

Die Erforschung des römischen Straßennetzes im Rheinland

Wolfgang Gaitzsch, Susanne Jenter und Cornelius Ulbert

Die Erforschung der Römerstraßen hat in den vergangenen Jahren durch das Projekt „Erlebnisraum Römerstraße | Agrippastrasse – Via Belgica“ einen deutlichen Schub erfahren, doch blickt sie im Rheinland auf eine lange Tradition zurück: Bereits im 19. Jahrhundert erschienen diverse gelehrte Aufsätze zu diesem Thema mit zahlreichen Untersuchungsergebnissen und Hypothesen. Im Jahr 1931 veröffentlichte Joseph Hagen seine umfassende Arbeit „Römerstraßen der Rheinprovinz. Erläuterungen zum Geschichtlichen Atlas der Rheinprovinz“ in zweiter überarbeiteter Auflage, eine Publikation, die Maßstäbe setzte und bis heute in vielen Aspekten grundlegend ist. Zu diesem Zeitpunkt waren bereits einige wichtige Stationen entlang der rheinischen Römerstraßen ganz oder teilweise durch archäologische Ausgrabungen untersucht worden, sodass der Fachwelt etliche Anhaltspunkte auch zur Infrastruktur entlang der römischen Reichsstraßen vorlagen:

Im Jahr 1843 hatte man direkt an der Aachener Straße in Köln-Weiden einen prächtigen Grabbau mit luxuriöser Ausstattung entdeckt und freigelegt, bereits ein Jahr später wurde dieser mit einem Schutzbau nach Plänen des Architekten und Dombaumeisters E. F. Zwirner versehen und ist seit-

dem der Öffentlichkeit zugänglich. Die 1899 freigelegte römische Grabkammer in Hürth-Efferen an der Köln-Trierer Fernstraße erhielt zwar nicht eine derart prominente Zuwendung, aber auch sie ist bis heute erhalten. Auch zu verschiedenen Straßensiedlungen lagen Hagen bei seiner Publikation schon Grabungsergebnisse vor (vgl. Beitrag C. Ulbert, 349–354): Großflächige archäologische Untersuchungen hatten zwischen 1874 und 1879 im 3,5 ha großen Siedlungsareal des „*Vicus Belgica*“ in Euskirchen-Billig an der Fernstraße Wesseling-Trier stattgefunden. Auch die Ausgrabungen im *vicus* von Rimbürg durch O. E. Mayer in den Jahren 1926–1930 hatten wertvolle Informationen zur Infrastruktur einer Straßensiedlung an der Fernstraße von Köln nach Boulogne-sur-Mer erbracht. Im Rahmen dieser Maßnahme wurde eine über das Flüsschen Wurm führende Holzbrücke archäologisch untersucht – bis heute die einzige durch Ausgrabungen erforschte römische Brücke im Rheinland (Abb. 1). Der römische Tempelbezirk „Görresburg“ bei Nettersheim war seit Beginn der archäologischen Untersuchungen durch H. Lehner im Jahr 1909 bekannt, zwischen diesem Heiligtum und der an der Urft gelegenen „Steinrutsch“ erstreckt sich eine Trümmerstelle, die heute – durch geophysikalische Messungen der Universität Köln als *vicus* nachgewiesen – mit dem in der *Tabula Peutingeriana* genannten *Marcomagus* gleichgesetzt wird (Arch. Rheinland 2009, 89–92).

Von besonderer Bedeutung für die Römerstraßenforschung war die Untersuchung von zwei militärischen Straßenposten: Die sog. Heidenburg an der Strecke Köln-Jülich bei Bergheim wurde 1929 ergraben, die archäologische Erforschung des Straßenpostens „Villenburg“ bei Brühl an der Fernstraße Köln-Trier hatte 1923 stattgefunden. Mit einer Entfernung von 15 bzw. 13 km zur Kölner Stadtmauer lieferten sie einen wichtigen Hinweis auf die anzunehmende Entfernung zwischen den militärischen Straßenbefestigungen.

