

Untergrundkampf

Archäologen gegen Ingenieure: Beim Bau der neuen U-Bahn von Rom stoßen die einen auf 2000 Jahre alte Tunnel und wollen das Alte bewahren, die anderen fürchten, dass die Linie so nie fertig wird

Von Julius Müller-Meinungen

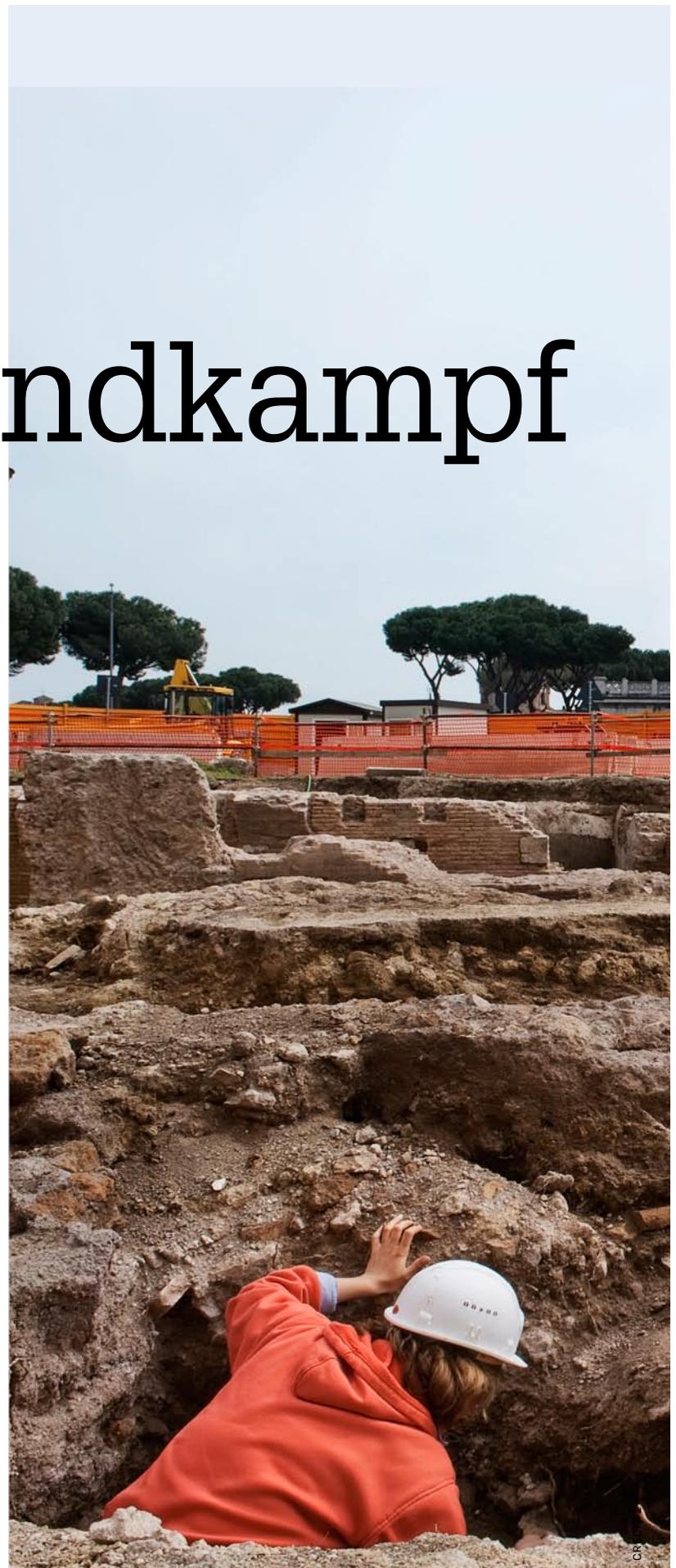
Das gusseiserne Tor öffnet sich mit lautem Quietschen. Simone Santucci, mit Helm und blauem Overall, geht hindurch, biegt rechts in einen Raum ein, der als Lager für Blumenvasen und Putzzeug dient, und läuft 20 Marmorstufen in den Keller der Kirche Santa Maria in Domnica hinab. Die Basilika steht auf dem Celio, einem der sieben Hügel Roms. Es riecht modrig hier unten im Gewölbegang und nur die Lampe an seinem Helm gibt Licht. Mit jedem Schritt, den Santucci auf dem erdigen Boden geht, senkt sich die lehmige Decke über ihm ab.

