

LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland



LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland
Endenicher Straße 133 · 53115 Bonn

Datum und Zeichen bitte stets angeben

26.08.2020
982.333-43/20-SU 308

Stadt Rheinbach

Der Bürgermeister
Bauverwaltung / Denkmalschutz
z. Hd. H. Gerhartz Tel. 0228 9834-182 Schweigelstr. 23
53359 Rheinbach

Dr. C. Schmidt
Fax 0221 8284-0365
Christiane.Schmidt@lvr.de

Antrag auf Eintragung des Bodendenkmals SU 308

Sehr geehrter Herr Gerhartz,

unter Bezug auf § 3 Abs. 2 DSchG NRW stellt das LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland hiermit den Antrag, das in dem beigefügten Denkmalblatt beschriebene Bodendenkmal in die Liste der ortsfesten Bodendenkmäler der Gemeinde einzutragen. Das Bodendenkmalblatt ist Bestandteil dieses Antrages.

Das LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland erstellt als Dienstleistung für die Untere Denkmalbehörde Bodendenkmalblätter, wenn die Voraussetzung zur Eintragung in die Denkmalliste als Bodendenkmal festgestellt sind (§ 2 Abs. 1 und 5 DSchG NRW). Das Denkmalblatt enthält alle für das Bodendenkmal wichtigen Daten. Dazu zählen auch eine denkmallistengerechte Denkmalkurzbezeichnung sowie die Beschreibung der charakteristischen Merkmale (CM) und der denkmalrechtlichen Begründung (DB) für den Eintrag in die Denkmalliste. Sie entsprechen dem Stand zum Zeitpunkt der Erhebung und stehen auch den Denkmaleigentümern zur Einsicht offen. Die Abgrenzung und Ermittlung der betroffenen Fluren und Flurstücke wurde auf der Grundlage der uns vorliegenden Katasterdaten vorgenommen.

Wenn Sie eine Shape-Datei der Geometrie oder eine analoge Version des Bodendenkmalblattes benötigen, kontaktieren Sie uns bitte unter o. g. E-Mail-Adresse. Das LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland bittet, den Empfang des Antrages mit dem zugehörigen Denkmalblatt per Mail zu bestätigen.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

C. Schmidt

Anlage: Bodendenkmalblatt

Landschaftsverband Rheinland
LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland

Bodendenkmalblatt: SU 308

Gemeinde:	Rheinbach	Kreis:	Rhein-Sieg-Kreis	Ortsteil:
Reg.Bez.:	Köln	Lage (UTM) r/h	32.354.650–32.357.797 5.607.620–5.612.166	
Denkmalname/ Kurz- bezeichnung:	Römische Straße Bonn–Trier, Abschnitt Rheinbach			
Zeitstellung:	römisch			
Aktivitäts-Nr.:	PR 2010/7092; PR 2015/0176; PR 2015/0177; PR 2015/3015			
Bearbeiter*in:	S. Jenter, C. Schmidt		Datum: 24.08.2020	

Kataster: (Gemarkung; Flur; Flurstück)

s. Anhang 1

Die mit * markierten Flurstücke sind in Teilbereichen betroffen.

Eigentümer/Pächter:

Die Eigentümer der genannten Flurstücke wurden vom LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland nicht ermittelt. Ist der Bund oder das Land Nordrhein-Westfalen als Eigentümer oder Nutzungsberechtigter betroffen, entscheidet über das Eintragungsverfahren anstelle der Unteren Denkmalbehörde die Bezirksregierung (§ 21 Abs. 4 DSchG NRW i.V.m. § 4 DLV).

Denkmalbeschreibung:

Die römische Straße von Bonn über Rheinbach nach Trier verläuft auf annähernd gerader Strecke von Nordost nach Südwest auf einer Länge von knapp 5,5 km durch das Gebiet der Stadt Rheinbach (Anhang 2a; Jenter 2015, S. 124). Nachweisbar ist die römische Straße in zwei Abschnitten. In den anderen Bereichen ist – sofern sie nicht tiefgreifend gestört sind – eine Erhaltung zu erwarten. Die Straße zeigt sich im digitalen Geländemodell sowie in zahlreichen Luftbildern.

Das nordöstliche Teilstück ist ca. 2,3 km lang und verläuft auf den Feldern zwischen Flerzheim und Rheinbach. In seinem südlichen Bereich wird die römische Straße von einigen rezenten Straßen gekreuzt und ist dort unterbrochen. Dieses Teilstück der Straße ist fast in seinem gesamten Verlauf im Luftbild mit einer Breite von 10–17 m sichtbar (Anhang 2b). Zudem sind große Teile davon im digitalen Geländemodell als ca. 50–60 m breiter Wall zu erkennen (Anhang 2c). Da sich im Luftbild mit einem Grabbau direkt an der Straße (Anhang 2b roter Pfeil) und eines Landgutes (*villa rustica*) in unmittelbarer Nähe (Jenter 2015, S. 124) eine besondere Situation darbot, führte das LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Jahr 2015 auf mehreren Flächen Magnetometermessungen durch. Dabei zeigten sich deutlich die straßenbegleitenden Grä-

ben als dunkle, der zentrale Damm als hellere Verfärbung dazwischen (Anhang 2d–e). Die Gräben lagen ca. 10–13 m auseinander. Das zweite Teilstück der Straße liegt südlich von Rheinbach im Wormersdorfer Wald (Anhang 2f). Es ist knapp 1,49 km lang und ebenfalls von Straßen unterbrochen. Die römische Straße zeigt sich in diesem Abschnitt als Geländevertiefung mit zentral verlaufendem Damm. Im Süden scheint sie in südsüdwestliche Richtung abzubiegen. Dort verliert sie sich jedoch unter dem modernen Forstweg.

Die Datierung in römische Zeit ist durch den im Luftbild sichtbaren, der Form nach eindeutig römischen Grabbau nachgewiesen, der direkt an der Straße liegt und einen klaren Bezug zu ihr aufweist. Zudem konnten bei Grabungen im Gewerbegebiet Wolbersacker Straßengräben der römischen Straße nachgewiesen werden (LVR-Aktivitätsnummer PR 2004/0922). Auch die Existenz von mehreren, bei Grabungen dokumentierten römischen Landgütern im Umfeld der Straße (LVR-Aktivitätsnummern OV 2000/1026–1031.1034–1035) gibt einen Hinweis auf diese Zeitstellung. Nicht zuletzt weist auch der gerade Verlauf über viele Kilometer in diese Richtung.

