

Römische Straßenforschung am Unteren Niederrhein

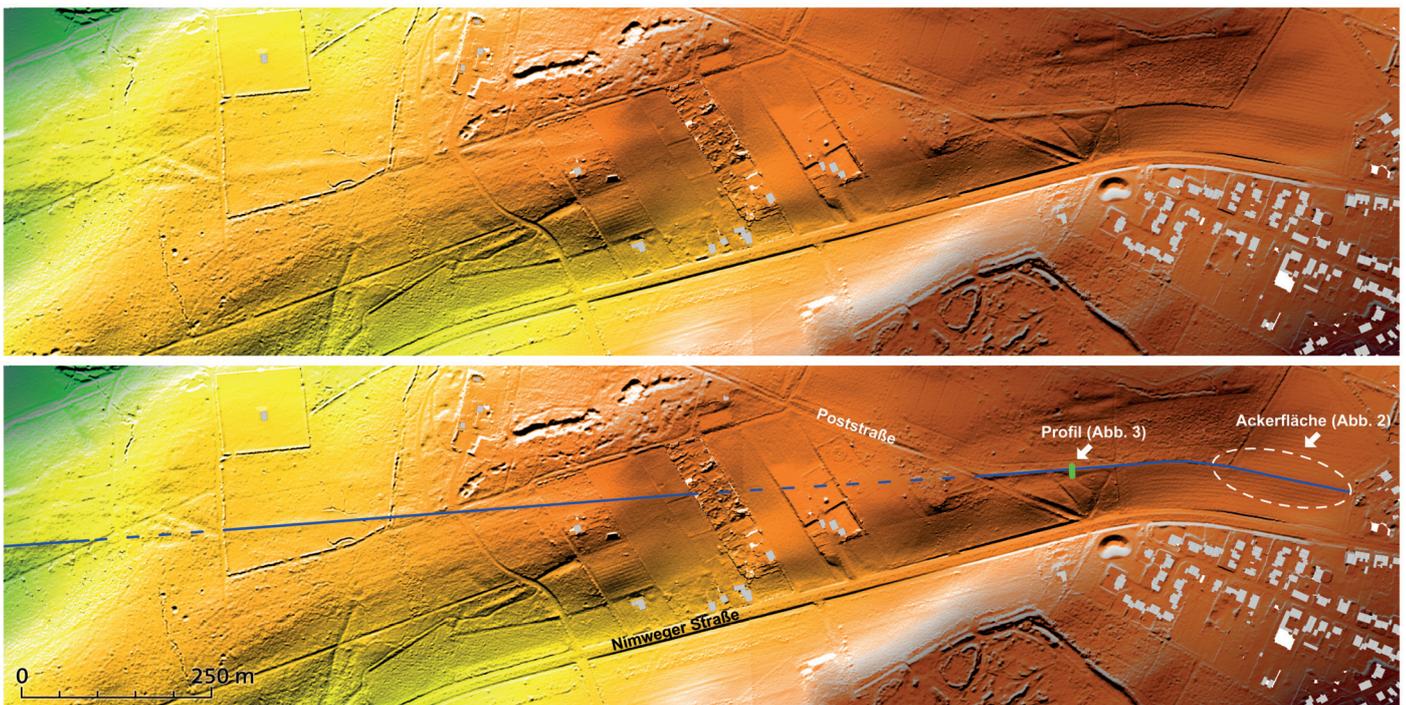
Harald Berkel und Julia Obladen-Kauder

Noch vor wenigen Jahren war man bei der Erforschung der römischen Straßen am Niederrhein vorwiegend auf die Auswertung von Gelände- und Baustellenbeobachtungen aus dem 19. und 20. Jahrhundert angewiesen. Des Weiteren besteht die Möglichkeit, aus heutigen Wege- und Flurnamen auf die Existenz älterer Straßen zu schließen. Ein Beispiel stellt die Bezeichnung „Grün ...“ (z. B. Grüner Weg) dar, die sich von „Grind“ – einem lokalen Wort für Kies als Hinweis auf historischen Straßenbelag – ableiten könnte. Auch lineare Aufreihungen römischer Gräber liefern im Analogieschluss Hinweise auf die Existenz einer antiken Wegeverbindungen in unmittelbarer Nähe, da die Bestattungen nach römischem Brauch außerhalb der Siedlungen entlang von Straßen angelegt wurden. Ergänzend kamen in den letzten Jahrzehnten zunehmend Erkenntnisse aus der Luftbildarchäologie oder aus dem Bereich geophysikalischer Messungen hinzu (vgl. folgenden Beitrag S. Jenter). Beide Methoden lieferten allerdings losgelöst von einer terrestrischen Prospektion in Form von Sondagen keine absolute Sicherheit bzgl. der Befundinterpretation und -erhaltung. Aufgrund der rasant fortschreitenden Veränderungen der Landschaft durch große Baumaßnah-

men und die Durchführung von Flurbereinigungen ist es inzwischen jedoch zunehmend schwierig, die Beobachtungen aus den vergangenen Jahrhunderten zu verifizieren. Auch ein genaues Studium historischer Karten kann dies nur teilweise kompensieren.

