



Begleitbuch zur Ausstellung

**41 Minuten**  
**Auf archäologischem Gleis**  
**über die Schwäbische Alb**

Herausgegeben von  
Simon Hye, Jonathan Scheschkewitz  
und Kurt Wehrberger

Museum Ulm  
25. November 2017 – 8. April 2018

Ein Projekt des Museums Ulm  
und des Landesamts für Denkmalpflege  
im Regierungspräsidium Stuttgart

# INHALT

## Von Ulm nach Stuttgart

4 – 5	Vorwort Dirk Krausse Stefanie Dathe	30 – 35	ULM HBF Am Kienlesberg – Die Entdeckung des „Tottenfelds“ 1857 Kurt Wehrberger
6 – 9	Planung und Projekt Jonathan Scheschkewitz	36 – 37	Exkurs: Zur Keramik des Gräberfeldes am Kienlesberg Uwe Gross
10 – 15	Trassenarchäologie Schneisen in der Kulturlandschaft Andrea Neth	38 – 47	LEHR Auf halber Höhe – Fundstellen der Jungsteinzeit auf der ICE-Trasse Stuttgart – Ulm Jörg Bofinger Doris Schmid
16 – 21	Prospektionsmethoden und Grabungstechnik Jan König	48 – 55	DORNSTADT Nur aus Holz – Bescheidene Bauernhöfe aus römischer Zeit Martin Thoma
22 – 27	Die Landschaft Böden, Geologie und Rohstoffe Winfried Hanold	56 – 57	Exkurs: Eine Zierscheibe mit Komödienmaske Jutta Ronke
		58 – 63	BOLLINGEN Fünf Äcker und zehn Urnen – Grabstätten der Bronzezeit Simon Hye
		64 – 65	Exkurs: Die Lanzenspitze von Denkendorf – ein Grabfund aus der späten Bronzezeit Inga Kretschmer

66 – 73	<b>TOMERDINGEN</b> In Sichtweite – Siedlungen der Kelten Jonas Armingeon	108 – 115	<b>AICHELBERG</b> Am Albtrauf – Eisenverhüttung im Hochmittelalter Guntram Gassmann Andrea Neth
74 – 75	Exkurs: Immer noch rätselhaft: Das Ende der spätkeltischen Besiedlung in Baden-Württemberg Günther Wieland	116 – 123	<b>WENDLINGEN</b> Reihenweise reiche Gräber – Ein alamannischer Friedhof im Neckartal Inga Kretschmer
76 – 85	<b>NELLINGEN</b> Wege verbinden – Römer und Alamannen unterwegs Jonathan Scheschkewitz	124 – 133	<b>STUTTGART HBF</b> Am unsichtbaren Bach – Germanische Siedler in römischen Ruinen Andreas Thiel Martin Thoma
86 – 91	Exkurs: Ein Schatz im Straßen- graben – Der spätkeltische Silbermünzhort von Merklingen Michael Nick	134 – 138	Fundstellenkatalog
92 – 101	<b>MERKLINGEN</b> Unter Fortunas Augen – Ein römischer Gutshof, ein Gräberfeld und ein Heiligtum Jan König Marcus G. Meyer	139	Verzeichnis der Autorinnen und Autoren
102 – 107	<b>HOHENSTADT</b> Am höchsten Punkt – Häuser der Bronzezeit Martin Thoma	140 – 142	Literaturauswahl
		143	Bildnachweis
		144	Impressum

**Prof. Dr. Dirk Krause**

Landesarchäologe, Landesamt für Denkmalpflege  
im Regierungspräsidium Stuttgart

# VORWORT

Beim Lesen dieses Buches gehen Sie auf eine spannende Fahrt entlang der ICE-Neubaustrecke von Ulm nach Stuttgart. Der Blick aus dem „Zugfenster“ fällt dabei auf die unterschiedlichen Epochen der Landesgeschichte. Die einzelnen Haltepunkte der Reise werfen Schlaglichter auf ausgewählte Grabungssituationen, Materialgruppen und Zeitabschnitte. Sie besuchen Siedlungen, Friedhöfe und technische Anlagen aus sieben Jahrtausenden, von der beginnenden Jungsteinzeit bis in das hohe Mittelalter. Kaum jemand hätte eine solche Fülle an archäologischen Hinterlassenschaften auf der Schwäbischen Alb vermutet und so zeigt dieser Band auch mit welchen Überraschungen im Rahmen von sogenannten Linearen Projekten gerechnet werden muss. Die Ausstellung und diese Begleitpublikation möchten demnach nicht nur die Ergebnisse mehrjähriger Feldforschungen präsentieren sondern auch deutlich machen, welch reiches kulturelles Erbe noch unter der Oberfläche verborgen liegt.