Historische Grundlagen und Bedeutung römischer Straßen

Der Ausbau öffentlicher Fernstraßen durch das römische Heer erfolgte gleich zu Beginn der Besetzung Niedergermaniens am Ende des 1. Jahrhunderts v. Chr. (Horn 1987, S. 150). Während man vorher nur Naturwege kannte, bauten die Römer nun die ersten Kunststraßen (*viae publicae*, Horn 2014, S. 18). „Sie waren befestigt, ganzjährig befahrbar, wurden regelmäßig gewartet und ermöglichten eine hohe Mobilität, schnelle Truppeneinsätze, einen raschen Nachrichtenaustausch, Transport jeglicher Art, einen reibungslosen Warenverkehr und ein vergleichsweise bequemes Reisen.“ (Horn 2014, S. 16–17). Die Planung und Vermessung des Straßensystems stellt eine der größten Ingenieurleistungen der Antike dar (Horn 2014, S. 18). Man wählte, wenn möglich, die kürzeste Verbindung und passte für diese Zwecke das Gelände an, indem man Gelände abtrug oder Dämme aufschüttete (Horn 2014, S. 18).

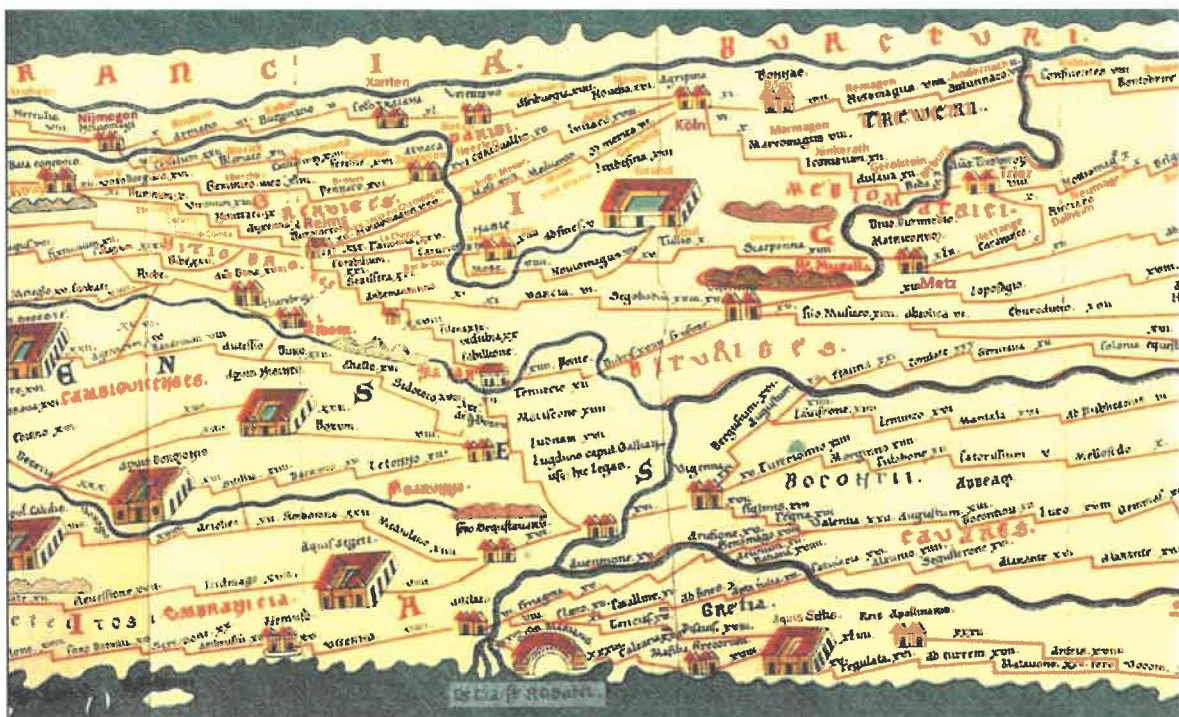


Abb. 1 Ausschnitt aus der tabula Peutingeriana, Abschnitt III, mit den bedeutenden Fernstraßen im Rheinland.

Das Straßennetz verband Rom mit allen Militärstandorten, Städten und Provinzen (Horn 2014, S. 16), aber auch die verschiedenen Orte innerhalb der Provinzen. An den Straßen lagen in regelmäßigen Abständen Rasthäuser und Pferdewechselstationen, Meilensteine zeigten Entfernungen an. Stichstraßen erschlossen den Zugang zu den römischen Gutshöfen (*villae rusticae*), die in unterschiedlicher Entfernung an beiden Seiten der Straße gelegen haben (Gaitzsch/Jenter/Ulbert 2011, S. 364). Bereits ab der ersten Hälfte des 1. Jahrhunderts n. Chr. wird entlang der Straße außerhalb der jeweiligen geschlossenen Siedlungen bestattet. Kennzeichnendes Merkmal römischer Fernstraßen ist die einheitliche Bauweise in meist geradlinigen Abschnitten, die heute noch in der Landschaft gut zu verfolgen sind. Sie besteht aus einem im Laufe der Jahre verbreiterten Straßendamm, meist zwei begleitenden Straßengräben sowie daran anschließenden sog. Sommerwegen. Ihr Aufbau ist durch zahlreiche Untersuchungen umfassend belegt (Gaitzsch/Jenter/Ulbert 2011; Grewe 2003).

Bedeutende überregionale Fernstraßen in der Provinz Niedergermanien sind die sog. Limesstraße längs der Außengrenze des römischen Reiches, die sog. Via Belgica von Köln über Maas-tricht und Bologne-sur-Mer bis an die Kanalküste sowie die sog. Agrippastrasse von Köln über Trier bis nach Marseille (Horn 2014, S. 20, 24). Ihr Verlauf ist durch die *tabula Peutingeriana*, eine Karte, die das Straßennetz in spätrömischer Zeit wiedergibt, überliefert (Abb. 1). Auch Bonn und Trier sind auf dieser Karte eingezeichnet, die sie verbindende Straße jedoch nicht.

Archäologische Situation und Befunderwartung:

