

VOLKER DÖHNE
STEFFEN SIEGEL
MARCUS TRIER

LIMES

GRENZGÄNGE EINES FOTOGRAFEN VON BONN BIS XANTEN

 GREVEN VERLAG KÖLN



IM AUFTRAG ROMS | Marcus Trier

»Im Anfang war das Wort« lautet die erste Zeile im Prolog des Johannesevangeliums. Das Wort? Roms Machthaber und Militärs hätten vermutlich widersprochen und ebenso selbstbewusst wie beharrlich Straßen an den Anfang der Dinge gesetzt. Tatsächlich bildete das unter Trajan (reg. 98–117 n. Chr.) auf 100 000 Kilometer ausgebaute Netz römischer Staatsstraßen das militärische, wirtschaftliche, logistische Rückgrat des acht Millionen Quadratkilometer großen Imperium Romanum. Straßen waren die Lebensadern des römischen Weltreichs, verbanden Menschen und Landschaften mit Rom, der Ewigen Stadt. An Verkehrsknotenpunkten wurden Militärlager, Städte und Zivilsiedlungen, Märkte errichtet, Binnen- und Seehäfen angelegt. Entlang der Straßen reihten sich Landgüter, Raststationen, Herbergen, Heiligtümer und Friedhöfe. Straßen waren für das Weltreich unverzichtbar. Im Zusammenspiel mit schiffbaren Gewässern garantierten sie, dass Truppen in Krisenzeiten in kürzester Zeit verlegt und Nachrichten von Eilboten übermittelt werden konnten, dass Waren und begehrte Delikatessen alle Provinzen erreichten, die Lebensstandards gesichert waren.

Die römischen Planer und Straßenbauer waren Meister ihrer Zunft. Sie brachten ihr reiches Wissen aus dem Mittelmeerraum mit ins Rheinland. Während im italischen Mutterland durchaus auch private Firmen mit dem Bau von Straßen beauftragt wurden, war dies in den Provinzen allein Sache des Heeres, das Pioniere, ausgebildete Planer und Ingenieure in seinen Reihen hatte. Diese erkundeten die Landschaft, vermaßen Trassen und Flächen, die Rom aus strategischen Gründen als Standorte von Militäranlagen und Zivilsiedlungen auserkoren hatte. Viele davon bestehen bis auf den heutigen Tag, sind, wie Köln, gar zu pulsierenden Großstädten herangewachsen.

Für die Straßenbauer waren es goldene Zeiten, denn die Antike kannte keine bürokratischen Hürden, keine aufwendigen Planfeststellungsverfahren oder Umweltverträglichkeitsprüfungen. Strecken galt es auf möglichst direktem Weg zu überwinden. Es wurde gebaut, wie es geplant war. Mit Flüssen, Sümpfen oder Bergen machten römische Ingenieure »kurzen Prozess«.

Die römischen Fernstraßen hatten hohen Anforderungen zu genügen und verschlangen Unsummen: Sie mussten ganzjährig befahrbar sein, erforderten Instandhaltung und Pflege. Bau und Unterhalt oblagen dem Staat, der auch die Anrainer in die Pflicht nahm. Der Ablauf beim Straßenbau folgte einem wiederkehrenden Schema: Ingenieure planten die Trasse, Vermesser markierten sie im Gelände, der Bewuchs wurde gerodet, seitliche Drainagegräben gezogen. Deren Aushub wurde zu einem Damm aufgeschüttet und schließlich darüber die Straße schichtweise angelegt. Die mit zwei Richtungsfahrbahnen ausgestatteten Staatsstraßen waren außerhalb der Städte im Regelfall nicht gepflastert. Der leicht gewölbte und circa 6 Meter breite Straßendamm bestand aus einer festen steinernen Stickung, die von einer Kiesdecke und einer dünnen Verschleißschicht überzogen war. Beidseits der Trasse entsorgten Gräben das Oberflächenwasser; parallel dazu verliefen Wege aus lockerem Material, das Fußgänger und die Hufe der Lasttiere schonte. Die Gesamtbreite erreichte so rund 25 Meter. Meilensteine, die in Abständen von umgerechnet 1,48 Kilometern am Straßenrand aufgestellt waren, erleichterten den Reisenden die Orientierung. Später wurden sie in den Nordwestprovinzen durch die nach einem gallischen Längenmaß benannten Leugensteine ersetzt, die in Abständen von 2,24 Kilometern positioniert waren. Komfort, Verpflegung und die Möglichkeit zum Austausch der Pferde boten Herbergen und Wechselstationen. Wachposten und Straßenpolizei (die sogenannten Benefiziarier) sorgten für die Sicherheit.

