

1945 (Berlin 2014). – **Wiebke Hoppe**, Das Projekt »Inventar der Kriegsrelikte im Rheinland«. In: Wiebke Hoppe/Wolfgang Wegener, Archäologische Kriegsrelikte im Rheinland. Führer zu archäologischen Denkmälern im Rheinland

5 (Essen 2014) 18–27. – **Ralf Blank**, Bitter Ends. Die letzten Monate des Zweiten Weltkriegs im Ruhrgebiet 1944/45 (Essen 2015).

Neuzeit

Untersuchung von Anlagen des Flughafens Lippe bei Burbach aus dem Zweiten Weltkrieg

Kreis Siegen-Wittgenstein, Regierungsbezirk Arnsberg

Manuel Zeiler,
Norbert Buthmann,
Sebastian Pfnorr

Die Ereignisse des Zweiten Weltkrieges werden häufig als ausreichend dokumentiert angesehen, da scheinbar zahllose historische Quellen wie Akten, Tagebücher oder Bildmaterial eine Vielzahl an Informationen zu diesem weltumspannenden Ereignis liefern. Diese Quellendichte ist aber nicht für alle Aspekte des Krieges existent, bestehende Quellen sind häufig unzulänglich und Dokumente wurden zerstört oder aus taktischen Gründen erst gar nicht erstellt. Dies hat zur Folge, dass die Archäologische Denkmalpflege immer wieder mit Fundstellen oder Befunden des Krieges konfrontiert ist, die nur mittels archäologischer Arbeitsweisen als historische Quellen erschlossen werden können. Folglich wächst die Bedeutung der Archäologie insbesondere für die Rekonstruktion von Ereignissen des letzten Kriegsjahres in Deutschland.

Beispielhaft hierfür sind die Ergebnisse der Tätigkeiten der LWL-Archäologie für Westfalen, Außenstelle Olpe, im Rahmen der geplanten Erschließung des Interkommunalen Gewerbegebietes »Rübgarten II«, welches nördlich bzw. nordwestlich an den Siegerlandflughafen bei Burbach, Kreis Siegen-Wittgenstein, anknüpfen soll. Wie üblich bei derlei Beteiligungsverfahren prüfte die LWL-Archäologie das betreffende Plangebiet auf archäologische Fundstellen anhand von Archivmaterial sowie auf Grundlage einer Prospektion. Hierbei wurden im betreffenden Fichtenhochwald relativ gut erhaltene Bodendenkmäler in Form von Splitterschutzgräben und eingetieften Unterständen entdeckt (Abb. 1). Die Fundstellen waren nur in kleinen Bereichen durch Forstwirtschaft gestört bzw. stellenweise mit Schutt verfüllt. Die dokumentierten Anomalien befanden sich am Rand einer wichtigen militärischen Einrichtung, denn an der Stelle des heu-

tigen Siegerlandflughafens befand sich im Zweiten Weltkrieg der gut getarnte Flugplatz Lippe (auch als »Lipper Höhe« bezeichnet).

Er wurde ab 1934 angelegt, eigens zu Versorgungszwecken an eine Bahnlinie angeschlossen und ab 1944 zunehmend von der III. Gruppe des Jagdgeschwaders 1 »Oesau« genutzt. Die Alliierten bekämpften den Flughafen 1944 und besonders 1945 während der Kämpfe im Vorfeld der Errichtung des Ruhrkessels mit teilweise starken Luftstreitkräften. Nach dem Krieg wurden viele Anlagen des Flugplatzes abgerissen oder gesprengt und der Flughafen der zivilen Nutzung überführt. Erstaunlich ist, dass schon bald seine militärische Vergangenheit in Vergessenheit geriet. Denn als am 28. September 2000 eine Zehntentnerbombe unter dem Flugfeld detonierte, glaubte man zunächst an einen missglückten Anschlag auf die niederländische Königin, die am Folgetag dort zu landen beabsichtigte.

Abb. 1 Grabensystem I im Zustand während der Prospektion 2012 (Foto: LWL-Archäologie für Westfalen/M. Zeiler).

