

## Wissenschaftliches Gemeinschaftsprojekt lokalisiert die im Jahr 1362 untergegangene Kirche des versunkenen mittelalterlichen Handelsplatzes Rungholt im nordfriesischen Wattenmeer

HANNA HADLER, DENNIS WILKEN, RUTH BLANKENFELDT,  
BENTE SVEN MAJCHCZACK und STEFANIE KLOOSS

Im Rahmen zweier von der Deutschen Forschungsgemeinschaft (DFG) geförderter interdisziplinärer Vorhaben wird seit einigen Jahren die im Wattenmeer untergegangene, mittelalterliche Kulturlandschaft erforscht. Der mittelalterliche Handelsplatz Rungholt – überregional bekannt durch seinen mythisch verklärten Untergang in einer Sturmflut im Jahr 1362 und eine europaweit einmalige archäologische Fundsituation – steht dabei als prominentes Beispiel für die bis heute andauernden Auswirkungen massiver menschlicher Eingriffe in den norddeutschen Küstenraum.

Der Schlüssel zum Erfolg der Arbeiten liegt in der engen interdisziplinären Zusammenarbeit und der Kombination aus naturwissenschaftlichen und archäologischen Methoden (Abb. 2). Unter dem Watt verborgene Siedlungsreste werden zunächst mit unterschiedlichen geophysikalischen Methoden wie magnetischer Gradiometrie, elektromagnetischer Induktion und Seismik lokalisiert und flächenhaft kartiert. Auf Grundlage dieser Prospektion werden gezielt Sedimentbohrkerne entnommen, deren Analyse nicht nur Aussagen über räumliche und zeitliche Zusammenhänge der Siedlungsstrukturen, sondern auch zur Landschaftsentwicklung ermöglicht. Archäologische Untersuchungen liefern an ausgewählten Stellen einmalige Einblicke in das Leben der nordfriesischen Siedler und fördern aus den Wattflächen immer wieder bedeutende neue Funde ans Licht.

Im Mai 2023 wurde bei Hallig Südfall durch geophysikalische Prospektion eine bislang unbekannte, zwei Kilometer lange Kette mittelalterlicher Warften, also künstlicher Siedlungshügel, erfasst. Eine dieser Warften zeigt Strukturen, die zweifelsfrei als Fundamente einer Kirche von 40 Meter mal 15 Meter Größe zu deuten sind. Bohrungen und gezielte Ausgrabungen haben erste Einblicke zum Aufbau und zu den Fundamenten des Sakralbaus ergeben. Die Besonderheit der Entdeckung liegt in der Bedeutung der

Kirche als Mittelpunkt des Siedlungsgefüges, das als Kirchspiel mit übergeordneter Funktion interpretiert werden muss. Damit kann der Kirchenstandort als einer der überlieferten Hauptorte des mittelalterlichen Verwaltungsbezirkes Edomsharde angesehen werden.

Die Kombination der verschiedenen Methoden erlaubt die Rekonstruktion des Siedlungsgebietes in einer Küstenniederung, in der die vormittelalterlichen, natürlichen Bedingungen von ausgedehnten Torfgebieten dominiert wurden. Die mittelalterliche Landgewinnung und Besiedlung dieser Region war dann mit einem umfangreichen Torfabbau zur Kultivierung der darunter liegenden fossilen Marschböden verbunden. Die rekonstruierten Kultivierungsmaßnahmen und das Siedlungsmuster des Rungholt-Gebietes mit Warftenreihen und langgestreckten Hufen passen gut in das Muster der typischen mittelalterlichen Kolonisation von



Abb. 2. Die Arbeitsgruppen im Watt vor der Hallig Südfall beim Bohren der Sedimentkerne, bei archäologischen Untersuchungen mit dem Grabungskasten und bei magnetischen Kartierungen (© ALSH, Foto Dirk Bienen-Scholt).

Küstenmarschen und Niedermooren. Es zeigt sich hier der starke menschliche Einfluss und die Umgestaltung einer ehemals natürlichen Küstenlandschaft durch Torfabbau und Entwässerung, die für eine gewisse Zeit eine rentable landwirtschaftliche Nutzung ermöglichten, langfristig jedoch das Land tiefer gelegt haben. Das hat die Anfälligkeit für Überschwemmungen drastisch erhöht, was in der Sturmflut von 1362 und den Landverlusten gipfelte.