Durch Luftbilder, das digitale Geländemodell sowie Magnetometermessungen ist die römische Straße Bonn–Trier im Gebiet der Stadt Rheinbach zweifelsfrei nachgewiesen. Der Wall ist auf den landwirtschaftlich genutzten Flächen mit einer Breite von bis zu 60 m sichtbar, im Wald ist er 9–12 m breit. In diesem Bereich ist zentral ein erhaltener Straßendamm, bestehend aus einer festen Steinstickung sowie einer oder mehreren darauf aufgetragenen wassergebundenen Kiesschichten zu erwarten, wie er z. B. in Kleve dokumentiert werden konnte (Abb. 2, Nr. 7–10, 12; Horn 2014, S. 19). Die vielen übereinanderliegenden dünnen Kiesbänder entsprechen wiederholten Ausbesserungen und Verbreiterungen des Straßenkörpers. In Zülpich ließen sich sogar Fahrspuren von eisenbeschlagenen Fuhrwerken in der Kies- und Schotterschicht dokumentieren (Weber 2011, S. 132). Bei vielen Straßen hat man zu beiden Seiten neben dem Straßendamm Sandaufschüttungen nachgewiesen, die als Sommerwege für unbeschlagene Zugtiere und Reiter interpretiert werden (Piepers 1968, S. 321). Die äußere Begrenzung erfolgte üblicherweise durch parallel verlaufende Entwässerungsgräben (Abb. 2, Nr. 13), die bei der vorliegenden Straße durch die Magnetometermessungen nachgewiesen sind. Damit erreichten die überregionalen Straßen Breiten bis 25, seltener sogar bis zu 38 m (Horn 2014, S. 19; Wippert 2014, S. 95). Die vorliegende Straße ist mit 10–20 m Breite durchschnittlich gut ausgebaut. Bei zahlreichen Ausgrabungen sowie geomagnetischen Messungen sind vergleichbare Befunde an anderen Fundplätzen nachgewiesen (Berkel/Obladen-Kauder 2015; Grewe 2003; Piepers 1968; Wippert 2014). Auch zu beiden Seiten der Straße ist mit Spuren ihrer Nutzung sowie der durchgeführten Bauarbeiten zur Erhaltung und Erneuerung der Straße zu rechnen. Dies zeigen beispielsweise Ausgrabungen in Frechen (Piepers 1968; Jenter/Wippert 2018, S. 220) sowie in Aldenhoven (Jenter/Wippert 2018, S. 226), wo eine antike Straßenstation freigelegt wurde. Des Weiteren entwickelten sich längs der Straßen zivile Siedlungen, wie *villae rusticae* und *vici* (Schuler 2017; Jenter/Wippert 2018, S. 223, 231), sowie Heiligtümer (Jenter/Wippert 2018, S. 224). Nicht zuletzt bestatteten die Römer ihre Toten längs der Straßen in teils monumentalen Grabbauten. Die Lage an der Straße wurde dabei bewusst gewählt

und bevorzugt, um die Aufmerksamkeit der Passanten zu gewinnen. So dehnten sich die Gräberfelder z. T. über lange Strecken entlang der Straßen aus (Altjohann 2001, S. 202) und auch weiter entfernt von größeren Siedlungen finden sich immer wieder kleinere, z. T. aber reich ausgestattete Bestattungsplätze der ländlichen Besiedlung. Mit derartigen Befunden ist im vorliegenden Straßenabschnitt zu rechnen. Direkt in Rheinbach sind bei Ausgrabungen unmittelbar neben der Straße drei römische Villen zutage getreten. Aus dem Luftbild ist des Weiteren direkt an der Straße ein Grabbau nachgewiesen, der zu einer ebenfalls aus dem Luftbild bekannten Villa gehört. Vergleichbare Befunde wurden beispielsweise bei der *villa rustica* in Erkelenz-Borschemich dokumentiert (Schuler 2017). Die antiken Straßen zeigen sich nicht als Linien, die sich durch die Landschaft ziehen, sondern als „antiker Lebensraum“ (Jenter/Wippert 2018, S. 231), der nur als Ganzes zu verstehen ist.

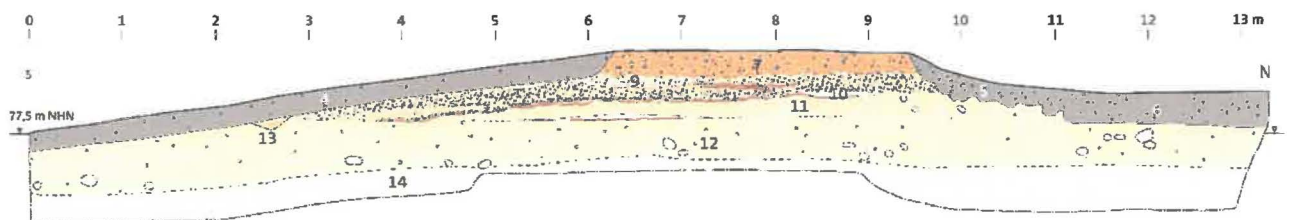


Abb. 2 Kleve. Umgezeichnetes Straßenprofil der römischen Limesstraße (4–6 Humus; 7–10 Straßenschichten; 12 Straßenunterbau; 13 Straßengraben; 14 anstehendes Material).

Neben den Straßenbefunden ist mit Funden zu rechnen, die den Erbauern oder Nutzern der Straße verloren gegangen sind, wie z. B. Schuhnägel (Grewe 2001, 65). Sie geben Auskunft über die Art (militärisch oder zivil) und Dauer der Nutzung.

Denkmalrechtliche Begründung:

Das Bodendenkmal „Römische Straße Bonn–Trier, Abschnitt Rheinbach“ erfüllt die Voraussetzungen nach § 2 DSchG NRW zum Eintrag als ortsfestes Bodendenkmal in die Liste der geschützten Denkmäler. An der Unterschutzstellung besteht ein öffentliches Interesse, weil das Bodendenkmal bedeutend ist für die Geschichte des Menschen. Für die Erhaltung liegen wissenschaftliche Gründe vor.

Als Zeugnis römischer Imperialpolitik ist die erhaltene Römerstraße aus militärgeschichtlicher Sicht bedeutend für die **Geschichte des Menschen**. Die römischen Straßen waren von strategischer Bedeutung für die Erschließung der niedergermanischen Gebiete, die Vorstöße in die rechtsrheinischen Gebiete und bei den Unruhen in der Provinz, z. B. während des Bataveraufstandes 69/70 n. Chr. Über die gut ausgebauten Straßen konnten größere Truppenverbände in kürzester Zeit von einem Ort zum anderen verlegt werden. Ohne einen befestigten Straßenkörper wäre dies gerade bei feuchtem Klima nicht oder nur eingeschränkt möglich gewesen. Des Weiteren erfolgten über die Straßen ein rascher Nachrichtenaustausch und ein reibungsloser Warenverkehr zwischen den römischen Städten, Siedlungen und Militärlagern, der für das dort stationierte Militär von enormer Wichtigkeit war. Für die Reichspost mussten die anliegenden Kommunen Tiere, Unterkünfte (*mansiones*) und Personal stellen, die direkt an den Straßen stationiert waren (Obmann 2001, S. 100). Meilensteine zeigten die Entfernungen zu bestimmten Zielen an (Matzerath/Perse 2009).

Neben der Versorgung des Militärs war die Straße auch aus wirtschaftlicher Sicht für die zivile Bevölkerung relevant und ist damit Zeugnis der Wirtschaftsgeschichte. Über den Warenverkehr auf der befestigten Straße wurde die Versorgung der zivilen Bevölkerung mit den Dingen des täglichen Lebens, aber auch Luxusgütern aus dem Süden sichergestellt. So verweisen beispielsweise Funde aus Xanten darauf, dass Dinkel aus den fruchtbareren Flächen im südlichen Rheinland (Gerlach u. a. 2016, S. 120), exotische Früchte wie Datteln und Feigen aus dem Süden importiert wurden (Becker/Tegtmeier 1997).