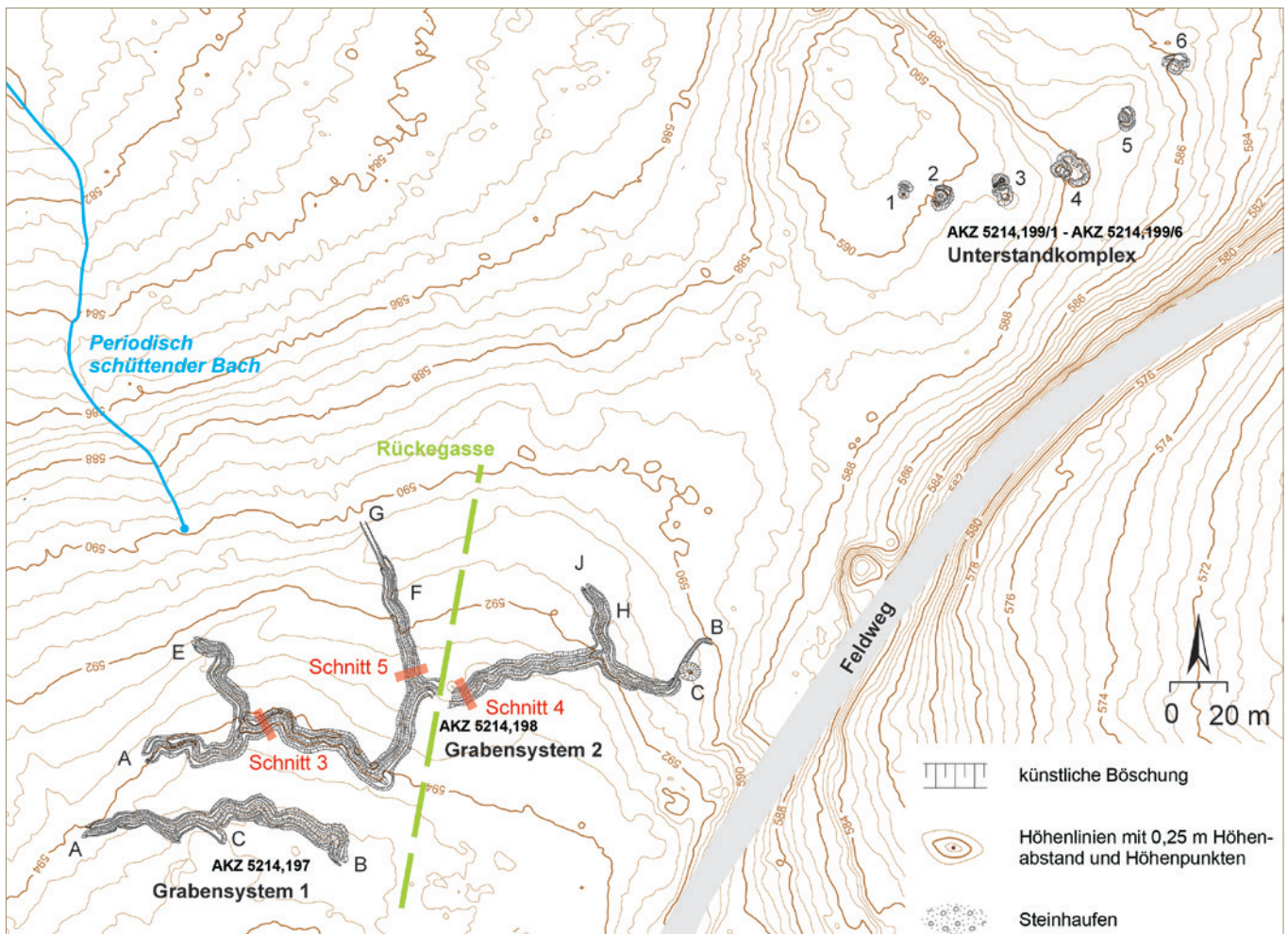


Oliver Greifendorf sowie Wolfgang Gückelhorn stellten die historischen Quellen zu diesem Flughafen zusammen und Gückelhorn führte sogar Begehungen vor Ort durch und dokumentierte zerstörte Bauwerke und Standflächen der deutschen Flugzeuge im Wald. Der Heimatforscher Gerhard Gläser beging das Areal ebenfalls bei der Erforschung der Trasse der Mainzer Straße und vermittelte der LWL-Archäologie für Westfalen eine dritte wichtige Zusammenstellung der Kriegereignisse eines unbekanntem Autors aus dem Umfeld der Bundeswehr. Beiden gilt ein herzlicher Dank!

Bemerkenswert ist, dass die Rekonstruktion der Kriegereignisse von Greifendorf, Gückelhorn und in einer Broschüre zu den Kampfhandlungen 1945 teilweise erheblich voneinander abweicht und damit beim heutigen Forschungsstand keine eindeutige Ereignisgeschichte rekonstruiert werden kann. Zudem ist die Beschreibung des Flugplatzinventars lückenhaft oder ungenau, weswegen nur Abschnitte von einem der beiden 2012 entdeckten Splitterschutzgräben und nichts von den Unterständen bekannt war.

Da mindestens die Splitterschutzgräben bei der Erschließung des Gewerbegebietes zerstört werden würden, wurde zunächst eine topografische Vermessung des Areals durch die Posselt & Zickgraf Prospektionen GbR/Marburg beauftragt, die zur Entdeckung weiterer Unterstände führte und erstmals einen aussagekräftigen Gesamtplan der übertägig sichtbaren Strukturen lieferte, der Grundlage der weiteren Tätigkeiten wurde (Abb. 2). Eine anschließende Metalldetektorprospektion des angeblich bereits munitionsbefreiten Geländes, die dankenswerterweise die Heimatforscher Ulrich Markmann und Oliver Fechner begannen, musste aufgrund