Dafür stellen digitale Geländemodelle (DGM) als zusätzliche Quelle wertvolle Instrumente zur Erforschung von Bodendenkmälern dar. Mittlerweile stehen Daten aus Laserscans der Erdoberfläche zur Verfügung, die aufgrund der hohen Punktedichte qualitativ so hochwertig sind, dass Auffälligkeiten im Gelände relief auch im Detail sichtbar werden (vgl. Beitrag I. Herzog/J. Stratbücker/St. Bödecker). Vor allem Waldgebiete, aber auch Weiden können in dieser Hinsicht sehr ergiebig sein, da hier meist keine Maßnahmen zur Egalisierung der Oberfläche stattgefunden haben, wie es bei ackerbaulich genutzten Flächen oft der Fall ist. Die Darstellung des digitalen Geländemodells bietet genau wie das Luftbild im Gegensatz zur direkten Beobachtung in der Natur den Vorteil einer umfassenden und großräumigen Übersicht über Ausdehnung und Verlauf von Strukturen. Zwar hat man damit noch keinen Hinweis auf die tatsächliche Funktion einer anthropo-

1 Kleve. Digitales Geländemodell mit vermutetem und nachgewiesenem Trassenverlauf sowie Kennzeichnung der im Text erwähnten Ackerfläche und Lage des Profilschnittes.



2 Kleve. Straßenverlauf als helles Band auf frisch bearbeitetem Acker.



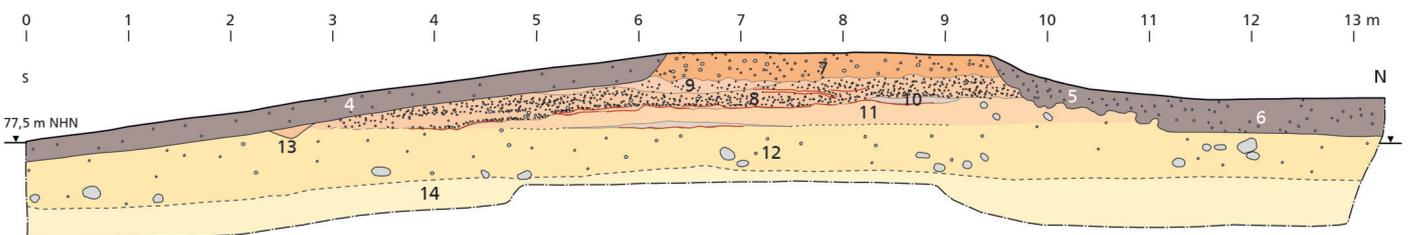
gen verursachten Gelände-anomalie, kann aber einen zur Klärung der Situation notwendigen archäologischen Suchschnitt ziemlich genau platzieren. Im Jahr 2015 gab es auf dem Xantener Außenstelligegebiet drei Untersuchungen zu vermuteten römischen Straßenverläufen, die sich gut im digitalen Geländemodell erkennen ließen.