Akribisch hatte Hagen alle ihm zur Verfügung stehenden Informationen zu Verlauf und Konstruktion der römischen Straßen, zu derzeit bekannten Fundstellen römischer Meilensteine, aber auch Ergebnisse (und Vermutungen) zu römischen Siedlungs- und Befestigungsanlagen entlang der

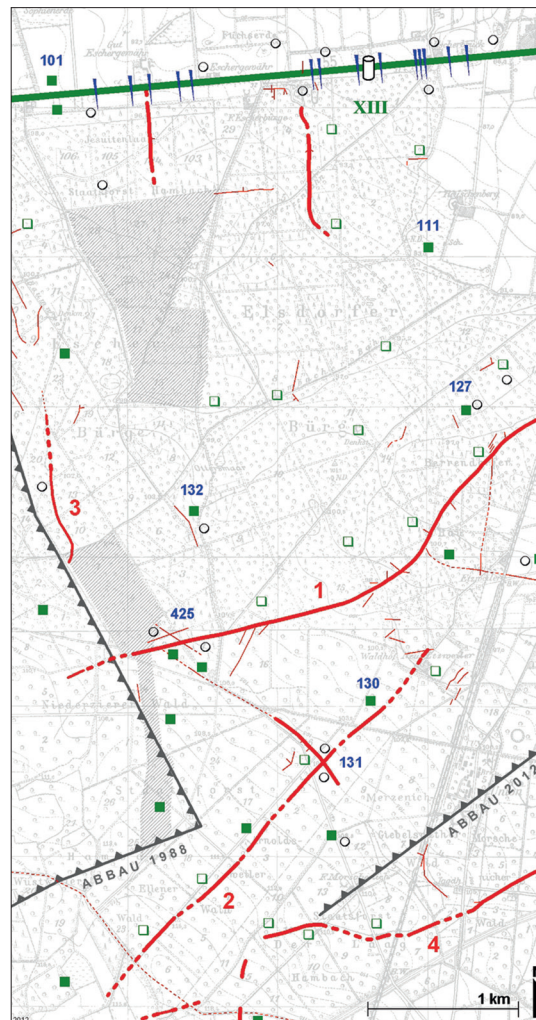
1 Rimbürg. Freilegung der hölzernen Brücke im *vicus* von Rimbürg durch Otto Eugen Mayer und seine Mitarbeiter.



Straßen zusammengetragen. Nach der Veröffentlichung wurde es ruhiger um die systematische Untersuchung der Römerstraßen, die Forschungsarbeit brach aber nie ganz ab. Neben gezielten Ausgrabungen führten auch zahlreiche Zufallsentdeckungen zu neuen Erkenntnissen zum römischen Straßennetz und der angrenzenden Siedlungslandschaft.

1964 legte W. Piepers ein Querprofil durch die Straße von Köln nach Boulogne-sur-Mer im Staatsforst Ville westlich von Frechen-Königsdorf an. Hier wurde erstmals der Straßenaufbau über seine gesamte Breite von 25 m zwischen den beiden Straßengräben im Detail dokumentiert. Die in den 1960er Jahren begonnene archäologische Landesaufnahme führte zu zahlreichen neuen Hinweisen auf Siedlungsstellen entlang der römischen Straßen. Zusätzlich lieferten die Begehungen und Beobachtungen ehrenamtlicher Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des LVR-Amtes für Bodendenkmalpflege im Rheinland (LVR-ABR), wie dem Jülicher Arzt R. Schulze-Rettmer für das Gebiet um Jülich und Aldenhoven, weitere Anhaltspunkte auf das Siedlungswesen entlang der römischen Fernstraßen. Mit den Ausgrabungen von Straßenstationen wie in Duisburg-Baerl (1952/53), Rheinberg (1965) und Bergheim-Kenten (1975) wurde die Liste der am Straßenrand zu erwartenden römischen Siedlungen erweitert.

