

25 Jahre Stadtarchäologie in Düsseldorf

Andreas Kupka

Düsseldorfs Boden ist ein einzigartiges Archiv der Stadtgeschichte. Hier finden sich die Spuren der Vergangenheit als archäologische Relikte bei zahlreichen Baumaßnahmen. Von den 87 größeren Grabungsmaßnahmen der letzten zweieinhalb Jahrzehnte befanden sich allein 54 Projekte im historischen Innenstadtbereich.

Dabei fokussierte sich das archäologische Interesse zunächst auf jene großflächigen Bodeneingriffe, wie z. B. die Tieflegung der Rheinuferstraße 1990–1992, wo bedeutende Zeugnisse der frühurbanen Peripherie wie die Stadt- und Uferbefestigung erforscht werden konnten. Unter konsequenter Anwendung des Verursacherprinzips gelang seit 1999 vermehrt die fachgerechte Aufdeckung von innerstädtischen Siedlungsstrukturen – mitunter im großen Rahmen. So bei der Neubebauung der spätmittelalterlichen Vorstadt an der Ratinger Mauer bei der Erweiterung der Kunstsammlung NRW in den Jahren 2006–2007 oder aktuell im westlich angrenzenden „Andreasquartier“, wo erstmalig Hausgrundrisse aus der

Gründungszeit nach 1288 erkennbar werden. Das Thema „Klosterstadt Düsseldorf“ erfuhr seit 2003 starke Resonanz in der Öffentlichkeit, insbesondere weil hier – beginnend mit den Umbauarbeiten im ehemaligen Franziskanerkloster auf der Zitadelle („Maxhaus“) – beispielhaft die Erhaltung und Präsentation von ergrabenenen Raumstrukturen gelang (Arch. Rheinland 2004, 173–175; 2009, 161–163). Stadtgeschichtlich bedeutende Aufschlüsse erbrachten auch die baubegleitenden Ausgrabungen in den weitläufigen Anlagen des vormaligen Jesuitenklsters an der Mühlenstraße seit 2006 und des „Theresienhospitals“ an der Ritterstraße seit 2008 (Arch. Rheinland 2004, 171–173; 2008, 156–160). Die nördlichen Stadtteile Rath und Kaiserswerth bildeten mit ihrem reichen Potenzial an archäologischen Quellen einen weiteren Schwerpunkt der städtischen Bodendenkmalpflege. Besonders hervorzuheben sind hier sowohl die langjährigen Grabungen im Kernbereich einer prähistorischen Siedlungskammer an der BAB 44 und Theodor-



1 Düsseldorf, Wehrhahnlrinie. Reste der Flinger Bastion aus dem 16. Jahrhundert „unter dem Deckel“.



straße zwischen 1989 und 2003 wie auch die außergewöhnliche Freilegung und Bergung eines barockzeitlichen Schiffsrumfes von immerhin 17 m Länge im Jahr 2009 (Arch. Rheinland 2009, 173–175).

In den letzten Jahren galt zudem den innerstädtischen Großprojekten Wehrhahn-Linie und Kö-Bogen ein Hauptaugenmerk der Bodendenkmalpflege in der Landeshauptstadt (Arch. Rheinland 2008, 154 f.; 2009, 171 f.; 2010, 200–202). Bereits Jahre vor dem ersten Spatenstich 2007 erarbeitete das LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland (LVR-ABR) mit allen Beteiligten – vom Architekt über städtische Ämter bis hin zu den Baufirmen – innerhalb des städtebaulichen Planungsprozesses ein detailliertes Grabungskonzept. Im Brennpunkt stand bei beiden Maßnahmen die bedeutende bastionäre Stadtbefestigung der ehemaligen Residenz- und Festungsstadt Düsseldorf aus dem 16.–18. Jahrhundert, die ab 1801 oberirdisch geschleift wurde. Die im Boden erhaltenen Festungsmauern und Gräben sind heute geschützte Bodendenkmäler. Trotzdem müssen sie höheren öffentlichen Belangen wie den Großbaumaßnahmen Wehrhahnlinie und Kö-Bogen weichen. Archäologische Fachfirmen sind

unter der Aufsicht des LVR-ABR während der Bauarbeiten damit beschäftigt, diese Bodendenkmäler freizulegen, wissenschaftlich zu dokumentieren und – wenn möglich – zu bergen (Arch. Rheinland 2009, 171 f.; 2010, 200–202).

