

Ausgrabung der römischen Militärstrasse Benningen-Murrhardt bei Aspach-Großaspach

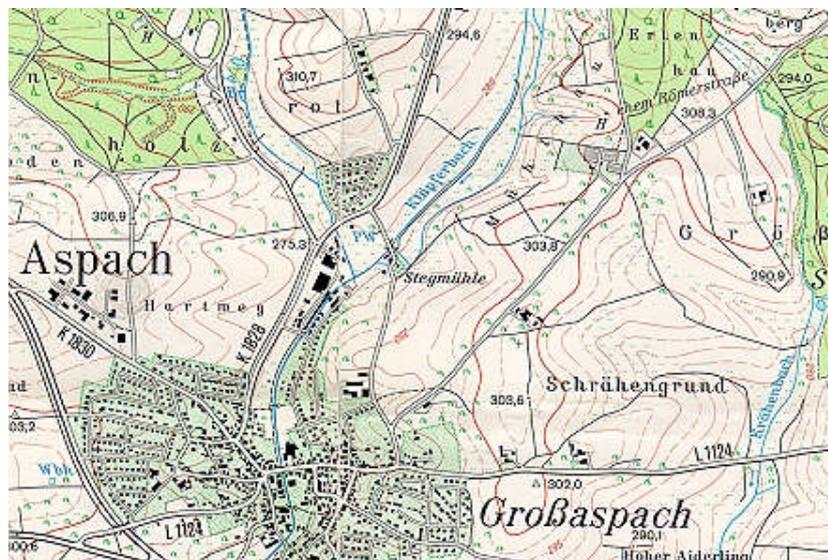
Vorbemerkungen

Im Jahr 1992 fand sich im Heimat- und Kunstverein Backnang ein archäologischer Arbeitskreis zusammen.

Der Arbeitskreis widmete sich zunächst den bekannten Fundplätzen ehemaliger römischer Gutshöfe. Literatur und Karten wurden studiert und vor allem Äcker nach Lesefunden abgesucht. Ziegelreste, Gefäßscherben aus Ton und Terra Sigillata waren die Ausbeute der Hobbyarchäologen. Durch Anregungen von fachlicher Seite wurden dann auch bekannte Siedlungsplätze der Mittel- und Jungsteinzeit „beackert“ und Steinbeile, Pfeilspitzen, Kratzer und Klingen gefunden.

Neben den Siedlungsplätzen spielten Verkehrswege in der Geschichte immer eine bedeutende Rolle. Schon in vorrömischer Zeit gab es Verbindungswege in unserer Heimat. Über ihren Verlauf gibt es Vermutungen, aber erst aus der Römerzeit ist eine Straße gesichert nachgewiesen.

Die einzige Straße, die im Raum Backnang nachgewiesen werden kann, ist die römische Militärstraße von Benningen nach Murrhardt. Mit dem Bau des obergermanischen Limes wurden die Truppen des Kastells Benningen an das neu angelegte Kastell Murrhardt vorverlegt. Die Verbindung von Benningen über Marbach, Rielingshausen, Großaspach, Oppenweiler und weiter durch das Murrtal nach Murrhardt wurde nach klassischem Vorbild ausgebaut.