Nicht zuletzt dokumentieren die römischen Straßentrassen eindrucksvoll die kulturellen und sozialen Verhältnisse dieser Zeit. Längs der Ausfallstraßen aus den Lagern entwickelten sich einerseits zivile Siedlungen, andererseits bestatteten die Römer dort ihre Toten. Eine intensive Besiedlung längs der Straße ist bei der Straße von Bonn nach Trier bei Rheinbach nachgewiesen. In Rheinbach wurden bereits drei römische Landgüter ausgegraben. Im Luftbild ist zudem eine weitere Villa inklusive Grabbau direkt an der Straße sichtbar. Dieser Reichtum an Siedlungsbefunden zeichnet diesen Straßenabschnitt im Besonderen aus.

Für den Erhalt der römischen Straße liegen **wissenschaftliche Gründe** vor. Die archäologische Erforschung römischer Straßen dient der Ergänzung und Präzisierung historischer Zeugnisse. Archäologische Ausgrabungen bieten beispielsweise die Möglichkeit zu untersuchen, wann und unter welchen technischen Bedingungen die Errichtung einer Straße erfolgte. Des Weiteren kann man durch Ausgrabungen die Nutzungsdauer sowie Instandsetzungsarbeiten nachweisen. Funde, die aus dem Straßendamm geborgen werden, geben Auskunft über die Nutzer, aber auch die Nutzungsdauer und -art der Straße. Der Raum mit Siedlungen, Gräbern und Heiligtümern in unmittelbarer Umgebung der Straße dokumentiert eindrucksvoll die kulturellen und sozialen Verhältnisse in römischer Zeit.

Schutzbereich:

Der Schutzbereich umfasst die römische Straße und einen Streifen von 5 m Breite zu beiden Seiten, in dem Spuren der Nutzung und von Bauarbeiten und Erneuerungen der Straße zu erwarten sind (Anhang 3).

Literatur:

Altjohann 2001

M. Altjohann, Grabbauten. In: Th. Fischer (Hrsg.), Die römischen Provinzen. Eine Einführung in ihre Archäologie (Stuttgart 2001) 200–204.

Becker/Tegtmeier 1997

W.-D. Becker/U. Tegtmeier, Datteln, Feigen, Mandeln, Nüsse – Südfrüchte aus dem römischen Xanten. Archäologie im Rheinland 1997 (1998) 188–191.

Berkel/Obladen-Kauder 2015

H. Berkel/J. Obladen-Kauder, Römische Straßenforschung am Unteren Niederrhein. Archäologie im Rheinland 2015 (2016) 119–121.

Gaitzsch/Jenter/Ulbert 2011

W. Gaitzsch/S. Jenter/C. Ulbert, Die Erforschung des römischen Straßennetzes im Rheinland. Archäologie im Rheinland 2011 (2012) 362–366.

Gerlach u. a. 2016

R. Gerlach/J. Meurers-Balke/T. Zerl/M. Herchenbach/M. Brüggler, Boden und Landnutzung in römischer Zeit. Archäologie im Rheinland 2016 (2017) 118–120.

Grewe 2001

K. Grewe, Zwei römische Straßentrassen südlich der Urft. Archäologie im Rheinland 2001 (2002) 62–65.

Grewe 2003

K. Grewe, Die Römerstraße im Olbrückwald bei Blankenheimerdorf. Archäologie im Rheinland 2003 (2004) 86–89.

Horn 1987

H. G. Horn, Die Verkehrswege zu Wasser und zu Lande. In: H. G. Horn (Hrsg.), Die Römer in Nordrhein-Westfalen (Stuttgart 1987) 148–154.

Horn 2014

H. G. Horn, Mit den Römern unterwegs. Agrippasträße (Köln 2014).

Jenter/Wippern 2018

S. Jenter/J. J. M. Wippern, Mit allen Mitteln. Untersuchungen zum römischen Straßennetz im Rheinland. In: Ch. Wohlfarth/Ch. Keller (Hrsg.), Funde in der Landschaft. Neue Perspektiven und Ergebnisse archäologischer Prospektion. Tagung in der Fritz Thyssen Stiftung, Köln, 12.–13. Juni 2017. Materialien zur Bodendenkmalpflege im Rheinland 26 (Bonn 2018) 219–233.

Matzerath/Perse 2009

S. Matzerath/M. Perse, Ein ungewöhnlicher Meilenstein an der Via Belgica bei Jülich. Archäologie im Rheinland 2009 (2010) 105–107.

Obmann 2001

J. Obmann, Verkehr. In: Th. Fischer (Hrsg.), Die römischen Provinzen. Eine Einführung in ihre Archäologie (Stuttgart 2001) 99–102.

Schuler 2017

A. Schuler, Ein außergewöhnlicher römischer Bestattungsplatz bei Borschemich. Rheinische Ausgrabungen 75 (Darmstadt 2017).

Piepers 1968

W. Piepers, Ein Profil durch die römische Staatsstrasse Köln – Jülich – Tongern, aufgemessen im Staatsforst Ville, Kr. Bergheim/E. In: Beiträge zur Archäologie des römischen Rheinlands. Rheinische Ausgrabungen 3 (Düsseldorf 1968) 317–321.

Weber 2011

St. Weber, Neue Erkenntnisse zur römischen und fränkischen Epoche Zülpichs. 25 Jahre Archäologie im Rheinland 1987–2011 (2012) 132–134.

Wippern 2014

J. J. M. Wippern, Die Agrippasträße – eine fast 40 m breite, römerzeitliche „Autobahn“ durch die Eifel? Archäologie im Rheinland 2014 (2015) 93–95.

Abbildungsnachweis:

Abb. 1 gemeinfrei.

Abb. 2 H. Berkel, LVR-ABR.

Anhang 2a; 3 LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland (LVR-ABR); Grundlage ©Geobasis NRW 2020.

Anhang 2b A. Schmickler 2010.

Anhang 2c.f C. Schmidt/LVR-ABR; Grundlage ©Geobasis NRW 2020.

Anhang 2d.e J. J. M. Wipperfurth/LVR-ABR.

Kurztexte (Denkmalisten-/INSPIRE-konform):**Charakteristische Merkmale (CM)**

Die römische Straße von Bonn über Rheinbach nach Trier verläuft auf annähernd gerader Strecke von Nordost nach Südwest auf einer Länge von knapp 5,5 km durch das Gebiet der Stadt Rheinbach. Nachweisbar ist die römische Straße in zwei Abschnitten. In den anderen Bereichen ist – sofern sie nicht tiefgreifend gestört sind – eine Erhaltung zu erwarten. Die Straße zeigt sich im digitalen Geländemodell sowie in zahlreichen Luftbildern.