Die neue U-Bahnstrecke „Wehrhahn-Linie“ der Landeshauptstadt Düsseldorf hat eine Gesamtlänge von 3,4 km und tangiert auf mehr als der Hälfte des Verlaufs die denkmalgeschützte ehemalige renaissancezeitliche Stadtbefestigung. Da der größte Teil der Trasse unterirdisch im Tunnelvortrieb angelegt wurde, beschränkten sich die archäologischen Maßnahmen auf die U-Bahnhöfe, Kanäle, Leitungen und technischen Bauwerke, die in offenen Baugruben errichtet bzw. verlegt werden. Vor allem im mittleren (Corneliusplatz/Heinrich-Heine-Allee) und südlichen Bauabschnitt (Kasernen-/Eli-sabethstraße) befinden sich im Bereich der neuen U-Bahnhöfe massive Reste der historisch bedeutsamen Festungswerke im Boden. In der Theodor-Körner-Straße wurden in den Jahren 2008 und 2011 im künftigen U-Bahnhof ca. 3,0 m starke und 6 m hohe Reste der Flinger Bastion, einem der ältesten Teile der bastionären Stadtbefestigung aus dem 16. Jahrhundert freigelegt (Abb. 1). Sie stammen

2 Düsseldorf, Kö-Bogen.
Reste der Flinger Kontergarde des 18. Jahrhunderts.

vom italienischen Festungsbaumeisters Alessandro Pasqualini (1493–1559). Die Ecke Face/Flanke der Bastion wurde dokumentiert und die Natursteinverblendung fachgerecht geborgen, um sie im neuen ArchaeoPoint im U-Bahnhof Heinrich-Heine-Allee präsentieren zu können. In der Kasernenstraße schnitt eine neue Kanaltrasse die Reste der aus Feldbrandziegeln gemauerten Eskarpe der Südface des Berger Ravelins (auch Goltstein oder Johannes genannt) des 17. Jahrhunderts und den Festungsgraben. Die Mauer hatte eine Breite von 1,64 m und das Ravelin wies an dieser Stelle eine Nord-Süd-Ausdehnung von ca. 70 m auf, was mit den Angaben der historischen Pläne übereinstimmt. Etwa weiter südlich, am Graf-Adolf-Platz, konnte im Bereich der Baugrube des neuen U-Bahnhofes der Festungsgraben der südlichen bastionären Front – der sog. Inneren Extension – nachgewiesen werden (Arch. Rheinland 2008, 154 f.). Im Bereich der nördlichen Königsallee, am U-Bahnhof Heinrich-Heine-Allee, gelang es beim Deckelaushub, den ehemaligen Kö-Graben bis zur Sohle freizulegen (Arch. Rheinland 2009, 171 f.). Der ursprünglich 22 m breite Graben wurde Ende des 19. Jahrhunderts verfüllt, an dieser Stelle entstand der heutige Corneliusplatz. Bemerkenswert sind auch Holzreste einer Palisadenanlage, vermutlich die Begrenzung des gedeckten Weges feindseitig des Festungsgrabens, der traditionell durch Palisaden oder Sturmfpähle gesichert war. Dieser Graben wurde auch im Bereich Kö-Bogen mehrfach dokumentiert.