Ausschnitt aus der Top.karte M1:25 000

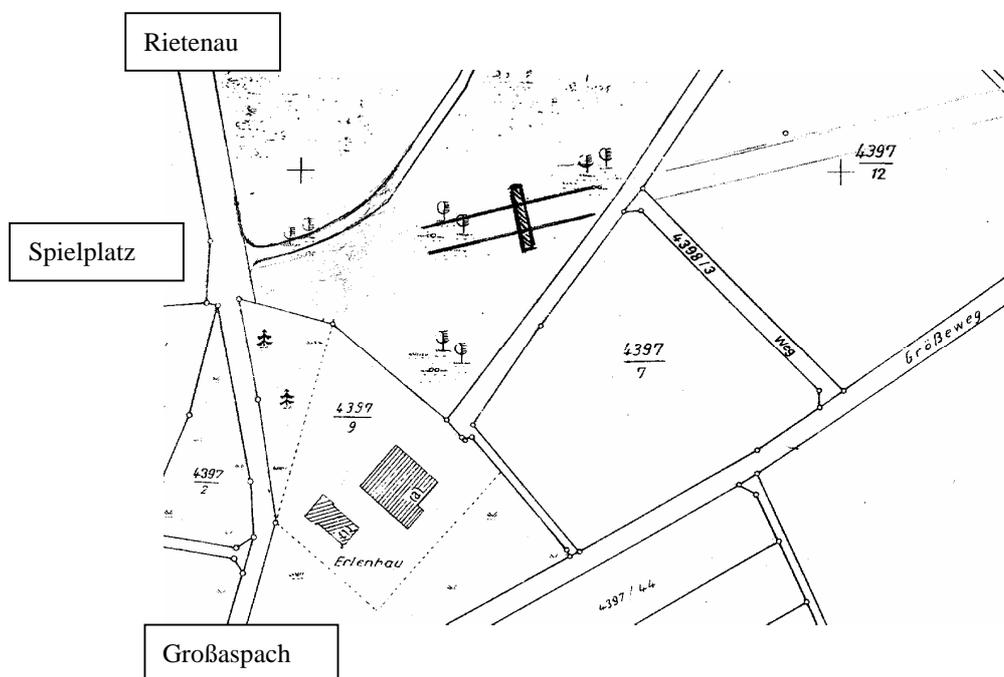
Groß war die Freude bei den Mitgliedern des archäologischen Arbeitskreises, als Herr Dr. Rüdiger Krause vom Landesdenkmalamt Baden - Württemberg die Genehmigung erteilte, im Herbst 1996 ein Stück der Römerstraße im Wald Erlenhau bei Großaspach ausgraben zu dürfen. Auch die Zustimmung der Gemeinde Aspach durch Herrn Bürgermeister Weinbrenner aus Aspach und von Herrn Forstdirektor Hink wurde mit Dank aufgenommen.

Der Verlauf der Straße ist vor mehr als 100 Jahren an mehreren Stellen zwischen Benningen und Oppenweiler nachgewiesen worden. Die erste Beschreibung stammt von Geometer Haidlen.¹

Über den Abschnitt im Erlenhau ist geschrieben: „Vom Mühlhau in den Erlenhau eintretend, zeigt sie sich uns als kleiner flacher Damm von etwa 0,7 m Überhöhung. Hier wurde das in der Vereinssammlung befindliche Querprofil aufgenommen.“ (Heute verschollen).

Die nächste Erforschung wurde durch die Reichslimeskommission (RLK) durchgeführt. Die RLK von Theodor Mommsen 1892 ins Leben gerufen, hat in den Jahren nach 1892 den Streckenverlauf des Limes, die Kastelle (das Kastell Murrhardt wurde vom Backnanger Oberamtsbaumeister Hämmerle untersucht) und Straßen untersucht. Die Straße Benningen - Murrhardt wurde von Richter dokumentiert.

Die Ergebnisse der Forschungen wurden in dem Standardwerk der Römerforschung „Die Römer in Württemberg, Teil II“ niedergeschrieben²: „Im mittleren Teil des Waldes Erlenhau, zwischen den zwei nordöstlich ziehenden Wegen, ist der Damm auf 100 m gut erhalten; Breite auch hier 4,5 m, leichte Wölbung, Vorlagesteine in der ganzen Breite gleichmäßig, Schotterschicht abgefahren (Richter RLK). Das südöstliche Eck des Erlenhau, seit 1920 gerodet, läßt die Linie kaum mehr erkennen“.



Flurkarte Bereich Erlenhau

Am Ende des Berichts steht: „Die Breite der Straße dürfte durchweg 4,5 m = 15 Fuß betragen. Die Altertumssammlung Backnang hat eine Profilzeichnung (s.o.) aus dem Mühlhau von Großaspach: große Steine in Wölbung aufgesetzt, wenig Schotter darüber, Breite nicht angegeben. Straßengräben wurden nirgends beobachtet. Als Material wurden offenbar weithin die Kiesel sandsteine des Bilsbergs aus den oberen bunten Keupermergeln verwendet, an dessen Fuß unsere Straße im Hardtwald vorbeizieht; sonst ist der darunter liegende, auch am Südwesthang des Bilsbergs gebrochene Schilfsandstein, weiter östlich auch Stubensandstein benützt, der einige km nördlich geholt werden mußte. Findlinge boten sich hauptsächlich aus dem genannten Kiesel sandstein.“

¹ Geometer Haidlen: Die Begehung der Römerstraße von Rielingshausen nach Sulzbach/Murr. In: Blätter des Alterthum - Vereins für das Murrthal und Umgebung. Nr. 9, 1886. S. 35 - 37).