Das nordöstliche Teilstück ist ca. 2,3 km lang und verläuft auf den Feldern zwischen Flerzheim und Rheinbach. Die Straße wird im südlichen Bereich von einigen rezenten Straßen gekreuzt und ist dort unterbrochen. Dieses Teilstück der Straße ist fast in seinem gesamten Verlauf im Luftbild mit einer Breite von 10–17 m sichtbar. Zudem sind große Teile davon im digitalen Geländemodell als ca. 50–60 m breiter Wall zu erkennen. Da sich im Luftbild mit einem Grabbau direkt an der Straße und eines Landgutes (*villa rustica*) in unmittelbarer Nähe eine besondere Situation zeigte, führte das LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Jahr 2015 auf mehreren Flächen Magnetometermessungen durch. Dabei zeigten sich deutlich die straßenbegleitenden Gräben als dunkle, der zentrale Damm als hellere Verfärbung. Die Gräben lagen ca. 10–13 m auseinander. Das zweite Teilstück der Straße liegt südlich von Rheinbach im Wormersdorfer Wald. Es ist knapp 1,49 km lang und ebenfalls von Straßen unterbrochen. Die Straße zeigt sich in diesem Abschnitt als Geländevertiefung mit zentral verlaufendem Damm.

Die Datierung in römische Zeit ist durch den im Luftbild nachgewiesenen der Form nach eindeutig römischen Grabbau nachgewiesen, der direkt an der Straße liegt und einen klaren Bezug zu ihr aufweist. Zudem konnten bei Grabungen im Gewerbegebiet Wolbersacker Straßengräben der römischen Straße nachgewiesen werden. Auch die Existenz von mehreren, bei Grabungen dokumentierten römischen Landgütern im Umfeld der Straße gibt einen Hinweis auf diese Zeitstellung. Nicht zuletzt weist auch der gerade Verlauf über viele Kilometer in diese Richtung.

Denkmalrechtliche Begründung (DB)

Das Bodendenkmal „Römische Straße Bonn–Trier, Abschnitt Rheinbach“ erfüllt die Voraussetzungen nach § 2 DSchG NRW zum Eintrag als ortsfestes Bodendenkmal in die Liste der geschützten Denkmäler. An der Unterschutzstellung besteht ein öffentliches Interesse, weil das Bodendenkmal bedeutend ist für die Geschichte des Menschen. Für die Erhaltung liegen wissenschaftliche Gründe vor.

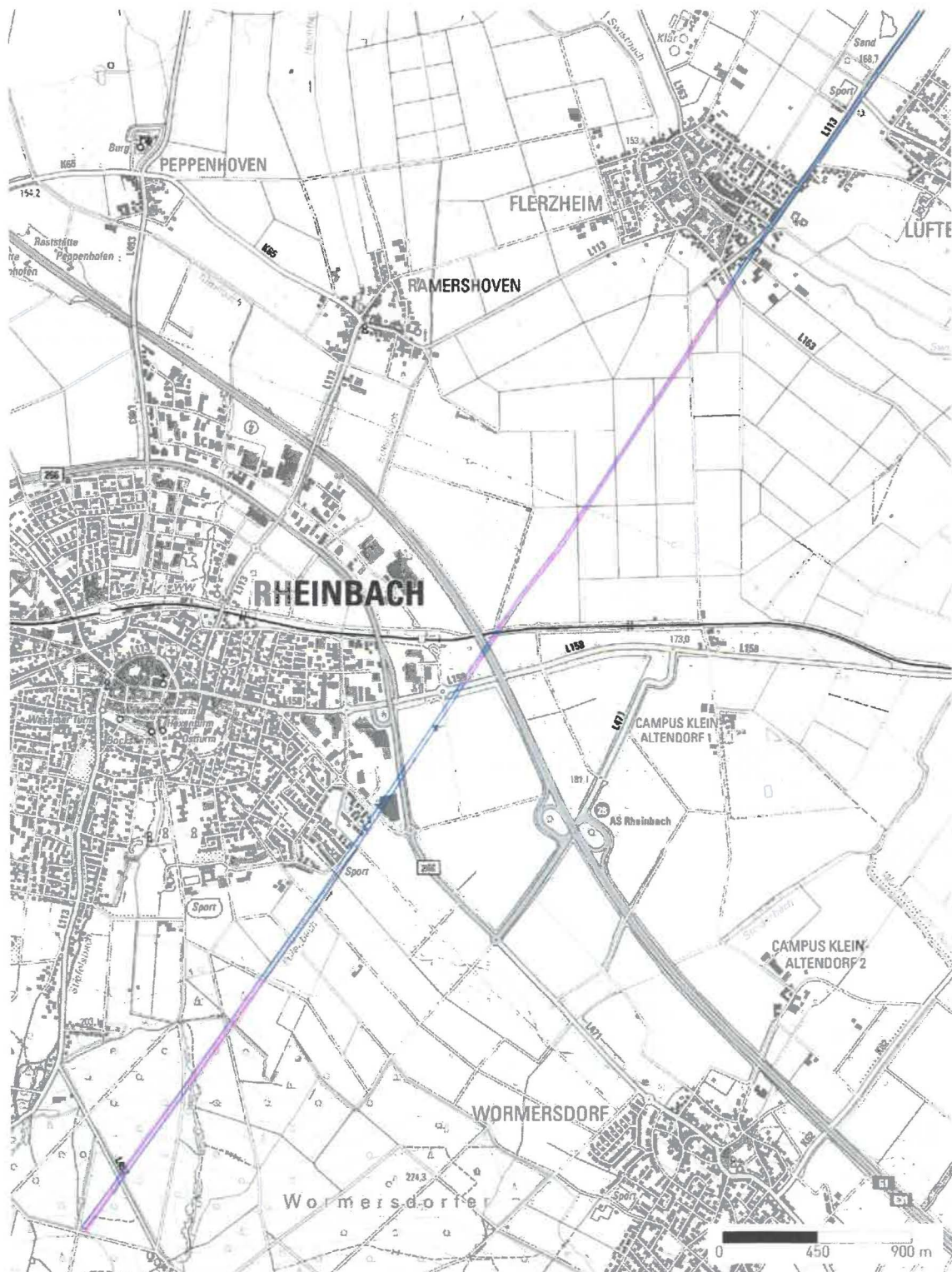
Als Zeugnis römischer Imperialpolitik ist die erhaltene Römerstraße aus militärgeschichtlicher Sicht bedeutend für die Geschichte des Menschen. Die römischen Straßen waren von strategischer Bedeutung für die Erschließung der niedergermanischen Gebiete, die Vorstöße in die rechtsrheinischen Gebiete und bei den Unruhen in der Provinz. Über die gut ausgebauten Straßen konnten größere Truppenverbände in kürzester Zeit von einem Ort zum anderen verlegt werden. Des Weiteren erfolgten über die Straße ein rascher Nachrichtenaustausch und ein reibungsloser Warenverkehr zwischen den römischen Städten, Siedlungen und Militärlagern, der für das dort stationierte Militär von enormer Wichtigkeit war. Für die Reichspost mussten die anliegenden Kommunen Tiere, Unterkünfte und Personal stellen, die direkt an den Straßen stationiert waren.

