

Dringlichkeitsentscheidung und Genehmigung

In öffentlicher Sitzung

Betreff

Nord-Süd Stadtbahn, Fund der Römischen Stadtmauer

Begründung für die Dringlichkeit:

Dringlichkeit

Beim Bau der Nord-Süd Stadtbahn wurde am Kurt-Hackenberg-Platz ein besonders gut erhaltener Teil der Römischen Stadtmauer gefunden. Die Mauer steht unter Bodendenkmalschutz und soll aus Sicht der Bodendenkmalpflege entgegen früheren Überlegungen an Ort und Stelle erhalten bleiben.

Der Bauablauf für die Herstellung der Tunnelblöcke Block 311 bis 312 sieht im Zuge der Erdarbeiten ein Zeitfenster für die archäologischen Grabungen als ersten Schritt bis auf eine Tiefe von ca. 42,00 m ü NN vor und im zweiten Schritt nach Abbruch der Mauer und Spezialtiefbauarbeiten bis 37,00 m ü NN. Dies entspricht in etwa der Unterkante (UK) des vorgefundenen römischen Kanals. Nach Erfassen der archäologischen Funde war der Abbruch der Stadtmauer für den Zeitraum Anfang März bis Anfang April vorgesehen.

Gleichzeitig sollten ab Mitte Februar die vorbereitenden Rückbaumaßnahmen im bestehenden Gleisdreieck durch die KVB vorgenommen werden, damit die Herstellung des neu zu errichtenden Tunnels bis Oktober 2008 durchgeführt werden kann.

Aufgrund der Bedeutung des vorgefundenen archäologischen Fundes soll der Abbruch der römischen Stadtmauer nicht erfolgen, sondern die Sicherung des archäologischen Fundes an der vorgefundenen Stelle durchgeführt werden. Das ursprüngliche Zeitfenster für den Abbruch der Stadtmauer von ca. 5 Wochen kann bei der geplanten Sicherung des vorgefundenen Bauwerkes nicht mehr eingehalten werden und würde sich nach heutiger Einschätzung um ca. 6-8 Monate verlängern. Die Durchführung solcher Sicherungsmaßnahmen ist jedoch mit großen Unwägbarkeiten verbunden, da die konkrete Umsetzung sich an den örtlichen, teilweise noch nicht freigelegten Untergrundverhältnissen anpassen muss. Weiterhin bedarf es einer umfangreichen technischen Untersuchung und Planung der Sicherungsmaßnahmen, mit denen so schnell wie möglich begonnen werden muss. Die vorlaufenden Maßnahmen für die erforderliche Wasserhaltung - Einbau Brunnen etc. - sind bereits fertig gestellt. Eine Bauverzögerung wird hier zusätzliche Kosten für die Vorhaltung verursachen. Um weitere terminliche Verzögerungen aufgrund der genannten Unwägbarkeiten, Wasserhaltung und evtl. Planung zu vermeiden, ist die Entscheidung für den Erhalt und die Sicherung der römischen Stadtmauer von dringlicher Bedeutung.

Zur Entscheidung

im Hauptausschuss gemäß § 60 Abs. 1 Satz 1 GO NW und Genehmigung durch den Rat

durch den Oberbürgermeister und ein Ratsmitglied gemäß § 60 Abs. 1 Satz 2 GO NW und Genehmigung durch den Rat

durch den Bezirksbürgermeister und ein Mitglied der Bezirksvertretung gemäß § 36 Abs. 5 Satz 2 GO NW

durch den Oberbürgermeister und den Ausschussvorsitzenden oder ein Mitglied des Ausschusses gemäß § 60 Abs. 2 Satz 1 GO NW und Genehmigung durch den Ausschuss

und Genehmigung durch die Bezirksvertretung

Beschlussvorschlag einschl. Deckungsvorschlag, Alternative

Gemäß § 60 Abs. 1 Satz 2 GO NW in Verbindung mit § 10 der Hauptsatzung beschließen wir, dass die bei den Bauarbeiten der Nord-Süd Stadtbahn am Kurt-Hackenberg-Platz vorgefundene Römische Stadtmauer in Teilen am Fundort erhalten bleibt und die Zugänglichkeit der Fundstelle hergestellt wird. Die nicht zuwendungsfähigen Kosten werden von der Stadt Köln im Rahmen des zwischen Stadt und KVB bestehenden Nord-Süd-Stadtbahn-Vertrages übernommen.

