

14. und 15. Jahrhundert nach und nach angehoben wurde. Möglicherweise füllte man hierbei auch den ehemals vorhandenen Immunitätsgraben auf. Auf die römische Vergangenheit des Platzes verweist der Fund einer fragmentierten, großen römischen Reibschale.

Die Ausgrabungen wurden mit dem Ziel durchgeführt, einen möglichst vollständigen Erhalt der Baubefunde zu gewährleisten. Die mit den Denkmalbehörden abgestimmten Baumaßnahmen sahen zudem einen Verzicht auf tiefer reichende Bauein griffe, etwa durch Streifenfundamente, zugunsten einer Bodenplatte vor. Viele für die Klärung der Bau genese wichtige Untersuchungsschritte mussten daher unterbleiben. Es zeigt sich aber, dass weiterhin mit wichtigen Ergebnissen zur Geschichte der Kuri en im Bereich der Stiftsimmunität zu rechnen ist.

#### Literatur

C. Bridger/F. Siegmund, Die Xantener Stiftsimmunität. Grabungsgeschichte und Überlegungen zur Siedlungst ographie. In: Beiträge zur Archäologie des Rheinlandes. Rheinische Ausgrabungen 27 (Köln 1987) 63–133. – C. Wilkes, Studien zur Topographie der Xantener Immuni tät. Annalen des Historischen Vereins für den Niederrhein 151/152, 1952, 7–153.

#### Abbildungsnachweis

1 Eva Augustin/archaeologie.de, Moers, Grundlage ©Geo basisNRW 2020. – 2 Patrick Jülich, Frank Popko/archaeolo gie.de, Moers. – 3–4 Frank Popko/archaeologie.de, Moers.



4 Xanten, Rheinstraße 34. Ostwestmauerwerk 89 und ein Pflaster belegen eine Bebauung entlang der Rheinstraße.

## Stadt Rheinbach, Rhein-Sieg-Kreis

### Der raue Weg zur Krönung – Ausgrabungen an der Aachen-Frankfurter-Heerstraße bei Rheinbach

Jens Berthold

**P**er aspera ad astra – frei übersetzt: Über rau e Straßen gelangt man zu den Sternen. Das antike Sprichwort galt im Mittelalter auch für künftige Könige. Vor deren Krönung hatten die Regularien des Reiches die mitunter beschwerliche Reise nach Aachen gesetzt. Die dabei zu überwindenden Wege waren nicht nur rau, sondern häufig auch matschig. Denn auch eine solche, royale Straße zeigt sich im archäologischen Befund von ihrer alltäglichen Seite.

Das veranschaulichten die Ausgrabungsergebnisse nahe Rheinbach im Gewerbegebiet Wolbersacker. Zunächst legte die Fa. arthemus 2018/2019 die Stra ße in Flächen und Profilen frei, dann in zwei Kam pagnen 2019 und 2020 das Team der Außenstelle Overath des LVR-Amtes für Bodendenkmalpflege im Rheinland.

Fast als ein Sinnbild für das Reisekönigtum und die dezentrale Regierung des Reiches war über viele

Jahrhunderte nach der Wahl in Frankfurt die Reise des Thronanwärters zum Ort der Krönung in der karolingischen Marienkirche in Aachen vorgesehen. Otto I. begründete im Jahr 936 diese Tradition, die über mehr als ein halbes Jahrtausend fester Bestandteil des Zeremoniells bleiben sollte. Damit wollten der Ottone und seine Nachfolger die rechtmäßige Nachfolge auf dem Thron Karls des Großen unterstreichen.

Über Mainz und Koblenz verlief die Strecke bis Sinzig an und auf Flüssen und von da ab auf einer der Routen auf festem Grund über Rheinbach und Düren, wenn dieser Grund nicht durch Feuchtigkeit und zu intensive Befahrung völlig aufgeweicht war und die Wagen sich nicht bis zur Achse in den nachgebenden Lehm einfrästen. Denn eines war die Straße sicher nicht bzw. nicht durchgehend: gut ausgebaut.

