

Die Beschäftigung mit historischen Karten und der dahinterstehenden Forschungstradition ergibt folglich nicht nur interessante Einblicke in die Gedankengänge früherer Forscher, sie liefert auch durchaus Erkenntnisgewinne zu ehemals erhaltenen, mittlerweile möglicherweise abgegangenen Denkmälern. Inhaltlich bedürfen diese Karten einer kritischen Überprüfung und können nur nach einer solchen als Beleg für entsprechende Überlegungen herangezogen werden. Nicht selten verbleibt ihnen lediglich ein forschungsgeschichtlicher und dokumentarischer Wert.

Mein herzlicher Dank gilt Herrn Prof. Dr. W. Stahlhacke, Duisburg, für den Hinweis auf diese historische Rarität.

Literatur: H. AMENT, Eine Limeskarte von 1813. Saalburg-Jahrb. 51, 2001, 117–125. – J. I. VON GERNING, Die Rheingegenden von Mainz bis Cölln (Wiesbaden 1819).

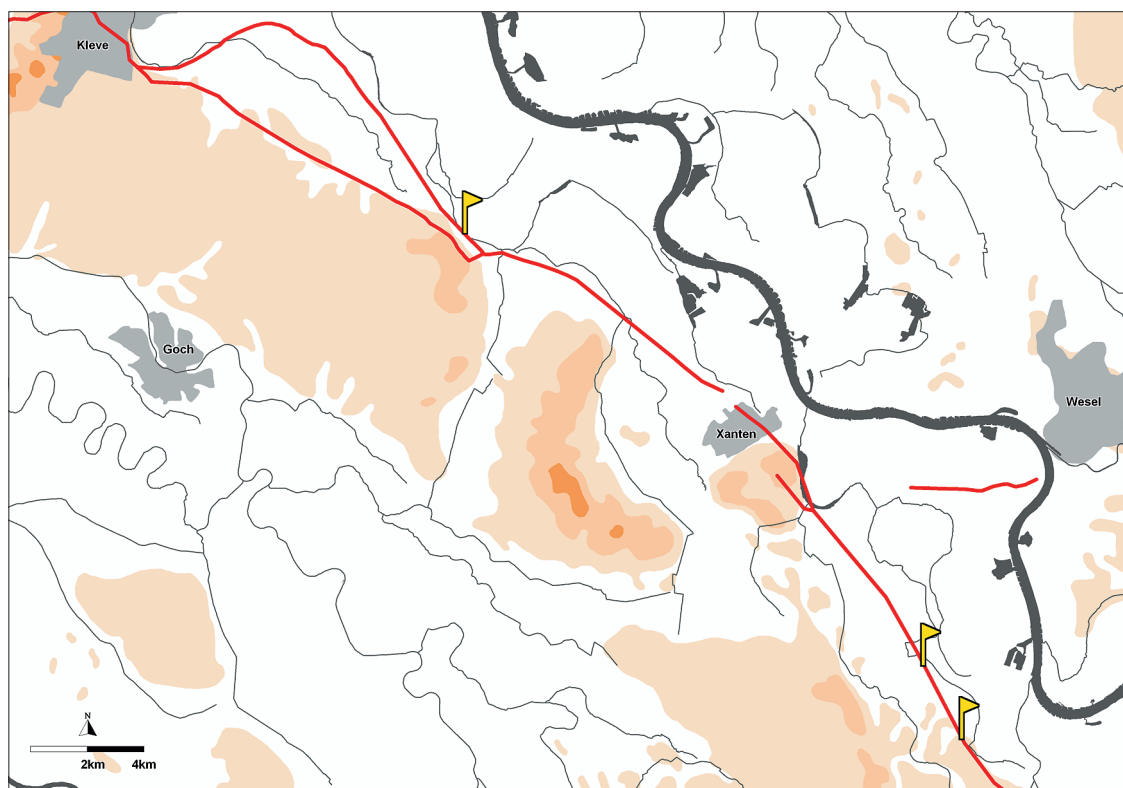
## ALPEN UND RHEINBERG, KREIS WESEL, UND KALKAR, KREIS KLEVE

# Untersuchungen am Straßensystem entlang der römischen Rheingrenze

Römische Reichsgrenzen stehen derzeit im wissenschaftlichen wie auch im öffentlichen Interesse. Durch die Eintragung des Obergermanisch-Raetischen Limes und des englischen Hadrianswalls in die Welterbeliste der UNESCO ist in mehreren Ländern mit römischen Grenzabschnitten das Interesse entstanden, diese Relikte der Grenzsicherung in Ergänzung des bestehenden Weltkulturerbes eintragen zu

lassen. Das Rheinische Amt für Bodendenkmalpflege (RAB) erarbeitet gegenwärtig ein Inventar des nieder-rheinischen Limesabschnitts im Rheinland, um erstmals eine vollständige Aufstellung der bekannten Bestandteile zu erarbeiten und einen Überblick über die Erhaltung und den Verlust an der archäologischen Substanz dieser Denkmalgruppe zu erlangen (vgl. Beitrag von J. Kunow, Limes).