Datum

Abstimmungsergebnis

Unterschrift

Unterschrift

Der Rat genehmigt gemäß § 60 Abs. 1 Satz 3 GO NW vorstehende Dringlichkeitsentscheidung des

Hauptausschusses

Oberbürgermeisters und eines Ratsmitgliedes

Die Bezirksvertretung genehmigt gemäß § 36 Abs.5 Satz 2 i.V.m § 60 Abs. 1 Satz 3 GO NW vorstehende Dringlichkeitsentscheidung des Bezirksbürgermeisters und eines Mitglieds der BV

Der Ausschuss genehmigt vorstehende Dringlichkeitsentscheidung nach § 60 Abs. 2 Satz 2 GO NW

Haushaltsmäßige Auswirkungen

<input type="checkbox"/> Nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja, Kosten der Maßnahme 3,0 Mio. Euro	Zuschussfähige Maßnahme ggf. Höhe des Zuschusses _____ %	<input type="checkbox"/> nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja _____ €	Jährliche Folgekosten a) Personalkosten _____ € b) Sachkosten _____ €
Jährliche Folgeeinnahmen (Art, Euro)			Einsparungen (Euro)		

Problemstellung des Beschlussvorschlages, Begründung, ggf. Auswirkungen

In der Baugrube Kurt-Hackenberg-Platz der Nord-Süd Stadtbahn Köln, Anschluss an den U-Bahntunnel 1966 (Domchor), ist bei den archäologischen Ausgrabungen die erwartete östliche römische Stadtmauer mit einer Gesamtlänge von ca. 30 m schräg zum Verlauf des Trogbauwerks gefunden worden.

In der Mitte der römischen Stadtmauer ist das seit über einhundert Jahren vermutete und gesuchte nördliche Hafentor (Gesamtbreite Nord-Süd 7,50 m, Ost-West-Tiefe 6,30 m) eingebunden. Unter dem Tor durchschneidet einer der Hauptentwässerungskanäle der römischen Stadt die Stadtmauer und ragt ca. 4 m bis zum römischen Hafenkai hinaus. Die römische Wehrmauer an der Ostseite der Stadt, gebaut in der zweiten Hälfte des 1. Jahrhunderts n. Chr., hat im Fundament eine Breite von 3 m und im aufgehenden Mauerwerk eine Breite von 2,40 m. Die Mauerwerksschalen auf der Hafenseite sind ausnehmend sorgfältig und maßgenau gemauert; die erhaltene Höhe der Schalen misst bis zu 4 m. Das breite Fundament der Mauer aus *opus caementitium* (römischer Beton) reicht von der Mauersohle bis in eine Tiefe von 5 m unter der römischen Oberfläche.

Der Abwasserkanal (Breite 3,30 m, Höhe 2,30 m) ist aus sehr großen Kalkstein- und Tuffquadern gefügt und während des Mauerbaues in der zweiten Hälfte des 1. Jahrhunderts n. Chr. integriert worden. Die lichte Kanalöffnung misst bei einer Breite von 0,70 m eine Höhe von 1,20 m. Diese Höhe des Kanals erlaubte jeweils eine Kanalreinigung. Ein Einstiegsschacht ist erhalten.

Die römische Torkammer ist teilweise in die Stadtmauer integriert und ragt zur inneren Stadtseite vor.

Würdigung des archäologischen Denkmals

Die ungewöhnlich gut und hoch erhaltene römische Stadtmauer am Kurt-Hackenberg-Platz ist in ihrer Qualität erst durch die Ausgrabungen seit Dezember 2007 erschlossen und sichtbar geworden.

Die Grundrissarchitektur des römischen Tores 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 zweiflügelige 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 römischen 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“.

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 Nordrhein-Westfalen 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.

Erhaltung und künftige Präsentation

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. 11,5 Metern einschließlich Torbereich und Kanalauslass soll künftig fakultativ öffentlich zugänglich sein (Einstieg in den unterirdischen Raum auf der geplanten Verkehrsinsel Kurt-Hackenberg-Platz).

Aufgrund der Lage, des Querschnitts und der Trassenführung der westlichen Tunnelröhre ist eine Gesamterhaltung des Denkmalbestandes nicht möglich. Die Tunnelröhre muss das Denkmal unterfahren und notgedrungen den Fundamentbereich der Stadtmauer abschroten. Eine solche Unterfahrung und Sicherung der römischen Stadtmauer wurde bereits 1964/1965 an der Burgmauer/Zeughausstraße (Westseite Kölnisches Stadtmuseum) erfolgreich seitens der Stadt Köln praktiziert.

Dieser Denkmalbereich wird das umfangreichste archäologische Monument der Nord-Süd Stadtbahn 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.

