

# Per Autobahn untertage – lineare Montanarchäologie entlang der A 45

Märkischer Kreis, Regierungsbezirk Arnsberg

Manuel Zeiler

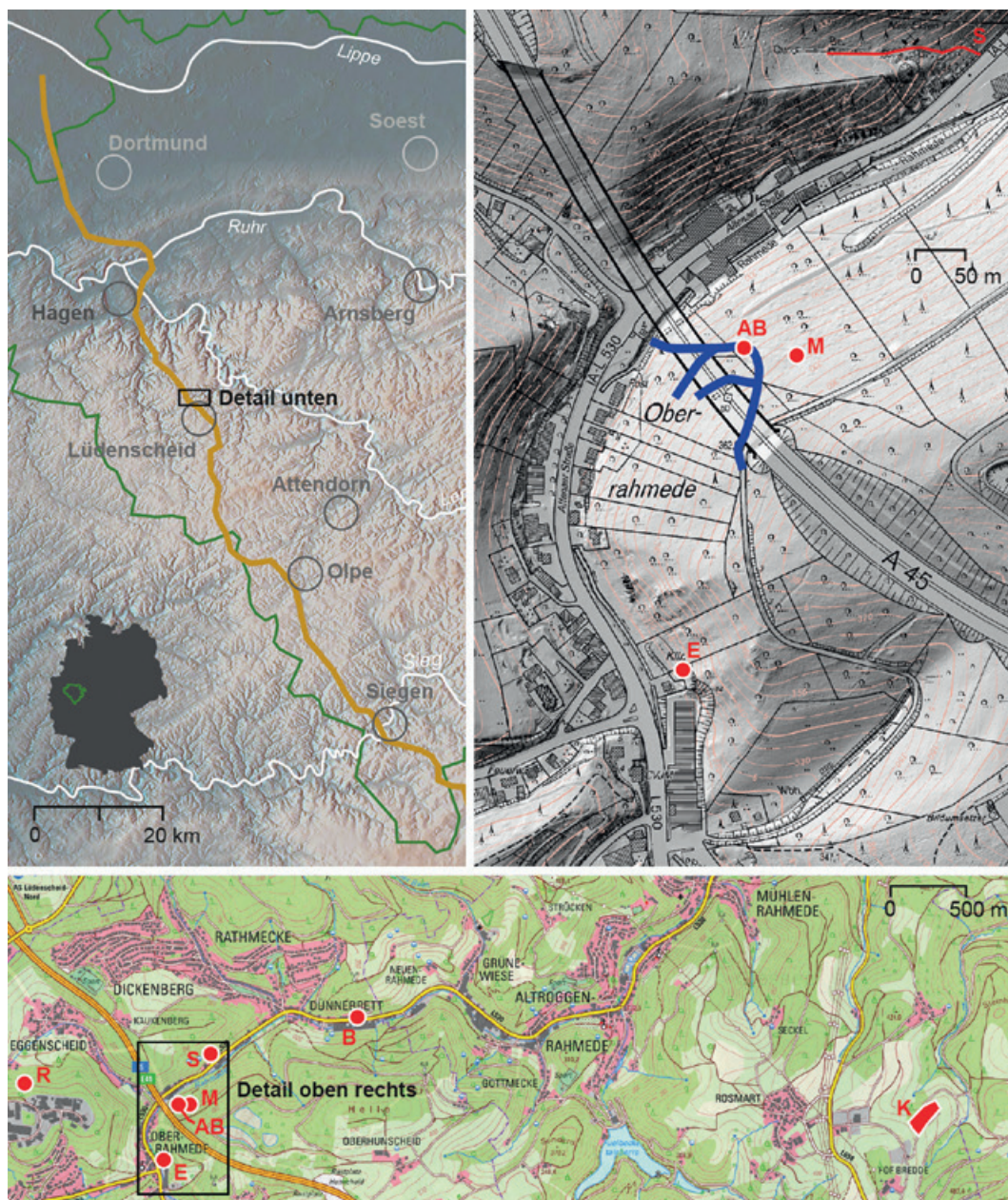


Abb. 1 Ausdehnung der Bundesautobahn 45 in Südwestfalen (oben links: orange), das Maßnahmengebiet bei Lüdenscheid (unten) sowie das engere Maßnahmengebiet bei der Talbrücke Rahmede mit den Baustraßen (oben rechts: blau). AB: vermuteter Altbergbaubereich mit Stollen und vorgelagerter Halde; B: Luftschutzbunker der August Enders AG; E: Eiskeller und Luftschutzanlage; K: Kuppe zum Schotterabbau; M: Platzmeiler; R: »Römerstollen«; S: Stollen unbekannter Ausdehnung, Baggersondage (Stollenverlauf nach Binczyk 2009, 16) (Kartengrundlage: Land NRW [2023] – Lizenz dl-de/zero-2-0 und maps-for-free.com; Grafik: LWL-Archäologie für Westfalen/M. Zeiler).

Der ständig zunehmende Schwerverkehr hat zur Folge, dass besonders das Autobahnnetz im erheblichen Maße gefordert und überlastet ist. Dies führte zu massiven Schäden und erfordert den Neubau ganzer Autobahnabschnitte. Die LWL-Archäologie für Westfalen, Außenstelle Olpe, ist daher seit 2014 verstärkt mit Autobahnertüchtigungen und -neubauten befasst. Vor allem die Bundesautobahn 45,

die Südwestfalen in nordsüdlicher Richtung durchquert (Abb. 1), ist zwar eine Herausforderung für die Archäologische Denkmalpflege, doch hat sich hier das größte lineare Montanarchäologie-Projekt Nordrhein-Westfalens entwickelt. Hunderte Fundstellen wie Altbergbauareale, Luftschutzanlagen, Verhüttungs- und Meilerplätze sind zwischen Burbach (Kreis Siegen-Wittgenstein) im Sü-





**Abb. 2** Blick von Nordosten auf die Talbrücke Rahmede und die Baustraßen am Südende der Brücke samt Meiler- (M) und Bergbaufundstelle (AB) im Wirkungsbereich der Baustelle (Foto: LWL-Archäologie für Westfalen/M. Zeiler).

**Abb. 3** Miniaturdarstellung (Spielzeug?) eines deutschen Halbkettenfahrzeugs aus Kunststoff aus dem »Eiskeller« (Foto: LWL-Archäologie für Westfalen/M. Zeiler).

