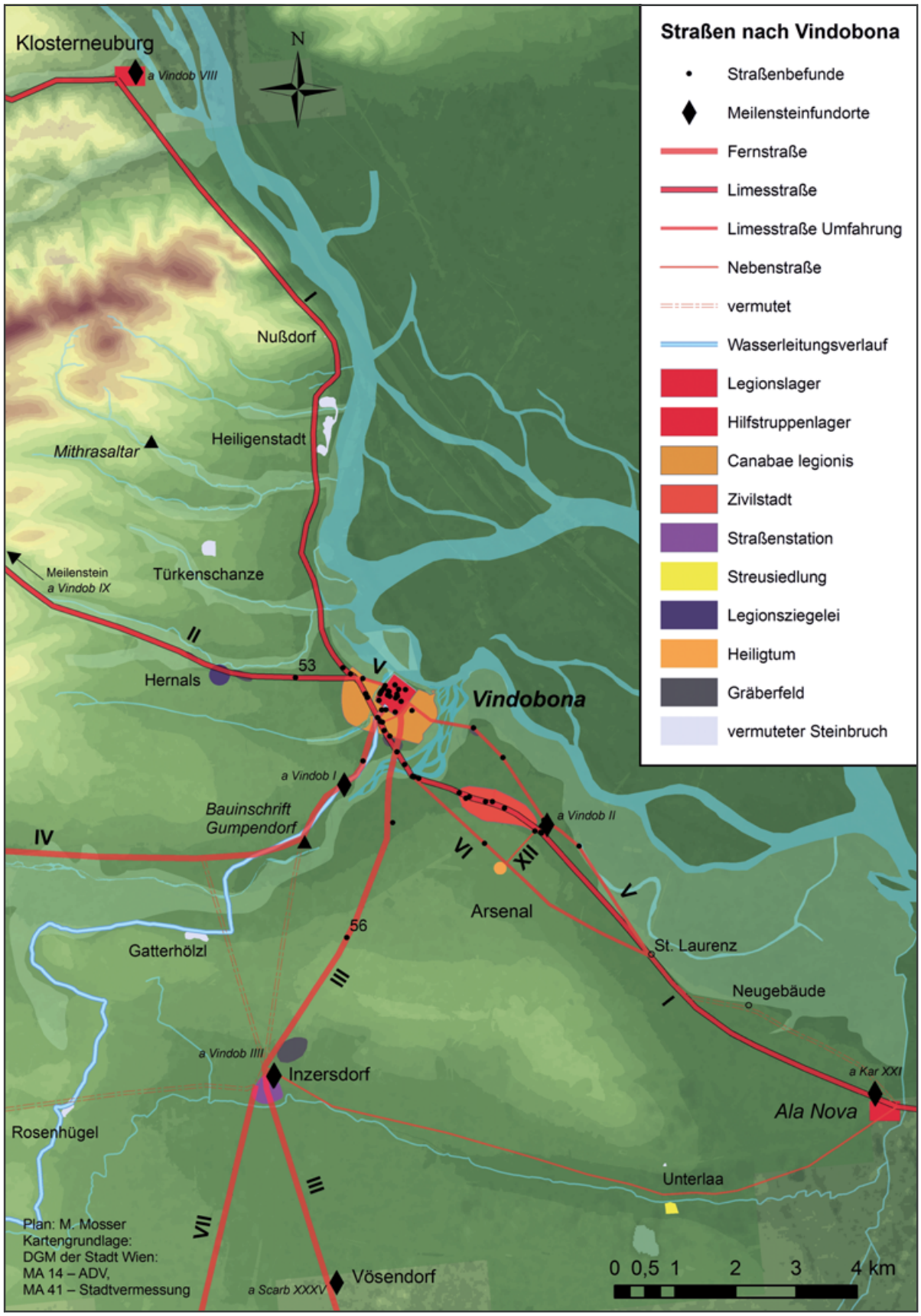

Abb. 2: Das römische Straßensystem im Großraum Vindobona (Plan: M. Mosser/Kartengrundlage: Digitales Geländemodell der Stadt Wien, MA 14 – ADV, MA 41 – Stadtvermessung).

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

Wegpunkte „Villa Gai“[17], Aequinoctium (Fischamend) und schließlich der nächstgelegene Legionsstandort Carnuntum, insgesamt 28 Meilen von Vindobona entfernt, um dann weiter die Donau abwärts zu führen.

Tab. 3: Stationsnamen und Entfernungsangaben in der Tabula Peutingeriana im Nahbereich von Vindobona.

von	nach	Entfernung Meilen	Entfernung Kilometer
Comagenis (Tulln)	Citium	VII	10,4
Citium	Vindobona	XVI[18]	23,7
Vindobona (Wien)	Villa Gai	X	14,8
Villa Gai	Aequinoctium	IIII	5,9
Aequinoctium (Fischamend)	Carnuntum	XIIII	20,7

Die zweite Quelle ist das Itinerarium Antonini[19], ein ebenfalls in zahlreichen mittelalterlichen Kopien erhaltenes Straßenverzeichnis aus der Regierungszeit des Diokletian, das aber auf die Zeit Caracallas zu Beginn des 3. Jahrhunderts zurückzugehen scheint. Vindobona ist darin an vier Straßenabschnitten angeführt. Die Ost-West-Trasse im Raum Vindobona oder zumindest Teilabschnitte sind auf zwei Strecken, allerdings mit unterschiedlichen Entfernungsangaben dokumentiert.[20]

Tab. 4: Ortsnamen und Entfernungsangaben aus dem Itinerarium Antonini entlang der Limesstraße im Nahbereich von Vindobona.

von	nach	Itin. Anton. Aug. 247,4–248,3		Itin. Anton. Aug. 233,8–234,1	
		mp	km	mp	km
Carnunto (Leg. XIIII G. G.)[21]	Vindobona (Leg. X Gem.)	XXVII	40	–	–
Vindobona (Leg. X Gem.)	Comagenis	XX	29,6	XXIIII	35,5

Abb. 3: Inschriftloser Meilenstein bei Scheiblingstein an der Römerstraße (Straße II) über den Exelberg nach Comagenis/Tulln (Foto: M. Mosser).

Dies deutet darauf hin, dass es sich hierbei um zwei unterschiedliche Wegstrecken zumindest zwischen Vindobona und Comagenis handelt (vgl. Straßen I und II).[22] Jene mit 24 Meilen führte, wie auch in der Tabula Peutingeriana angegeben, von Vindobona über Klosterneuburg vorbei am Kastell Cannabiaca (Zeiselmauer) nach Comagenis (Tulln). Risy konnte glaubhaft nachweisen, dass die im Itinerarium zusätzlich angegebene kürzere Strecke von 20 Meilen zwischen Vindobona und Comagenis nicht über die beiden Auxiliarkastelle von Klosterneuburg und Zeiselmauer führte. Hier nahm man die Abkürzung auf dem geländebedingt schwierigeren Weg über den Wienerwald, ausgehend vom Standort Vindobona vorbei an den Legionsziegeleien über den Exelberg, mit dem schon lange bekannten inschriftlosen Meilenstein nahe der heutigen Ortschaft Scheiblingstein, hinunter ins Tullnerfeld und weiter zum Hilfstruppenstandort Comagenis (Abb. 3).[23] Als Grabungsbefund existiert zu dieser Straße eine 10–20 cm dicke Schotterung, die beim Kanalbau 1937 in der Alser Straße (vor Nr. 27–31) in ca. 2,50 m Tiefe auf 70 m Länge gefunden wurde (Fundstelle 53). Richtung Osten markieren der Meilenstein von St. Marx am östlichen Rand der Zivilsiedlung von Vindobona, zwei Meilen vom Legionslager

---

17 Bei der „Villa Gai“ dürfte es sich um einen markanten Straßenkreuzungspunkt zwischen den Auxiliarlagern von Ala Nova und Aequinoctium handeln. Vielleicht führte von diesem Punkt aus eine Straße nach Süden über das aus dem Itinerarium Antonini bekannte Mutenum nach Scarbantia?

18 Segm. III/3–IV/1: Vindobona, m. p. [X]VI (= 23,7 km); zur Lesung vgl. Risy 2008, 87 Anm. 23; Risy 2010, 292 Anm. 12.

19 Imperatoris Antonini Augusti Itineraria Provinciarum et Maritimum; O. Cuntz (Hrsg.), Itineraria Romana I (Leipzig 1929) 34 f. 38 f.; Kubitschek 1893, 6; Vindobona-Katalog 1978, 154 A 3a.

20 Einmal von Scarabantia (Sopron) kommend: Itin. Anton. Aug. 233,6–234,2; einmal von Carnuntum kommend: Itin. Anton. Aug. 247,4–248,4.

21 Im Itin. Anton. Aug. 248,1 sind zwischen Carnuntum und Vindobona ohne Entfernungsangabe die beiden Auxiliarkastelle von Schwechat und Fischamend angeführt: *Aequinoctio et Ala Nova in medio.*

22 Risy 2010, 292–301.

23 Risy 2008, 96.

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

entfernt, sowie sechs wohl ursprünglich von ein und demselben Aufstellungsort stammende Meilensteine aus dem Hilfstruppenstandort Ala Nova (Schwechat) den Weg von Vindobona nach Carnuntum.

Tab. 5: Meilensteine entlang der Ost-West verlaufenden Fernstraßen im Nahbereich von Vindobona.

Fundort	Aufbewahrungsort	Dat.	Distanz	Literatur
Klosterneuburg, 1834 östlich der Stiftskirche vor der Apsis	Stift Klosterneuburg, Lapidarium	249	a] Vind(obona) [m(ilia) p(assuum) VIII?]	CIL III 5752 (p 2200); Weber 1968–1971, Nr. 12; Ubl 1991, Nr. XXXII; Lupa, Nr. 11317
Klosterneuburg, 1834 östlich der Stiftskirche vor der Apsis	Stift Klosterneuburg, Lapidarium	244–246	a V[ind(obona) [m(ilia) p(assuum)] V[III?]	CIL III 5753 (p 2200); Weber 1968–1971, Nr. 11; Ubl 1991, Nr. XXXI
Scheiblingstein, seit 1324 bekannt (ohne erkennbare Inschrift)	ebd., an der Straße über den Exelberg ins Tullnerfeld	?	[a Vind(obona) m(ilia) p(assuum) VIIII?]	Gattringer/Neugebauer/Ubl 1998, 186 f.
Wien 3, vor 1588 in einem Weingarten beim ehem. St. Marxer Krankenhaus	verschollen	256–258	a Vind(obona) m(ilia) p(assuum) II	CIL III 4647; Weber 1968–1971, Nr. 10
Schwechat, 1843/44 in einem Brunnen	KHM Wien, Inv.-Nr. III 113	143	a Kar[n(unto)] m(ilia) p(assuum) [XXI]	CIL III 4641; Weber 1968–1971, Nr. 4; Lupa, Nr. 10395
Schwechat, 1843/44 in einem Brunnen	KHM Wien, Inv.-Nr. III 116	nach 201	[a] Kar(nunto) m(ilia) p(assuum) XXI	CIL III 4642; Weber 1968–1971, Nr. 5; Lupa, Nr. 9683
Schwechat, 1843/44 in einem Brunnen	KHM Wien, Inv.-Nr. III 121	236–238	[a Kar(nunto) m(ilia) p(assuum) XXI]	CIL III 4643; Weber 1968–1971, Nr. 6; Lupa, Nr. 10396
Schwechat, 1843/44 in einem Brunnen	KHM Wien, Inv.-Nr. III 122	239–240	a K(arnunto m(ilia) p(assuum) XXI	CIL III 4644; Weber 1968–1971, Nr. 7; Lupa-Nr. 9681
Schwechat, 1843/44 in einem Brunnen	KHM Wien, Inv.-Nr. III 126	nach 249	a K(arnunto m(ilia) p(assuum) XXI	CIL III 4645; Weber 1968–1971, Nr. 8; Lupa, Nr. 10397
Schwechat, 1843/44 in einem Brunnen	KHM Wien, Inv.-Nr. III 128	256–258	(a Karnunto milia passuum) XXI	CIL III 4646; Weber 1968–1971, Nr. 9; Lupa, Nr. 10398

Allein zwischen Vindobona und Ala Nova können bereits drei Wege identifiziert werden, die als Trassen der „Limesstraße“ anzusprechen sind. Neben dem Hauptstrang durch die Zivilsiedlung (Tab. 1, Straße I) existierten eine nördliche und eine südliche Umfahrung der Zivilsiedlung, wobei die nördliche (Tab. 2, Straße V) eine direkte Verbindung zum Legionslager bzw. den *canabae legionis* darstellte, die südliche (Tab. 2, Straße VI) an einem möglichen periurbanen Heiligtum vorbeiführte (siehe unten).

1.2 Ausfallstraße nach Süden Richtung Aquae und Scarbantia (Abb. 1–2, Tab. 1–2, Straße III und VII)

Von großer wirtschaftlicher Bedeutung war für Vindobona die Fernverbindung nach Süden zur Bernsteinstraße und damit letztlich bis nach Italien und zum Adriahafen von Aquileia. Im Itinerarium Antonini war Vindobona dabei Ausgangspunkt des Abschnittes Vindobona–Poetovio (Ptuj) sowie Endpunkt des Teilstücks Savaria (Szombathely)–Vindobona. Letztlich handelte es sich um eine *via publica,* welche die direkte Verbindung zum Municipium Scarbantia (Sopron) mit einer Abzweigung zu den Thermalquellen von Aquae (Baden bei Wien) gewährleistete (Tab. 2, Straße VII).[24]

[24] Zum vermutlichen Verlauf dieser Straßen bzw. zur Identifizierung von Mutenum vgl. E. Polaschek, Die Tabula Peutingeriana und das Itinerarium Antonini als geographische Quellen für Niederösterreich. Jahrb. Landeskde. Niederösterreich 21, 1928, 6–42; die Straße nach Aquae könnte in ihrer weiteren Verlängerung zu den jüngst entdeckten römischen Goldbergbaustätten im südlichen Niederösterreich geführt haben; vgl. B. Czech/Th. Kühtreiber, Röm. Österreich (in Vorbereitung).

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

Tab. 6: Ortsnamen und Entfernungsangaben aus dem Itinerarium Antonini entlang der Straßen Vindobona–Aquae–Scarbantia.[25]

von	nach	Itin. Anton. Aug. 261,4–261,6		Itin. Anton. Aug. 266,5–266,7		Itin. Anton. Aug. 233,6–233,8	
		mp	km	mp	km	mp	km
Vindobona	Aquis	(X)XVIII[26]	26,7				
Aquis	Scarabantia	XXXI	46				
Scarabantia	Muteno			XVIII	27	XII?	18
Muteno	Vindobona			XXXVI?[27]	53	XXII	33

Die Straße nahm wohl ihren Ausgangspunkt an der *porta dextra* des Legionslagers, verlief an der östlichen Front des Legionslagers und nahm die ungefähre Trasse der heutigen Kärntner Straße auf (siehe S. 137). In etwa bei der Oper kreuzte sie im Gräberfeldbereich, also außerhalb der Siedlung, die Limesstraße (Straße I), um den heute im Stadtbild nicht mehr sichtbaren Wienfluss zu überwinden.

Hier geben die geologischen Verhältnisse die Möglichkeiten für eine Querung vor: Aufgrund einer Terrassenkante hatte sich der Fluss im Lauf der Zeit genau dort, wo die Römerstraße weiter in Richtung Süden führen müsste, ein tief liegendes Bett gegraben. Dies zog nach sich, dass eine Überwindung der Steilstufe nur mittels einer Brücke möglich war. Im weiteren Verlauf der Wiener Stadtgeschichte sind ab dem Jahr 1211 hier zuerst eine hölzerne Brücke, dann die „Stainerne Prugken bey Chernerthor" (errichtet 1400/04 und abgebrochen 1850) und danach die Elisabethbrücke (abgebrochen 1897) belegt.[28] Im Weiteren ist es sehr wahrscheinlich, dass sich der heutige Verlauf der Wiedner Hauptstraße, mit dem Hinweis auf eine Nebenstraße in Richtung Favoritenstraße,[29] und an sie anschließend der Triester Straße in etwa mit der römischen Straßenführung deckt (Straße III).

Im Jahr 1914 konnte das bislang einzige archäologisch dokumentierte, 0,80 m mächtige Teilstück dieser Überlandstraße in der Kundratstraße im 10. Wiener Gemeindebezirk, 14 m vor der Einmündung in die Triester Straße, in 1,90–1,95 m Tiefe und immerhin 10,50 m breit, beim Wasserleitungsbau festgestellt werden (Fundstelle 56).

Die Straße teilt sich schließlich an der römischen Straßenstation Inzersdorf[30] in den nach Aquae führenden Strang (Straße VII) und in jenen direkt über die Straßenstation Mutenum nach Scarbantia verlaufenden Weg (Straße III), wie auf einem Luftbild aus dem Jahre 1938 noch deutlich zu erkennen ist (Abb. 4). Zudem sind fünf im Jahr 1841 gefundene Meilensteine dem Umfeld dieser Straßenstation – 4 Meilen von Vindobona entfernt – zuzurechnen.[31] Archäologische Grabungen in den Jahren 1951/52 brachten in Inzersdorf ein Gebäude zum Vorschein, dessen ungefähre Maße (ca. 25 × mind. 15 m) sowie der Grundriss mit Innenkorridor und vorgesetzter Portikus ohne weiteres mit analogen Anlagen römischer Straßenstationen in Verbindung gebracht werden können.[32] Dass es sich dabei um eine von den Legionen aus Vindobona beaufsichtigte Station handelte, beweisen über 70 gestempelte Ziegel, hauptsächlich der 10. Legion, aber auch der 13. und 14. Legion von diesem Fundort.[33] Stationen wurden je nach Funktion unterschiedlich bezeichnet: solche mit Herbergen

25 Die diversen Entfernungsangaben zwischen Scarbantia, Mutenum und Vindobona widersprechen sich, am besten lösen sich aber die Distanzen Scarabantia–Mutenum mit 18 Meilen sowie Mutenum–Vindobona mit 22 Meilen auf, da sich dadurch die nachweisbare Distanz Vindobona–Scarabantia von etwa 40 Meilen (eigentlich 42 Meilen) ergeben würde.

26 Die im Itinerarium Antonini angegebenen 28 Meilen dürften eine Verschreibung sein, da die Distanz Vindobona–Aquae genau 18 Meilen (26,7 km) beträgt.

27 Über Aquae?

28 F. Czeike, Historisches Lexikon Wien 2 (Wien 1993) 169 f. s. v. Elisabethbrücke.

29 GC: 1903_23 und _41, Mayerhofgasse zwischen Nr. 11 und 20 sowie 3 (Fundstelle 48); Fundtiefe 1 bis 1,3 m; einmal wurden „Betonstücke" ausgehoben, einmal Spuren einer Schotterstraße gefunden; FT IV, 132, 22./23. April 1903.

30 Neumann 1966; Neumann 1968, 86–100 Abb. 43–50 Taf. LIX–LXIV; heute ist das Areal vom Autobahnkreuz des „Knoten Inzersdorf" dominiert, der als Zubringer zur Südautobahn Richtung Kärnten und Italien eine durchaus vergleichbare Funktion erfüllt wie knapp 2000 Jahre zuvor die Kreuzungsstelle an der römischen Straßenstation (siehe Cover).

31 Von der überlieferten Fundstelle der Meilensteine aus wäre der Endpunkt der 4 Meilen am südlichen Siedlungsrand von Vindobona (im Bereich des Karlsplatzes) zu suchen und nicht wie bei den übrigen hier angeführten Meilensteinen jeweils an den Lagertoren. Zur Fundstelle: Kenner 1897, 109; Neumann 1966, 115; 117. Die Fundlage der Meilensteine ist bei Kenner a. a. O. falsch angegeben.

32 GC: 1951_10; Neumann 1968, Abb. 46; vgl. dazu S. Bíro, Eine Straßenstation unter militärischer Überwachung. Anmerkungen zu einer römischen Station in Nordwestpannonien. In: G. Grabherr/B. Kainrath (Hrsg.), conquiescamus! longum iter fecimus. Römische Raststationen und Straßeninfrastruktur im Ostalpenraum. Akten Koll. zur Forschungslage zu römischen Straßenstationen. Innsbruck, 4.–5. Juni 2009. IKARUS 6 (Innsbruck 2010) 134–158 bes. 149–153 mit Abb. 15; St. Groh/H. Sedlmayer, Forschungen zum Kastell und Vicus von Zwentendorf am norischen Donaulimes. Zentraleurop. Arch. 1 (Wien 2010) 44–48 mit Abb. 20.

33 Neumann 1966, 125; 141–143 Abb. 14–16; Neumann 1968, 98 Abb. 47–49; nach B. Lőrincz ist Neumann 1966, 141 Abb. 14,9 ein Stempel der 13. Legion: Lőrincz Typ 39 Taf. 31,8: *http://tiles.chc.sbg.ac.at/* (10.06. 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

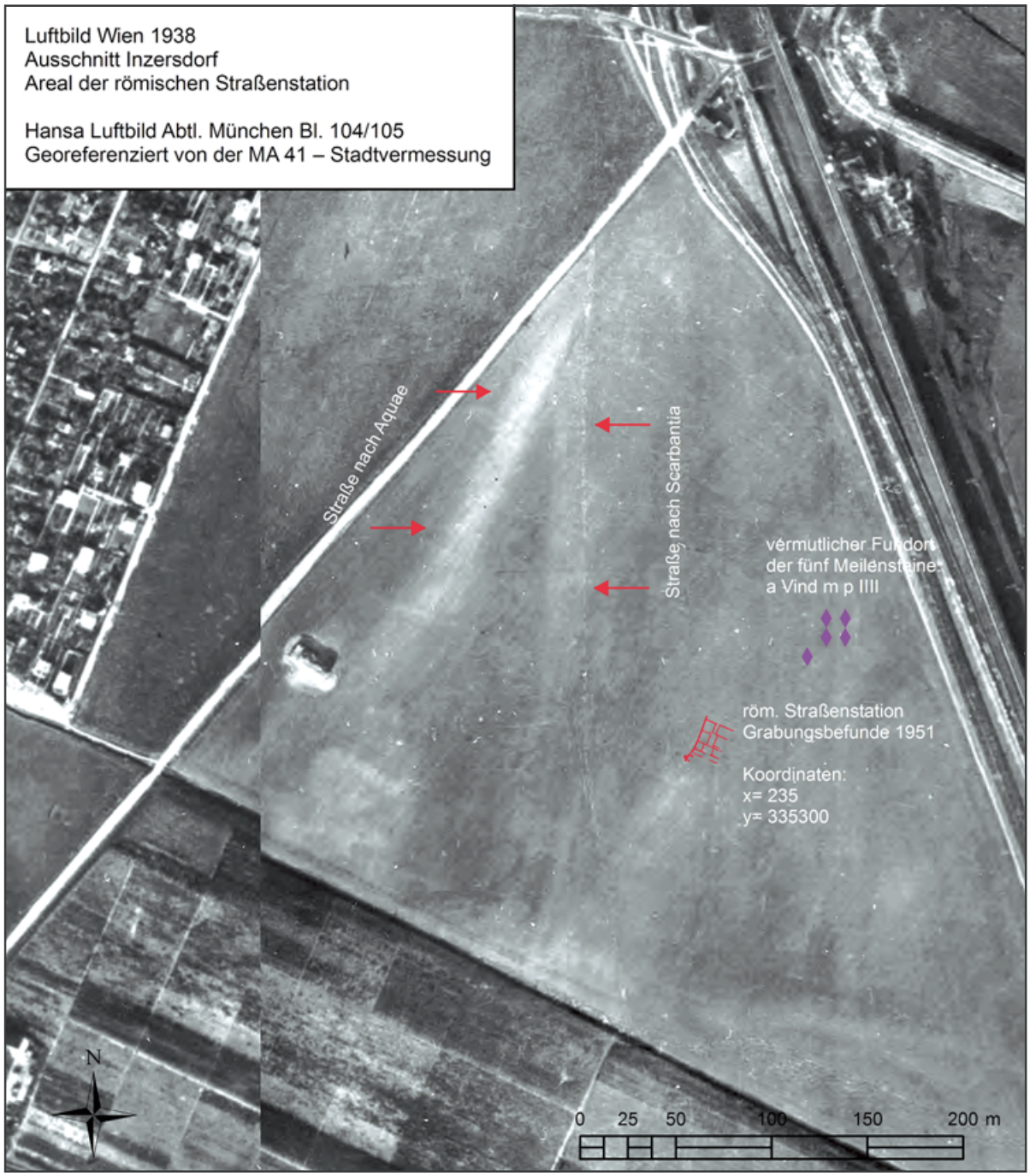

Abb. 4: Luftbild vom Oktober/November 1938, Ausschnitt Inzersdorf mit den sich abzeichnenden hellen Streifen der römischen Fernstraßen am Kreuzungspunkt der postulierten Straßenstation (Foto: Hansa Luftbild Abtl. München Bl. 104–105/georeferenziert: MA 41 – Stadtvermessung).

als *mansiones,* Pferdewechselstationen als *mutationes* und schließlich jene mit polizeilichen Aufgaben als Benefiziarierstationen.[34] Ohne weitere Indizien ist allerdings eine eindeutige Zuordnung nur schwer möglich. Ein zugehöriges, nördlich anschließendes Gräberfeld, das Bestattungen bis in die Spätantike aufweisen kann, deutet aber auf ein größeres Anwesen an diesem Straßenknotenpunkt hin.[35] Richtung Südosten, außerhalb des

[34] Bender 1989, 111.

[35] CIL III 4581 (GC: 1859_03); CIL III 4584 (KHM Wien, Inv.-Nr. III 55, GC: 1862_05); F. Kenner, Beiträge zu einer Chronik der archäologischen Funde in der österreichischen Monarchie (1864–1866). Archiv Kde. Österr. Gesch.-Quellen 38, 1867, 145 f. (KHM Wien, Inv.-Nr. I 1766, GC: 1865_03); Kenner 1897, 109; Neumann 1966, 115–118 mit weiterer Literatur; Neumann 1968, 88 mit Abb. 45; Vindobona-Katalog 1978, 203 S 105 (WM, Inv.-Nr. MV 2390, GC: 1917_07).

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

heutigen Wiener Stadtgebietes, markieren ein 2,5 Meilen von Inzersdorf aufgefundener Meilenstein aus Vösendorf und die Befunde einer 5 Meilen nach Inzersdorf folgenden Straßenstation in Biedermannsdorf[36] weitere Wegpunkte der Straße nach Scarbantia (Straße III).

Tab. 7: Meilensteine entlang der Fernstraße nach Scarbantia/Aquae.

Fundort	Aufbewahrungsort	Dat.	Distanz	Literatur
Wien 10, Inzersdorf, 1841 in den Miesbach'schen Ziegeleien, 380 m westl. der Triester Straße und 474 m nördl. der Liesing	KHM Wien, Inv.-Nr. III 114	143	a Vind(obona) [m(ilia)] p(assuum) III[I]	CIL III 4649; Weber 1968–1971, Nr. 15; Lupa, Nr. 10399
Wien 10, Inzersdorf, 1841 in den Miesbach'schen Ziegeleien, 380 m westl. der Triester Straße und 474 m nördl. der Liesing	KHM Wien, Inv.-Nr. III 119	nach 201	[a Vind(obona) m(ilia) p(assuum) IIII]	CIL III 4650; Weber 1968–1971, Nr. 16; Lupa, Nr. 10400
Wien 10, Inzersdorf, 1841 in den Miesbach'schen Ziegeleien, 380 m westl. der Triester Straße und 474 m nördl. der Liesing	KHM Wien, Inv.-Nr. III 127	249	a Vind(obona) m(ilia) p(assuum) IIII	CIL III 4651; Weber 1968–1971, Nr. 17; Lupa, Nr. 10401
Wien 10, Inzersdorf, 1841 in den Miesbach'schen Ziegeleien, 380 m westl. der Triester Straße und 474 m nördl. der Liesing	KHM Wien, Inv.-Nr. III 131	253	a Vind(obona) m(ilia) p(assuum) IIII	CIL III 4653; Weber 1968–1971, Nr. 18; Lupa, Nr. 9682
Wien 10, Inzersdorf, 1841 in den Miesbach'schen Ziegeleien, 380 m westl. der Triester Straße und 474 m nördl. der Liesing	KHM Wien, Inv.-Nr. III 129	256–258	a Vin[d(obona) m(ilia) p(assuum)] IIII	CIL III 4652; Weber 1968–1971, Nr. 19
Vösendorf, 1820, „Eisgrubfeld"	KHM Wien, Inv.-Nr. III 125	244	[a Scar(bantia) m(ilia) p(assuum) XXXV?][37]	CIL III 4648; Weber 1968–1971, Nr. 20; Lupa, Nr. 9692

1.3 Ausfallstraße nach Westen ins Wiental (Abb. 1 und 2, Tab. 1, Straße IV)

Eine Fernverkehrsstraße, die als nächste große Siedlung Aelium Cetium (St. Pölten) ansteuerte, wurde entlang des Wienflusses zum Wienerwald geführt. Der Fund einer Grabstele bei Purkersdorf/Gablitz[38] ist vielleicht als Indiz für die weitere Streckenführung zu werten. Durch einen bei Abbrucharbeiten in Wien 6, Gumpendorfer Straße 39 im Jahr 1886 entdeckten Meilenstein ist sie rechtlich als *via publica* anzusprechen. Geht man davon aus, dass sein Fundort in etwa mit dem ursprünglichen Aufstellungsort übereinstimmt, würde die Angabe *„milia passuum I",* folgt man einer angenommenen Streckenführung über den Michaelerplatz in der Wiener Innenstadt (Straße IV, Abb. 20),[39] ziemlich genau bei der *porta decumana* des Legionslagers ihren Ursprung haben.

Tab. 8: Meilenstein entlang der Fernstraße nach Aelium Cetium.