Ausgrabungsprojekte dieser Größenordnung sind naturgemäß das Werk vieler Hände. Mehrere Grabungsmannschaften, insgesamt über 40 Personen, arbeiteten oft gleichzeitig an verschiedenen Abschnitten. Ihnen und den wissenschaftlichen Verantwortlichen des Landesamtes für Denkmalpflege, Dr. Inga Kretschmer, Jan König M.A., Dr. Michael Wagschal und besonders Dr. Martin Thoma, ist an erster Stelle für ihren tatkräftigen Einsatz zu danken. Die Projektleitung lag in den Händen von Dr. Andrea Neth und Dr. Jonathan Scheschkewitz. Ebenso wichtig war die unermüdliche Unterstützung der ehrenamtlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die sich an den Maßnahmen entlang der Neubaustrecke beteiligten und wie Sie im Folgenden sehen werden nicht nur einmal entscheidende Hinweise auf bisher unentdeckte Befunde lieferten.

Wesentlich für das Gelingen der Grabungen war die gute Kooperation mit der Deutschen Bahn/DB ProjektBau GmbH, der Abteilung für Straßenwesen und Verkehr im Regierungspräsidium Tübingen und den beteiligten Baufirmen. In gleicher Weise gilt unser Dank den Regierungspräsidien Stuttgart und Tübingen, den beteiligten Dezernaten in den betroffenen Landkreisen sowie den anliegenden Gemeinden für ihre vielfältige Unterstützung.

Wir sind sehr froh, dass für die Ausstellung das Museum Ulm als Kooperationspartner gewonnen werden konnte. Insbesondere sei dem Kurator der archäologischen Sammlung Kurt Wehrberger M.A. und seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern an dieser Stelle herzlich für die ausgezeichnete Zusammenarbeit gedankt. Von Seiten des Landesamtes für Denkmalpflege waren Dr. Jonathan Scheschkewitz und Mag. Simon Hye mit den Vorbereitungen betraut. In gewohnt professioneller Weise sorgten die Mitarbeiterinnen der Restaurierungswerkstatt unter der Leitung von Dipl.-Restauratorin Nicole Ebinger-Rist für die Restaurierung der Artefakte. Die ausdrucksstarken Fundfotografien dieses Buches wurden von Frau Yvonne Mühleis und Iris Geiger-Messner angefertigt, die Landschaftsaufnahmen stammen von Herrn Felix Pilz. Gefördert wurde das Projekt vom Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau Baden-Württemberg.

Damit möchte ich Sie herzlich zur Lektüre dieses Begleitbandes einladen und Ihnen dabei viel Freude wünschen. Ich bin mir sicher Sie werden davon deutlich länger als 41 Minuten gefesselt werden.

Fast auf den Tag genau 160 Jahre sind vergangen, seit erstmals beim Bau einer Bahnstrecke in Ulm archäologische Funde zu Tage traten. Am Fuß der Felsen des Kienlesberges, an der sich heute die Tunnelportale der ICE-Neubautrasse Ulm – Stuttgart öffnen, stießen Arbeiter bei der Erweiterung des Ulmer Bahnhofs im Spätherbst 1857 auf zahlreiche Gräber eines frühmittelalterlichen Friedhofs. Die Bergung der Bestattungen übernahm der Ulmer Gymnasialprofessor und Vorstand des Vereins für Kunst und Altertum in Ulm und Oberschwaben, Konrad Dietrich Hassler. 1858 wurde Hassler, der in der Öffentlichkeit vor allem durch seinen unermüdlichen Einsatz für die Renovierung und den Ausbau des Ulmer Münsters in Erinnerung geblieben ist, zum ersten Landeskonservator Württembergs nach Stuttgart berufen. Ein Teil der Grabbeigaben gelangte damals in die Landessammlungen, ein Teil verblieb im Besitz des Ulmer Altertumsvereins und gehört heute zum Bestand der archäologischen Sammlung des Museums Ulm.

Deshalb freuen wir uns besonders, im Museum Ulm die Ergebnisse der mehrjährigen archäologischen Forschungen auf der ICE-Neubautrasse Ulm – Stuttgart, die vom gleichzeitigen Ausbau der A8 begleitet waren, präsentieren zu können. Unser Dank gilt in erster Linie unserem Kooperationspartner, dem Landesamt für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart, insbesondere Dr. Jonathan Scheschkewitz und Mag. Simon Hye, in deren Händen die Koordination der Ausstellungsvorbereitungen, die Erarbeitung der Ausstellungsdidaktik und die Redaktion des Begleitbandes lag. Seitens des Museums war Kurt Wehrberger M.A. mit der Projektkoordination betraut. Der engen inhaltlichen wie organisatorischen Zusammenarbeit aller Partner und Akteure ist zu verdanken, dass sowohl die Ausstellung wie das Buch mit Beiträgen von 18 Autorinnen und Autoren in der vorliegenden Form umgesetzt werden konnten.