In Brüggen-Bracht waren seit geraumer Zeit kilometerlange Abschnitte der römischen Straßenverbindung von Xanten nach Tüddern bekannt und z. T. sogar als Bodendenkmal eingetragen. Gustav Müller konnte Ende der 1950er Jahre im Profil der Tongrube van Eyck im Brachter Wald ihre Struktur dokumentieren: Die Straße war als etwa 9 m breiter Dammkörper zwischen zwei noch 0,6 m tiefen, v-förmigen Gräben erhalten. Da die Dokumentation leider verschollen ist, diente die nach dem digitalen Geländemodell platzierte Sondage im vergangenen Jahr an benachbarter Stelle der Überprüfung des heutigen Erhaltungszustandes sowie des Straßenaufbaus. Das Profil erbrachte unter einer nur wenige Zentimeter starken Humusschicht relativ schlecht erhaltene Reste einer rd. 10 m breiten Trasse mit den Teilen einer Kiesschüttung zwischen zwei stark verflachten Gräben. Aus der Fachliteratur des 19. Jahrhunderts ist bekannt, dass ehemalige römische Straßen am Niederrhein früher gerne als Rohstofflieferant für Kies und sonstige Steine genutzt wurden. Es muss deshalb davon ausgegangen werden, dass der Kiesbelag in Brüggen in nachrömischer Zeit in großem Stil ausgeräumt und an anderer Stelle sekundär wiederverwendet worden ist. Eine zweite Sondage wurde in Xanten südwestlich des sog. Roesgen angelegt. Hier hatte Oberstlieut-

nant F. W. Schmidt im 19. Jahrhundert in einem Kiefernwald Beobachtungen zu einer „noch wohl erhaltenen“ römischen Straße gemacht, die in Richtung Sonsbeck verlief. Der Suchschnitt des Jahres 2015 erbrachte einen rd. 19 m breiten, eindeutig künstlich angelegten Dammkörper. Es fehlten jedoch die Gräben und auch der Straßenbelag in Form einer Kiestrasse. Zudem gab es unter der Aufschüttung eine ältere Humusschicht. Auch letzteres ist ein Indiz gegen eine antike Wegeführung, da die Römer nachgewiesenermaßen vor jeder Baumaßnahme den Oberboden entfernt haben.

Die dritte Sachverhaltsermittlung verdanken wir einem Hinweis unseres ehrenamtlichen Mitarbeiters und Geodäten Georg Hüttner. Auf der Suche nach Resten von römischen Straßen im teilweise bewaldeten Gebiet auf einer saalekaltzeitlichen Stauchmoräne westlich von Kleve fand er bei Geländebegehungen an mehreren Stellen dammartige Aufschüttungen, die er einer antiken Straße in Richtung Nijmegen (NL) zuordnete. Auch diese Strukturen sind auf dem digitalen Geländemodell deutlich erkennbar (Abb. 1). Unterbrechungen in der Linie finden sich in Bereichen, die in der Vergangenheit landwirtschaftlich genutzt wurden oder heute noch genutzt werden. In einer großen Ackerfläche westlich einer leichten Kurve nach Süden ist der Verlauf aber trotz des regelmäßigen Pflügens in Form eines schwach ausgeprägten Grates sichtbar geblieben. Zudem kann man hier auf der frisch bearbeiteten Ackerfläche mit dem nötigen Betrachtungsabstand einen durch hochgepflügtes Kiesmaterial verursachten hellen Streifen beobachten, der den ehemaligen Straßenverlauf deutlich anzeigt

3 Kleve. Umgezeichnetes Straßenprofil.



(Abb. 2). Insgesamt ist er auf einer Strecke von 1,7 km nachweisbar.