Ihre solide Bauweise führte dazu, dass viele römische Straßen die Antike überdauerten und bis ins Mittelalter, ja darüber hinaus, ertüchtigt und genutzt wurden. Die Vorbildhaftigkeit der Römerstraßen erkannten seit der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts auch führende Architekten in Italien und Frankreich, die sich intensiv mit ihrer Geschichte und Bautechnik auseinandersetzten. Die römischen Standards blieben gleichwohl lange Zeit unerreicht. Ausgrabungen wie auch frühneuzeitliche Schrift- und Bildquellen berichten von unbefestigten Verkehrswegen, deren zerfurchte, schlammige Straßendecke kaum zu nutzen war. Geradezu dramatisch stellte sich die Situation im archäologischen Befund dar, der vor einigen Jahren unter dem modernen Asphalt der Bonner Straße in der Kölner

Südstadt anlässlich des Baus der Nord-Süd-Stadtbahn ans Tageslicht kam. In die mit schütterem Kiesbelag ertüchtigte Lehmdecke hatten sich unzählige Spurrillen tief eingefräst. Sie machten das Reisen zur Qual. Ernst Weyden schreibt 1862 mit Blick auf den Anfang des 19. Jahrhunderts: »Gepflastert sind die Hauptstraßen; aber wie? Ich hörte noch unseren seligen Herrn Erzbischof, den Grafen Ferdinand August von Spiegel, auf die Frage, wie ihm die Stadt gefalle, sich dahin äußern, ›die Stadt sei sehr interessant, aber nur schade, daß man in den Straßen weder gehen, noch reiten, noch fahren könne«. Und welche Thierquälerei in den Straßen! Gestürzte, unter den Lastfuhren zusammengebrochene Karrengäule sind ein gewohntes, tagtägliches Straßenschauspiel, um das wir an allen Enden Haufen von Gaffern gruppirt finden.«

Zu technischen Verbesserungen kam es erst im 17./18. Jahrhundert. Vor allem Frankreich förderte den Ausbau seiner Verkehrswege, besann sich auf antike Straßenbautechniken. Napoleon Bonaparte soll einen namhaften Teil der Staatseinnahmen in den Neu- und Ausbau von Fernstraßen investiert haben. Am Rheinland gingen die Neuerungen vielerorts vorbei. Nur Straßen von übergeordneter Bedeutung, etwa die inzwischen »Basel-Nimwegener Straße« benannte Limesstraße, wurden zumindest abschnittsweise ertüchtigt. 1811 – in den Zeiten der französischen Besetzung des Rheinlands – wurde daraus die Route impériale Nr. 86. Nach 1815 nannte man sie »Cöln-Nymwegener Staatsstraße«, 1932 dann Fernverkehrsstraße 9 (FVS 9) und 1934 Reichsstraße 9 (R 9). Heute entspricht die Bundesstraße 9 (B 9) in längeren Abschnitten der römischen Limesstraße.

Die altehrwürdige Limesstraße blickt auf eine Geschichte zurück, deren Anfänge weit vor die Zeit zurückreichen, in der römische Truppen am Niederrhein aufmarschierten. Seit Menschengedenken schlängelte sich ein Pfad auf dem Hochufer links des Rheins, den Bauern und Viehzüchter nutzten, die in den fruchtbaren Landschaften am Fluss lebten. Die dichten Waldgebiete waren seit der Jungsteinzeit immer weiter zurückgedrängt worden. Als Roms Militärs knapp zwei Jahrzehnte vor der Zeitenwende an den Niederrhein vorstießen, trafen sie auf eine von keltischen und germanischen Stämmen erschlossene Kulturlandschaft, in der vorrangig Ackerbau und Weidewirtschaft betrieben wurden.