den und Dortmund im Norden betroffen – häufig auch weit abseits der eigentlichen Autobahntrasse. Unsere Aufgabe ist es, die Maßnahmen der Vorhabenträger auf den Schutz des kulturellen Erbes auszurichten oder geeignete Lösungen bei notwendigen Eingriffen in archäologische Fundstellen zu entwickeln und umzusetzen. Denn per Gesetz ist die Ertüchtigung der Autobahn ein höherwertiger öffentlicher Belang, der grundsätzlich Eingriffe in Denkmäler rechtfertigt.

Um die Komplexität dieses Projektes zu skizzieren, wird folgend exemplarisch das Projektteilgebiet an der Rahmedetalbrücke bei Lüdenscheid (Märkischer Kreis) dargestellt. Die mittlerweile überregional bekannt gewordene Talbrücke Rahmede war 453 m lang und überragte die Talsohle um maximal 75 m. Sie musste Ende 2021 wegen Bauauffälligkeit überraschend gesperrt werden und wird durch einen Neubau ersetzt. Von archäologischer Relevanz sind hierbei Maßnahmen der Vorhabenträgerin (Die Autobahn GmbH des Bundes) zur Anlage von Baustraßen, dem Schaffen von Ersatzhabitaten für Fledermäuse, zur Baugrunduntersuchung und schließlich zur Gewinnung von Aushub (**Abb. 1**).

Damit der Rückbau nach der Sprengung und der anschließende Neubau der Brücke in dem steilen Kerbtal möglich sind, mussten zuvor Baustraßen (blaue Linien) im Hang an beiden Brückenden angelegt werden (**Abb. 1 und 2**). Dazu waren einerseits Hangbereiche massiv einzuschneiden und andererseits andere

Hangbereiche durch Aufschüttung von Dämmen zu modellieren. Hierbei gelang es, entweder die Baustraßen so zu führen, dass sie Fundstellen nicht tangierten (M) oder dass Stollen- und Haldenbereiche eines Bergbaus massiv mit Schotter überdeckt wurden, um Eingriffe in die Denkmalsubstanz zu verhindern (AB). Für die Baustraßen wurden über 5000 t Schotter benötigt, der möglichst nahe der Baustelle gewonnen werden musste, um Zeit und Kosten zu sparen. Hierzu wurde eine 4 ha breite Kuppe (K) im benachbarten Gewerbepark Rosmart ausgewählt, die, ohne Bodendenkmäler zu beeinträchtigen, abgetragen werden konnte.

