

ra-Sigillata-Teller (Krefeld-Gellep Typ 40) aus dem 4. Jahrhundert (Abb. 124) wurde etwa 40 m nördlich der Römerstraße in umgelagerten Schichten eines Hausanschlusses gefunden (Abb. 123). Er könnte einen Hinweis auf die spätömische Nutzung des Areals liefern. Vollständig erhaltene Gefäße werden aus Siedlungszusammenhängen nur selten überliefert. In spätömischen Gräbern jedoch gehören solche Schüsseln, in Verbindung mit der Deponierung von Speisen, zum Üblichen damaliger Beigabensitten. Insofern kann vermutet werden, dass in spätömischer Zeit ehemals

bebaute Geländeabschnitte im Osten des *vicus* als Bestattungsplatz genutzt wurden.

Literatur: B. DAUTZENBERG/A. KUPKA, Ravelin Lyebeck – Schild der Festung Jülich. Arch. Rheinland 2006 (Stuttgart 2007) 196f.
– P. HENRICH/TH. IBELING, Neue Streifenhäuser an der Römerstraße im *vicus Iuliacum*. Arch. Rheinland 2007 (Stuttgart 2008) 90–93. – K.-P. WENDT, Bevölkerungsdichte und Landnutzung in den germanischen Provinzen des Römischen Reiches im 2. Jahrhundert n. Chr. Ein Beitrag zur Landschaftsarchäologie. Germania 86, 2008, 191–226.

JÜLICH, KREIS DÜREN

Zwei Gräben – Neues zur Via Belgica

Bei Ausgrabungen im Vorfeld einer Straßenbau- maßnahme zur Umgehung der Ortslage Koslar (L14n) westlich von Jülich wurden im Frühjahr zwei parallel zueinander verlaufende Gräben untersucht (Abb. 125). Sie verliefen in ost-westlicher Richtung mit einem Abstand von 24,6 m. In den Profilen zeigten die ca. 0,4 m breiten und maximal 0,3 m tief erhaltenen Befunde spitze bis muldenförmige Querschnitte mit schmalen Sohlen und steilen Wandungen (Abb. 126). Sie enthielten nur wenig Fundmaterial. Neben vorrömischen Funden ließen sich römische Ziegel- und Keramikfragmente bergen. Bei den letzteren fehlen leider Scherben von Gefäßrändern, so-

dass eine feinere Datierung kaum möglich ist. Zwei Stücke weisen allerdings sehr dünne Wandungstärken auf, die für die spätömische Zeit ungewöhnlich wären.

Die Bedeutung der auf den ersten Blick wenig spektakulären Befunde ergibt sich aus ihrer Lage im Verlauf der bekannten römischen Fernstraße von Köln nach Boulogne-sur-Mer. Die Trassenführung dieser Straße mit dem modern geprägten Namen „Via Belgica“ ist im Rheinland weitgehend gesichert. Von Köln aus verlief sie bis zum Höhenrücken der Ville in geradliniger Ost-West-Ausrichtung, schwenkte dort leicht nach Westsüdwest ab und behielt diese Rich-

Manuel Hofmann



125 Jülich-Koslar. Straßengräben der Via Belgica, Übersicht von Norden.

126 Jülich-Koslar. Nördlicher Straßengraben im Profil.



tung bis in die heutigen Niederlande bei. Unklarheit bestand nur über eine kurze Teilstrecke am Rurübergang und westlich von Jülich, eben den Bereich, der durch die aktuelle Ausgrabung erfasst wurde. Ein gerader Verlauf der Straße wurde gelegentlich vermutet, zumeist aber wegen einer besser belegten südlichen Strecke als unwahrscheinlich abgelehnt. Das Verschwenken der Trasse wird mit einer Verengung des Rurtals und günstigeren Geländegegebenheiten für die Überbrückung des Flusses begründet.