Ganz neue Dimensionen nahm die Römerstraßenforschung im Rheinland durch die fast flächendeckenden Untersuchungen eines Abschnitts der Fernstraße von Köln nach Boulogne-sur-Mer im Vorfeld des Braunkohlentagebaus an: Neun Kilometer der Streckenführung wurden vom Tagebau Hambach in Anspruch genommen. Zwischen Jülich-Stetternich und dem *vicus* bei Elsdorf verlief die Fernstraße auf einer Hochfläche, die der Winterbacher Geländesprung bei Alt-Steinstraß durchbrach. Hier lag der antike Straßenkörper bis zu 2,50 m unter der alten Bundesstraße B 55 und die archäologischen Untersuchungen ermöglichten einen detaillierten Aufschluss der 2000 Jahre alten Fernstraße. Der erste Untersuchungsabschnitt (1987–1991) galt dem Aufbau des römischen Straßenkörpers und der 25 m breiten Trassierung. Östlich von Alt-Steinstraß (Abb. 2) wurden die Untersuchungen 1995–1999 fortgesetzt und auf die angrenzende Straßenbebauung ausgedehnt. Bei Eschergewähr wurde ein großes Straßenheiligtum (HA 101) freigelegt. Hier kam es 1997 zum sensationellen Fund eines Meilensteins, dessen Inschrift in die Jahre 251/253 datiert (Arch. Rheinland 1997, 82–85). Die Entfernung nach Köln wurde mit 13 *leugae* (28,6 km) angegeben. Der antike Straßenkörper bestand aus einem im Querschnitt halblinsenförmigen Kiesbett, an das sich seitliche Sandbahnen für Reittiere anschlossen. Die beiden äußeren Straßengräben verliefen durchgehend in 25 m Entfernung. Charakteristisch sind eingeschnittene Fahrspuren, die auch die jüngeren Trassierungen durchzogen. Die mittelalterlichen und neuzeitlichen Fahrbahnen wurden von Schotter und Kopfsteinpflaster überlagert. In den 1950er Jahren folgte eine Asphaltdecke, deren Breite die Dimension der antiken Straße spiegelte. Mehr als 30 Straßenschnitte wurden dokumentiert. Inzwischen ist der vom Braunkohlentagebau Hambach beanspruchte Streckenabschnitt durch die neue Bundesstraße 55 am Nordrand der Sophienhöhe ersetzt worden. Am Kreisverkehr von Jülich-Stetternich gibt eine historische Meilenstation Auskunft über die Geschichte dieser bedeutenden europäischen Fernstraße.



2 Braunkohlentagebau Hambach. Via Belgica (grün) zwischen Alt-Steinstraß und Elsdorf. Römische Landstraßen (rot, starke Linien) und Wege (rot, schwache Linien) im Hambacher Forst; Straßenschnitte (blau) im östlichen Untersuchungsabschnitt der Via Belgica; ausgegrabene *villae rusticae* (geschlossene Quadrate); prospektierte Siedlungsplätze, Befunde und Bergungen (offene Quadrate); Gräber (Kreise); Leugenstein XIII (Zylinder); erwähnte Fundplätze (Ziffern); großräumige Geländestörungen (schraffiert).

ristisch sind eingeschnittene Fahrspuren, die auch die jüngeren Trassierungen durchzogen. Die mittelalterlichen und neuzeitlichen Fahrbahnen wurden von Schotter und Kopfsteinpflaster überlagert. In den 1950er Jahren folgte eine Asphaltdecke, deren Breite die Dimension der antiken Straße spiegelte. Mehr als 30 Straßenschnitte wurden dokumentiert. Inzwischen ist der vom Braunkohlentagebau Hambach beanspruchte Streckenabschnitt durch die neue Bundesstraße 55 am Nordrand der Sophienhöhe ersetzt worden. Am Kreisverkehr von Jülich-Stetternich gibt eine historische Meilenstation Auskunft über die Geschichte dieser bedeutenden europäischen Fernstraße.

