

## Verschüttet und vergessen. Ein Stück aufgehendes Mauerwerk der jüngeren Aachener Stadtmauer

Martin Engel

Die Bauarbeiten an der jüngeren Aachener Stadtmauer begannen gegen Ende des 13. Jahrhunderts und kamen in der Mitte des 14. Jahrhunderts zum Abschluss. Sie war ursprünglich ca. 5500 m lang, 8–10 m hoch und die Mauerstärke betrug 2–4 m. Ihr vorgelagert war ein 24–28 m breiter und – wo es die Topographie erlaubte – mit Wasser gefüllter Graben. Dessen Tiefe schwankte zwischen 7 und 12 m. Der Graben wies zudem eine Kontramauer auf, die an zahlreichen Stellen im Stadtgebiet archäologisch dokumentiert wurde.

Wie die meisten Stadtmauern brach man sie im Laufe des 19. Jahrhundert ab. Die Entfestigung hatte bereits unter französischer Besatzung begonnen und setzte sich im Zuge der Stadterweiterung sowie des Eisenbahnbaus fort. Heute sind von den ursprünglich elf Stadttoren noch zwei und von den 23 Türmen fünf erhalten. Die eigentliche Mauer ist bis auf die Maueransätze an den erhaltenen Toren und Türmen verschwunden. Lediglich in der Junkerstraße, nördlich des hier behandelten Abschnitts, wurde in den letzten Jahren ein Mauerstück freigelegt und sichtbar gemacht. Dessen Originalzustand ist

aber durch spätere An- und Umbauten sowie Reparaturen, sehr häufig mit Ziegeln, entstellt.

Im Jahr 2017 stand in der Junkerstraße 48 eine Baumaßnahme an, bei der nach einem Abgleich mit dem Preußischen Urkataster die Aufdeckung eines Teils der Stadtmauer zu erwarten war. Vor Ort zeigte sich am Fuß einer Innenhofmauer aus Ziegel in einer Ecke Bruchsteinmauerwerk, das als abgebrochener Rest der Stadtmauer anzusprechen war. Das Stück war nur noch 1 m lang und knapp 50 cm hoch erhalten. Daher ging man davon aus, dass auch auf dem restlichen Areal nur marginale Reste der Stadtmauer anzutreffen wären. Angesichts der Seltenheit von Aufschlüssen an dieser jüngeren Stadtmauer war die Erwartung dennoch sehr hoch. Die Parzelle liegt am Rand eines 11 m hohen Bahndamms, der im untersuchten Bereich noch 4–8 m hoch ist und durch eine massive Stützmauer begrenzt wurde.

Nachdem diese Mauer durchbrochen worden war, fanden sich die ersten Reste der Stadtmauer. Sie erwies sich zunächst aufgrund der Stützmauer des Bahndammes als stark gestört, aber je weiter die



1 Aachen-Mitte, Lochnerstraße 48. Die jüngere Stadtmauer mit der Reparaturstelle (links).

2 Aachen-Mitte, Lochnerstraße 48. Der „Postenweg“ vor der Mauer.

Untersuchung in den Bahndamm hineinreichte, desto besser war ihre Erhaltung (Abb. 1). Wie sich herausstellte, hatten die Innenhof- und die Stützmauer in die Stadtmauer eingegriffen und damit die feindseitige Schale sowie einen Teil der Füllung des Schalmauerwerkes zerstört. Die stadtseitige Front nebst eines Gutteils der Schalenfüllung war hingegen – abgesehen von der abgebrochenen Mauerkrone – ungestört erhalten geblieben. Der Bahndamm hatte die Stadtmauer begraben und damit konserviert. Da sich die Unterkante der Stadtmauer unterhalb der Eingriffstiefe befindet, konnte sie nicht erfasst werden. Dennoch wurde sie noch bis zu einer Höhe von 3,4 m dokumentiert.

Das Mauerwerk wies, mit Ausnahme eines reparierten Bereiches, ein sehr einheitliches und sorgfältig ausgeführtes Muster auf. Dieses bestand aus einer Abfolge von in horizontalen Reihen gelegten, annähernd quadratischen Quadersteinen mit Maßen von  $22 \times 21$  cm. Vereinzelt waren in diese einheitlichen Lagen schmalere Quadersteine eingefügt. Die 32–40 cm starken Zwischenräume zwischen den genannten Quaderlagen waren mit großen, langrechteckigen Quadern und plattenartigen Steinen ausgefüllt. Hierbei lagen die großen Quader auf den Rechteckquaderlagen auf, während die Steinplatten zwischen und auf den großen Blöcken saßen. Dabei variierten die Dimensionen der großen Quader, der Platten sowie der kleinen Quader erheblich. Der Mauerkerne bestand größtenteils aus geschütteten Kalksandsteinen, außerdem aus vereinzelt Blausteinen, die mit sehr viel Mörtel vergossen worden waren.





