

# Zwischen Welterbe und Denkmalalltag – erhalten, erschließen, engagieren



## Dokumentation der Jahrestagung 2014 1. Juni bis 4. Juni | Berlin

Vereinigung der Landesdenkmalpfleger (VdL)  
Verband der Landesarchäologen (VLA)

## Impressum

Zwischen Welterbe und Denkmalalltag –  
erhalten, erschließen, engagieren  
Dokumentation des 82. Tags für Denkmalpflege  
und der gemeinsamen Jahrestagung der  
Vereinigung der Landesdenkmalpfleger (VdL)  
und des Verbands der Landesarchäologen (VLA)  
in der Bundesrepublik Deutschland, Berlin 2014

### Herausgeber

Landesdenkmalamt Berlin,  
Klosterstr. 47, 10179 Berlin

### Konzeption und Koordination

Jörg Haspel und Christine Wolf,  
Landesdenkmalamt Berlin

### Redaktion

Dr. Sabine Hierath,  
arttheorem, Berlin

### Gestaltung

Bodo Streich,  
shen design, Berlin

### Internetredaktion

Ina Dorendorf,  
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

© Landesdenkmalamt Berlin, 2015  
Alle Rechte vorbehalten

URN: nbn:de:101:1-201504024953

## Erhaltung, Vermittlung, Erinnerung – Der Umgang mit den archäologischen Entdeckungen an der U-Bahntrasse in Köln

Alfred Schäfer

In den Jahren von 2003 bis 2012 prägten die archäologischen Forschungen anlässlich des Baus der Nord-Süd Stadtbahn Köln die Arbeit der Bodendenkmalpflege im Römisch-Germanischen Museum. Die rund 4 km lange U-Bahntrasse führt vom Hauptbahnhof in die Südstadt. Da die Tunnelröhre in 20–27 m Tiefe, weit unterhalb der archäologisch relevanten Schichten verläuft, beschränkten sich die Eingriffe in die historische Bausubstanz auf die unterirdischen Haltestellen, technischen Bauwerke und Versorgungsschächte. Die Ausgrabungsflächen umfassten insgesamt 30.000 Quadratmeter. Dies entspricht einer Fläche von vier Fußballfeldern. Da die Kulturschichten eine Mächtigkeit von 2 bis 13 m aufwiesen, mussten Schichtpakete von insgesamt 150.000 Kubikmetern untersucht werden. Es handelt sich um eines der größten archäologischen Projekte im Zentrum einer europäischen Großstadt.

Im Schatten des Kölner Doms diente eine fast 3000 Quadratmeter große Baugrube auf dem Kurt-Hackenberg-Platz einerseits als Einfahrtschacht für die Tunnelbohrmaschinen, andererseits als Verbindungsschacht zur Haltestelle Dom/Hauptbahnhof. In der Antike verlief hier eine 60 bis 70 m breite Nebenrinne des Rheins, die sich zunächst als natürlicher Hafen der Gründungsstadt des Augustus anbot. Das römische Stadtzentrum lag auf einem hochwassersicheren Geländeschild, der an der kurven-äußeren Seite des Flusses als Prallhang ausgebildet war (Abb. 1). Unmittelbar unter dem Kurt-Hackenberg-Platz stieß die Arbeitsgemeinschaft KölnArchäologie unter der Fachaufsicht des Römisch-Germanischen Museums auf die monumentalen Zeugnisse der rheinseitigen Stadtumwehrung (Abb. 2). Die römische Stadtmauer querte die offene Baugrube auf etwa 25 m Länge in Nord-Süd-Richtung. An der Innenseite der Stadtmauer ist der Unterbau eines 7,4 m breiten und 6,5 m tiefen Torhauses

