

4 EXKURS: TECHNOLOGISCHE UND TYPOLOGISCHE ÜBERLEGUNGEN ZUR KURETENSTRASSE

Der Forschungsstand zu den Straßen und ihrer Typologie im griechischen und römischen Kleinasien kann zwar nicht als erschöpfend, aber für die hier nur kursorischen Überlegungen als ausreichend bezeichnet werden. Studien zum römischen Straßensystem, aber auch zu den vor- und frühromischen Straßen in Kleinasien stammen vor allem von D. H. French⁹⁰⁸. Einzelstudien wurden im Rahmen des 2004 am DAI Rom veranstalteten internationalen Kolloquiums »Stadtverkehr in der antiken Welt« veröffentlicht⁹⁰⁹. Man kann insgesamt davon ausgehen, dass in Kleinasien die grundsätzlichen Kriterien der griechischen und römischen Straßenbautechnologie zum Einsatz kamen, unter Berücksichtigung lokal vorhandener Rohstoffe und Erfahrungen im Straßenbau.

Mit neuen Forschungen zur hellenistischen und römischen Stadtplanung und damit einhergehend dem Straßenraster von Ephesos befasste sich S. Groh⁹¹⁰. Einzelne Aspekte wie die Zugänglichkeit der die Kuretenstraße flankierende Bebauung wurden von U. Quatember analysiert⁹¹¹.

4.1 TYPOLOGIE UND ORGANISATION DER KURETENSTRASSE

Die durchschnittliche Breite der rund 216 m langen Kuretenstraße beträgt in ihrem letzten fassbaren, heute noch sichtbaren Zustand 6–8 m. Sie ist begleitet von 3,5–5 m breiten Säulenhallen⁹¹². Die Straßentrasse fällt – bedingt durch die topografischen Gegebenheiten – von Ost (30,28 m ü. d. M. vor dem Heraklestor) nach West (9,77 m ü. d. M. vor der Celsusbibliothek) mit einem Gefälle von 10,5 % stark ab⁹¹³.

Typologisch kommt der Begriff »Plataia« einer Definition des Embolos und der Kuretenstraße am nächsten: Damit werden Ost-West-Straßen oder Längsstraßen einer Stadt bezeichnet⁹¹⁴, die allerdings eine einheitliche Breite von 5 m aufweisen⁹¹⁵. Die breitere Anlage der Kuretenstraße sowie ihr diagonalen Verlauf durch die Stadt sind nach neuesten Erkenntnissen zur hellenistischen Urbanistik möglicherweise damit zu erklären, dass der Neugründung kein einheitliches Planungsschema zugrunde lag, sondern »im Sinne der aristotelischen Stadtplanung verschiedene Bebauungsschemata miteinander kombiniert wurden«⁹¹⁶.

⁹⁰⁸ s. z. B. French 1980.

⁹⁰⁹ Hoffmann 2008 (kleinasiatische Städte); Bauer 2008 (Konstantinopel). Die restlichen Beiträge betreffen in erster Linie Rom und den Westen des Römischen Reiches sowie Griechenland.

⁹¹⁰ Groh 2006.

⁹¹¹ Quatember 2014.

⁹¹² Thür 1999b, 110 f. Dort finden sich auch Vorschläge zur Rekonstruktion und Überdachung der Säulenhallen.

⁹¹³ Quatember 2014, 104 f.

⁹¹⁴ Im Unterschied zu Stenopoi (schmalere Querstraßen mit 3 m Breite), s. z. B. Groh 2006, 56 mit Anm. 25. 113. Zu dem Begriff ΠΛΑΤΕΙΑ, der auf einer Inschrift am Hadrianstor genannt ist (IvE 422A) und auf einen Straßenzug bezogen sein kann, aber »in Städten, die auf alte Gründungen zurückgehen«, auch auf den Prozessionsweg, während in hellenistischen Neugründungen die parallel verlaufenden Hauptstraßen und die wichtigsten Querstraßen gemeint sind, s. außerdem Thür 1989, 71 f. mit Anm. 5–8. Als Straßename ist »Plateia« in Ephesos inschriftlich noch drei weitere Male bezeugt: die Straße, die vom Prytaneion bis zur Einmündung in die Plateia hinabführt, wurde gepflastert, ebenso ein Stück Plateia im Koressos; schließlich nennt eine Grabinschrift die Bewohner der Plateia. Eine weitere Möglichkeit ist der Bezug des Namens auf eine Personengruppe. s. Thür 1989, 72 mit Quellenangaben und weiterführender Lit. in den Anm. 9–13. Zu der Zuordnung von »Plateia« zur sog. Marmorstraße s. Thür 1995a, 80; übernommen von Hoffmann 2008, 49.

