Early View: Zitierfähige Online-Fassung mit vorläufiger Seitenzählung. Nach Erscheinen des gedruckten Bandes finden Sie den Beitrag mit den endgültigen Seitenzahlen im Open Access dort: http://journals.ub.uni-heidelberg.de/arch-inf Den gedruckten Band erhalten Sie unter http://www.archaeologische-informationen.de.

Early View: Quotable online version with preliminary pagination. After the printed volume has appeared you can find this article with its final pagination as open access publication there: http://journals.ub.uni-heidelberg.de/arch-inf The printed volume will be available there: http://www.archaeologische-informationen.de.

Eine keltische Schifflände in Öhningen-Oberstaad am Bodensee?

Franz Meckes & Manfred Rösch

Zusammenfassung – Eine bewuchsfreie Fläche auf einer Lithographie aus dem frühen 19. Jh. am Bodenseeufer bei Öhningen-Oberstaad, Kreis Konstanz, konnte durch Beobachtungen an einem Aufschluss als eine künstlich eingebrachte Kieslage erkannt und ihre Errichtungszeit anhand von ausgelesenem, terrestrischem pflanzlichen Detritus radiometrisch auf ca. 160 und 41 v. Chr. festgelegt werden. Solche Anlagen dienten dem Anlanden flachbodiger Frachtschiffe auf dem höher gelegenen Ufer. Sie waren nötig, um den Rheinfall und die oberhalb anschließende, schwierig zu befahrende Flussstrecke bis zum Westende des Bodensees auf dem Landweg zu umgehen. Sie war damit ein wichtiger Bestandteil einer Fernverbindung, die schon in der Eisenzeit vom westlichen Mittelmeer zur Donau und weiter nach Mitteleuropa führte.

Schlagwörter – Archäologie; Eisenzeit; Fernverkehrsweg; Lastsegelschiff; Hafen; Schifflände; Bodensee; Deutschland; Schweiz

Title - A Celtic hithe in Öhningen-Oberstaad, lake Constance?

Abstract – A lithograph from the early 19th century depicting the shores of Lake Constance near Öhningen-Oberstaad, in the district of Constance, revealed man-made gravel layer upon examination of a geological outcrop. Radiometric dating of terrestrial plant detritus indicated that this structure was established between 160 and 41 BC. The site functioned as a landing place for flat-bottomed cargo ships, essential for bypassing the challenging river route between the western end of the Untersee and the Rhine Falls. This facility was a crucial element of the long-distance connection that facilitated trade from the western Mediterranean to the Danube and further into Central Europe, dating back to the Iron Age.

Key words – archaeology; Iron Age; long-distance traffic route; sailing cargo ship; port; hithe; Lake Constance; Germany; Switzerland

Die Niederburg Oberstaad

Bevor sich der Bodensee-Untersee bei Eschenz verengt und in den Hochrhein übergeht, liegt am Nordufer, weniger als einen Kilometer südöstlich des Augustiner-Chorherrenstifts Öhningen, die Niederburg Oberstaad. Die ehemalige Wasserburg wurde in ebenem Gelände erbaut und durch einen umlaufenden, vom Klingenbach gespeisten Wassergraben geschützt (**Abb. 1**). Sie erfuhr im Laufe ihrer langjährigen Geschichte zahlreiche Besitzerwechsel und Umbauten. Von der Originalsubstanz ist nur noch das äußere Mauerwerk des ausgebrannten Turmes erhalten (Hesselbacher, 1966). Eine genaue Datierung war bisher nicht möglich, doch deuten die baulichen Merkmale des Turmes auf eine hochmittelalterliche Errichtung (**Abb. 2**). Aufgrund historischer Parallelen im

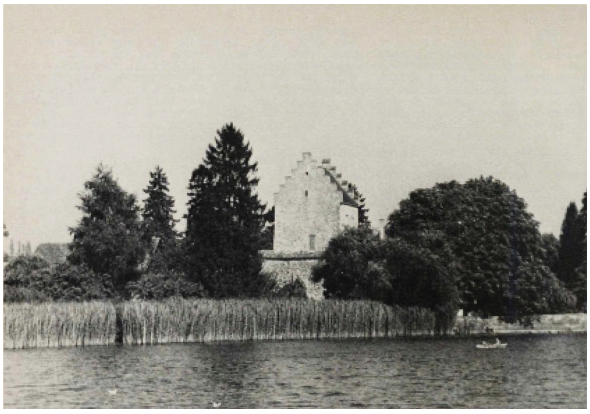


Abb. 1 Oberstaad, Gem. Öhningen, Kr. Konstanz. Die Niederburg von Oberstaad von der Seeseite in den 1960er Jahren gesehen. Der ab den 1970er Jahren dem Schilfsterben zum Opfer gefallene ufernahe Schilfgürtel (Ostendorp, 1990) besteht noch. Aufnahme: Martin Hesselbacher, Landesdenkmalamt.