Santucci ist der erste Mensch, der seit Jahrhunderten einen Fuß in diesen Tunnel setzt. Vor ihm tut sich in der Wand eine quadratmetergroße Öffnung auf, Santucci klettert hindurch, er muss sich bücken. Im Strahl der Lampe sieht er den Dunst seines feuchten Atems. Das Gewölbe

wird immer bedrückender. An den Rändern häufen sich Erde und Scherben. Es sind Henkel römischer Amphoren, Vasen, Marmorstücke, rote, blaue, schwarze und gelbe Freskenteile. Sie liegen hier einfach auf dem Boden dieses bislang unbekanntes, vor mehr als 2000 Jahren gebauten Gangs im Bauch des Celio-Hügels in Rom. Dazwischen ab und zu Muscheln und ein paar modrige Tierknochen.

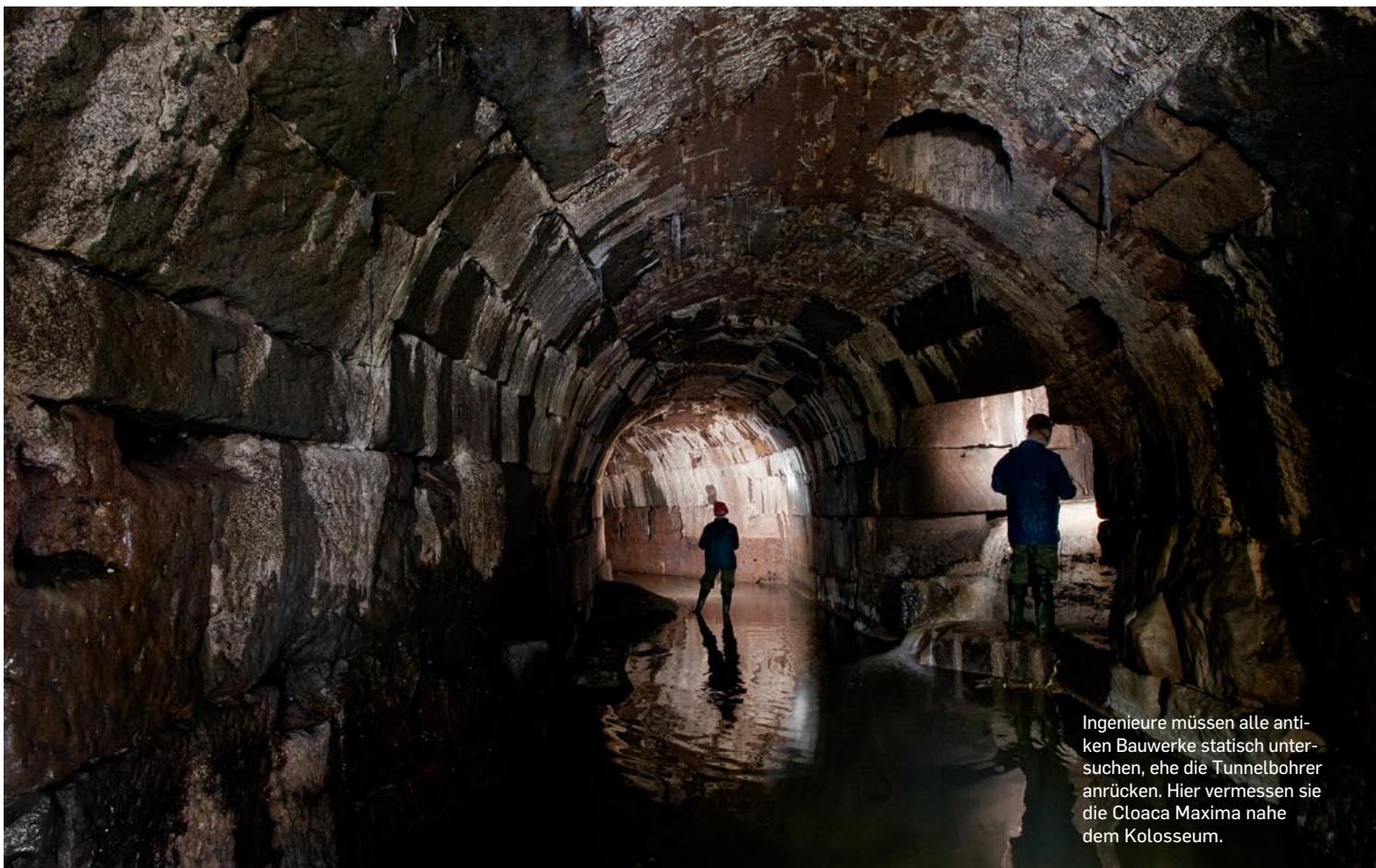
„Es ist, wie eine neue Welt zu betreten“, sagt der Höhlenforscher. Der dumpfe Gang verschluckt sofort seine Stimme.

