

115 Kerpen-Manheim.
Kopf einer Jupiterstatue
aus Kalkstein.

116 Kerpen-Manheim.
Gläserne Urne *in situ*.



den Fragmente aus zwei Brunnen stammen, dürften sie Teile derselben Statue gewesen sein, da sie beide aus dem gleichen Material – Sandstein – bestehen, stilistische Ähnlichkeiten aufweisen und sich auch proportional gut zusammenfügen.

Am nördlichen Rand, jedoch innerhalb der Hofumfassung, kamen zwei nah beieinanderliegende Gräber zutage. Bei dem ersten handelt es sich um ein Brandgrubengrab. Alle Verbrennungsreste eines auf dem Scheiterhaufen verbrannten Verstorbenen waren vermischelt in die Grube eingebracht. Unmittelbar angegliedert und mit einem Dachziegel abgetrennt, befand sich eine Beigabennische mit einem Glas- und zwei Glanztonbechern. Das zweite Grab ist eine Urnenbestattung. Hier wurde nur der ausgelesene Lei-

chenbrand ohne Scheiterhaufenreste in einem Glasgefäß mit Deckel (Abb. 116) deponiert. Auch in diesem Fall war eine Nische mit Grabbeigaben angegliedert. Diese bestanden aus einer Schale, einem Terra-Sigillata-Teller Drag. 18/31, drei schwarz gefirnissten Bechern mit Griesbewurf und einem Öllämpchen.

Da die Auswertung der im Gelände abgeschlossenen Arbeiten noch andauert, können die drei römischen Gutshöfe noch nicht genau datiert werden. Die Keramikfunde lassen auf eine Nutzung aller drei Siedlungsareale im 2. und 3. Jahrhundert schließen.

Literatur: S. CIESIELSKI, Kopf des Jupiters im Brunnen. Arch. Deutschland 4/2009, 54.

RHEINLAND

Erlebnisraum Römerstraße: die Agrippa-Straße – Untersuchungen in der Eifel

Cornelius Ulbert,
Katrin Lang-Novikov
und
Ursula Ullrich-Wick

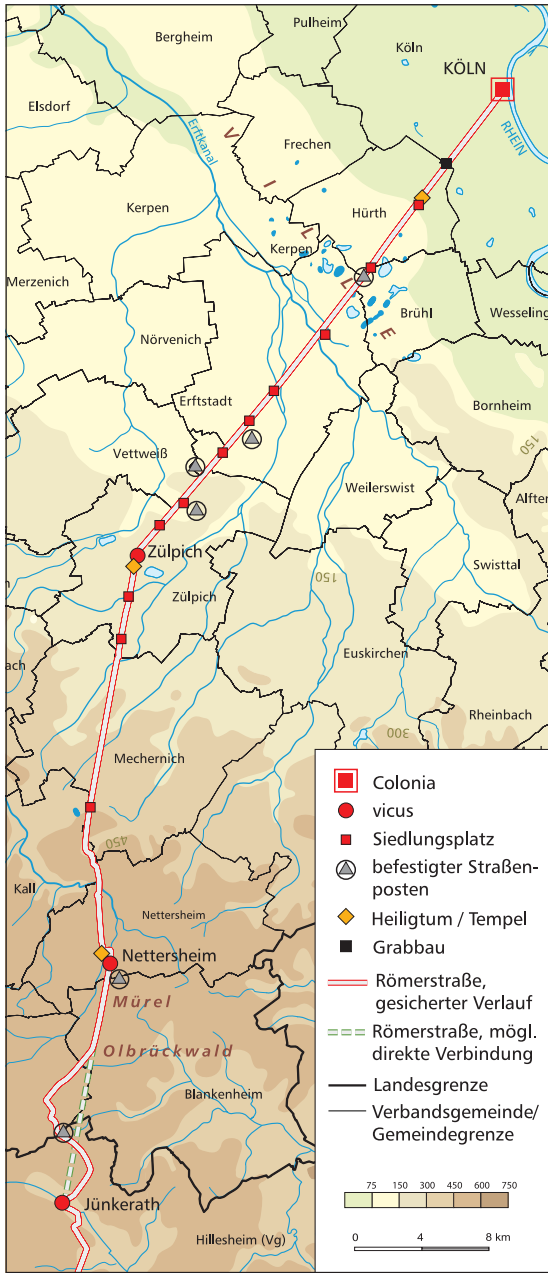
Wie im Vorjahresband berichtet, konzentrierten sich die archäologischen Untersuchungen im Rahmen des Projektes „Erlebnisraum Römerstraße“ an der Agrippa-Straße bislang auf die Zülpicher Lössbörde. Dies vor allem, weil dort wegen der fast durchgängigen landwirtschaftlichen Nutzung der Flächen beiderseits der Straße die Bedingungen für herkömmliche Prospektionsmethoden wie Feldbegehung und Luftbildauswertung optimal sind. Auch an der Dichte der angetroffenen Fundstellen lässt sich dies ablesen.