Thomas Becker



**98** Limesstraße und Grenzstraße am Niederrhein. Die gelben Symbole markieren die Lage der Ausgrabungsschnitte.



**99** Alpen-Drüpt. Unter dem asphaltierten Feldweg verläuft die Limesstraße. Sie zeichnet sich deutlich als Damm im Gelände ab.

Als ein wesentlicher Gegenstand wird die sog. Limesstraße in das entstehende Inventar aufgenommen, die direkte rheinparallele Verkehrsverbindung von Mainz zur Nordsee. Ihr Verlauf ist bereits seit dem 19. Jahrhundert Gegenstand der Forschung und wurde 1931 von Joseph Hagen weitestgehend bestimmt. Seit dieser Zeit erweiterten etliche Aufschlüsse das Wissen über die Straßenführung, ohne dass eine Revision des Verlaufs durchgeführt wurde. Das Inventarisationsprojekt beinhaltet nun eine Durchsicht und Bewertung aller im Ortsarchiv des Rheinischen Amtes für Bodendenkmalpflege vorhandenen Hinweise zur Limesstraße. Durch die Neubewertung der Ergebnisse konnte eine weitere Straße identifiziert werden, die von der Limesstraße immer wieder abzweigte und uferparallel verlaufend die Rheinschleifen erschloss. Sie wird im Folgenden als „Grenzstraße“ bezeichnet.

Zusätzlich zu dieser Bewertung wurden im Berichtsjahr gemeinsam mit der Außenstelle Xanten des RAB an drei Stellen römische Straßenreste untersucht (Abb. 98). In Alpen-Drüpt befindet sich eine der wenigen Bereiche, an der die Limesstraße noch als Damm obertägig im Gelände erkennbar ist (Abb. 99). Hier war Gelegenheit, Erhaltung und Aufbau der Straße zu untersuchen. In dem nördlich des geteerten

Feldweges angelegten Schnitt zeigte sich schnell, dass die römische Straße hier nur randlich angeschnitten war. Reste des antiken Kieskörpers lagen unmittelbar über dem anstehenden Auenlehm. Offensichtlich haben damals die Straßenbauer hier den Humus abgetragen und auf dem anstehenden Lehm den Straßenkörper aufgebaut. Diese Bauweise lässt sich regelmäßig an römischen Fernstraßen beobachten, wie beispielsweise die Untersuchungen an der Straße Köln – Boulogne sur Mer im Bereich des Rheinischen Braunkohlenreviers gezeigt haben. Intensive Landwirtschaft reduzierte die Kiespackung der Straße in Drüpt auf eine Mächtigkeit von 0,2 m. Der obertägig sichtbare Straßendamm wurde folglich vor allem durch die im heutigen Humus enthaltene Kieskonzentration gebildet und spiegelt weniger einen gut erhaltenen Straßenkörper im Untergrund wider. Ein begleitender Straßengraben ließ sich in einem 9,5 m langen Ausgrabungsschnitt nicht nachweisen.

In Rheinberg-Millingen konnten bei Kanalbaumaßnahmen zwei Querprofile durch die sog. Römerstraße dokumentiert werden, die den Verlauf der antiken Limesstraße aufnimmt (Abb. 100). Unter dem neuzeitlichen und modernen Straßenkörper fand sich, zum Teil etwas aus der Flucht der modernen Straße versetzt, der Rest des Kieskörpers, der sich in mindestens drei Phasen untergliedern ließ. Dieser wies eine erhaltene Breite von knapp 6 m auf, wobei allerdings im Osten der Abschluss in beiden Schnitten nicht erreichbar war. Auch hier wurde vor Anlage des Straßenkörpers der alte Humus abgetragen. Aus dem Übergangshorizont zum anstehenden Sand stammt eine kleine metallzeitliche Scherbe aus einem Tiergang, die als Hinweis auf eine vorrömische Nutzung des Areals gelten kann. Eine geochemische Untersuchung der Schicht wird sicherlich Näheres zur früheren Nutzung des Geländes ergeben. Auch aus den neuzeitlichen Schichten über der römischen Straße – es fanden sich zwei Nutzungsschichten einer unbefestigten Straße – konnten Funde geborgen werden, die eine Datierung dieser Straßen in das 18. und 19. Jahrhundert nahelegen. Da diese Straßenkörper im Westen an den römischen Verlauf anschließen, müssen sie als Verbreiterung der Straße verstanden werden. Sie binden die römische Straße in die Nutzung ein. Daraus ergibt sich, dass der römische Straßenkörper im Mittelalter und während der frühen Neuzeit offensichtlich ohne größeren Ausbau weitergenutzt wurde. Allerdings verlor die Limesstraße in diesem Abschnitt durch die Gründung und Stadterhebung von Rheinberg 1233 abseits des Straßenverlaufs an Bedeutung, sodass sie auf der Tranchotkarte nur noch als Nebenstraße eingezeichnet ist. Dies erklärt möglicherweise auch die fehlenden Nutzungs- und Reparaturspuren dieser Zeit bis ins 18. Jahrhundert.