Im Auftrag der Soprintendenza, der Archäologischen Aufsichtsbehörde in Rom, erkundet Santucci den Untergrund. In 30 Metern Tiefe soll hier in sechs Jahren die neue U-Bahn der Linea C durchs Zentrum von Rom fahren. Deshalb ist der Höhlenforscher hier. Den unterirdischen Tunnel entdeckten Inge-





U-Bahn-Bau im Herzen von Rom: Vor dem Nationaldenkmal soll die Station Piazza Venezia entstehen. Ehe hier in 30 Metern Tiefe die Metro hält, sichert die Archäologin Arianna Monachesi die Überreste antiker Tavernen.



Ingenieure müssen alle antiken Bauwerke statisch untersuchen, ehe die Tunnelbohrer anrücken. Hier vermessen sie die Cloaca Maxima nahe dem Kolosseum.

Von der Decke hängen die Wurzeln der Bäume aus dem Garten der Villa Celimontana in den Tunnel. Höhlenforscher Santucci ist der erste Mensch seit Jahrhunderten, der diesen Ort betritt.

niere erst vor ein paar Monaten zufällig, als sie die Kellergewölbe unter der Kirche Santa Maria in Domnica inspizierten.

Es ist der erste U-Bahn-Bau in Rom seit 1980. Wegen der Vibrationen der 90 Meter langen Tunnelbohrmaschinen, die sich bereits von den Außenbezirken Richtung Zentrum vorarbeiten, müssen Ingenieure die Stabilität aller Gebäude und von 56 Monumenten prüfen, die über den Tunneln liegen. Begleitet werden sie meist von Archäologen, die die verborgenen Schätze der alten Stadt vor der Zerstörung bewahren wollen. Hier im Untergrund prallen zwei Welten aufeinander: die der Archäologen und der Ingenieure. Für die U-Bahn-Bauer ist das Alte, Museale, von dem Rom wie kein anderer Ort der Welt im Überschuss hat, das größte Hindernis in der Entwicklung der Stadt.

Simone Santucci muss nun auf allen Vieren über den lehmigen Boden kriechen, auf unzähligen antiken Glas- und Keramikscherben und abgebrochenem Wandstück. Von der Decke hängen feine Wurzeln der Bäume aus dem Garten der Villa Celimontana oben auf dem Celio herab. Erste Tests werden später ergeben, dass die Fragmente aus dem 1. Jahrhundert vor Christus bis ins Jahr 50 nach Christus stammen. Verkohlte Reste sind darunter. Vielleicht ist es der Schutt, der hier nach dem Brand einer Residenz gelagert wurde. Handelt es sich um den Brand im Jahr 27, den Tacitus in seinen Annalen erwähnt und der auf dem Celio die luxuriösen Residenzen reicher Römer zerstörte?

Es gäbe die Vermutung der Archäologen, sagt Santucci, dass der Tunnel einst Teil der Kaserne der fünften Kohorte

der Vigiles gewesen sei, einer Einheit der Feuerwehr im alten Rom. Es könnte aber auch ein Verbindungsgang zwischen römischen Villen gewesen sein, in dem später der Schutt gelagert wurde. Santucci zuckt mit den Schultern. Jetzt ist er erst einmal damit beschäftigt, mit einem Laser-Messgerät den Gang zu vermessen. Er schiebt seinen Körper in den engen, lehmigen Trakt der Wasserleitung. Es sieht aus, als würde er sich ewig in das Erdreich weiterarbeiten wollen, in einen unendlich langen Gang, der in Wirklichkeit nach neun Metern endet. Santucci liebt das Unbekannte. Über die Jahre ist er zu einem passablen Archäologen geworden, der Funde bestimmen kann. „Das hier könnte der Teil eines Wildschweinschädels sein“, sagt er, und hält einen erdigen Knochen in den Lichtkegel seiner Stirn-Lampe.