Im östlichen Stadtgebiet Jülichs ist der gerade, von der heutigen „Römerstraße“ aufgenommene Verlauf der Trasse durch ein Gräberfeld am Rande des *vicus Iuliacum* sowie durch Baubefunde gesichert. Bei letzteren handelt es sich um langrechteckige Häuser, sog. Streifenhäuser, die mit ihren Giebeln beiderseits zur Straße nachgewiesen wurden. Hier sind die frühesten, mit der mehrphasigen Bebauung in Zusammenhang stehenden Parzellengrenzen in Form von Gräben in das zweite Viertel des 1. Jahrhunderts n. Chr. zu datieren. Bis unmittelbar vor die südöstliche Zitadellenbastion „Wilhelmus“ war die Straße durch Kieskörper und begleitende Streifenhäuser in Ost-West-Ausrichtung feststellbar. Dies ist der letzte Aufschluss der geraden Trassenführung, deren möglicher Verlauf in westlicher Richtung durch spätere Bebauung, vor allem durch die neuzeitlichen Befestigungsanlagen, stark überprägt ist und bislang nicht nachgewiesen werden konnte. Auf Grundlage einer Vielzahl von Einzelbeobachtungen in der Altstadt lässt sich dagegen die nach Südwesten abbiegende Strecke gut rekonstruieren. Südöstlich der Zitadelle wurde vor der „Johannesbastion“ ein weiterer, als Parzellengrenze gedeuteter Graben vorgefunden. Er greift die Richtung der nach Südwesten schwenkenden Straße auf und liegt in der Flucht der geradlinigen Trasse, würde diese also kreuzen. Im Umfeld des Marktplatzes konnten sowohl Teile des eigentlichen Straßenkörpers als auch darauf bezogene Bauten ausgegraben werden. Südwestlich davon sind Reste der Ellbachbrücke nachgewiesen. Die hier geborgenen Eichenpfosten erlauben eine Datierung in die Zeit zwischen 220 und 230 n. Chr. Jenseits des antiken Bachlaufes markieren wiederum Bestattungen und Siedlungsrand den Straßenverlauf, während die Lage einer vorauszusetzenden Rurbrücke

nur aus der Befundsituation abgeleitet werden kann. Westlich des Flusses ist die Straße bei Neubourheim von Gebäuden gesäumt und durch Luftbilder gut dokumentiert. Auf Höhe des Autobahnkreuzes Koslar biegt sie nach Nordwesten ab, um etwa 1 km westlich der hier besprochenen neuen Befunde den regulären, Ost-West gerichteten Verlauf der Via Belgica wieder aufzunehmen. Im Bereich der interpolierten Straßenführung zwischen dieser Fundstelle und dem Aufschluss an der „Wilhelmusbastion“ erbrachten vom LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland durchgeführte Untersuchungen keinerlei Hinweise auf die Straße. Südlich von Koslar konnten stattdessen römische Baustrukturen festgestellt werden, die nach vorläufigen Informationen in das 2. Jahrhundert datiert werden. Bemerkenswerterweise orientieren sich die Gebäudefluchten nicht am angenommenen Straßenverlauf, sondern liegen diagonal dazu.

Aufgrund ihrer Lage dürfen die neu aufgefundenen Gräben wohl zweifelsfrei mit der bislang nicht belegten geraden Teilstrecke der Via Belgica in Verbindung gebracht werden. Ausrichtung und Abstand der Gräben korrespondieren mit den Befunden der im Vorfeld des Tagebaus Hambach gut untersuchten Straße. Ihre römische Zeitstellung ist durch Funde gesichert. Ein Straßenkörper in Form eines Kiesbetts war allerdings noch nicht einmal in Spuren zu beobachten. Auch wenn man hier von starken Erosionsverlusten ausgehen muss, ist eine vollständig ausgebauten Straße nicht nachweisbar.

Vor dem Hintergrund der gut belegten Straßenführung über den südlichen Bogen erscheint deren Existenz auch insofern unwahrscheinlich, als dass dann zur Überquerung der Rur zwei Brücken in einem Abstand von kaum 500 m hätten errichtet werden müssen. Letztlich zeigen die in der Flucht der geraden Strecke liegenden Befunde in Jülich und vor allem die südlich von Koslar vorgefundenen Baustrukturen deutlich, dass zumindest ab dem 2. Jahrhundert hier keine Straße mehr bestanden haben kann. Für das 1. Jahrhundert wäre eine gerade Trassenführung allerdings noch denkbar. Diese müsste spätestens im 2. Jahrhundert aufgegeben und durch die südlich verlaufende Straße ersetzt worden sein. Auf eine nur kurze Nutzung und damit auf bald aussetzende Wartung mag das Fehlen des Kieskörpers zurückzuführen sein. Auch die spitzen Profile der Gräben lassen sich als Indiz für eine nur kurze Laufzeit werten. Länger genutzte Straßengräben zeigen meist breitere, durch allmähliche Ausspülung oder gezieltes Ausräumen entstandene halbrunde oder kastenförmige Querschnitte.