Das zum Abriss vorgesehene Brückenbauwerk wandelte sich seit seiner Fertigstellung 1968 zu einem (temporären) Habitat für verschiedene Tierarten. Beispielsweise überwinterten Fledermäuse in den Gerüstellöchern der Betonpfeiler, weswegen die Vorhabenträgerin vor dem Brückenabriss als Umweltschutzaufgabe Ersatzhabitats schaffen musste. Dabei reichten aufgehängte Fledermauskästen im Brückenumfeld nicht aus, und so fiel der Blick auf den Altbergbau »Römerstollen« (R) sowie zwei Luftschutzanlagen des Zweiten Weltkrieges, nämlich den »Eiskeller« und den »Bunker« an der Altenaer Straße (E, B). Während der »Römerstollen« ein größtenteils zusedimentierter



Stollen des späten Mittelalters oder der Neuzeit ist und ohne Eingriffe in die Denkmalsubstanz zum Habitat gewandelt werden konnte, war dies bei den Luftschutzanlagen nicht der Fall. Beim »Bunker« musste der bislang verschüttete Zugang aufgebaggert und dann habitatgerecht verschlossen werden. Der noch aus der NS-Zeit erhaltene Zugang zum »Eiskeller« wurde entfernt und durch einen für Fledermäuse geeigneteren ersetzt. Diese Arbeiten wurden denkmalchonend unter Begleitung der Außenstelle Olpe durchgeführt. In Kooperation von Autobahn GmbH, Außenstelle Ol-

pe und dem Bergbauforscher Karsten Binczyk gelang die detaillierte Dokumentation beider Anlagen. Binczyk hatte sich bereits seit den 1990er-Jahren mit beiden Anlagen beschäftigt, historische Unterlagen bzw. Zeitzeugenberichte gesammelt und regional veröffentlicht.

Der »Eiskeller« – ein Stollen mit Keller zur Lagerung von Bier der Brauerei Wortmann aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts – wurde im Zweiten Weltkrieg zum Luftschutzbunker ausgebaut. Hier fanden bis zu 200 Personen der benachbarten Volksschule Oberrahmede Schutz. Am 14. April 1945 entwickelte sich vor dem Stollen ein Feuergefecht zwischen alliierten und deutschen Truppen mit Schützenpanzerwagen, die die amerikanischen Verbände mit starken Verlusten zurückdrängten. Einen solchen Panzerwagen (Sd. Kfz. 251/1B mit MG, aufgesessen) in Miniaturform (Spielzeug?) entdeckte Binczyk während der Dokumentation neben anderen Verlustfunden im »Eiskeller« (Abb. 3).

