

Der Limesstraße auf der Spur

Sabine Leih

1 Xanten, CUT. Spur einer römischen Ledersandale.

2 Xanten, CUT. Architekturteile im Straßenunterbau.

Eine Bodenradaruntersuchung auf Insula 17, im Zentrum der *Colonia Ulpia Traiana*, unmittelbar nordöstlich der Großen Thermen ließ bereits 2006 großflächige, nahezu 20 m breite Strukturen sowie den linearen Nord-Süd-Verlauf einer möglicherweise antiken Wege- oder Straßentrasse deutlich erkennen. Erste Grabungsergebnisse von dieser Stelle wurden bereits 2010 vorgestellt.



Nach einem Jahr Grabungspause auf Insula 17 konnten die Arbeiten erst 2011 wieder aufgenommen werden. Unter den unterschiedlichsten Mörtelschichten des Bauhorizontes traten unter einer Planierung aus kiesigem Sand ausgedehnte befestigte Kiesbereiche auf. Bereits beim Abgraben auf den ersten Kieshorizont zeigte sich deutlich der Rest einer Ledersandale (Abb. 1). Auf einer Breite von 18,50 m konnte ein Kieshorizont (22,45 m ü. NN) mit waschbetonartig harter Oberfläche freigelegt werden. Es handelt sich offenbar um die jüngste vorcoloniazeitliche Limesstraße, die das Lager *Vetera Castra* I auf dem Fürstenberg bei Xanten mit dem Lager in *Burginatum* (Kalkar) verband. Die Ausrichtung folgt einem anderen Schema als das der späteren Coloniastraßen. Vor allem im Osten zeigt die Straße ausdünnende Kiesbereiche, während die eigentliche Fahrstraße im westlichen Teil sehr kompakt ist. Zu den Seiten entwickeln sich Strukturen, die man als Straßengraben ansprechen möchte. Ihre Sohlen wurden noch nicht ermittelt. Im Relief des eigentlichen Straßenkörpers zeigen sich deutliche Fahrrollen von Karren und Wagen. Eine Spurbreite von 1,40 m lässt sich klar abmessen.

Beim Abtragen gelang es, den Straßenhorizont mit einem 0,1 m mächtigem Unterbau aus kiesigem Sand festzustellen. Darin traten neben einer ab 70 n. Chr. zu datierenden Terra-Sigillata-Scherbe Reste von Architekturfragmenten aus Kalkstein auf, u. a. ein kleiner Reliefkopf und ein Fragment, evtl. von einer S-förmig geschwungenen Gesimskonsole. Sie waren vielleicht ursprünglich als Dekoration an Grabmonumenten angebracht, die entlang der Straße errichtet waren. Auch kann es sich um Baumaterial vom zerstörten Lager auf dem Fürstenberg handeln. Beide Fragmente gelangten sicherlich als Abbruchmaterial in den Straßenunterbau. Aufgrund der handwerklichen Ausarbeitung und verschiedener stilistischer Vergleiche können sie in die zweite Hälfte des 1. Jahrhunderts n. Chr. eingeordnet werden (Abb. 2). Darunter lässt sich die Oberfläche des älteren Straßenniveaus (22,30 m ü. NN) ausmachen. Auch hier die waschbetonharte Oberfläche, deren Schichten zu den Rändern etwas steiler abfallen. Datierendes Fundmaterial fehlt hier. Die Breite der Straße entspricht der des ersten Straßenkörpers, auch der Aufbau ist identisch (Abb. 3). Nach Dokumentation und fotogrammetrischer

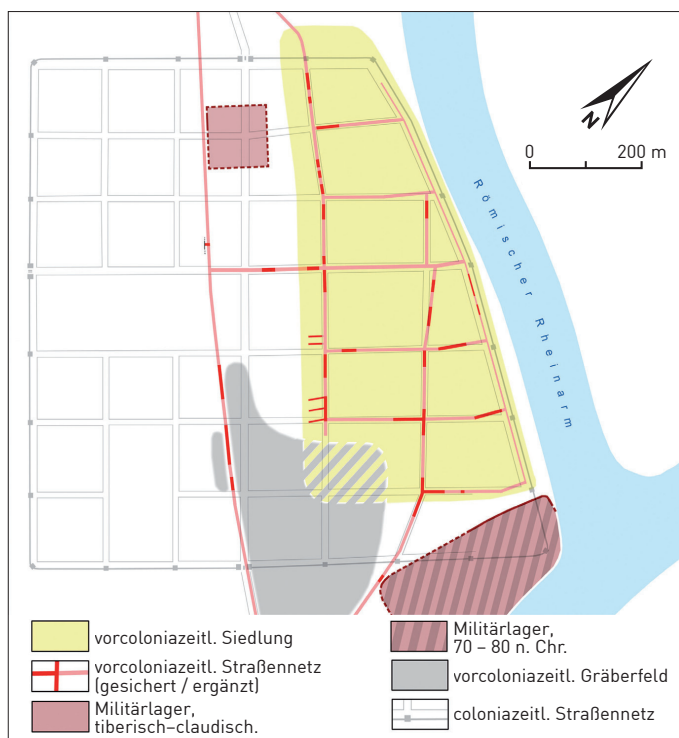
Aufnahme konnte auf die nächst tiefere Straßen-schicht abgegraben werden. Dieser Straßenhori-zont stellt sich jedoch anders dar.