„Wenn die Archäologen eine Scherbe finden, blockieren sie dir die ganze Arbeit“, sagt eine Mitarbeiterin der U-Bahn-Baugesellschaft Metro C. Und im Gewölbe unter Santa Maria in Domnica liegen nicht nur Scherben. Sollte die Mitarbeiterin der Baugesellschaft recht behalten, wird es angesichts der Funde im Celio-Tunnel in den nächsten tausend Jahren nichts mit der neuen, 25 Kilometer langen Linie, die unter der Lateransbasilika San Giovanni, dem Kolosseum, der Piazza Venezia und dem alten Marsfeld hindurch, an der Piazza Navona vorbei bis zum Petersdom und darüber hinaus führen soll. Es ist ein Jahrhundert-Projekt im Untergrund des Alten Roms, ein waghalsiger Versuch, das Neue mit dem Alten zu verbinden. Die Rettung vor dem Verkehrsinfarkt in der Millionenmetropole steht der Bewahrung der von der Verfassung und dem UNESCO-Weltkulturerbe geschützten antiken Schätze entgegen.

In Giardinetti, am östlichen Stadtrand, treiben die Ingenieure derweil die beiden Tunnelbohrmaschinen langsam auf das Zentrum zu. In 25 Metern Tiefe, 500 Meter vom künftigen Bahnhof Alessandrino entfernt, spuckt die Tunnelbohrmaschine „Filippa“ derzeit ein dunkelgraues, erdiges Gemisch in ihr Inneres, vulkanischen Tuffstein. Auf einem Bildschirm in der Überwachungskabine sieht man den Auswurf, der über ein Fließband in Waggons und dann an die Oberfläche transportiert wird. Laut und schmutzig ist es hier unten und die einzige Spur von Zärtlichkeit ist, dass die Ingenieure ihren Maschinen weibliche Namen gegeben haben.



In Köln ist gerade das Stadtarchiv eingestürzt. Kann so etwas in Rom auch passieren?

Schon in zwei Jahren soll der erste Streckenabschnitt in Betrieb gehen, 2015 die U-Bahn dann auch die Innenstadt unterqueren. Im Zentrum der Stadt, von San Giovanni in Richtung Piazza Venezia wird der Untergrund lehmiger und sandiger. In Köln ist das Stadtarchiv eingestürzt, wohl durch den Bau eines U-Bahntunnels im weichen Untergrund verursacht. Kann so etwas auch in Rom passieren? Paolo Monosilio, der Baustellenleiter, will an so ein Unglück erst gar nicht denken und winkt ab. Seit 30 Jahren arbeitet er im Römer U-Bahn-Bau. Hier hat man andere Sorgen. Jedes Mal, wenn ein neuer Baustellenkrater ausgehoben werden sollte, stießen die Ingenieure erst einmal auf die Vergangenheit. Fabrizio di Paola, der die technischen Arbeiten der Strecke im Zentrum leitet, formuliert das lakonisch:

„Ein Tunnel ist immer eine Unbekannte, weil man nicht weiß, was unter der Erde steckt. Das haben wir schon zu Beginn unseres Ingenieurstudiums gelernt.“

So fürchten sich die Ingenieure fast ein wenig vor jedem neuen Fund. Denn dann legen die Archäologen erst einmal alles still, bis sie ihre minutiösen Grabungen erledigt haben. Es ist kein Wunder, dass die Drei-Millionen-Einwohner-Stadt Rom nur zwei U-Bahnlinien hat, mit einer Länge von 38 Kilometern. In Berlin ist es 164 Kilometer lang. „Leider sind wir in Rom zurückgeblieben“, sagt Paolo Monosilio. Die Bürokratie und das historische Erbe haben die Arbeiten im Untergrund jahrzehntelang gelähmt.