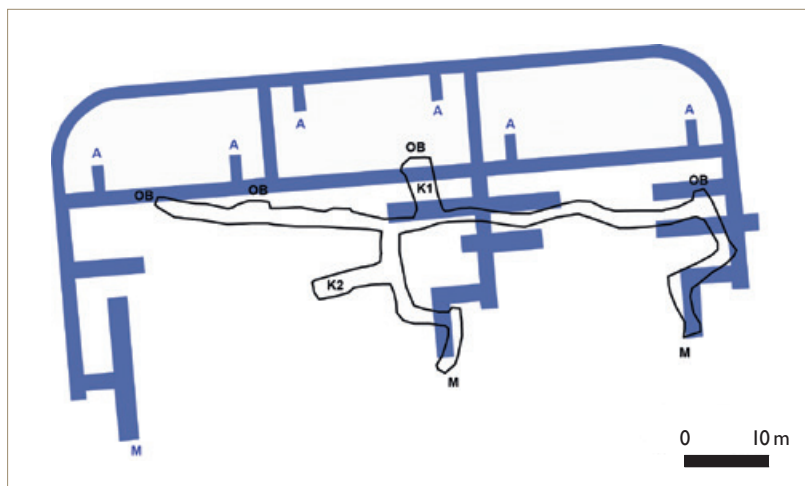
Von der Fundstelle »Bunker« lag vor ihrer Öffnung 2022 bereits eine scheinbar eindeutige Karte aus dem Jahr 1943 für die August Enders AG (kriegswichtige Rüstungsproduktion) vor, die Binczyk auffindig gemacht hatte (Abb. 4). Der Altplan (blau) suggeriert eine große Luftschutzanlage mit Zugängen in geknickter Linienführung, die über zwei Verbindungsstrecken miteinander verbunden werden sollten. 24 dort verzeichnete Aborte lassen entsprechend den Vorgaben des damaligen Reichsluftfahrtministeriums rekonstruieren, dass dieser Hangbunker für ca. 600 Schutzsuchende geplant war (A = jeweils 3–4 Aborte). Tatsächlich zeigte sich nach dem Aufbaggern der Anlage ein deutlich abweichendes Bild (schwarz): Bereits die geknickte Linienführung der Zugänge entspricht nicht mehr dem Projektplan und ist geologisch bedingt, denn die Erbauer gruben sich durch überwiegend steil gestellte Schichten des anstehenden Schiefers mit vielen tektonischen Störungen, die einen unregelmäßigen Streckenverlauf erzwangen, um standsichere Hohlräume zu realisieren. Es gelang offenbar, die beiden Zugänge zu verbinden; der Bau einer zugangsnahen Halle (Maschinenhalle? K2) und die Verbindung zu einem dritten Zugang, der 2022 nicht freigelegt wurde, wären beinahe fertiggestellt worden. Zudem sind Ansätze neuer Streckenvortriebe (OB) erkennbar, die rekonstruieren lassen, dass nach Norden abgehende weitere Strecken gebaut werden sollten. Bedrückend sind eine Vielzahl an

Arbeitsspuren, die erkennen lassen, dass die notwendigen Löcher für den Sprengvortrieb häufig nicht mit Maschinen gebohrt, sondern von Hand geschlagen werden mussten – wahrscheinlich war dies die aufreibende Arbeit der Zwangsarbeiter, die nachweislich beim Stollenbau eingesetzt wurden.

Schließlich musste ein weiterer Altbergbau an der Altenaer Straße untersucht werden: Unterlagen des 18. Jahrhunderts war zu entnehmen, dass östlich der Rahmedetalbrücke ein Stollen (S) existierte, eventuell in Richtung der zukünftig zu errichtenden Brückenpfeiler Hohlräume im Untergrund drohten (Abb. 1). Die alte Karte konnte aber nicht referenziert werden und damit wäre eine zeit- und kostenaufwendige Bohrprospektion für die Vorhaben-trägerin nötig gewesen. Stattdessen initiierte die Außenstelle Olpe eine Baggersondage zur Auffindung des Stollens, die im Steilhang anspruchsvoll war und nur mittels Schreitbagger realisiert werden konnte, aber inner-

Abb. 4 Altenaer Straße, »Bunker«. Schwarz: tatsächliche Hohlräume untertage (Zustand 2022), wobei der westliche Bunkerzugang nicht geöffnet werden konnte; blau: Projektplan 1943 (nach Binczyk 2004, 9); A: Abortanlage; M: Mundloch; K: Kammern; OB: Ortsbrust, hier war weiterer Vortrieb geplant (Vermessung: K. Binczyk, Autobahn GmbH des Bundes und LWL-Archäologie für Westfalen; Grafik: LWL-Archäologie für Westfalen/M. Zeiler).

Abb. 5 Sondagen mit Schreitbagger am Steilhang der Altenaer Straße. Im Hintergrund die Talbrücke Rahmede (Foto: LWL-Archäologie für Westfalen/M. Zeiler).





halb weniger Stunden erfolgreich war (Abb. 5). Es konnte die Position des Stollens ausfindig gemacht und dessen Verlauf dadurch kartiert werden – die zukünftigen Fundamentbereiche sind durch den Stollen nicht gefährdet.

