Alle Wege führen nach Rom

# Die Straßen des Imperiums

Die Straßen des Imperiums bestanden über den Zerfall des römischen Staats hinaus – mittelalterliche Pilgerrouten folgten auf weiten Strecken ihren Trassen.

Bereits im Zwölftafelgesetz (450 v. Chr) ist der Straßenbau geregelt: auf geraden Abschnitten müssen öffentliche Straßen eine Breit von acht Fuß haben, in den Kurven sind sie auf sechzehn Fuß zu verbreitern. Auch das römische Sachenrecht kannte unterschiedliche Arten von Wegen: iter (Fußpfad) außer Fußgängerverkehr nur Verwendung von Tragsesseln und Sänften. Actus erlaubte das Führen von Gespannen und das Benutzen von Wagen. Als viae bezeichnete öffentliche oder private Straßen gestatteten außerdem das Schleifen schwerer Lasten.

Im Unterschied zu heute regelten keine Behörden den Straßenbau. Die an den Stadttoren beginnenden Fernstraßen verliefen immer auf öffentlichem Grund. Ihr Bau erfolgte durch Konsuln, Prokonsuln oder Prätoren, die das Recht hatten, das benötigte Land auch zu enteignen.

Viam munire – einen Weg befestigen

Obwohl die Römer als die genialsten Straßenbaumeister der Antike gelten, haben sie den Straßenbau nicht erfunden. Im Zwischenstromland pflasterte man bereits um 2600 v. Chr. Straßen, in Babylon gab es einen Asphaltbelag. Beim Straßenbau hatten die Römer von ihren Vorgängern und Nachbarn, den Etruskern viel gelernt, die die Drainagetechnik ebenso entwickelt hatten wie die Straßeneinteilung in Städten mit zwei Hauptachsen, cardo und decumanus.

Die Pax Augusta, - der Friede im römischen Imperium um die Zeitenwende – war die Blütezeit des Reisens in der Antike. Sie währte bis etwa zur Mitte des 3. Jahrhunderts, als die Stabilität ein Ende nahm. Man konnte vom Euphrat bis nach England, vom Rhein oder von der Donau bis zum Nil reisen, mit einer Währung. Der wachsende Wohlstand und eine allgemeine Mobilität führten dazu, dass es neben den zweckgebundenen und unfreiwilligen Reisen der Soldaten und Händler nun auch immer mehr Reisende gab, die Sehenswürdigkeiten besichtigen wollten. Sie reisten auf den gut ausgebauten Straßen des Imperiums – 70000km standen ihnen zur Zeit Traians zur Verfügung – oder sie fuhren als Passagiere auf Handelsschiffen.

Roms Straßen begannen mit alten Verkehrwegen wie der Via Salaria, der Salzstraße, auf der das an der Tibermündung gewonnene Salz transportiert wurde. Die erste „Kunststraße“ war die Via Appia, die bald als „Königin der Straßen bezeichnet wurde. Appius Claudis Caecua begann mit großem Einsatz bum 312 v. Chr. mit ihrem Bau. Sie ging zunächst bis Capua in Kampanien und wurde später verlängert bis nach Brundisium, dem Einschiffungsort nach Griechenland. Die in der Folgezeit gebauten Straßen erschlossen Italien und dann, im Verlauf der Vergrößerung des Imperiums, die Provinzen. Sie sind verkehrstechnisch günstig angelegt und berühren alle damals wie heute wichtige Orte, sodass die modernen Straßen vielfach auf der alten Trasse verlaufen.

Die Via Aurelia ging nach Norden, an der Westküste entlang, wurde bis Genua verlängert und führte in der Kaiserzeit durch die Provence bis Arles.

Die Via Flaminia ging von Rom nach Rimini. Auf ihr zogen noch die Kaiser im Mittelalter gegen Rom. Die Fortsetzung der Flaminia war die Via Aemilia, die nach Mailand führte und der Region Emilia Romagna ihren Namen gegeben hat. Auf der Via Postumia ging es über Verona, Vicenza und Padua bis nach Aquileia. Vom östlichen Adriahafen Dyrrhachium aus gelangte man auf der Via Egnatia über den Balkan, durch Makedonien und Thrakien bis nach Thessalonike.

Die Alpen wurden seit 15 v. Chr. ins Verkehrsnetz einbezogen. Die Via Claudia Augusta ging über Bozen nach Augsburg. So waren etwa seit 100 n. Chr. Spanien, Frankreich, England, Deutschland, Österreich, die Schweiz wie auch der Balkan von Straßen durchzogen. Ein Straßennetz verband auch die Gebiete Nordafrikas und natürlich die Ostprovinzen, in denen die Römer die Verkehrswege ihrer Vorgänger, der Perser und der hellenistischen Könige, benutzten und ausbauten.

Die italischen Straßen zeigen, dass sie sowohl für Truppenbewegungen als auch für wirtschaftliche Zwecke (Handel) erbaut worden sind.

Dass man noch Teile von Römerstraßen sehen kann, beruht auf ihrer soliden Bauweise. Eine gepflasterte Straße war durchschnittlich mindestens 3.90m breit, sodass sich zwei Wagen ausweichen konnten. Beiderseits lief ein 2-3, breiter Streifen, der zum Ausweichen genutzt werden konnte. Dann kam der Abzugsgraben. Die Trasse wurde sehr tief ausgehoben und bei feuchtem Boden zunächst durch Pfahlwerk oder Bohlen gesichert. Dann wurde der Untergrund durch Sand oder gestampften Lehm geebnet und mit Material in bis zu vier Schichten aufgefüllt, zuerst größere Brocken, dann kleinere, Schotter, auf die Kies und Kalkmörtel kamen. Erst auf diese Schichtung kam die Pflasterung mit Steinplatten. Die Fahrbahn war gewölbt, sodass das Regenwasser ablaufen konnte. Nach gängiger Auffassung verlaufen Römerstraßen im Gelände immer schnurgerade. Kühne Viadukte führen über Schluchten, Passstraßen führten in wenigen Kehren auf die Berge. Die Flussufer wurden durch Brücken verbunden, von denen zahlreiche noch heute in Gebrauch sind. Von Caesars Meisterwerk, der in seinem Gallischen Krieg beschriebenen hölzernen Rheinbrücke ist nicht erhalten. Zur Erschließung durch Straßen gehörte auch die Wasserversorgung durch Aquädukte. Der Pont du Gard war Wasserleitung, Viadukt und Brücke zugleich. Auch als Tunnelbauer leisteten die Römer Beachtliches.

Neben den Pionieren waren auch die Handwerker der anliegenden Gemeinden beschäftigt, vor allem mit der Instandhaltung der Straßen, die durch eigene Beamte, die curatores viarum, überwacht wurde. In den Provinzen mussten jeweils die anliegenden Gemeinden nach den Anordnungen des Statthalters für die Straßen sorgen.

Zu einer römischen Straße gehörten die Meilensteine, die keine Steine, sondern Säulen waren, die auf einem quadratischen Sockel standen. Die Inschrift auf den Meilensteinen beginnt seit der Kaiserzeit mit dem Namen des Herrschers = Erbauers und seiner Ehrentitel, dann folgt die Entfernungsangabe in römischen Meilen. Sie werden von einem Hauptort aus gezählt, in Italien von Roms aus, wo Augustus im Jahr 20 v. Chr. auf dem Forum den goldenen Meilenstein (milarium aureum) errichtet hatte. In mit Gold eingelegten Ziffern wurden hier die Entfernungen der wichtigsten Orte von Rom angegeben. In den Provinzen wurde vom nächsten größeren Ort aus gezählt.