Augustus hatte nach seiner Machtübernahme 27 v. Chr. begonnen, das Römische Reich, das nach der Ermordung Caesars 44 v. Chr. von Bürgerkriegen erschüttert worden war, zu konsolidieren. Mit der Neuorganisation der gallischen Provinzen hatte er den Weggefährten, Vertrauten und Schwiegersohn Marcus Vipsanius Agrippa (64/63–12 v. Chr.) betraut. Während seiner Statthalterschaften in der *Gallia Transalpina* 39/38 und 20/19 v. Chr. befahl Agrippa von

Lugdunum (Lyon) aus den Bau leistungsfähiger Fernstraßen nach Norden in Richtung *Gesoriacum* (Boulogne-sur-Mer) an der französischen Atlantikküste und nach Nordosten, wo die Straße, die wir heute AgrippasträÙe nennen, über *Augusta Treverorum* (Trier) fñhrend in Köln den Rhein erreichte. Beide StraÙen bildeten das logistische Rückgrat der inmitten Galliens stationierten römischen Truppen. Der Rhein war damals eine natürliche, aber unbefestigte Grenze, die von marodierenden germanischen Verbänden wiederholt überschritten wurde. Schmerzhaft römische Verluste bewogen Augustus dazu, die Rheingrenze zu sichern. Ab 15 v. Chr. entstanden in Dangstetten am Oberrhein, in *Mogontiacum* (Mainz), *Bonna* (Bonn), *Novaesium* (Neuss), *Vetera* (Xanten) und *Noviomagus* (Nijmegen) feste Standlager am Rhein, in denen römische Legionen und Hilfstruppen stationiert wurden. Die Limesstraße, deren nördlicher Endpunkt im niederländischen Katwijk aan Zee lag, bildete die direkte Verbindung in Richtung Alpen, Oberitalien und Rom. Vor der Zeitenwende dürfte auch die 400 Kilometer lange Verbindung zwischen Köln und Boulogne-sur-Mer geschaffen worden sein, die heute den Namen *Via Belgica* trägt.

Die Pläne Roms waren anfangs nicht darauf ausgerichtet, den Rhein zur dauerhaften Ostgrenze des Reiches zu machen. Durch den Germanienfeldzug in den Jahren 12 bis 7 v. Chr. verschob sich die Grenze weit in östliche Richtung bis an die Elbe. In der mit Legionslagern gesicherten Grenzzone am Rhein beruhigte sich die Lage spürbar. Neue Zentralorte und die Infrastruktur wurden zügig ausgebaut, auch rechts des Rheins. Rom begann die Großprovinz *Germania* nach gallischem Vorbild zu gestalten.

9 n. Chr. zerbrach der Traum von der Provinz *Germania magna*. Die Niederlage im Teutoburger Wald und die Vernichtung eines großen Teils der römischen Rheinarmee durch eine germanische Stammeskoalition kam einer Katastrophe gleich, von der sich Rom lange nicht erholen sollte. Die rechtsrheinischen Territorien wurden geräumt, die Landschaft links des Rheins blieb Teil des Römischen Reiches. Die militärische Sicherung des Rheinlands und die Festschreibung der 380 Kilometer langen »nassen« Grenze (Niedergermanischer Limes) zwischen *Rigomagus* (Remagen) und Nordsee durch die römische Rheinarmee förderten den Ausbau der frühen Stadtgründungen. StraÙen, Frischwasserleitungen, Abwassersysteme, steinerne Großbauten der öffentlichen Hand, feste Stadtmauern, Tempel, Thermen und hochwertige Wohnhäuser wurden nach italischem Vorbild errichtet. Römischer »Lifestyle« hielt Einzug. Bis dahin unbekannt Luxusartikel und Delikatessen wurden aus dem Mittelmeerraum in die Landschaften nördlich der Alpen importiert. Für gut vier Jahrhunderte sollte die Grenze Bestand haben.

