

## V - Gräberfeldstraße

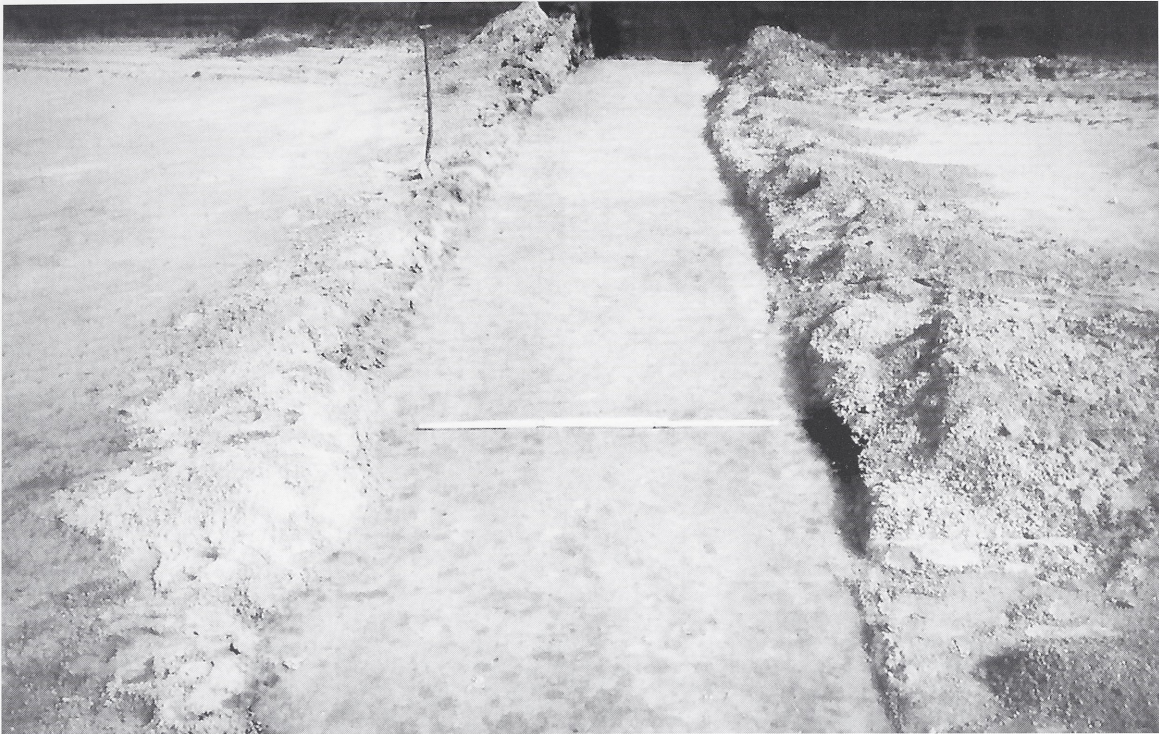


Abb. 55: Freiplanierte Wegetrasse (285).

Die Neuwarendorfer Nekropole liegt auf einer glazialen Terrasse der Ems, die sich überwiegend aus Sanden zusammensetzt<sup>1326</sup>. Dieses eiszeitliche Sediment ist am Ufer des Flusses zu Dünen umgelagert worden. Dadurch konnte ein leichter Höhenrücken entstehen, der sich gut als Wegetrasse eignete, denn man konnte sich zum einen relativ hochwasser- und sumpffrei auf den trockenem spärlich bewachsenen Sanddünen bewegen, zum anderen bot die Ems eine gute Orientierungshilfe innerhalb der Landschaft sowie eine weitere Verkehrsstrecke. Der Wasserweg Ems ist sicherlich per Boot oder Floß ebenfalls intensiv genutzt worden.