Einen Großteil der gezeigten Funde stellte das Landesamt leihweise zur Verfügung, ergänzt um Leihgaben aus dem Bestand des Landesmuseums Württemberg (Stuttgart) und unserem eigenen Fundus. Die gestalterische Umsetzung von Ausstellung und Begleitpublikation lag in den Händen des Büros Braun Engels Gestaltung (Ulm), die 3D-Rekonstruktionen übernahm die Firma L!NK 3D Virtuelle Welten (Freiburg), den Film zur Ausstellung erstellte Uwe Krüger, Spelefilm (Rammingen). Schließlich bedanken wir uns bei der Stadt Ulm für die großzügige finanzielle Unterstützung des Ausstellungsprojekts, beim Landesamt für Denkmalpflege für die Übernahme von Personal- und anteiligen Produktionskosten sowie bei unseren weiteren Förderern.

41 Minuten – das entspricht künftig der Fahrtzeit im Regionalverkehr auf der ICE Neubaustrecke über die Schwäbische Alb. Begeben Sie sich in der Ausstellung wie im Buch auf eine imaginäre Reise durch 7 Jahrtausende über 11 archäologische Stationen von Ulm nach Stuttgart, bitte einsteigen – Vorsicht bei der Abfahrt des Zuges!

# PLANUNG UND PROJEKT

**Jonathan Scheschkewitz**

Lineare Großprojekte wie Bahn-, Straßen- oder Leitungstrassen stellen die archäologische Denkmalpflege aufgrund des Flächenverbrauchs immer wieder vor große Herausforderungen. Gleichzeitig besitzen sie aber das Potential, den Kenntnisstand über eine Siedlungslandschaft erheblich zu erweitern (siehe Beitrag Neth, S. 10–15). Besonders ist dies der Fall, wenn Trassen Regionen durchschneiden, in denen ein geringer Entwicklungsdruck besteht und somit nur selten größere archäologische Einblicke möglich sind. Eben dies trifft in besonderer Weise auch für das Bahnprojekt Stuttgart – Ulm zu. Es berührt ganz unterschiedliche Naturräume wie den Stuttgarter Talkessel, die fruchtbare Filderhochfläche, das hügelige Albvorland, die raue Albhochfläche und das Donautal bei Ulm. Somit werden neben dem von intensiver Siedlungstätigkeit geprägten Großraum Stuttgart und dem Stadtgebiet von Ulm auch der ländliche Raum und dabei vor allem die Schwäbische Alb durchschnitten (Abb. 1).

## **Projektabschnitte**

Das Bahnprojekt Stuttgart – Ulm beinhaltet das Projekt Stuttgart 21 sowie die ICE-Neubaustrecke Wendlingen – Ulm. Die Planungen für diese bereits auf die 1980er-Jahre zurückgehenden Maßnahmen wurden in verschiedenen Planfeststellungsverfahren seit den 1990er-Jahren behandelt und umfassen eine Gesamtlänge von 114,2 km (Abb. 2). Das Landesamt für Denkmalpflege wurde als Träger öffentlicher Belange aufgefordert, sich im Rahmen einer Stellungnahme über die Auswirkungen der Planungen auf vorhandene Kulturdenkmale zu äußern und Maßnahmen zu benennen, die einen fachgerechten Umgang mit der Denkmalsubstanz darstellen. So können diese Maßgaben frühzeitig in die Abwägungen der Planfeststellungsbehörde bei konkurrierenden Belangen einbezogen werden.

Einige Abschnitte verlaufen auf bestehenden Strecken, die deshalb keine Auswirkungen auf die Archäologie haben. Darüber hinaus werden insgesamt 65,3 km lange Abschnitte der Trasse als Tunnel ausgeführt, die meist bergmännisch vorangetrieben werden, so dass aufgrund der Tiefe die Archäologie ebenfalls kaum betroffen sein kann. An den jeweiligen Tunnelportalen hingegen sind großflächige Erdbewegungen erforderlich, die mögliche archäologische Kulturdenkmale vollständig zerstören.



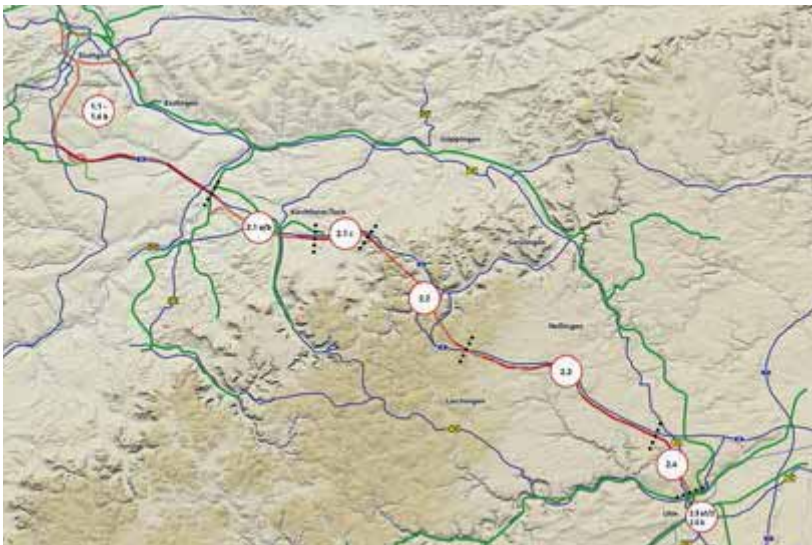
[1]