Die Arbeiten sind noch nicht abgeschlossen: Beim Rückbau der Baustraßen wird die archäologische Begleitung notwendig sein, um den überschütteten Altbergbau denkmalschonend freizulegen.

### Summary

The upgrading of Federal Motorway 45 in South Westphalia is causing damage, sometimes considerable, to many archaeological sites. The Archaeology Unit of Westphalia is accompanying the construction work in order to protect sites or to investigate them archaeologically. A good example are the measures underway in connection with the rebuilding of the Rahmedetal viaduct, where charcoal kilns, adits and underground bunkers are affected.

### Samenvatting

De vernieuwing van Autobahn 45 in Zuid-Westfalen leidt tot deels grote ingrepen in een groot aantal archeologische vindplaatsen. De LWL-Archäologie für Westfalen volgt de bouwwerkzaamheden om vindplaatsen te beschermen of te onderzoeken, bijvoorbeeld de ingrepen bij de nieuwbouw van de brug over het »Rahmedetal« met meilers, mijnschachten en bunkers.

### Literatur

**Karsten Binczyk**, Luftschtzstollen im oberen Rahmedetal 1. De Rammthe 3, 2004, 5–10. – **Karsten Binczyk**, Kupfererzbergbau im Rahmedetal 2. De Rammthe 8, 2009, 16–20. – **Karsten Binczyk**, Erinnerungen: Liebe, Krieg und Felsenbunker. De Rammthe 10, 2011, 48–51. – **Der Reichsminister der Luftfahrt und Oberbefehlshaber der Luftwaffe**, Az. 41 L 42 10 Nr. 21 967/43 (L.In. 13/3 II Cb) Bau von LS.-Stollen (Berlin 17.09.1943).

Robert Fahr,  
Thomas Poggel,  
Lutz Cramer

Neuzeit

## Skarpe 8 mm Patroner – ein Munitionsfund aus dem Zweiten Weltkrieg in Iserlohn-Letmathe

Märkischer Kreis, Regierungsbezirk Arnsberg

Das archäologische Quellenpotenzial von Munitionsfunden aus den Weltkriegen wird bisher wenig beachtet. Aus gutem Grund werden sie meist ohne systematische Erfassung dem Kampfmittelbeseitigungsdienst überantwortet. Im Sommer 2022 wurde bei der Evaluation der von der Flutkatastrophe am 14. und 15. Juli 2021 an Bodendenkmälern verursachten Schäden (s. Beitrag S. 259) südlich der Lenne in Iserlohn-Letmathe eine kleine, teils verfüllte, illegale Aufgrabung entdeckt. Holz- und Lederfragmente sowie Munition im Aushub ließen auf eine mögliche Befunderhaltung schließen. Auch im Umfeld lagen zahlreiche Patronen. Mit dem Ordnungsamt der Stadt Iserlohn, dem Kampfmittelbeseitigungsdienst der Bezirksregierung Arnsberg und dem Grundstückseigentümer wurde eine kleinräumige Untersuchung vereinbart. Dabei gesammelte Munition ist nach Ende der Maßnahme dem Kampfmittelbeseitigungsdienst

übergeben worden; die Entdeckung größerer Kampfmittel (Granaten etc.) hätte zum sofortigen Abbruch der Arbeiten geführt.

Bei der Nachgrabung wurde eine lang-ovale, 1,92 m × 1,00 m große und im Profil wannenförmige und etwa 0,25 m tiefe Grube mit leicht unregelmäßigen Rändern freigelegt und dokumentiert. Die Verfüllung bestand aus dunkelbraun-grauem Ton und enthielt neben zahlreichen weiteren Patronen, Holz- und Lederresten auch ungefährliche Teile von Handgranaten und ledernen Pistolentaschen. Im Zentrum der Grube befand sich eine ca. 0,70 m × 0,20 m große Verfärbung aus grauem Ton (Befund 2), deren Ausdehnung in Teilen durch Reste einer Munitionskiste (Holzbretter mit Zinkung, Lederriemen) begrenzt wurde (Abb. 1 und 2). Dieser Bereich enthielt neben einzelnen Patronen ganze Munitionspäckchen und Ladestreifen. Etwa 1 m daneben wurde mithilfe der Metallsonde unmittel-