von Kampfmittelfunden abgebrochen werden und führte zur Sicherung durch den Kampfmittelräumdienst. Danach gelang in Abstimmung mit dem Bauherrn die Untersuchung der Gräben mittels Sondagen an ausgewählten Grabenabschnitten (Abb. 2, Schnitte 3–5). Hierbei stellte sich heraus, dass die Gräben als Splitterschutzgräben zum Schutz von Personal bei Luftangriffen streng nach den Vorgaben des Oberkommandos des Heeres angelegt worden waren.

Abb. 2 Topografie der Splitterschutzgräben und Unterstände, ihres Umfeldes sowie der Sondagen 3–5 (Grafik: Posselt & Zickgraf Prospektionen GbR/Marburg mit Ergänzungen).





Durch Drainageinstallationen wurde dem örtlich massiv auftretenden Grundwasserproblem begegnet, das auch während der archäologischen Ausgrabungen permanent die Arbeiten behinderte (Abb. 3).

Überraschend wurde während der Durchforstungsmaßnahmen in einem unzugänglichen und damit auch bei der topografischen Vermessung nicht berücksichtigten Dickicht eine neue Anomalie entdeckt. Sie befindet sich näher am ehemaligen Flugfeld als die Splitterschutzgräben und wurde vorerst als eingetiefter Unterstand mit asymmetrisch angesetztem Zugangsgaben gedeutet. Mittels zweier Baggerschnitte (Schnitte 1–2) wurde die Anomalie archäologisch untersucht. Dies führte zur Entdeckung eines großen und teilgefüllten Treibstofftanks, der im anstehenden Verwitterungslehm eingetieft war (Abb. 4) und ehemals über ein benachbartes unterstandähnliches Gebäude bedient wurde. Das Gebäude war mit seinem Betonfundament und der mit Ziegeln ausgelegten Sohle des Zugangsgabens sicherlich kein provisorisches Bauwerk des letzten Kriegsjahres, sondern ist als von Anfang an geplanter Bestandteil des Flugplatzes zu deuten.