Das zweite Großbauprojekt in Düsseldorf betrifft den nördlichen Bereich der Königsallee zwischen Elberfelder Straße, Jan-Wellem-Platz und Schadow-Platz, kurz Kö-Bogen genannt, der in den nächsten Jahren eine grundlegende Umgestaltung erfährt. Der PKW-Verkehr wird durch einen Tunnel unter die Erde verlegt. Am Jan-Wellem-Platz entsteht auf 9 ha ein Gebäudekomplex mit Tiefgarage. Hierzu sind Bodeneingriffe bis in etwa 30 m Tiefe notwendig. In diesem Bereich lag die stark ausgebaute Ostfront der ehemaligen bastionären Stadtbefestigung des 16. Jahrhunderts, die hier durch ein Festungsvorwerk, die Flinger Kontergarde, verstärkt wurde: eine um 1735 entstandene, 5–6 m hohe Mauer aus Feldbrandziegeln mit vorgelagertem Graben. Ein 20 m langes Mauerstück dieser Kontergarde wurde 2010 freigelegt (Arch. Rheinland 2010, 200–202). Die Reste der 1801 geschleiften Mauer waren überraschender Weise noch bis zu 2,50 m hoch im Boden erhalten, aber durch zahlreiche moderne Eingriffe wie Kanäle und Leitungen stellenweise unterbrochen (Abb. 2). Die ca. 1,80 m breite Mauer wies auf der Ostseite die übliche Dossierung (Abschrägung) auf und befand sich in gutem Zustand. Nach der Freilegung wurde der Befund fachgerecht dokumentiert und mit modernster 3D-Laserscanning-Methode digital vermessen. Ein 7 m langes Stück dieses für die Düsseldorfer Stadt- und

Festungsgeschichte wichtigen Befundes wurde zudem für eine spätere Präsentation in einer spektakulären Aktion unter großem Bürger- und Medieninteresse geborgen.

In der Elberfelder Straße kam 2011 bei einer Kanalverlegung eine massive 10 m lange Mauerstruktur mit Rundbögen zutage; die Reste einer der beiden Brücken, die seit dem Ende des 17. Jahrhunderts das Flinger Tor mit dem Flinger Ravelin und dem Festungsvorfeld verbanden. Die größere der beiden Brücken wurde nun freigelegt und stellt einen höchst bedeutenden Befund für die Stadt- und Festungsgeschichte dar, zumal bisher noch kein vergleichbarer Befund im Stadtgebiet bekannt ist: für Archäologen und Festungsforscher eine kleine Sensation.

Die erwähnten archäologischen Maßnahmen tragen dazu bei, unser Bild der Stadt- und Befestigungsgeschichte weiter zu präzisieren und das öffentliche Interesse an Düsseldorfs Bodendenkmälern wachzuhalten. Zu diesem Zweck werden Mauerteile der Festungswerke später in einem Präsentationsraum, dem ArchaeoPoint im neuen U-Bahnhof Heinrich-Heine-Allee der Wehrhahn-Linie zu sehen sein. Dort sollen die Besucher mit weiteren originalen Funden und einer 3D-Animation anschaulich über die archäologischen Untersuchungen und die Geschichte der Stadtbefestigung informiert werden. Die Stadt trägt damit der großen Bedeutung Rechnung, die Befestigungswerke über Jahrhunderte in der Geschichte der ehemaligen Landesfestung und Residenzstadt Düsseldorf gespielt haben.

An dieser Stelle sei allen beteiligten Ämtern und Grabungsfirmen gedankt, ohne deren gute Kooperation die erfolgreiche Arbeit in der Bodendenkmalpflege der letzten 25 Jahre in Düsseldorf nicht möglich gewesen wäre.

Literatur

Hetjens-Museum (Hrsg.), Bringt Scherben Glück? (Düsseldorf 2010). – R. Lommerzheim/B. C. Oesterwind, Rheinzeiten – Archäologische Entdeckungen am Düsseldorfer Rheinufer (Düsseldorf 2004). – I. Reuter, Abraham Lincoln und Wilhelm I. an der Kö. Arch. Deutschland 2010/6, 53. – A. Kupka, Granate im Graben. Arch. Deutschland 2009/5, 56. – Ch. Ihde/A. Kupka/I. Reuter, Ein Jahr U-Bahn-Archäologie in Düsseldorf, Arch. Rheinland 2009 (Stuttgart 2010) 171 f. – E. Spohr, Düsseldorf Stadt und Festung (Düsseldorf 1978).

Abbildungsnachweis

1–2 A. Kupka, Düsseldorf.