⁹¹⁵ Groh 2006, 70. Im Zwölf-Tafel-Gesetz (Dig. 8, 3, 8) ist festgeschrieben, dass eine Via, wenn sie geradeaus führt, 8 Fuß, an Abbiegungen 16 Fuß breit sein soll. Dies hatte aber nicht einmal für Rom Gültigkeit und ist wohl ebenso wenig für die Kuretenstraße anzunehmen. Eck 2008, 61 mit Anm. 9.

⁹¹⁶ Ladstätter 2016, 251 f. mit weiterführenden Argumenten und Lit. Dahingegen frühere Untersuchungen zur Stadtplanung von Ephesos, z. B. Groh 2006, 113, der die Orientierung der Kuretenstraße noch darauf zurückführt, dass es sich um einen innerstädtischen, aus der Tradition heraus entstandenen Teilabschnitt eines Prozessionswegs handelte, dessen Orientierung im Großen und Ganzen durch alle Entwicklungsstufen der Stadt beibehalten wurde.

Verwaltungstechnisch ist die Kuretenstraße als innerstädtische Hauptstraße generell mit *via urbana*⁹¹⁷ zu bezeichnen. Ob eine der beiden juristischen Kategorien *iter* oder *actus* auf die Kuretenstraße anzuwenden ist, geht aus den Quellen nicht hervor⁹¹⁸. Der Kuretenstraße kommt als Weg, über den auch Prozessionen zogen, wohl zugleich die Funktion der *via sacra* zu, auch wenn es für diese Bezeichnung für den Embolos von Ephesos keine literarische oder epigrafische Evidenz gibt.

Die Quellen bezüglich der Verwaltung von ›Stadtstraßen‹ in kleinasiatischen Provinzstädten sind zwar spärlich, es ist aber dennoch davon auszugehen, dass die Zuständigkeit für die Errichtung und Instandhaltung bei der Stadtgemeinde lag, während Staats- und Fernverbindungsstraßen (*viae publicae*) vom Staat angelegt und von staatlichen Beamten verwaltet wurden. In den westlichen Provinzen galt seit dem 5. Jahrhundert v. Chr. das Zwölf-Tafel-Gesetz⁹¹⁹, das u. a. vorsah, dass Anrainer von Straßen, sofern sie Grundbesitzer waren, wenn nicht zur Finanzierung derselben, doch zu deren Instandhaltung verpflichtet waren⁹²⁰. Allerdings galten diese Gesetze nicht einmal uneingeschränkt für Rom⁹²¹, somit auch nicht für die östlichen Provinzen, sodass eine Umlegung der dort verankerten Vorschriften auf das hellenistische bis frühbyzantinische Ephesos rein spekulativ bleiben muss. Ginge man dennoch von ähnlichen Bestimmungen für die römische Provinzhauptstadt Ephesos aus, so würde dies bedeuten, dass die Bewohner der Hanghäuser und der Insula M/1 zumindest in ›ihrem‹ Straßenabschnitt, am unteren Embolos, für die Gewährleistung der Straßenpflege und für die Instandhaltung der Trasse aufkommen mussten.

Sollten die Verkehrsverhältnisse und die daraus resultierende, bisweilen nicht sehr zufriedenstellende Lebensqualität der Straßenanrainer in Rom auf Ephesos übertragbar sein, so ist mit Juvenal⁹²² und Martial⁹²³ davon auszugehen, dass das Leben am unteren Embolos bei Tag und Nacht von einem konstanten Lärmpegel geprägt war, der von vorbeiziehenden Karren, dem regen Treiben in den Tabernen, mehrmals im Jahr zusätzlich von den großen Prozessionen und damit verbundenen Festen⁹²⁴ und schließlich – zumindest in der letzten Phase – von den Geräuschen der Handwerksbetriebe erzeugt wurde. Die seitlichen Hallen könnten demnach errichtet worden sein, um Platz für Fußgänger zu schaffen⁹²⁵. Vorstellbar ist allerdings auch, dass die Kuretenstraße schon immer als ›Fußgängerzone‹ konzipiert war, zumindest tagsüber⁹²⁶. Für die letzte Phase der Kuretenstraße ist allein durch die Verengung ihres östlichen Zugangs mit dem Einbau des Herakleostors erwiesen, dass keine Wagen mehr passieren konnten. Für die vorhergehenden Epochen ist ein Fahrverbot vielleicht damit zu begründen, dass der Embolos prinzipiell für Prozessionen freigehalten werden musste. In diesem Fall wäre dann mit einer Umleitung des Verkehrs auf die

⁹¹⁷ Dig. 24.