Zwar fräsen sich die Tunnelbohrmaschinen durchschnittlich nur 20 Meter pro Tag durch den Untergrund. Doch wenn man diesen archaischen,



Archäologin Rosella Rea an der Ausgrabungsstätte von Casilina Vecchia. Ihr Büro hat die Römerin im ersten Stock des Kolosseums, mit Blick in die ehemalige Arena.



links: Höhlenforscher Simone Santucci und seine Schwester Elettra begutachten im Auftrag der Archäologischen Aufsichtsbehörde von Rom einen 2000 Jahre alten Tunnel nahe der Kirche Santa Maria in Domnica auf dem Celio-Hügel. Santucci ist der erste Mensch, der seit Jahrhunderten diesen Gang betrifft. Der Tunnel ist voller antiker Scherben, Marmorstücke, Mosaiken in rot, schwarz, gelb und blau.

rechte Seite, unten: Elettra Santucci betrachtet im Schein der Stirnlampe antiken Wandstück. Im Hintergrund liegen Amphoren und Tonscherben, auch Tierknochen holen die Höhlenforscher aus dem Tunnel. Noch wissen die Archäologen nicht, warum er angelegt wurde, vermutlich nutzten ihn Feuerwehrleute vor 2000 Jahren.

vom Maschinen-Lärm begleiteten Rhythmus in 25 Metern Tiefe mitbekommt, stellt sich das Gefühl ein, nichts könne diese stählernen Ungetüme aufhalten. Ein Dutzend Arbeiter sorgt dafür, dass der Zug auf dem provisorischen, wackeligen Gleis Materialnachschub bringt. Tag und Nacht geht das so, Meter für Meter, Stunde für Stunde.

Die Archäologin Fedora Filippi sagt, sie denke nicht in Stunden, Tagen oder Jahren, sondern in Jahrhunderten. Sie hat die archäologischen Testgrabungen in der Innenstadt geleitet. Jetzt sitzt die zierliche, elegant gekleidete Frau in ihrem stilvoll eingerichteten Büro im ehrwürdigen Palazzo Altemps an der Nordspitze der Piazza Navona. Ein Foto an ihrer Pinnwand zeigt das fast 2000 Jahre alte Pantheon und direkt daneben moderne Heizpilze vor einer Bar. Diese Kombination sei ein Skandal, sagt Filippi, deshalb habe sie das Foto aufgehängt. Es sagt viel darüber aus, auf welcher Seite diese Frau steht, wenn es darum geht, die Vorteile moderner Technik und die Bewahrung von Kulturgütern gegeneinander abzuwägen. „Unser Traum ist, dass die Archäologie einmal das Wichtigste in Rom wird“, sagt sie und blickt dabei sehr nett und überzeugend.

Nicht, dass Filippi etwas gegen die U-Bahn hätte. Die meiste Zeit jedenfalls nicht, denn die modernen Tunnelbohrmaschinen graben in 25 Metern Tiefe, während die für Archäologen interessanten Schichten nur bis zu 15 Meter unter die Oberfläche reichen. Das Problem seien vor allem die U-Bahnhöfe und Lüftungsschächte.

Zeus im-Untergrund: Dank der Probegrabungen stoßen Archäologen oft auf solche spektakulären Funde. Keine andere Stadt ist so reich an Kulturgütern wie Rom.



Die Archäologin sagt dem Ingenieur: Planen Sie um! Wenn wir graben, finden wir noch mehr.



„Im Zentrum, am Largo di Torre Argentina“, erzählt die zierliche Archäologin, „war zum Beispiel ein U-Bahnhof geplant“. 2006 habe sie mit Testgrabungen begonnen, um herauszufinden, wo man hier den Ausgang für einen U-Bahnhof bauen könnte. „Ich sollte prüfen, ob es in Rom ein Miteinander von Rolltreppen und Tempeln geben kann.“ Touristen recken hier ihre Häse über das Gelände und blicken auf einen abgesenkten Platz mit den Ruinen von vier römischen Tempeln aus dem vierten bis ersten Jahrhundert vor Christus. Es ist einer dieser Plätze, an denen die Römer angesichts der Fülle an Monumenten nicht einmal mit einem Achselzucken vorbeilaufen und den sich nur besonders interessierte Besucher genauer ansehen. Meist verlieren sich ihre Blicke dann beim Beobachten der Katzen zwischen den Säulen.

