

## Sensationsfund bei Deichsanierung

### Historische Funde bei Deichsanierung in Düsseldorf-Kaiserswerth

Bei der Erneuerung des Deichs am Herbert-Eulenberg-Weg in Düsseldorf-Kaiserswerth sind bedeutende archäologische Funde aus dem 17. und 18. Jahrhundert freigelegt worden.

So entwickelte sich eine zunächst „normale“ Deichsanierung zu einem historischen Abenteuer.



Im Januar 2009 wurde der Auftrag für die Deichsanierung erteilt. Die kaufmännische Federführung oblag ECOSOIL Nordwest, die technische Federführung AMAND. Baustart war am 23.02.2009 und zunächst schien auch alles ganz normal: Einrichtung der Baustellenzufahrt, Bau der Ein- und Ausfahrtstellen auf die Bundesstraße B8, Einrichtung des Bürocontainers, Herrichtung von Flächen als Zwischenlager und weitere Vorbereitungsarbeiten.

#### Zunächst Hauptsache ...

Nachdem vom Deich der Oberboden abgetragen und die Deichkronenwege zurückgebaut wurden, konnte am 30. März - vor Beginn der offiziellen Bauzeit - der Altdeich geöffnet werden. Erklärtes Ziel der Arbeitsgemeinschaft AMAND-ECOSOIL war, die Baustelle mit den Erd- und Straßenbauarbeiten bis zum 31.12.2009 zu beenden - Zwischenziel war deshalb, den Deich zu Beginn des jährlichen Hochwasserschutzes am 30. Oktober hochwassersicher zu haben. Vorab - dieses Ziel wurde erreicht!

Der Arbeitstakt war: ein Teil des Altdeiches wurde auf ein Zwischenlager verbracht, danach wurde das freigelegte Deichlager mit Liefermaterial (Lehm) hergestellt. Im Weiteren wurde Altdeichmaterial abgetragen und im neuen Deich als Stützkörper eingebaut. An der abgetragenen Stelle wurde das Deichlager wieder hergestellt und weiteres Altdeichmaterial als Stützkörper eingebaut. Dieses Verfahren sollte bis zum Bauende fortgeführt werden.

#### ... dann Nebensache!

Am 14.04.2009 wurde ein nicht definierbares Mauerwerk freigelegt, was einen sofortigen Baustopp nach sich zog! Anschließend Untersuchungen ergaben: Wir hatten bei der Deichsanierung die Reste einer alten Festungsmauer freigelegt. Es folgten viele Baubesprechungen mit Archäologen; diskutiert wurden Ideen von der Bergung ganzer Mauerteile (ca. 100 to als Stück!) bis zur Bergung einzelner Steine. Letztendlich wurde das gesamte Mauerwerk auf einer Länge von 150 Metern mit einer Breite von circa 15 Metern und in einer Tiefe von circa vier Metern freigelegt; genau aufgenommen, gescannt, und wieder verfüllt. Der Deichbau wurde inzwischen zur wichtigen Nebensache des Geschehens.



Die Mauerstücke sind ursprünglich Teile einer von Norden nach Süden, parallel zum Rhein verlaufenden Mauer, erbaut um 1650. Hierbei handelt es sich um Reste des nördlichen so genannten „Batardeau“ der Festung. Diese Stauwehr diente dazu, den Wasserstand des mächtigen Grabens zwischen Außenwerken und innerer Festung zu regulieren. Die Sprengung großer Teile dieser Mauer erfolgte höchstwahrscheinlich 1702 im Spanischen Erbfolgekrieg. Die Reste der alten Mauer verbleiben im Erdreich, da aufgrund der Größe der Aufwand einer Bergung zu groß ist. Durch Lehmmantelung sind sie sicher eingekapselt und bleiben so der Nachwelt erhalten.

### Und das war nicht alles ...

Als der letzte Abschnitt freigelegt war, stießen wir auf sichtbar uralte Holzteile! Wie sich herausstellte, handelte es sich bei unserem Fund um ein gut erhaltenes Plattbodenschiff aus dem 18. Jahrhundert - die Sensation war perfekt! Wachdienst, Einlagerung der freigelegten Teile in mit Wasser gefüllten Containern, Herrichtung zusätzlicher Lagerflächen, Bau weiterer Baustraßen und und und ...

Das historische Bootswrack hat eine Länge von 18 Metern und eine Breite von drei Metern. Die Form des Bootes spiegelt sich im Namen „Plattbodenschiff“ deutlich wieder. Von der guten Erhaltung des uralten Holzes sind Experten ganz begeistert. Dieses Boot ist das einzig vollständig erhaltene seiner Art, das je im Rheinland gefunden wurde.

Schiff ahoi! Die Reise geht nach Schloss Gottdorf in Schleswig, wo die Schiffsteile zur Konservierung mehrere Jahre in einer Lösung aus Polyethylenglycol liegen werden. In etwa vier Jahren wird das konservierte Boot als Museumsstück in Düsseldorf zurückerwartet.



Was hier so gemütlich aussieht, war in Wirklichkeit ein Wettlauf gegen die Zeit! Bis zum 13.09.2009 musste das Schiff geborgen werden, damit der Deich vor Beginn der Hochwasserzeit fertig werden konnte.

Am 22.06.2009 hatten wir eine Baugrubentiefe von circa sechs Metern erreicht und waren schon weit unter dem Grundwasserspiegel. Der Wassereinbruch ließ nicht lange auf sich warten, so dass das bis dahin freigelegte Schiff wieder drei Meter unter Wasser lag. Vorschläge wie die Errichtung eines Spundwandkastens mit Einbringtiefen der Spundwandbohlen von circa 15 Meter bis ins Tertiär oder die Herstellung einer Injektionssohle unter dem Schiffskörper wurden diskutiert und verworfen; letztlich entschieden haben wir uns für eine Grundwasserabsenkung, die wir vom 03.08. bis zum 13.09.2009 betrieben.



Insgesamt wurden für die archäologischen Arbeiten ca. 6.000 m<sup>3</sup> Boden ausgebaut, zwischengelagert, zum großen Teil entsorgt und neues Material geliefert. Geräte wurden über einen längeren Zeitraum für die Archäologen bereitgestellt. Im Weiteren wurden zusätzliche Baustraßen errichtet und Zwischenebenen für die Bergungsarbeiten geschaffen.

### Die Zeit drängte ...

Am 13.09.2009 wurde die Baugrube wieder von uns für den Deichbau übernommen. Sie wurde mit circa 2.500 m<sup>3</sup> bindigen Boden verfüllt, um somit den neuen Deich darauf zu errichten. Diese Arbeiten wurden bis zum 30.09.2010 abgeschlossen. Somit konnte der Deich in Kaiserswerth als hochwassersicher gemeldet werden.

Zum Schluss wurden die restlichen Arbeiten am Deich ausgeführt: Der Deichkronenweg wurde wieder asphaltiert, der Deichverteidigungsweg wurde gepflastert und für die Radfahrer und Fußgänger wieder hergerichtet; die Anschlussstellen zur B 8 wurden wieder hergestellt und die Baustelleneinrichtung wurde zurückgebaut.

Bäume wurden noch gepflanzt und für die Bewirtschaftung Zäune für Rinder und Schafe errichtet.

**Abschließend bleibt festzustellen, dass wir auch diesen außergewöhnlichen Deichbau - trotz aller unvorhergesehenen Ereignisse - sogar vorzeitig fertig stellen konnten. Darauf sind wir stolz!**

Auszug aus AMAND-Journal 2009/04