⁹¹⁸ Vgl. Dig. 8, 3, 7. Eck 2008, 61 Anm. 9.

⁹¹⁹ Dig. 8, 3, 8.

⁹²⁰ Heinz 2003, 26.

⁹²¹ Eck 2008, 61 mit Anm. 9.

⁹²² Iuv. 3, 235.

⁹²³ Mart. 12, 57.

⁹²⁴ Zur Schilderung der Prozessionen und Katagogenfeste am Embolos von Ephesos in den historischen Quellen s. Knibbe – Langmann 1993, 28–32; Keil 1935.

⁹²⁵ Die Portiken sind mit der Alytarchenstoa auf der Südseite (Ladstätter – Steskal 2009) und der Kuretenhalle an der Nordseite (s. o. Kap. 3.6.1.3) gesichert erst ab der Spätantike belegt. Quatember 2014, 109 erläutert dennoch die theoretische Möglichkeit für Fußgänger, die kaiserzeitliche Kuretenstraße auf ihrer gesamten Länge mit mehrmaligem Wechsel der Straßenseite in gedeckten Säulenhallen abzuschreiten, bewertet diese Beschränkung des Fußgängerverkehrs auf die Säulenhallen allerdings als »relativ unpraktikabel«.

⁹²⁶ Besonders die wohl unter Caesar in der Tabula Heracleensis festgehaltenen Bestimmungen suggerieren eine gesetzlich vorgeschriebene Verlegung nahezu aller privater Transporte im Bau- und Wirtschaftssektor und des privaten Güterverkehrs auf die Nachtstunden: Eck 2008, 62–64. Jüngst auch Quatember 2014, 109 f., die – analog zu den Verhältnissen in Rom – von temporären Fahrverboten ausgeht. Denkbar wäre demnach, dass untertags die Fußgänger den gesamten Straßenraum für sich beanspruchen konnten, während er abends und nachts für Wagenverkehr und Transporte genutzt wurde. Wegen der Steigung von 10,5 % und der Fahrbahnbreite erwägt Quatember außerdem eine Einbahnregelung für die Kuretenstraße.

südlich der Hanghäuser vorbeiziehende Hanghausstraße zu rechnen⁹²⁷, was massive Beeinträchtigungen für die auf den oberen Terrassen liegenden Wohneinheiten der Hanghäuser bedeutet hätte. Gleichzeitig könnte dies aber darin Bestätigung finden, dass die beiden Wohneinheiten auf der untersten Terrasse des Hanghauses 2 (besonders die WE 6), die bereits aufgrund ihrer Größe und Ausstattung die vornehmsten Häuser waren, möglicherweise durch ihre Lage am ›wagenfreien‹ unteren Embolos weitgehend vom ›Verkehrslärm‹ abgeschirmt waren.

Etwas geräuscharmer dürfte sich der Wagenverkehr hingegen auf den Schotterstraßen – im Fall der Kuretenstraße also bis zu ihrer ersten Pflasterung – abgespielt haben. Die festen Schotter-Erde-Keramikschichten, wie sie in der späteren Kuretenhalle nachgewiesen wurden, gewährleisteten ein einigermaßen gleichmäßiges Fahren, waren für Wagen verhältnismäßig rutschsicher und ›verschluckten‹ auch das Geräusch der eisenbeschlagenen Räder. Für den Reisekomfort sind ungepflasterte Straßen auf jeden Fall als angenehmer zu bewerten als das grobe Plattenpflaster. Bei ungepflasterten Straßen war allerdings sicher mit einer größeren Staubbelastung zu rechnen, und auch bei Niederschlag reduzierte sich der Fahrkomfort durch die Aufweichung der Fahrbahn⁹²⁸. Weil städtische Straßen ja nicht hauptsächlich als Durchzugs- und Reiserouten konzipiert wurden, dürfte der Fahrkomfort innerhalb der Stadt von zweitrangiger Bedeutung und die Pflasterung der Straßen mit Marmorplatten wohl eine Prestigesache gewesen sein.

4.2 TECHNOLOGISCHE ASPEKTE

Kriterien, die beim Bau von Fernstraßen, aber auch für den Aufbau innerstädtischer Plataiai und Stenopoi Berücksichtigung erfahren mussten, waren beispielsweise die Belastungskapazität des Oberbaus und ein dementsprechend auf den natürlichen Untergrund ausgerichteter Unterbau, aber auch die Entwässerung der Straße musste gewährleistet sein. Zusätzlich mussten die Instandhaltung der Straße, die Bodenverfestigung sowie die Reinigung der Straßen von Staub und Schmutz und die Gestaltung des Fahrbahnrandes gesichert sein⁹²⁹.