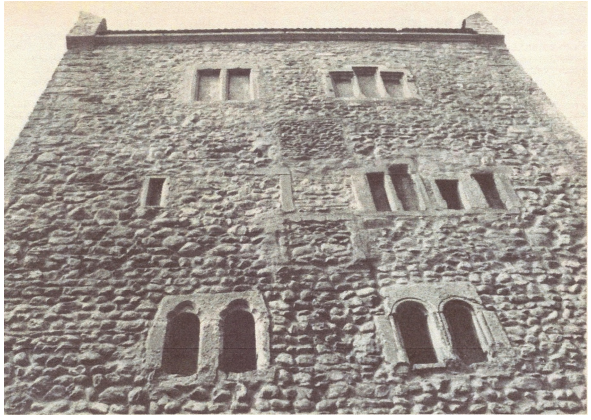


Abb. 2 Turmfassade der Burg Oberstaad. Die unteren Fenster rechts sind spätromanisch, die jüngeren links stehen am Übergang zur Gotik. Aufnahme: Martin Hesselbacher, Landesdenkmalamt.

Eingereicht: 21. Aug. 2026
angenommen: 10. Nov. 2026
online publiziert: 20. Nov. 2026

CC BY 4.0

Raum ist eine Gründung durch den Herzog Konrad von Zähringen (1122-1152) sehr wahrscheinlich. Ein Zusammenhang zwischen diesem verkehrspolitisch und strategisch bedeutsamen Platz, dem Öhninger Stift und seiner teilweise ungeklärten Gründungsgeschichte liegt nahe (Meckes u.a., 2023). Anlässlich eines Schwimmbadbaus deckte die Kreisarchäologie Konstanz bei einer Rettungsgrabung den Wassergraben der Burg teilweise auf (**Abb. 3**; Hald, 2006).

Eine um 1830 entstandene Lithografie zeigt die damals als Fabrik genutzte Anlage am Seeufer mit Blick nach Stein am Rhein im Westen (**Abb. 4**; Hegau-Geschichtsverein, 2005): Im Hintergrund ist die Burg von Hohenklingen zu sehen, laut dem Schaffhauser Kantonsarchäologen ebenfalls eine Gründung des Zähringers Konrad. Umrahmt vom Uferschilf zieht sich östlich der Burganlage eine ebene Fläche hinunter zum Seeufer. Sie ist bewuchsfrei und wird im Bild von Passanten begangen, war also – im Gegensatz zum umgebenden Röhricht – trockenen Fußes begehbar. Eine Deutung als künstliche Kiesaufschüttung liegt auf der Hand. Ihr Zweck war es, die Zugänglichkeit des Ufers für das Be- oder Entladen von Wasserfahrzeugen zu erhöhen. An dieser Stelle liegt heute der Öhninger Jachthafen. Er wurde 2008 neu angelegt. Dabei wurde die auf der Lithografie hell erscheinende Fläche im seewärtigen Teil weggebaggert, im landwärtigen Teil verschwand sie unter der Aufschüttung des heutigen Parkplatzes.

Wie es zur Zerstörung und teilweisen Zuschüttung dieses besonderen Bodendenkmals kommen konnte, ist eine eigene Geschichte: Gemäß den Akten der Gemeinde Öhningen wurde der Sportboothafen in seiner derzeitigen Form erst 2008 gebaut (**Abb. 5**). Im Vorfeld der Baumaßnahme hat die Gemeindeverwaltung Öhningen von der Grabungsfirma UWARC (https://www.uwarc.de/ [26.8.2026]) ein Fachgutachten erstellen lassen. Die Begutachtung erfolgte in enger Zusammenarbeit mit dem Denkmalamt Hemmenhofen. Bei den Untersuchungen für das Gutachten wurden in der Flachwasserzone liegende Eichenhölzer beobachtet, von denen eines für eine dendrochronologische Untersuchung ans Landesamt in Hemmenhofen übergeben wurde. Über Ergeb-