Neben den natürlich nur seltenen Nutzungen als Krönungsweg war die Straße zweifelsohne auch sonst eine wichtige Verbindung zwischen den Zentren des Reiches für gekrönte Häupter und deren Hofstaat. Die alternative Bezeichnung „Aachen-Frankfurter-Heerstraße“ illustriert die militärische Komponente als Infrastruktur für Truppenbewegungen. Und schließlich war die Trasse für Händler, Pilger und anderes fahrendes Volk von alltäglicher Bedeutung in Nah- und vor allem Fernverkehr. Dass sie ab karolingischer Zeit greifbar wird, entspringt dabei wohl dem Bedarf, wichtige Orte im Fränkischen Reich miteinander zu verbinden.

Wie so häufig auf der Suche nach frühen Verkehrsverbindungen zu Lande lässt die Straßenforschung die Archäologie in Teilen im Stich. So lange es keine befestigte Straßendecke aus Stein oder Holz gab, fuhr man in vorgeschichtlicher Zeit, im Mittelalter

und meist bis in die Neuzeit außerhalb der Ortschaften auf Pisten, die sich wohl eher durch weniger Bewuchs als durch mehr Belag zu erkennen gaben. Bis auf die Querung von Gewässern und Feuchtzonen mit Brücken und Bohlenwegen oder Kiesdecken, die eher innerhalb von Städten als einfachen Siedlungen ausgebracht wurden, beschränkte sich der Wegebau vielfach auf die Anlage flankierender, Wasser abführender Gräben.

Über 450 m Länge war die Trasse in den Ausgrabungen in Rheinbach zu verfolgen und präsentierte sich – bedingt durch Erhaltung und Untergrund – in den verschiedenen Abschnitten unterschiedlich. In einem von mehreren Querschnitten konnte ein fast 1 m mächtiges Schichtpaket der Straße dokumentiert werden.

Überraschend war nicht so sehr die Vielzahl der Fahrspuren, die sich im oberen Bereich in so dichter Folge überschnitten, dass eine Trennung nicht möglich war. Besonders tiefe und schmale Spurrillen zeugen von den Problemen, die vermutlich vorzugsweise zweirädrige Karren hatten, deren Räder sich bis 0,65 m unter die ehemalige Oberfläche als 5–15 cm schmale, scharfkantig begrenzte Rillen eingeschnitten hatten. Die Wagen müssen dort bis zur Achse auf der Oberfläche aufgesetzt haben – sicherlich eine massive Einschränkung des Fortkommens. Auffällig war auch, dass die tiefsten Fahrspuren vorzugsweise an den Rändern auftraten und dabei markant 10–20° schräg nach außen geneigt eingeschnitten waren (Abb. 1). Dies ist als Indiz für ein einseitiges Eingraben des jeweils äußeren Rades zu werten.

Das älteste Fahrniveau ist bislang mit Mitteln der Archäologie nicht zu datieren. Die Straße geht aber nicht auf das römische Wegenetz zurück, wie auch die andersartig ausgerichteten antiken Verläufe der unmittelbaren Umgebung anzeigen. Gegen eine frühmittelalterliche Nutzung, wie sie die Schriftquellen nahelegen, spricht nichts. Eine befestigte Straße scheint es aber erst in der späteren Neuzeit gegeben zu haben, als generell der Ausbau zu Chausseen erfolgte. Auch wenn die Überpflügung in jüngerster Zeit den Straßenbelag meist aufgearbeitet hat, war doch in Gunstzonen ein zweimaliger Auftrag von Grauwackenschotter von insgesamt 0,5–0,6 m Stärke auf einer Breite zwischen 6,3 und 8,2 m erhalten. Diesen muss man sich als Schutz vor dem Einsinken und wohl über größere Distanzen vorstellen und er hat, wie die fehlenden ihn durchschlagenden Spurrillen belegen, auch seinen Zweck erfüllt.

Meist beidseitig ließ sich mehrfach ein Graben nachweisen, der das Oberflächenwasser abführen sollte. Aus demselben Grund war die Straßenoberfläche zumindest in der Spätphase zusätzlich gewölbt. Die seitlichen Ausläufer der abgerutschten späten Schotterung zeigen einen etwa 0,6 m erhöhten „Straßendamm“ an, der wohl über das damalige

1 Rheinbach. Tiefe Spurrillen durchziehen den lehmigen Untergrund der Straße.



Gelände hinausragte. Der Platz, der sich zwischen den Gräben bot, maß 8–11 m, sodass die Straße sicher mehrspurig befahrbar war. Da die Gräben nicht dauerhaft gepflegt wurden, sedimentierten sie zu, und die sie überlagernden Fahrspuren zeigten, dass der Straßenraum sich dann auf 10–15 m Breite erstrecken konnte. Die Fahrbahn wird sich auch über die Jahrhunderte leicht verlagert haben, nicht zuletzt durch Umfahrung von Problemstellen.