² Friedrich Hertlein/ Peter Goeßler/ Oscar Paret: Die Römer in Württemberg. Teil II Die Straßen und Wehranlagen des römischen Württemberg. Stuttgart (1930)

Die Ergebnisse der Ausgrabung durch den archäologischen Arbeitskreis

Das Gelände im Wald Erlenhau weist eine leicht wellige Oberfläche auf. Die Römerstraße verläuft aus dem Westen kommend über den heutigen Spiel- und Grillplatz. Der Waldweg in den Erlenhau folgt wenige Meter dem alten Verlauf und biegt dann gegen Norden ab. Im Osten verläßt die Römerstraße den Wald und geht weiter auf einem heute z.T. aufgefüllten Acker Richtung Größewald.



Luftbild mit Verlauf der Römerstrasse

Der Wall der Römerstraße ist im Erlenhau von der Abbiegung des Waldweges im Westen bis zum Waldrand im Osten auf einer Strecke von ungefähr 100 m als ein ca. 8 m breiter und 0,5-0,8 m hoher Wall zu erkennen (Abb. 1). Wenige Meter östlich unseres Schnittes ist die Römerstraße durch einen Graben unbekanntes Ursprungs (vermutlich Querprofil der Altertumssammlung s.o.) quer zum Verlauf gestört.

Die Ausgrabung wurde im Herbst 1996 vom Archäologischen Arbeitskreis Backnang durchgeführt.

Der Schnitt, der quer zum Verlauf der Römerstraße angelegt wurde, hatte eine Länge von 11 m und hatte in der Mitte eine Tiefe von 0,86 m, an den Seitenrändern eine Tiefe von 0,46 m. Der Schnitt wurde in Nord - Süd Richtung angelegt. Die eigentliche Fahrbahn hatte eine Breite von etwas über vier Meter. Die Trasse ist zur Mitte hin deutlich gewölbt, die Fahrbahnmitte liegt ca. 45 cm höher als am Rand.

Am nördlichen Fahrbahnrand konnte eine Fahrbahnbegrenzung festgestellt werden. Der nördliche Rand besteht aus deutlich größeren Steinen als die der sonstigen Fahrbahn.

(Maße: L 30-40 cm, B 20 cm, H 20 cm). An der gegenüberliegenden Straßenseite konnte keine Begrenzung festgestellt werden.



Schnitt Nord-Süd



Schnitt Nord-Süd mit Fahrbahnbegrenzung

Die Frage nach einem Straßengraben konnte nicht endgültig geklärt werden, da nur an einer der vier möglichen Flächen im Schnitt das Profilbild als Graben zu interpretieren war. Dagegen konnte man am Boden des Schnittes, auf beiden Straßenseiten parallel zum Straßenverlauf, helle, ca. 30-40 cm breite Streifen mit deutlich mehr Eisenausfällungskörnern beobachten. (siehe dazu Bild 4 und 5). Diese könnten aber auch von dem von der Straße abfließenden Wasser stammen. Der Fahrbahnkörper wurde durch eine 5 m breite, und maximal 50 cm starke Aufschüttung gebildet. Diese Aufschüttung und Steinvorlage war offenbar nicht in Schichten gegliedert. Die Sohle der Steinvorlage lag in der Straßenmitte in einer Breite von 1,20 m ca. 10-15 cm tiefer als am Rand. In der Straßenmitte war die Vorlage etwas dichter als am Rand. Auffällig war die bis zu 5 cm starke, blau-braune und lehmige Schicht an der Unterseite der Aufschüttung, die z.T. auch auf der untersten Steinschicht lag. Die Fahrbahnoberfläche war wie folgt aufgebaut: Begrenzung (s.o.) aus großen, länglichen Steinen. Die Fahrfläche wurde aus großen Vorlagesteinen gebildet mit Durchmesser ca. 20 - 13 - 10 cm (Länge/Breite/Höhe). Die größeren Zwischenräume wurden mit ca. 10 - 8 - 5 cm großen Steinen ausgefüllt. Die restlichen Zwischenräume wurden mit Schottersteinen aufgefüllt. Es konnten vier Schottergrößen festgestellt werden:

- a) 4,0 - 3,0 - 2,0 cm (Länge/Breite/Höhe). Steinschicht war zusätzlich mit Sand verfüllt
- b) 2,5 - 2,0 - 1,5 cm
- c) 1,5 -1,5 - 1,0 cm
- d) 1,0 - 1,0 - 1,0 cm und kleiner (bis zu 0,3 mm).