überliefert. Die annähernd rechteckige Torkammer nahm den Verlauf des nördlichsten decumanus der Colonia Claudia Ara Agrippinensium (CCAA) auf und öffnete sich am Fuße des Stadtplateaus zur Rheinaue. Ein Kanaldeckel, der zu einem Wartungsschacht führte, markiert das Gelniveau innerhalb der Torkammer. Die lichte Weite der Toröffnung beträgt 2,7 m. Für den heutigen Betrachter erschließt sich die architektonische Situation erst bei genauem Hinsehen, da die Toröffnung in einer Krisenzeit des spätrömischen Reiches mit wiederverwendeten Werksteinen (Spolien) zugemauert worden ist. Unter der Tordurchfahrt verläuft ein Abwassersammler, dessen Auslass vor der Stadtmauer mündet (Abb. 3). Der vorkragende Kanalauslass besteht aus Tuffquadern, die auf einem Grauwackeguss-Fundament ruhen. Die Stirn des Kanalauslasses fassen repräsentative Kalksteinblöcke. Die Gussfundamente des Torhauses, der anbindenden Kurtinen und des Kanalauslasses sind wie das aufgehende Mauerwerk in einem zusammengehörigen Bauvorgang errichtet worden (Abb. 4). Die Fundamente der Toranlage sind in wahrsten Sinne des Wortes aus einem Guss.

Der Grundriss der Torkammer erlaubt eine Rekonstruktion des aufgehenden Mauerwerks (Abb. 5). In Relation zur ca. 8 m hohen Stadtmauer ist für das Hafentor eine Höhe von etwa von 13,5 m anzunehmen. Der Unterbau des Torhauses kann mit der Fundamentplatte des „Neunten Tores“ an der Südwestecke der römischen Stadt verglichen werden, die 1960 freigelegt wurde. Das Turmfundament steht auch hier mit der römischen Stadtmauer im Verband. Ein unterirdischer Abwassersammler, der in Richtung dieses Verkehrsweges unter der Torfahrt verlief, mündete gleichfalls vor der Stadtmauer in einem Kanalauslass. Aufgrund der einheitlichen Bauweise ist anzunehmen, dass die feldseitigen Stadtmauern nicht wesentlich älter als die rheinseitige Mauer datieren. Die Einheitlichkeit der fast 4 Kilometer langen Stadtmauer Kölns spricht für eine relativ kurze Bauzeit

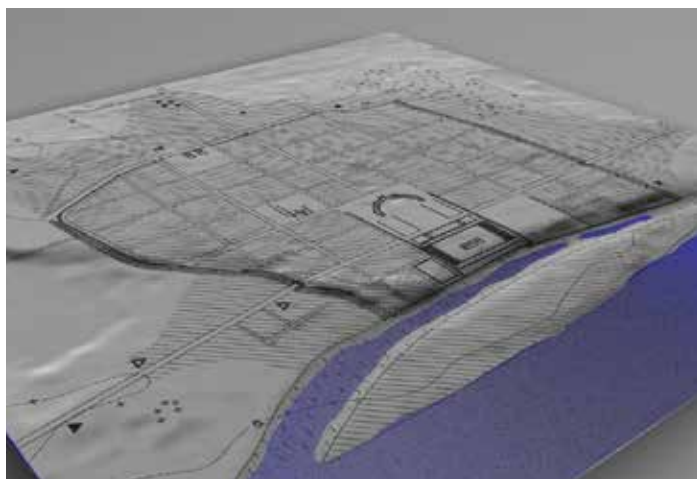


Abb. 1 Das römische Köln im ausgehenden 1. Jahrhundert n. Chr., digitales Geländemodell Colonia3D



Abb. 2 Köln, Kurt-Hackenberg-Platz, rheinseitige Ansicht des so genannten Hafentores mit zugemauertem Durchgang und Kanalauslass. Foto: Alfred Schäfer

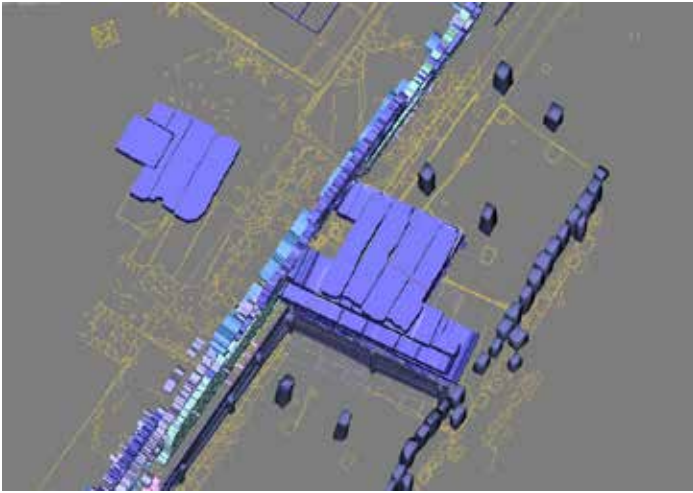


Abb. 3 Köln, Kurt-Hackenberg-Platz, Grundriss des so genannten Hafentores, Colonia3D, grafische Umsetzung C. D. Herrmann