Auf der Albhochfläche war darüber hinaus die ICE-Neubaustrecke mit dem dreispurigen Ausbau der A8 von Hohenstadt nach Ulm (West) kombiniert. Entsprechend umfangreich waren dort die überplanten Flächen. Allein für den Bereich von Aichelberg bis Ulm war die archäologische Denkmalpflege mit einem Flächenverbrauch von ca. 462 ha konfrontiert.

Blick auf eine Magerrasenfläche als typisches Zeugnis einer extensiven landwirtschaftlichen Nutzung bei Nellingen.

### Fundstellenerfassung

Aus diesem Grund galt es im Vorfeld möglichst detailliert abzuklären, auf welchen überplanten Flächen Kulturdenkmale bekannt waren. Grundsätzlich sind damit historische Zeugnisse mit Erinnerungswert für eine Gemeinde, Region oder darüber hinaus gemeint, an deren Erhalt ein öffentliches Interesse besteht. In der Archäologie sind dies im Boden erhaltene Zeugnisse oder Hinterlassenschaften der Menschen aus allen Epochen wie Gräber oder Siedlungen, die Informationen über deren Lebensweise und -umstände liefern. Kenntnisse über solche Fundstellen wurden in der Vergangenheit gesammelt, so dass auf umfangreiche Daten in der Denkmalpflege zurückgegriffen werden kann.



[2]

Verlauf des Bahnprojekts Stuttgart – Ulm mit Eintragung der relevanten Planfeststellungsabschnitte.

**Stuttgart 21 und  
Neubaustrecke  
Wendlingen – Ulm**

- Autobahnen/mehrspurige Bundesstraßen
- projektierte Fernbahnstrecken
- bestehende Strecken
- Tunnelstrecken
- ⋯ Grenze Planfeststellungsabschnitt

#### Planfeststellungsabschnitte

- 1.1–1.6 b Stuttgart 21
- 2.1 a/b Anschluss an Stuttgart 21
- 2.1 c Albvorland
- 2.2 Almbaufstieg
- 2.3 Albhochfläche
- 2.4 Almbaufstieg
- 2.5 a1/2 Anbindung Ulmer Hbf/  
Neu-Ulm 21
- 2.5 b Neugestaltung Bf Neu-Ulm





[3]

Grabung im Bereich der zukünftigen Abraumhalde bei Hohenstadt. Für das Bauvorhaben wird der Oberboden bereits mit Raupen abgeschoben. Im Vordergrund werden die archäologischen Befunde dokumentiert.

In der Inventarisierung werden diese Informationen wissenschaftlich erfasst, bewertet, dokumentiert und kartiert, um sie für die archäologische Denkmalpflege nutzbar zu machen. Diesen Kenntnisstand galt es im Folgenden durch gezielte Prospektionsmaßnahmen zu erweitern (siehe Beitrag König, S. 16–21). So wurde die Basis für die Planungen der Grabungsprojekte geschaffen.

### Grabungskonzeption

Befanden sich auf den überplanten Flächen archäologische Kulturdenkmale, waren diese Bereiche zu untersuchen. Dies betraf sowohl den zukünftigen oberirdischen Trassenverlauf, als auch Flächen, die lediglich für die Baulogistik vorgesehen waren und nur zeitweise während des Bauvorhabens in Anspruch genommen wurden. Der Grund ist, dass auch hier Maßnahmen vorgesehen waren, die eine Zerstörung darunter befindlicher Kulturdenkmale verursachten. Hierunter fielen der Abtrag des Oberbodens mit schwerem Gerät wie Raupen oder Baggern, aber auch spätere Bodenlockerungsmaßnahmen, um die Flächen wieder für die landwirtschaftliche Nutzung herzustellen.

Da für die Durchführung archäologischer Ausgrabungen wesentlich diffizilere und damit zeitintensive Vorgehensweisen notwendig sind als im Bauwesen, können diese nur bauvorgehend durchgeführt werden. So lassen sich Konflikte und Verzögerungen im Baufortschritt vermeiden. Um dies bewältigen zu können, wurden für den Ausbau der A8 mit der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die zuständige Abteilung Straßenwesen und Verkehr im Regierungspräsidium Tübingen, und der DB Netz AG Vereinbarungen getroffen, in denen neben der Kostentragung auch die zur Verfügung stehenden Fristen festgelegt waren. Die Grabungen der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm wurden anschließend 2010 begonnen und konnten 2016 abgeschlossen werden. Im Bereich von Stuttgart 21 haben sich die Ausgrabungen bislang auf den Stuttgarter Hauptbahnhof konzentriert. Einzelne Maßnahmen auf den verbleibenden Restflächen werden hingegen die archäologische Denkmalpflege weiterhin beschäftigen.