Mit den ersten Ausläufern der Eifel, genauer am Irnicher Berg, dünnen die Fundmeldungen erheblich

aus (Abb. 117). Der Grund dafür liegt darin, dass die Eifel größtenteils von Wäldern und Wiesen bedeckt ist und daher die o. g. Prospektionsmethoden versagen. Hinzu kommt, dass in dem bewegten Gelände die Agrippa-Straße nicht mehr so leicht zu erkennen ist wie im Flachland. Daher galten die Untersuchungen 2009 verstärkt dem Verlauf und der Bauweise der Eifelstrecke als Grundlage für die geplanten Untersuchungsstellungen sowie dem Auffinden von Fundstellen entlang der Trasse. Neben der terrestrischen Relikterfassung war dabei das sog. Airborne Laser Scanning, ein in der Archäologie relativ neu eingesetztes Prospektionsverfahren, sehr hilfreich. Hierbei

werden Waldgebiete von einem Flugzeug aus mit einem Laserscanner abgetastet. Ein Teil der ausgesandten Signale erreicht dabei auch den Waldboden, so dass, wenn man die Bäume rechnerisch ausblendet, ein Relief der Geländeoberfläche entsteht.

Ein anschauliches Beispiel dafür ist ein knapp 2 km langer, schnurgerader Trassenabschnitt über den Mürel, einem bewaldeten Bergrücken südlich von Nettersheim, zwischen der „Steinrütisch“ und dem Haubachtal (Abb. 118). Schon dem Geologen P. Ribbert war hier bei der geologischen Landesaufnahme ein Streifen von Quarzitgeröllen zwischen der „Steinrütisch“ und dem Olbrückwald aufgefallen. Er interpretierte dieses Fremdgestein zu Recht als Wegebau material. Bei der Überprüfung durch eine Bagger-sondage konnten letzte Reste von möglicherweise zwei parallelen Trassen und einem Straßengraben doku-



mentiert werden. Die rekonstruierte Gesamtbreite einer der Straßen betrug etwa 23 m.

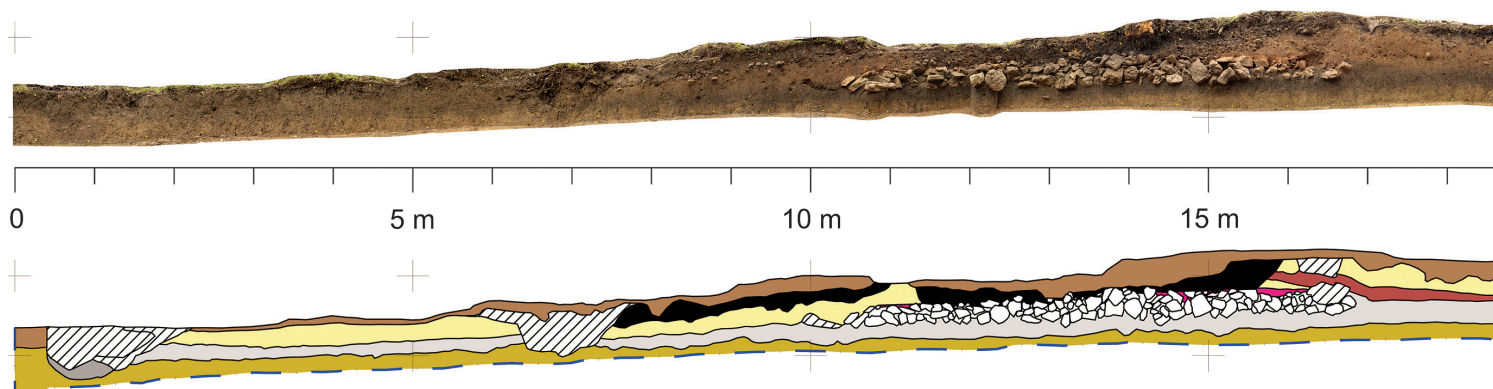
Ein weiterer Straßenschnitt wurde auf der Nordseite des Olbrückwaldes bei Blankenheimerdorf angelegt. Im Profil zeigte sich der knapp 7 m breite Straßendamm mit einem Kern aus großen Bruchsteinen und darüber mehrfach erneuerten feineren Kieslagen. Beiderseits davon erstreckten sich die 10 m breiten, z. T. aus dem Gelände herausgearbeiteten, unbefestigten „Sommerstraßen“. Den seitlichen Abschluss bildeten jeweils die Straßengräben (Abb. 119). Die Trasse wurde einmal grundlegend „renoviert“. Mit einer Gesamtbreite von 27 m ist dieses Profil in Breite und Aufbau nahezu identisch mit einem Schnitt durch die Via Belgica im Flachland bei Frechen.