Neben der Versorgung des Militärs war die Straße auch aus wirtschaftlicher Sicht für die zivile Bevölkerung relevant und ist damit Zeugnis der Wirtschaftsgeschichte. Über den Warenverkehr auf der befestigten Straße wurde die Versorgung der zivilen Bevölkerung mit den Dingen des täglichen Lebens, aber auch Luxusgütern aus dem Süden sichergestellt. Nicht zuletzt dokumentieren die römischen Straßentrassen eindrucksvoll die kulturellen und sozialen Verhältnisse dieser Zeit. Längs der Ausfallstraßen aus den Lagern entwickelten sich einerseits zivile Siedlungen, andererseits bestatteten die Römer dort ihre Toten. Eine intensive Besiedlung längs der Straße ist bei der Straße von Bonn nach Trier bei Rheinbach nachgewiesen. In Rheinbach wurden bereits drei römische Landgüter ausgegraben. Im Luftbild zeichnet sich zudem eine weitere Villa inklusive Grabbau direkt an der Straße ab. Dieser Reichtum an Siedlungsbefunden zeichnet diesen Straßenabschnitt im Besonderen aus.

Für den Erhalt der römischen Straße liegen wissenschaftliche Gründe vor. Die archäologische Erforschung römischer Straßen dient der Ergänzung und Präzisierung historischer Zeugnisse. Archäologische Ausgrabungen bieten beispielsweise die Möglichkeit zu untersuchen, wann und unter welchen technischen Bedingungen die Errichtung einer Straße erfolgte. Des Weiteren kann man durch Ausgrabungen die Nutzungsdauer sowie Instandsetzungsarbeiten nachweisen. Funde, die aus dem Straßendamm geborgen werden, geben Auskunft über die Nutzer, aber auch die Nutzungsdauer und -art der Straße. Der Raum mit Siedlungen, Gräbern und Heiligtümern in unmittelbarer Umgebung der Straße dokumentiert eindrucksvoll die kulturellen und sozialen Verhältnisse in römischer Zeit.

Anhang 1

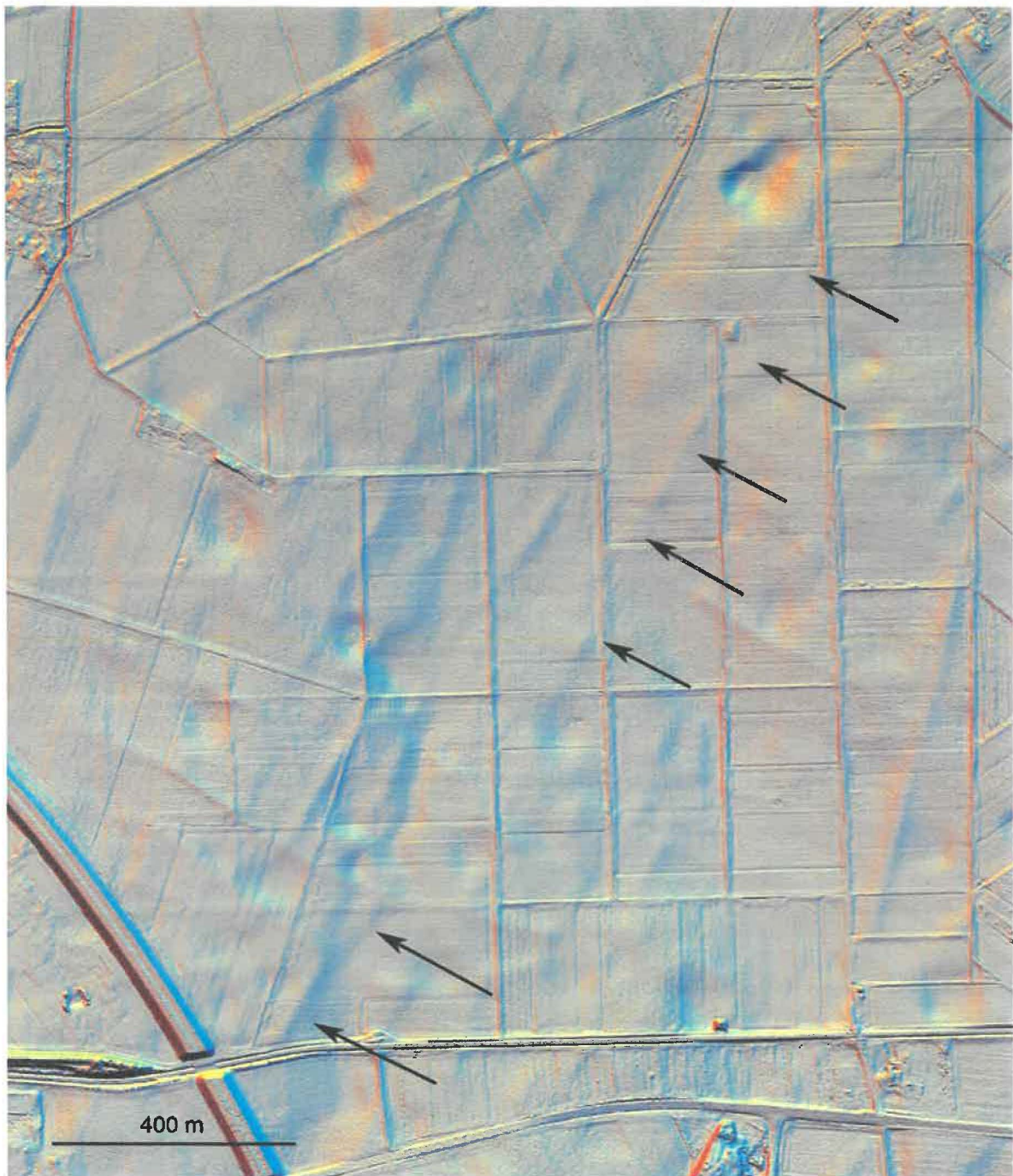
Kommune	Gemarkung	Flur	Flurstück	Anteil
Rheinbach	Flerzheim	8	26	teilweise
Rheinbach	Flerzheim	8	27	teilweise
Rheinbach	Flerzheim	8	28	teilweise
Rheinbach	Flerzheim	8	29/1	teilweise
Rheinbach	Flerzheim	8	29/2	teilweise
Rheinbach	Flerzheim	8	29/3	teilweise
Rheinbach	Flerzheim	8	30	teilweise
Rheinbach	Flerzheim	8	31	teilweise
Rheinbach	Flerzheim	8	32	teilweise
Rheinbach	Flerzheim	8	33	teilweise
Rheinbach	Flerzheim	8	34	teilweise
Rheinbach	Flerzheim	8	35	teilweise
Rheinbach	Flerzheim	8	36	teilweise
Rheinbach	Flerzheim	8	41	teilweise
Rheinbach	Flerzheim	8	42	teilweise
Rheinbach	Flerzheim	8	43	teilweise
Rheinbach	Flerzheim	8	44	teilweise
Rheinbach	Flerzheim	8	45	teilweise
Rheinbach	Flerzheim	8	93	teilweise
Rheinbach	Flerzheim	8	96	teilweise
Rheinbach	Flerzheim	8	97	teilweise
Rheinbach	Flerzheim	8	98	teilweise
Rheinbach	Flerzheim	8	99	teilweise
Rheinbach	Flerzheim	8	100	teilweise
Rheinbach	Flerzheim	8	101	teilweise
Rheinbach	Flerzheim	8	102	teilweise
Rheinbach	Flerzheim	8	103	teilweise
Rheinbach	Flerzheim	8	140	teilweise
Rheinbach	Flerzheim	8	149	teilweise
Rheinbach	Flerzheim	8	152	teilweise
Rheinbach	Flerzheim	8	153	teilweise
Rheinbach	Flerzheim	8	155	teilweise
Rheinbach	Flerzheim	8	173	teilweise
Rheinbach	Flerzheim	9	87	teilweise
Rheinbach	Flerzheim	9	88	teilweise
Rheinbach	Flerzheim	9	89	teilweise
Rheinbach	Flerzheim	9	90	teilweise
Rheinbach	Rheinbach	10	49	teilweise
Rheinbach	Rheinbach	10	50	teilweise
Rheinbach	Rheinbach	10	51	teilweise
Rheinbach	Rheinbach	10	103	teilweise
Rheinbach	Rheinbach	10	149	teilweise
Rheinbach	Rheinbach	37	38	teilweise
Rheinbach	Rheinbach	37	39	teilweise
Rheinbach	Rheinbach	37	40	teilweise
Rheinbach	Rheinbach	37	41	teilweise
Rheinbach	Rheinbach	37	42	teilweise
Rheinbach	Rheinbach	37	43	teilweise
Rheinbach	Rheinbach	37	45	teilweise
Rheinbach	Rheinbach	37	46	teilweise
Rheinbach	Rheinbach	37	47	teilweise
Rheinbach	Rheinbach	37	53	teilweise
Rheinbach	Rheinbach	40	22	teilweise
Rheinbach	Rheinbach	40	28	teilweise
Rheinbach	Rheinbach	40	106	teilweise
Rheinbach	Rheinbach	43	173/62	teilweise
Rheinbach	Rheinbach	43	175/63	teilweise
Rheinbach	Rheinbach	43	227	teilweise
Rheinbach	Rheinbach	43	258	teilweise