Umfassende Ausgrabungen haben zur Kenntnis der römischen Infrastruktur südlich der Via Belgica geführt. Ein Sonderforschungsprogramm (HA 417) galt den untergeordneten Verkehrsführungen, die H. Haarich mit herausragenden Ergebnissen prospektiert und untersucht hat (Abb. 2). Fünf regionale und überregionale Landstraßen wurden nachgewiesen. Die Hauptrichtung des Verkehrs war Südwest-Nordost orientiert, wie die Landstraßen 1, 2 und 4 dokumentieren (Abb. 2). Im Bereich der *vici* Elsdorf und Thorr stießen sie auf die Via Belgica. Die Straßen nahmen ihren Ausgang im

3 Braunkohlentagebau
Hambach. Römische
Landstraße (Nr. 2) im
Südfeld des Tagebaus
(2008).



nördlichen Eifelraum. Den südlichen Abschnitt des untersuchten Siedlungsgebietes erschloss Straße 4, die mit 12 m Trassierungsbreite die größte der bislang bekannten römischen Landstraßen ist. Ein 200 m langes Streckenstück wurde am Forsthaus Morschenich freigelegt. Den westlichen Abschnitt überlagerte ein jüngerer Waldgraben. Die Straßengräben waren 1–2 m breit und 1 m tief. Charakteristisch sind dichte Bündel von Fahrspuren, die in jüngeren Nutzungsphasen auch abweichende Richtungen und Überschneidungen zu älteren Straßengräben aufweisen können. Die ältesten Verkehrsverbindungen stammen aus der frühen Kaiserzeit. 5 km südlich der Via Belgica lag der Verkehrsknotenpunkt HA 131. Die nach Nordnordwest–Südost und Nordsüdwest gerichteten Straßen 2 (Abb. 3) und 3 verknüpften große Siedlungsplätze. Die Nordwest-Achse kreuzte Straße 1. Diese wichtige Verkehrsachse wurde bereits 1988 in Verbindung mit einem römischen Grabbau lokalisiert und auf 700 m Länge aufgedeckt. Markant ist die Nordsüd-Orientierung, die auch zwei weiter östlich gelegene Strecken auszeichnet. Sie führten geradlinig auf die Via Belgica. Der Nordsüd-Ausrichtung folgten auch die Hof- und Flurgräben nahe der Fernstraße gelegener *villae rusticae*, die von Feldwegen begleitet wurden. Weiter südlich führten Stichstraßen und Wirtschaftswege zu Siedlungen, auf deren Hofplätzen interne Kieswege bis auf Längen von 100 m nachgewiesen werden konnten.

Über den Tagebau Hambach hinaus hat sich die Römerstraßenforschung im Rheinland durch das o. g. Projekt „Erlebnisraum Römerstraße | Agrippastrasse – Via Belgica“ intensiviert. Die von der Regionale

2010, dem Land NRW und den 19 Anrainerkommunen bereitgestellten Finanzmittel flossen auch in vertiefende archäologische Untersuchungen entlang dieser beiden Römerstraßen (Arch. Rheinland 2008, 73–78; 2010, 16 f.; 218 f.). Sie ermöglichten somit dem LVR-ABR, einen neuen Weg bei der Erkundung römischer Straßen einzuschlagen und die Standards denen im Tagebau Hambach anzugleichen.

Der Verlauf der beiden antiken Fernstraßen von Köln nach Boulogne-sur-Mer bzw. von Köln nach Lyon ist für das Gebiet des Rheinlandes durch die langjährigen Forschungen von K. Grewe und N. Andrikopoulou heute weitestgehend geklärt. Die Via Belgica führte von Köln über Bergheim nach Jülich und von dort nach Übach-Palenberg, wo sie in Rimbürg die heutige Grenze in die Niederlande überquert. Die Agrippastrasse verlief von Köln in südwestlicher Richtung bis Zülpich, von wo sie in südlicher Richtung über Nettersheim die Eifel durchquerte. Bei Dahlem verlässt die antike Trasse der Straße das Land Nordrhein Westfalen. Bei den genannten Straßenbezeichnungen handelt es sich übrigens um moderne Namen, die antiken Straßennamen sind nicht überliefert.