Fundort	Aufbewahrungsort	Dat.	Distanz	Literatur
Wien 6, Gumpendorfer Straße 39, 1886, eingemauert in den Fundamenten des alten Hauses	KHM Wien, Inv.-Nr. III 696	252–253	[a Vind(obona) m(ilia) p(assuum) I]	CIL III 11344; Weber 1968–1971, Nr. 22; Lupa, Nr. 9693

Zu diesem Straßenzug ist archäologisch nur eine einzige Fundstelle knapp außerhalb des urbanen Zentrums von Vindobona bekannt. Sie konnte nahe dem genannten Meilenstein am Getreidemarkt 11/Ecke Gumpendorfer Straße 2 dokumentiert werden (Fundstelle 52, siehe unten). Der Verlauf dieser Fernstraße lässt auch zumindest eine Abzweigung nach Süden zur Straßenstation von Inzersdorf (vgl. Straße III) vermuten. Diese würde südlich der Gumpendorfer Pfarrkirche den Wienfluss überqueren (siehe Kap. 2.1).

---

36 D. Talaa/I. Herrmann, Eine römische Straßenstation in Biedermannsdorf bei Wien – Vorbericht. FWien 6, 2003, 212–224.

37 Eine Meilenangabe in Richtung Scarbantia von Vösendorf aus erscheint insofern plausibel, als die Rekonstruktion genau 35 Meilen Entfernung ergeben würde, Richtung Vindobona sind indes keine ganzzahligen Meilenangaben nach dem bekannten Straßennetz ergänzbar.

38 Vgl. Ch. Farka/G. Melzer, Gablitz. Fundber. Österreich 14, 1975, 146 f.; Ch. Farka, Eine Porträtstele aus Gablitz, NÖ. Röm. Österreich 4, 1976, 39–48 Taf. 3,2 und 4; Vindobona-Katalog 1978, 208 S 120.

39 Donat/Sakl-Oberthaler/Sedlmayer 2005, 28–31 Abb. 4–7; 36; 43 f.

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

2. Straßen und Infrastruktur (Abb. 2)

Die konkreten Trassenführungen dieser Hauptverkehrsstraßen werden sich auch nach den Vorkommen der für den Ausbau des Truppenstandortes wichtigen Baumaterialien und sonstiger Rohstoffe gerichtet haben. Dazu gehören in erster Linie Stein, Ziegel und Holz, aber auch die Wasserversorgung spielte eine entscheidende Rolle im Aufbau der Infrastruktur. Auch die Versorgung des Legionsstandortes mit Lebensmitteln aus den umliegenden Agrargebieten wird über Straßenverbindungen zu den entsprechenden *villae rusticae* durchgeführt worden sein. Hier sind eine Reihe von derzeit allerdings archäologisch noch nicht belegten Wegverbindungen zu erwarten; beispielsweise dürfte entlang der Liesing von Ala Nova (Schwechat) kommend über die römische Streusiedlung in Unterlaa und eine weitere Fundstelle in der Sulzengasse ein Weg zur Straßenstation in Inzersdorf geführt haben.[40]

2.1 Steinbrüche[41]

Prinzipiell war der aufwendige Transport von Steinmaterial über den Fluss weitaus leichter zu bewerkstelligen. Doch waren in den meisten Fällen mehr oder weniger lange Wege über Land unvermeidbar, oft wurden Steinblöcke in einer Kombination aus Wasser- und Landweg transportiert. Jedenfalls mussten von Steinbrüchen, die nicht unmittelbar an schiffbaren Flüssen lagen, ausgebaute Straßen zum Absatzgebiet führen.[42] Archäologisch konnte bislang im Raum Vindobona kein einziger gesichert als römisch anzusprechender Steinbruch als historisches Monument identifiziert werden. Petrologische Gesteinsbestimmungen lassen aber diverse Abbaugebiete eingrenzen.

Nußdorf/Heiligenstadt:
Die beiden angenommenen Steinbrüche am Nußberg bzw. im Bereich des Heiligenstädter Parks lagen unmittelbar an der Straße von Vindobona nach Klosterneuburg (Straße I).[43] Doch erscheint hier der nahe gelegene historische Donauarm als alternativer Verkehrsweg möglich, zumal die bisher bestimmten Steinobjekte dieses Herkunftsgebietes in erster Linie als Architekturteile des Legionslagers Verwendung fanden.

Türkenschanze:
Das petrologisch kaum vom Stein aus dem Heiligenstädter Park unterscheidbare Material aus dem Bereich des heutigen Türkenschanzparks konnte hingegen nur über den Landweg transportiert werden. Hier müsste eine Abzweigung von der Hauptstraße nach Klosterneuburg (Straße I) postuliert werden, über welche die Steine zu ihrem Absatzmarkt gelangten, der ebenfalls im Bereich des Legionslagers zu suchen ist.

Gatterhölzl:
Dieses Steinbruchgebiet östlich der heutigen Schlossanlage von Schönbrunn dürfte an einer Verbindungsstraße *(via vicinalis)* zwischen der Ausfallstraße nach Aelium Cetium (Straße IV) und dem Fernverkehrsweg nach Scarbantia (Straße III) gelegen haben. Als wichtigstes Indiz dafür dient der Fund einer traianischen Bauinschrift, vermauert in der Gumpendorfer Kirche.[44] Größe und Ausführung der Schrift sowie das offizielle Formular der leider fragmentierten Inschrift lassen zumindest auf ein öffentliches Bauwerk schließen und so wird das Steindokument meist als Beleg für einen Übergang über den Wienfluss und somit als Ausgangspunkt einer Straßenabzweigung gesehen, deren Endpunkt an der Straßenstation in Inzersdorf zu suchen ist.[45] Das

---

40 Adler-Wölfl (im Druck).

41 Die Lokalisierung der vermuteten antiken Steinbrüche und die entsprechenden petrographischen Bestimmungen verdanken wir A. Rohatsch (TU Wien, Institut für Ingenieurgeologie), B. Moshammer und M. Heinrich (Geologische Bundesanstalt). Im Rahmen eines geplanten FWF-Projekts (Projektantrag G. Kremer, ÖAW Wien) werden die genannten Personen gemeinsam mit den AutorInnen dieses Beitrags dieses Thema weiterbearbeiten.

42 Vgl. A. Pearson, The Work of Giants. Stone and Quarrying in Roman Britain (Stroud, Gloucestershire 2006) 90–94.

43 Vgl. auch die nahe gelegenen römischen Siedlungsbefunde in Heiligenstadt; Neumann 1968, 78–86.

44 CIL III 4566; Vindobona-Katalog 1978, 173 S 9; Lupa, Nr. 4830.

45 Vgl. u. a. Kenner 1897, 108 f.; Vindobona-Katalog 1978, 115 f.; O. Harl, Die Römerzeit. In: P. Csendes/F. Opll (Hrsg.), Wien. Geschichte einer Stadt 1. Von den Anfängen bis zur Ersten Türkenbelagerung [1529] (Wien, Köln, Weimar 2001) 41 f.; M. Binder/M. Mosser, Ein Militärfriedhof der Barockzeit und ein Beitrag zur Geschichte von Gumpendorf – Grabungen im Innenhof des Bundesrealgymnasiums Wien VI, Marchettigasse 3. FWien 9, 2006, 227–230.

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

Material, das in jenem in der Nähe dieser Straße gelegenen Steinbruch abgebaut wurde, fand für Weihedenkmäler, Bauinschriften und die Quaderverkleidung der Legionslagermauer Verwendung. Die Endabnehmer waren hier sehr vielfältig, einerseits die unmittelbare Umgebung, andererseits wiederum das Legionslager sowie das vermutete periurbane Heiligtum beim heutigen Arsenal,[46] wobei angenommen werden kann, dass zu letzterem eine direkte Verbindungsstraße – die südliche Ausfallstraße nach Inzersdorf (Straße III) querend – existiert haben dürfte.[47]

Wasserleitung und Steinbruch am Rosenhügel:
Das für den Bau der 17 km langen Wasserleitung nach Vindobona notwendige Steinmaterial stammt nachweislich aus dem an eben diesem Leitungsstrang gelegenen Steinbruchgebiet am Rosenhügel. Von hier aus dürften die diese Wasserleitung begleitenden Wege, einerseits nach Süden Richtung Rodaun und Kalksburg, andererseits nach Norden Richtung Küniglberg und Schönbrunn, abgegangen sein.[48] Diese Wege sind schon allein dadurch vorauszusetzen, dass die Wasserleitung einer regelmäßigen Wartung bedurfte und entsprechend zugänglich sein musste. Ebenso ist ein Weg vom Steinbruch nach Osten, zum nahe gelegenen Straßenknoten Inzersdorf, das Liesingtal entlang, über Unterlaa nach Ala Nova bzw. nach Westen Richtung Laab im Walde zur römischen Fundstelle im Lainzer Tiergarten zu vermuten.[49]

Flyschsandstein aus dem Wienerwald:
Die genaue Herkunft von massenhaft als Baumaterial verwendeten Bruchsteinen, die in den Häusern von Vindobona verbaut wurden, ist zum jetzigen Zeitpunkt kaum geografisch eingrenzbar. Es handelt sich dabei um Flyschsandstein, der im gesamten Wienerwald anzutreffen und kaum unterscheidbar ist. Hier muss wohl an eine im wahrsten Sinn des Wortes „naheliegende“ Abbaustätte gedacht werden, die am ehesten an den Fernverkehrswegen I, II und IV zu lokalisieren sein dürfte, da diese direkt in die Flyschzone des Wienerwaldes führen. Als nicht mehr als ein Indiz für die Lage eines entsprechenden Steinbruchs ist in diesem Zusammenhang der Mithrasaltar des *Ulpius Secundus,* eines Soldaten der 10. Legion, zu werten.[50] Sein Fundort lag an der Sieveringer Hauptstraße, etwa auf halber Strecke zwischen den Abbaugebieten Türkenschanze und Heiligenstadt, etwa 4 Meilen vom römischen Siedlungsraum entfernt, im Nahbereich von zumindest seit dem Spätmittelalter genutzten Sandsteinbrüchen.[51]

2.2 Legionsziegelei

Qualitativ besonders hochwertige Tonvorkommen finden sich in Hernals, knapp 3 km westlich des Legionslagers, wo in den Legionsziegeleien seit dem späten 1. Jahrhundert n. Chr. produziert wurde.[52] Bislang konnte archäologisch keine römische Straßenverbindung innerhalb des Manufakturbetriebes dokumentiert werden. Jedoch kann durch den Fund von Grabädikulabestandteilen in der Ottakringer Straße nahe dem Gürtel,[53] der Lage der Legionsziegeleien südlich des Alsbaches sowie durch eine spätrömische Bestattung ebenfalls knapp südlich des Alsbaches[54] ein etwa 80 m breiter Streifen rekonstruiert werden, innerhalb dessen die Fahrbahn dieses Verkehrsweges zu suchen ist. Es handelt sich dabei um jene bereits erwähnte Fernverbindung (Straße II)

---

46 Vgl. Mosser/Jäger-Wersonig/Adler-Wölfl 2011, 217 f.; Kronberger/Mosser 2011, 111 f.

47 Dass deren Verlauf allerdings nicht im Bereich der heutigen Gudrunstraße zu suchen ist, wie F. Kenner noch 1911 vermutete, konnten Grabungen im Jahr 2011 klären; Kenner 1911, Beibl. 151a; siehe Beitrag Mosser/Gaisbauer/Czeika/Jäger-Wersonig, 227.

48 Zum Verlauf der Wasserleitung vgl. J. Nowalski de Lilia/A. Proksch/W. Kubitschek/A. Friedrich, Die römische Wasserleitung nach Wien. Jahrb. Altkde. 2, 1908, Beibl. 20–27; Ch. Öllerer, Über die Erprobung eines satellitengesteuerten Verortungssystems im Dienste der Archäologie. FWien 8, 2005, 16–23 mit Tab. 1.

49 Vgl. O. Harl, KG Laab im Walde, OG Laab im Walde, VB Mödling. Fundber. Österreich 33, 1994, 567.

50 CIL III 14359/28; Kenner 1897, 105 f. Fig. 62; Vindobona-Katalog 1978, 190 S 70.

51 Vgl. Rohatsch (Anm. 16) 182.

52 Zu den Ziegelöfen in Hernals vgl. Kenner 1897, 136; Kenner 1900, 90; Kenner 1911, 160 f.; A. Neumann, Neues von den römischen Legionsziegeleien in Hernals. Unsere Heimat (Wien) 31, 1960, 157–159; Neumann 1968, 70–78; O. Harl, Wien 17 – Steinergasse. Fundber. Österreich 15, 1976, 294 f.; L. Streinz, Wien 17 – Steinergasse. Fundber. Österreich 17, 1978, 381; M. Mosser, Zwei römische Ziegelöfen in Wien 17, Steinergasse 16/Geblergasse 47. FWien 16, 2013 (in Druck).

53 Ch. Farka/M. Krenn, Wien 17. Ottakringer Straße 16. Fundber. Österreich 42, 2003, 73 Abb. 79; Lupa, Nr. 15858–15866; 16671–16683.

54 Kenner 1897, 136; Neumann 1968, 73.

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

von Vindobona über den Exelberg nach Tulln (Comagenis), die somit auch der Versorgung des Legionsstandortes mit Ziegeln aller Art diente. Die in Hernals produzierten Ziegel dürften, nach der Verbreitung der Legionsstempel zu schließen, sowohl über diese Straße nach Noricum[55] als auch Richtung Osten in den gesamten pannonischen Raum geliefert worden sein.[56]

2.3 Holzversorgung

Allein die Wahl des Truppenstandortes an den Ausläufern des Wienerwaldes und südlich der Donauauen mit hier einmündenden Zubringerbächen bezeugt neben den strategischen auch wirtschaftliche Überlegungen, allen voran die möglichst rationelle Beschaffung von Holz, denn die Verfügbarkeit von Bau- und Brennholz war für einen Legionsstandort von essenzieller Bedeutung. Wie im Mittelalter der Wienerwald als regelmäßiger Hartholzlieferant oder die Donauauen zur Versorgung mit Weichholz wie Erle und Weide dienten,[57] so dürften in der Römerzeit ähnlich organisierte Nutzungsstrukturen anzunehmen sein. Während Holz aus den Donauauen naheliegenderweise über den Wasserweg nach Vindobona gelangte, führte der Transport mit Fuhrwerken aus dem Wienerwald wohl über die schon bekannten Straßenzüge (Straßen I, II und IV), doch dürften Baumstämme auch im Schwemmbetrieb über die Wienerwaldbäche wie Wienfluss, Ottakringer Bach und Alsbach in den Siedlungsbereich von Vindobona gelangt sein.[58] Die Verknüpfung von Holzbedarf, Wasserversorgung, Baumaterialien und Straßenanbindung zeigt sich beispielsweise im Bereich der Hernalser Legionsziegeleien. Dort waren große Mengen an Brennholz zur Befeuerung der Ziegelöfen notwendig und dieser Bedarf konnte durch die benachbarten Wälder gedeckt und der Transport über den Alsbach oder die angrenzende Straßenverbindung (Straße II) bewerkstelligt werden. Doch auch Bauhölzer für die zahlreichen Lehmfachwerkbauten, die lange Zeit die dominierende Bauform in Vindobona darstellten, und für Gerüste und Baukräne und vieles andere mehr sorgten für stetige Nachfrage. In diesem Zusammenhang sind vielleicht auch zwei Silvanus-Altäre aus Gugging westlich des Kastells Klosterneuburg von Bedeutung, zumal einer davon von einem *miles* der *legio X gemina* aus Vindobona geweiht wurde.[59] Auch wenn Weihungen an Silvanus vielfältig im Kult der Römer anzutreffen sind[60] und keineswegs unmittelbar auf Holzwirtschaft schließen lassen, so kann dieser Altar, gesetzt von einem aktiven Legionssoldaten an den Gott des Waldes, der Felder und der Wiesen an einer der Hauptstraßen (Straße I) an den nördlichen Ausläufern des Wienerwaldes, zumindest ein Hinweis auf einen holzverarbeitenden Betrieb unter Aufsicht der Wiener Legion in dieser Gegend sein.

3. Straßen im urbanen Umfeld

Im Folgenden werden archäologisch dokumentierte und rekonstruierbare Straßenbefunde nach dem jeweiligen Siedlungsraum (Legionslager, *canabae legionis* und Zivilstadt) vorgestellt.

3.1 Legionslager (Abb. 5)

Römische Legionslager zeichnen sich durch eine nach einem gleichmäßigen Raster geplante Baustruktur aus. Ihr rechteckiger Grundriss wird von zwei rechtwinkelig zueinander stehenden Lagerachsen durchschnitten.

---

55 Vgl. z. B. einen Ziegel mit Stempel der 10. Legion aus Favianis (Mautern); S. Jilek, Die Kleinfunde. In: V. Gassner et al., Das Kastell Mautern-Favianis. RLÖ 39 (Wien 2000) 358 f. Abb. 256,5.

56 U. Brandl, Untersuchungen zu den Ziegelstempeln römischer Legionen in den nordwestlichen Provinzen des Imperium Romanum. Katalog der Sammlung Julius B. Fritzemeier. Passauer Universitätsschr. Arch. 6 (Rahden/Westf. 1999) 137 f. Karte 14.

57 Ch. Sonnlechner, Kirchenbau und Umwelt. Eine ökologische Kontextualisierung. In: M. Kronberger/B. Schedl (Hrsg.), Der Dombau von St. Stephan. Die Originalpläne aus dem Mittelalter. 370. Sonderausstellung des Wien Museum (Wien 2011) 98; ders., Bürger und Wald. Überlegungen zur Nutzung von Wiener Bürgerspitalwäldern im Mittelalter. Jahrb. Ver. Gesch. Wien 66, 2010, 223–255.

58 Zum Schwemmbetrieb an den Wienerwaldbächen in der frühen Neuzeit vgl. E. Johann, Das Holz-Zeitalter. Die städtische Holzversorgung vom 17. bis zum 19. Jahrhundert. In: Brunner/Schneider (Anm. 16) 174–176.

59 R. Münsterberg, Römische Votivsteine aus Gugging bei Klosterneuburg. Jahrb. Altkde. 3, 1909, 187; Vindobona-Katalog 1978, 188 S 64, hier als Indiz für einen Wachtposten an der Grenze von Noricum und Pannonien gesehen.

60 Vgl. zuletzt G. Kremer, Götterdarstellungen, Kult- und Weihedenkmäler aus Carnuntum. CSIR Österreich, Carnuntum Suppl. 1 (Wien 2012) 375–378.

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

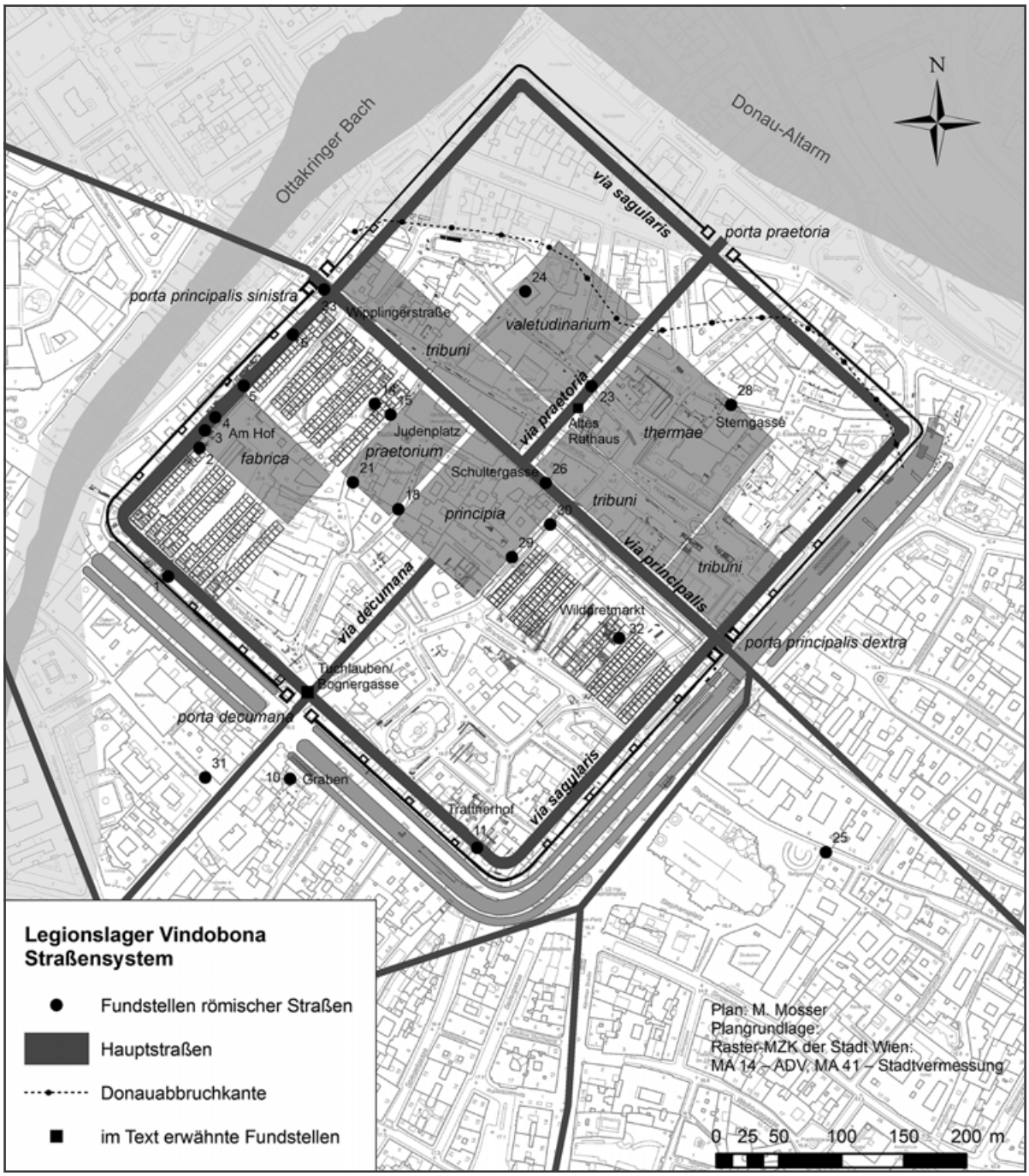

Abb. 5: Straßen im Legionslager Vindobona (Plan: M. Mosser).

Diese bilden gleichzeitig die Hauptdurchzugsstraßen des Lagers.[61] Ihr Schnittpunkt *(groma)* vor dem Kommandogebäude *(principia)* ist gleichzeitig Ausgangspunkt des rechtwinkeligen Vermessungssystems. Alle übrigen Straßen innerhalb des Lagers zwischen den Mannschaftsunterkünften, Verwaltungsgebäuden, Offizierswohnhäusern, Thermen und dem *valetudinarium* (Hospital) laufen parallel zu den Hauptachsen.[62]

---

61 Zur antiken Beschreibung römischer Militärlager vgl. A. v. Domaszewski (Hrsg.), Hygini Gromatici Liber de munitionibus castrorum (Leipzig 1887, reprografischer Nachdruck Hildesheim 1972).

62 Eine entlang der Umfassungsgräben außen umlaufende Straße konnte 1905 beim Umbau des Hauses Wien 1, Graben 17 knapp 5 m breit als grobe Kiesschotterung in ca. 1,20 m Tiefe dokumentiert werden (Fundstelle 10); vgl. eine ähnliche Ringstraße entlang des Legionslagergrabens von Carnuntum (Beitrag Gugl, 164).

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

Der Innenhof *(forum)* der *principia* ist mangels bisher identifizierter städtischer Foren auch die einzig nachweisbare Platzanlage in Vindobona. So wurde bei zwei Grabungen im Bereich Tuchlauben 17 (vgl. die östlich an die *principia* anschließende Straßenschotterung bei Fundstelle 29) und Jordangasse 5 eine spätantike Pflasterung aus bis zu 1,40 × 0,44 m großen und 4–5 cm dicken Sandsteinplatten innerhalb dieses Hofbereichs aufgedeckt. Die älteren Platzniveaus zeigten sich als stark mörtelhaltige Gehhorizonte.[63] Ob diese eventuell ursprünglich eine Steinpflasterung über dem jeweiligen Mörtelbett aufwiesen, kann nur vermutet werden.[64]

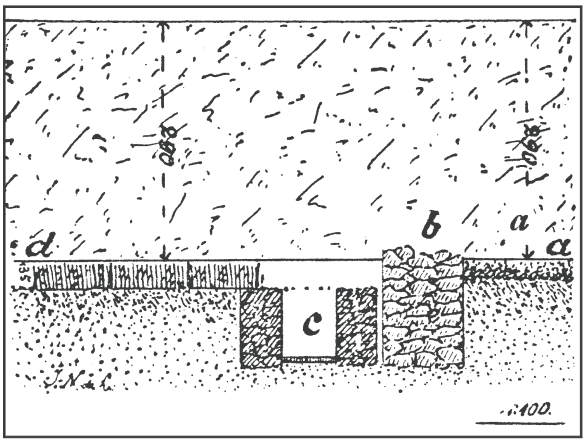

Abb. 6: Profilskizze J. H. Nowalski de Lilias zur Straßenpflasterung „d" der via principalis im Bereich Schultergasse mit nördlich anschließendem Abwasserkanal (nach Kenner 1905, Fig. 325).

Wie bereits ausgeführt verlief ein Zweig der Limesstraße (Straße V) durch das Legionslager Vindobona und bildete dort als eine der Hauptachsen die *via principalis* zwischen linkem und rechtem Lagertor. An der *groma* (im Bereich Schultergasse/Jordangasse) zweigte die *via praetoria* als Nord-Süd-Achse Richtung Donauabbruch zum nördlichen Lagertor *(porta praetoria)* ab. In der Verlängerung der *via praetoria* folgte südlich der *principia* die *via decumana* bis zum südlichen Lagertor *(porta decumana),* von dem die Fernverbindung nach Aelium Cetium ihren Ausgang nahm (Straße IV). Als weitere bedeutende Straßentrasse innerhalb der Legionslager gilt auch die entlang der Umfassungsmauer im so genannten *intervallum* umlaufende *via sagularis* oder auch *via vallaris*. Von allen diesen Hauptstraßen existieren aus dem Lager Vindobona archäologische Dokumentationen in unterschiedlichem Umfang und Qualität. Sie legen nahe, dass diese von metertief reichenden Abwasserkanälen und zum Teil von mit Portiken überdachten Gehsteiganlagen begleitet wurden. Auch die Nebenstraßen zwischen den Kasernenblöcken wurden zum Teil erfasst, wodurch im Lauf der Forschungsgeschichte die Möglichkeiten, den Lagergrundriss in groben Zügen zu rekonstruieren, mehr und mehr gegeben waren.[65]

3.1.1 Via principalis

Die *via principalis* verlief auf ca. 440 Metern Länge vom westlichen Torturm *(porta principalis sinistra)* an der über dem Tiefen Graben situierten „Hohen Brücke" (Wipplingerstraße 21) ein Stück entlang der heutigen Wipplingerstraße durch das Gebäude des heutigen Verwaltungsgerichtshofes (Wipplingerstraße 7) über die Schultergasse und die Landskrongasse zur *porta principalis dextra* an der Ecke Kramergasse/Ertlgasse. Der archäologische Befund bestätigt, dass es sich dabei um eine an beiden Seiten von Portiken mit Säulenstellungen gesäumte, ca. 10 m breite Straße handelte (Fundstelle 33).[66] Die Portiken überdachten die Gehwege vor den *tabernae,* also den Läden, Gaststätten, Werkstätten oder Magazinen, die den Tribunenhäusern *(scamnum tribunorum)* an der einen und den Zenturionenquartieren an der anderen Straßenseite vorgelagert waren. Im Bereich der *groma,* dem Torbau im Zentrum des Lagers, konnte 1903 bei einem Kanalbau ein Steinplattenbelag auf der *via principalis* in Form von großen, sorgfältig gearbeiteten, bis zu 35 cm (?) dicken Pflastersteinen in 2,90 m Tiefe auf beinahe 50 m Länge nachgewiesen werden (Fundstelle 26). Darunter soll bereits der antike Humus vorgefunden worden sein (Abb. 6).[67]

---

63 Gaisbauer/Mosser 2001, 130 f. 136–144 mit Abb. 27.

64 Eine 6 m breite und 0,75 m dicke Schotterung war zwischen zwei Mauerzügen der Lagerthermen von H. Ladenbauer-Orel festgestellt worden (Fundstelle 28). Ob es sich hier um einen Hofbereich der Thermen oder um eine weitere Lagerstraße handelt, kann mangels ausreichender Rekonstruktionsmöglichkeiten der Gesamtanlage vorerst nicht geklärt werden.

65 Siehe den bislang letzten aktuellen Stand der Lagerrekonstruktion: Mosser 2010, 51 Abb. 1; M. Mosser, Das Legionslager Vindobona – Wien zwischen Spätantike und Frühmittelalter. In: M. Konrad/Ch. Witschel (Hrsg.), Römische Legionslager in den Rhein- und Donauprovinzen – Nuclei spätantik-frühmittelalterlichen Lebens? Abhandl. Bayer. Akad. Wiss. N. F. H. 138 (München 2011) 478 Abb. 2.

66 Vindobona-Katalog 1978, 178 S 29; zwei Säulen wurden dabei 5,20 m voneinander entfernt in situ aufgedeckt (WM Inv.-Nr. MV 799/1–2). Die 100 × 75 cm großen Fundamente der Säulenbasen waren in den Straßenkörper der *via principalis* eingebettet und ragten 25 cm darüber hinaus; vgl. FT IV, 141, Wipplingerstraße 19, 6. November 1903.