Der nachgewiesene Dünenweg zeichnet sich in Neuwarendorf als freier unbelegter Streifen innerhalb der Nekropole ab (285). Nur frühmittelalterliche Pflugspurenbündel, die sich fast über das gesamte Gräberfeld erstrecken, und eine neuzeitliche Ackergrenze überschneiden diesen Verkehrsweg, der sich von Westen nach Osten durch den zentralen Bereich der Nekropole zieht (Gesamtplan E). Die Grabanlagen verteilen sich in Gruppen gleichmäßig links und rechts der Straße, und die Ausrichtung der Einhegungen orientiert sich am Verlauf der Straße. Auf einer Länge von 140 m konnten sogar noch Fahrspuren dokumentiert werden (Abb. 55). In den Bereichen, wo keine Wagenradspuren nachgewiesen werden konnten, läßt sich der Verlauf ebenfalls weitgehend ermitteln. Die rekonstruierte Gesamtlänge innerhalb des Gräberfeldes beträgt ca. 360 m und die Gesamtbreite 9–12 m. Der regelmäßige Abstand der Wagenradspuren beläuft sich auf ca. 1,5 m (Taf. 81. 285, A, B). Natürliche Senken innerhalb der Nekropole, die ebenfalls bei den Ausgrabungen erfaßt worden sind, wurden bewußt umfahren und liegen seitlich des Weges (Gesamtplan A).