Im Zuge des Prospektionsprojektes der letzten Jahre wurde zunächst im Rahmen einer Recherche das Archivmaterial zu allen, entlang der beiden Straßen durchgeführten archäologischen Untersuchungen gesichtet und ausgewertet. Außerdem wurden historische Karten wie die Kartenaufnahme der Rheinlande durch Tranchot und v. Müffling aus den Jahren 1802–1814 sowie die preußische Ur- und Neuaufnahme aus der Mitte bzw. dem Ende des

19. Jahrhunderts analysiert. Heute zerstörte Abschnitte der römischen Straßen sind in den historischen Kartenwerken z. T. noch nachvollziehbar. Außerdem lassen hier genannte Straßen- oder Flurnamen häufig Rückschlüsse sowohl auf die Trassenführung selbst als auch auf benachbarte Fundstellen zu. Zusätzliche Erkenntnisse konnten durch die Auswertung von Luftbildern und Luftbildkarten gewonnen werden, wobei gerade ältere Aufnahmen häufig verblüffende Ergebnisse erbrachten. Ein bei Aldenhoven unmittelbar an der Römerstraße gelegener Umgangstempel beispielsweise ist auf einer Luftbildkarte des Jahres 1953 ausgezeichnet erkennbar, in vielen späteren Aufnahmen ist dieser Befund weniger deutlich sichtbar. Hinzu kam die vergleichsweise neue Methode des Airborne-Laserscannings (Abb. 4). Durch die Darstellung der aus dem Flugzeug gemessenen Höhenwerte in Form einer schattierten Grauwertkarte lassen sich sowohl in Waldgebieten als auch in Wiesen und Ackerflächen selbst geringe Niveauunterschiede im Geländere relief erkennen. Auf diese Weise konnte z. B. ein bis vor wenigen Jahren unbekannter Trassenabschnitt der Via Belgica im Staatsforst Ville bei Frechen nachgewiesen werden.

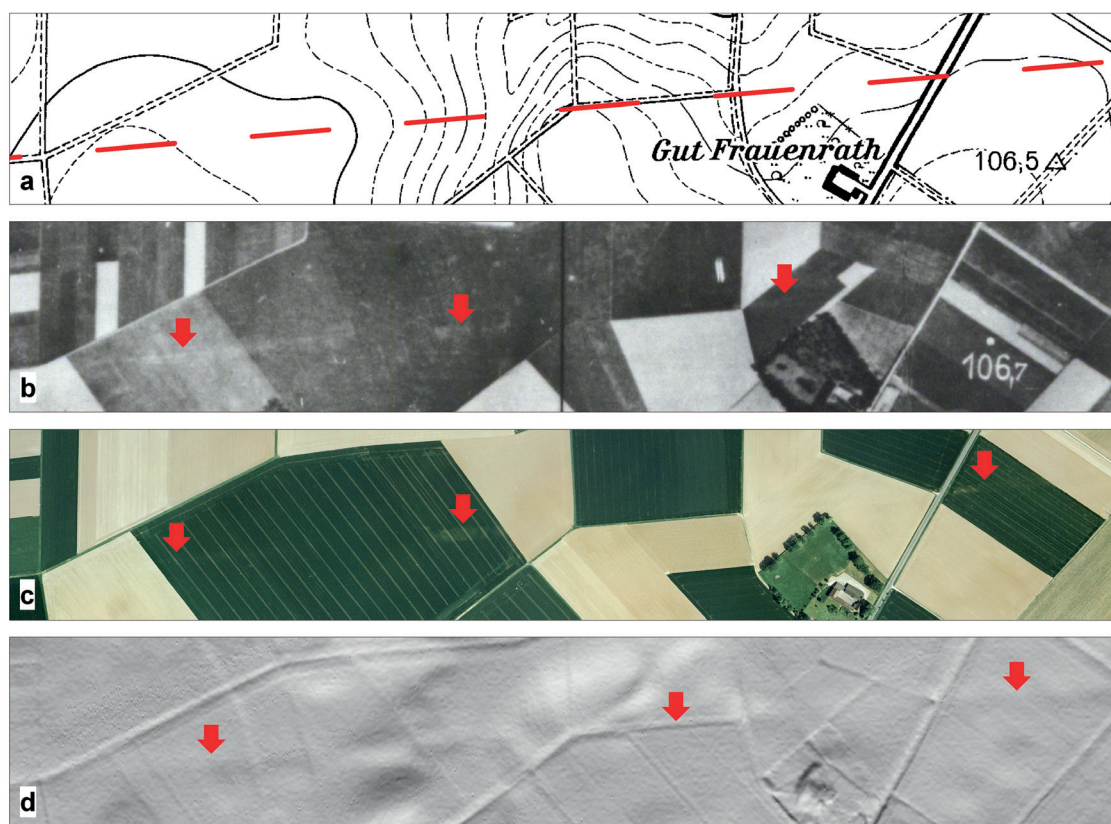
Eine wichtige Rolle kam auch den Feldbegehungen zu. In einem 250 m breiten Korridor wurden die Ackerflächen beiderseits der Straßen möglichst flächendeckend systematisch begangen. Ehemalige Siedlungen zeichnen sich bei intaktem Bodenaufbau in der Regel durch Fundkonzentrationen an der Oberfläche von landwirtschaftlich genutzten Are-