Durch den zeitlichen Vorlauf ließen sich die einzelnen Grabungsprojekte weitestgehend von dem eigentlichen Bauvorhaben trennen. Nur in Ausnahmefällen hat sich die Archäologie dem Bauablauf angepasst wie am Stuttgarter Hauptbahnhof aufgrund der Tiefe der archäologischen Befunde (siehe Beitrag Thiel/Thoma, S. 124–133) oder bei Hohenstadt wegen der geringen archäologischen Indikatoren und der Größe der Bauflächen (Abb. 3). Der massive Maschineneinsatz und der eng getaktete Zeitplan ließen allerdings nur wenig Spielraum für baubegleitende archäologische Untersuchungen. Der direkte Dialog ermöglichte aber auch in diesen Fällen, Arbeitsabläufe zu entwickeln, die Behinderungen weitestgehend vermieden und trotzdem eine fachgerechte Dokumentation erlaubten. Ausschlaggebend für die konfliktfreie Zusammenarbeit war aber der frühe Beginn der Ausgrabungen weit vor den eigentlichen Baumaßnahmen.

Dabei hat sich die großflächige Überprüfung der Flächen mittels gezielter Baggerschnitte bewährt. Dabei wird der Oberboden maschinell entfernt und die Fläche anschließend manuell mit Schaufel, Kelle und Abzieher geputzt, um archäologische Bodenverfärbungen wie Pfosten oder Gruben erkennen zu können (Abb. 4). Nur so ließen sich die meist unscheinbaren Befunde überhaupt lokalisieren, die heute Auskunft über die Kulturlandschaftsentwicklung geben und sonst vollständig den Baumaßnahmen zum Opfer gefallen wären.

### Vom Neolithikum bis in das Mittelalter

Neben einer größeren Anzahl unterschiedlicher Siedlungsindikatoren wurden auf 36 Flächen Ausgrabungen durchgeführt, die ein breites zeitliches Spektrum umfassen. So lassen sich die ältesten Belege mit der jungsteinzeitlichen Bandkeramik in die Zeit um 5.500 v. Chr. datieren, denen Belege aus weiteren jungsteinzeitlichen Epochen sowie der Bronze- und Eisenzeit anzuschließen sind. Den größten Anteil an den Grabungen haben hingegen spätkeltische und römische Fundstellen besessen, die in unerwartet hoher Konzentration auf der Schwäbischen Alb entlang der heutigen A8 aufgefunden wurden. Hier erscheint eine Neubetrachtung der Siedlungsintensität und -kontinuität in den Jahrhunderten vor und nach Christi Geburt auf der Basis der jetzigen Grabungen vielversprechend. Auch die Völkerwanderungszeit und das Frühmittelalter waren in den unterschiedlichen Grabungskampagnen vertreten. Die jüngsten Fundstellen des 11./12. Jahrhunderts n. Chr. sind dem Hochmittelalter zuzurechnen.

Passend für ein Infrastrukturprojekt wie die Neubaustrecke und den Ausbau der A8 bilden Verkehrswege einen Schwerpunkt der Grabungsergebnisse. So wurden verschiedene römische Straßen und Wege erfasst, von denen die Straße bei Nellingen vermutlich für die völkerwanderungszeitliche Besiedlung noch von Bedeutung gewesen sein wird. Inwieweit auch spätkeltische Transitrouten über die Alb für die Siedlungsdichte in einigen Bereichen entlang der A8 eine Rolle gespielt haben, darüber kann gegenwärtig nur spekuliert werden.

Neben der zeitlichen Bandbreite fand sich auch funktional ein großes Spektrum, das die kulturgeschichtliche Nutzung der Landschaft wiedergibt. Ländliche Siedlungen und Friedhöfe stellen die üblichen Kategorien dar, die um weitere Aspekte wie ein römisches Heiligtum, einen keltischen Hort, römische Verkehrswege sowie römische und mittelalterliche Werkplätze ergänzt werden. Dies zusammen erlaubt einen tiefen Einblick in die Entwicklung der Kulturlandschaft, den in dieser landschaftsübergreifenden Bandbreite nur lineare Grabungsprojekte liefern können.



[4]

Grabungsmannschaft beim Flächenputz entlang der Trasse bei Merklingen.