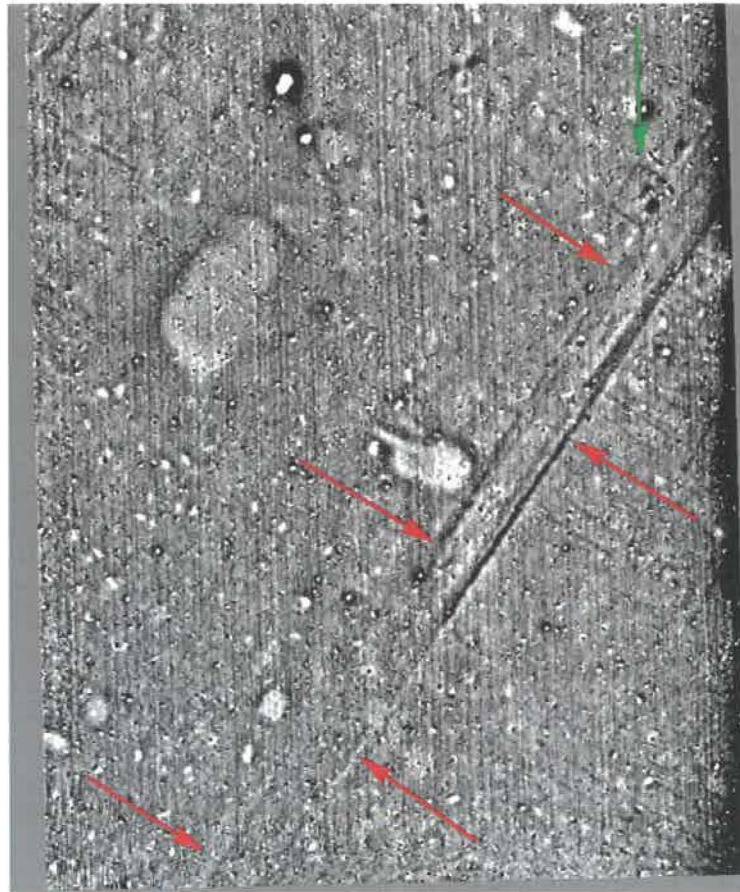
a Rheimbach. Verlauf der römischen Straße (blau gerahmt) und Abschnitte zur Eintragung in die Denkmalliste (pink).



b Rheinbach. Römische Straße, nördlicher Abschnitt im Luftbild (schwarze Pfeile) mit Grabbau (roter Pfeil).



c Rheinbach. Römische Straße, nördlicher Abschnitt im digitalen Geländemodell (schwarze Pfeile).



d Rheinbach. Magnetometermessung an der römischen Straße (rote Pfeile) sowie dem Grabbau (grüner Pfeil).