Im weiteren Verlauf der Trasse nach Süden fiel auf, dass die gedachte Verlängerung des Abschnittes „Steinrütisch“ – Mürel – Olbrückwald exakt nach Jülicherath (*Icorigium*) führt. Dieser Ort ist als eine weitere Station der Agrippa-Straße auf der Tabula Peutingeriana, der mittelalterlichen Kopie einer spätrömischen Straßenkarte, genannt. In der Tat besteht in dieser Flucht die Gemeindegrenze zwischen Dahlem und Blankenheim im Schmidtheimer Wald auf einer Länge von knapp 2 km aus einem auffällig geraden Damm. Zudem sind auf dem Hügel nördlich des antiken Jülicherath weite-

117 Verlauf der Agrippa-Straße mit den bislang lokalisierten Fundstellen.



118 Nettersheim und Blankenheim. Laserscan des Mürel mit der sich im Waldboden deutlich abzeichnenden Trasse der Agrippa-Straße.



119 Blankenheim. Foto-grammetrische Aufnahme und Umzeichnung des Profils der Agrippa-Straße bei Blankenheimerdorf.

re Reste einer Straße bekannt, die ebenfalls in dieser Flucht liegen. Es ist daher anzunehmen, dass es eine in gerader Linie verlaufende Verbindung zwischen Nettersheim (*Marcomagus*) und Jünkerath gegeben hat, die allerdings noch archäologisch zu überprüfen ist (Abb. 117).

Diese Beispiele werfen ein neues Licht auf die Eifelstrecke der Agrippa-Straße. Ging man bislang davon aus, dass sie sich eher schmal und gewunden durch die Eifel zieht, zeigen die Ergebnisse der Untersuchungen das Gegenteil: Hindernisse wie der Müel wurden nicht umfahren oder durch Serpentinien erstiegen, sondern, solange es die Steigung zuließ, auf geradem Weg überwunden. Außerdem behielt man nach Möglichkeit die im Flachland übliche Bauweise – Straßendamm, Sommerwege und Gräben – in gewohnter Breite bei. Dies wirft Fragen nach dem Alter und der Nutzung der verschiedenen Trassen auf.

In Nettersheim wurden im Berichtsjahr erstmals geophysikalische Messungen im Bereich der dort schon lange vermuteten und durch Inschriften belegten Beneficiärstation und des *vicus* unternommen (vgl. Beitrag M. Hepa/M. Forrest/S. Ortisi). In Zusammenarbeit mit dem Projekt der Universität Köln und der Gemeinde Nettersheim konnte das LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland drei Sondagen in den geophysikalisch untersuchten Flächen anlegen. Ziel war es, eine sich auf den Messbildern andeutende, von der „Steinrutsch“ zum Tempel führende Straße zu überprüfen. Zudem sollte nach Möglichkeit festgestellt werden, ob die Haupttrasse der Agrippa-Straße direkt am Tempelbezirk vorbeiführte oder, wie bislang vermutet, östlich um den Geländesporn verlief. Leider lag nur die Sondage im *vicus* unterhalb des Tempelbezirks in ungestörtem Boden. Hier konnte die 8 m breite Straße mit beidseitiger Bebauung nachgewiesen werden (vgl. Abb. 1). An der nach Osten hin zunehmend erodierten Fahrbahn ließ sich der Straßenbelag gut studieren. Er setzte sich aus mindestens drei Schichtpaketen zusammen, die aus nach oben hin immer feinkörnigeren Kieslagen bestanden.