# TRASSENARCHÄOLOGIE

## Schneisen in der Kulturlandschaft

Andrea Neth

Große Infrastrukturmaßnahmen wie der Neu- oder Ausbau von Autobahnen, Bahnstrecken und Wasserstraßen oder die Anlage von Trassen zur Energieversorgung, also Gas-, Wasser- oder Stromleitungen, schlagen jährlich riesige Schneisen in die Landschaft. Für die archäologische Betreuung solcher Großprojekte hat sich der Begriff „Trassenarchäologie“ oder „Lineare Projekte“ eingebürgert (Abb. 1). Da sich diese Vorhaben häufig über die Grenzen von Regierungsbezirken und manchmal auch über Bundesländer hinweg erstrecken, erfordern sie eine übergreifende Koordination in den Denkmalschutzbehörden. Ein eigener Arbeitsbereich für diese Aufgaben ist seit 2006 beim Landesamt für Denkmalpflege etabliert.

### Lineare Projekte: Eine Daueraufgabe

Die Ursprünge der Trassenarchäologie in Deutschland reichen – natürlich noch in vergleichsweise bescheidenem Umfang – zurück in die Zeit des Autobahnbaus der 1930er-Jahre. Überregional bekannt wurden einige Jahrzehnte später die großflächigen Ausgrabungen 1974 bis 1992 anlässlich des Baus des Rhein-Main-Donau-Kanals in Bayern. Ein sprunghafter Anstieg war zu Beginn der 1990er-Jahre zu verzeichnen, als der politischen Wende in Deutschland eine Vielzahl von Maßnahmen zum Ausbau der Infrastruktur folgte: Fernstraßen, Pipelines und ICE-Trassen wurden neu geplant oder ausgebaut. Diese Welle von großen Bauvorhaben und die gleichzeitige Einführung des „Veranlasserprinzips“ in den neu formulierten Denkmalschutzgesetzen, besonders in den „neuen“ Bundesländern, waren die Initialzündung für die Denkmalschutzbehörden, nun auch diese denkmalpflegerische Herausforderung mit angemessener finanzieller und personeller Ausstattung anzunehmen. Damit etablierte sich die Trassenarchäologie auch in der Bundesrepublik, ähnlich wie bereits in der Schweiz beim Nationalstraßenbau oder in Frankreich beim Bau der TGV-Trassen, als fester Bestandteil der archäologischen Denkmalpflege. Solche Großprojekte sind stets Ergebnis der Umsetzung von Vorgaben auf politischer Ebene. Aktuell stellt der Ausbau der Stromnetze mit dem Bau großer Stromtrassen von der Nordsee nach Süddeutschland eine neue, arbeitsintensive Aufgabe für die Landesarchäologie dar.



(1)

Als schnurgerader Schnitt durch die Landschaft erscheint eine Leitungstrasse im Luftbild.

## Von der Planung zur Durchführung

Der Gesetzgeber sieht für die Durchführung großer Bauvorhaben mehrstufige, komplexe Genehmigungsverfahren vor, die meist über mehrere Jahre andauern. Im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung werden in einem frühen Planungsstadium alle in einem Trassenkorridor gelegenen bekannten Bodendenkmale erfasst. Falls herausragende und besonders geschützte Denkmale gefährdet sind, kann zu diesem Zeitpunkt noch eine Umplanung zu ihrer Umgehung gefordert werden, soweit dies möglich ist. Im abschließenden Planfeststellungsbeschluss der Genehmigungsbehörde ist der Trassenverlauf festgelegt, alle relevanten Belange sind berücksichtigt und über entsprechende Auflagen geregelt. Grabungsvereinbarungen zwischen dem Landesamt für Denkmalpflege und den Trägern der Vorhaben legen die Finanzierung der archäologischen Untersuchungen, den Zeitplan wie auch weitere Modalitäten im Detail fest. Je nach Akzeptanz eines Großvorhabens in der Öffentlichkeit und natürlich auch bei den betroffenen Grundeigentümern liegt die erste große Hürde für den Vorhabenträger beim Erwerb der dauerhaft oder vorübergehend benötigten Flächen.

## Gewaltiger Flächenverbrauch

Beim Bau von Straßen und Bahnstrecken ergibt sich der Flächenbedarf aus der Länge und Breite des neu entstehenden Abschnitts. Zusätzlich werden aber noch weitere Flächen benötigt, die nur vorübergehend, also während der Bauzeit selbst, für Baustraßen, Baustelleneinrichtungen oder Materiallagerplätze in Anspruch genommen werden. Auch auf diesen Flächen, die beträchtliche Ausmaße einnehmen können, beispielsweise für ganze Zementwerke bei den ICE-Trassen, muss der Oberboden zunächst maschinell abgetragen werden (Abb. 2).

Unter der Erde verlegte Pipelines, in denen Gas, Öl, Wasser oder Grundstoffe für die chemische Industrie über große Strecken transportiert werden, erfordern ebenfalls breite Arbeitsstreifen für die Baustellenlogistik, obwohl der eigentliche Leitungsgraben vergleichsweise schmal ist (Abb. 3).

Nach Fertigstellung eines Projekts werden alle diese Flächen rekultiviert, d.h. der Boden wird maschinell bis zu 0,80 m tief gelockert. Für die dort befindlichen archäologischen Befunde bedeutet das die Zerstörung. Bei einer Arbeitsstreifenbreite von 20 bis 30 m entstehen folglich pro Kilometer 2 bis 3 ha archäologische Wüste!