1326 Siehe dazu das Kapitel über die „Geologie“, 1 ff.



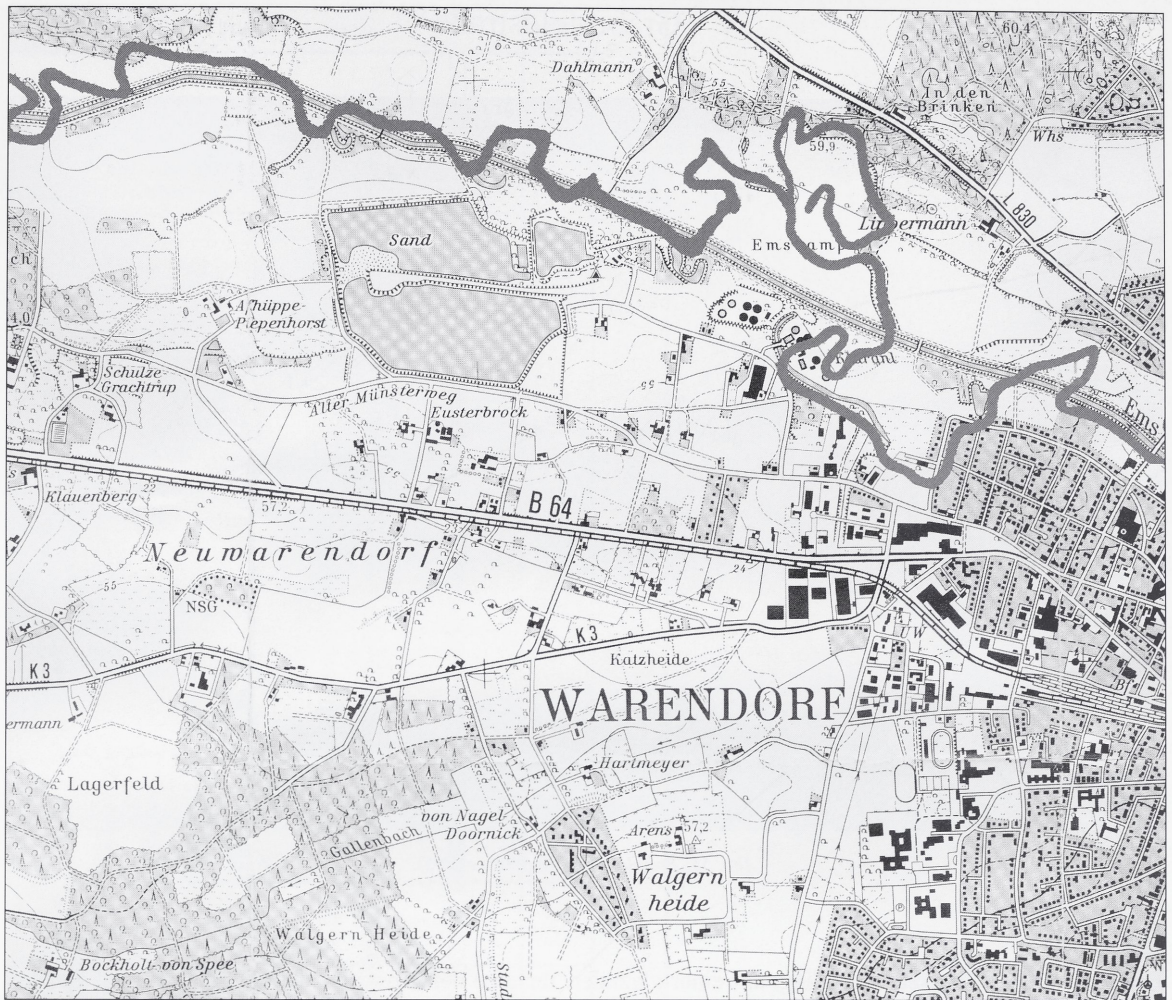


Abb. 56: Ausschnitt aus dem Meßtischblatt 4013 mit ehemaligem Emsverlauf.

Die Straße ist nachweisbar in der Bronze- und Eisenzeit befahren worden, möglicherweise jedoch auch schon früher. Die Gräber 099 und 139 sowie der Hausbefund 297 aus der Einzelgrabkultur könnten ein Indiz für eine Nutzung in neolithischer Zeit sein (Gesamtplan A). Durch die Nekropole von Münster-Gittrup, Stadt Münster, verläuft ebenfalls ein Weg, der höchstwahrscheinlich im Neolithikum bestanden hat<sup>1327</sup>. Dieses Gräberfeld liegt – wie Neuwarendorf – auf den zu Dünen umgelagerten Niederterrassensanden der Ems<sup>1328</sup>. In Nordwestdeutschland ist es gelungen, mit Hilfe von naturwissenschaftlichen Methoden befahrbare Moorwege schon seit 2100 BC zu belegen, die sicherlich Abschnitte von ur- und frühgeschichtlichen Wegenetzen darstellten<sup>1329</sup>. Auch in den Niederlanden konnten durch Holzkonstruktionen befestigte bronzezeitliche Wege nachgewiesen werden. Als Beispiel sei hier die Wegetrasse von Bargerooستerveld genannt, die in Ostholland entdeckt worden ist und auf 1500 v. Chr. datiert wird<sup>1330</sup>.

Die zwei großen Neuwarendorfer Grabhügel aus der älteren Bronzezeit (bzw. Mittelbronzezeit) waren markante und gut sichtbare Orientierungspunkte in der Landschaft, die bereits in Bezug zur Straße gestanden ha-

1327 MECKE 1993.

1328 MECKE 1993.

1329 HAYEN 179, 16, Abb. 4; HAYEN 1989, 12 ff., 64 ff.; WILLROTH 1996, 133 ff.; HERRING 2000, 26 u. Anm. 74.

1330 BLOEMERS et al. 1981, 59 ff.





Abb. 57: Bronze- und eisenzeitliche Gräber bzw. Gräberfelder entlang der Ems.

ben werden. In Nordwestdeutschland und in den Niederlanden ist z. B. die sichere Existenz von bronzezeitlichen Verkehrswegen anhand der Lage von großen Grabhügeln und Grabhügelfeldern nachgewiesen worden<sup>1331</sup>.

Die Langgräben und schlüssellochförmigen Grabeinhegungen sind in Neuwarendorf eindeutig nach dem Verlauf des Weges ausgerichtet; auch während der Eisenzeit wurden die Gräber links und rechts des Straßenverlaufs in Gruppen zusammengelegt. Wegetrassen durch bronze- und eisenzeitliche Gräberfelder lassen sich immer häufiger belegen. So konnte – wie bereits erwähnt – in Münster-Gittrup ein Weg durch das Gräberfeld nachgewiesen werden<sup>1332</sup>. Auch in Rheda-Wiedenbrück-Nordrheda, Kreis Gütersloh, verläuft in nordsüdlicher Richtung eine Straße von 6–10 m Breite durch die bronzezeitliche Nekropole<sup>1333</sup>. Weitere Gräberfeldtrassen finden sich beispielsweise in Ibbenbüren, Kreis Steinfurt<sup>1334</sup>, in Dortmund-Oespel, Stadt Dortmund<sup>1335</sup>, im niederländischen Beeg-