Die Oberfläche ist als kiesige Sandlage stark mit ausgedehnten Ortsteinspuren durchzogen. Deutlich sind im Relief des Straßenkörpers Karrenfahr-spuren und Abdrücke von Pferdehufen erkennbar. Bei eingehender Betrachtung wird sichtbar, dass in der Fläche zwei parallele Pfostenreihen mit einem lichten Abstand von 6,30 m verlaufen. Während die östliche Pfostenreihe aus einem Pfostengraben in Südost-Nordwest-Richtung und einer östlich vorgelagerten Pfostenstellung besteht, gestaltet sich die westliche in ihrem Aufbau anders. Bereits beim vorsichtigen Abgraben waren an dieser Stelle horizontal eingeregelter Hohlformen von ca. 1 cm Durchmesser zu beobachten. In der Aufsicht verliefen sie um eine nur noch als Verfärbung erkennbare Pfostenstellung herum. Es handelt sich aller Wahr-scheinlichkeit nach um Reste vergangener Äste, vielleicht aus Weide oder Hasel, die zusammen mit den Pfosten als niedriger Flechtzaun gesetzt waren. In Zusammenhang mit der östlichen Pfostenreihe dienten sie der Sicherung und Befestigung der Stra-ßenränder der frühesten Limesstraße. Sie war mit knapp sieben Metern wesentlich schmaler als die beiden späteren. Die Pfostensicherung verhinderte ein Abrutschen in die seitlich begleitenden Gräben. Durch das Abgraben in Reliéftechnik war es für den östlichen Graben möglich, die Abdrücke der anti-ken Spatenspuren zu erkennen.

Der Straßenaufbau selbst enthielt viele zerbro-chene und kleinteilig zerscherbte Gefäßreste. Eine rege Nutzung der Straße ist offensichtlich. Durch den anderen Aufbau des Straßenkörpers ohne ei-nen geschlossenen Kieshorizont zeigt sich diese als längst nicht so widerstandsfähig gegen darüber fahrende Wagen, Gespanne etc.

In diese zuletzt nachgewiesene Straße wurde im Ostteil eine bis zu 0,6 m tiefe Grube mit einem Durchmesser von 1,3 m als flache Hohlform ge-graben und mit Abfällen verfüllt. Bereits die Ver-breiterung und Überlagerung der ersten Kiesstraße verläuft über diese Grube hinweg. Sie wird folglich nur eine kurze Zeit benutzt worden sein. Auffal-lend bleibt, dass die spätere coloniazeitliche Straße einen deutlich anderen Verlauf nimmt als die drei Nutzungsphasen der hier geschilderten Limesstra-ße. Von Südosten kommend verläuft die letztere durch das spätere Veterator, verschwenkt nach Wes-ten, um westlich des späteren Burginatumtores der CUT eine Fortsetzung zu finden. Die lineare Verfä-rbung im Radarbild erklärt sich nun mit dem Verlauf der Limesstraße. Eine Unterbrechung des Verlaufes nördlich der Insula 17 steht im Zusammenhang mit der Anlage der Gräben für die spätantike Festung zu Beginn des 4. Jahrhunderts.

Sicherlich ist davon auszugehen, dass die Limes-straße nicht direkt mit der Entscheidung zur Er-



richtung einer *colonia* aufgegeben wurde. Bis zur Fertigstellung des coloniazeitlichen Wegenetzes wird man die funktionierende Limesstraße weiter genutzt haben, um z. B. Baumaterialien vor Ort zu bringen. Erst nach Fertigstellung des neuen Straßenrasters dürfte schließlich das alte aufgegeben worden sein (Abb. 4).

Literatur

S. Leih, Eine römische Kanalheizung in der *Colonia Ulpia Traiana*. Arch. Rheinland 2009 (Stuttgart 2010) 84–86.

Abbildungsnachweis

1–4 LVR-Archäologischer Park Xanten.

3 Xanten, CUT. Limesstraße.

4 Xanten, CUT. Vorcoloniazeitliche Straßenverläufe.