Vor allem die urbanen Zentren Köln und Xanten wurden zum Ziel von Bewohnern anderer Provinzen des Imperiums, von niedergelassenen Veteranen der römischen Armee, zugezogenen Händlern, spezialisierten Handwerkern aus Gallien und dem italischen Mutterland, Menschen keltischer und germanischer Herkunft. Köln wurde auf Geheiß des Augustus wohl 7 v. Chr. als *Oppidum Ubiorum* gegründet. Die junge Stadt am Rhein, die sternförmig über die wichtigen StaatsstraÙen erreicht werden konnte, wuchs rasch. Sie war Sitz des Oberkommandierenden der Rheinarmee, religiöses und wirtschaftliches Zentrum der gesamten Region. 50 n. Chr. ließ Agrippina, Gattin des Kaisers Claudius, ihren Geburtsort zur römischen Bürgerkolonie und damit in die erste Liga der Städte des Imperiums erheben. Aus dem *oppidum*, der Siedlung der Ubier, wurde die stolze *Colonia Claudia Ara Agrippinensium* (CCAA) und später die Hauptstadt der Provinz Niedergermanien, die, wenn man so will, kleine Schwester Roms am Rhein.

Die Erforschung der RömerstraÙen im Rheinland blickt auf eine bis in das frühe 19. Jahrhundert reichende Tradition zurück. Bis heute ist die römische Limesstraße in ihrem Verlauf auf längeren Abschnitten als schnurgerade Achse erfahrbar, wird als innerstädtische Verkehrsader, Bundesstraße, manchmal auch nur als geschotterter Feldweg genutzt. Während bis in das frühe 19. Jahrhundert hinein historische Kartenaufnahmen vom weitgehend intakten Verlauf antiker StraÙen zeugen, hat der Zahn der Zeit mittlerweile an der Trasse genagt. Um das unterirdische Bodendenkmal Limesstraße ist es vielerorts schlecht bestellt. StraÙenbau, Infrastrukturmaßnahmen, Geländeneivellierungen, Ver- und Entsorgungsleitungen haben dem StraÙenkörper zugesetzt. Vor allem das rasche Wachstum der Städte sowie die Industrialisierung des späten 19. und des 20. Jahrhunderts haben zu Schädigungen geführt. Diese Zerstörung schreitet bis heute kontinuierlich voran. Die moderne Bodendenkmalpflege versucht mit archäologischen Datenbanken, geografischen Informationssystemen (GIS) und nicht invasiven Methoden, etwa geophysikalischen Messungen, der Auswertung von Satelliten- und Airborne-Laserscanning-Daten, die Trasse mit ihrer Infrastruktur zu erforschen und dem schleichenden Verlust so gut es geht entgegenzuwirken. Möglichst große Abschnitte der Limesstraße sollen dauerhaft für künftige Generationen erhalten werden. Die zu erwartende Anerkennung als künftiges UNESCO-Welterbe zeugt von der herausragenden historischen Bedeutung der Limesstraße.

Obwohl die Straße im Laufe der Zeit viel von ihrer Substanz eingebüÙt hat, ist sie bis heute Spiegelbild zweier Jahrtausende rheinischer Kulturgeschichte, Zeugin und Zeugnis zugleich. Die Limesstraße ordnet den Raum, sie