Damit gelang nicht nur die Entdeckung einer weiteren unbekanntenen, aber substanziellen Einrichtung des Militärstandortes. Ohne die archäologische Maßnahme wäre der Tank mit seinen umweltgefährdenden Altlasten nicht im Rahmen des Erschließungsverfahrens entdeckt worden und hätte möglicherweise später bei Fundamentarbeiten für Gebäude



Abb. 3 Ständig nachfließendes Grundwasser erschwerte die Ausgrabungen erheblich. Selbst der Einsatz einer Schmutzwasserpumpe (rechts) konnte den Wasserpegel kaum senken (Fotos: LWL-Archäologie für Westfalen/ M. Zeiler).

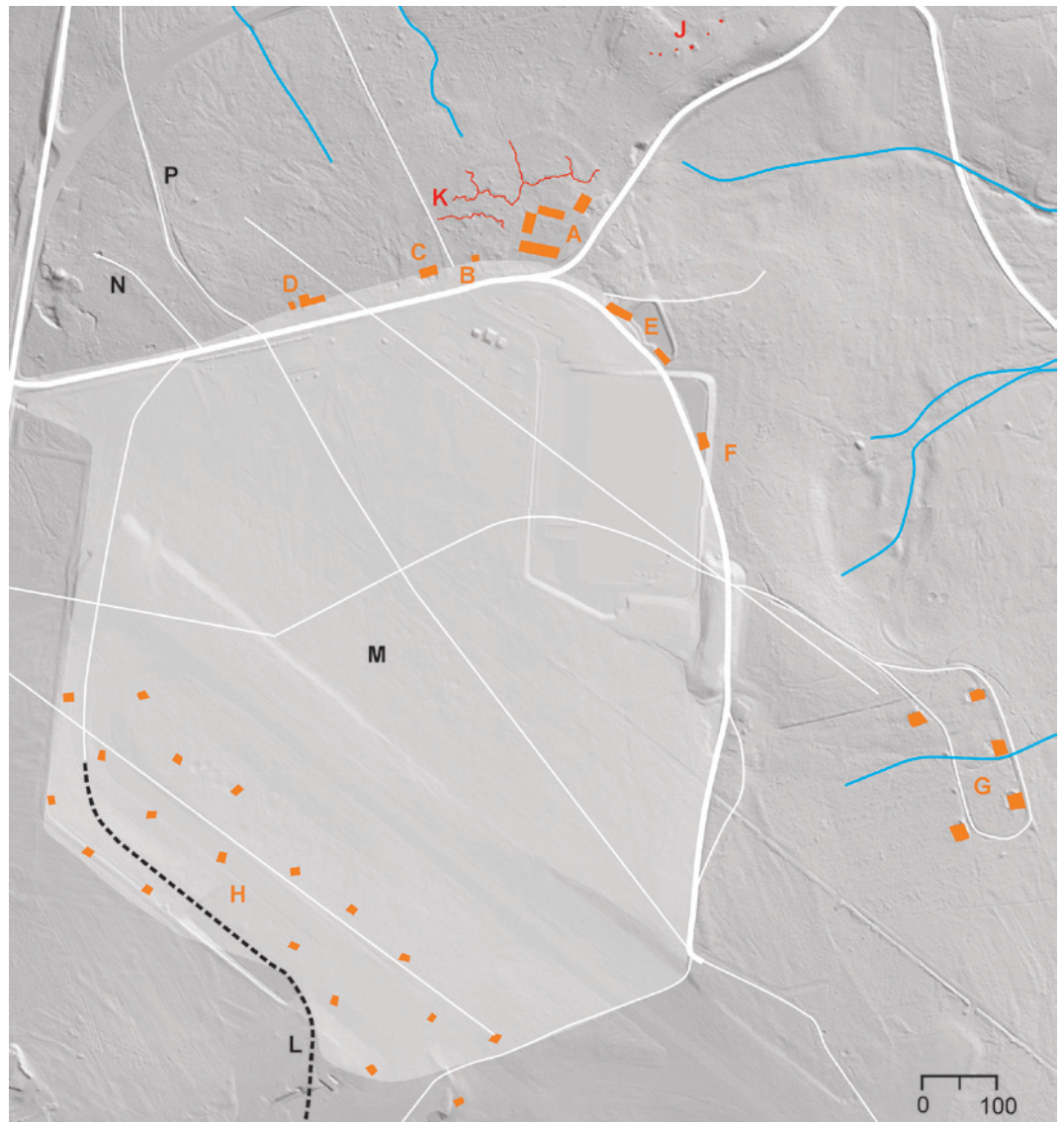
auf dem Gewerbepark zu Komplikationen geführt.