„Nach meinen Ausgrabungen habe ich den Ingenieuren gesagt: Der geplante Ausgang vor der Kirche Sant' Andrea della Valle am Corso Vittorio kann nicht gebaut werden, weil wir hier die Ruine eines römischen Gebäudes mit Portikus und Säulenhalle gefunden haben. Sie müssen umplanen.“ Fedora Filippi erzählt das ganz ruhig. „Auch bei der zweiten Option war die Analyse klar: Wir sind hier in der Nähe der Piazza Navona und damit des ehemaligen Stadions des Domitian, es ist sicher, dass wir hier, wenn wir weiter graben, noch mehr finden.“ Daraufhin habe man sich mit den Ingenieuren geeinigt, dass man die Station Argentina nicht machen kann.

Kein Wunder, dass Leute wie Fedora Filippi bei dem 4-Milliarden-Euro-Projekt als Hindernis gelten. Dabei befolgt sie nur, was die italienische Verfassung



Ausgrabungen seitlich der Piazza Venezia: Sämtliche antiken Mauern müssen U-Bahn-Station und Belüftungsschächten weichen

Sogar die Reste eines antiken römischen Gartens haben die Ausgräber gefunden: „Die Kerne und Stiele der Äpfel lagen noch an ihren Plätzen.“ So profitieren auch die Archäologen vom U-Bahn-Bau.

vorgibt, den Schutz des kulturellen Erbes. Bei den U-Bahn-Ausgrabungen hat sie Überreste römischer Residenzen, Mauern, Marmorstücke, den Mosaikfußboden eines antiken Wohnhauses gefunden. „Es gibt hier so unendlich viel“, sagt Filippi und schaufelt mit ihren Händen in der Luft, als durchwühle sie die reiche Erde Roms. Eigentlich würde sie lieber alles sicher in der Erde Roms lassen. Denn: Wer gräbt, richtet Schaden an. So denkt Fedora Filippi und weiß auch: „Irgendwie stehen wir Archäologen immer im Weg.“

Wie viele historische Schätze die Stadt wirklich hat, merkt man auch daran, dass die Überreste der spätantiken Tavernen unter der Piazza Venezia für den U-Bahnbau einfach beseitigt werden. Derzeit dokumentieren die Archäologen alles, während draußen rund um die Abspernung der römische Verkehr vorbeirauscht. Die wertvollsten Stücke von der Piazza Venezia kommen ins Museum, aber dann beginnen in ein paar Jahren die Arbeiten für den U-Bahnhof Piazza Venezia. Wände aus Beton