Aus Sicht des Römisch Germanischen Museums (RGM) soll die Erschließung des bedeutenden Bodendenkmals Römische Stadtmauer in einem einfachen Baustandard erfolgen. Als einfacher Baustandard wird gesehen:

- die notwendige Decke,
- eine Metalldiensttreppe, Breite für zwei Personen,
- Zementfußboden, soweit nicht durch die Decke des Tunnels bereits gegeben,
- oberer Einstieg/Zugang,
- Lüftungsschlitze (natürliche Belüftung, keine Technik/Klimatisierung); wie ein normaler Keller zu behandeln.

Ohne Besucherraum würden Kosten i. H. v. rd. 0,75 Mio. Euro entfallen, aber eine spätere öffentliche Erschließung wesentlich teurer werden.

Zur physischen Erhaltung des Bodendenkmals werden zwangsläufig erhebliche Mittel aufgewendet. Das Denkmalschutzgesetz empfiehlt eine öffentliche Erschließung. Angesichts der Bedeutung und Erfahrbarkeit des Denkmals ist die Herstellung eines Zugangs geboten. Die technische Herrichtung erfolgt nach einem einfachen Baustandard. Eine Bewachung ist nicht erforderlich, da Einzelbesucher und Gruppen den Zugangsschlüssel gegen Pfand im Römisch-Germanischen Museum entgegennehmen können. Die Erschließung - Licht und Didaktik - ist im Rahmen des jährlichen Denkmalförderungsprogramms des Ministeriums für Bauen und Verkehrs zugunsten der archäologischen Bodendenkmalpflege Köln zuwendungsfähig.

Kosten

Erste Grobe Kostenschätzung für die Umsetzung „Sicherung der Stadtmauer inklusive Errichtung eines Zugangsbauwerkes oberhalb des Tunnels“

Sicherung der archäologischen Funde in Form von Abfangekonstruktionen inklusive technischer Bearbeitung	ca. 1,5 Mio. Euro
Erschwernisse bei der Herstellung des neuen Tunnelbauwerkes	ca. 0,4 Mio. Euro
Errichtung Zugangsbauwerk aus Stahlbeton inkl. Schachteinstieg von Geländeoberkante	ca. 0,5 Mio. Euro
Längere Vorhaltung der vorhandenen Wasserhaltung	ca. 0,25 Mio. Euro
Ausbau Zugangsbauwerk	ca. 0,15 Mio. Euro
Ing.-Leistungen, technische Ausrüstung, Zugang Oberfläche	ca. 0,2 Mio. Euro
Summe	ca. 3,0 Mio. Euro

Weitere archäologische Maßnahmen

Aus Fachsicht des RGM gibt es über die bereits bekannten Denkmäler hinaus keine weiteren unbekanntes Denkmäler. Bereits bekannt sind einschließlich der anfallenden Kosten:

- Kanal Budengasse (als Kompensation),
- Hangstützmauer Pipinstraße unter der künftigen Treppe Haltestelle Heumarkt

Unterhaltung des Denkmals

Die Unterhaltungskosten (Instandhaltung und Reinigung) erfolgen aus dem Haushalt der Archäologischen Bodendenkmalpflege.

Fördermöglichkeiten

Ein gesonderter Zuschuss des Landes Nordrhein-Westfalen aufgrund der Denkmaleigenschaft kann nicht gewährt werden, weil die archäologischen Arbeiten und Denkmalsicherungen in den Rahmen der archäologischen Gesamtvereinbarung Nord-Süd Stadtbahn fallen. Die Finanzierung muss somit aus dem Projekt Nord-Süd Stadtbahn erfolgen.

Alternativen

Eine mögliche Alternative wäre u.U. die Bergung des Fundstückes zur Aufbereitung und späteren Ausstellung. Hierbei ist nach überschläglichen Betrachtungen von einem zusätzlichen Zeitbedarf von rund 8 Monaten auszugehen, der sich äußerst negativ auf den weiteren Terminplan des Gesamtprojektes auswirken würde und zu erheblichen zusätzlichen Projektkosten in Millionenhöhe führen kann. Weiterhin wäre die Möglichkeit vertan, ein wesentliches Teilstück der römischen Stadtmauer mit dem Hafentor am ursprünglichen Ort zu erhalten und begehbar zu machen. Die Alternative kann daher nicht empfohlen werden.

Einer Zerstörung dieses vorzüglich erhaltenen Bodendenkmals kann gemäß Denkmalschutzgesetz Nordrhein-Westfalen nicht zugestimmt werden.

Weitere Erläuterungen können anhand von Planunterlagen gegeben werden.

Weitere Erläuterungen, Pläne, Übersichten siehe Anlage(n) Nr.