67 Nach FA-RZ I, S–W, Tuchlauben/Schultergasse, 26. Juli 1903.

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

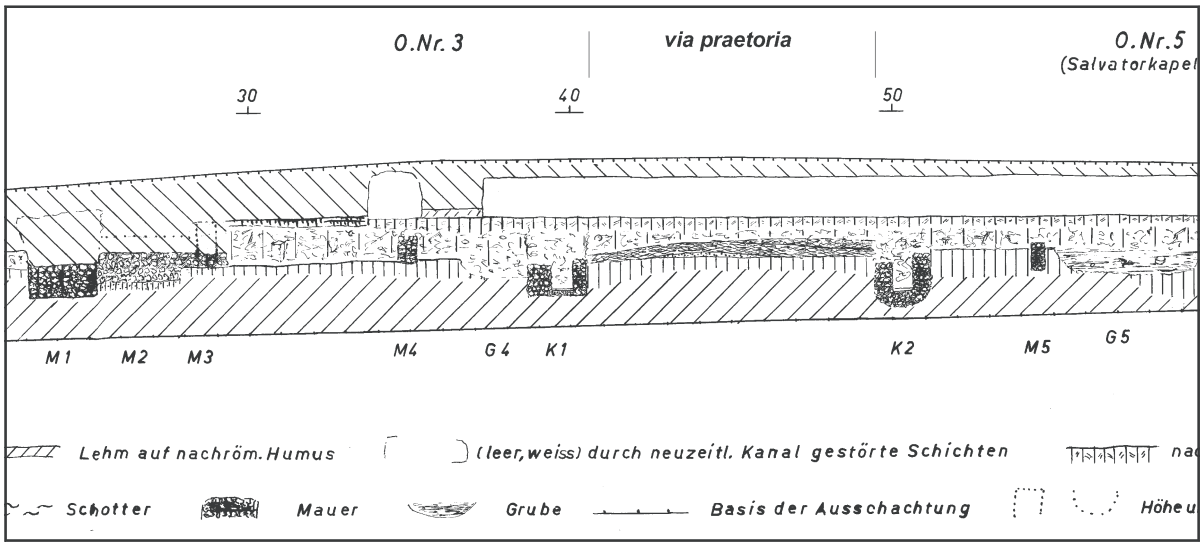

Abb. 7: Wien 1, Salvatorgasse – Künettengrabung 1951, Ausschnitt aus Südprofil (Plan: G. Mazanetz, WM, Inv.-Nr. MV 96.140).

Bei der *porta principalis sinistra* konnte der Aufbau der Straßenschotterung genauer untersucht werden (Fundstelle 33): Ihre Oberfläche wurde in 0,85 m Tiefe[68] angetroffen und bestand aus einer an dieser Stelle 40 cm dicken Schicht aus fest gestampften zerschlagenen Ziegeln, Kalkmörtel, Kies bzw. klein geschlagenen Steinchen, die auf dem gewachsenen Boden auflag. In der Tordurchfahrt war der Pflasterbelag in Form von 50 × 50 cm großen Steinplatten zum Teil erhalten geblieben. Die *via principalis* des Legionslagers ist somit, abgesehen von der Gehsteig- oder Portikuspflasterung der Limesstraße im Bereich Habsburgergasse/Reitschulgasse (vgl. Straße I, Fundstelle 22) die einzige bisher gesichert nachweisbare steingepflasterte Straße im Raum Vindobona. Zumindest an ihrer nördlichen Straßenseite wurde sie von einem Abwasserkanal mit seitlichen Bruchsteinmauern und ziegelgedeckter Sohle begleitet.[69]

3.1.2 Via praetoria

Die *via praetoria* zweigte unterhalb des *groma*-Torbaus von der an dieser Stelle steingepflasterten *via principalis* nach Norden Richtung Donau ab.[70] Sie konnte dabei nur ein einziges Mal anlässlich einer Kanalgrabung im Jahre 1951 in ihrer gesamten Breite dokumentiert werden (Fundstelle 23).
Innerhalb einer über die gesamte Salvatorgasse verlaufenden Künette wurde die *via praetoria* mit Kanälen zu beiden Seiten aufgedeckt, welche die Gebäudereste des *valetudinarium* und der Lagerthermen – westlich bzw. östlich dieses antiken Straßenkörpers gelegen – voneinander trennte (Abb. 7).[71] Zum Straßenabschnitt schreibt A. Neumann: Circa ab Laufmeter 39 folgt „[…] eine Straße mit den beiden links und rechts davon befindlichen Kanälen K1 und K2. Während diese in den gewachsenen Lehmboden [= anstehender Löss] hineinragen, liegt der 9 m breite Straßenmakadam auf der vorrömischen Humusschicht auf. Er setzt sich aus drei Schichten zusammen, und zwar aus einer unten 13 cm hohen, flachgewölbten Sandschicht, darüber einer ebenso geformten 22–30 cm starken Schichte aus Schotter und schließlich zuoberst aus einer Schichte, die sich nur über die nordwestliche Straßenmitte erstreckt. Sie besteht ebenfalls aus Schotter.“

---

68 Nach FA-RZ I, S–W, Wipplingerstraße – Hohe Brücke, 17. Oktober 1903: allerdings −0,75 m.
69 Kenner 1903, 40; Kenner 1904, 110 (GC: 1903_03); 144 f. (GC: 1902_03); GC: 1903_02; Kenner 1904, 137 f.; Kenner 1905, 171.
70 Verlängert man die *via praetoria* schnurgerade weiter über die in der Römerzeit verzweigten Donauarme hinweg Richtung Nordosten, so erreicht man im Bereich Leopoldau eine Fundstelle mit zahlreichem römischem Fundmaterial, u. a. mit Ziegeln der *legio X gemina,* was als Indiz für einen römischen Brückenkopf jenseits der Donau („Contra Vindobona“) gedeutet werden kann; zu Leopoldau vgl. H. Friesinger, Bemerkungen zu den frühgeschichtlichen Grab- und Siedlungsfunden von Wien-Leopoldau. Arch. Austriaca 68, 1984, 127–154; R. Chinelli, Die Erforschung der spätantiken Produktion römischer glasierter Keramik in der Ostalpenregion und in den Donauprovinzen – Vindobona (Vorbericht). FWien 10, 2007, 214–235.
71 Siehe auch A. Neumann, Spital und Bad des Legionslagers Vindobona. Jahrb. RGZM 12, 1965, 99–126 Taf. 23–32.

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

Einen weiteren Beleg für den Verlauf der *via praetoria* brachte allerdings auch eine auf nur 1 × 1 m Grundfläche durchgeführte Sondage im Hof des Alten Rathauses (Wipplingerstraße 6), die in 4 m Tiefe den westlich der Straße entlang laufenden Abwasserkanal in seiner gesamten Breite erfasste.[72]

3.1.3 Via decumana

Im Zuge der Aufdeckung des westlichen Torturms der *porta decumana* in den Jahren 1901–1902 gelang auch die partielle Freilegung einer Straße knapp 10 m nordöstlich des Torturms (Abb. 5). Es konnte dabei auf 3 m Breite, 70 cm unterhalb der damaligen Straßenpflasterung der Bognergasse eine zweiphasige Abfolge unterschieden werden: „eine[r] ältere[n], über Humus gelegte[n] aus Stampferde und eine[r] jüngere[n] aus einem Gemenge von Lehm, Steinchen und Eisenschlacken.“[73] Es sind allerdings aufgrund dieser Beschreibung und der geringen Fundtiefe durchaus Zweifel angebracht, ob diese Straße als eine der Hauptachsen des Legionslagers anzusprechen ist, da sie wohl weitaus massiver befestigt gewesen sein müsste. Hier ist wohl eher ein älteres, mittelalterliches Gehniveau der Tuchlauben, die hier ihren Ausgangspunkt an der Ecke zur Bognergasse hatte, anzunehmen. Die römische Straßenschotterung der *via decumana* wäre vermutlich etwa noch 1 m tiefer anzutreffen gewesen.[74] Somit fehlt bislang ein eindeutig der *via decumana* zuordenbarer archäologischer Befund.

3.1.4 Via sagularis

Durch die Grabungen Am Hof in den Jahren 2007 bis 2009 wurde der westliche Abschnitt der *via sagularis* zur am besten dokumentierten Straßentrasse des Wiener Legionslagers.[75] Sie konnte in mehreren Grabungsschnitten sehr detailliert im Bereich der westlichen *retentura* untersucht werden (Fundstellen 3, 5 und 6). Sie verläuft hier von Süden kommend zunächst entlang der *fabrica,* dem Werkstattgebäude des Legionslagers, danach entlang der Rückseite eines Kasernenblocks Richtung *porta principalis sinistra* (Abb. 5). Am westlichen Rand folgte ihr ein mächtiger, 2 m tiefer Abwasserkanal mit Seitenmauern aus Bruchsteinen und ziegelgedeckter Sohle. Straße und Kanal wurden an der Westseite vom Erdwall entlang der Lagermauer sowie von Backstuben begrenzt, die in spätrömischer Zeit durch Gebäude unbekannter Funktion ersetzt wurden.[76] Im Vorfeld konnte bereits 1953 in unmittelbarer Nähe dieser Befunde ein Teilstück freigelegt werden (Fundstelle 4), das ca. 12 m von der westlichen Legionslagermauer entfernt im Südosten der Parzelle Am Hof 9 lag.

Abb. 8: Wien 1, vor Am Hof 8: unterste Schotterlage der via sagularis mit östlich angrenzendem Gehsteigbereich (Foto: M. Mosser).

In den jüngsten Ausgrabungsbefunden zeigte sich die bis zu einem Meter hoch aufgeschüttete *via sagularis* folgendermaßen: Der Straßenkörper bestand zuunterst aus grob geschichteten, bis zu 40 cm großen Steinen, die offensichtlich nur unter dem Kernbereich der Straße aufgetragen waren (Abb. 8). Darüber folgten sandige,

---

72 Mosser et al., Befunde im Legionslager Vindobona. Teil VII: Der Abwasserkanal der via praetoria – Wien 1, Wipplingerstraße 6 (Altes Rathaus). FWien 15, 2012, 74–118.

73 Kenner 1904, 121 Fig. 99–100 bei E; vgl. auch FT XI, 56 (Rückseite); 57, 25. September 1902.

74 Die baubegleitenden archäologischen Untersuchungen anlässlich von Wasserrohrverlegungen in der Bognergasse im Jahr 2012 zeigten, dass die Oberkante der „Schwarzen Schicht“ zwischen römischen und mittelalterlichen Kulturhorizonten etwa 30 m nordwestlich der Fundstelle (vor Bognergasse 2 unweit der Ecke zur Seitzergasse) erst in 1,20 m Tiefe anzutreffen war. Daher erscheint eine römische Straßenschotterung in 0,70 m Tiefe eher unwahrscheinlich; vgl. M. Mosser, Wien 1, Bognergasse/Seitzergasse/Am Hof/Heidenschuß/Naglergasse. FWien 16, 2013 (in Druck).

75 Zu weiteren Grabungsbefunden der *via sagularis* vgl. die Fundstellen Nr. 1, 11 und 24.

76 In der Spätantike wurde die *via sagularis* offensichtlich zum Teil überbaut, vgl. Mosser 2009, 197 und Abb. 2; vgl. auch spätantike Straßenverbauungen in St. Pölten (Beitrag Risy, 95).

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. 9: Spätrömische Schotterung mit Ziegelbruchstücken der Nebenstraße zwischen praetorium und der östlichsten am Judenplatz, Wien 1, aufgedeckten Kaserne des Legionslagers (Foto: Stadtarchäologie Wien).

lehmige, zum Teil auch gemörtelte, festgestampfte Planierungen uneinheitlichen Charakters. Auf diese brachte man im Lauf der Jahrhunderte weitere Schotterungen, Ausbesserungen, Planierungen auf, wobei sich an der Ostseite auch teilweise durch Entwässerungsrinnen abgegrenzte Gehsteigbereiche erfassen ließen. In der Spätantike bestand die Straßenoberfläche schließlich aus einer Bruchstein/Ziegelbruchlage. Auch Spurrillen von Rädern waren ansatzweise in den Schotterungen zu erkennen, ohne dass diese sich allerdings allzu tief in den Straßenkörper eingegraben hätten. Die vollständige Straßenbreite konnte zwar in keinem der Schnitte erfasst werden, allerdings lässt sie sich einschließlich der Kanalbreite, dessen Überdeckung wohl auch dem Straßenabschnitt zugerechnet werden kann, auf ca. 9,40 m (32 pedes) rekonstruieren.
Datierendes Fundmaterial für die jeweiligen Schotter- und Planierlagen war nur im geringen Maß vorhanden, doch zumindest mittelkaiserzeitliche und spätantike Horizonte konnten voneinander unterschieden werden.

3.1.5 Straßen zwischen den Lagerkasernen

Die Grabungen am Judenplatz in den Jahren 1995–1998 erlaubten erstmals, eine Baugeschichte der Legionslagerkasernen in Vindobona vom Ende des 1. bis zum Beginn des 5. Jahrhunderts zu rekonstruieren.[77] Dabei konnten auch zwei Wegschotterungen analog zu den sechs Bauperioden der Gebäude detailliert untersucht werden. So verlief zunächst zwischen den beiden aufgedeckten Mannschaftsunterkünften ein vielfach ausgebesserter, 6,45 m breiter und durchschnittlich im Aufbau 20 cm dicker Schotterweg (Fundstelle 14), der von den Portiken der Kasernen sowie von Entwässerungsgräben bzw. von ziegelgedeckten Entwässerungsrinnen gesäumt wurde.[78] Ein weiterer, ursprünglich bis zu 30 cm hoch geschotterter, allerdings nur mit max. 5 m Breite nachgewiesener Weg folgte parallel dazu zwischen den Kasernen und dem östlich anschließenden *praetorium* (Legatenpalast), der Richtung *via principalis* nach Norden führte (Fundstelle 15). Dieser wies auf der Ostseite ebenfalls einen Entwässerungskanal auf, der allerdings aufgrund von Umbauten im *praetorium* mehrfach verlegt werden musste (Abb. 9).[79]
Im Bereich der Kasernen der ersten Kohorte konnte durch die Grabungen 1982/1983 am Wildpretmarkt (Nr. 8–10) ein Abschnitt östlich einer Mannschaftsunterkunft (Gebäude A) archäologisch untersucht werden. Dieser zwei Kasernen voneinander trennende Bereich (Fundstelle 32) zeigte allerdings keine Schotterungen, sondern in den verschiedenen Nutzungsphasen bis in die Spätantike einander überlagernde Kalkmörtel- bzw. Terrazzoböden in einer Stärke von bis zu 10 cm. Hier kann vermutet werden, dass es sich nicht um eine Durchzugsstraße, sondern um einen von *contubernien* umschlossenen Hofbereich handelt.
Darüber hinaus gibt es noch eine Reihe weiterer Belege für Straßenzüge zwischen Kasernen und anderen Lagerbauten, die allerdings meist nur ausschnittsweise, zum Teil nur in Kanalkünetten dokumentiert werden konnten (vgl. die Fundstellen 2, 18, 21, 28–30).[80]

---

77 Mosser et al. 2010.
78 Mosser et al. 2010, 108–110; 144–146; 190–192.
79 Mosser et al. 2010, 67; 120 f. 157 f. 208–210.
80 Nicht berücksichtigt sind hier schmale bis zu 2 m breite Korridore, die eventuell in vielen Fällen Lagerbauten voneinander trennten, allerdings oft auch Innenräume römischer Gebäude darstellen könnten.

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

3.2 Canabae legionis (Abb. 10 und 11, Tab. 1 und 2)

Außerhalb des Legionslagers, das wie auch andernorts einem strengen geometrischen, vermessungstechnisch vorgegebenen Schema unterliegt, erweist sich der Versuch, Straßensysteme allein schon diesen Kriterien folgend fassen zu wollen, als äußerst schwierig. Hat man die Vorstellung vor Augen, die Bebauung römischer Siedlungszentren würde einem bestimmten Muster folgen, das idealerweise einem rechtwinkeligen Raster entspricht, stößt man schnell auf Grenzen. Neben der für die Wiener Innenstadt schon beinahe zu oft bemühten Tatsache einer Jahrhunderte währenden Überbauung der Strukturen, die auch bei sorgfältiger Grabungstätigkeit kaum einen Verkehrsweg frei gibt, kommt hier zum Tragen, dass sich die antike Raumplanung stark nach den topographischen Gegebenheiten richtete und andererseits einem ständigen Wandel der Siedlungstätigkeit unterworfen war. Somit wird wohl bei der Anlage der Siedlungsareale eine rechtwinkelige Parzellierung vorgenommen worden sein, die sich an bereits länger bestehenden Straßen und den naturräumlichen Voraussetzungen orientiert haben wird.[81]

Man kann von der Tatsache ausgehen, dass die vom Umland nach Vindobona führenden Fernstraßen sich dem Siedlungsbereich der Lagervorstadt näherten, indem sie vorab von Gräberstraßen gesäumt waren. Diese lassen sich in mehreren Fällen nachweisen (siehe Kap. 5). Da Grabstätten auch schon bei den frühen Baubeobachtungen und Ausgrabungen ab dem Ende des 19. Jahrhunderts wahrgenommen wurden, eignet sich ihre chronologische Einordnung und ihre Kartierung in Ergänzung zu Grabungsbefunden durchaus gut, um einerseits Wachstum und Reduktion von Siedlungsarealen zu skizzieren, andererseits Hinweise auf ungefähre Straßenverläufe zu erlangen, auch wenn ihre Trassen selbst noch nicht archäologisch nachgewiesen wurden (Abb. 11).[82] Dies setzt freilich voraus, dass auch in späterer Zeit Bestattungsareale noch entlang der Ausfallstraßen angesiedelt waren (siehe Kap. 5).

3.2.1 Die Trasse der Limesstraße im Siedlungsbereich der Lagervorstadt

Von Westen führte die Limesstraße (siehe Kap. 1.1, Abb. 1 und 2, Straße I), aus Klosterneuburg kommend, in Richtung Vindobona.[83] Die ersten wirklich fassbaren Spuren römischer Siedlungstätigkeit konnten bislang im Umkreis der Kreuzung Währinger Straße/Boltzmanngasse dokumentiert werden. Bereits 1911 publizierte F. v. Kenner die 1910 entdeckten Befunde, die beim Bau des neuen Physikalischen- und Radiuminstituts zutage kamen.[84] Die Notizen, die sich auf eine kurze Auflistung beschränken, sind jedoch schwer zu deuten. Er spricht einerseits von Mauerresten, römischen Ziegeln aus ziviler und militärischer Produktion, Fragmenten von Rutenputz sowie Siedlungsgruben mit einer Fülle von teilweise bemerkenswerten Bodenfunden – u. a. ein bronzenes Pferdevorderteil, das wohl einen Kandelaber zierte – und andererseits von der Aufdeckung von „Brandgräbermulden“[85] sowie acht Skelettgräbern. Eine weitere Bestattung wurde allem Anschein nach mit verschiedenen Grabbeigaben in einem mit Eisen beschlagenen Sarg niedergelegt.[86] Dass unweit davon, auf der gleichen Grabungsfläche, an die 100 Glasfläschchen, die mit römischen Münzen[87] der Zeit des Antoninus Pius (141/161) bis Licinius I. (314/315) und allerlei römischer Keramik vergesellschaftet waren, genannt werden, lässt aufhorchen. Die Glasgefäße haben sich in der Sammlung des Wien Museums erhalten und sind neuzeitlich zu datieren. Es scheint also, dass die Grabungsfläche mit neuzeitlichen Befunden durchsetzt war und keine Trennung der Kulturschichten erfolgte. Als weiteres Indiz, dass einige der Skelettgräber jüngeren Datums sein könnten, ist zu werten, dass auf Planfigur V auch ein rechteckiges Areal mit „Massengräber nicht röm.“ gekennzeichnet wurde. Zudem konnten in den Jahren 2005 und 2006 große neuzeitliche Friedhofs-

---

81 Vgl. den durch Luftbildauswertung gut erforschten Straßenraster des Siedlungsraumes Carnuntum; Gugl 2013, 56–75.
82 Kronberger 2005, 178–180.
83 Zum Verlauf der Limesstraße in Wien: Harl (Anm. 5); Sakl-Oberthaler 1999.
84 Kenner 1911, 120a–123a; GC: 1910_52.
85 Die Bezeichnung „Brandgräberschutt“ wird in Publikationen dieses Forschungszeitraums öfter verwendet und konnte bei neueren Analysen der Befunde meist als Füllmaterial von Siedlungsgruben identifiziert werden.
86 Kenner 1911, 121b–122b, Planfig. V,I Fig. 9 und 9a; in 2,5 m Tiefe; Beigaben: Tierknochen, silberner Fingerring mit gemugeltem Stein (Glas?), „niedrige, zweihenklige und weitausladende Töpfe aus gelbem Ton und verschiedene andere Tongefäß- und Schalenscherben“, Strigilis aus dünnem Bronzeblech, Endstück eines Gürtels aus Bronze.
87 FMRÖ IX, 115 f.

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

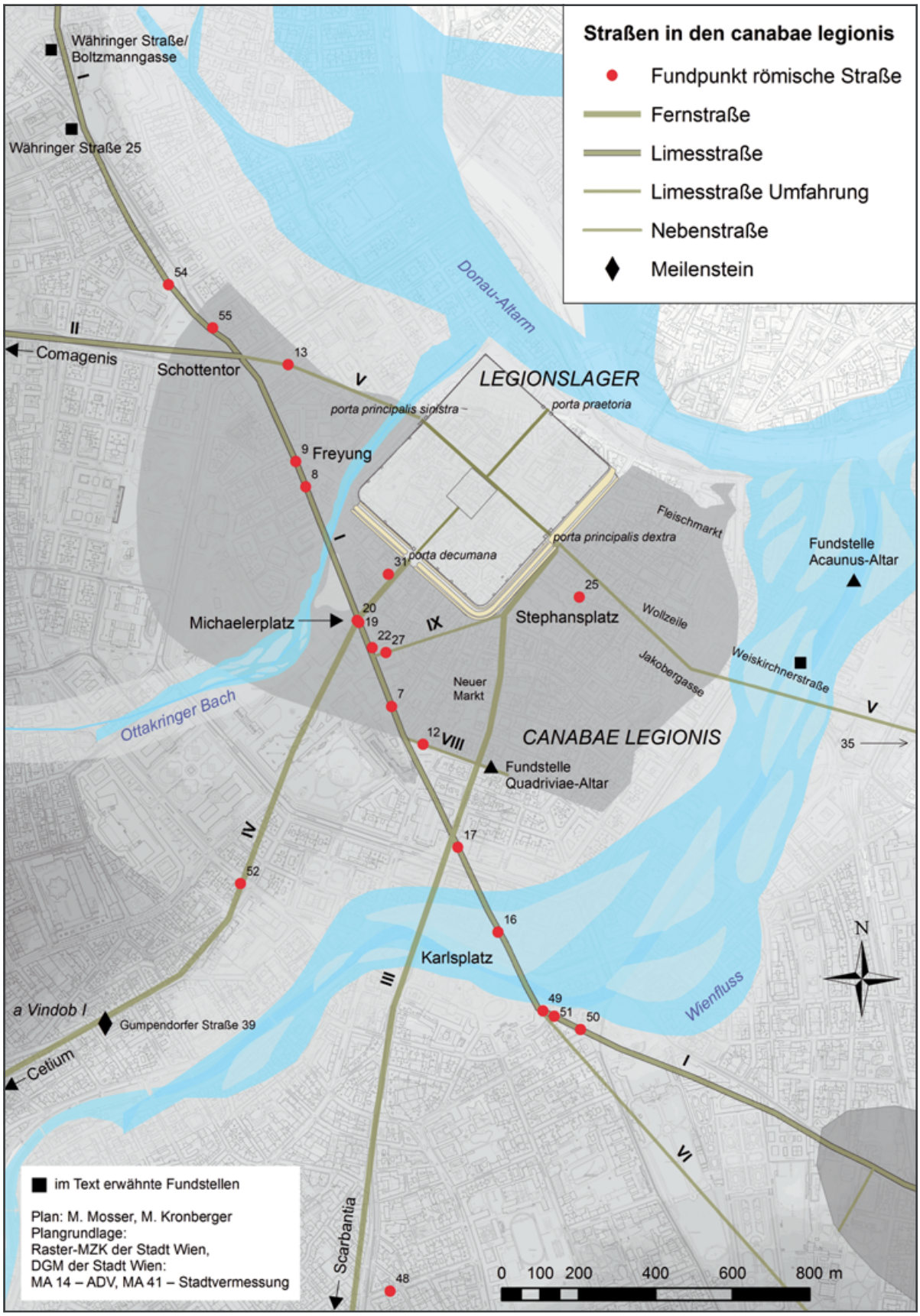

Abb. 10: Straßen in den canabae legionis von Vindobona (Plan: M. Mosser/Plangrundlage: Raster-MZK Wien, MA 14 – ADV, MA 41 – Stadtvermessung).

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

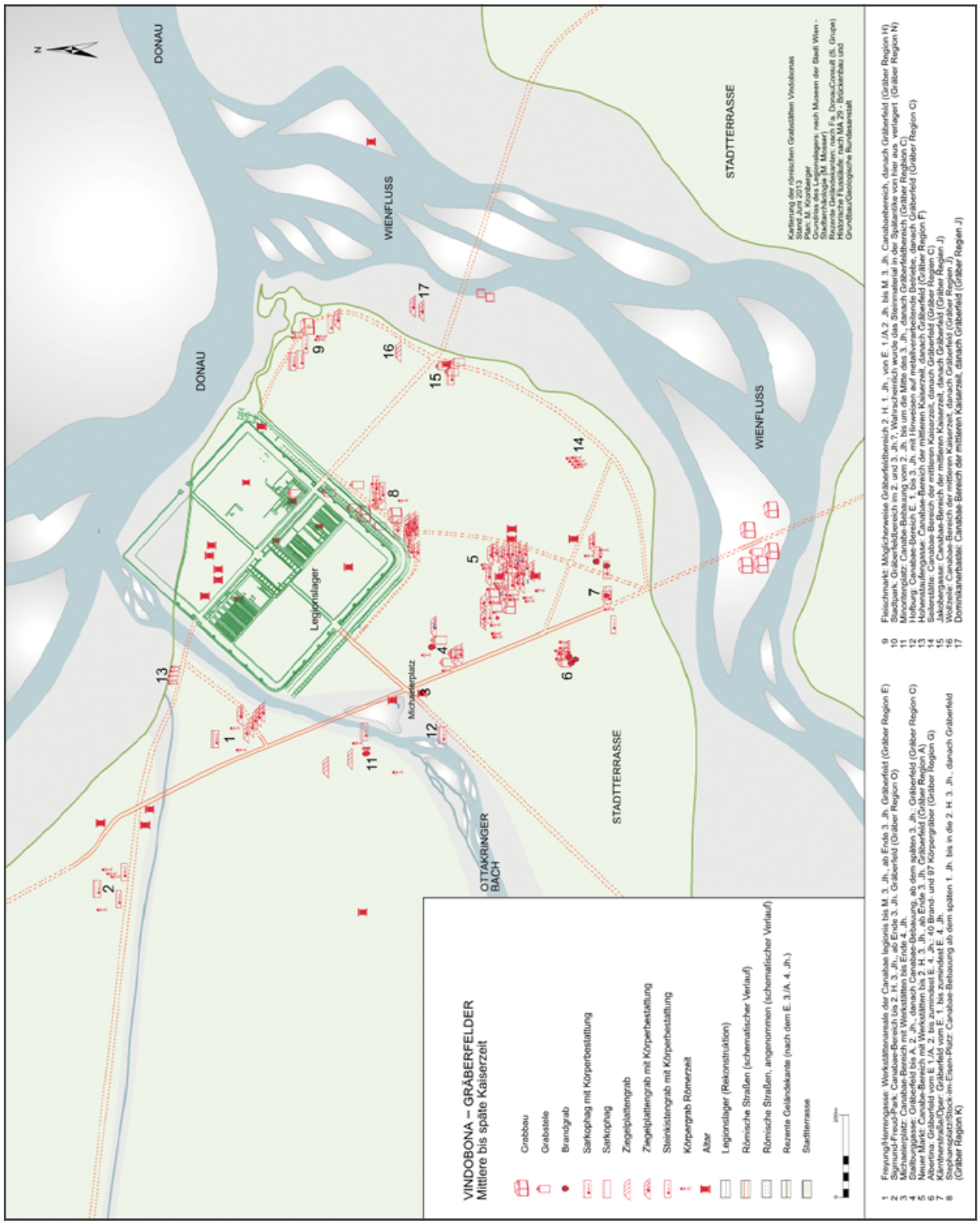

Abb. 11: Gräberfelder im Bereich der canabae legionis von Vindobona (Plan: M. Kronberger).

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

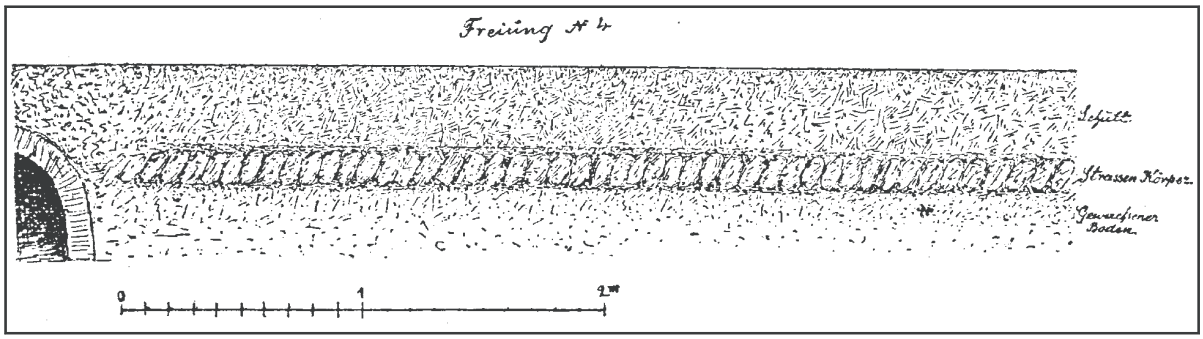

Abb. 12: Profil der 1897 aufgedeckten „Limesstraße" vor dem Palais Kinsky (Wien 1, Freyung 4) (nach Kenner 1900, 52 Fig. 46).

bereiche in der näheren Umgebung ergraben werden.[88] Sicher als römische Bestattungen sind dagegen eine bereits 1861 ergrabene Urne mit Brandresten menschlicher Knochen, zumindest eine Tonlampe mit dem Stempel *ATIMETI* und als Münzbeigabe ein Antoninian (?) des Trebonianus Gallus (251/253), ziemlich genau gegenüber der zuvor besprochenen Fundstelle, im ersten Hof des Josephinums (Währinger Straße 25) zu werten,[89] der 1956 eine weitere am gleichen Ort folgte[90]. Hier werden ein reduzierend gebrannter Topf als Urne[91], ein Tränenfläschchen[92] und eine Münze des Claudius I.[93] als Beigaben genannt. Somit lässt sich zusammenfassen, dass in diesem Bereich auf jeden Fall römische Siedlungstätigkeit nachzuweisen ist, die sich vielleicht mit früheren und späteren Bestattungsplätzen überschneidet, wie es für den Bereich der *canabae legionis* nachgewiesen wurde.[94] Es wäre aber auch möglich, dass sich dieses Siedlungsareal im Nahbereich der Richtung Vindobona führenden Gräberstraße befand, wie die oben beschriebenen Gräber des 2. bis um die Mitte des 3. Jahrhunderts beweisen.