Die Zusammenschau bereits bekannter historischer Dokumente und archäologischer Untersuchungen bietet nun insgesamt ein weit aus vollständigeres und konkreteres Bild des nun deutlich größeren Flugplatzes (Abb. 5). Demnach ist der funktionale Zusammenhang der beiden Splitterschutzgräben (Abb. 5, K) zu einem im historischen Luftbild erkennbaren Gebäudekomplex (Abb. 5, A) evident und erweist die Gräben als Luftschutzeinrichtungen des Personals dieser Häuser. Ein bislang funktional nicht zugeordnetes Gebäude in den historischen Luftbildern (Abb. 5, B) wurde durch die Ausgrabung als Tankstelle identifiziert. Die übrigen Unterstände (Abb. 5, J) sind genauso

Abb. 4 Unterstand (Die Kollegin steht an der Stelle des Zugangsgabens in Profil 1/Schnitt 1) und Treibstofftank (vor Profil 2/Schnitt 2) während der Freilegung (Foto: LWL-Archäologie für Westfalen/ M. Zeiler).



Abb. 5 Digitales Gelände-
modell mit Strukturen des
Flughafens Lippe. Dicke
weiße Linien: Straßen; dün-
ne weiße Linien: Feldwege
und Pisten; A–F: Gebäude
(orange); G: Munitions-
depot (Gebäude orange);
H: Zelte (März 1945);
J: Unterstände; K: Split-
terschutzgräben; L: Gleis-
anschluss; M: Flugfeld
(hellgrau hinterlegt); N,
P: Waldwege (Stand 1945
nach Greifendorf 2010,
43; Gückelhorn 2007, 76;
Ortsakte LWL-Archäolo-
gie/AS Olpe AKZ 5214,
197–199) (Grafik: LWL-
Archäologie für Westfalen/
M. Zeiler; Kartengrund-
lage: DGM I NRW).



wie der größte Teil der Gräben nicht in den Luftbildern erkennbar. Diese gut getarnten Anlagen wären ohne die archäologischen Untersuchungen unbekannt geblieben.

Summary

The area around the Siegerland airfield near Burbach, which had acted as Lippe airport during the Second World War, was examined by means of prospection, surveying and excavations. Two ditches and dugouts had been used as shelters during air raids. A fuel tank and another dugout near the airfield were identified as part of the refuelling station at the time.

Samenvatting

De omgeving van het vliegveld in het Siegerland bij Burbach, tijdens de Tweede Wereldoorlog het vliegveld Lippe, werd door middel van prospectie, opmetingen en opgravingen onderzocht. Twee greppels en schuilplaatsen werden als beschutting gebruikt tijdens luchtaanvallen. Een brandstoftank en een andere schuilplaats in de nabijheid van het vliegveld konden als onderdeel van een tankstation geïdentificeerd worden.

Literatur

Oberkommando des Heeres (Hrsg.), Bildheft neuzeitlicher Stellungsbau. Merkblatt 57/5, 1.6.1944. – **Wolfgang Gückelhorn**, Archäologie des II. Weltkrieges am Mittelrhein. Bodendenkmäler, Bauten und Ruinen erinnern. Teil 1 (Aachen 2007). – **Oliver Greifendorf**, Kriegsschauplatz Westerwald. Einmarsch der US-Truppen im Frühjahr 1945 (Aachen 2010). – **Claudia Theune**, Archäologie an Tatornten des 20. Jahrhunderts. Archäologie in Deutschland Sonderheft 06/2014 (Darmstadt 2014).