[2]

Grabungsflächen beiderseits der A8 auf der Albhochfläche.



[3]

Rohrgraben einer Gasleitung mit begleitendem Arbeitsstreifen.

[4]

Bergungsarbeiten in einem römischen Brandgräberfeld bei Ettlingen. Trotz spätherbstlichen Schmuttelwetters müssen die Arbeiten an der Trasse vorangehen.



[5]

Grabungsalltag auf einer Pipeline-trasse. Gearbeitet wird in enger Abstimmung mit den Baggern der Baufirma.

### Arbeitsstrategien der archäologischen Denkmalpflege

Im Umgang mit der flächenhaften Zerstörung von Bodendenkmalen haben sich mittlerweile Standards in der denkmalpflegerischen Begleitung linearer Projekte herausgebildet. Grundsätzlich unterschieden wird zwischen bekannten Bodendenkmalen und archäologischen Verdachtsflächen, sogenannten Prüffällen. Bekannte Denkmale sind in den Denkmallisten erfasst und durch das Denkmalschutzgesetz unter Schutz gestellt. Hier ist in jedem Fall eine bauvorgreifende Ausgrabung erforderlich. Bei den Verdachtsflächen gibt es Anhaltspunkte für das Vorliegen eines Bodendenkmals, das jedoch in seiner Lokalisierung, Ausdehnung oder Zeitstellung nicht ausreichend genau zu definieren ist. Dies können z. B. Altfunde ohne exakte Fundortangabe sein oder diffuse Befunde in Luftbildern. Die Verdachtsflächen müssen vor Aufnahme der Bauarbeiten prospektiert werden, um gegebenenfalls die Vermutung zu bestätigen und ihre Ausdehnung innerhalb des Baufeldes sowie den Erhaltungszustand festzustellen. Dies geschieht meist mittels einer harten Prospektion mit Baggerschnitten, manchmal auch durch geophysikalische Messungen.

Beim Aus- oder Neubau von Verkehrswegen liegt aus arbeitstechnischen Gründen der Schwerpunkt auf bauvorgreifenden Untersuchungen. Haben die Bauarbeiten erst einmal begonnen, ist eine archäologische Untersuchung nur noch in Ausnahmefällen machbar. Beim Leitungsbau mit abschnittsweise Oberbodenabtrag besteht dagegen die Möglichkeit baubegleitender Untersuchungen, wenn ausreichende Zeitfenster vereinbart wurden und in enger Abstimmung mit dem Vorhabenträger gearbeitet werden kann (Abb. 5).

Die Durchführung einer Trassengrabung stellt eine logistische und organisatorische Herausforderung dar und erfordert im Vorfeld eine gründliche Planung und gute Koordination. So kann der für vorgreifende Untersuchungen notwendige zeitliche Vorlauf durch fehlende Betretungsrechte oder strenge Auflagen des Naturschutzes empfindlich verkürzt sein. Die Unterteilung in Baulose und der Einsatz mehrerer Baugrupps verlangen der Grabungsmannschaft hohe Mobilität und Flexibilität ab (Abb. 4). In der Regel sind mehrere Teams, die den stetig fortschreitenden Oberbodenabtrag von bis zu mehreren hundert Metern pro Tag überwachen, auf einer Trasse gleichzeitig tätig. Werden dabei archäologische Befunde entdeckt, so steht deren Ausgrabung und Dokumentation meist unter hohem Zeitdruck.



[6]

In einer feuchten Wiese bei Aichelberg wurde an der ICE-Trasse eine zuvor unbekannte römische Ziegelei entdeckt und drei Ziegelbrennöfen freigelegt.

### Das archäologische Potenzial

Bedingt durch die langgestreckte Dimension der Trassen werden in der Regel sehr viel mehr Fundstellen angeschnitten, als dies bei Flächengrabungen der Fall ist. Da die Trassenränder immer auch die Begrenzung der Ausgrabungsfläche bilden, bleibt die Untersuchung der angetroffenen Fundstellen aber zwangsläufig auf diesen Ausschnitt beschränkt. Es wird also nur exemplarisch ein kleines Fenster in dem Bodendenkmal geöffnet, ohne dass dessen Gesamtheit erfasst werden kann. Dafür bieten die langen, dafür aber verhältnismäßig schmalen Schnitte völlig neue Einblicke in die Geschichte einer Siedlungslandschaft. Besonders interessant sind dabei Landstriche, aus denen keine oder nur sehr wenige Fundmeldungen bekannt geworden sind, sei es, weil dort nur selten großflächige Bodeneingriffe erfolgt sind, weil sie unter geografischen Gesichtspunkten als siedlungsungünstig gelten oder weil herkömmliche Prospektionsmethoden, z. B. durch Luftbilder oder Feldbegehungen, kein Ergebnis erbringen. Hierunter fallen beispielsweise als Wiesen genutzte Flächen (Abb. 6).