Abb. 4 Köln, Kurt-Hackenberg-Platz, Blick von Norden auf die römische Stadtmauer und das Hafentor mit Kanalauslass. Foto: Alfred Schäfer



Abb. 5 Köln, Kurt-Hackenberg-Platz, digitale Rekonstruktion der römischen Stadtmauer mit Hafentor und Kanalauslass, Colonia3D, grafische Umsetzung C. D. Herrmann in Zusammenarbeit mit Alfred Schäfer



Abb. 6 Köln, Kurt-Hackenberg-Platz, Römische Tannenzuschalung der Fundamente des Abwasserkanals und der Stadtmauer, Blick von Norden. Foto: Alfred Schäfer

von ein bis zwei Dekaden. Selbstverständlich bedurfte ein solches Bauwerk einer umfassenden Instandhaltung, so dass spätere Reparaturen und Veränderungen nicht ausblieben.

Das Fundament des Hafentores gründet wie die anbindenden Sockelfundamente der Stadtmauer auf dem tragfähigen Terrassenkies. Die hölzerne Verschalung der Gussfundamente blieb aufgrund der feuchten Böden im Bereich des Grundwassers vorzüglich erhalten (Abb. 6). Nach den Untersuchungen von Burkhard Schmidt vom Labor für Dendroarchäologie der Universität zu Köln bestehen die Schalbretter aus Tannenhölzern. Die Tannen wurden im Schwarzwald geschlagen, rheinabwärts geflößt und in Köln zugesägt. Die Schalbretter der Fundamente besaßen eine Länge von durchschnittlich 8 m, eine Breite um 30 cm und Stärke von 3 bis 5 cm. Breite und Stärke der Bretter variieren kaum, so dass es sich um eine sehr qualitätsvolle Sägearbeit handelt. Trotz dieser hohen Qualität verblieb das Bauholz vollständig als Blindverschalung im Erdreich.

Am Kurt-Hackenberg-Platz wurde eine geschlossene Reihe von Eichenpfählen entlang der Uferzone dokumentiert, die in einem Abstand von 4 m parallel zur Stadtmauer gesetzt waren (Abb. 7). Die stratigraphische Einbindung zeigt deutlich, dass es



Abb. 7 Köln, Kurt-Hackenberg-Platz, Eichenpfähle der römischen Spundwand zur Sicherung der rheinseitigen Baugrubenwand der Stadtmauer. Foto: Alfred Schäfer



Abb. 8 Köln, Kurt-Hackenberg-Platz, digitale Rekonstruktion des so genannten Hafentores mit angeschütteter Schiffslände aus Grauwackebruch, Colonia3D, grafische Umsetzung M. Wallasch in Zusammenarbeit mit Alfred Schäfer



Abb. 9 Köln, Kurt-Hackenberg-Platz, Aufhängung des römischen Hafentores in der offenen Baugrube. Foto: Alfred Schäfer

sich zunächst einmal um ein konstruktives Element zur Sicherung der Baugrube der römischen Stadtmauer handelt. Zugleich diente diese Spundwand zusammen mit weiteren Stützpfeuern vermutlich als Unterbau eines hölzernen Laufstegs entlang der Uferkante, der sich auf Höhe des Mauerfußes befand. An diese Holzkonstruktion wurde eine Rampe aus Grauwackebruch angeschüttet. Auf diese Weise konnte die Steinlage die Funktion einer Schiffslände selbst bei niedrigem Wasserstand übernehmen (Abb. 8).