Die Straße selbst ist in einer Tiefe von 1,2–1,5 m nordöstlich der Votivkirche belegt (Fundstelle 54), wo auch die nächste Konzentration an römischen Siedlungsfunden zutage trat, und wird von F. Kenner als aus einem „sehr fest gestampften Gemenge von Lehm und Kieselsteinen" bestehend beschrieben.[95] Auf einer Länge von 10 Metern konnte sie zwar nicht in ihrer gesamten Breite, aber immerhin auf 6 m freigelegt werden. Dies schließt sich beinahe nahtlos an ein bereits 1901 gefundenes Teilstück an, das als „Stratum aus Stampflehm und Kieseln"[96] bezeichnet wird (Fundstelle 55).

In diesem Bereich muss sich wohl auch eine Straßenkreuzung befunden haben, die in der Mitte des 16. Jahrhunderts durch die Anlage der renaissancezeitlichen Befestigung Wiens zerstört wurde. Nach Westen zu findet die Straße in Richtung der Legionsziegeleien und weiter nach Comagenis (Tulln) hier ihren Ausgangspunkt (Straße II). Zudem teilte sich die Limesstraße in zwei Stränge (Abb. 2): Einer verlief nördlich entlang einer Geländekante zur Donau hin, um dann dem westlichen Tor des Legionslagers zuzustreben (Straße V), der Hauptstrang wurde südlich des Legionslagers geführt (Straße I).

Letzterer wurde wahrscheinlich bereits in der Frühphase des Militärstützpunktes Vindobona angelegt, als die allem Anschein nach noch vor der Erbauung des Legionslagers hier stationierte 1000 Mann starke Reitereinheit, die *ala I Flavia Augusta Britannica milliaria civium Romanorum,* ihr Kastell errichtete, das am wahrscheinlichsten im Bereich des heutigen Schottenklosters nördlich der Herrengasse zu vermuten ist.[97]

---

88 C. Litschauer/Th. Pototschnig, Ein neuzeitliches Bestattungsareal im Bereich der Sensengasse in Wien 9. FWien 12, 2009, 4–8.

89 F. Kenner, Beiträge zu einer Chronik der archäologischen Funde in der österreichischen Monarchie (1856–1858). Archiv Kde. Österr. Gesch.-Quellen 29, 1863, 192; Kenner 1897, 104; FMRÖ IX, 116 Nr. 3591; GC: 1861_04.

90 Neumann 1967, 71 f. Taf. XLVI 2 und 3; GC: 1956_06.

91 WM, Inv.-Nr. MV 76669/1, Dat.: 1. Hälfte 2. Jh. – eine Bestimmung des Leichenbrandes erfolgte durch M. Binder; von der Fundstelle stammen drei weitere Keramikgefäße der gleichen Zeitstellung, die deutliche Spuren von am Scheiterhaufen zersprungenen Grabbeigaben zeigen.

92 Typ Vindobona 16d. S. Sakl-Oberthaler/K. Tarcsay, Römische Glasformen aus Wien. FWien 4, 2001, 87; 101; 109 Taf. 2,16d; Dat.: Ende 1. bis Anfang 2. Jh.

93 FMRÖ IX, 113 Nr. 3541 As, 50/54 n. Chr., Rom RIC 69 (E).

94 Kronberger 2005, 191–206.

95 Kenner 1905, 188.

96 Kenner 1905, 189.

97 M. Mosser, Die römischen Truppen in Vindobona. FWien 8, 2005, 143–149; Kronberger 2005, 27–30; Kronberger 2006, 88–90.

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

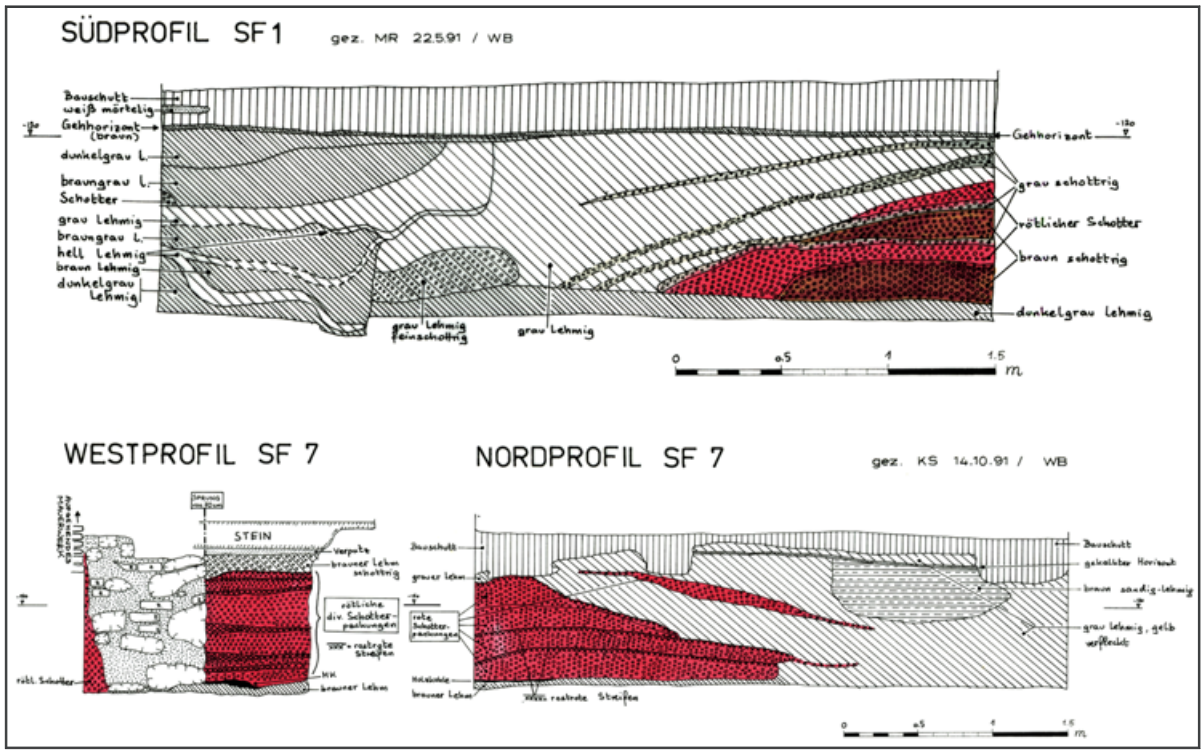

Abb. 13: Grabungsprofile des im Palais Harrach (Wien 1, Freyung 3) aufgedeckten östlichen Abschnitts der Limesstraße (Straße I) (Plan: W. Bauer/K. Süss).

Nicht zuletzt ist die Nutzung als Gräberstraße für die Beerdigung der Verstorbenen der Einheit ein Indiz dafür. So traf man, dem Straßenverlauf folgend, auf dem Bauplatz der renaissancezeitlichen Stallburg – etwa 600 m weit entfernt – bereits 1559 auf zwei Grabsteine von Reitersoldaten, denen 1901 ein dritter etwas weiter nördlich der Fundstelle folgte.[98] Noch im gleichen Jahr wurden dort ein Urnengrab und eine mit verkohltem Material verfüllte Mulde, die wohl als Verbrennungsplatz zu deuten ist, in situ dokumentiert.[99] So zeigt sich das Bild eines spätflavisch/traianischen Bestattungsplatzes entlang der Straße, der wohl nicht unwesentlich später von Siedlungsgeschehen überlagert wurde.[100]

Bauliche Reste dieser Straße lassen sich mehrmals im Bereich der *canabae legionis* dokumentieren. Zuerst traf man 1897 knapp neben dem Gehsteig vor dem Palais Kinsky (Freyung 4) einen halben Meter unter dem damaligen Pflaster auf ein Teilstück von vier Metern Länge (Fundstelle 9).[101] Der Aufbau wurde von Kenner mit jenem in der Heßgasse entdeckten (Fundstelle 13) und weiter unten beschriebenen Verkehrsweg gleichgesetzt (siehe S. 134). Die als Straßenoberfläche dienende, auf die Steinpackung „gegossene Betonschicht“ wird mit 15 bis 16 cm angegeben (Abb. 12). Die Breite der Straße konnte nicht eruiert werden, da sie nur so weit dokumentiert werden konnte, als es die Künette der Gasleitung zuließ. Mögliche Ergänzungen dazu bieten schräg gegenüber, auf der nördlichen Seite der Herrengasse ergrabene Befunde neuerer Zeit. Unter den straßenseitig gelegenen Räumlichkeiten des Palais Harrach und im Bereich der etwas weiter westlich angelegten Tiefgarage gelang es, den Straßenkörper auf einer Breite von bis zu 3,4 Metern in mehreren Grabungsschnitten zu erfassen (Fundstelle 8).[102] Immerhin konnten bis zu zehn Schotterplanierungen nachgewiesen

98 Kronberger 2005, 49–50; 302 Taf. 4.
99 Kronberger 2005, 50–53; 114–117; 249; 330 Taf. 32.
100 GC: 2005_03; Ausgrabungen im Herbst 2004 bis zum Frühjahr 2005 des BDA und Archäologieservice erbrachten hier römische Holzbauten sowie Bruchsteinfundamente römischer Streifenhäuser. – M. Krenn et al., Wien 1. Stallburg. Fundber. Österreich 43, 2004, 78; Krenn/Mitchell/Wagner 2005; die Grabungspublikation ist in Vorbereitung.
101 F. Kenner, Neueste Fundergebnisse in Wien. Mitt. K. K. Central-Comm. Hist. Denkmale N. F. 24, 1898, 123; vgl. auch Kenner 1900, 86.
102 Süss 1995, 140–142 Abb. 107–109.

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

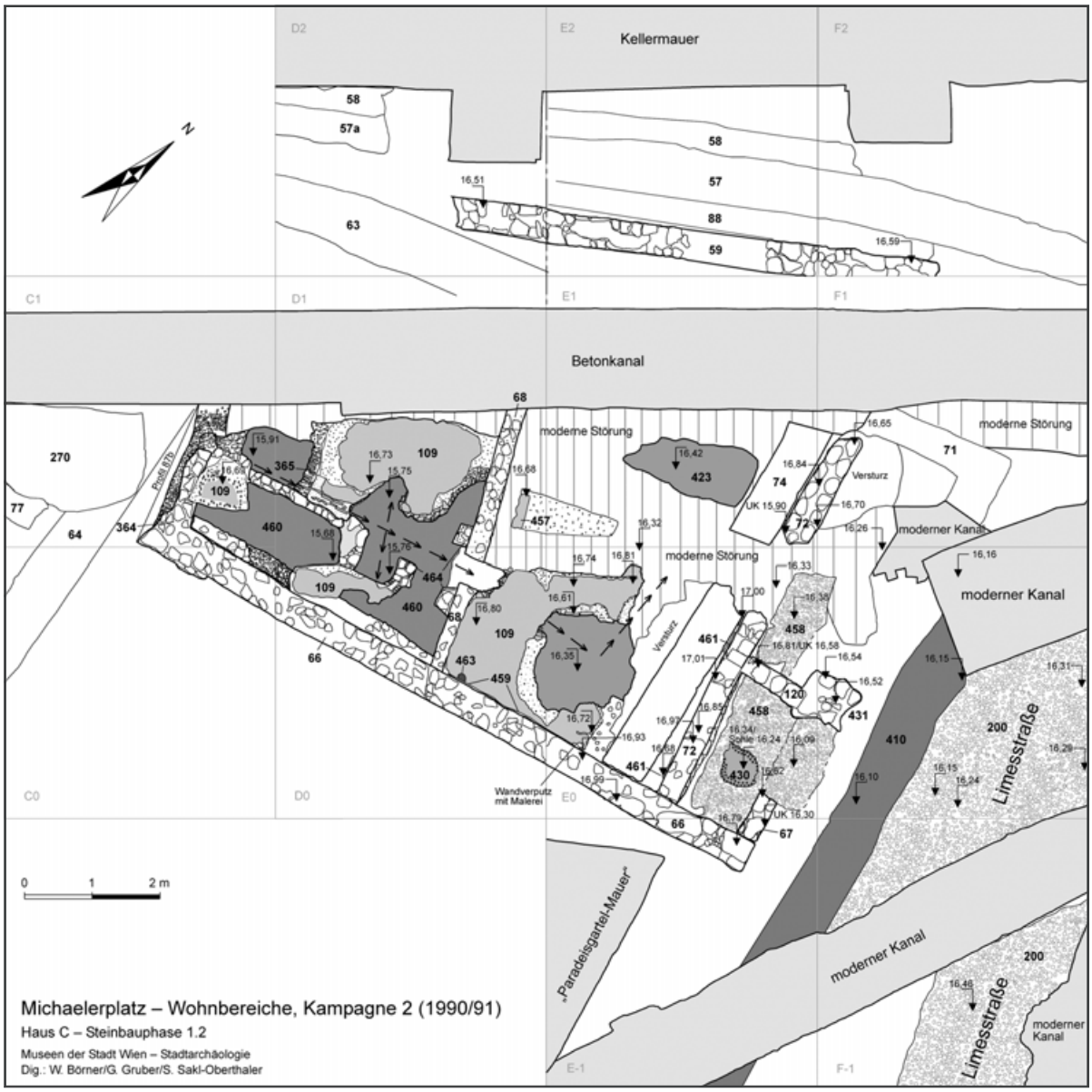

Abb. 14: Grabungsplan der Limesstraße mit anschließendem Straßengraben östlich des am Michaelerplatz aufgedeckten römischen Gebäudes („Haus C") (Plan: W. Börner/S. Sakl-Oberthaler).

werden, die im Laufe der Zeit bis auf ca. 90 cm Höhe übereinander aufgebracht worden waren. Den bei der Ausgrabung angefertigten Profilzeichnungen kann man entnehmen, dass der höchste Punkt der Straße damals dokumentiert werden konnte. Nach Osten fielen die Schichten ab, so dass sich ein für römische Straßen typisches Bild mit einem sich wölbenden Straßenkörper bot (Abb. 13). Es scheint somit zulässig zu sein, die ergrabenen Straßenbefunde in Richtung Herrengasse zu spiegeln, was dann eine Breite von zumindest 7 Metern ergeben würde. Dies hält einer Überprüfung mit der oben beschriebenen Fundstelle 9 vor dem Palais Kinsky stand, da eine Verlängerung der Straße in der angenommenen Breite genau auf diese treffen würde. Wie breit die Straße tatsächlich war, lässt sich dennoch nicht genau nachweisen. So konnten im Innenhof des Palais Harrach immer wieder weitere zusammenhängende Schotterlagen dokumentiert werden, die in der Literatur als in Richtung des westlichen Legionslagertores führende Straßenabzweigung angesprochen wurden. Jedoch enden diese genau vor einer Reihe von Balkengräbchen, die wohl zu einem größeren Holzgebäude zu zählen sind. So stehen folgende Möglichkeiten zur Diskussion: Entweder die sicher der ersten Bebauung zuzurechnenden Gebäude wurden in einer späteren Siedlungsphase von dieser postulierten Nebenstraße überlagert und die Schotterungen waren zum Zeitpunkt der Ausgrabung nicht mehr erhalten oder die tatsächlich befundeten

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

Schotterungen sind noch zu den Randbereichen der Limesstraße zu zählen. Hier wäre eine Nebenfahrbahn oder ein Gehweg vorstellbar. Eine Klärung werden wohl erst weitere Forschungen bringen.

Die genaueste Dokumentation der Limesstraße auf dem Gebiet der *canabae legionis* von Vindobona erfolgte bei den Grabungen am Michaelerplatz in den Jahren 1990/1991 (Fundstelle 19) und nur wenige Meter entfernt in der Reitschulgasse (Fundstelle 22) im Jahr 2011 (Straße I). Beide Befunde gemeinsam betrachtet bieten die Möglichkeit, ihre gesamte Straßenbreite und Infrastruktur zu rekonstruieren. Bei Ersterem konnte ein Teilstück am Kreuzungspunkt mit der Ausfallstraße (Straße IV) – aus dem Legionslager, von der *porta decumana* kommend – dokumentiert werden (Fundstelle 20, Abb. 20, Straßenkreuzung). Der Aufbau, die Straßenbreite von ca. 8 Metern[103] und die Mächtigkeit der Schotterungen entsprachen in etwa jener Straße. Sie wurde am westlichen Rand von einem an seiner Oberkante bis zu 2 m breiten und ca. 0,80 m tiefen Straßengraben begleitet (Abb. 14–15). Die am Michaelerplatz ca. 1 m hoch erhaltenen Schotterlagen[104] der Limesstraße dürften in einer späteren Nutzungsphase nach Westen erweitert worden sein. Die spätantike Straßenoberfläche war anscheinend am Michaelerplatz nicht mehr erhalten, da Fundmaterial nur bis ins 3. Jahrhundert n. Chr. aus den entsprechenden Schichten und Grabenverfüllungen vorhanden war.[105]

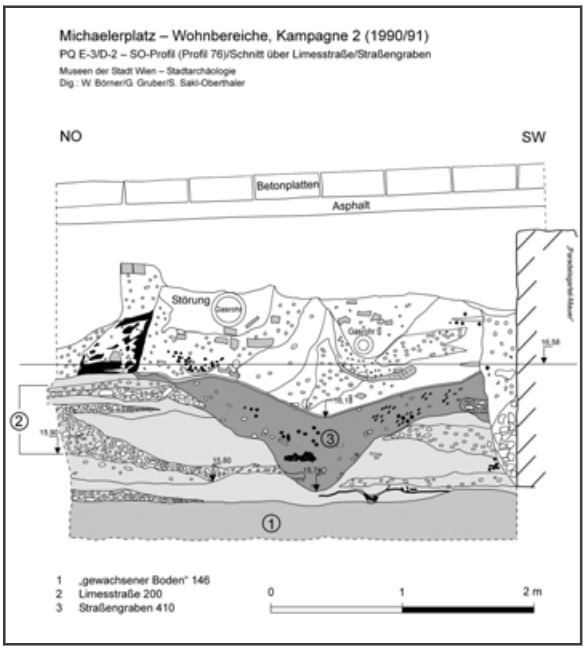

Abb. 15: Profil der Limesstraße mit anschließendem Straßengraben am Michaelerplatz (Plan: W. Börner/S. Sakl-Oberthaler).

Die Bestätigung für den weiteren Verlauf der Straße in Richtung Südosten konnte durch einen aktuellen Fund im Zuge von Wasserrohrverlegungen an der Ecke Reitschulgasse 2/Habsburgergasse 11 im Jahr 2011 gelingen (Fundstelle 22). Hier zeigten sich die Schotterungen der Limesstraße in der Flucht der Reitschulgasse Richtung Nordwesten auf ca. 3,50 m Länge genau in Verlängerung der am Michaelerplatz aufgedeckten Befunde. Sie bestanden aus einer ca. 1,20 m mächtigen, rostbraunen, im unteren Bereich graubraunen, fest gefügten Schotterung aus zumeist 5–6 cm großen Steinen und kleineren Kieseln. Dieser Unterbau der Limesstraße war in 2,40 m Tiefe (16,50 m über Wr. Null) auf der anstehenden humosen Vegetationsschicht aufgebracht worden. Über dem rostbraunen Straßenunterbau folgte eine ca. 5–7 cm dicke hellgraue bis hellgelbe Schotterlage, die als jüngstes Nutzungsniveau der Limesstraße zu interpretieren ist.[106] Dies entspricht in etwa den von Kenner angeführten Altbefunden in der Heßstraße und auf der Freyung (Fundstellen 13 und 9). In der Reitschulgasse/Habsburgergasse konnte überdies darüber eine 5–20 cm dicke, unten graue („Pale Dark Earth") und darüber „Schwarze Schicht" („Dark Earth") festgestellt werden, die wohl den Übergang zum mittelalterlichen Straßenniveau darstellt, das bei ca. −0,80 m begann (18,10 m über Wr. Null) und ca. 10–15 cm dick erhalten war. Eine weiter nördlich innerhalb der Wasserleitungskünette dokumentierte römische Bruchsteinmauer mit anschließendem Steinplattenpflaster definiert den östlichen Rand der Limesstraße, ohne dass an dieser Stelle ein Straßengraben nachgewiesen werden konnte. Somit ergibt sich folgendes Bild: Die Straße besaß im Westen einen Straßengraben, an den sich die Schotterungen des Straßenkörpers anschlossen, und im Osten folgte ein gepflasterter Gehsteig oder eine Portikus (siehe auch die 2009/10 dokumentierte römische Hauptstraße in Brigantium, Beitrag Kopf/Oberhofer, 69 ff.). Zusammen ergibt das für die Limesstraße eine Gesamtbreite von etwa 10,80 m, eine Schotterhöhe von 1,00–1,20 m[107] und ein relativ starkes Gefälle Richtung Norden.

---

[103] 5–8 m breite Straßen wurden auch außerhalb des Legionslagers Vindonissa Richtung Aventicum und Augusta Raurica dokumentiert; Schucany 2011, 51 f. – Die Minimalbreite von *viae publicae* war mit 5–7 m geregelt, wobei diese von 3 m breiten, unbebauten und unbepflanzten Seitenstreifen begleitet sein sollten; vgl. Bender 1989, 109 mit Anm. 10.

[104] OK 16,15–16,48 m; UK 15,45–15,80 m.

[105] Donat/Sakl-Oberthaler/Sedlmayer 2005, 61–66 Abb. 32.

[106] OK −1,10 bis −1,20 m; ca. 17,70–17,80 m über Wr. Null.

[107] Vergleichbare, bis zu 1,24 m hoch erhaltene Schotterungen wies die römische Straße von Vindonissa nach Augusta Raurica westlich des Legionslagers Vindonissa auf; Schucany 2011, 50 Abb. 5; (vgl. auch Beitrag Flück, Tab. 3,11).

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

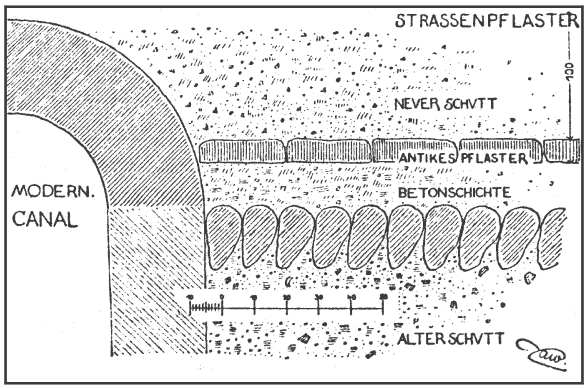

Abb. 16: Profil der im Philipphof (heute Wien 1, Helmut-Zilk-Platz) 1882 aufgedeckten gepflasterten römischen Straße (nach Kenner 1897, 112 Fig. 68).

Eine in der Nähe im rechten Winkel abzweigende Nebenstraße (Straße IX) konnte bei Ausgrabungen 2003/2004 im Hof der renaissancezeitlichen Stallburg dokumentiert werden und würde in ihrer Verlängerung die südöstliche Ecke des Legionslagers ansteuern (Fundstelle 27).[108] Bereits am Josefsplatz traf man wieder auf ein längeres Straßenstück, das 1935 bei Kanalbauarbeiten festgestellt wurde und das sich bis in die Augustinerstraße über etwa 140 m hinzog (Fundstelle 7). In den Künetten zeigten sich jeweils zwei Straßenkörper, die einander überlagerten. Der kurzen Beschreibung nach bestanden sie aus einer „Stampfschichte von Lehm, Gerölle und Sand, im oberen starke Beimischung von Eisenresten[109], durch welche die Schichte braun gefärbt war".[110] Zwischen den beiden Straßenkörpern fand sich eine durchschnittlich 1,8 m starke Kulturschichte, die mit allerlei Fundmaterial der Römerzeit und danach, darunter Hufeisen, ein Teil eines Mühlsteines, römische Münzen, Keramik, Ziegel etc., durchsetzt war. Die Beschreibung des oberen Straßenkörpers reiht diesen gut in die mittelalterlichen bis neuzeitlichen Straßenbefunde ein, die bislang in Wien festgemacht wurden (siehe Kap. 6). Die Lage der unteren Straßenplanierung kann anhand der Pläne in etwa 2,50–2,80 m Tiefe unter dem damaligen Gehniveau angenommen werden.[111] Ihre Entstehung in römischer Zeit kann schon aufgrund dieser Tatsache nicht ausgeschlossen werden.

Als 1882 die Abbrucharbeiten des Bürgerspitalkomplexes begannen, war der Verlauf der Limesstraße längs der Herrengasse und Augustinerstraße bereits in groben Zügen bekannt (Fundstelle 12).[112] So konnte sich die K. K. Central-Commission für Kunst- und historische Denkmale, die Vorgängerorganisation des Bundesdenkmalamtes, bereits im Vorfeld an die Union Baugesellschaft wenden, um eine sorgfältige Dokumentation des Aushubs für den neu zu errichtenden Philipphof zu vereinbaren. Tatsächlich gelang es so, bereits 1 Meter unter dem damaligen Niveau Befunde auf 6,6 m Länge zu dokumentieren, die von zwei neuzeitlichen Kanälen begrenzt waren und die den Schluss auf eine römische Straße zuließen. F. Kenner selbst fertigte die Vorlage für die 1897 publizierte Profilzeichnung an.[113] Dieser Zeichnung und seinem Bericht können folgende Details entnommen werden: „Der Unterbau (Fig. 68) bestand aus grossen, oben kugelförmigen, unten spitzigen Schottersteinen, die in die Erde eingerammt waren, und einer darüber aufgegossenen Betonschicht aus Mörtel mit Ziegelstückchen, in der Stärke von 18.5 Cm; in letztere waren nicht grosse aber dicke Steinplatten als Pflaster der Strasse eingebettet mit den deutlich wahrnehmbaren eingefahrenen Geleisen" (Abb. 16). Die Skizze lässt noch den Schluss zu, dass die Kugelsteine in „alten Schutt" eingelassen waren. Gegen die Augustinerstraße hin fehlten diesbezügliche Befunde, jedoch wurde eine „mächtige Anschüttung" konstatiert, in der „noch in einer Tiefe von 5.7 M. unter dem heutigen Strassenpflaster Beigaben römischer Gräber[114]" zu finden gewesen waren. Kenner hielt es damals für möglich, dass diese eine Ausgleichsschichte für das hier abfallende Gelände gewesen sein könnte. Die fehlende Anbindung der Straße an die Limesstraße (Augustinerstraße), was die Definition des Straßenstückes als einer von dieser abzweigenden Nebenstraße zulassen würde, suchte er mit einer Straßenkurve zu deuten, die sich an der Geländekante orientierte.

---

108 Die Straße war bis zu 6 m breit und lag rechtwinkelig zur Reitschulgasse. Sie wurde während des 2. Viertels des 2. Jh. angelegt und nach dem frühen 3. Jh. nicht mehr instand gehalten. Freundliche Mitteilung P. Mitchell.

109 0,8 bis 1,2 m unter dem damaligen Straßenniveau.

110 FP 1935/5; vgl. auch FA-RZ I, A–B, Augustinerstraße 1935.

111 Die heutige Straßenoberfläche liegt in diesem Bereich etwa bei 19 m über Wr. Null. Die Auswertung der Bohrprofile der MA 29 – Grundbau vor dem Haus Augustinerstraße 12 (Nr. F585/2) und am Lobkowitzplatz (Nr. F585/1) ergibt einen Beginn der anthropogenen Schichten zwischen 12,6 und 13,8 m über Wr. Null. Damit wäre mit den ersten Siedlungsspuren etwa in 5–6 m Tiefe zu rechnen.

112 F. Kenner in: Wiener Zeitung Nr. 207, 8.9. 1882, S. 7.

113 Kenner 1897, 112–114 Fig. 68.

114 Damals erkannte man die beträchtliche Ausdehnung der *canabae legionis* noch nicht und deutete römisches Fundmaterial besonders in straßennahen Zonen als „Gräberschutt".