In Breite und Ausführung entspricht die Straße damit durchaus dem Damm einer Hauptdurchgangsstraße. Allerdings erscheint der Hang auf der Nordseite der Görresburg trotz eines vorhandenen Hohl-

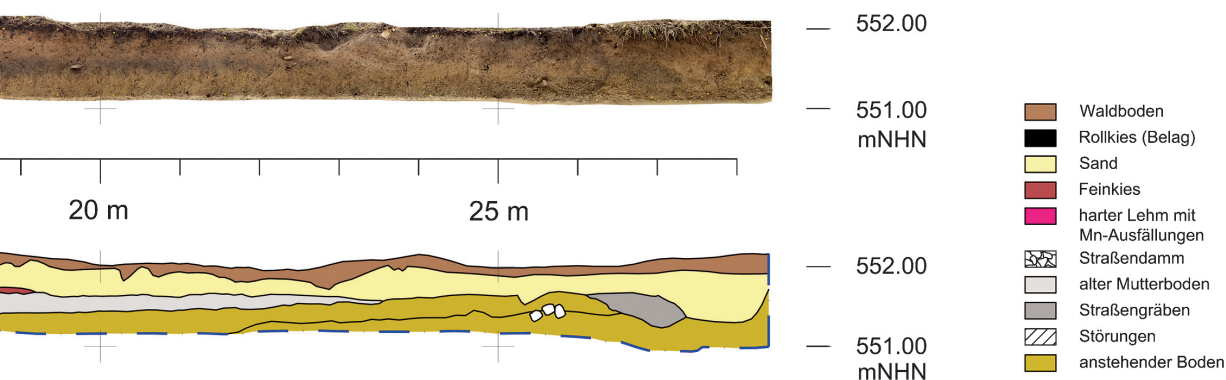
weges zu steil, sodass der Durchgangsverkehr vermutlich östlich um den Geländerrücken herum geführt wurde und nur Besucher des Tempelbezirks den direkten Weg benutzten.

Darüber hinaus konnten in der Eifel bislang keine weiteren Fundstellen an der Straße lokalisiert werden, sodass hier abschließend nur einige grundsätzliche Bemerkungen dazu möglich sind. Generell lässt sich an den Entfernungen der auf der Tabula Peutingeriana genannten und im Gelände identifizierten Straßenstationen ablesen, dass in der Eifel die Abstände zwischen den Stationen kürzer sind, was sicherlich daran liegt, dass man aufgrund des bewegten Geländes nicht so schnell vorankam. Während in der Ebene die Entfernung von Köln (CCAA) bis zur ersten größeren Straßenstation Zülpich (*Tolbiacum*) 35 km beträgt, sind es von dort bis zur nächsten Station in Nettersheim (*Marcomagus*) nur 28 km Luftlinie und von hier bis nach Jünkerath (*Icorigium*) 16 km. Legt man in der Eifel eine ähnliche Dichte von kleineren Fundstellen zwischen den Hauptorten wie im Flachland zu Grunde, würde dies bedeuten, dass es in der Eifel ähnlich viele, wenn nicht sogar mehr Fundstellen an der Straße geben müsste. Zudem dürfte aufgrund des unübersichtlicheren Geländes auch die Anzahl der Wachposten (*burgi*) höher gewesen sein.

Da diese Fundstellen bislang ebenso gut im Boden verborgen sind wie in Nettersheim, gilt es, geeignete Prospektionsmethoden zu finden, um sie aufzuspüren.

Gedankt sei Herrn Priv.-Doz. Dr. S. Ortisi (Universität Köln) für die Einsicht in die unpublizierten Messergebnisse sowie Herrn F. Poth und dem Ehepaar U. und P. zum Kolk für ihren ehrenamtlichen Einsatz und viele wertvolle Hinweise zum Streckenverlauf.

Literatur: W. PIEPERS, Ein Profil durch die römische Staatsstraße Köln – Jülich – Tongeren, aufgemessen im Staatsforst Vile, Kr. Bergheim/E. In: L. H. BARFIELD U. A., Beiträge zur Archäologie des römischen Rheinlands. Rhein. Ausgr. 3 (Düsseldorf 1968) 317–321. – K.-H. RIBBERT, Geologie und Archäologie am Beispiel einer Altstraße in der nördlichen Eifel. Arch. Rheinland 1997 (Köln/Bonn 1998) 80 f. – C. ULBERT, Erlebnisraum Römerstraße: die Agrippa-Straße – Untersuchungen in der Zülpi-cher Lössbörde. Arch. Rheinland 2008 (Stuttgart 2009) 74–76.