Um Erkenntnisse zum Aufbau und Erhaltungszustand des Straßendamms zu erlangen, wurde ein Profilschnitt (Abb. 3–4) angelegt. In der Mitte des Profils sind deutlich sichtbar verfestigte kiesige und schluffige Schichten des eigentlichen Straßenkörpers zu erkennen (Nr. 7–11). Diese fallen nach Süden leicht ab, während sie im nördlichen Bereich waagrecht verlaufen. Die feste Straßenoberfläche ist jedoch nicht mehr erhalten: Die typischen bänderartig angeordneten und verkrusteten Eisenoxidkonzentrationen, die sich durch die Verdichtung des aufgeschütteten kiesigen und schluffigen Materials nach langer Nutzung ergeben, fehlen völlig. Weiter nördlich hat man die kiesigen Schichten offensichtlich vollständig abgebaut. Sehr deutlich sind noch Spuren der Abbautätigkeiten durch den unregelmäßigen Verlauf der Schichtengrenze zur Auffüllung mit humosem Material (Nr. 5) zu erkennen. Sowohl nördlich als auch südlich der ehemaligen Straße konnten nach unten hin scharf abgegrenzte Pflughorizonte (Nr. 4 und 6) dokumentiert werden. Im Süden hat die spätere landwirtschaftliche Nutzung relativ wenig Substanzverlust verursacht. Zumindest sind noch ansatzweise die Wölbung des Damms und das Ausdünnen der Kiesschichten erkennbar. Eine Verfärbung am Ende der auslaufenden Kiesschichtungen (Nr. 13) deutet möglicherweise den Rest eines Straßengrabens an. Unterhalb des Straßenkörpers erstreckt sich eine sandige, von größeren Geröllen durchsetzte Schicht (Nr. 12), die sich nur schwer vom natürlichen Untergrund der Stauchmoräne (Nr. 14) abgrenzen lässt. Es spricht vieles dafür, dass es sich hier um einen Straßenunterbau handelt, denn wie heute hat man schon in römischer Zeit die Straßentrasse sorgfältig vorbereitet, indem man humoses Material von der Oberfläche entfernte und gegen tragfähiges Füllmaterial austauschte. Neben den quarzitären Geröllen, die natürlicherweise und häufig in den niederrheinischen Stauchmoränen vorkommen, enthielt die Schicht Nr. 12 auch ortsfremdes Gestein in Form von Säulenbasalt. Dieses Material wurde in römischer Zeit aus den weiter südlich gelegenen Mittelgebirgsregionen importiert und als Baumaterial genutzt. Obwohl der Erhaltungszustand der Straße mit einer Stärke von 0,75 m und einer erhaltenen



Breite von 8,2 m für Niederrheinische Verhältnisse relativ gut ist, lässt sich ihre ursprüngliche Breite nicht nachweisen.

Aufgrund von Vergleichen darf man jedoch annehmen, dass die Straße vor dem Abbau zwischen 12 m und 15 m breit war.

Das Interesse der Bevölkerung an den Untersuchungen war so groß, dass die Ergebnisse dort am 23. Oktober 2015 auf einem „Tag der offenen Grabung“ unter reger Teilnahme mehrerer Hundert Gäste präsentiert wurden.

Literatur

Faahsen/G. Müller, Jahresbericht 1959, Bonner Jahrbücher 160, 1960, 475–476. – E. Schmidt, Enthaltend des verstorbenen K. P. Oberst-Lieutenants F. W. Schmidt hinterlassene Forschungen über die Römerstrassen etc. im Rheinlande, bearbeitet aus den Aufzeichnungen des Verstorbenen von dessen Bruder Major a. D. E. Schmidt, Jahrbücher des Vereins von Alterthumsfreunden im Rheinlande XXXI, 1861, 127.

Abbildungsnachweis

1–4 H. Berkel/LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland, 1 Grundlage © Geobasis NRW 2015.

4 Kleve. Grabungssituation beim Putzen des Profils.