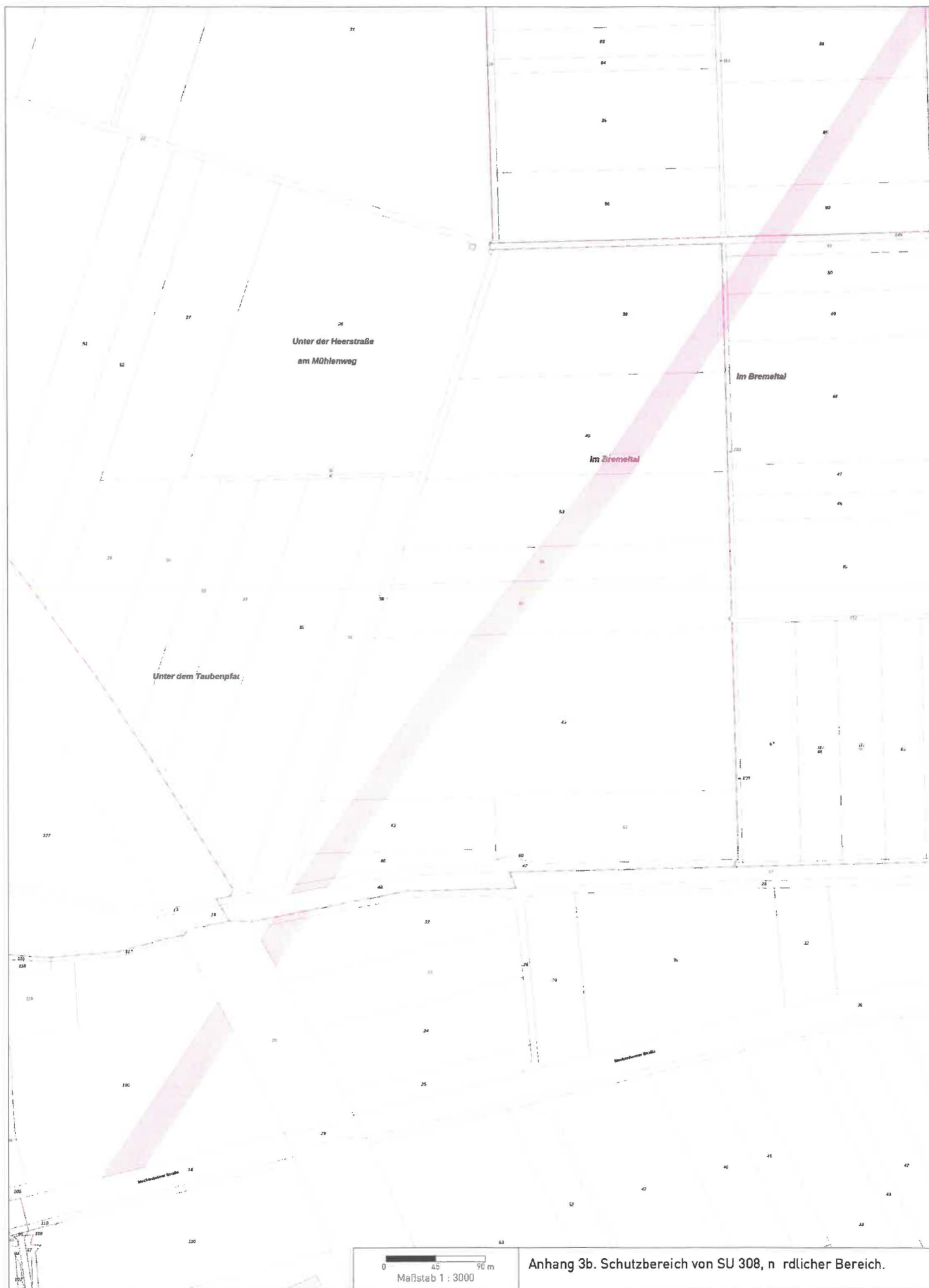
e Rheinbach. Magnetometermessung an der römischen Straße (rote Pfeile) nordöstlich von d.



f Rheinbach. Römische Straße, südlicher Abschnitt im digitalen Geländemodell (schwarze Pfeile).

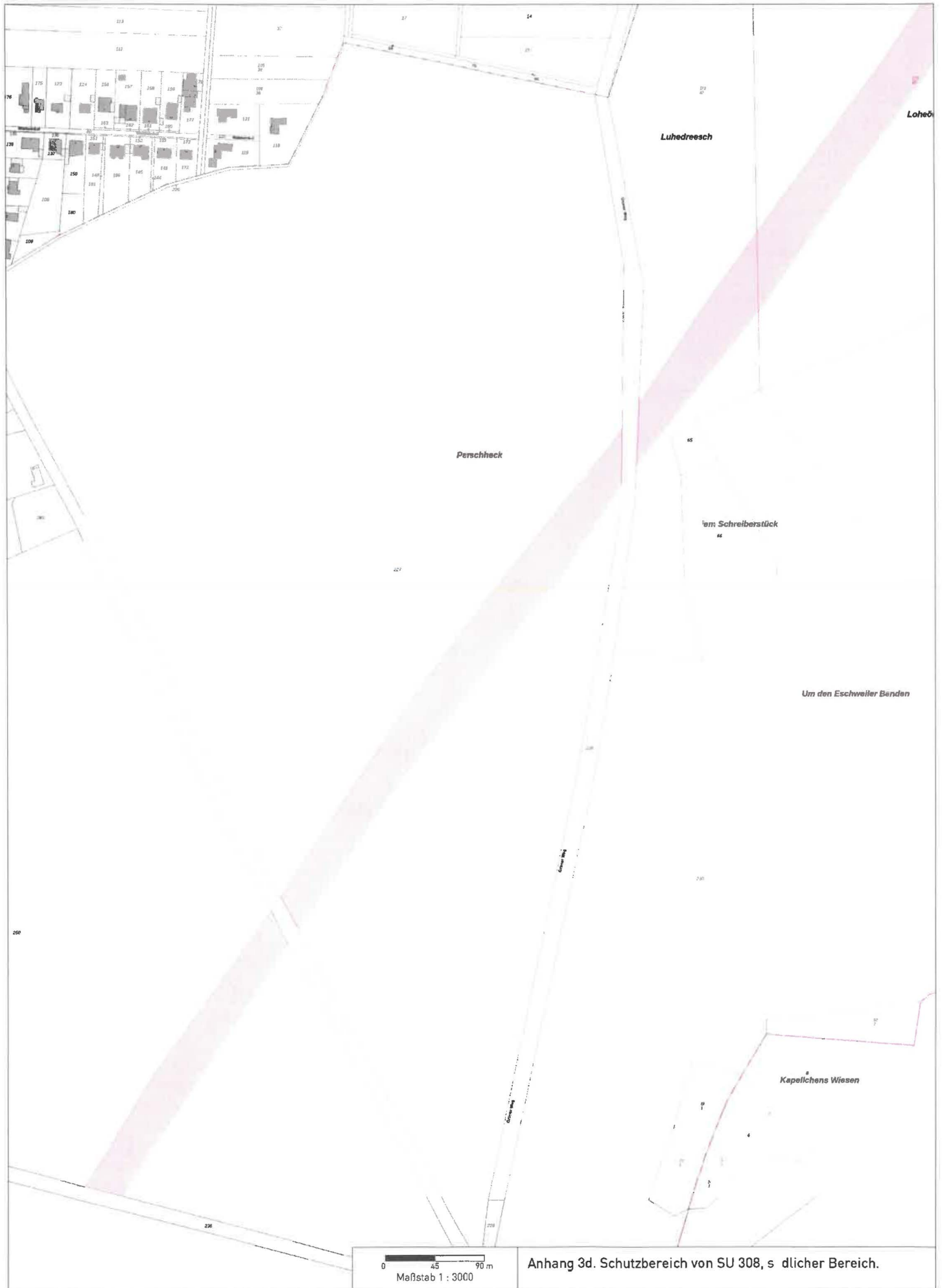


Anhang 3a. Schutzbereich von SU 308, n rdlicher Bereich.



Anhang 3b. Schutzbereich von SU 308, n rdlicher Bereich.





Anhang 3d. Schutzbereich von SU 308, südlicher Bereich.