NIEDERZIER UND MERZENICH, KREIS DÜREN

Neue römische Straßen im Hambacher Forst

Zur Erschließung der antiken Verkehrsstruktur leistet die Erforschung untergeordneter Straßen und Wege einen wesentlichen Beitrag. Im Siedlungsraum südlich der Via Belgica wurden in den vergangenen Jahren drei römische Landstraßen nachgewiesen und eine vierte Straße kam 2009 zutage (Abb. 120–121).

Die Hauptorientierung des römischen Verkehrsnetzes geht aus den beiden Straßenzügen HA 417 und HA 433 hervor (Abb. 120). Sie erschlossen das Siedlungsgebiet aus nordöstlicher und südwestlicher Richtung. Auf der nur gering mit Löss bedeckten Hochfläche zwischen Rur und Erft wurden die Trassen als flache Hohlwege angelegt und die Fahrbahnen nur partiell mit Kies oder Sand befestigt. Bereits 2006 stellte man fest, dass die 4–6 m breite Straße HA 433 in ihrem südlichen Abschnitt nur noch einseitig von einem Straßengraben begleitet war (HA 06/100). Im Jahre 2008 wurde der Straßengraben 450 m südwestlich erneut nachgewiesen (HA 08/65). Stichstraßen und Wirtschaftswege stellten die Verbindung zu den benachbarten *villae rusticae* her. Der Verlauf neuzeitlicher Wege und Reviergrenzen folgt antiken Strukturen, die in der mittelalterlichen Waldordnung tradiert wurden (Abb. 120).

Die Entstehung der Straße HA 433 lässt sich bis in die Zeit der römischen Landerschließung zurückverfolgen. In ihrem Verlauf wurden frühkaiserzeitliche Bestattungen und wirtschaftliche Einrichtungen gefunden, wie z.B. eine römische Wegestation (HA 04/12) mit zahlreichen Backöfen. Die letzte noch in den Grenzen des Tagebaues Hambach durchgeführte Untersuchung (HA 433 III) fand 2008 statt, als man im Südfeld einen Immissionsschutzdamm errichtete. Die antike Straße verlief neben einem rezenten Wald-

weg, unter dessen Kiesbett ein spätmittelalterlich-frühneuzeitlicher Wald- und Flurgraben entdeckt wurde (HA 08/65). Beidseitig kamen auch jüngere und ältere Fahrspuren zum Vorschein. Mehrere parallel verlaufende Flurgräben markieren die Grenzen der römischen Parzellierung. Die aus Richtung Neu-Etzweiler kommende Trasse führte über die *villa rustica* HA 130 zu der großen römischen Straßenkreuzung HA 131 und dann weiter in südwestliche Richtung. Außerhalb der Tagebaugrenze wird der weitere Streckenverlauf nordwestlich von Niederzier-Ellen im Rahmen des Via-Belgica-Projektes erkundet.

Der Nachweis der Straße HA 09/40 gelang im Arnoldsweiler Bürgewald westlich des ehemaligen Forsthauses Morschenich. Einschließlich der Straßengräben beträgt ihre Trassierungsbreite 12 m. Damit handelt es sich um die größte der bislang untersuchten Landstraßen im Hambacher Siedlungsraum. Die Gräben messen im Planum durchschnittlich 1,50–2 m, max. 4 m, ihre Tiefe beträgt ca. 1 m. Die Trasse wurde auf einer Länge von 180 m freigelegt. Die unbefestigte Fahrbahn nahm eine Breite von 6–8 m ein. Die antike Streckenführung war anhand einer markanten Trockenrinne im ebenen Gelände zu vermuten. Sie durchzog das flache, zum Teil sehr dicht bewaldete Gebiet. Systematische Geländebegehungen und die Auswertung historischer Karten gingen der örtlichen Untersuchung voraus. Diese konnte erst beginnen, nachdem das Gelände in Koordination mit der Planungsabteilung des Tagebaues Hambach vorzeitig gerodet worden war. Die Profilschnitte zeigen zwei Straßengräben, von denen der südliche zweiphasig und mit drei Metern deutlich breiter ist als der nördliche bei einer Tiefe von maximal 1,30 m. Die

Wolfgang Gaitzsch
und Horst Haarich