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

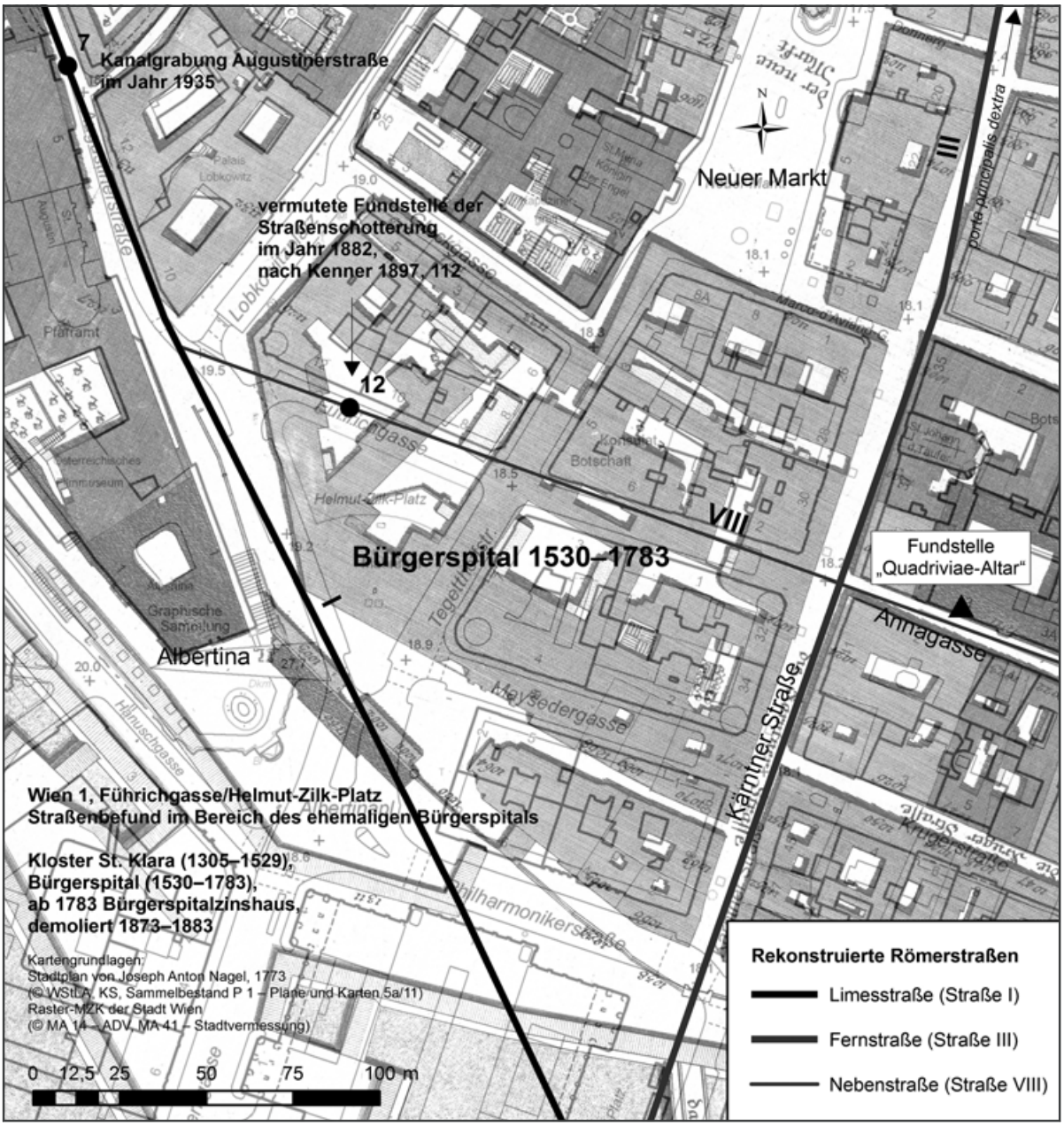

Abb. 17: Bereich des ehemaligen Wiener Bürgerspitals mit vermutetem römischem Straßenverlauf. Stadtplan des Joseph Anton Nagel aus dem Jahre 1773, georeferenziert auf die aktuelle Raster-MZK der Stadt Wien (© WStLA, KS Sammelbestand P 1 – Pläne und Karten 5a/11: MA 14 – ADV, MA 41 – Stadtvermessung; Plan: M. Mosser)

Nun stellt sich die Frage, warum die zuvor beschriebenen, nicht mehr als 100 m entfernten, antiken Straßenbefunde in der Augustinerstraße (Fundstelle 7) in 2,5 bis 2,8 m, jene auf Fundstelle 12 aber bereits in einem Meter Tiefe dokumentiert wurden. Letztere würde genau mit der Fundtiefe des oberen, sicher nachantiken Straßenkörpers in der Augustinerstraße übereinstimmen. Dies könnte mit Geländeunterschieden in Zusammenhang gebracht werden. Leider liefern die sonst für Fragestellungen dieser Art nützlichen geologischen Bohrprofile der Stadt Wien gerade hier keine Grundlagen für eine Interpretation.[115] Dem heutigen Niveau nach, das freilich durch historische Planierungen stark verändert worden sein kann, fällt das Gelände sanft Richtung Kärntner Straße ab. So ist fraglich, ob es sich hier zwangsläufig um eine römische Straße handeln muss.

[115] MA 29 – Brückenbau und Grundbau: Baugrundkataster; *http://www.wien.gv.at/verkehr/grundbau/kataster.html.*

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

Überlagert man die digitale Stadtkarte mit dem Stadtplan Joseph Anton Nagels aus dem Jahr 1773, zeigt sich, dass der ehemals hier bestehende und auf mittelalterliche Wurzeln zurückgehende Bürgerspitalkomplex gerade im Bereich der Führichgasse über zahlreiche Innenhöfe verfügte (Abb. 17).[116] Somit bleiben mehrere Fragezeichen bestehen. Zusammenfassend kann gesagt werden, dass es sich hier um eine von der Limesstraße abzweigende römische Nebenstraße handeln könnte (Straße VIII), die über ältere Planierschichten gelegt wurde und die im Kreuzungsbereich nicht mehr erhalten war, oder dass hier vielleicht doch eine spätere bauliche Maßnahme – vielleicht eine Hofpflasterung – im Zusammenhang mit dem Bürgerspital oder dessen Vorgänger, dem Kloster St. Klara vorliegt. Wie auch immer die Limesstraße in diesem Bereich geführt wurde, so konnte sie gesichert kurz nach 1860 beim Bau des Hauses Kärntner Straße 55 bezeugt werden (Fundstelle 17). Bald darauf konstatierte man 1865 quer durch die Baugrube des Künstlerhauses verlaufend in 7 m Tiefe ein Straßenstück, von dessen Aufbau leider keine Überlieferung existiert (Fundstelle 16). An dieser Stelle musste der Wienfluss überquert werden, dessen Bett hier besonders breit ist, da sich der Fluss nach einer Geländekante der Stadt- und Arsenalterrasse (siehe Kap. 1.2) – etwa bei der ehemaligen Elisabethbrücke am südlichen Ende der Kärntner Straße – ausbreiten kann. Die Querung ist hier am ehesten in Form einer Furt denkbar.[117]

In Verlängerung dieses Straßenverlaufes in Richtung der römischen Zivilstadt gelang es in der Nachbarschaft der Karlskirche noch drei Mal Einblicke in die Beschaffenheit der Limesstraße zu gewinnen. Bei Gasrohrverlegungen 1898 (Fundstelle 49), weiteren Abgrabungen im Jahr 1900 (Fundstelle 50) und Wasserrohrverlegungen 1902 (Fundstelle 51) wurde die festgestampfte Schotterlage der Limesstraße in unterschiedlicher Mächtigkeit von 15 bis 40 cm wahrgenommen.[118] Sie bestand aus in Kalkmörtel gebundenen Kieseln und grobem Schottergemenge mit kleinen Ziegelstücken.

Danach kann sie erst wieder im Bereich der römischen Zivilstadt am Rennweg dokumentiert werden (siehe Kap. 3.3.1).

3.2.2 Die Straße an der Geländekante der Wiener Stadtterrasse (Straße V)

Von der weiter oben beschriebenen Kreuzung im Bereich des Schottentors läuft eine Straße auf die *porta principalis sinistra* des Legionslagers zu (Straße V). Tatsächliche Straßenbefunde im westlichen Canabae-Bereich sind sehr rar. Bislang konnte lediglich „ein größeres Stück“ vor den Häusern Heßgasse 3–5 dokumentiert werden (Fundstelle 13). Kenner beschreibt es folgendermaßen: „In 60 bis 65 cm Tiefe zeigte sich damals als Unterlage ein 15 bis 20 cm hoher Rost von Bruchsteinen, die dicht nebeneinander mit der schmalen Kante in den gewachsenen Boden eingerammt und schief gedrückt waren; ab und zu waren ihre Zwischenräume mit eingekeilten Ziegelstückchen ausgefüllt. Die Fahrbahn, 15 cm stark, bestand aus Mörtelguß und konnte in der Richtung der Gasse auf 6 m Länge bloßgelegt werden.“[119]

S. Sakl-Oberthaler kartiert im weiteren Verlauf in Richtung des westlichen Legionslagertors noch mehrere Fundstellen im Umfeld des Verkehrsweges, die der römischen Lagervorstadt zuzurechnen sind, jedoch keine tatsächlichen Straßenbefunde erbrachten.[120]

Das Legionslager besaß im Westen ein natürliches Annäherungshindernis: den Ottakringer Bach. Noch vor der Querung des Wasserlaufes konnten beim Umbau des Friesenhofes in der Wipplingerstraße 26 im Mai 1880 massive Mauerreste eines Gebäudes aufgedeckt werden, die F. Kenner als Widerpart zu den Tortürmen der *porta principalis sinistra* deutete.[121] Es scheint tatsächlich nicht unwahrscheinlich zu sein, dass diese

---

[116] B. Schedl, Klosterleben und Stadtkultur im mittelalterlichen Wien. Zur Architektur religiöser Frauenkommunitäten. Forsch. u. Beitr. Wiener Stadtgesch. 51 (Innsbruck 2009) 235–256 Abb. 24–31; 44.

[117] Dank gebührt hier G. Küblbäck (DonauConsult Ingenieurbüro GmbH), S. Grupe (Wiener Gewässer Management GmbH) und Ch. Jawecki (MA 29 – Grundbau, Baugrundinformation), die im Zuge der Ausstellung „2000 Jahre Karlsplatz“ des Wien Museums ihre diesbezügliche wissenschaftliche Expertise zur Verfügung stellten.

[118] Wien 4, Technikerstraße 3–5/Symphonikerstraße 1. – Vgl. auch den 0,40 m hohen Abschnitt der Limesstraße östlich von Traismauer aus Schotter, Kieseln und Sand; Gattringer/Neugebauer/Ubl 1998, 180; Risy 2008, 97.

[119] Kenner 1909, 58a; die weiteren (ebd. 58a–b) als Straßenbefunde ausgewiesenen Fundstellen in der Schottenbasteigasse 8 (GC: 1901_36) und in der Heßgasse 1 (GC: 1907_09) werden hier nicht als Straßenstücke gewertet. Sie scheinen viel eher zu Estrichböden zu gehören. Vgl. auch Kenner 1898 (Anm. 101) 17.

[120] Sakl-Oberthaler 1999, 113 f. Abb. 1.

[121] Kenner 1897, 100; GC: 1880_03.

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

strategisch wichtige Position an der Mündung des Baches in die Donau, die zugleich den Übergang zum Tor des Legionslagers markierte, Teil des Befestigungssystems war.
Ab dem späten ersten Jahrhundert hat sich der weitere Verlauf dieser Straße nach der räumlichen Aufteilung des Legionslagers gerichtet (siehe Kap. 3.1). Es ist aber nicht auszuschließen, dass ihre Anlage als Limesstraße schon weit früher erfolgte und sie möglicherweise eine etwas abweichende Streckenführung wahrscheinlich nahe dem Donauufer hatte.[122] Dies untermauern frühe Fundstücke aus Wien, die noch vor die Einrichtung des fixen Legionsstandortes auf der Wiener Stadtterrasse zu datieren sind.[123] Sie lassen sich sowohl nördlich wie südlich der späteren *via principalis* des Legionslagers kartieren. Wenngleich bislang archäologische Evidenzen fehlen, ist es nicht auszuschließen, dass die Straßentrasse nahe der Geländekante zur Donau hin angelegt worden ist. Indizien dafür könnte die Kartierung von Grabbezirken in der östlichen Lagervorstadt liefern. Im Bereich des heutigen Fleischmarktes, der im weitesten Sinne der Geländekante folgt, lassen sich verschiedene siedlungschronologische Schichten voneinander abgrenzen. Eine erste Evidenz bietet zuunterst eine 30 cm flache Brandmulde mit einem Durchmesser von 4 Metern, die in ihrer Verfüllung neben Tierknochen, Glas- und Keramikfragmenten auch Leichenbrandreste enthielt und wohl als Verbrennungsplatz im Zusammenhang mit einer frühen Begräbnisstätte zu deuten ist.[124] Über diesen Befund wurde eine Lehmschicht von 50 cm Dicke aufgebracht. Da sich gerade hier im Umkreis bauliche Reste der Lagervorstadt häufen, ist anzunehmen, dass dieser Bestattungsplatz dem wachsenden Siedlungsgeschehen weichen musste. Nachweislich wurde dieser Siedlungsbereich dann im späten 3./frühen 4. Jahrhundert aufgelassen, das Areal wurde fortan als Friedhof genutzt (Abb. 11,9).[125] Zwar konnte bislang keine Straße ergraben werden, jedoch kann durch die dichte Kartierung der Grabstätten entlang des Fleischmarktes beinahe bis zum Grabensystem des Legionslagers indirekt geschlossen werden, dass sie hier im Umfeld zu suchen ist. Die Ausrichtung einer Gebäudestruktur, die als spätrömischer Grabbau gedeutet wird, kann als weiteres Indiz für den Straßenverlauf herangezogen werden, da sie sich wohl an diesem orientiert haben wird. Sie wurde parallel zum heutigen Fleischmarkt aufgefunden und könnte somit ein Hinweis darauf sein, dass dieser später zumindest ungefähr die Streckenführung eines antiken Vorläufers aufnahm. Sein weiterer Verlauf könnte sich der Geländekante folgend mit der Ausfallstraße aus dem Legionslager vereinigt haben, um dann über den Wienfluss zu führen. Möglicherweise folgte er auch über diese hinaus der Terrassenkante Richtung Süden, um sich dann mit Straße III zu verbinden.[126]
Spätestens seit der Errichtung des Legionslagers Vindobona wurde die Straße von der *porta principalis sinistra* als *via principalis* zum östlichen Lagertor geführt (siehe Kap. 3.1.1). Nun stellt sich die Frage nach ihrem daran anschließenden Verlauf. Die direkte Fortführung der *via principalis* – ausgehend vom östlichen Lagertor *(porta principalis dextra)* im Bereich Ertlgasse/Kramergasse[127] – würde irgendwo zwischen Wollzeile und Bäckerstraße anzunehmen sein. Die Wollzeile selbst ist nicht in Betracht zu ziehen, da in ihrem oberen Bereich, knapp vor der Einmündung in die Rotenturmstraße, quer gelagerte Mauerzüge angetroffen wurden.[128] Auch weiter östlich wurden in ihrem Verlauf zwar römische Funde und Befunde bei Hausumbauten oder Kanalarbeiten aufgedeckt, lassen aber eher auf Canabae-Bebauung schließen.[129] Als Indizien für eine Straßenführung in diesem Bereich scheinen lediglich 1874 bei der Einmündung der Wollzeile in die Rotenturmstraße gefundene und bei Kenner mehrmals erwähnte Wasserleitungsrohre brauchbar zu sein.[130] Zieht man die vermutete Straßentrasse zur Orientierung schnurgerade in Richtung Wiental weiter, quert sie im Bereich der Essiggasse die Wollzeile und trifft dann an der Kreuzung Zedlitzgasse/Riemergasse auf das Areal

---

[122] Zur Existenz einer Donauuferstraße in Siedlungsbereichen von Carnuntum siehe Gugl 2013, 54–56.
[123] Mosser (Anm. 10) Abb. 19; M. Mosser, Zivile und militärische Aspekte in der Nutzung des Legionslagerareals von Vindobona. In: L. Borhy (Hrsg.), Die norisch-pannonischen Städte und das römische Heer im Lichte der neuesten archäologischen Forschungen. II. Internat. Konferenz über norisch-pannonische Städte, Budapest, 11.–14.09. 2002. Aquincum nostrum II 3 (Budapest 2005) 159–167; Kronberger 2006; Adler-Wölfl (im Druck).
[124] Kronberger 2005, 116 f. 198 f. Taf. 8 A.
[125] Dies lässt sich gut über die Auswertung der überlieferten Niveauangaben nachvollziehen; Kronberger 2005, 68 Tab. 7.
[126] Indizien hierfür bieten Grabfunde in der Seilerstätte (GC: 1938_14; vgl. Abb. 11,14); vgl. Kronberger 2005, 48 f. Taf. 3 B13–B19.
[127] M. Mosser, Die Porta principalis dextra im Legionslager von Vindobona. In: F. Blakolmer/H. D. Szemethy (Hrsg.), Akten des 8. Österreichischen Archäologentages am Institut für Klassische Archäologie der Universität Wien. WForsch 4 (Wien 2001) 145–152.
[128] Kenner 1897, 68 Taf. II bei hh; GC: 1874_08.
[129] Kartierung bei Sakl-Oberthaler 1999, 113 f. Hier allerdings als Indizien für einen Straßenverlauf.
[130] Kenner 1897, 68; 126.

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

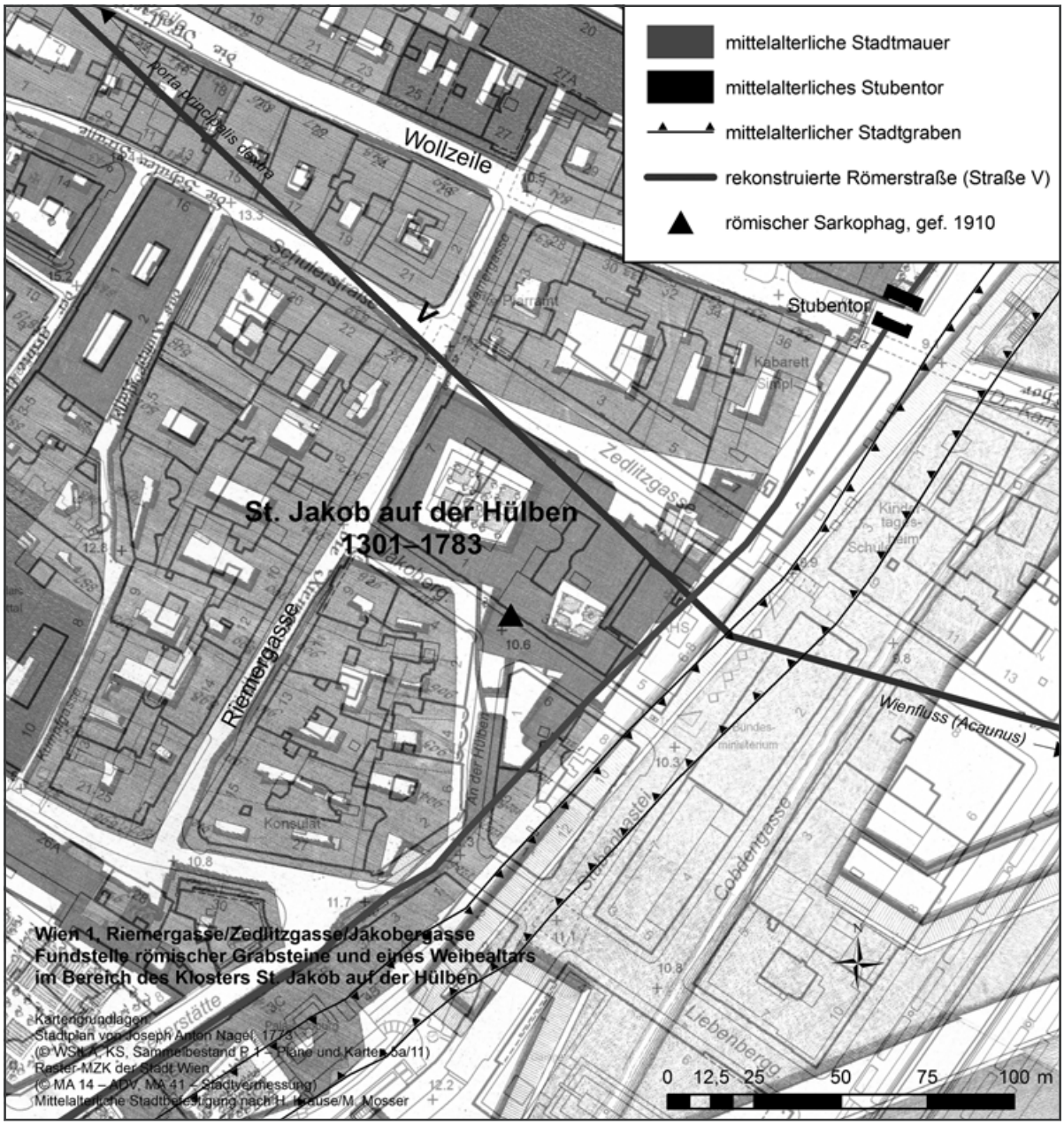

Abb. 18: Bereich des ehemaligen Klosters St. Jakob auf der Hülben mit vermutetem römischem Straßenverlauf. Stadtplan des Joseph Anton Nagel aus dem Jahre 1773, georeferenziert auf die aktuelle Raster-MZK der Stadt Wien (© WStLA, KS Sammelbestand P 1 – Pläne und Karten: 5a/11, MA 14 – ADV, MA 41 – Stadtvermessung, Plan: M. Mosser)

des ehemaligen mittelalterlichen Klosters St. Jakob auf der Hülben[131], an das im Osten Mitte des 16. Jahrhunderts die Kurtine der renaissancezeitlichen Stadtbefestigung gesetzt wurde (Abb. 18). Drei Grabsteine[132] und ein Weihealtar[133], die wohl in den Fundamenten der vermutlich an der Ostmauer des Klosters verlaufenden mittelalterlichen Stadtmauer verbaut gewesen waren und bei den eben erwähnten Festungsbauarbeiten wiederentdeckt wurden, könnten die Streckenführung gemeinsam mit einer spätrömischen Sarkophagbestattung, die beim Abbruch des Jakoberhofes 1910 in situ entdeckt wurde,[134] untermauern. Dies gründet auf der

[131] Schedl (Anm. 116) 161–183 Abb. 11–14; 41; 57–63.
[132] GC: 1553_01: Grabstele J2 (CIL III 4574); Grabstele J3 (CIL III 4585); Grabstele J4 (CIL III 4586). Kronberger 2005, 69 f. Taf. 1 J.
[133] Er war im *compluvium* des sog. Lazenhofes aufgestellt und wurde zuletzt in der 2. Hälfte des 17. Jh. im Pfeiffer'schen Haus am Graben gesehen. Danach ist er verschollen. – CIL III 4558; Kubitschek 1893, 7 f. Nr. 3; Kenner 1897, 133 f. – Dat.: 249 n. Chr.
[134] Kronberger 2005, 200; 266 f.; Dat. Mitte 3.–Anfang 4. Jh.

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

Annahme, dass auch im späten 3./4. Jahrhundert Friedhöfe noch an Verkehrswegen angelegt wurden. Die Straße wird wohl im Weiteren den Wienfluss gequert haben. Die bislang in der Wienforschung aufgestellte Theorie, die Straße würde bei der Weiskirchnerstraße in die Landstraßer Hauptstraße einmünden und dem ungefähren Verlauf der Landstraßer Hauptstraße folgen, stützt sich auf folgende Indizien: Zum einen wurde im Jahr 1874 in der Weiskirchnerstraße hinter dem Museum für Angewandte Kunst, in 9,5 m Tiefe neben Ziegeln, Mörtel und Holzpiloten auch ein massiver, zerstörter Estrichboden aus Mörtel mit Kalksteinen und Ziegelbruch angetroffen. Zum anderen stieß man im Jahr 1899, als man die alte Uferböschung des Wienflusses in der Vorderen Zollamtsstraße abgrub, in 8,5 m Tiefe auf eine massive Estrichlage, „die, ähnlich wie alle römischen Betons, zu unterst aus großen in den Boden eingerammten Kugelsteinen, darüber aus einer fest eingestampften Schichte von Lehm und Schotter bestand“[135]. Sie zog sich ca. 20 m flussabwärts und noch weiter in Richtung Donau, wo die Fundstelle des Acaunus-Altares zu lokalisieren ist, dessen Lesung erst letztlich gelang.[136] Diese beachtlichen Befunde entlang des östlichen Ufers des Flusses könnten als Uferbefestigung im Zusammenhang mit einem Bauwerk oder aber einer Hafenanlage gesehen werden. Die beträchtlichen Tiefen der baulichen Strukturen und der fundführenden Schichten sind leicht durch ihre Lage innerhalb des Überschwemmungsgebietes (Alluvion) der Wien zu erklären, deren Hauptarm sich im Laufe der Jahrhunderte des Öfteren verlagert hatte.[137]

Den Flussübergang der Straße hier im Umkreis anzusiedeln, erscheint nicht unwahrscheinlich, da sich 1909 ein tatsächlicher Straßenbefund etwas weiter östlich an der Kreuzung Landstraßer Hauptstraße/Gärtnergasse/Beatrixgasse bei Erdarbeiten in 1,8 m bis 2 m Tiefe zeigte (Abb. 21, Fundstelle 35), der wie folgt beschrieben wurde: „Die Oberlage bestand aus einer 15 cm hohen Stampflage von Kies, die, sehr gut hergestellt und äußerst hart, dem Aufgraben großen Widerstand entgegensetzte und stark befahren war. Sie ruhte auf einem 40 bis 45 cm starken Unterbau aus groben Quarzgeschieben von der Größe eines Kinderkopfes. Unmittelbar darunter fand sich gewachsener Boden (Wiensand und Schotter).“[138] Diesem Straßenstück folgt ein weiteres in der Landstraßer Hauptstraße 75–77, das die Theorie des hier verlaufenden Verkehrsweges unterstützt und von dem noch bei der Besprechung der Straßen der Zivilstadt die Rede sein wird (Abb. 21, Fundstelle 36; siehe Kap. 3.3).

3.2.3 Die Straße südlich des Legionslagers

Jene Straße, die die *porta dextra* des Legionslagers in Richtung Osten verließ, war bereits weiter oben Thema. Es mehren sich Indizien, dass entlang des östlichen Legionslagergrabens in Richtung Kärntner Straße – Wiedner Hauptstraße mit Querung des Wienflusses über eine Brücke ein weiterer Verkehrsweg angelegt war. So konnten im Bereich des Stephansplatzes kleinere Bauwerke dokumentiert werden, die dem Niveau ihrer Fundamente wegen als spätrömische Grabbauten gedeutet werden (Abb. 11,8).[139] Es scheint als würden sie mit ihrer Orientierung einen Straßenverlauf aufnehmen.

Einen Hinweis auf eine in Richtung Osten abzweigende Nebenstraße, die parallel zur Ausfallstraße aus dem Lagertor verlief, fand man 1897 in den Substruktionen eines Straßenkörpers nordöstlich des Chores des Stephansdomes am Eingang der Schulerstraße vor Haus Nr. 2 (Fundstelle 25). Die Packung aus 25 cm hohen Bruchsteinen, „welche an dieser Stelle noch eingerammt zu sehen waren“[140], konnte über eine Länge von zwei Metern quer über die Straße erkannt werden. Die Straße war damals schon allem Anschein nach ziemlich in Mitleidenschaft gezogen, da in der Umgebung dieser Fundstelle nur noch zahlreiche ähnliche Steine lose im Erdreich lagen. Über die Fundtiefe oder die Zusammensetzung der Straßenoberfläche liegen keine Informationen vor.

---

[135] Kenner 1900, 86 Fig. 88 C und 85 f. Fig. 88 B; GC: 1874_20 und 1899_14.
[136] G. Alföldy, Eine viel behandelte Altarinschrift aus Vindobona. Tyche 26, 2011, 1–22.
[137] Ähnliche Fundtiefen wurden beim Bau des ehemaligen Reichskriegsministeriums am Stubenring 1 in 8 m Tiefe (Kenner 1911, 119a; 131a; GC: 1910_02) und an der Ecke Dominikanerbastei/Franz-Josefs-Kai erreicht, wo in 7 m Tiefe eine 60 cm starke „Betonlage“ aus Kiessteinchen und gebrochenen Ziegeln in Bindemasse dokumentiert wurde (FA-RZ I, Dominikanerbastei, 2. Mai 1906; GC: 1906_03). Kenner 1909, 62a–b, interpretiert letzteren Befund (dort in 9 m Tiefe) als Teil einer Hafenanlage.
[138] Kenner 1911, 134a.
[139] Kronberger 2005, 72–79; 88–95 Taf. 9.
[140] Kenner 1900, 23.

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. 19: Altar für Silvanus, Silvanae und Quadrubae, gestiftet von Minicius Honoratus (Foto: Kunsthistorisches Museum, Wien, Inv.-Nr. ANSA III 804).

In der Kärntner Straße selbst konnte kein Straßenstück angetroffen werden; dem angenommenen Verlauf folgend häufen sich im Bereich des Neuen Marktes die Anzeichen auf Siedlungstätigkeit genauso wie auf ein ausgedehntes Bestattungsareal, das wohl vom Ende des 3. Jahrhunderts bis zum beginnenden 5. Jahrhundert genutzt wurde (Abb. 11,5).[141] Auch hier wurden Grabbauten identifiziert, die in Richtung der postulierten Straße orientiert sind, jedoch bis zu 120 m abseits der Kärntner Straße liegen. Die beachtliche Ausdehnung des Friedhofgeländes mag daran liegen, dass es sich im Zwickel von Limesstraße (Straße I) und dem hier besprochenen Straßenzug befindet.

Ein weiterer Indikator für eine Straße, ja sogar die Kreuzung zweier Verkehrswege, soll nicht unerwähnt bleiben. Etwa da, wo die Grenze zwischen den Siedlungsbereichen der mittelkaiserzeitlichen *canabae legionis* und den ersten Grabstätten dieser Zeit anzunehmen ist, konnte 1898 ein zu Ehren des Silvanus, der Silvanae und der Quadrubae von Minicius Honoratus, seines Zeichens Signifer der 10. Legion, gestifteter Altar in der beachtlichen Tiefe von 12 Metern geborgen werden (Abb. 19).[142] Interessant sind hier die vier als „Quadrubae“ oder oft als „Quadriviae“ bezeichneten weiblichen Gestalten, deren Aufenthaltsort man an Straßenkreuzungen wähnte. Solche Knotenpunkte, die vier mögliche Richtungen preisgeben, galten als Sinnbild für Entscheidungsprozesse im menschlichen Leben. So hing den Gottheiten eine besondere schicksalshafte Note an, die noch verstärkt wurde, da man an Weggabelungen auch Sammelpunkte von Seelen Verstorbener vermutete.[143] Eine Abzweigung von der Kärntner Straße scheint hier nicht abwegig zu sein, da sie nach Westen verlängert auf die Straßenbefunde in der Führichstraße (Fundstelle 12) treffen würde (Straße VIII), sofern man diese als römisch deuten mag, nach Osten zu böte sich die Seilerstätte an, wo ebenso spätrömische Gräber unweit der angenommenen Straßeneinmündung dokumentiert wurden.

Zieht man die Linie des vermuteten Verkehrsweges nach Süden weiter die Kärntner Straße hinab, stößt man auf die zuvor schon beschriebenen Straßenbefunde im Haus 55 (Fundstelle 17). Das heißt, dass hier die Kreuzung mit der Limesstraße in Richtung Zivilsiedlung anzunehmen ist.

3.2.4 Ausfallstraße aus dem südlichen Lagertor

Seit der Fixierung der Lage der *porta decumana* des Legionslagers im Jahre 1902 kann der Kohlmarkt als Fundhoffnungsgebiet für die Verlängerung der *via decumana* durch die *canabae legionis* in Richtung Michaelerplatz gelten (Straße IV; siehe auch Kap. 3.1.3).

