

augusteischer Zeit nicht zum *Cardo maximus*, der Hauptachse der Stadt, sondern zu einem davon abgehenden Neben-*Decumanus* (einer kreuzenden Querachse) ausgerichtet gewesen. Die begleitenden Randkanäle im Verlauf der 1969 dokumentierten Hafenstraße konnten bei der Grabung am Domhotel über mehrere Meter verfolgt werden. Ein Graben war wannenförmig, der andere spitz; bei beiden konnten an der Sohle Pfosten festgestellt werden, die ursprünglich in die Kanäle gerammt worden waren, um hölzerne Kanalwangen zu arretieren. Der eine Graben war noch 50–70 cm breit, der Spitzgraben variierte zwischen 70 und 130 cm. Der Abstand beider Gräben beträgt von Scheitel zu Scheitel zwischen 4,40 und 4,78 m.

Insgesamt passen sich die römischen Befunde am Domhotel in die Besiedlungsstruktur der Römischen Kaiserzeit ein und können als Referenz für

die Altgrabungen dienen. Der jüngere Keller wird erhalten bleiben und über eine Treppe in die Verkaufsräume im Untergeschoss des zukünftigen Gebäudes integriert werden.

Literatur

J. Breuer, Die Kölner Domumgebung als Spiegel der Domrezeption im 19. Jahrhundert. Landeskonservator Rheinland 10 (Köln 1981). – G. Precht, Die Ausgrabungen um den Kölner Dom. Vorbericht über die Untersuchungen 1969/70. Kölner Jahrbuch für Vor- und Frühgeschichte 12, 1971, 52–64.

Abbildungsnachweis

1–2 M. Zanjani/LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland. – 3; 5 Römisch-Germanisches Museum der Stadt Köln (RGM Köln)/A. Kass, U. Karas. – 4 RGM Köln/P. Fleischer.

Stadt Köln

Ein unerwarteter Fund unter einer Straße im Süden von Köln

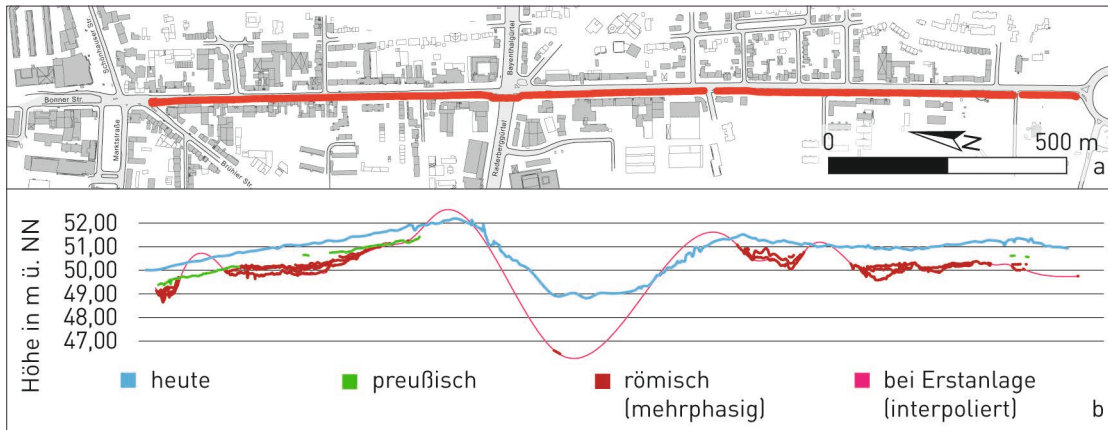
Bettina Carruba

Das Stadtbild im Kölner Süden ist heute noch von der geradlinigen Trasse der römischen Ausfallstraße, die von der Severinstraße bzw. der Verkehrsachse Bonner Straße überprägt wurde, bestimmt. In Folge des U-Bahn-Baus standen in den vergangenen Jahren Abschnitte der nach Bonn führenden Fernstraße wiederholt im Mittelpunkt der Untersuchungen. Die Nord-Süd-Stadtbahn wird aktuell ab der Haltestelle Marktstraße über die Bonner Straße bis zum Verteilerkreis Süd verlängert. Zwischen März 2018 und Oktober 2019 wurde im Rahmen der archäologischen Baubegleitung zur Kanal- und Leitungsumverlegung die südliche Teilstrecke der Limesstraße, die Köln und Bonn verband, eingehend untersucht.