1331 Siehe dazu CASPARIE 1984, 41 ff.; DERS. 1987, 35 ff.; JAGER 1985, 185 ff.; HERRING 2000, 26.

1332 MECKE 1993.

1333 BEST 1993, 16; ACKERMANN-GRÜNEWALD, im Druck, Manuskriptseite 34 u. Übersichtspläne.

1334 MECKE 1993; GAFFREY 1996, 340, Abb. 1.

1335 BRINK-KLOKE 2000, 191.

den (6 km südwestlich von Roermond)<sup>1336</sup> und in der Provinz Overijssel auf den Gräberfeldern von Oldenzaal, Zandhorst, Noord Elsen und Haarle<sup>1337</sup>. Auch in Sendenhorst-Albersloh, Kreis Warendorf, konnten auf dem Kiessandzug zahlreiche Gräber der Bronzezeit ergraben werden, die beiderseits eines heute noch genutzten Weges durch die Hohe Ward liegen, eines Verkehrsweges, der sicherlich auch schon in prähistorischer Zeit bestanden hat<sup>1338</sup>. Kooi<sup>1339</sup> konnte einen Zusammenhang zwischen Straßensystemen und der Orientierung von Grabanlagen überzeugend nachweisen, wobei berücksichtigt werden muß, daß sich auch Straßen am natürlichen Relief orientieren<sup>1340</sup> und nicht in jedem Gräberfeld ein Weg belegt ist. In Heek-Nienborg beispielsweise haben alle Langgräben eine einheitliche westöstliche Ausrichtung, ohne daß eine entsprechend verlaufende Straße erkannt werden konnte<sup>1341</sup>.

Im Frühmittelalter wurde die gesamte Neuwarendorfer Nekropole als landwirtschaftliche Fläche genutzt. Pflugspurenbündel überziehen das Areal; somit konnte auch die alte Trasse nicht mehr befahren werden. Die ursprüngliche Straßenführung ist dann etwas weiter nach Süden verlagert worden, orientierte sich aber auch weiterhin am Flußbett der Ems. Heute wird diese frühmittelalterliche Straße als Fahrradweg genutzt<sup>1342</sup>. Noch etwas weiter südlich liegt die stark frequentierte Trasse der B 64, die u. a. Münster und Warendorf miteinander verbindet (Abb. 56) und im weiteren Verlauf nach Paderborn führt.

Möglicherweise war auch schon die Straße durch das Neuwarendorfer Gräberfeld ein nicht nur lokal genutzter Weg, sondern führte weiter entlang der Emsrinne und stellte damit in prähistorischer Zeit für die Region einen wichtigen Verkehrsweg dar. Für diese Hypothese sprechen sowohl die zahlreichen Grabfunde aus der Bronze- und Eisenzeit auf den Uferdünen der Ems (Abb. 57) als auch die große Ähnlichkeit unter den Grabanlagen der verschiedenen Fundplätze entlang des Flusses.

Die großen Fernstraßen von überregionaler Bedeutung verliefen jedoch abseits des Kernmünsterlandes und mit Ausnahme des Hellwegs auch abseits von Westfalen<sup>1343</sup>. Von den verkehrsgeographischen Möglichkeiten bzw. Voraussetzungen hängen weitestgehend die kulturelle Erschließung und der Austausch mit anderen Kulturregionen ab. Außerdem gelten Verkehrswege im allgemeinen als Indikator für die politische, wirtschaftliche und strategische Bedeutung einer Landschaft<sup>1344</sup>.

1336 ROYMANS/KORTLANG 1999, 277 ff., 290, Fig. 7.

1337 VERLINDE 1987, (318) ff.

1338 RÜSCHOFF-THALE 1996a, 28; DIES. 1996b, 35 ff.

1339 KOOI 1979, 159 ff.

1340 VERLINDE 1987, (177).

1341 HUCKE 1950, 173 ff.

1342 Der Radweg, bei dem es sich um den alten Münsterweg handelt, führt entlang der Ems und wird mit R 1 bezeichnet.

1343 SPROCKHOFF 1930, Taf. 45; HERRING 2000, 25.

1344 HERRING 2000, 24.