alen ab. Fundstücke römischer Zeit wie Keramik, Bausteine und Ziegelbruch wurden im Gelände markiert, dreidimensional vermessen und aufgesammelt. Die so kartierbaren Fundkonzentrationen lieferten einen ersten Hinweis auf zahlreiche Siedlungsstellen an den Straßen. Außerdem lässt sich der ehemalige Trassenverlauf in Ackerflächen häufig anhand eines erhöhten Kiesaufkommens an der Oberfläche ablesen.

Das wohl wichtigste Ergebnis dieser Prospektionen ist, dass sich das Bild der Besiedlung entlang der Straßen, das sich durch die Untersuchungen im Vorfeld des Tagebaus Hambach bereits abgezeichnet hatte, nun auch für die Gesamtstrecke beider Straßen im Rheinland bestätigen ließ: Mindestens alle 3 bis 4 Kilometer, in einigen Abschnitten sogar nur im Abstand von wenigen 100 Metern, wurden unterschiedlich große Fundstellen unmittelbar an den Straßen entdeckt.

In Waldgebieten ist eine Erfassung von Fundstellen schwieriger, da Fundstücke nur in Folge von Bodeneingriffen an die Oberfläche treten. Hier kann z. B. eine gezielte Untersuchung der Wurzelteller umgestürzter Bäume nach Sturmschäden Fundmaterial und Erkenntnisse zu ehemaligen Siedlungsstellen liefern. Deutlich besser als auf Ackerflächen lassen sich im Wald allerdings Geländereликte wie Dämme und Gräben erkennen.

Zusätzliche Untersuchungen wurden in den Bereichen der archivalisch belegten Altfundstellen und durch Feldbegehungen neu entdeckter Fundkonzentrationen durchgeführt. An der Oberfläche



4 Aldenhoven. Trassenabschnitt der Via Belgica. **a** Kartierung der Trasse auf der Deutschen Grundkarte; **b** Luftbildkarte um 1930; **c** Aktuelle Luftbildkarte; **d** Laser-scan.



Abbildung online nicht verfügbar

5 Mit dem Smart-Phone in die Römerzeit: Informationssystem im „Erlebnisraum Römerstraße“.

aufgesammelte Funde geben zwar Hinweise auf Lage und Ausdehnung von Siedlungsstellen, in der Regel nicht aber auf deren Funktion. In manchen Fällen können Luftbilder Hinweise auf eindeutig interpretierbare Gebäudegrundrisse liefern. An zahlreichen Fundstellen führte J. J. M. Wipperfurth mit seinem Team geophysikalische Messungen durch. So wurde z. B. mithilfe von Magnetometermessungen bei Aldenhoven ein bisher unbekannter Abzweig einer Nebenstraße zur Via Belgica entdeckt. Unmittelbar an der Kreuzung lässt sich römische Bebauung erkennen, darunter der eindeutige Grundriss eines kleinen Gebäudes mit Eckkrisaliten. Vermutlich handelt es sich hier um eine Straßenstation. Außerdem wurden zur Überprüfung von Straßenverlauf und Bautechnik sowie zur Untersuchung einzelner Fundstellen in mehreren Bereichen Sondagen angelegt. Ein Querschnitt der Agrippastraße bei Blankenheim belegt gegenüber früheren Annahmen, dass diese Straße auch hier in der Eifel mit einer Breite von über 25 m von Graben zu Graben autobahnähnlich ausgebaut war (vgl. S. 279 Abb. 4; Arch. Rheinland 2009, 96–101).