Den Resten der sog. Grenzstraße galt eine Untersuchung in Kalkar. Im Jahre 1996 wurde hier bei einer Baustellenbeobachtung der Rest einer römischen



Straße entdeckt. Es galt nun, durch eine Nachuntersuchung Aufbau und Verlaufsrichtung zu klären und weitere Hinweise zur Datierung zu sammeln. Die Straße wies im Schnitt eine Stärke von 0,7 m und eine erhaltene Breite von knapp 6 m auf, wobei das Ende des Kieskörpers an beiden Seiten der Straße nicht dokumentiert werden konnte. Nach Nordosten brach der Befund in die Hangkante des vorbeiführenden Vossesgattweges ab, der hier ca. 1,5 m in den leichten Südwesthang eingetieft war. Im Südwesten wurde die Altstraße durch einen frühneuzeitlichen Graben abgeschnitten. Hinweise auf begleitende Straßengräben gab es im Grabungsschnitt nicht. Aus denkmalpflegerischer Sicht war hier vor allem von Interesse, dass die Straße vollständig mit Erosionsmaterial (sog. Kolluvium) von der nahe gelegenen Geländekante der Stauchmoräne überdeckt war. Die Entdeckung der Straße beruhte folglich auf der zufälligen Beobachtung während der Baumaßnahme 1996 – sie kann mit Prospektionen an der Oberfläche (Begehungen, Luftbildarchäologie) nicht nachgewiesen werden.

Die Untersuchungen im Verlauf von Limes- und Grenzstraße haben gezeigt, dass das Straßennetz entlang der Rheingrenze viel diffiziler ausgeprägt ist als bislang vermutet. Neben der Fernverbindung „Limesstraße“, deren Funktion vornehmlich in der raschen Verkehrsverbindung und dem Transportweg liegt, hat die „Grenzstraße“ eine militärisch-taktische Bedeutung. Der Ausbau der Limesstraße lässt sich – so belegen Funde verschiedener Aufschlüsse entlang des Verlaufs – in frühtriberische Zeit (14–25 n. Chr.) datieren, wobei eine unbefestigte Vorgängerstraße archäologisch nicht auszuschließen ist. Der Bau der Grenzstraße fand vermutlich erst in flavischer Zeit (drittes Viertel des 1. Jahrhunderts n. Chr.) statt, was vor allem durch



die Datierung der an ihr gelegenen Plätze von Krefeld-Gellep und Kleve-Rindern nahegelegt wird.

An dieser Stelle sei den Grundstückseigentümern B. van Gemmern (Kalkar), Ch. Roosen (Kempen) und der Stadt Rheinberg für ihr verständnisvolles Entgegenkommen herzlich gedankt.

Literatur: TH. BECKER, Straßenbau als Grenzetablierung – Neue Erkenntnisse zur Anfangsdatierung der Limesstraße in Niedergermanien. In: Roman Frontier Studies (Leon) im Druck. – W. GAITZSCH, Die Via Belgica zwischen Elsdorf und Jülich. Aufschlüsse im Vorfeld des Braunkohlentagebaus Hambach. In: H. KOSCHIK (Hrsg.), „Alle Wege führen nach Rom ...“ – Internationales Römerstraßenkolloquium Bonn 2003. Mat. Bodendenkmalpf. Rheinland 16 (Bonn 2004) 175–196. – J. HAGEN, Die Römerstraßen der Rheinprovinz. Erl. Gesch. Atlas Rheinprovinz 8. Publ. Ges. Rhein. Geschichtskde. 12 (Bonn 1931) 6–96.

**100** Rheinberg-Millingen. Ausgrabungsschnitt durch die Limesstraße. Deutlich ist der Kieskörper der Straße als hellere Verfärbung im Profil erkennbar.

## KALKAR, KREIS KLEVE

# Die Entdeckung des Alenlagers *Burginatum*/Kalkar

Im Rahmen einer gemeinsamen Lehrveranstaltung des Instituts für Ur- und Frühgeschichte und des Archäologischen Instituts der Universität zu Köln wurden im Herbst 2005 und 2006 auf einer römischen Trümmerstreue in der Nähe von Kalkar geomagnetische Prospektionen durchgeführt. Bei der Untersuchung der großflächigen, bereits seit dem 17. Jahrhundert bekannten Trümmerstelle auf dem „Bornschen Feld“ galt es zu klären, ob sich hier das bislang nur epigraphisch belegte und in der *Tabula Peutinger-*

*riana* erwähnte Alenkastell *Burginatum*/Kalkar befindet. Dies ließ eine vorausgegangene Auswertung hochauflösender digitaler Höhendaten durch das Rheinische Amt für Bodendenkmalpflege (RAB) vermuten.

Das digitale Geländemodell zeigte östlich des so genannten Bornschen Hofes einen scharf umgrenzten, ca. 150 × 190 m großen, grob rechteckigen, erhöhten Bereich, der in Kombination mit den massiv auftretenden Oberflächenfunden die potenzielle Lage des

Steve Bödecker,  
Peter Henrich und  
Carsten Mischka