Etwa 35 m südlich des Grabensystems vor der *porta decumana* stieß man 1907 auf das bislang einzig bekannte Straßenstück im Verlauf der Ausfallstraße aus dem Legionslager (Fundstelle 31). Es wurde in 1,2 Meter Tiefe auf 10 m Länge vor Haus Nr. 2 in einer nicht mehr als 1 m breiten Kanalkünette längs der Wallnerstraße dokumentiert. Daraus schloss F. Kenner, dass die Straße parallel zum Kohlmarkt, etwas weiter westlich einer

[141] Kronberger 2005, 41–43 Taf. 2.
[142] Kenner 1900, 75; CIL III 13497; Vindobona-Katalog 1978, 63 f. 187 f. S 60; Kronberger/Mosser 2011, 110.
[143] Vgl. zuletzt Kremer (Anm. 60) 341–344; 375 f.

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

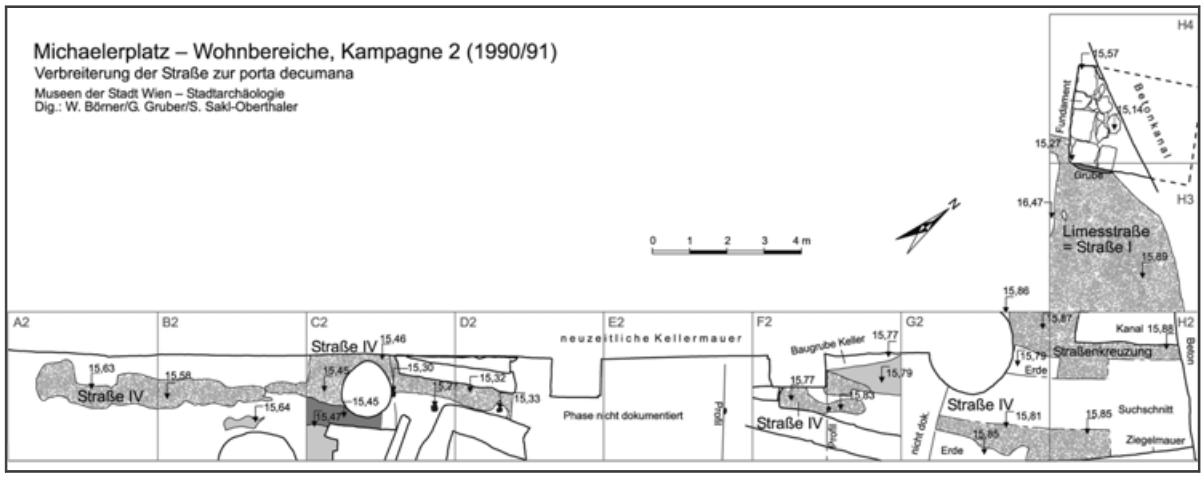

Abb. 20: Grabungsplan von Straße IV an der Kreuzung mit der Limesstraße (Straße I) im Bereich des Michaelerplatzes (Plan: W. Börner/ S. Sakl-Oberthaler).

geradlinigen Fortsetzung der *via decumana,* in Richtung Michaelerplatz geführt worden sei. Diese Annahme ist keinesfalls auszuschließen, jedoch muss auch in Betracht gezogen werden, dass es sich hier um eine Nebenstraße handeln könnte, die rechtwinkelig von dieser Straße abzweigte. Für diese Variante würde sprechen, dass am Michaelerplatz selbst im Bereich der römischen Kreuzung ein Straßenstück südlich der Limesstraße festgestellt wurde, das sich linear ziemlich genau mit dem Lagertor verbinden lässt. Diese Trasse trifft aber nicht auf die Fundstelle 31. Dies zieht wiederum den Schluss nach sich, dass der Kohlmarkt doch eine römische Vorgängerstraße hätte, die noch nicht gefunden wurde.

Jedenfalls ähnelt hier der Straßenaufbau aus einer 30 cm starken, festgestampften und mit kleinen Steinchen vermischten Lehmschicht über einem Rost aus groben Geröllsteinen[144] jenen Befunden vor dem Palais Kinsky (Fundstelle 9) und der Heßgasse (Fundstelle 13), wie sie bereits 1897 beschrieben wurden. Ein weiterer Beleg dafür, einen derartigen technischen Aufbau der Römerzeit zuzuweisen, ergibt sich hier dadurch, dass bei Wasserleitungsarbeiten des Jahres 1936 längs des gesamten Kohlmarktes etwa 60 cm unter dem damaligen Gehniveau – also ca. einen halben Meter über den Befunden in der Wallnerstraße – immer wieder ein Straßenkörper zutage kam, der ganz anders als diese beschrieben wurde. Er bestand aus „grobe[m] Schotter m. Eisenstücken zusammengemischt und durch den Rost festgehalten“[145]. Dass es sich hier unter Umständen um die mittelalterliche Straßenoberfläche gehandelt haben könnte, zeigen dieser Zeit sicher zuzuweisende Vergleichsbeispiele.[146]

Nicht unerwähnt bleiben sollen hier noch eine Säulenbasis und ein weiteres Säulenstück sowie eine steinerne Rinne, die 1995 im Keller der Hofzuckerbäckerei Demel bei Restaurierungsarbeiten entdeckt wurden.[147] Leider handelt es sich hier, im 1786 erbauten Haus Kohlmarkt 14, um keinen In-situ-Fund, dennoch kann angenommen werden, dass die Säulen in der näheren Umgebung entdeckt und als Baumaterial wiederverwendet wurden. Der Schluss, sie könnten Teil einer entlang der Straße geführten Portikus gewesen sein, wie es etwa für die *via principalis* des Legionslagers im Abschnitt Wipplingerstraße tatsächlich nachgewiesen wurde, ist reine Spekulation, aber auch nicht von der Hand zu weisen.

Wie oben schon erwähnt, läuft die Ausfallstraße (Straße IV) auf den Michaelerplatz zu und kreuzt die Limesstraße (Fundstelle 19). Genau hier konnten die Ausgrabungen der Jahre 1990/1991 ein kurzes Teilstück freilegen (Abb. 20), das knapp daneben bereits von neuzeitlichen Kellereinbauten zerstört war (Fundstelle 20). Die größte feststellbare Breite der Fahrbahn schlug sich mit mindestens 8,5 m nieder, nachdem sie im 2. Jahrhundert n. Chr. eine Verbreiterung erfahren hatte. Die Schotterung erreichte im Laufe ihrer Nutzung (mind.

---

144 Kenner 1907, 26.
145 FP 1936/8.
146 M. Mosser/Ch. Oellerer, Wien 1, Bognergasse/Am Hof/Naglergasse. Fundber. Österreich 51, 2012 (im Druck).
147 M. Mosser, Wien 1, Kohlmarkt 14. FWien 8, 2005, 212 f.

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

bis ans Ende des 4. Jahrhunderts) eine Höhe von über einem Meter und wurde zumindest auf einer Seite von einem an der Oberkante max. 1 m breiten Sohlgraben begleitet.
Der weitere Verlauf des Verkehrsweges innerhalb des späteren Befestigungsrings der Stadt Wien lässt sich zusätzlich zur virtuellen Verlängerung der oben beschriebenen Straße noch indirekt durch eine in situ gefundene spätrömische Sarkophagbestattung – möglicherweise ein Hinweis auf eine Gräberstraße der spätrömischen Zeit – untermauern (Abb. 11,12).[148] Es gelang bislang nicht, tatsächliche Straßenbefunde zu dokumentieren, wofür die Beschaffenheit des Geländes mitsamt dem ursprünglich recht breiten Bett des früher hier verlaufenden Ottakringer Baches verantwortlich sein dürfte. Römische Fundschichten traten hier erst in einer Tiefe von 9 Metern zutage, zudem ist mit weit reichenden Eingriffen in den Boden durch die Anlage der Stadtbefestigung vom Mittelalter an zu rechnen.
Solche konnten erst wieder am Getreidemarkt 11/Ecke Gumpendorfer Straße 2 in der auch noch immer beachtlichen Tiefe von 5 m gesichtet werden (Fundstelle 52). Dort zeigte sich ein Straßenunterbau in Form einer 35 cm hohen, in den Untergrund gerammten Steinpackung. Sie war von drei mächtigen Planierungen überlagert, die wohl die Niveauunterschiede zur Gumpendorfer Straße hin wettmachen sollten. Die Verlängerung der Straße führt weiter entlang des Wientals in Richtung Aelium Cetium/St. Pölten; der nächste nachvollziehbare Hinweis findet sich in der Gumpendorfer Straße 39 (siehe Kap. 1.3, Straße IV).

3.3 Zivilsiedlung (Abb. 21, Tab. 1 und 2)

3.3.1 Die Limesstraße

Die Hausparzellen der römischen Zivilsiedlung von Vindobona reihten sich außerhalb der Leugengrenze des Legionslagers entlang der Hauptstraße (Straße I) Richtung Carnuntum. Der dem heutigen Rennweg entsprechende Verlauf dieser Streckenführung der „Limesstraße“ innerhalb der Zivilsiedlung gilt als relativ gesichert, wobei nur abschnittsweise in geringen Ausschnitten ergrabene Fundstellen des eigentlichen Straßenkörpers aus Altgrabungen vorliegen.[149]
Zunächst war die Limesstraße nördlich einer römischen Gebäudegruppe am westlichen Ende der Zivilsiedlung (Rennweg 12A) im Jahr 1907 angetroffen worden (Fundstelle 39). Diese wurde in 2 m Tiefe auf bis zu 4 m Länge und 3 m Breite aufgedeckt und schloss unmittelbar an die Frontseite eines an der Straße gelegenen Hauses an.[150] Die restliche Straßenbreite lag unter dem heutigen Rennweg und wurde damals nicht freigelegt. Es könnte sich also bei dem „sehr hart gestampften Makadam von Lehm und Schotter“ auch nur um den südlichen Gehsteigbereich dieser Straße handeln, zumal nähere Details zum Aufbau und zur Höhe des Straßenkörpers nicht überliefert sind.
Die wichtigste Dokumentation der Hauptstraße durch die Zivilstadt von Vindobona gelang im Jahr 1899 bei der Anlage einer neuen Gasleitung vor den Häusern Rennweg 31–33 nahe der heutigen Schnellbahnstation Rennweg (Fundstelle 41). In 1,60 m Tiefe war auf 100 m Länge entlang des Rennwegs ein 1,40 m hoher Straßenkörper „aus einem sehr festen Gemenge von scharfkantigen Steinen, Flußschotter, Ziegelstücken und Mörtel“[151] beobachtet worden. Die Breite war allerdings nicht zu ermitteln (mind. 3,7 m), auf Höhe der Einmündung der Jacquingasse ist aber offensichtlich der südliche Straßenrand aufgedeckt worden. Die restliche Breite ist unter dem nördlichen Gehsteig des Rennwegs und im Bereich der anschließenden Häuser anzunehmen.
Weiter ostwärts, an der Einmündung der Stanislausgasse in den Rennweg (Rennweg 36) kam bei der Errichtung eines Hydranten in 80 cm Tiefe eine insgesamt 0,9 m hohe Straßenschotterung zum Vorschein

---

148 Kronberger 2005, 53–55; 299 Taf. 1 C; 4 C; GC: 1662_01.
149 Vgl. Sakl-Oberthaler 1999, 114 f. Abb. 2–3; siehe auch S. Sakl-Oberthaler, Die Straßen. In: M. Müller et al., Entlang des Rennwegs. Die römische Zivilsiedlung von Vindobona. Wien Archäologisch 8 (Wien 2011) 42–45.
150 Kenner 1909, 71b, Plan 35 a, vor Haus XII; vgl. auch M. Mosser, Eine Translatio cadaveris in der Nachbarschaft des M. Antonius Tiberianus in Vindobona. Ausgrabungen in der römischen Zivilstadt von Vindobona (Grabung Wien 3., Rennweg 16 im Jahr 2005). In: G. Grabherr/B. Kainrath (Hrsg.), Akten des 11. Österreichischen Archäologentages in Innsbruck, 23.–25.03. 2006. IKARUS 3 (Innsbruck 2008) 184 Abb. 1.
151 Kenner 1900, 86.

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

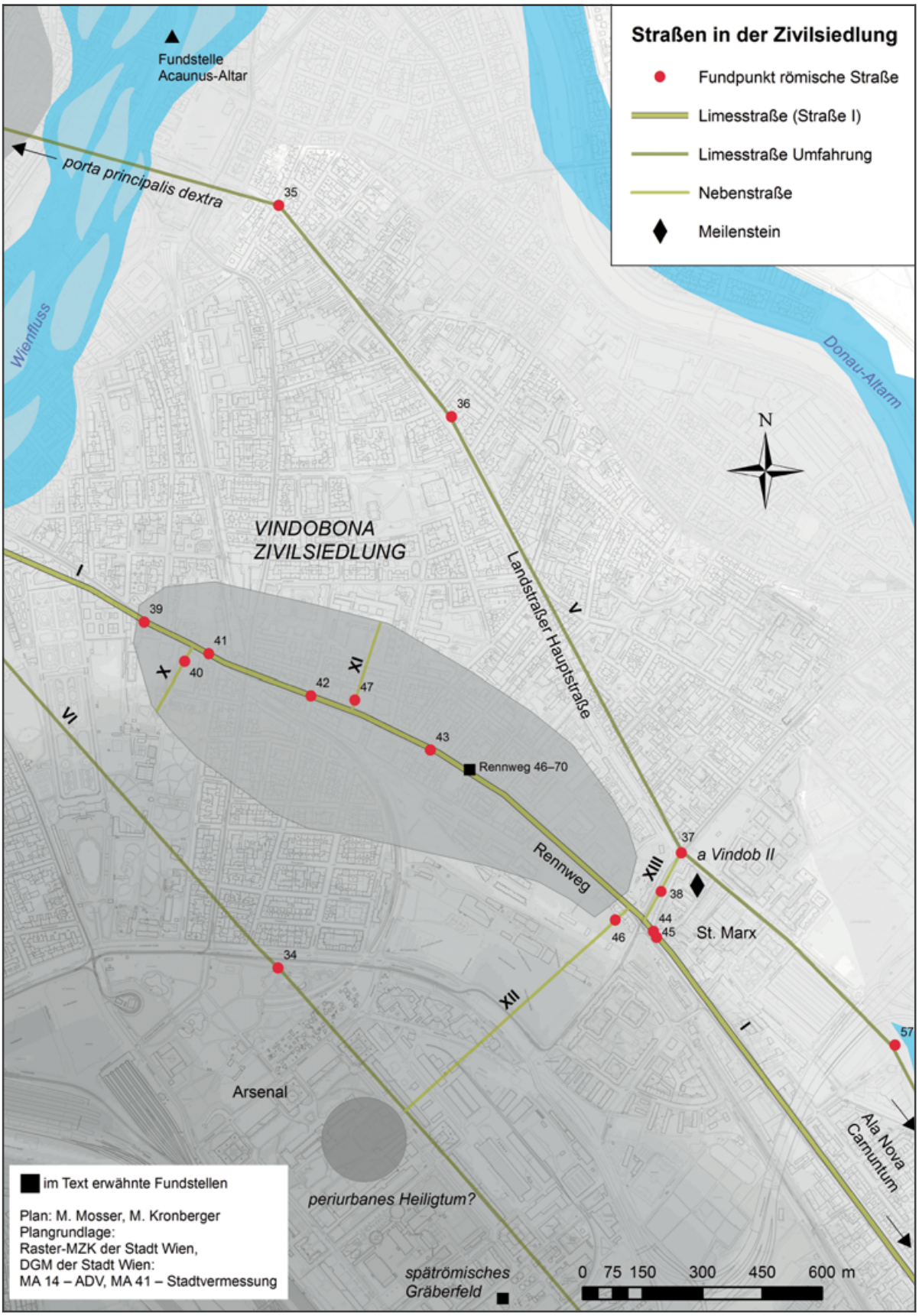

Abb. 21: Straßen im Umfeld der Zivilsiedlung von Vindobona (Plan: M. Mosser/Plangrundlage: Raster-MZK Wien, MA 14 – ADV, MA 41 – Stadtvermessung).

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

(Fundstelle 42), die F. Kenner in einen 0,4 m dicken unteren und einen 0,5 m dicken oberen Teil trennt. Allerdings deutet die Beschreibung der Schotterungen, die „aus einem sehr harten Gemenge von Lehm, Steinchen und, wie die Eisenoxydteile beweisen, von Eisenschlacken“[152] bestanden, eventuell auf einen mittelalterlichen Straßenrest hin, wobei nicht ausgeschlossen werden kann, dass diese über dem römischen verlief.

Leider unpubliziert ist eine archäologische Beobachtung J. Nowalski de Lilias bei einem Kanalbau im Bereich Rennweg 54–58 westlich der Steingasse im Jahr 1922. Er merkt in seinen Tagebuchnotizen beinahe täglich die Auffindung einer Straßenschotterung in etwa 80 cm Tiefe an (Fundstelle 43), die 40–50 cm hoch erhalten war und eine festgestampfte Oberfläche aufwies.[153]

Aus dem Jahr 1935 existieren nur sehr kurz gefasste Fundmeldungen zum Wasserleitungsbau, der am Rennweg zwischen Kleistgasse und Oberzellergasse stattfand.[154] In den entsprechenden Notizen ist jeweils von Makadamen unmittelbar unter der rezenten Straßenpflasterung die Rede, die vor Rennweg 46 bis zu einem Meter hoch, zwischen Stein- und Hafengasse 65–90 cm hoch und zwischen Hafen- und Oberzellergasse nur noch 20–25 cm hoch dokumentiert werden konnten. Ansonsten liegen keine Beschreibungen des Straßenkörpers vor. Erwähnenswert ist allerdings, dass der jeweils darunter folgende Humus 40–80 cm Höhe aufwies und römische Keramik enthielt. Derartig mächtige braune Humuslagen sind auf den südöstlich anschließenden Aspanggründen erst über den römischen Befunden belegt,[155] daher ist für die 1935 angetroffenen Straßenstücke eher eine mittelalterlich/neuzeitliche Datierung zu vermuten.

Bereits außerhalb der Zivilsiedlung, an ihrem östlichen Rand, östlich der Einmündung der 2010/11 aufgedeckten Nebenstraße auf den Aspanggründen (siehe unten), kam sowohl 1905 (Fundstelle 44) als auch 1907 (Fundstelle 45) an der (auch heute noch existierenden) Tramwayhaltestelle vor Rennweg 95 ein weiteres Straßenstück in 1,20 m Tiefe zutage. Dieses dürfte 0,8 bis 1 m hoch erhalten gewesen sein. Kenner vergleicht es 1909 mit der mit Eisenoxyden durchsetzten Schotterung vor Rennweg 36, beschreibt es aber 1905 als festgestampften, mit Lehm vermischten Kies ohne weitere Details. Somit ist auch hier eine mittelalterliche oder spätere Nutzung bzw. eine Straßenkontinuität seit der Römerzeit nicht auszuschließen.

Die gesamte Breite der Hauptdurchzugsstraße durch die Zivilsiedlung von Vindobona wurde bei keiner der sechs Baustellenbeobachtungen dokumentiert. Der südliche Straßenrand konnte zweimal im westlichen Teil der Siedlung auf der Parzelle Rennweg 12A (Fundstelle 39) und vor Rennweg 33 (Fundstelle 41) festgestellt werden. Der nördliche Rand dürfte hingegen zumindest abschnittsweise außerhalb des heutigen Straßenbereichs unterhalb der nördlichen Häuserzeile oder unter dem Trottoir am Rennweg zu suchen sein. Eine Rekonstruktion der Straßenbreite ist daher seriöserweise nicht durchführbar. Sie dürfte aber nach Analogien zu schließen mindestens 6 und maximal 10–12 m betragen haben. Die Höhe des Straßenkörpers war mit 1,40 m im westlichen Siedlungsabschnitt (Rennweg 31–33, Fundstelle 41) am massivsten ausgeprägt und reduzierte sich kontinuierlich gegen Osten. Detaillierte Beschreibungen dieser Straßenabschnitte liegen nicht vor, grobe Bruchsteine als unterste Lage sind nirgendwo explizit angeführt, es dürfte sich also um einen aus mehreren unterschiedlichen, zum Teil gemörtelten, mit Lehmausgleichslagen und auch teilweise mit Ziegelbruch durchsetzten Kies-/Schotterlagen aufgebauten Straßenkörper gehandelt haben.

3.3.2 Nebenstraßen

Von dieser Hauptstraße zweigten sowohl nach Norden als auch nach Süden Nebenstraßen zwischen den jeweiligen Streifenhäusern oder Komplexgebäuden der Zivilsiedlung ab, die zu den Hinterhof- oder Werkstattbereichen der einzelnen Parzellen und wohl bis zum die Siedlung umgebenden Umfassungsgraben führten. In einigen Fällen dürften auch die im Norden und Süden an der Zivilsiedlung vorbeiziehenden Fernverkehrsstraßen (Straße V und VI) erreicht worden sein. Über ihren Aufbau informieren uns besonders zwei Befunde aus neueren Ausgrabungen:

---

[152] Kenner 1909, 59b.
[153] Am genauesten in FA-RZ, III, Rennweg, 21. Juni 1922; der Beobachtungszeitraum erstreckte sich vom 12. Juni bis zum 26. Juli 1922.
[154] FP 1935/3.
[155] Mosser/Jäger-Wersonig/Adler-Wölfl 2011, 202.

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

Bei den Grabungen im Jahre 2005 auf der Parzelle Rennweg 16 konnten die hinteren Bereiche von insgesamt drei Gebäuden nachgewiesen werden, deren ursprüngliche Ausdehnung wohl bis zur Limesstraße im Norden reichte (Fundstelle 40).[156] Zwischen jenem eventuell als Gaststätte anzusprechenden Gebäudekomplex mit Kellergrube und einem weiteren westlich anschließenden, nur in geringem Ausmaß dokumentierten Gebäuderest konnte eine dreiphasige, frühestens vom Ende des 1. bis spätestens in der ersten Hälfte des 3. Jahrhunderts genutzte, bis zu 2,70 m breite Wegschotterung auf etwas über 3 m Länge dokumentiert werden (Straße X). Sie bestand aus einer untersten, in den anstehenden Löss eingetieften Planierschicht aus festem, dunkelbraunem, sandigem Lehm und einer weiteren mit etwas Kieseln, Ziegelsplitt und Holzkohle durchsetzten Planierung unter der eigentlichen Straßenschotterung. In der darunterliegenden Planierung zeichneten sich 10 cm breite Radspuren (Radabstand: 1,45 m) der ältesten Nutzungsperiode ab. Die Planierungen unter der darauffolgenden zweiten Nutzungsperiode enthielten zum Teil zahlreichen Ziegelbruch, der in der jüngsten Periode zusammen mit relativ grobem, bis zu 25 cm großem Bruchsteinmaterial auch in der Wegschotterung selbst zu finden war. Insgesamt erreichten die Wegschotterungen eine Höhe von knapp 0,80 m, wobei für die älteste Wegbaumaßnahme bereits 0,50 m hoch aufplaniert wurde.
Östlich eines auf die Limesstraße orientierten, unter anderem mit Backöfen ausgestatteten Wirtschaftsgebäudes konnte 2005 in der Schützengasse 24 eine weitere römische Nebenstraße auf einer Länge von 10,80 m dokumentiert werden (Fundstelle 47). Dieser von der Limesstraße nach Norden führende Weg war 1,80 m breit und beiderseits von Abwasserrinnen flankiert (Gesamtbreite ca. 3,20 m). Zwei dokumentierte Straßenbeläge über einer großflächigen Werkstattplanierung bestanden aus mit Mörtel versetzten Schotter- und Bruchsteinlagen, die durch eine 20 cm dicke Zwischenschicht voneinander getrennt waren. Die Querstraße wurde offensichtlich nicht mit dem Beginn der Zivilsiedlung, sondern erst im Verlauf des 2. Jahrhunderts angelegt (Straße XI).

3.3.3 Zu den Umfahrungsstraßen der Zivilsiedlung

Der direkteste Weg aus dem Legionslager Vindobona Richtung Carnuntum führte von der *porta principalis dextra* kommend nach Osten durch die *canabae legionis,* querte den Wienfluss, folgte der heutigen Landstraßer Hauptstraße nördlich an der römischen Zivilsiedlung vorbei (Abb. 10 und Abb. 21, Straße V) und reichte wohl bis zur (nicht eindeutig lokalisierten) Vereinigung mit den übrigen nach Osten Richtung Ala Nova führenden Fernstraßen (Straßen I und VI). Der Verlauf von Straße V im städtischen Gebiet ist weiter oben bereits behandelt (siehe Kap. 3.2.2), zwei archäologisch dokumentierte Straßenbefunde außerhalb der *canabae* belegen die Trassenführung über die Landstraßer Hauptstraße. Dazu gehört jener bereits besprochene an der Ecke Landstraßer Hauptstraße/Gärtnergasse aus dem Jahre 1909 (Fundstelle 35) und ein weiterer im selben Jahr bzw. im Jahr darauf aufgedeckter Straßenabschnitt im Bereich der Häuser Landstraßer Hauptstraße 75–77 (Fundstelle 36). Beim Hausneubau kam dort an der Front zur Straße in 1,80 bis 2 m Tiefe eine leicht gewölbte Fahrbahnschotterung zum Vorschein. Hier konnte der nördliche Rand freigelegt werden, wobei zusätzlich ein 3 m breiter Gehsteig oder eine Nebenfahrbahn mit einer nur 20 cm dicken Schotterung festgestellt wurde. Der anschließende, noch auf 6 m Breite verfolgbare eigentliche Straßenkörper war hingegen bis zu 1,30 m hoch aufgeschüttet. Die Gesamtbreite des auf ca. 20 m Länge freigelegten Straßenstücks betrug somit mindestens 9 m. Der Unterbau der Straße bestand aus (groben?) Steinen und Ziegeln, ohne dass F. Kenner den Aufbau deutlicher präzisierte. Funde von Hufeisen auf der Fahrbahn deuten eventuell auf eine mittelalterliche Weiternutzung der Römerstraße.[157]
Diffiziler sind Straßenbefunde im Umkreis der Fundstelle des vor 1588 gefundenen Meilensteins von St. Marx zu bewerten, die alle im Jahr 1898 bei Gasleitungsbauarbeiten dokumentiert werden konnten.[158]
An der Ecke der Landstraßer Hauptstraße 171 zur Schlachthausgasse fand man in 80 cm Tiefe einen Ost-West orientierten Straßenabschnitt, der 20–25 cm Stärke aufwies und aus gemörteltem, festgestampftem Lehm, Schotter und Ziegelstücken bestand (Fundstelle 37). In dessen Verlängerung kam im Bereich Litfaßstraße/

[156] Zur Grabung vgl. Mosser (Anm. 150) 183–194.
[157] Vgl. Sakl-Oberthaler 1999, 120 f. und Beitrag Mosser/Gaisbauer/Czeika/Jäger-Wersonig, 201 ff.
[158] Kenner 1900, 88 f. Fig. 91.

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

Döblerhofstraße auf 10 m Länge in 0,50 m Tiefe in „schwarzer Erde“ eine Steinpackung aus eng aneinander gestellten, mit den Langseiten eingerammten Steinplatten, darüber eine „Betonschicht aus Lehm, nach unten hin mit Ziegelstücken vermengt“ zum Vorschein (Fundstelle 57). Neben der Straße fanden sich zwei Skelette ohne Beigaben in 1 m Tiefe im gewachsenen Boden. Von Straße V zweigte nach Süden eine weitere Straßenschotterung ab, die dem Bogen der Landstraßer Hauptstraße zum Rennweg folgte (Fundstelle 38). Hier wurde in 2 m Tiefe auf 2,2 m Breite neben dem Gehsteig der östlichen Straßenseite ein 15 bis 30 cm starker „Beton ohne Steinpackung, eine festeingestamp[f]te Schichte von Lehm, Schotter, Ziegelstücken und kleinen Kieseln“ auf dem gewachsenen Boden liegend, aufgedeckt. Gerade letztere ähnelt in der Beschreibung am ehesten der auf den Aspanggründen 2010/11 freigelegten, zum vermuteten periurbanen Heiligtum beim Arsenal führenden Nebenstraße (Fundstelle 46, siehe unten). Hier ist vielleicht eine Verbindung der beiden dem Rennweg und der Landstraßer Hauptstraße folgenden Teilstrecken der Limesstraße (Straße I und V) anzunehmen (Straße XIII). Die beiden zuvor genannten Straßenschotterungen könnten zwar als Fortsetzung des Befundes auf der Parzelle Landstraßer Hauptstraße 75–77 (Fundstelle 36) gesehen werden, die unterschiedlichen, nicht allzu präzisen Beschreibungen lassen aber den tatsächlichen Verlauf und den Kontext mit dem in unmittelbarer Umgebung aufgefundenen Meilenstein noch zweifelhaft erscheinen. Die am Meilenstein angegebene Entfernung von 2 Meilen nach Vindobona weist jedenfalls mit einiger Sicherheit auf die über die Römerstraße entlang der Landstraßer Hauptstraße zu erreichende *porta principalis dextra.* In entgegengesetzter Richtung der Limesstraße nach Ala Nova bleibt allerdings noch eine Reihe ungelöster Fragen offen, zumal von einer römischen Trasse unterhalb der Simmeringer Hauptstraße nicht mehr ausgegangen werden kann. Dagegen könnte eine Streckenführung von Straße V entlang der Geländekante zur Donau – analog zu ihrer ursprünglich vermuteten Trasse im Bereich des Legionslagers und der *canabae legionis* (siehe oben Kap. 3.2.2) – bis zu einem annehmbaren Kreuzungspunkt mit den beiden anderen Richtung Carnuntum führenden Hauptverkehrswegen (Straße I und VI) im Umfeld der Kirche St. Laurenz in Simmering zu suchen sein. Hier wurden bei archäologischen Untersuchungen im Jahr 1979 römische Keramik- und Ziegelfunde geborgen, unter anderem ein Ziegel mit Stempel der 10. Legion.[159] Der Fundort befindet sich zudem relativ exakt 4 Meilen von der *porta principalis dextra* des Wiener Legionslagers entfernt (über Straße V), was – ähnlich zur Situation im Bereich Inzersdorf (siehe Kap. 1.2, Straße III) – an eine römische Straßenstation im nahen Umfeld denken lässt. Auch römische Befunde im Bereich des weiter südöstlich folgenden Schloss Neugebäude sind als zusätzliches Indiz alternativer Straßenverläufe zu werten und können als weitere Fortsetzung der postulierten ursprünglichen Trasse der Limesstraße entlang der Geländekante zur Donau gesehen werden (siehe Kap. 3.2.2; Abb. 2).[160]

3.3.3.1 Verbindungswege zu einem periurbanen Heiligtum (?)

Im Jahr 1902 konnte ein römischer Straßenabschnitt im Bereich des Landstraßer Gürtels dokumentiert werden (Fundstelle 34). Diese von Nordwesten nach Südosten verlaufende, aus „15 cm starke[m] Beton von größter Härte“[161] bestehende, 10 m breite Straße wurde auf 100 m Länge Richtung Schweizergarten und Arsenal, nur 0,40 m unter dem damaligen Straßenniveau beobachtet. Diese als römisch anzusprechende Straße führte somit südlich an der Zivilsiedlung von Vindobona vorbei (Straße VI) und könnte auch aufgrund ihrer Breite als eine weitere Verbindungsstraße zwischen Vindobona und Carnuntum anzusprechen sein. Sie führt genau zu einem etwa 2 Meilen vom Stadtrand der *canabae legionis* entfernten interessanten Fundpunkt hin[162]: In den Jahren 1890/91 gelang die Entdeckung eines Gräberfeldes südöstlich des Arsenals.[163] In diesem fanden sich Steinkistengräber aus dem fortgeschrittenen 4. Jahrhundert n. Chr., deren Teile aus Reliefplatten einer Bauinschrift

---

159 L. Streinz, Archäologische Untersuchungen in der und um die Kirche St. Laurenz in Wien-Simmering. Fundber. Österreich 19, 1980, 211–222 Abb. 3.