Auffällig ist bei den großen Steinen, daß deren Oberfläche dunkel bis Schwarz verfärbt sind.

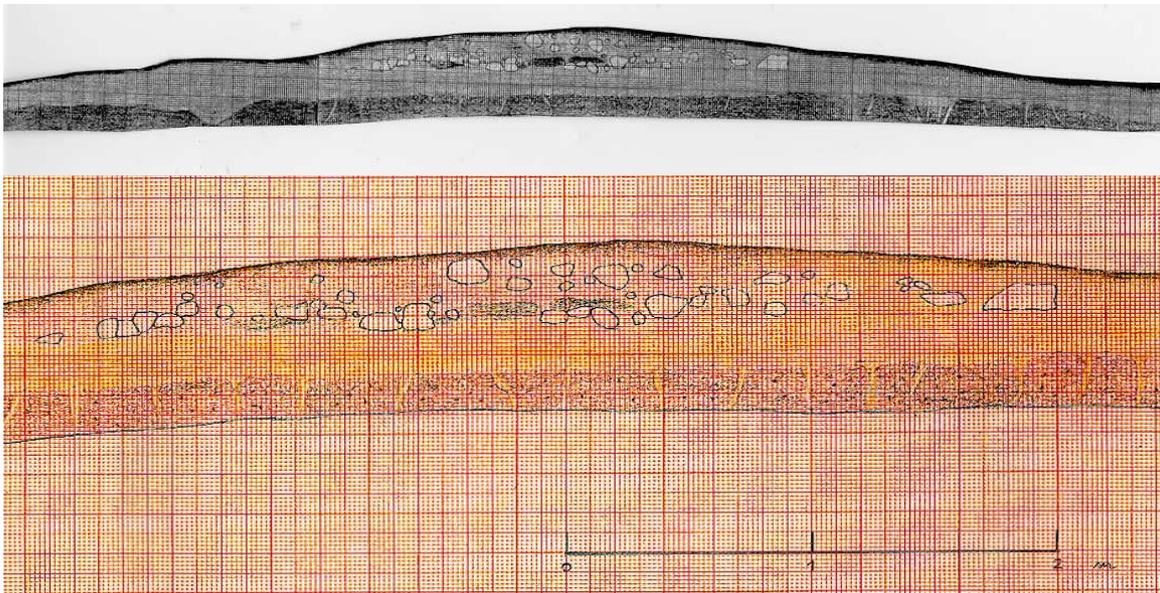
Beschreibung der Schichtfolgen im Profilbild (von oben nach unten)

1) Waldboden

Von oft nur wenigen Zentimetern Stärke, maximal 5 cm humose, dunkelbraune Schicht, nach unten etwas heller werdend.

2) Steinlage

In der Mitte 40 cm stark, an den Seitenrändern 20 cm stark. Zwischen der Steinpackung aufgefüllte sandige (feinkörnig, nicht fest, rieselig), hellbraun-braune Schicht. Deutliche Abgrenzung zur darunterliegenden Schicht in Farbe und Festigkeit.



Schnitt Nord-Süd

3) Grobkörnige Schicht

Auf der untersten Steinschicht befindet sich eine bis zu 5 cm starke sehr lehmige und grobkörnige Schicht (Letten) blau-grau + dunkelbraun (nur in der Fahrbahnmitte) Feinsandig, aber trotzdem fest; möglicherweise nicht aufgefüllt, da Schicht über Grabengrenze hinausreicht, wenig gestört, ab und zu wenige weiße Flecken (mehrere cm groß), vor allem unterhalb der Steinlage. Fläche mittelmäßig durchwurzelt, linker Graben dagegen stark.

4) Dunkel-rotbraune Schicht

Fest bis lehmig mit Eisenausfällungskörnern durchzogen, insbesondere unter der Steinsetzung und besonders gehäuft 1m seitlich der Steinlage. Stark durchsetzt mit vertikalen hellen (gelben) Streifen (Schlieren). Weniger Wurzeln als oben. Relativ deutliche Grenzen.

Heiner Kirschmer/Armin Beerwart