In eine spätere Phase gehören die Streifenfundamente einer steinernen Brücke, deren Existenz auch aus Flurnamen abzulesen war. Da auch unter den Brückenfundamenten noch Fahrspuren entlangzogen, wurde die Niederung wohl zuvor in einer unbefestigten Furt durchfahren. Eine feuchte Senke wurde hier in 6,6 m Breite gequert, wobei mit einem Bogen ein 1,1 m breites Gewässer überspannt wurde. Funde von Westerwälder Steinzeug daraus datieren wohl die Aufgabe dieses Steinbaus. Auch wenn die Funde rar blieben und kaum bestimmten Schichten oder Phasen zugewiesen werden können, illustrieren sie doch insgesamt das Geschehen auf der Straße. Typische Objekte der Themengruppe Verkehr sind mehrere Hufeisenfragmente und Hufnägel von hoch- und spätmittelalterlichen bis zu den schweren neuzeitlichen Formen. Eine Reihe von teils kräftigen Eisennägeln sind der Stellmacherei, den transportierten Kisten oder auch Lafetten zuzuweisen. Nur wenige Waffen dürften als Verluststücke auf dieser viel befahrenen Oberfläche lange unerkannt gelegen haben. Dennoch ist eine eiserne Lanzenspitze von 12,9 cm Länge überliefert (Abb. 2). Das Stück mit sechseckigem Querschnitt an der leicht beschädigten Tülle und markantem Längsgrat findet Parallelen im frühen und hohen Mittelalter. Zur persönlichen Ausstattung, die sicher ebenfalls ungewollt auf der Strecke blieb, gehört ein bronzenes Petschaft (Abb. 3). Das im Durchmesser 2,5 cm große und 3 mm starke, kreisrunde Objekt trägt auf der Vorderseite in einer einfachen Umrundung die Umschrift um ein Schild mit Dornenkreuz. Über diesem geht als Helmzier ein langhalsiger Vogelrumpf hervor. Diese Darstellung ist etwa vom Stammwappen des rheinischen Adelsgeschlechts von Gymnich bekannt. Der in der Umschrift zu lesende Name „iohan“ in gotischen Minuskeln tritt in dieser Familie insbesondere im Spätmittelalter gleich mehrfach auf. Das mittels Öse auf der Rückseite an einer Kette getragene, persönliche Objekt darf als Verluststück auf der Reise angesehen werden.

Einer der jüngsten Funde aus den geschotterten Straßenschichten verweist schließlich doch noch auf ein gekröntes Haupt: Eine 5-Francs-Münze Napoleons von 1809. Sollte der Prägeherr in der



französischen Besatzungszeit allerdings auf dieser Straße tatsächlich einmal unterwegs gewesen sein, dann nicht zu seiner Krönung in Aachen – seine zum „Empereur“ fand in Paris statt.

Die Aachen-Frankfurter-Heerstraße gibt es heute über große Abschnitte nicht mehr als Straße. Andere Verkehrsmittel und neue Zentren, die im 19. Jahrhundert prägend wurden, brachten neue Trassen mit sich, sodass dieser alte Weg nur noch bis zur preußischen Neuaufnahme aus der Zeit um 1900 auf Karten eingetragen ist. Mancher Abschnitt ist noch als untergeordneter Feldweg vorhanden, andere sind modern überbaut. Die historische Trasse könnte aber zumindest als Geschichte „auf dem Weg“ und nicht am Wegesrand auferstehen. Planungen für eine Beschilderung als kulturhistorisches Relikt und für eine Ausschilderung als Wanderstrecke laufen.

Bei der Bestimmung des Wappens unterstützte dankenswerterweise Frau Prof. Dr. Andrea Stieldorf vom Institut für Geschichtswissenschaften der Bonner Universität.

#### Literatur

A. Schmickler/E. Picard, Die AFH erwandern – Entlang der Aachen-Frankfurter-Heerstraße zwischen Sinzig und Rheinbach (Bad Neuenahr 2019).

#### Abbildungsnachweis

1 Jens Berthold/LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland. – 2–3 Jürgen Vogel/LVR-LandesMuseum Bonn.