160 G. Pascher, Römische Siedlungen und Straßen im Limesgebiet zwischen Enns und Leitha. RLÖ 19 (Wien 1949) 192; M. Krenn/J. Wagner, Wien 11 – Neugebäudestraße 100–102, Schloß Neugebäude. Fundber. Österreich 44, 2005, 74.

161 Kenner 1903, 46.

162 Die Kreuzung dieser Straße mit jener durch die Zivilsiedlung verlaufenden Straße (Straße I) lag wohl östlich des heutigen Karlsplatzes. Straße VI liegt genau in der Flucht der Hauptdurchzugsstraße durch die *canabae legionis;* M. Kronberger, Die Römer am Karlsplatz. Ein Gräberfeld entlang der Straße. In: E. Doppler/Ch. Rapp/S. Békési (Hrsg.), Am Puls der Stadt: 2000 Jahre Karlsplatz. 348. Sonderausstellung Wien Museum 2008 (Wien 2008) 57–59 Abb. 2.

163 Vgl. Kenner 1897, 148.

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

(so genannte Erotenreliefs) und aus einem Relief mit mythologischer Darstellung (so genanntes Kyknosrelief), das aus sakralem Zusammenhang stammen kann, bestanden; dazu kommt ein kleiner Altar für den Gott Silvanus.[164] Aus diesem mittelkaiserzeitlichen Steinmaterial und der erhöhten Lage außerhalb der Zivilsiedlung kann geschlossen werden, dass sich hier in der Umgebung des in der Spätantike angelegten Friedhofes im 2. und 3. Jahrhundert n. Chr. ein Heiligtum befunden haben dürfte.[165]

Zu diesem Areal führte aber noch eine weitere Wegverbindung, welche 2010/11 auf den Aspanggründen aufgedeckt werden konnte (Fundstelle 46).[166] Bereits außerhalb der römischen Zivilsiedlung, an ihrem östlichen Rand, wurde eine einspurige römische Schotterstraße auf einer Gesamtlänge von 47 Metern freigelegt (Straße XII; Abb. 23).[167] Diese von der Hauptstraße durch die Zivilsiedlung (Straße I) Richtung Südwesten im rechten Winkel abzweigende Straße war vor allem im nördlichen Abschnitt in ausgezeichnetem Zustand erhalten (Abb. 22). Der nur 5–15 cm hoch geschotterte, 1,95–2,20 m breite Straßenkörper war bis zu 20 cm in den anstehenden Löss eingegraben und enthielt sowohl feinen Kies als auch fallweise bis zu 30 cm große Sand- und Bruchsteine, zum Teil bestand der Straßenkörper auch nur aus festgestampftem Lehm. Bemerkenswert waren die tief eingefahrenen Spurrillen der römischen Wagenräder, die auch den überlieferten Radabstand von 1–1,40 Metern nachweisen lassen (siehe auch Beitrag Flück, Abb. 5).[168] Über der Schotterung waren zwei Verfüllschichten festzustellen, wobei vor allem im Bereich eines ca. 3,5 × 2 m großen „Schlaglochs“ unzählige Keramikfunde zutage kamen, die einen wichtigen Fundkomplex zur Datierung bzw. Auflassung der Römerstraße bieten. Viele dieser Scherben sind dabei als Fehlbrände anzusprechen und damit als Abfall einer benachbarten Töpferwerkstätte zu bewerten. Eine Durchsicht des Materials bestätigte darüber hinaus, dass dieses zum überwiegenden Teil dem 2. Jahrhundert zuzuordnen ist; nur wenige Fragmente stammen aus der ersten Hälfte des 3. Jahrhunderts. Dies bedeutet, dass die Straße danach nicht mehr in Funktion war.[169] Parallel zur Straße verlief östlich von ihr, in einem Abstand von ca. 1 m, ein 0,80–1,40 m breiter und bis zu 40 cm tiefer Abwassergraben, der ebenfalls gegen Süden, also hangaufwärts immer seichter wurde. Vielleicht den Rest eines weiteren Straßengrabens bildete ein auf ca. 10 m Länge verfolgbares, nur wenige Zentimeter tiefes, 0,30–0,50 m breites Gräbchen an der Westseite der Straße.[170]

Abb. 22: Detail der auf den Aspanggründen freigelegten römischen Straßenschotterung mit Wagenspuren, Blickrichtung Nordosten (Foto: M. Mosser).

---

164 GC: 1891_03; CIL III 11309; Kenner 1897, 148 f. Fig. 101a–c, Taf. VI 3; A. Neumann, Die Skulpturen des Stadtgebietes von Vindobona. CSIR Österreich I 1 (Wien 1967) Nr. 19; 25–26; Vindobona-Katalog 1978, 201 f. S 63; S 100–101.

165 Kronberger/Mosser 2011, 111 f.

166 Mosser/Jäger-Wersonig/Adler-Wölfl 2011, 211–216.

167 Erst doppelt so breite Straßen über ca. 15 pedes (4,5 m) würden Gegenverkehr ermöglichen; Davies 2011, 73.

168 Vgl. A. Lang/U. Schultz/W. Zanier, Eine frührömische Holz-Kies-Straße im Eschenloher Moos. Ein Vorbericht der Grabung 1996. In: E. Walde (Hrsg.), Via Claudia. Neue Forschungen (Innsbruck 1998) 316; B. Hebert, Römerstraßen in der Steiermark: Neubewertungen und Neufunde. In: E. Walde/G. Grabherr (Hrsg.), Via Claudia Augusta und Römerstraßenforschung im östlichen Alpenraum. IKARUS 1 (Innsbruck 2006) 438; der Radabstand des Wagens aus dem römerzeitlichen Grab von Kozármisleny wird von A. Kiss mit ca. 1,40 m rekonstruiert; A. Kiss, Das römerzeitliche Wagengrab von Kozármisleny (Ungarn, Kom. Baranya). Rég. Füzetek Ser. II 25 (Budapest 1989) 29 Abb. 41 (Achsenlänge: 1,95 m); 1,40 m Spurenweite waren auch auf der Straße von Vindonissa nach Aventicum westlich des Legionslagers von Vindonissa festzustellen; Schucany 2011, 52.

169 Die Erstbestimmung der Keramik hat dankenswerterweise K. Adler-Wölfl durchgeführt.

170 Begleitende Straßengräben beiderseits des geschotterten Straßenkörpers sind gängige Charakteristika römischer Überlandstraßen; vgl. z. B. W. Czysz/M. Dumler, AB AVGVSTA MP XXIII? Untersuchungen am Nordende der Via Claudia Augusta bei Asbach-Bäumenheim (Landkreis Donau-Ries, Schwaben). Arch. Jahr Bayern 2008, 68–70 Abb. 94.

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

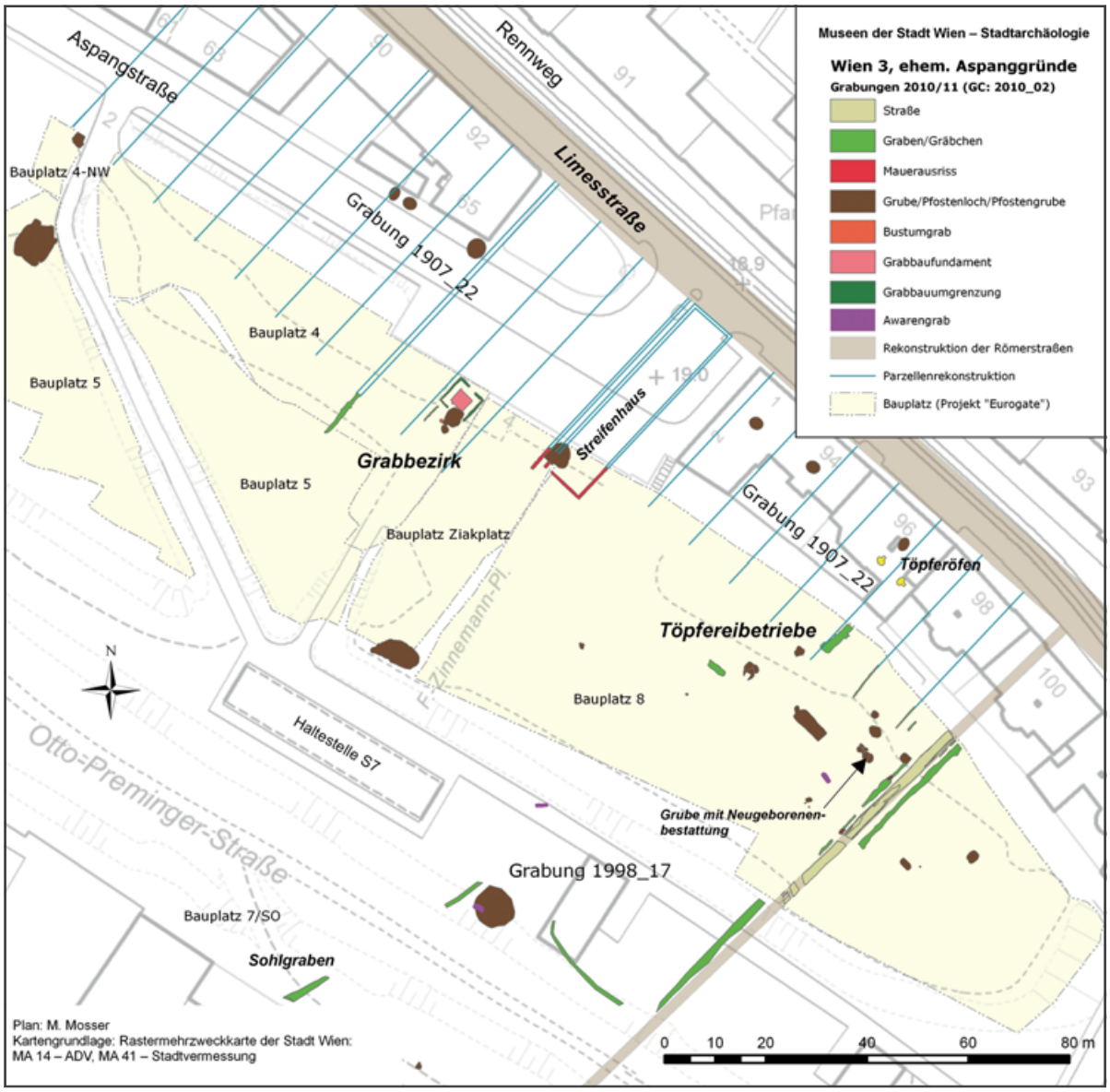

Abb. 23: Überblicksplan zu den römischen Befunden auf den Aspanggründen in den Jahren 2010/11 (Fundstelle 46) mit Verlauf der Nebenstraße (Straße XII) von der Limesstraße (Straße I) Richtung periurbanem Heiligtum? beim Arsenal (Plan: M. Mosser).

Inklusive der beiden Gräben wäre somit die gesamte Straßenbreite maximal 5,40 m. In Fortsetzung des seichten Grabens nach Norden zeigte sich parallel – nur wenige Zentimeter vom Straßenkörper entfernt – eine Abfolge von Gräben und Gruben auf einer Länge von 13,50 Metern (Breite: 0,45–1,55 m). Vielleicht handelt es sich dabei um eine von vielen Materialgruben, die entlang römischer Überlandstraßen oft zu finden sind, um Schlaglöcher auszugleichen,[171] wobei das oben genannte Schlagloch tatsächlich unmittelbar neben dem langgestreckten Grubenkomplex festzustellen war.

Dieser Weg kann im Gegensatz zu den mit Meilensteinen und Straßenstationen ausgestatteten Überlandstraßen *(viae publicae)* nach rechtlichen Gesichtspunkten wohl am ehesten als *via vicinalis* bezeichnet werden.[172] Er verlief Richtung Südwesten und dürfte nach etwa einer Meile das hier vermutete Heiligtum am Kreuzungspunkt mit der Verbindungsstraße (Straße VI) nach Carnuntum erreicht haben, in die er genau im rechten

[171] W. Czysz, Römische Staatsstraße via Claudia Augusta. Der nördliche Streckenabschnitt zwischen Alpenfuß und Donau. In: La Venetia nell'area padano-danubiana. Le vie di comunicazione. Convegno Internaz. Venezia 1988 (Padua 1990) 274; Gattringer/Neugebauer/Ubl 1998, 180–182; Schucany 2011, 53 f. Abb. 22.

[172] Vgl. Schneider 1982, 18.

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

Winkel einmündete. Mit dessen Auflassung dürfte auch die Nebenstraße ihre Funktion verloren haben, denn beide existierten spätestens im 4. Jahrhundert nicht mehr. Dagegen wird die Fernverkehrsstraße nach Carnuntum auch in der Spätantike weiterhin genutzt, da die oben erwähnten spätrömischen Gräber nach den Angaben von F. Kenner[173] auf diese orientiert waren.[174] Es erscheint plausibel, den Verkehrsknoten dieser Umgehungsstraße mit jener, durch die Zivilsiedlung (Straße I) führenden und der von der *porta principalis dextra* kommenden (Straße V) an der schon weiter oben postulierten Straßenstation im Bereich der Kirche St. Laurenz zu suchen (siehe S. 144 und Abb. 2).

4. Aufbau der Straßen

Kaum einer der hier beschriebenen Straßenabschnitte gleicht in Aufbau und Zusammensetzung dem anderen und nur in ganz seltenen Fällen gelang es, einen Straßenzug in seiner gesamten Breite archäologisch zu erfassen. Als bislang einmaliger Glücksfall ist die Aufdeckung des fast 50 m langen vollständigen Straßenkörpers auf den Aspanggründen 2010/11 zu werten (Fundstelle 46), der ein charakteristisches Bild einer römischen Weganlage des 2. Jahrhunderts vermitteln konnte. Ein bis zwei Lagen aus festgestampftem, mit sandigem Mörtel gefestigtem Lehm und Kies – zur Straßenmitte hin leicht gewölbt und von Radspuren durchzogen – werden von zwei Straßengräben und Materialentnahmegruben flankiert. Diese so genannte *via glarea strata* – also eine mit Schotter oder Kies befestigte Straße[175] – kann als der gängige Straßentyp im Raum Vindobona identifiziert werden (siehe auch die Straßenschotterungen in St. Pölten, Beitrag Risy, Abb. 5 und 6). Das aufwendigere Gegenstück, die *via lapide strata* – eine mit Steinplatten gepflasterte Straße – war nur im Verlauf der *via principalis* des Legionslagers anzutreffen (Fundstellen 26 und 33). Steinpflasterungen sind generell in den Nordwestprovinzen des römischen Reiches sowohl innerstädtisch als auch außerhalb der Kernsiedlung nur selten zu erwarten und in Vindobona, bis auf die genannte Ausnahme im Zentrum des Legionslagers, tatsächlich dokumentiert.[176] Eine Zwischenform kann für die Hauptdurchzugsstraße der *canabae legionis* rekonstruiert werden (Straße I). Die an der Südseite von einem Graben begleitete geschotterte „Limesstraße“ wies an der gegenüberliegenden Straßenseite ein unmittelbar vor die anschließende Häuserfront gesetztes Gehsteigpflaster aus 6 cm dicken Sandsteinplatten auf (Fundstelle 22).[177] Ein vom eigentlichen Straßenkörper abgetrenntes, allerdings ungepflastertes Trottoir zeigte die *via sagularis,* die wiederum an der Gegenseite von einem gemauerten Abwasserkanal begleitet wurde (Fundstellen 2 und 4–6). Solche Kanalanlagen entlang der Straßenzüge konnten bislang nur innerhalb des Legionslagers, neben der *via sagularis* auch entlang der *via principalis* und sogar beiderseits der *via praetoria* (Fundstelle 23), festgestellt werden. Die *via principalis* war die Prachtstraße von Vindobona schlechthin: ein steingepflasterter, von Säulen flankierter, mindestens 10 m breiter Weg mit unterirdischem Abwasserkanal,[178] der die beiden imposanten Tortürme der *porta dextra* und *sinistra* des Legionslagers miteinander verband. Sie erschien damit als provinzielle Variante der großen Säulenstraßen des römischen Reiches, wie sie heute noch in Rom, Apameia, Gerasa, Palmyra und vielen anderen Orten bewundert werden können.

Für *viae publicae* scheint es eine gesetzlich geregelte Mindestbreite von 5–7 Metern, flankiert von unbebauten Streifen von jeweils 3 m Breite (insgesamt also 40 pedes) gegeben zu haben.[179] Vergleichbare Verkehrswege in den Provinzen weisen aber Fahrbahnbreiten mit anschließenden Straßengräben von 22 (= 6,51 m) bis zu 95 pedes (28 m) auf.[180] Die standardisierte Anlage einer römischen Überlandstraße mit der eigentlichen Fahrbahn *(agger),* begleitenden Straßengräben und unterschiedlich breiten Zwischenbereichen *(iter, actus),*[181] der im

---

173 Kenner 1897, 148 f.

174 Zur Orientierung von Körpergräbern an Straßenzügen vgl. Kronberger 2005, 180 mit Anm. 1137.

175 Klee 2010, 36.

176 Vgl. Bender 1989, 115.

177 Zudem könnten viele dieser hier nur ausschnittsweise aufgedeckten Straßenschotterungen auch begleitende Nebenfahrbahnen mit geringerer Stärke aufgewiesen haben. So z. B. Straße V mit Fundstelle 36.

178 Nach Pseudo-Hyginus sollte die *via principalis* eine Breite von 60 Fuß (= eine Strigenbreite, ca. 18 m), die *via praetoria* und die *via sagularis* 30 Fuß aufweisen; Portiken bzw. Gehsteige und anschließende *tabernae* dazugerechnet sind diese Maße annähernd auch für das Lager Vindobona anzunehmen; vgl. Domaszewski (Anm. 61) 61.

179 Th. Pekáry, Untersuchungen zu den römischen Reichsstraßen. Antiquitas I 17 (Bonn 1968) 22 f.; Schneider 1982, 19 mit Anm. 10; 37 mit Anm. 18; Bender 1989, 116 mit Anm. 43.

180 Britannien: Davies 2011, 70–76 Tab. 3–4; Germania Inferior: Bender 1989, 116 mit Anm. 42 mit weiterer Literatur; zu Noricum vgl. auch Gattringer/Neugebauer/Ubl 1998, 179 f.

181 Vgl. Klee 2010, 37 f.

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

Prinzip auch die *via vicinalis* auf den Aspanggründen entspricht, konnte ansonsten im Großraum Vindobona bislang nicht in dieser Vollständigkeit dokumentiert werden, ist aber jedenfalls für die Fernverkehrsstraßen in dieser Form zu rekonstruieren. Relativ mächtige, 1–2 m breite und bis zu 0,80 m tiefe Straßengräben waren hingegen innerhalb der *canabae legionis* im innerstädtischen Bereich am Michaelerplatz für die beiden hier einander kreuzenden Fernstraßen (Straße I und IV) festzustellen (Fundstellen 19–20). Bei schmalen Gassen und Nebenstraßen, so innerhalb des Legionslagers zwischen den Kasernen (Fundstellen 14–15 und 32) und zwischen den Gebäuden der Zivilsiedlung (Fundstelle 47), konnten dementsprechend begleitende Entwässerungsgräbchen nachgewiesen werden.

Die größten Unterschiede zwischen den diversen Weganlagen zeigten sich allerdings im Aufbau der jeweiligen Straßenkörper. Im städtischen Bereich wurden und werden Straßen viel stärker genutzt und befahren als außerhalb des Siedlungskerns. Daher ist es nicht verwunderlich, dass Straßenoberflächen sehr oft ausgebessert und erneuert werden mussten. Dies geschah während der Römerzeit im Schnitt mindestens alle 15 Jahre und öfter.[182] So bedingt diese weitaus stärkere Nutzung über die Jahrhunderte, dass die durchschnittliche Höhe der Straßenschotterungen innerhalb römischer Städte den doppelten Wert von Überlandstraßen erreichen kann.[183] Bei römischen Überlandstraßen in Britannien schwankt beispielsweise die durchschnittliche Mächtigkeit mitsamt den Unterbauten und Planierungen zwischen 22 und 81 Zentimetern.[184] Der aus der antiken Literatur überlieferte idealtypische Straßenaufbau mit einer unteren Grobschichtung aus größeren Steinen, einer darüber folgenden vermörtelten Grobschüttung, darauf einer kiesigen Feinschüttung und schließlich einer Kiesfahrbahn ist nur selten in dieser Form anzutreffen und war wohl in erster Linie von der Bodenbeschaffenheit abhängig.[185] Diese „klassische“ Abfolge war am ehesten an der *via sagularis* festzustellen (v. a. Fundstellen 3 und 5), ähnlich scheint auch der Befund in den westlichen *canabae legionis* in der Heßgasse, vor dem Palais Kinsky auf der Freyung 4 (Fundstellen 13 und 9) und für die östliche Ausfallstraße aus dem Legionslager (Straße V) an der Ecke Landstraßer Hauptstraße/Gärtnergasse (Fundstelle 35) zu deuten zu sein. Ansonsten weisen die Beschreibungen auf Abfolgen von mehr oder weniger stark gemörtelten Schotter- und Kieslagen unterschiedlicher Dimension,[186] zum Teil durchzogen von lehmigen Ausgleichsschichten. Vermehrter Zusatz von Ziegelbruch innerhalb der Straßenschotterungen deutet hingegen auf eine jüngere, meist spätantike Nutzungsphase, am Rennweg 16 in der römischen Zivilsiedlung (Fundstelle 40) sind Ziegellagen aber bereits im fortgeschrittenen 2. Jahrhundert als Befestigung einer Nebenstraße festzustellen (vgl. auch Ziegelbruch in jüngeren Straßenschotterungen in Brigantium, Beitrag Kopf/Oberhofer, Abb. 7). Die Höhe dieser Schotterpakete differierte je nach vorhandener Bodenbeschaffenheit, Nutzungsdauer und Straßenkategorie zwischen 5 und 140 Zentimetern.[187] Ähnlich große Unterschiede sind bei den rekonstruierbaren Straßenbreiten festzustellen, wobei hier naturgemäß die Bedeutung der Straße ausschlaggebend war. Diese reichen von 2–3 m breiten Gassen und Wegen in der römischen Zivilsiedlung oder zwischen den Lagergebäuden bis zu den über 10 m breiten Überlandstraßen. Tendenziell haben aber die Hauptverkehrsstraßen sowohl innerhalb als auch außerhalb des Legionslagers Breiten von 8 bis 10 Metern, Straßen zweiter Kategorie sind dagegen zwischen 4 und 6 Metern einzuordnen.[188] Alles in allem weisen aber die Straßen von Vindobona die üblichen Charakteristika der aus dem römischen Reich bekannten Befunde auf.

---

[182] Pearson (Anm. 42) 33.

[183] So z. B. in Britannien, wo sie durchschnittlich 106 cm erreichte; Davies 2011, 56–58.

[184] Davies 2011, 57 Tab. 2.

[185] Stat. Ach., silv. 4.3, 40 ff.; Schneider 1982, 33 f.; H.-O. Lamprecht, Opus Caementitium. Bautechnik der Römer (Düsseldorf 1996) 171 f. Bild 128–142; vgl. auch Klee 2010, 40.

[186] Sandiger Kalkmörtel zur Festigung des Straßenkörpers scheint auch das charakteristische Unterscheidungsmerkmal der römischen von den mittelalterlichen Straßenanlagen im Wiener Raum zu sein, da letztere zumindest nach den bislang bekannten Beispielen keine nennenswerte Vermörtelung und eine oft rostfarbene Kiesschotterung aufweisen (siehe oben und Beitrag Mosser/Gaisbauer/Czeika/Jäger-Wersonig, 201 ff.).

[187] Bei den unter der Landstraßer Hauptstraße (Fundstelle 36) bzw. am Rennweg (Fundstelle 41) aufgedeckten 1,30 bzw. 1,40 m hohen Straßenkörpern könnten eventuell mittelalterliche bzw. frühneuzeitliche Wiederbenutzungen der römischen Trassen für deren Mächtigkeit verantwortlich sein. In einigen Fällen könnte eine geringere Stärke der Schotterung einfach darauf zurückzuführen sein, dass hier nur die Randbereiche der Straße angeschnitten wurden (vgl. etwa die Fundstellen 4, 33, 43 oder 53).

[188] Britannien: maximal 37 pedes (11 m) und mindestens 6 pedes (1,9 m) für innerstädtische Straßen, aber hauptsächlich zwischen 10 und 16 pedes (3–4,7 m); Davies 2011, 77; Klee 2010, 38 gibt Beispiele von Fernstraßen in den verschiedenen Provinzen mit Fahrbahnbreiten mehrheitlich zwischen 5 und 7 m, allerdings auch mit Belegen zwischen 8 und 17 m an.

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

5. Gräberstraßen

Zu guter Letzt soll hier nochmals kurz auf das Phänomen der Gräberstraßen eingegangen werden. Für die Frühzeit Vindobonas bewegen wir uns auf sicherem Boden, da sich die Positionierung von Bestattungsplätzen in das übliche Schema römischen Totenbrauchtums einreiht. Früh- bis mittelkaiserzeitliche Gräberfelder wurden bislang vor allem an der Limesstraße sowohl im Westen wie im Süden der Lagervorstadt[189] in der Währinger Straße, bei der Albertina, am Karlsplatz und entlang der Hauptstraße der Zivilstadt im Verlauf des Rennweges dokumentiert (Straße I). Weitere Indizien auf mittelkaiserzeitliche Friedhöfe an Straßen finden sich über nicht mehr in situ befindliche Steindenkmäler aus funeralem Zusammenhang im Umfeld der Ausfallstraße nach Osten beim ehemaligen Kloster St. Jakob (Straße V) und an der Ottakringer Straße 16 (Straße II). Aus Vindobona sind jedoch wesentlich mehr Bestattungen der spätrömischen Zeit bekannt (Abb. 11).[190] Dies hängt damit zusammen, dass bei den groß angelegten Umgestaltungen der Wiener Innenstadt im 19. und frühen 20. Jahrhundert vor allem Körpergräber die Aufmerksamkeit der Bauarbeiter erweckten. Brandgräber wurden nur in den seltensten Fällen bemerkt. Im Zuge dieser Publikationen wurden späte Gräber mehrmals als Indizien für den Verlauf von nicht durch Befunde untermauerten Straßenverläufen herangezogen. Nun soll zur Diskussion gestellt werden, ob diese Argumentation wissenschaftlichen Kriterien Stand hält. Denn es ist nicht von vornherein statthaft, örtliche Bestattungsvorlieben der mittleren Kaiserzeit auf die spätrömische Epoche zu übertragen. So sollen hier kurz tatsächliche Zusammenhänge zwischen Verkehrswegen und Bestattungsplätzen überprüft werden. Sicher ist, dass im seit dem Ende des 1. Jahrhunderts n. Chr. bestehenden Friedhof entlang der durch Befunde belegten Limesstraße am südlichen Rand der Lagervorstadt im Umfeld der Oper und bei der Albertina Bestattungskontinuität bis ins 4. Jahrhundert nachzuweisen ist (Abb. 11,6 und 7).[191] In ihrem weiteren Verlauf überlagerten spätantike Begräbnisstätten die früheren Wohn- und Werkstättenbereiche nahe der Stallburggasse und Bräunergasse, am Minoritenplatz, an der Freyung (Abb. 11,3.4.11.12.1) und im nordwestlichen Randbereich der Lagervorstadt bei der Votivkirche (Abb. 11,2). Vor letzterer ziehen sich die Grabstätten bis zur heutigen Universitätsstraße hin, in deren Umfeld mit der römischen Straße zu den Legionsziegeleien in Hernals – mit spätantiken Bestattungen an der Ottakringer Straße – und weiter zum Auxiliarkastell Comagenis (Tulln) zu rechnen ist (Straße II; Abb. 2). Hier dürfte man den Zwickel zweier Fernverkehrsstraßen für ein Gräberfeld genutzt haben. Ein ähnliches Phänomen ist im Zwickel zwischen der Limesstraße im Bereich der Albertina (Straße I) und der angenommenen, wenngleich nicht durch Befunde nachgewiesenen Vorläuferin der Kärntner Straße (Straße III), zwischen der Dorotheerstraße und dem Neuen Markt zu beobachten (Abb. 11,5–7).[192] Von dieser Konzentration spätantiker Bestattungen ausgehend treffen wir nordwärts auf eine ebensolche auf dem Stock-im-Eisen-Platz und dem Stephansplatz bis hin zur *porta principalis dextra* des Legionslagers.[193] Eine andere Ansammlung von Grabstellen findet sich an der Verlängerung der *via principalis* nach Osten zu (Abb. 11,15–17). Diese Streckenführung wird durch die Befunde jenseits des Wienflusses bei der Gärtnergasse (Fundstelle 35) untermauert. Es scheint also, dass Straßenläufe durchaus auch in der Spätantike ihre Attraktivität für die Anlage von Friedhöfen nicht verloren hatten. Kartiert man nun noch die weiteren Akkumulationen von Gräbern, dann scheint zumindest ihr Zusammenhang mit Verkehrswegen nicht abwegig zu sein (Abb. 11,9). Auffällig ist in jedem Fall, dass große geschlossene Flächen der ehemaligen Lagervorstadt bislang frei von Grabfunden sind, was jedoch auch am Forschungsstand liegen kann. Bis auf weiteres kann dennoch für Vindobona in Anspruch genommen werden, dass auch in der späten Römerzeit die Randzonen wichtiger Verkehrsverbindungen bevorzugt als Begräbnisstätten genutzt wurden.[194]

---

[189] Kronberger 2005, 198–201 Taf. 1, Gräberregionen B, G und M; Taf. 12,6.7 und 11.
[190] Kronberger 2005, 201–206 Taf. 1; 12.
[191] Kronberger 2005, 201–206 Taf. 1, Gräberregionen B, G.
[192] Auffällig ist, dass sich bislang in beiden Arealen keine spätrömischen Gräber an der jeweils gegenüber liegenden Straßenseite gefunden haben.
[193] Erstaunlicherweise wurden nördlich des Tores in dieser Straßenflucht weder Befunde noch Grabfunde dokumentiert.
[194] Vgl. auch die Kartierungen der spätantiken Grabstätten im Umkreis von Verkehrswegen bei Gugl 2013, 131–143 Abb. 79; 83.