Im Fall der Kuretenstraße von Ephesos traf man bei der Anlage der Straße auf den gewachsenen Boden, der im Südwesten aus Serizit-Phyllit sowie – nach Osten hin – aus einem harten, lehmigen, rötlichen Material besteht. Im Nordosten bildet hingegen ein Konglomeratgestein (Nagelfluh) den bereits in relativ geringer Tiefe anstehenden gewachsenen Boden⁹³⁰.

Der Aufbau des Straßenkörpers konnte in wenigen, teils kleinflächigen Untersuchungen am unteren Embolos ermittelt werden. In der späteren Kuretenhalle konnte ein Teil des vordomitianischen, noch nicht mit Marmorplatten gepflasterten Straßenkörpers angeschnitten und ausgewertet werden. Bei ihm handelt es sich um eine geschotterte Straße aus festen, kompakten Planierungen, die am ehesten mit dem *Terminus technicus via glareata* umschrieben werden kann⁹³¹. Die Straße wurde allem Anschein nach in kurzen Abständen mit jeweils einer neuen, dünnen Lage aufgeschüttet und gefestigt. Abschnitte ähnlich geschotterter Straßen mit einem aufgrund der niedrigeren (dem Meeresniveau näheren) Lage nur 1 m mächtigen Straßenkörper mit Planierungen konnten bei Grabungen im Bereich der Tetragonos Agora nachgewiesen werden. Sie werden dort vorläufig von dem zweiten bis dritten Drittel des 3. Jahrhunderts v. Chr. bis in das zweite Drittel des 1. Jahrhunderts v. Chr. datiert⁹³².

⁹²⁷ Spuren von Fahrillen im mittleren Durchgang des Hadrianstors (Thür 1989, 30 Abb. 13) lassen auf jeden Fall darauf schließen, dass hier Wagen passierten.

⁹²⁸ s. dazu auch Heinz 2003, 79.

⁹²⁹ Heinz 2003, 43–45. Zur Technik des Straßenbaus in domitianischer Zeit s. vor allem Stat. silv. 4, 3, 20–21; 27–39; bes. 40–49a; 49b–55.

⁹³⁰ Pietsch 2001; vgl. geologische Karte Türkei, Blatt Aydın –M 18-b1 (U.AKAT [1981] 1/25.000 Ölçekli Sayısal Jeoloji Haritaları AYDIN M18-b4 Paftası, Türkiye Jeoloji Veri Tabanı, Jeoloji Etütleri Dairesi Başkanlığı, Maden Tetkik Arama Genel Müdürlüğü, Ankara).

⁹³¹ Liv. 41, 27; 10, 23, 47. Charakteristisch für diesen Straßentyp ist, dass die Oberfläche oder die Fahrbahn mit Kiesel gehärtet wurden.

⁹³² Scherrer 2006a, 15 Anm. 51; vgl. auch Groh 2006, 67–72.

Der älteste nachweisbare Straßenkörper besteht also vom 3./beginnenden 2. Jahrhundert v. Chr. bis in domitianische Zeit aus fest gestampften, dicht gefügten Sand-Kiesel-Erde-Keramik-Stein- und Ziegelsplittschichten. Ein *statumen* (Fundament), beispielsweise aus Steinblöcken, konnte nicht festgestellt werden. Auch der *rudus* – eine im römischen Straßenbau übliche Schüttung aus größeren Ziegeln und Zement – fehlt. Der *nucleus* aus feineren Kieselsteinen, Ziegelstückchen u. Ä., sowie die *summa crusta* (Oberfläche), die aus Kies, Sand oder einem Steinpflaster bestehen kann, fallen gewissermaßen zusammen. Eine Wölbung der Straße zur Mitte hin, welche implizieren würde, dass das Regenwasser seitlich abfließen konnte, ist anzunehmen, für den Nachweis war die Grabungsfläche in der Kuretenhalle aber zu klein⁹³³.