In den letzten 25 Jahren hat die Erforschung der Römerstraßen im Rheinland neue Dimensionen angenommen. Die Erfassung der Ergebnisse aller archäologischen Maßnahmen in einer zentralen archäologischen Datenbank und einem geographischen Informationssystem (GIS) erleichtern Auswertung und Zusammenführung der Ergebnisse aller vorangegangenen Aktivitäten. Neue, nicht-invasive Methoden wie z. B. geophysikalische Messungen, Auswertungen von Satelliten- und Airborne-Laserscann-Daten ergänzen die bisherigen Resultate. Zusätzliche Informationen liefern die zahlreichen Ergebnisse, die durch Ausgrabungen archäologischer Fachfirmen zusammengetragen werden. Neben den vielen Einzeluntersuchungen führten besonders die flächendeckenden archäologischen Maßnahmen im Braunkohlenrevier und Sonderprojekte wie die Prospektion an Via Belgica und Agrippastraße sowie die Untersuchungen zur

Limesstraße durch Th. Becker und St. Bödecker zu neuen Ergebnissen (Arch. Rheinland 2006, 100–107). Wie einzelne Teile eines Puzzles lassen sich die durch unterschiedliche Prospektionsmethoden gewonnenen Erkenntnisse zu einem Gesamtbild zusammenfügen. Dadurch ergibt sich ein facettenreicher Einblick in einen dicht besiedelten Lebensraum, der sich beiderseits der großen Heerstraßen in römischer Zeit entwickelte.

In dem interkommunalen Projekt der Regionale 2010 „Erlebnisraum Römerstraße | Agrippastraße – Via Belgica“ entwickeln die beteiligten Kommunen mit Unterstützung von Planungsbüros und unter der fachlichen Begleitung des LVR-ABR eine möglichst nahe am Originalverlauf geführte Rad- und Wanderroute (Arch. Rheinland 2010, 28 f.). Die Straßen selbst und die daran gelegenen Siedlungen und Denkmäler werden mit modernen Mitteln nachvollziehbar gemacht und der Besucher – geleitet durch ein reichhaltiges Informationssystem vor Ort und im Internet – durch einen Korridor römischer Vergangenheit geführt (Abb. 5).

Literatur

J. Hagen, Die Römerstraßen der Rheinprovinz. Erläuterungen zum geschichtlichen Atlas der Rheinprovinz 8 (Bonn/Leipzig 1931). – H. Koschik (Hrsg.), Alle Wege führen nach Rom... Internationales Römerstraßenkolloquium Bonn. Mat. Bodendenkmalpflege Rheinland 16 (Puhlheim-Brauweiler 2004). – J. Kunow (Hrsg.), Erlebnisraum Römerstraße Köln-Trier. Erftstadt-Kolloquium 2007. Mat. Bodendenkmalpflege Rheinland 18 (Treis-Karden 2007). – Ders. (Hrsg.), Erlebnisraum Römerstraße Via Belgica. Mat. Bodendenkmalpflege Rheinland 18/2 (Aachen 2008). – J.-N. Andrikopoulou-Strack/W. Gaitzsch/K. Grewe/S. Jenter/C. Ulbert, Neue Forschungen zu den Römerstraßen im Rheinland. In: Th. Otten/H. Hellenkemper/J. Kunow/M. Rind (Hrsg.), Fundgeschichten. Archäologie in Nordrhein-Westfalen. Schr. Bodendenkmalpflege Nordrhein-Westfalen 9 (Köln u. Mainz 2010) 161–165.

Abbildungsnachweis

1 Stadtarchiv Aachen. – 2 H. Haarich/W. Gaitzsch/G. Schmidt/LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland (LVR-ABR). – 3 RWE Power AG, Bergheim. – 4 S. Jenter/U. Ullrich-Wick/LVR-ABR, Kartengrundlage: Geobasis NRW. – 5 Planergruppe GmbH Oberhausen – novak teufel knyrim-reicher haase architekten.