Möglicherweise manifestiert sich in den Befunden aber auch lediglich die Planungsphase der Via Belgica, in der die Festlegung des geradlinigen Trassenverlaufes und der Grabenauhub zur Demarkation des militärischen Hoheitsbezirkes, als *via militaria*, erfolgte. Der fehlende Nachweis des Straßenkörpers wäre dann – vielleicht stimmiger – damit zu erklären, dass er auf-

grund einer Umplanung nie angelegt wurde. Beide Erklärungsversuche für ein Abweichen vom ursprünglichen Konzept können von den topographischen Gegebenheiten ausgehen. Im heutigen Gelände ist auf der direkten Strecke zur Überwindung des südwestlich von Koslar gelegenen Höhenrückens ein deutlich steilerer Anstieg zu bewältigen als auf dem südlichen Bogen. Mit ausschlaggebend mag auch eine vermutete Abzweigung im Scheitelpunkt des südlichen Straßenbogens nach *Aquae Granni*, dem römischen Aachen, gewesen sein. Beide Wege konnten so mit einer einzigen Brücke über die Rur geführt werden.

Ein sowohl in bau- als auch forschungsgeschichtlicher Hinsicht ähnliches Schicksal hatte ein bei Frechen-Königsdorf gelegener Abschnitt der Via Belgica. Hier wurde auf einer Strecke von ca. 1 km das Verschwenken der Straße in südlicher Richtung, wohl zur Umgehung eines Quellgebietes, festgestellt. Von einer geraden Streckenführung ging man 1929 bei der ers-

ten Einmessung der Trasse nicht aus. Erst bei Nachuntersuchungen im Jahr 2003 konnte diese nachgewiesen werden. Es ist anzunehmen, dass es sich um die früheste Phase der Straße handelt. Die Widrigkeiten des Geländes – auch der „gerade“ Abschnitt zeigt deutliche Anpassungen daran – scheinen hier zur Aufgabe der beschwerlicheren Strecke geführt zu haben.

Eine abschließende Klärung des Straßenverlaufs westlich von Jülich ist vorerst nicht möglich. Insgesamt scheint aber für die Via Belgica eine Urplanung als möglichst geradlinige Straßentrasse sehr wahrscheinlich. Dass diese im Bedarfsfall modifiziert werden konnte, belegen die Befunde aus Königsdorf und Koslar – weitere mögen zu entdecken sein.

Literatur: S. JENTER, Erlebnisraum Römerstraße: Via Belgica. Arch. Rheinland 2008 (Stuttgart 2009) 77f., Abb. 81; 82. – J. KUNOW (Hrsg.), Erlebnisraum Römerstraße Via Belgica. Mat. Bodendenkmalpf. Rheinland 18/2 (Aachen 2008).

JÜLICH, KREIS DÜREN

Ein ungewöhnlicher Meilenstein an der Via Belgica bei Jülich

Die großen römischen Fernstraßen durchzogen geradlinig das Land und entsprachen in ihrer Dimension heutigen Autobahnen. Sie demonstrierten als beeindruckende Infrastruktur die Macht des Imperiums. Eine solche Straße war die heute als „Via Belgica“ bezeichnete, nördlichste kontinentale Ost-West-Verbindung im römischen Imperium. Sie führte von Köln nach Boulogne-sur-Mer an der Küste des Ärmelkanals. Ein aufgeschütteter, etwa sechs Meter breiter Damm aus gestampftem Kies bildete die befestigte Straßenachse. Beiderseits der Kiestrasse verliefen unbefestigte „Sommerwege“ (Abb. 127). Es handelt sich um eine ingeniermäßig geplante Straße, vergleichbar mit den im 18. und 19. Jahrhundert gebauten Chausseen. Als Fernstraße sollte sie den Handel fördern und eine schnelle Verschiebung militärischer Einheiten gewährleisten.

Zwischen der römischen Provinzhauptstadt Köln und dem *vicus Iuliaca* (Jülich) wurde die Fernstraße bis in das 20. Jahrhundert benutzt und unterhalten. Der Abschnitt zwischen Jülich und Heerlen hingegen verlor im Mittelalter an Bedeutung. Grund dafür war der Aufschwung Aachens als Kaiserpfalz und als Wallfahrtsstätte, wodurch die Strecke Jülich–Aachen ab dem 9. Jahrhundert in den Vordergrund rückte. Trotzdem blieb die römische Trasse der Via Belgica zumin-

dest bis ins 16. Jahrhundert bekannt. Dies bezeugen Landkarten wie die Manuskriptkarte der Niederlande von Jan van Hoorn (1539; British Library London) und das „Itinerarium orbis Christiani“ von 1579/80 (Abb. 128).

Im Frühjahr des Jahres 2008 wurde das Museum Zitadelle Jülich von H. Forster über den Fund eines

Simon Matzerath und
Marcell Perse

127 Lebensbild einer römischen Fernstraße mit Meilenstein.