Untersuchungen des Labors für Dendroarchäologie der Universität zu Köln an über 150 Eichenpfählen der Bohlenwand belegen eine einheitliche Fällkampagne für das Jahr 89 n. Chr.. Die rheinseitige Stadtmauer ist zusammen mit dem Hafentor und dem Kanalauslass im letzten Jahrzehnt des 1. Jahrhunderts n. Chr. errichtet worden. Nach dem weitgehenden Abschluss dieses Großbauprojektes in der Regierungszeit von Kaiser Domitian schritt der bereits begonnene Verhandlungsprozess des Rhein Nebenarms weiter voran. Spätestens am Ende des 2. Jahrhunderts n. Chr. war die ehemalige Rheininsel auch an ihrer nördlichen Spitze an das Festland angebunden, so dass von einer erheblichen Erweiterung des Stadtareals gesprochen werden kann. Der Haupthafen des römischen Köln darf wohl schon früh an der offenen Rheinseite lokalisiert werden. Auf der ehemaligen Rheininsel befanden sich kiesgeschotterte Logistikflächen und Lagerhäuser.

Während der laufenden Ausgrabungen 2007/2008 wurden die monumentalen Hinterlassenschaften des römischen Hafentores nicht nur als erhaltenswürdig, sondern auch als erhaltensfähig eingestuft. In enger Abstimmung des Römisch-Germanischen Museums mit den Kölner Verkehrsbetrieben wurde eine bauliche Lösung erarbeitet, die den Erhalt des aufgehenden Mauerwerks in situ, also am Ort der Auffindung, dauerhaft ermöglichte. Nur die Fundamente des Bauwerks mussten dem U-Bahntunnel weichen. Um den Erhalt baulich zu gewährleisten, mussten etwa 400 Tonnen römisches Mauerwerk an Stahlseilen in der Baugrube am Kurt-Hackenberg-Platz frei aufgehängt werden (Abb. 9). Das antike Monument wurde nicht transloziert, sondern während des Bauvorgangs so gesichert, dass der U-Bahnschacht darunter in offener Baugrube errichtet werden konnte. Das aufgehende antike Mauerwerk ruht nun auf der Decke des U-Bahntunnels in seiner ursprünglichen räumlichen Lage. Voraussetzung für diese Ingenieursleistung war die herausragende Materialqualität des römischen Gussmauerwerks, das heutigen DIN-Normen gerecht wird. Zukünftig soll das Hafentor in einem unterirdischen Ausstellungsraum unter dem Kurt-Hackenberg-Platz einer breiten Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden (Abb. 10). Der Rohbau ist bereits fertig gestellt.

Im Römisch-Germanischen Museum, unweit des Kurt-Hackenberg-Platzes, ist eine 3D-Visualisierung des römischen Köln in Echtzeit erlebbar (Abb. 11). Im digitalen, georeferenzierten Bildraum von Colonia 3D hat der Nutzer die Möglichkeit, individuelle Standortbestimmungen in der Colonia vorzunehmen. Ausgewählte antike Standorte können mit dem modernen Stadtbild Kölns konfrontiert werden. Vermittelt werden nicht nur die archäologischen Rekonstruktionsgrundlagen, sondern auch die räumliche Lokalisierung ausgewählter Bodendenkmäler in Köln. Das Echtzeitmodell funktioniert wie ein geographisches Informationssystem (GIS). Teil der digitalen Rekonstruktion ist auch das Hafentor am Kurt-Hackenberg-Platz.



Colonia 3D ist das Ergebnis eines gemeinsamen Forschungsprojektes des Archäologischen Instituts der Universität zu Köln, der Köln International School of Design der Fachhochschule Köln, des Hasso-Plattner Instituts der Universität Potsdam und des Römisch-Germanischen Museums der Stadt Köln.

Abb. 10 Köln, Kurt-Hackenbergl-Platz, unterirdischer Besucherraum im Rohbau. Foto: Alfred Schäfer



Abb. 11 Digitale Rekonstruktion des römischen Köln (grau) mit städtebaulichen Orientierungspunkten (blau), Colonia3D

**Literatur**

Thomas Fischer und Marcus Trier: Das römische Köln, Köln 2014.

Alfred Schäfer: Köln: Römischer Hafen und rheinseitige Stadtbefestigungen. Zur Rolle des römischen Heeres als Bauträger, in: H. Kennecke (Hg.): Der Rhein als europäische Verkehrsachse,

Bonner Beiträge zur Vor- und Frühgeschichtlichen Archäologie 16, Bonn 2014, S. 117-143.

**Abbildungsnachweis**

Abb. 1, 3, 5, 8, 10: Römisch-Germanisches Museum, Colonia 3D  
 Abb. 2, 4, 6-7, 9, 11: Römisch-Germanisches Museum, Alfred Schäfer