Der betroffene Abschnitt versprach insofern nichts Neues bezüglich der Befunderwartung. Außergewöhnlich für eine innerstädtische Grabung war jedoch die Möglichkeit, den antiken Straßendamm ohne Unterbrechung auf einer Gesamtlänge von etwa 2 km zu erfassen. Der resultierende Längsschnitt spiegelt die römischen topographischen Gegebenheiten und alle nachfolgenden, anthropogenen Geländeänderungen wieder (Abb. 1).

Mehr oder minder ausgeprägte, in Nord-Süd-Richtung langgestreckte Anhöhen kennzeichnen bis heute die Bonner Straße und hatten Auswirkung auf Trassierung und Aufbau der Fernstraße (Abb. 1–2). So wurden beispielsweise bei der Anlage einer neuen Straßendecke jeweils zwecks Höhenausgleich unterschiedlich mächtige Schotter- und/oder Sandschichten eingebaut. Dementsprechend, bei gleichbleibender Anzahl der Ausbauphasen, wies der Straßendamm in seinem Verlauf eine variable Gesamtmächtigkeit auf. Auch die sich am Fuß einer Erhebung befindenden, querverlaufenden Drainagen der Fahrbahn stehen in Zusammenhang mit dem damaligen Relief.

Der von Sandbahnen (sog. Erdbankette) flankierte, 14–15 m breite, durchschnittlich 0,70 m mächtige Kieskörper der Straße bestand aus einer Abfolge von bis zu zehn bis zwölf Schichten, dabei waren drei bis vier Ausbauphasen auszumachen. Für die Anlage der Straße wurde offensichtlich die ursprünglich vorhandene Humusdecke abgetragen. Das aufgeschüttete Kies-Sand-Gemisch für den Unterbau lag nämlich immer unmittelbar oberhalb der anstehenden Sande und eine sekundäre Bodenbildung war



1 Köln-Bayenthal/-Marienburg. Lagekarte (a) und Verlauf (b) der Geländeoberkanten in römischer, preußischer und heutiger Zeit. Längsschnitt 50-fach überhöht.

nur anhand eines zentimeterhohen Lehmbandes festzustellen.

So war es eine Überraschung, als im Abschnitt zwischen Mathiaskirchplatz und Cäsarstraße unterhalb der römischen Fahrbahn die verziegelten Reste eines Ofens zum Vorschein kamen (Abb. 3–4). Um den Befund in seinem gesamten Umfang zu dokumentieren, wurde die Fläche, in Absprache mit dem Römisch-Germanischen Museum der Stadt Köln, nach Westen und Osten erweitert. So konnte auch die westliche Grenze des, den Ofen auf ganzer Fläche deckenden, Kieskörpers erfasst werden. Die hervorragend erhaltene, unterste römische Fahrbahn (St. 176) mit ihrer verschliffenen, äußerst verdichteten und von einer Nord-Süd verlaufenden Fahrspurrille durchzogenen Kiesdecke bezeugte die intensive Nutzung dieser Straße.

Aus der Befundsituation ging hervor, dass der Ofen im Zuge der Erstanlage der römischen Fahrbahn bis auf den Grund geschliffen worden war. Eine tonig-lehmige, mit Holzkohle bzw. Asche durchsetzte Schicht breitete sich oberhalb des Restbefundes aus. Diese Planierschicht (St. 178) wurde sowohl im westlichen als auch im östlichen Profil unmittelbar unterhalb des Kiesunterbaus auf einer Gesamtlänge von 8,80 m dokumentiert (Abb. 3).

Der Ofen (St. 173) zeigte einen leicht hufeisenförmigen Grundriss (Abb. 4), dabei lag die ca. 0,40 m breite Öffnung auf der östlichen Seite. Er maß 1,20 m (Nord-Süd) × 1,30 m (West-Ost) bzw. hatte zusammen mit dem der Öffnung vorgelagerten Bereich ein West-Ost-Gesamtmaß von 1,75 m. Aufgrund des Umfangs und des schlichten Grundrisses ist der Befund aller Wahrscheinlichkeit nach als Kuppelbackofen anzusprechen. Im Planum war der durch die Hitze rot verziegelte Abdruck der durchschnittlich 0,20 m starken Ofenwand erhalten. Auf der Öffnungsseite sprang die nördliche Wandung im rechten Winkel zurück, während die Südwand über die Öffnung hinausragte, möglicherweise als Widerstand für einen Schieber. In der Mitte der inneren Ofenfläche befand sich eine hellbraune, gräulich verfärbte, extrem verhärtete Tonschicht, die ausgenommen Holzkohlereste kaum Beimengungen