ACHTZIG GENERATIONEN UND EINE | Steffen Siegel

Fotografieren heißt, Vergangenheit zu produzieren. Im Augenblick, da sich der Verschluss des Objektivs mit seinem charakteristischen Klicken wieder schließt, wird ein Schnitt gesetzt. Das gerade entstandene Bild wird von der Wirklichkeit getrennt und in seine ganz eigene Zeitsphäre entlassen. Unsere Faszination für fotografische Bilder hat nicht zuletzt darin ihren Grund: Betrachten wir eine Fotografie, so machen wir die paradoxe Erfahrung vergangener Präsenz. Im Bild tritt uns eine Gegenwart gegenüber, die für uns greifbar und in ihrem ganzen Reichtum lebendig zu werden scheint. Fotografieren heißt, gleichermaßen Anwesenheit wie Abwesenheit zu erleben: Wir sehen, was uns entzogen bleiben wird, weil es hinter uns liegt. Oder genauer noch: weil es sich immer weiter von uns entfernt. In Fotografien findet sich nicht einfach eine vergangene Zeit eingeschlossen; zu einem Bild geformt, wird sie ihrerseits überhaupt erst als etwas Vergehendes entstehen. Durch den sich fortgesetzt dehnenden Abstand, der sich zwischen uns und dem Augenblick der Aufnahme öffnet, wächst Fotografien eine historische Kraft zu, die sich immer weiter vergrößert und intensiviert.

LIMES nennt Volker Döhne sein in den Jahren 1993 und 1994 entstandenes fotografisches Projekt. Er macht mit ihm deutlich, dass die Arbeit mit der Kamera beides zugleich ist: eine Aneignung des Raums und eine Auseinandersetzung mit der Zeit. Was Döhne hierbei gesammelt hat, scheint uns durchaus vertraut zu sein: Wir blicken auf Straßen und Kreuzungen, Fassaden und Zäune, Industrieanlagen und Kleingärten, Stadttore und Kirchtürme, historische Architektur und anonyme Bauten. Sie alle, aufgenommen in der Region von Bonn bis Xanten, gehören zu einem Porträt des Rheinlands; das heißt zu einem Kulturraum, dessen Physiognomie sich beidem verdankt: sehr

alten Städten, aber auch der Weite einer Landschaft, die sich vor allem in der Horizontalen ausdehnt. Seit den 1960er-Jahren beschäftigte sich der Soziologe Lucius Burckhardt mit den Grundlagen einer Promenadologie, einer Spaziergangswissenschaft. Was im ersten Moment wie ein Scherz klingen mag, war aber durchaus als eine ernsthafte Methode wissenschaftlichen Arbeitens angelegt. Auskunft über die moderne Gesellschaft wollte Burckhardt geben, indem er die Ordnungen ihrer Räume erkundete. Von Interesse waren die je besonderen Schichtungen und Verbindungen, das heißt das komplexe Nach-, Neben- und Miteinander von Räumen. Anhand von Volker Döhnes Bildern lässt sich betrachten, wie sich Promenadologie am besten durchführen lässt: Die Erfahrung des Raums wird als eine Erfahrung beim Wort genommen. Es wird darum gehen, Räume entlang einer Linie zu »durchqueren« und die hierbei erfassten Dinge miteinander in Beziehung zu setzen. Sichtbar werden kann etwas Grundlegendes: der Ort des je Einzelnen innerhalb eines größeren Netzes, das die Dinge unmerklich miteinander verbindet.

In die Ordnung eines Buchs übersetzt, treten uns Volker Döhnes entlang des Rheins gesammelte Erfahrungen in zweifacher Gestalt gegenüber. Mit jeder Doppelseite wird das fotografische Zeigen in zwei Hälften aufgeteilt: Zur Rechten sehen wir eine einzelne, stets seitenfüllende Ansicht. Dieser gegenüber aber, zur Linken, sind die Bilder kleiner, vielfältiger, in ihrer Anordnung beweglicher. Stets wird im großen Format jene Linie aufgegriffen, auf der sich der Fotograf promenadologisch bewegt hat. Ohne die Perspektive eines Autofahrers streng einhalten zu müssen, erinnert die Folge der hier gegebenen Ansichten an jenen Blick, der sich einem Fahrer am Steuer eröffnen kann: gleichbleibend nach vorn gerichtet und auf einen Punkt in mittlerer Entfernung geheftet. Versteht man diesen Vergleich wörtlich, so ähnelt die größere Freiheit, die sich auf der linken Buchseite beobachten lässt, jenen Perspektiven, die ein Beifahrer während der Autofahrt einnehmen wird. Sein Blick darf schweifen, sich zur Seite richten und einzelnen Details zuwenden. Sichtbar werden auf den Doppelseiten damit zwei verschiedene Blickweisen und mit ihnen zwei Formen von Aufmerksamkeit. Im Buch zu zwei gegensätzlichen und einander ergänzenden Zeigenormen kombiniert, scheint in der Ordnung der Bilder die Differenz möglicher Raumerfahrungen auf.

