

RÖMISCH-GERMANISCHES MUSEUM DER STADT KÖLN

KÖLN, 24. APRIL 2008

RÖMISCHES HAFENTOR WIRD ERHALTEN

EIN DENKMAL FÜR KÖLN

Der Erhalt historischer Denkmäler in der Trasse der Nord-Süd Stadtbahn Köln ist aufgrund der Zwangsläufigkeit der unterirdischen Linienführung durch den historischen Stadtkern nur in Ausnahmefällen möglich.

Der außergewöhnliche Fund des römischen Hafentores war für Herrn Oberbürgermeister Schramma Anstoß, eine Machbarkeitsprüfung zur Denkmalrettung zu koordinieren. Ein Ortstermin in der Baugrube am 22. Januar 2008 erlaubte eine ausführliche Diskussion und Begutachtung der Denkmalsubstanz und Denkmalqualität.

Gemäß Geist und Inhalt des Denkmalschutzgesetzes Nordrhein-Westfalen (1980) erarbeiteten Römisch-Germanisches Museum und Kölner Verkehrs-Betriebe für den Oberbürgermeister ein Erhaltungskonzept des Denkmalensembles.

Nach umfassender Prüfung der Erhaltungsmöglichkeiten, der Finanzierung und Überlegungen zur künftigen öffentlichen Präsentation haben Oberbürgermeister und Mitglieder des Rates der Stadt Köln die Erhaltung ermöglicht.

ERWARTUNG UND AUSGRABUNG

Seit den archäologischen Vorbereitungen (begonnen in den 90er Jahren des 20. Jahrhunderts) der Nord-Süd Stadtbahn Köln war es sicher, dass die U-Bahn-Trasse unter dem Kurt-Hackenberg-Platz große erhaltene Abschnitte der römischen Stadtmauer im Osten am Hafen kreuzt und folglich zu Denkmalkonflikten führen könnte.

Archäologische Hinweise aus der Baugrube der Philharmonie (Ausgrabungen 1979/1980) deuteten auf ein mächtiges unterirdisches Mauervolumen. Bereits seit den 80er Jahren des 19. Jahrhunderts lagen anlässlich der ersten Kölner Kanalisationsbauten Beobachtungen zu römischen Mauern vor, die auf einen Torbau wiesen. Ein solches Tor passte topographisch zur römischen Hafenstraße aus Basaltsäulen an der Südseite des Römisch-Germanischen Museums.

Bei den Vorstudien ergaben sich Hinweise, dass möglicherweise das römische Tor noch im Mittelalter als „Drachenpforte“ als Zugang zur Domimmunität genutzt wurde.

Bei den Ausgrabungen der Arbeitsgemeinschaft Köln-Archäologie seit November 2007 zeigte sich kaum einen Meter unter dem Straßenpflaster die Mauerkrone der diagonal verlaufenden römischen Stadtmauer und ihre mittelalterlichen Aufbauten.

Irritierend war, dass das gesuchte römische Tor offenbar nicht vorhanden zu sein schien. Erst weitere Ausgrabungen und intensive Bauuntersuchungen zeigten, dass der Torbau auf der Stadtinnenseite lag und bereits – in der Zeit der Abwehrkämpfe gegen die Franken aus Sicherheitsgründen – in den späten Jahren der römischen Herrschaft in Köln zugemauert worden ist (wohl 2. Hälfte des 4. Jahrhunderts n. Chr.).

DIE RÖMISCHE STADTMAUER IN KÖLN

Die erste Wehrmauer aus Stein umschloss mit einer Länge von 3.900 Metern die römische Innenstadt. In der Mauer öffneten sich mindestens 9 Tore: Eines im Norden (Unter Fettenhennen: Große Torburg mit einer hohen mittleren Durchfahrt und zwei Fußgängerpforten, eine heute noch vor dem Dom erhalten); drei Tore im Westen (Breite Straße, An St. Aposteln, Bobstraße), zwei Tore im Süden (Torburg wie im Norden an der Hohen Pforte; Kaygasse/Alte Mauer am Bach) und mindestens drei Tore am Osten zum Hafen: Kurt-Hackenberg-Platz, Marsplatz/Rathaus und an Maria im Kapitol.

DAS HAFENTOR

Die Grundrissarchitektur des römischen Torturms bietet einen bisher unbekanntem Entwurf: Zum ersten Mal wird sichtbar, dass die Tore an der Kölner Hafenfront nicht über die Stadtmauerachse der Rheinaue hinausgreifen. Dies geschah offenkundig aus wohlüberlegten statischen Gründen. Der Turmbau in der Mauer diente der Torsicherung. Das ehemalige zweiflüglige Holztor öffnete sich einerseits zu den Kaianlagen im Hafen, andererseits war das Tor mit der (am Römisch-Germanischen Museum wieder ausgelegten) römischen Hafenstraße verbunden.

Das Hafentor Kurt-Hackenberg-Platz ist gegenwärtig das einzige römische Stadttor – von insgesamt neun Stadtmauertoren – das materiell als ortsfeste Architektur zugänglich ist (vor dem Dom steht versetzt nur noch eine der Fußgängerpforten des römischen Nordtores).