Neben dem einzigartigen Archivcharakter, den die Wattflächen für die Rekonstruktion der Kulturlandschaft um Rungholt besitzen, zeigen die Projektergebnisse der letzten Jahre jedoch auch die extreme Gefährdung der über 600 Jahre alten Kulturspuren. Um die Hallig Südfall und in anderen Wattflächen sind die mittelalterlichen Siedlungsreste bereits stark erodiert und oft nur noch als Negativabdruck in den Sedimenten nachweisbar. Daher ist aus denkmalpflegerischer Sicht die Intensivierung der Forschung hier dringend notwendig.

An den Forschungen im Rahmen des DFG-Projektes „RUNGHOLT – Kombinierte geophysikalische, geoarchäologische und archäologische Untersuchungen im nordfriesischen Wattenmeer im Umfeld des mittelalterlichen Handelsplatzes Rungholt“ sind Dr. Hanna Hadler und Prof. Dr. Andreas Vött aus der Arbeitsgruppe Naturrisikoforschung und Geoarchäologie der

Johannes-Gutenberg-Universität Mainz (JGU), Dr. Dennis Wilken aus der Arbeitsgruppe Angewandte Geophysik der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel (CAU) sowie Dr. Ruth Blankenfeldt vom Zentrum für Baltische und Skandinavische Archäologie (LEIZA-ZB-SA) und Dr. Stefanie Kloß und Dr. Ulf Icknerdt vom Archäologischen Landesamt Schleswig-Holstein (ALSH) beteiligt. Im Rahmen des Projekts „Socio-environmental Interactions on the North Frisian Wadden Sea Coast“ im Exzellenzcluster ROOTS der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel (CAU) beteiligen sich Dr. Bente Sven Majchczack und Prof. Dr. Wolfgang Rabbel an der Kooperation.

#### Siehe auch

[https://www.schleswig-holstein.de/DE/landesregierung/ministerien-behoerden/ALSH/Projekte/wattenmeeforschung/artikel/2023\\_kirche\\_rungohlt\\_kirche\\_von\\_rungohlt](https://www.schleswig-holstein.de/DE/landesregierung/ministerien-behoerden/ALSH/Projekte/wattenmeeforschung/artikel/2023_kirche_rungohlt_kirche_von_rungohlt)

#### Literatur

WILKEN et al. 2024: D. WILKEN/H. HADLER/B. S. MAJCHCZACK et al., The discovery of the church of Rungholt, a landmark for the drowned medieval landscapes of the Wadden Sea World Heritage. *Scientific Reports* 14, Article number 15576 (2024). <https://www.nature.com/articles/s41598-024-66245-0>.

## Untersuchungen im Fehmarnsund auf der Bautrasse eines geplanten Eisenbahntunnels

STEFANIE KLOOSS, Archäologisches Landesamt Schleswig-Holstein (ALSH)

Im Zuge des dänisch-deutschen Gemeinschaftsprojektes zum Bau einer »Festen Fehmarnbeltquerung« in Form eines Eisenbahn- und Straßentunnels zwischen Rødby und Puttgarden ist auch die rückwertige Anbindung des Verkehrs auszubauen. Unter anderem muss die Fehmarnsundbrücke von 1963 ersetzt werden, die den etwa 1-2 Kilometer breiten Fehmarnsund überspannt, der die Insel Fehmarn vom schleswig-holsteinischen Festland trennt. In der Mitte dieses Meeresarmes verläuft heute eine tiefere Erosionsrinne, zumindest in den randlichen Flachwasserbereichen sind jedoch Reste einer abwechslungsreichen von Gewässern durchzogenen Landschaft erhalten, die erst im

Zuge der Littorina-Transgression vor ca. 8000 Jahren überflutet wurde. Weite Bereiche des Meeresbodens werden durch das vBauvorhaben in Anspruch genommen, da man sich auch hier für den Bau eines Absenktunnels entschieden hat. Daher wurden im Vorfeld verschiedene Untersuchungen im submarinen Bereich vorgenommen, um das Potenzial für mittelsteinzeitliche Fundstellen in der versunkenen Kulturlandschaft zu evaluieren.

Die bauseits in Auftrag gegebenen Bohrungen für Baugrunduntersuchungen erbrachten sowohl 2016 als auch 2021 im Flachwasserbereich auf der Seite der Insel Fehmarn Torfschichten. Durch die archäologische Begleitung der Bohr-