Die Tatsache, dass die erste, ungepflasterte Kuretenstraße in ihrem Aufbau nicht dem angeführten Bauschema entspricht, ist nicht verwunderlich, da dieses nicht als starre Vorschrift galt. Varianten sind immer wieder zu beobachten und wohl abhängig von den lokal verfügbaren Materialien und der Erfahrung der jeweiligen ›Straßenbaumeister‹. Der epigrafischen Evidenz nach zu schließen, wurde der Embolos unter Domitian mit Marmorplatten gepflastert⁹³⁴, eine Neupflasterung der Plateia, die von H. Thür und A. Hoffmann für die sog. Marmorstraße gehalten wird⁹³⁵, wird allerdings bereits für neronische Zeit überliefert⁹³⁶. Daher ist zu erwägen, ob nicht auch die Kuretenstraße schon wesentlich früher mit Marmorplatten ausgelegt wurde, wofür allerdings keine explizite epigrafische und/oder archäologische Quelle existiert. Der Platz vor der Bibliothek wird zu Beginn des 2. Jahrhunderts mit Marmorplatten gepflastert⁹³⁷, schließlich gibt es noch Quellen zu einer Neupflasterung des ›Triodos‹-Platzes zur Zeit Gordians und zu einer erneuten Pflasterung oder Reparatur der »Plateia«⁹³⁸. Auch die jüngste fassbare Trasse der Kuretenstraße ist noch mit Marmorplatten gepflastert, die durch eine teilweise gemörtelte, niedrige Rollierung⁹³⁹ von einem älteren Straßenbelag getrennt sind. Letzterer besteht ebenfalls aus Marmorplatten und sitzt seinerseits wiederum auf einer dünnen Erd-Kies-Rollierung auf den Abdeckplatten des am Südrand unter der Straße verlaufenden, ca. 2 m hohen Sammelkanals auf. Ob die großen marmornen Abdeckplatten des Kanals die älteste Pflasterung bezeugen, diese also ursprünglich direkt über den abwasserführenden Kanal verlegt wurde und gleichzeitig am Südrand der Kuretenstraße als Abdeckung des Kanals fungierte, ist anhand dieser nur auf kleinen Flächen gewonnenen Ergebnisse zwar nicht mit letzter Sicherheit festzustellen, aber zumindest nicht auszuschließen.

Die jüngste Marmorpflasterung der Kuretenstraße dürfte in das 6. Jahrhundert n. Chr. zu setzen sein, allerdings konnte diese Datierung bislang nur an zwei Stellen nachgewiesen und verifiziert werden (Abb. 1c, SO1/96 und KUS 06)⁹⁴⁰. Für die ältere Pflasterung ergibt sich daraus zumindest ein *terminus ante quem*, eine genauere Datierung steht bislang allerdings mangels weiterführender Untersuchungen aus.

Auch über die Anlage und die Nutzungsdauer des Kanals unter der Kuretenstraße lassen sich keine genauen Aussagen treffen, er dürfte aber bis zum Verlassen des Stadtteils in Betrieb gestanden sein.

⁹³³ Zum Aufbau antiker (römischer) Straßen s. Heinz 2003, 42; Chevallier 1997, 114–118; s. außerdem: <http://www.imperiumromanum.com/geografie/strassen/strassen_05.htm> (30. 11. 2017).

⁹³⁴ IvE 3008 (Pflasterung des Embolos in den Jahren 94/95); s. auch Hoffmann 2008, 49 f. Anm. 69.

⁹³⁵ Thür 1995, 80; Hoffmann 2008, 49.

⁹³⁶ IvE 422A; Hoffmann 2008, 49 Anm. 69; vgl. auch Halfmann 2001, 67.

⁹³⁷ IvE 5101. 5113; Hoffmann 2008, 49 Anm. 69; Halfmann 2001, 71.

⁹³⁸ IvE 3009; Hoffmann 2008, 49 Anm. 69; Halfmann 2001, 92.

⁹³⁹ Es handelt sich bei dieser ›Rollierung‹ allerdings um eine nur im südlichen Randbereich des unteren Embolos (KUS 2006) nachgewiesene Struktur, die möglicherweise auch von einer Straßenreparatur zeugt oder im Zuge einer solchen eingebracht wurde.

⁹⁴⁰ Das jüngste Straßenpflaster ist allerdings auch anhand seines Erscheinungsbilds als spätantik zu identifizieren, so kommen darin beispielsweise Spolienplatten zum Einsatz. Außerdem weisen die Platten so gut wie keine Spuren von Fahrriellen auf, was bedeutet, dass die Straße nach der letzten Pflasterung bereits Fußgängerzone war. Zu einer solchen war sie ja durch den Einbau des Heraklestors an ihrem Ostende geworden (s. z. B. Thür 1999b, 119). Es konnte zwar bislang kein Vorgängerbau des Heraklestors ermittelt werden, ein solcher ist aber dennoch nicht *ex silentio* auszuschließen.