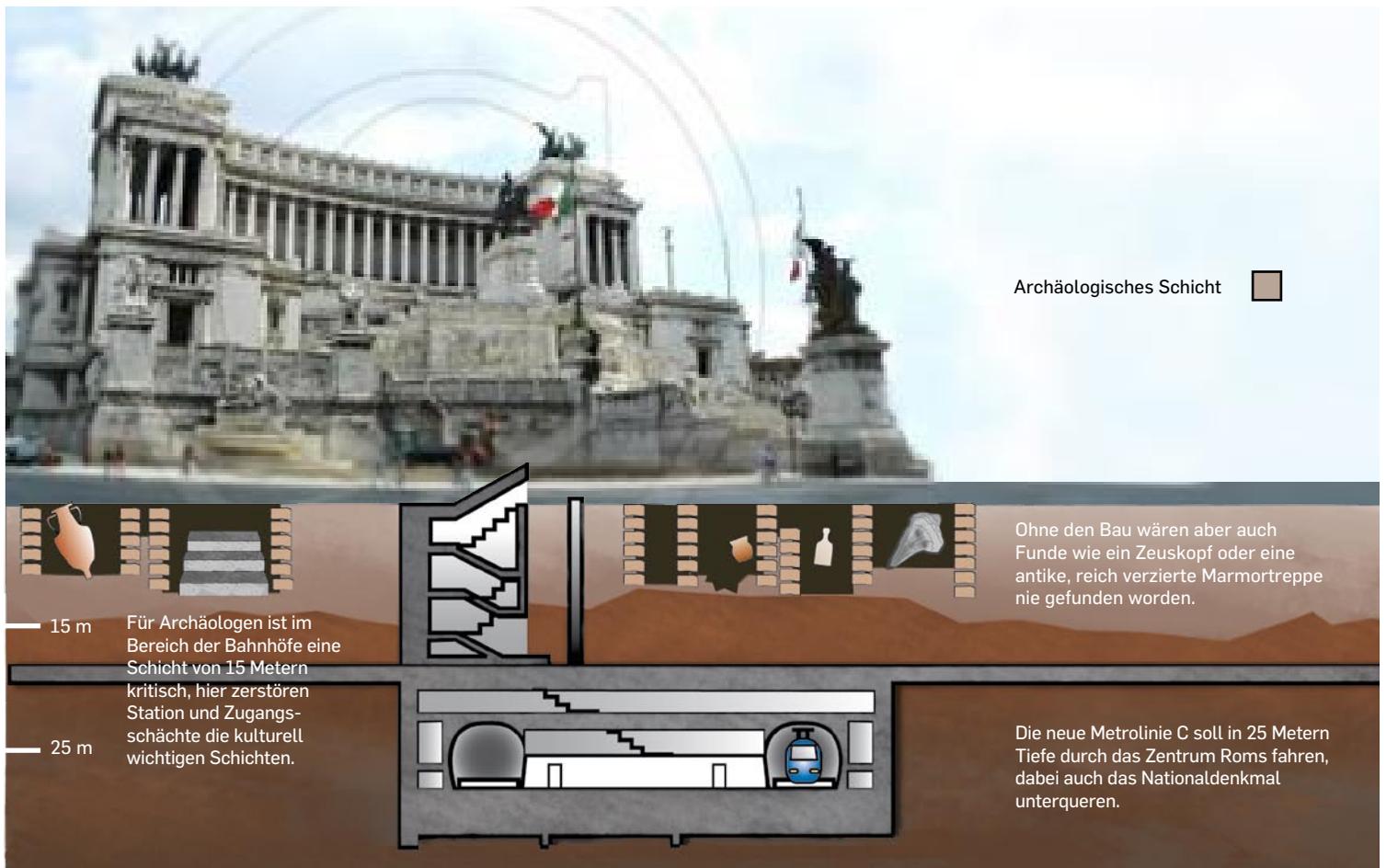
werden dann das Erdreich bis in 30 Meter Tiefe durchschneiden.

Draußen vor dem Palazzo Altemps tost der Verkehr, die Innenstadt ist voll von hupenden, stinkenden Autos. Bis zum etwa drei Kilometer entfernten Kolosseum, von der Archäologin Fedora Filippi also zur Archäologin Rosella Rosa, dauert es eine halbe Ewigkeit. Doch die Fahrt lohnt, denn es zeigt sich, dass selbst Archäologen dem U-Bahn-Bau positive Seiten abgewinnen.

Rosella Rea, die für Ausgrabungen im Abschnitt zwischen Laterans-Basilika und Kolosseum zuständig ist, hat ihr Büro direkt im Kolosseum. Gäbe es die U-Bahn schon, wäre man nur fünf Minuten zu ihr unterwegs gewesen. Das Büro liegt im Rundgang des ersten Stocks mit Blick auf das Innere des Kolosseums. Im Vorzimmer putzt ein Mitarbeiter eine römische Münze. Es herrscht eine fast unwirkliche Ruhe im Inneren des Amphitheaters, das an diesem Tag für die Besucher geschlossen ist. Die Sonne scheint. Es ist ein guter Ort, um über epochale Bauprojekte zu sprechen.

„Die Metro C ist eine wunderbare Möglichkeit für diese Stadt“, sagt Rea. Nicht nur, dass einmal täglich 600000 Passagiere transportiert werden sollen und die Archäologen etwa 12 Millionen Euro für die Ausgrabungen bekamen. Bedeutende Funde wären ohne die Untersuchungen für die U-Bahn nie ans Tageslicht gekommen, sagt sie und erzählt. Von der Via La Spezia, wo sie 17 Meter unter der Oberfläche die Reste eines antiken römischen Gartens gefunden habe. „Die Kerne und Stiele der Äpfel lagen noch an ihren Plätzen.“ Von der Via Sannio, wo die Ausgräber die Überreste einer Steinmetzwerkstatt aus dem 2. Jahrhundert gefunden haben, mit Teilen wertvoller Marmor-Statuen. Und davon, wie sie in der Nähe der Porta Maggiore bei Voruntersuchungen für einen Belüftungsschacht einen Abschnitt der Via Labicana Antica fanden. „Wir entdeckten eine Fistula, eine seltene Wasserleitung aus Blei, sowie am Straßenrand die Reste eines Friedhofs mit Sarkophagen und Marmorstatuen. Das alles hätten wir ohne die Arbeiten an der Metro nie entdeckt“, sagt Rosella Rea.