enthielt. Der 1,0 × 0,50 m große, der Öffnung vorgelagerte Bereich war im Querschnitt schwach muldenförmig und enthielt in Schichten abgelagerte Holzkohlereste. Vermutlich befand sich hier eine kleine Feuerstelle, um das fürs Backen benötigte Wasser zu erhitzen. Eine unmittelbar an der nördlichen Außenseite des Holzofens erfasste, im Durchmesser 0,20 m große und 0,50 m tief erhaltene Pfostengrube (St. 181) wies auf eine schützende Überdachung hin. Die Pfostengrube zeigte einen U-förmigen Querschnitt und eine leicht abgeflachte Sohle. Die untere Grubenhälfte enthielt ein helles, gräuliches, mit Holzkohleflittern durchsetztes, feinsandiges Lehmsediment. Die obere Hälfte war dagegen mit dem feinkiesigen, später aufgeschütteten Sediment des Straßenunterbaus verfüllt. Die Oberkante von St. 173 lag bei ca. 49,60 m ü. NN, die Unterkante bei 49,50 m ü. NN und somit 1,35 m unterhalb der heutigen Geländeoberkante. Des Weiteren wurden die Sohle einer ovalen, Nordost-Südwest ausgerichteten Grube (St. 174) und der untere Teil einer Pfostenspur (St. 175), die sich beide nördlich des Ofens in 3,50 m bzw. 4,50 m Abstand befanden, dokumentiert. Diese Befunde lagen ebenfalls unterhalb der planierten Holzkohleschicht und somit

2 Köln-Bayenthal. Kieskörper der römischen Straße, perspektivisch im Profil gegen Osten.





3 Köln-Bayenthal. Römischer Straßenkörper über der geplanten Holzkohleschicht, Profil gegen Osten.

4 Köln-Bayenthal. Ofenbefund im Planum.

unter dem römischen Straßenkörper. Die aus dem Backofen entnommenen Holzkohleproben wurden im Labor CologneAMS der Universität zu Köln bestimmt und ergaben eine Datierung zwischen dem 2.–1. Jahrhundert v. Chr. und dem Anfang des 1. Jahrhunderts n. Chr.

Weder aus den oben beschriebenen Befunden noch aus den Straßenschichten wurden datierbare Funde

geborgen. Daher liefern die Daten aus den Holzkohleproben einen wichtigen *terminus post quem* für den Bau der Limesstraße. Die Niederlegung des Ofens und seiner benachbarten Strukturen dürfte noch in augusteischer Zeit erfolgt sein. Dieses Ergebnis fügt sich in die chronologische Einordnung der untersten Straßenschichten der Teilstrecken ein, die in den vergangenen Jahren zwischen der südlichen Altstadt und dem nördlichen Abschnitt der Bonner Straße dokumentiert wurden. Eine absolute Datierung für die Anlage der Ausfallstraße nach Bonn lieferte eine Dendroprobe aus dem hölzernen Straßenunterbau am Waidmarkt, unmittelbar vor den Toren der Stadtmauer, die ein Fälldatum im Jahr 17 n. Chr. ergab.

Die Auffindung des Backofens indiziert das Bestehen eines Gehöftes oder einer Wegestation an dieser Stelle bzw. in unmittelbarer Nähe, wobei von der Erschließung durch eine weiterführende Straße ausgegangen werden muss. Folglich wäre denkbar, dass in der späten Latènezeit hier bereits ein Weg im Verlauf der nachfolgenden römischen Straße vorhanden war, der aufgrund der neuen augusteischen Trassierung nicht mehr nachweisbar ist.

Literatur

Ch. Ihde, Ausgrabungen am Chlodwigplatz in Köln. Die archäologischen Untersuchungen im Rahmen des Nord-Süd-Stadtbahnbaus. Kölner Jahrbuch 51, 2018, 99–368. – A. Schäfer, Die Römische Fernstraße nach Süden. In: M. Trier/F. Naumann-Steckner (Hrsg.), ZeitTunnel. 2000 Jahre Köln im Spiegel der U-Bahn-Archäologie (Köln 2012) 182–183.

Abbildungsnachweis

1 M. Busch/Fundort GmbH, Köln. – 2–4 D. Albus/Fundort GmbH, Köln.