Nach den bisherigen Erfahrungen vervielfacht sich bei Trassengrabungen der Fundstellenbestand durch Neuentdeckungen um das Fünf- bis Zehnfache (Abb. 7). Da die Trassen sowohl durch fruchtbare Altsiedellandschaften führen als auch Landschaften mit ungünstigeren Bedingungen berühren, ergeben sich für die Siedlungsarchäologie aus den neu entstehenden Kartenbildern wertvolle Hinweise für das Erkennen von Siedlungsmustern zu verschiedenen Zeiten. Zusätzlich gewähren geoarchäologische Beobachtungen Einblick in die Landschaftsveränderung und lassen Erosionsprozesse und Ablagerungsvorgänge erkennen, die in die Überprüfung bestehender Modelle zur Besiedlungsgeschichte eines Naturraums einbezogen werden können. Auf dieser neuen Datenbasis lässt sich zukünftig die archäologische Kulturlandschaft besser beurteilen und es können gegebenenfalls Schutzmaßnahmen getroffen werden. So schärft die archäologische Begleitung der riesigen Erdbewegungen bei linearen Projekten zunächst unseren Blick auf die großen Zusammenhänge der Landschafts- und Siedlungsgeschichte, aber es ist nicht verwunderlich, dass sich unter den geretteten Funden auch echte Sensationen befinden!

# IMPRESSUM

## Buch

### VERLAGSGRUPPE PATMOS

PATMOS  
ESCHBACH  
GRUNEWALD  
THORBECKE  
SCHWABEN

Die Verlagsgruppe  
mit Sinn für das Leben

Für die Verlagsgruppe Patmos ist Nachhaltigkeit ein wichtiger Maßstab ihres Handelns. Wir achten daher auf den Einsatz umweltschonender Ressourcen und Materialien.

Alle Rechte vorbehalten

© 2017 Landesamt für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart, Museum Ulm und Jan Thorbecke Verlag, ein Unternehmen der Verlagsgruppe Patmos in der Schwabenverlag AG, Ostfildern  
www.thorbecke.de

### Herausgeber

Simon Hye, Jonathan Scheschkewitz,  
Kurt Wehrberger

### Redaktion

Simon Hye (Landesamt für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart)

### Lektorat

Daniela Naumann (Jan Thorbecke Verlag)

### Gestaltung, Satz und Repro

Braun Engels Gestaltung, Gerhard Braun,  
Susanne Jüttner, Birgit Lupia, Sabine Lutz  
(Ulm)

### Druck

Firmengruppe APPL, aprinta druck, Wemding  
Hergestellt in Deutschland  
ISBN 978-3-7995-1260-2  
(Ausstellungsausgabe)  
ISBN 978-3-7995-1261-9  
(Verlagsausgabe)

## Ausstellung

25. November 2017 – 8. April 2018

### Konzeption und Didaktik

Simon Hye, Jonathan Scheschkewitz  
(Landesamt für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart)  
Kurt Wehrberger (Museum Ulm)

### Restaurierung, Ausstellungsaufbau

Nicole Ebinger-Rist, Margarete Eska,  
Hildegard Hüther, Sebastian Lang,  
Ingrid Stelzner, Kim Baganz, Judith Berning,  
Verena Tengg (Landesamt für Denkmalpflege  
im Regierungspräsidium Stuttgart)  
Joachim Lang, Restaurierungsatelier  
(Möglingen)

### Gestaltung

Braun Engels Gestaltung, Gerhard Braun,  
Marietta Fischer, Susanne Jüttner (Ulm)  
3D-Rekonstruktionen, LINK 3D Virtuelle  
Welten, Matthias Link, Riccarda Meining,  
Leonie Löffler, Adrian Rennertz, Sibylle Richter,  
Lena Rottmann, Marco Ulshöfer (Freiburg)

### Film

Uwe Krüger, Spelefilm (Rammingen)

### Ausstellungsarchitektur, Ausstellungstechnik, grafische Arbeiten, Ausstellungsaufbau

Reiner Fischer-Fick, Christine Miller, Jürgen  
Oehme, Helge Schmid (Museum Ulm)  
Markus Steffen (Landesamt für Denkmalpflege  
im Regierungspräsidium Stuttgart)  
Schreinerei Christoph Wetzl (Ulm-Einsingen)  
Iraci Visuelle Medien GmbH (Neu-Ulm)  
Sygns GmbH (Berlin)

### Ausstellungseinrichtung, Leihverkehr, Öffentlichkeitsarbeit, Museumspädagogik,

### Verwaltung

Stefanie Bosch, Marcel Hess, Pia Jerger,  
Evamaria Popp, Anna Seybold,  
Esther Siegmund-Heineke,  
Maria Catarina Stöner, Brigitte Strahl  
(Museum Ulm)

## Unsere Förderer