Das römische Hafentor in der Stadtmauer ist nicht nur ein Zeugnis frühromischer Wehrarchitektur am Grenzfluss des Römischen Reiches, sondern es zeigt darüber hinaus einen historischen Bauzustand, der Phasen der Stadtgeschichte von spätrömischer Zeit bis in das Mittelalter spiegelt.

Die römische Stadtmauer war im Mittelalter die innere östliche Grenze der erzbischöflichen Immunität. Das Wohnhaus des Kölner Erzbischofs nutzte hier die römische Stadtmauer als Teil der sogenannten „Kemenade des Landgrafen“.

Das Tor blieb seit spätrömischer Zeit vermauert. Stattdessen brach man im Hochmittelalter vielleicht im Verbund mit dem Bau des Großen Erzbischöflichen Palastes (des Erzbischofs Rainald von Dassel, um 1160) ein neues Tor („Drachentor“) in die noch immer stehende römische Stadtmauer.

DER ABWASSERKANAL

Bereits vor dem Bau der Stadtmauer war planerisch festgelegt, dass ein großer Entwässerungskanal für die Bauviertel im Nordosten der römischen Stadt unter der Hafenstraße durch die Stadtmauer in den Hafen führen sollte. Dieser Kanal aus schweren Kalkstein- und Tuffquadern hat einen nahezu quadratischen Querschnitt. Kleinere gemauerte Wasserkanäle führten von den Privatgrundstücken beiderseits der Straßen in diesen zentralen Kanal. Der Kanalzugang erfolgte über Einstiege in regelmäßigen Abständen. Die Reinigung war jedoch – anders als bei den parallelen Kanälen beispielsweise in der Budengasse oder in der Augustinerstraße – nur im Kriechgang möglich. Das Baumaterial war teilweise bereits früher in der Stadt für anderweitige Bauten benutzt worden. Hier liegt

also ein Fall von frühem Recycling vor. Aus dem Kanal stammt die berühmte, 1969 gefundene, Bauinschrift (der Stadtmauer ?) des Kaisers Nero aus dem Jahre 67 n. Chr. (heute im Römisch-Germanischen Museum).

RÖMISCHE BAUTECHNIK UND MAßE

Die römische Stadtmauer ist ein einheitlicher Architekturentwurf. Das Kernmauerwerk ist aus opus caementitium (= römischer Beton; Ursprung des deutschen Wortes Zement). Es erfüllt auch heute noch alle deutsche Industrienormen (DIN). Die Innen- und Außenschalen sind aus handgroßen Grauwackequadern fugengenau gemauert. Die Grauwacke stammt aus (bisher unbekanntem) Steinbrüchen am Mittelrhein. Die Kernfüllung besteht mehrheitlich aus Grauwackebruch, aber auch in geringem Umfang aus Basalt und Trachyt (aus dem Römerbruch am Drachenfels). Der römische Kalk wurde im Erfttal abgebaut.

Maße zur römischen Stadtmauer:

Fundamentbreite 3 Meter, Fundamenttiefe durchschnittlich 4,50 Meter

Sichtbare Wehrmauer-Breite 2,40 Meter

Ehemalige Mauerhöhe über dem römischen Gelände ca. 8 Meter bis zum Wehrgang (zusätzlich Brustwehr und Zinnen ca. 2 Meter).

KÜNFTIGE ERHALTUNG

Die römische Stadtmauer Kurt-Hackenberg-Platz steht als ortsfestes Bodendenkmal Nr. 429 seit dem 16. Dezember 1999 in der Liste der Bodendenkmäler der Stadt Köln und unterliegt den Bestimmungen des Denkmalschutzgesetzes Nordrhein-Westfalen.

Die vorzügliche Qualität des römischen Bauensembles gebietet gemäß Denkmalschutzgesetz eine nachhaltige sichtbare Erhaltung als Denkmal der römischen Kaiserzeit und als herausragendes Zeugnis der Kölner Stadt- und Reichsgeschichte. Es ist ein sichtbarer Bauabschnitt der römischen Limesgrenze.

Es ist möglich, den wesentlichen Kernbestand des aufgedeckten Bodendenkmals am Ort zu bewahren. Die erhaltene römische Mauerwerkskrone liegt unterhalb der Geländehöhe des Kurt-Hackenberg-Platzes. Der erhaltensfähige Mauerumfang mit einer Mindestlänge von ca. 11 Metern einschließlich Torbereich und Kanalauslass soll künftig (auf Nachfrage per Schlüssel) öffentlich zugänglich sein (Einstieg in den unterirdischen Raum auf der geplanten Verkehrsinsel Kurt-Hackenberg-Platz).

Dieser Denkmalbereich wird das umfangreichste archäologische Monument der Nord-Süd Stadtbahn in Köln mit einem attraktiven Besucherraum sein.

Das unterirdische römische Denkmal sollte sich künftig in der farblich abgesetzten Oberflächengestaltung des Kurt-Hackenberg-Platzes spiegeln. Lage und Verlauf der römischen Stadtmauer könnte so von der Südterrasse des Museum Ludwig für Bürger und Gäste der Stadt bis zur Achse Unter Taschenmacher hinweg erkennbar sein.