

THOMAS FISCHER / HEINZ GÜNTER HORN

Vorwort

Wir leben in einer Welt, die von Straßen durchzogen wird; sie prägen Stadt und Land, drücken ihnen ihren Stempel auf. Sie gewährleisten Mobilität und Kommunikation, ordnen, ermöglichen einen fast uneingeschränkten Austausch von Waren und Wissen, gestatten Geschwindigkeiten, verbinden und erschließen Orte und Räume, lassen Völker und Kulturen einander näher rücken und bisweilen auch zusammenwachsen. Sie bilden die Grundlage eines jeden funktionierenden Gesellschafts- und Wirtschaftssystems; Straßenbau steht für Fortschritt.

Das war eigentlich schon immer so. In der Vorgeschichte waren es Naturwege, die den Handel mit wichtigen Gütern über weite Strecken erlaubten. Sie nutzten die Gegebenheiten des Geländes; führten zu regionaler Blüte und zur Bildung von Machtzentren. Die Römer bauten ein weit gespanntes Netz fester Straßen, um ihr riesiges Reich militärisch, administrativ und wirtschaftlich zu beherrschen. Binnen kürzester Zeit gelangte man von A nach B. Viele der römischen Kunststraßen waren im Mittelalter, in unserer Region einige sogar über die napoleonische und preußische Zeit hinaus noch für das Reisen und den Warenverkehr von Bedeutung. Etliche von ihnen bestimmen auch heute noch die Trassen und Verläufe moderner Straßen.

Von Anfang an waren Straßen aber nicht nur technische Bauwerke, Verkehrs-, Kommunikations- und Entwicklungsachsen, sondern auch – und das nicht allein in städtischen Bereichen – Lebens- und Erlebnisräume, Orte des Alltäglichen und des Besonderen zugleich. Sie waren im wahrsten Sinne des Wortes bevölkert. Hier begegneten sich Jung und Alt, Arm und Reich, Fremde und Ortsansässige, Geschäftige und Müßiggänger, alle gesellschaftliche Schichten. Die Straßen waren gleichsam eine öffentliche Bühne und gehörten eigentlich jedem. So konnten sich spezielle Verbundenheiten und Nachhaltigkeiten entwickeln.

Der Bau einer Straße ist in der Regel mit erheblichen Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden; heute gehen ihm nicht von ungefähr viele Jahre der öffentlichen Diskussion, des Planfeststellungs- und Genehmigungsverfahrens voraus. Die Sinnhaftigkeit, die Ästhetik und die Umweltverträglichkeit einer Linieneinführung sowie eventueller Brückenbauwerke treten immer stärker in den Vordergrund. Je fragwürdiger sie erscheinen, je hartnäckiger werden sie hinterfragt. Straßenbauprojekte stoßen immer häufiger auf Widerstand; ein allgemeiner Konsens ist oft nur schwer zu erzielen. Inzwischen bieten sich bisweilen mit dem Wasserweg und der Schiene ernst zunehmende Alternativen an. Die Zeiten, in denen Boulevards, Autobahnen, Überland- und Panoramastraßen Prestigeobjekte waren, die widerspruchslos hingenommen wurden, sind vorbei.

Beschäftigt man sich also mit dem Phänomen „Straße“, hat man es mit zahlreichen und recht unterschiedlichen Facetten und Aspekten zu tun, will man sich nicht im Vordergründigen und Selbstverständlichen erschöpfen. Es einmal interdisziplinär, aus verschiedenen Blickwinkeln und ohne zeitliche Fokussierung zu beleuchten bzw. zu diskutieren, schien insbesondere im Rahmen der Regionale 2010 reizvoll, einem Strukturprogramm des Landes Nordrhein-Westfalen, das sich in einer Vielzahl von Vorhaben u. a. der stadt- und landschaftsverträglichen Umgestaltung, Einpassung und Nutzung zahlreicher Straßen- und Wegeverbindungen in der Region Köln/Bonn verschrieben hatte. Und dies umso mehr, als mit dem interkommunalen Projekt „Erlebnisraum Römerstraße“ auch die Reste zweier ehemals wichtiger römischer Staatsstraßen, der sog. AgrippasträÙe und der sog. Via Belgica, die einst Köln und das Rheinland mit Südgallien und dem westlichen Mittelmeerraum bzw. dem nördlichen Gallien und der Kanalküste verbunden hatten, im Stadtbild bzw. in der Landschaft wieder erfahrbar gemacht und streckenweise ihre alte Bestimmung als Verbindungs- und Erschließungswege einschließlich ihres ehemaligen Aufenthalts- und Erlebniswertes wieder zurückerhalten sollten.

Leider kam das im Februar 2011 von der Abt. Archäologie der römischen Provinzen am Archäologischen Institut der Universität zu Köln und der Regionale 2010 Agentur in Kooperation mit der Thomas-Morus-Akademie und mit finanzieller Unterstützung des seinerzeitigen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr NRW in Bergisch Gladbach-Bensberg geplante „Straßenkol-

loquium“ nicht zustande, obwohl die Vorbereitungen weitgehend abgeschlossen waren. Auch die meisten Referenten – Historiker, Kunsthistoriker und Archäologen, Soziologen und Volkswirte, Stadt- und Landschaftsplaner, Architekten und Straßenbauer, Touristiker u. a. m. – hatten bereits ihre Referate ausgearbeitet, die in insgesamt vier Themenblöcken vorgetragen werden sollten. Selten hatte man sich derart darauf eingestellt, einmal so konzentriert und thematisch doch so weit gespannt aus der Sicht unterschiedlicher Disziplinen die geschichtliche, kulturelle, soziale und wirtschaftliche Bedeutung der Straße als Gestaltungs-, Lebens- und Erlebnisraum sowohl in der Stadt als auch auf dem Lande darzustellen. Diese Arbeit sollte nicht vergeblich sein.

Deshalb danken die Unterzeichner insbesondere den besagten Referenten, dass sie sich größtenteils bereit erklärt haben, ihre seinerzeitigen Redemanuskripte in eine druckfähige Version umzuarbeiten und damit die Voraussetzung dafür zu schaffen, auf diese Weise ein sicherlich interessantes Kolloquium, das nicht stattgefunden hat, gleichwohl in Intention und Inhalt doch halbwegs nachvollziehen zu können. Dank gebührt auch Herrn Dr. Ansgar Nabbefeld, der mit großem Engagement nicht nur die Vorbereitung des abgesagten Kolloquiums, sondern mit ebenso bemerkenswerter Verve auch die Drucklegung dieser Publikation betrieben hat. Dem Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr NRW, und da vor allem Herrn Dr. Thomas Otten, sind wir für die finanzielle Förderung zu besonderem Dank verpflichtet.

Wir sind uns sicher, dass sich die Lektüre dieser vielfältigen Aufsatzsammlung zum Thema „Straße“ lohnt.

Thomas Fischer

Heinz Günter Horn

Köln/Wesseling, im Juli 2013