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

6. Kontinuität

Einige der hier besprochenen Abschnitte der Limesstraße zeigen eine nachweisbare Nutzungskontinuität bis auf den heutigen Tag. Hier ist vor allem Straße I im Verlauf Herrengasse–Reitschulgasse–Augustinerstraße und des Rennwegs zu nennen. Bis um 1701 führte Ersterer zumindest im oberen Teil zwischen Freyung und Strauchgasse neben der Bezeichnung Herrengasse auch den der Hochstraße, eine Namensgebung, die erfahrungsgemäß auf eine römische Vorgängerin hinweist.[195] Die lange Zeit postulierte Streckenführung der Fortsetzung von Straße I unterhalb der heutigen Simmeringer Hauptstraße kann dagegen nach den Grabungsergebnissen im Zuge des U-Bahnbaus nicht mehr in dieser Form aufrechterhalten werden. Die dort angetroffenen Straßenschotterungen waren frühestens ins Spätmittelalter zu datieren.[196] Auch wenn die Trassenführung aufgrund der wahrscheinlich möglichst geradlinigen Verbindung zwischen den Garnisonsorten Vindobona und Ala Nova (Schwechat) nicht allzu weit von der Simmeringer Hauptstraße entfernt zu vermuten ist, so zeigt dieses Beispiel, dass auch die übrigen postulierten Streckenteile (z. B. Richtung Klosterneuburg) ohne archäologische Evidenz nicht a priori dem heutigen Straßenverlauf entsprechen müssen. Weitere rekonstruierte römische Straßenabschnitte sind ebenfalls verdächtig oft im Nahbereich oder unmittelbar unterhalb heutiger Verkehrswege zu finden. Straße II Richtung Comagenis (Tulln) zeigte sich entlang der heutigen Alser Straße zumindest auf 70 m Länge als identisch im Verlauf (vgl. Fundstelle 53). Straße III Richtung Scarbantia dürfte nach den oben genannten Schlussfolgerungen (Kap. 1.2) bereits von ihrem Ausgangspunkt an der *porta decumana* ab in groben Zügen heutigen Haupt- und Ausfallstraßen wie der Kärntner Straße, der Wiedner Hauptstraße und der Triester Straße, nach Süden folgen, ohne dass dies allerdings bislang archäologisch durch konkrete Straßenbefunde mit Ausnahme des Abschnitts in der Kundratstraße (Fundstelle 56) belegt werden könnte. Ähnliches gilt für den Fernverkehrsweg durch das Wiental Richtung Aelium Cetium (Straße IV). Um eine Kontinuität römischer Verkehrswege bis auf den heutigen Tag nachweisbar zu machen, ist vorauszusetzen, dass diese im Mittelalter bekannt waren und auch intensiv genutzt wurden,[197] und tatsächlich existieren punktuelle Befunde, welche die Fortführung und entsprechende Instandhaltung antiker Wege bestätigen. So war im Nordprofil der Wasserleitungskünette vor Reitschulgasse 2 (Fundstelle 22) die Nutzung der „Limesstraße“ (Straße I) im Mittelalter mit einer neuerlich aufgebrachten 10–15 cm starken Schotterlage über einem dazwischen feststellbaren Verfallshorizont während der „dark ages“ eindeutig nachvollziehbar. Auch bei dem gut gesicherten weiteren Verlauf der römischen Limesstraße (Straße I) konnten sowohl in der Augustinerstraße (Fundstelle 7) als auch am Rennweg (vgl. z. B. Fundstelle 44–45) Schotterpakete festgestellt werden, die offensichtlich erst im Verlauf des Mittelalters über der römischen Fahrbahn aufgebracht worden waren. Eine mittelalterliche Nachnutzung scheinen Hufeisenfunde auf der mit einiger Sicherheit auf die römische Straße in knapp 2 m Tiefe zurückzuführenden Fahrbahn im Bereich der Landstraßer Hauptstraße (Fundstelle 36) zu belegen (Straße V).[198] Für eine Ansprache als mittelalterlicher Verkehrsweg dürfte vor allem der rostfarbene Eindruck der Schotterung ausschlaggebend sein, wie er von F. Kenner und seinen Nachfolgern mehrfach beschrieben wurde[199] und bei jüngsten archäologischen Dokumentationen im Bereich der Wasserleitungskünetten vor Am Hof 3 und an der Ecke Löwelstraße/Oppolzergasse bestätigt werden konnte.[200] Entsprechende rostfarbene Schotterungen fanden sich unterhalb des Kohlmarkts und nördlich der *porta decumana* an der Ecke Tuchlauben/Bognergasse, ohne dass darunter eine eigentlich zu erwartende römische Straßentrasse (vgl. Straße IV und *via decumana* des Legionslagers) dokumentiert werden konnte.

---

195 R. Perger, Straßen, Türme und Basteien. Das Straßennetz der Wiener City in seiner Entwicklung und seinen Namen. Ein Handbuch. Forsch. u. Beitr. Wiener Stadtgesch. 22 (Wien 1991) 61 f.

196 Sakl-Oberthaler 1999.

197 Dies bestätigt eine Untersuchung zu den im Mittelalter genutzten Römerstraßen im pannonischen Raum; M. Szilágyi, The Perception of Roman Roads in Medieval Hungary. In: K. Holzner-Tobisch/Th. Kühtreiber/G. Blaschitz (Hrsg.), Die Vielschichtigkeit der Straße. Kontinuität und Wandel in Mittelalter und früher Neuzeit. Internationales Round Table Gespräch, Krems an der Donau 29.11.–1.12. 2007. Veröff. Inst. Realienkde. Mittelalter u. frühen Neuzeit 22 (Wien 2012) 170.

198 Vgl. Sakl-Oberthaler 1999, 120 f. und Beitrag Mosser/Gaisbauer/Czeika/Jäger-Wersonig, 217 ff.

199 Zum Beispiel: Kenner 1904, 121; FP 1936/8.

200 H. Krause, Löblbastion, Kurtine und angrenzende Häuser – eine archäologische Baubegleitung in Wien 1, Josef-Meinrad-Platz/Löwelstraße. FWien 16, 2013 (im Druck); Mosser/Oellerer (Anm. 146); ob diese Färbung tatsächlich auf Eisen bzw. auf Eisenoxide zurückzuführen ist, wie F. Kenner annahm, müsste erst untersucht werden. Bei den neueren Grabungen konnte innerhalb dieser Straßenkörper keine auffallend hohe Zahl an Eisenfunden festgestellt werden. Eisenoxidausfällungen, welche zu Verkrustungen der Kiesoberfläche führten, könnten nach M. Flück durch den Eintrag von Fäkalien (Reit- und Zugtiere?) und/oder Staunässe entstanden sein (siehe Beitrag M. Flück, 55).

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

Fehlende Kontinuität der Straßenachsen bereits ab dem Mittelalter fällt hingegen auf dem Areal des Legionslagers auf. *Via principalis, via decumana* und *via praetoria* haben keine nachfolgenden Entsprechungen mehr, auch wenn die Toranlagen der *porta principalis sinistra* und der *porta decumana* bis in die Neuzeit in veränderter Form weiter existierten. Die Verkehrswege führten dann aber im Gegensatz zu den rechtwinkeligen römischen Achsen schräg von den Toren weg in Form der heute noch existierenden Straßenzüge der Tuchlauben und der Wipplingerstraße ins Innere der Stadt. Auch der große Innenhof der *principia* im Bereich der heutigen Kleeblattgasse und Jordangasse zeigt sich bald vollständig von mittelalterlichen Parzellen gegliedert und verbaut. Somit spiegeln sich nur noch die Lagerumrisse, was mit der langen Nutzung der Befestigungsmauern und des Grabensystems zu erklären ist, und nicht mehr das antike Lagerstraßennetz im heutigen Stadtplan wider.

Summary

The foundation of the Roman legionary fortress of Vindobona at the end of the 1st century AD in the northwestern part of the province of Pannonia caused the construction of a devised street and road system. The Limes as a military road along the Danube has been existing before the establishment of the legion in Roman Vienna at least since the foundation of the Carnuntum fortress in Claudian times. By establishing the garrison of Vindobona further arterial roads to nearby Roman towns as Scarbantia (Sopron), Aquae (Baden) or Comagenis (Tulln) were built. The aim of the study was to collect and evaluate all known archaeological records of Roman streets and roads both in the urban Roman area (legionary fortress, *canabae legionis* and civil settlement) and in the ancient rural environment of Vindobona. In a further step this compilation of remains was discussed in matters of function and category. The structure of the particular record was described, in doing so the focus was on recently excavated parts of streets and roads in the legionary fortress *(via sagularis),* in the *canabae legionis* (Limes road) and on a 47 m long section of a back road outside the civil settlement. To reconstruct the course of every single street and road the research incorporated also the ancient written sources, all the known milestones on which Vindobona is mentioned, the archaeological record of a Roman road station in Inzersdorf in the south of Vienna and finally military and commercial considerations (e. g. ancient quarries, a brickyard and the aqueduct in the west of Vindobona as destinations of certain routes). Finally questions of continuity were discussed, to which extent the course of some of the ancient route sections has survived until today (e. g. streets in Vienna like Rennweg, Herrengasse, Wiedner Hauptstraße or Triester Straße) while others evidentially haven't.

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

Tab. 9: Straßenbefunde von Vindobona (Maßangaben in m, OK in m über Wr. Null [=156,68 m über Adria] oder in m von der rezenten Oberfläche).

Nr.	GC	Adresse	Breite	Höhe	OK	Ergrabene Länge	Literatur	Str.-Nr.
1	191308	1, Am Hof 4	–	–	15,00	–	FA-RZ I, Naglergasse 24/Am Hof 1913	LEG
2	200703	1, Am Hof 7	>1,00	0,15	14,84	2,42	Jandl/Mosser 2008, 14 f. Abb. 10	LEG
3	200703	1, Am Hof 8	>6,00	1,00	15,61	7,30	Jandl/Mosser 2008, 12–14	LEG
4	195302	1, Am Hof 9	–	0,40	15,40	–	Neumann 1967, 22 Abb. 6 D	LEG
5	200802	1, Am Hof 10	4,12	0,75	16,20	4,40	Mosser 2010, 69	LEG
6	200802	1, Am Hof 10	4,20	0,83	16,74	4,35	Mosser 2009, 196–198 Abb. 2	LEG
7	193518	1, Augustinerstraße	–	–	16,30	140,00	FP 1935/5; Wadler 1935	I
8	199202	1, Freyung 3	>7,00	0,90	15,60	–	Süss 1995; Süss/Bauer 1997	I
9	189730	1, Freyung 4	>5,00	0,75	17,33	4,00	Kenner 1900, 52 Fig. 46	I
10	190502	1, Graben 17	5,00	–	14,80	18,00	Kenner 1905, 146 f. Fig. 294; 295	LEG
11	191102	1, Graben 29 (Trattnerhof)	7,00	0,50	14,20	14,00	FT IX, 9; 12–15; 19; FA-RZ I, Graben/Trattnerhof 1911	LEG
12	188201	1, Helmut-Zilk-Platz (Philipphof)	–	0,40	18,00	6,60	Kenner 1897, 112–114 Fig. 68	VIII
13	189742	1, Heßgasse 3–5	–	0,35	15,70	6,00	Kenner 1909, 58a, Plan 24 a	V
14	199701	1, Judenplatz 10	6,45	0,20	15,36	12,00	Mosser et al. 2010, 108–110; 144–146; 190–192	LEG
15	199701	1, Judenplatz 10	5,00	0,30	15,17	9,00	Mosser et al. 2010, 67; 120 f. 157 f. 208–210	LEG
16	186501	1, Karlsplatz 5 (Künstlerhaus)	–	–	7,50	–	Kenner 1897, 117; Kenner 1900, 74 f.	I
17	300061	1, Kärntner Straße 55	–	–	–	–	Kenner 1897, 112	I
18	190701	1, Kurrentgasse 8–10	4,00	–	13,90	–	Kenner 1909, 49a; Mosser 1999, 78 Abb. 6 v	LEG
19	199201	1, Michaelerplatz	8,00	1,03	16,46	25,00	Donat/Sakl-Oberthaler/Sedlmayer 2005, 61–66 Abb. 7; 22; 32	I
20	199201	1, Michaelerplatz	8,50	1,04	16,48	25,00	Donat/Sakl-Oberthaler/Sedlmayer 2005, 28–31 Abb. 4–7	IV
21	190701	1, Parisergasse 2–4	5,00	0,40	14,20	1,00	Kenner 1909, 47b; Mosser 1999, 67 Abb. 6 k	LEG
22	201108	1, Reitschulgasse 2	–	1,20	17,70	2,50	Krause/Mosser 2012	I
23	195101	1, Salvatorgasse 6	9,00	0,60	13,70	1,00	Neumann 1967, 51 f. Abb. 16–17	LEG
24	200513	1, Salvatorgasse 12[201]	5,00	–	–	15,00	Krenn/Mitchell/Wagner 2006, 74	LEG
25	189733	1, Schulerstraße 2	–	0,25	–	2,00	Kenner 1900, 23	CAN
26	190302	1, Schultergasse/Tuchlauben	>1,20	0,35?	13,80	50,00	Kenner 1904, 137 f.; Kenner 1905, 171 Fig. 324–325	V
27	200503	1, Stallburg/Reitschulgasse 2/Bräunerstraße 14/Stallburggasse 5	–	–	–	–	Krenn/Mitchell/Wagner 2005	IX
28	196201	1, Sterngasse 3	6,00	0,75	~14,00	4,00	Ladenbauer-Orel 1984, 72 Abb. 2	LEG
29	199501	1, Tuchlauben 17	1,60	1,00	14,26	3,00	Gaisbauer/Mosser 2001, 141 f. Abb. 23; 26	LEG
30	190501	1, Tuchlauben 21	–	0,20	13,20	–	Kenner 1905, 168–171 Fig. 319–323; Gaisbauer/Mosser 2001, 120 f.	LEG
31	190715	1, Wallnerstraße 2	10,00	>0,30	15,34	1,00	Kenner 1907, 26	IV
32	198301	1, Wildpretmarkt 8–10	>4,00	0,72	13,16	10,50	Mosser 2007, 34 f. 53; 65	LEG
33	190303	1, Wipplingerstraße 19–21	>4,40	0,40	16,45	35,00	Kenner 1904, 109–112 Fig. 95	V
34	190231	3, Landstraßer Gürtel 27	10,00	0,15	36,00	100,00	Kenner 1903, 46	VI
35	190918	3, Landstraßer Hauptstraße 13–15/Gärtnergasse	–	0,60	5,60	–	Kenner 1911, 134 Planfig. IX; Mader 1998, 92 Abb. 2	V

[201] Nach dem postulierten Hangrutsch im nördlichen Teil des Legionslagers frühestens in der zweiten Hälfte des 3. Jh. angelegte Straße an der spätantiken Nordmauer des Legionslagers; vgl. Mosser et al. 2010, 14–16; 956 f.

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

Nr.	GC	Adresse	Breite	Höhe	OK	Ergrabene Länge	Literatur	Str.-Nr.
36	191008	3, Landstraßer Hauptstraße 75–77	>9,00	0,20–1,30	9,70	20,00	Kenner 1911, 119b–120a, Planfig. IV	V
37	189823	3, Landstraßer Hauptstraße 171/Schlachthausgasse 64	–	0,20–0,25	14,60	–	Kenner 1900, 88 Fig. 91	V
38	189823	3, Landstraßer Hauptstraße 173–175	>2,20	0,15–0,30	−1,60–2,00	–	Kenner 1900, 89 Fig. 91	XIII
39	190717	3, Rennweg 12A	>3,00	–	16,00	4,00	Kenner 1909, 71b, Plan 35 a	I
40	200504	3, Rennweg 16	2,70	0,76	18,54	3,30	Mosser 2006	X
41	189909	3, Rennweg 31b–33a	>3,70	1,40	16,70	100,00	Kenner 1900, 86 f. Fig. 90	I
42	190723	3, Rennweg 36	–	0,90	19,30	2,00	Kenner 1909, 59b, Plan 26 f.	I
43	192203	3, Rennweg 54–58	–	0,50	18,70	–	FA-RZ III, Rennweg, 12.06.–26.07. 1922; FP 1923/2	I
44	190532	3, Rennweg 95	–	1,00	−1,20	–	Kenner 1905, 212	I
45	190730	3, Rennweg 95	–	>0,40	17,60	–	Kenner 1909, 59b, Plan 40 i	I
46	201002	3, Rennweg 100 (Aspanggründe)	2,20	0,15	20,47	47,00	Mosser/Jäger-Wersonig/Adler-Wölfl 2011, 211–216	XII
47	200501	3, Schützengasse 24	3,20	0,20	18,70	10,80	Jäger-Wersonig/Öllerer 2006, 286 f. Abb. 1	XI
48	190323; 190341	4, Mayerhofgasse zw. 11 u. 20; 4, Mayerhofgasse 3	–	–	19,00	–	FT IV, 132	–
49	189811	4, Symphonikerstraße 1	–	0,15–0,20	12,80	20,00	FT III, 16	I
50	190020	4, Technikerstraße 1–3	–	–	–	–	Kenner 1900, 87	I
51	190214	4, Technikerstraße 5	–	0,30–0,40	12,00	–	FT IV, 85; Kenner 1903, 47	I
52	189806	6, Getreidemarkt 11/Gumpendorfer Straße 2	>3,20	0,35?	17,00	–	Kenner 1900, 89 f. Fig. 92	IV
53	193719	8, Alser Straße 25–31	–	0,10–0,20	25,30–25,89	70,00	FP 1937/13; Polaschek 1938–1939	II
54	190437	9, Währinger Straße 10/Rooseveltplatz 15	>6,00	0,60	17,50	10,00	FT V, 38; Kenner 1905, 187 f. Fig. 343; Sakl-Oberthaler 1999, Abb. 113	I
55	190134	9, Währinger Straße 2–4/Schottengasse 10/Schottenring 1	–	0,40	18,00	150,00	FT IV, 44; Kenner 1904, 147; Kenner 1905, 188 f. Fig. 343; Sakl-Oberthaler 1999, Abb. 113	I
56	191417	10, Kundratstraße 4/Ecke Triester Straße	10,50	0,80	58,90	–	FP 1914/7 (mit Skizze); Neumann 1966, 119	III
57	189818/189820	11, Litfaßstraße/Döblerhofstraße	–	–	−0,50	10,00	Kenner 1898, 190; Kenner 1900, 88 f.	V

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

Abgekürzt zitierte Literatur

AdlerWölfl (im Druck) – K. Adler-Wölfl, Frührömische Funde aus Wien. In: U. Lohner-Urban/P. Scherrer (Hrsg.), Region im Umbruch – der obere Donauraum 50 v. Chr.–50 n. Chr. Keryx 3 (Graz 2013) im Druck.

Bender 1989 – H. Bender, Verkehrs- und Transportwesen in der römischen Kaiserzeit. In: H. Jankuhn/W. Kimmig/E. Ebel (Hrsg.), Untersuchungen zu Handel und Verkehr der vor- und frühgeschichtlichen Zeit in Mittel- und Nordeuropa. Teil V (Göttingen 1989) 108–154.

Davies 2011 – H. E. H. Davies, Roads in Roman Britain (Stroud/Gloucestershire, Reprint 2011).

Donat/SaklOberthaler/Sedlmayer 2005 – P. Donat/S. Sakl-Oberthaler/H. Sedlmayer et al., Die Wohnbereiche der canabae legionis von Vindobona. Befunde und Funde der Grabungen Wien 1, Michaelerplatz (1990/1991) – Teil 2. FWien 8, 2005, 24–90.

FMRÖ IX – F. Dick, Die Fundmünzen der römischen Zeit in Österreich. Abteilung IX Wien. FMRÖ IX (Wien 1978).

Gaisbauer/Mosser 2001 – I. Gaisbauer/M. Mosser, Befunde im Legionslager Vindobona. Teil II: Altgrabungen im Bereich der principia. FWien 4, 2001, 114–157.

Gattringer/Neugebauer/Ubl 1998 – A. Gattringer/J.-W. Neugebauer/H. Ubl, Zur Bedeutung der Auffindung zweier römischer Meilensteine im Jahre 1998 in Gemeinlebarn, Stadtgemeinde Traismauer, Niederösterreich. Fundber. Österreich 37, 1998, 179–211.

Gugl 2013 – Ch. Gugl, Die Carnuntiner Canabae – Luftbilder und Grabungsbefunde im Vergleich. In: M. Doneus/Ch. Gugl/N. Doneus, Die Canabae von Carnuntum. Eine Modellstudie der Erforschung römischer Lagervorstädte. RLÖ 47 (Wien 2013) 41–145.

JägerWersonig/Öllerer 2006 – S. Jäger-Wersonig/Ch. Öllerer, Wien 3, Schützengasse 24 und Rennweg 57. FWien 9, 2006, 285–288.

Jandl/Mosser 2008 – M. Jandl/M. Mosser, Befunde im Legionslager Vindobona. Teil IV: Vallum, fabrica und Kasernen in der westlichen retentura – Vorbericht zu den Grabungen Am Hof im Jahr 2007. FWien 11, 2008, 4–34.

Kenner 1897 – F. Kenner, Die archäologischen Funde aus römischer Zeit. In: Geschichte der Stadt Wien 1 (Wien 1897) 42–159.

Kenner 1898 – F. Kenner, Mitt. K. K. Central-Comm. Hist. Denkmale 24 N. F., 1898, 189 f. Nr. 106.

Kenner 1900 – F. Kenner, Bericht über römische Funde in Wien in den Jahren 1896 bis 1900 (Wien 1900).

Kenner 1903 – F. Kenner, Römische Funde aus Wien (1902). Mitt. K. K. Zentralkomm. Denkmalpfl. 3. F., 2. Bd., 1903, Sp. 32–48.

Kenner 1904 – F. Kenner, Römische Funde in Wien aus den Jahren 1901 bis 1903. Jahrb. K. K. Zentral-Komm. Hist. Denkmale N. F., 2. Bd., 1. Teil, 1904, Sp. 103–170.

Kenner 1905 – F. Kenner, Römische Funde in Wien aus den Jahren 1904 und 1905. Jahrb. K. K. Zentral-Komm. Hist. Denkmale N. F., 3. Bd., 1. Teil, 1905, Sp. 137–230.

Kenner 1907 – F. Kenner, Die Dekumantore von Vindobona. Jahrb. Altkde. 1, 1907, 4–43.

Kenner 1909 – F. v. Kenner, Forschungen in Vindobona. Jahrb. Altkde. 3, 1909 (1910) Beibl. 35–85.

Kenner 1911 – F. v. Kenner, Römische Funde in Wien 1908–1910. Jahrb. Altkde. 5, 1911, Beibl. 107–162.

Klee 2010 – M. Klee, Lebensadern des Imperiums. Straßen im römischen Weltreich (Stuttgart 2010) 36.

Krause/Mosser 2012 – H. Krause/M. Mosser, Wien 1, Habsburgergasse 14. FWien 15, 2012, 184–186 Abb. 2.

Krenn/Mitchell/Wagner 2005 – M. Krenn/P. Mitchell/J. Wagner, Wien 1 – Reitschulgasse 2, Stallburg. Fundber. Österreich 44, 2005, 69 f.

Krenn/Mitchell/Wagner 2006 – M. Krenn/P. Mitchell/J. Wagner, Wien 1. Bezirk, Salvatorgasse 12. Fundber. Österreich 45, 2006, 74 f.

Kronberger 2005 – M. Kronberger, Siedlungschronologische Forschungen zu den canabae legionis von Vindobona. Die Gräberfelder. MSW 1 (Wien 2005).

Kronberger 2006 – M. Kronberger, Das frühe Vindobona/Wien. In: F. Humer (Hrsg.), Legionsadler und Druidenstab. Vom Legionslager zur Donaumetropole. Textbd. Sonderausstellung Arch. Mus. Bad Deutsch-Altenburg, 21.03. 2006–11.11. 2007. Kat. Niederösterr. Landesmus. N. F. 462 (Horn 2006) 85–95.

Kronberger/Mosser 2011 – M. Kronberger/M. Mosser, Kulte in und um Vindobona. In: F. Humer/G. Kremer (Hrsg.), Götterbilder – Menschenbilder. Religion und Kulte in Carnuntum. Kat. Niederösterr. Landesmus. N. F. 498 (Wien 2011) 105–116.

Kubitschek 1893 – W. Kubitschek, Vindobona. In: Xenia Austriaca. Festschr. Österreich. Mittelschulen 42. Versammlung deutscher Philologen u. Schulmänner in Wien 1 (Wien 1893) 1–58.

LadenbauerOrel 1984 – H. Ladenbauer-Orel, Mittelalterliche Quellen zur römischen Lagermauer von Vindobona. Wiener Geschbl. 39/2, 1984, 72 Abb. 2.

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

Lupa – *http://www.ubi-erat-lupa.org/simplesearch.php.*

Mosser 2006 – M. Mosser, Wien 3, Rennweg 16. FWien 9, 2006, 282 f. 289–291.

Mosser 2007 – M. Mosser, Die Kasernen der ersten Kohorte im Legionslager Vindobona (Diss. Univ. Wien 2007).

Mosser 2009 – M. Mosser, Wien 1, Am Hof 10. FWien 12, 2009, 195–200.

Mosser 2010 – M. Mosser, Befunde im Legionslager Vindobona. Teil V: Das Intervallum an der westlichen Lagermauer – Vorbericht zu den Grabungen Am Hof in den Jahren 2008/09. FWien 13, 2010, 50–74.

Mosser et al. 2010 – M. Mosser et al., Die römischen Kasernen im Legionslager Vindobona. Die Ausgrabungen am Judenplatz in Wien in den Jahren 1995–1998. MSW 5 (Wien 2010).

Mosser/JägerWersonig/AdlerWölfl 2011 – M. Mosser/S. Jäger-Wersonig/K. Adler-Wölfl, Zur Peripherie der römischen Zivilsiedlung von Vindobona. Vorbericht zu den Grabungen Wien 3, Aspanggründe (Rennweg 94–102/Ziakplatz/Aspangstraße 59–65). FWien 14, 2011, 202–217.

Neumann 1966 – A. Neumann, Die römische Siedlung in Wien-Inzersdorf am Wienerberg. In: Festschr. Alphons A. Barb. WAB 35 (Eisenstadt 1966) 115–148.

Neumann 1967 – A. Neumann, Forschungen in Vindobona 1948 bis 1967. I. Teil: Lager und Lagerterritorium. RLÖ 23 (Wien 1967).

Neumann 1968 – A. Neumann, Forschungen in Vindobona 1948 bis 1967. II. Teil: Zivilstadt und Landbezirk. RLÖ 24 (Wien 1968).

Polaschek 1938–1939 – E. Polaschek, Wien – Alserstraße. Fundber. Österreich 3, H. 1, 1938–1939 (1942) 83.

Risy 2008 – R. Risy, Römische Reichsstraßen im Stadtgebiet von Cetium. Röm. Österreich 31, 2008, 83–109.

Risy 2010 – R. Risy, Die Situation der Römerstraßenforschung im Stadtterritorium von Aelium Cetium – Straßenstation oder Straßenkreuzung in der Tabula Peutingeriana? In: G. Grabherr/B. Kainrath (Hrsg.), conquiescamus! longum iter fecimus – Römische Raststationen und Straßeninfrastruktur im Ostalpenraum. Akten Koll. zur Forschungslage zu römischen Straßenstationen, Innsbruck, 4.–5.06. 2009. IKARUS 6 (Innsbruck 2010) 287–303.

SaklOberthaler 1999 – S. Sakl-Oberthaler, Untersuchungen zur Limesstraße in Wien-Simmering. FWien 2, 1999, 110–127.

Schneider 1982 – H.-Ch. Schneider, Altstraßenforschung. Erträge der Forschung 170 (Darmstadt 1982).

Schucany 2011 – C. Schucany, Das zivile Quartier westlich des Legionslagers Vindonissa. Die Ausgrabungen Windisch-„Vision Mitte“ 2006–2009. Jahresber. Ges. Pro Vindonissa 2011, 47–79.

Süss 1995 – K. Süss, Die archäologischen Ausgrabungen auf der Freyung und im Palais Harrach. In: Palais Harrach. Geschichte, Revitalisierung und Restaurierung des Hauses an der Freyung in Wien (Wien 1995) 131–143.

Süss/Bauer 1997 – K. Süss/W. Bauer, Wien 1 – Freyung. Fundber. Österreich 36, 1997, 870 f.

Ubl 1991 – H. Ubl, Das römische Lapidarium. Stiftsmuseum Klosterneuburg 1 (Klosterneuburg 1991).

VindobonaKatalog 1978 – Vindobona – die Römer im Wiener Raum. 52. Sonderausstellung des Historischen Museums der Stadt Wien (Wien 1978).

Wadler 1935 – R. Wadler, Wien. 1. Bezirk. Fundber. Österreich 2, H. 2, 1935, 104.

Weber 1968–1971 – E. Weber, Die römischen Meilensteine aus dem österreichischen Pannonien. Jahresh. Österr. Arch. Inst. 49, 1968–1971, 121–145.

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