Döhnes fotografisches Interesse gilt einer Erfahrung, die sich den Raum entlang einer vorgefassten Linie angeeignet. Dabei wird in der Abfolge seiner Bilder deutlich, dass es jedoch kaum möglich ist, von einem einzigen Raum zu sprechen. Vielmehr handelt es sich um eine Staffelung sehr unterschiedlicher und in manchen Fällen sogar gegensätzlicher Raumtypen. Marktplätze finden sich hier neben Durchgangs- und Ausfallstraßen, moderne Wohngebiete

neben Dorfstraßen, Gleisanlagen neben innerstädtischen Fußgängerzonen oder verlassenem Feldwegen. Zusammengehalten werden diese sehr unterschiedlichen Orte unserer modernen Zivilisation von einer Linie, die vor gut 2000 Jahren in der Landschaft des Niederrheins ausgelegt worden ist. Den Charme von Volker Döhnes Erkundung dieses Abschnitts des römischen Limes macht nicht zuletzt aus, dass wir auf zwei scheinbar gegensätzliche Funktionen aufmerksam gemacht werden: War es zum einen diejenige, eine äußere Grenze des Römischen Reiches zu markieren, so verbindet sich damit zugleich die Möglichkeit von Bewegung. Die erste Funktion des römischen Bodendenkmals mag sich lange schon verloren haben, die entlang dieser Linie angelegten Verkehrswege hingegen haben sich ihrer Struktur nach erhalten und werden von uns noch immer genutzt.

In Volker Döhnes fotografischer Annäherung an den Limes wird deutlich, dass wir bei Kulturräumen mit komplexen Schichtungen aus Raum und Zeit rechnen müssen. Wir errichten unsere eigene, heutige Lebenswirklichkeit an Orten voller Geschichte. Wie etwa die bei Döhne versammelten Ansichten des Zentrums von Köln zeigen, ist die Präsenz dieser Vergangenheit vor allem in den Innenstädten überall mit Händen zu fassen – trotz gewaltiger Eingriffe, wie sie etwa der Umbau zu »autogerechten Städten« mit sich brachte. Doch reicht Döhnes Interesse an solchen Schichtungen deutlich über das Offenkundige hinaus: Seiner fotografischen Recherche ist eine Ordnung eingeschrieben, die von Bild zu Bild (und im Buch von Doppelseite zu Doppelseite) einen Bogen spannt, der von Bonn als südlichstem Punkt und Xanten als seinem nördlichsten reicht. Sich gemeinsam mit Döhne entlang dieser Linie durch die Rheinlandschaft zu bewegen, wird daher heißen, einem Weg zu folgen, der nicht allein den Raum, sondern zugleich die Zeit durchmisst. Landschaft, als ein Kulturraum aufgefasst, ist ein Palimpsest, in dem sich verschiedene Zeiten überlagern und zu einem schwer entzifferbaren Text formieren.

Ob Einkaufszentrum oder Einfamilienhaus, Landgasthof oder Werksgelände, sie alle wurden an einem Verkehrsweg errichtet, der vor zwei Jahrtausenden angelegt worden ist. Wer sich heute auf der Adenauerallee in Bonn, der Hohe Straße in Köln oder der Siegfriedstraße in Xanten bewegt, vertraut sich – wissentlich oder auch nicht – der Gliederung eines Raums an, die während der vergangenen 2000 Jahre immer wieder neu interpretiert worden ist. Ihre Prinzipien aber haben sich bis heute überraschend detailgetreu erhalten. Noch am leichtesten zu erkennen ist dies in alten Stadtzentren, zum Beispiel in Köln. Hier folgte die früheste urbane Gliederung dem römischen Katasterprinzip, was sich bis heute am *Cardo maximus* (Hohe Straße) und am *Decumanus maximus*