Vom Vorzeigefund spricht sie am Ende, aufgespürt an der Piazza Venezia, ein paar Meter von der Trajanssäule entfernt. Es ist eine breite Treppe mit Marmorstufen, deren Seitenmauern mit edlen Steinen versetzt ist – wohl ein Schatz aus der römischen Kaiserzeit. Diese Treppe soll einmal das Miteinander von Archäologie und U-Bahn illustrieren. Denn ausgerechnet die Ingenieure träumen davon, sie freizulegen und renovieren zu



Archäologisches Schicht



Ohne den Bau wären aber auch Funde wie ein Zeuskopf oder eine antike, reich verzierte Marmortreppe nie gefunden worden.

15 m Für Archäologen ist im Bereich der Bahnhöfe eine Schicht von 15 Metern kritisch, hier zerstören Station und Zugangschächte die kulturell wichtigen Schichten.

25 m

Die neue Metrolinie C soll in 25 Metern Tiefe durch das Zentrum Roms fahren, dabei auch das Nationaldenkmal unterqueren.

lassen, um sie am Großbahnhof Kolosseum hinter Glas zu präsentieren. Die Fahrgäste, die hier einmal per Rolltreppe aus dem Untergrund heraufkommen, sollen an der Marmortreppe vorbei fahren und aus dem Staunen nicht mehr herauskommen.

Sollte aus dieser Idee nichts werden, sind ausnahmsweise einmal nicht die Archäologen schuld. Auch wenn sie den geplanten Großbahnhof mit ihren Funden unterirdischer Reste einer prächtigen, römischen Residenz am Colle Oppio und am Velia Hügel gegenüber des Kolosseums verhindert haben. Nein, derzeit fehlt schlicht das Geld für eine teure Lösung mit einem Museum im U-Bahnhof.

So müssen sich die Römer wohl mit einem Buchladen, Ticket-Schaltern und einer Touristeninformation in der neuen Fori-Imperiali-Station begnügen.

Den antiken Tunnel hat seit Jahrhunderten niemand betreten. Hat Kaiser Nero ihn gebaut?



Vielleicht würden aber ein paar Scherben, Marmorteile oder Münzen ausgestellt, sagt Rosella Rea. Fast klingt das versöhnlich.

Hinter den Absperrungen an der Piazza Venezia sind heute nur ein paar Backstein-Mauern zu sehen, Gräben und ab und zu der Kopf eines Arbeiters zwischen den Steinen. Den bedeutendsten Fund haben die Archäologen wieder zugeschüttet, die Marmortreppe soll vor Wind und Wetter geschützt sein.

Unterdessen gräbt sich draußen im Osten der Stadt die Tunnelbohrmaschine Filippa stetig weiter Richtung Innenstadt, nach einem strengen Zeitplan, in dem jeder Schritt kalkuliert ist, nicht aber der Fund einer Marmortreppe oder ein randvoll mit antiken Scherben gefüllter Tunnel unter dem Celio.

Simone Santucci ist mittlerweile fast am Ende des alten

Tunnels angelangt, etwa 100 Meter vom Eingang der Kirche Santa Maria in Domnica entfernt. Der Raum weitet sich wieder. Die Decke ist eingebrochen und hat einen Krater am Boden gefüllt. Die Mauern einer unterirdischen Wasserleitung kommen zum Vorschein. An ihr haftet noch der zweitausend Jahre alte, im Licht der Taschenlampe grün schimmernde Kalkstein. Ein unterirdischer Zweig der Aqua Claudia, des von Kaiser Claudius 52 nach Christus fertig gestellten Aquädukts? Eine Fortsetzung des von Claudius' Adoptivsohn Nero errichteten Arcus Neroniani, einer unterirdischen Wasserleitung, die alle 14 römischen Bezirke versorgte? Noch weiß niemand, um was es sich bei dem mysteriösen Tunnel unter dem Park der Villa Celimontana handelt. Klar ist nur, dass Simone Santucci so etwas noch nie gesehen hat.