**3** Aachen-Mitte, Lochnerstraße 48. Die jüngere Stadtmauer mit dem Pfafenturm im Hintergrund.

Die komplette Mauer war zur Stadt hin verkippt. Ursache hierfür dürfte die Beschaffenheit des Untergrunds gewesen sein, steht doch die Stadtmauer hier auf den Sedimenten des wenige Meter weiter nördlich die Stadtmauer querenden Johannsbaches. In diesen Zusammenhang gehört wohl auch ein lokal begrenzter Absatz in der Mauer. An dieser Stelle war ein Teil der Mauerschale eingebrochen und wurde – mit dem vorhandenen Steinmaterial – neu aufgemauert. Eine deutliche Baufuge markiert diese Reparatur. Dabei verschob man das reparierte Stück um 11–13 cm stadteinwärts und mauerte es wieder lotrecht auf. Das an den übrigen Stellen übliche Verlegemuster wurde dort nicht berücksichtigt. Ebenso achtete man nicht mehr auf eine horizontale Ausführung der Lagen. Ferner wurde gleichzeitig mit der Reparatur stadseitig Erdreich gegen die Mauer geschüttet, um ein Gegengewicht zu schaffen und die weitere Neigung der Stadtmauer zu verhindern.

Parallel zur Stadtmauer verlief in einem Abstand von 0,4–0,6 m ein geschotterter, 1,70 m breiter Weg. Dieser fiel nach Norden in Richtung Bachlauf ab. Die Schotterung bestand aus diversen Gesteinsbrocken

(Kalksandstein, Blaustein etc.) mit einem Durchmesser von ca. 10 cm, außerdem zerriebenem Kalksandstein und Kalkmörtel. Eine Wegerandbefestigung war nicht vorhanden. Der Wegeaufbau mit seiner geringen Stärke von 10–12 cm zeigte deutlich, dass er nicht auf große Belastungen ausgelegt war, sondern eher als „Postenweg“ – mit gelegentlichem Wagenverkehr – diente (Abb. 2). Der Weg wurde in der frühen Neuzeit, im Zuge der o. g. Mauerreparatur, bis zur Höhe der Unterkante des Mauer Schadens überschüttet. Diese Schicht lässt sich über die darin enthaltene Keramik in das 16./17. Jahrhundert datieren und liefert damit einen zeitlichen Ansatz für die Mauerreparatur.

Unterhalb des „Postenweges“ befand sich direkt an der Stadtmauer eine massive, homogene Aufschüttung. Diese könnte zur Mauerstabilisierung gedient haben oder als Maßnahme gegen die feuchten Bachsedimente des Untergrundes. Darauf lagerten sich weitere Erdschichten ab, die in unterschiedlichem Maße Gesteinsbruch und Kalkmörtel enthielten und auf denen man den Weg angelegt hatte.

Oberhalb des Postenweges befand sich wiederum eine große Anzahl von Aufschüttungen, deren Art und Zusammensetzung aus Erde, Gesteinsbruch, Brandschutt und Kohlenresten variierten (Abb. 2–3). Ihnen allen war gemein, dass sie in einem Abstand von 2 m parallel zur Mauer erst horizontal verliefen, dann aber in einem Winkel von ca. 45° nach Osten hin abfielen. Die Konstruktion ist demnach als Mauerhinterschüttung anzusprechen, wobei der Erddruck die Mauer nicht verformte, sondern vielmehr wohl die weitere Neigung stoppte. Diese Schichten wurden wiederum durch die wohl aus dem 19. Jahrhundert stammende Abbruchschicht der Stadtmauer überlagert. Demnach hatte man zwischen dem 16./17. und dem 19. Jahrhundert mehr als 2 m Erdmaterial gegen die Mauer geschüttet. Diese Schichten wurden dann beim Bahndambau überschüttet, wobei dessen Schichten deutlich von denen, die zur Mauer gehörten, unterscheidbar waren. Unklar ist, ob diese Aufschüttungen ausschließlich dazu dienten, die geneigte Mauer zu stabilisieren. Genauso wäre es möglich, dass man die Stadtbefestigung durch einen Erdwall verstärkte, um sich gegen die zunehmende Bedrohung durch Pulverwaffen zu sichern. Um dies zu klären, wären aber weitere Aufschlüsse der Stadtmauer zum Vergleich notwendig.

#### Literatur

C. Rhoen, Die Befestigungswerke der freien Reichsstadt Aachen (Aachen 1894).

#### Abbildungsnachweis

1–3 M. Engel/SK ArcheoConsult, Aachen.