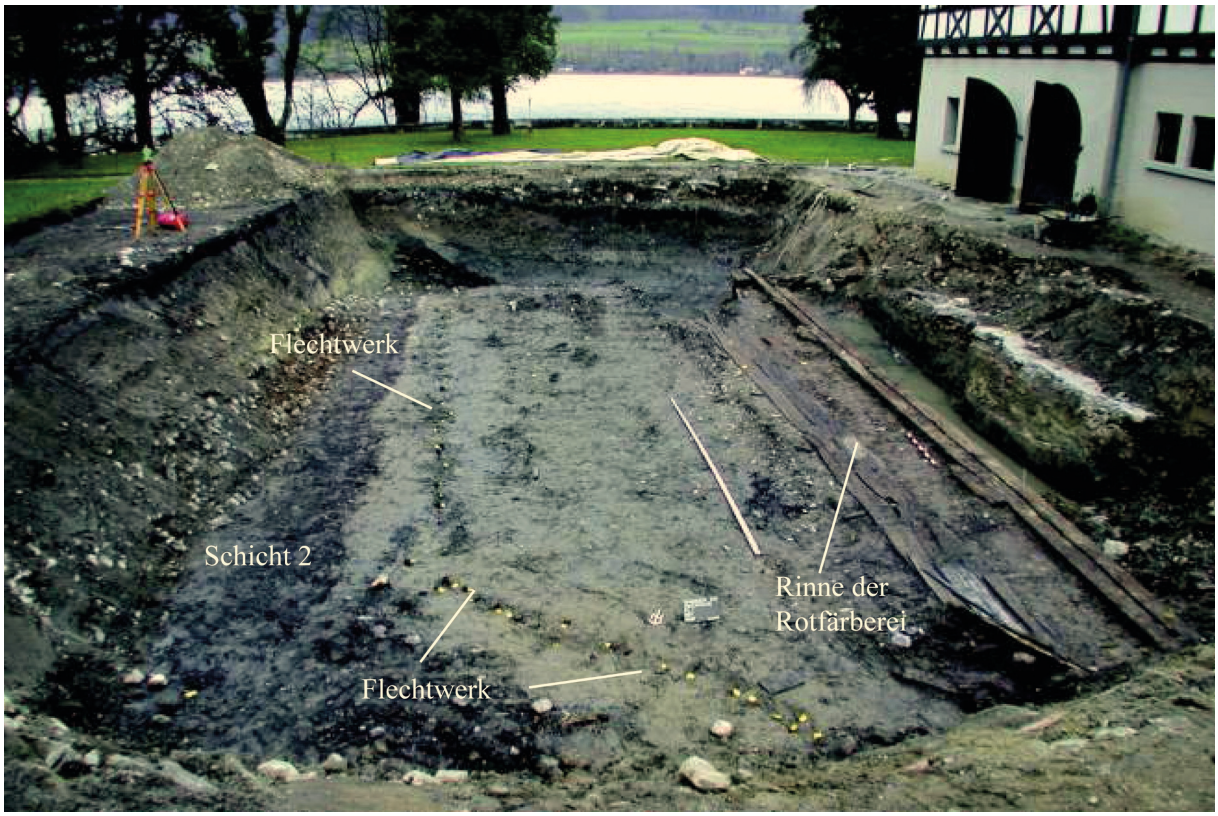


Abb. 3 Der Wassergraben der Burg Oberstaad im ehemaligen nördlichen Teil während der Ausgrabung durch den Kreisarchäologen Dr. Jürgen Hald. Foto aus dem unveröffentlichten Grabungsbericht der Kreisarchäologie Konstanz (Für die Überlassung danken wir Dr. Jürgen Hald).



Abb. 4 Lithographie von Oberstaad, um 1830. Blickrichtung nach Westen. Im Hintergrund Stein am Rhein und Hohenklingen. Rechts im Vordergrund die helle, bewuchsfreie Fläche der mutmaßlichen ehemaligen Schifflände. Quelle: Hegau-Geschichtsverein (2005), S. 113.

nisse ist nichts bekannt. Eine Schifflände wird in dem Gutachten nicht erwähnt. Insgesamt wurde festgestellt, dass sich im Bereich des geplanten Hafens keine Feuchtbodensiedlungen befänden und somit keine denkmalpflegerischen Bedenken gegen die Baumaßnahme vorlägen. Aufgrund dieser Sachlage wurden alle späteren Baumaßnahmen in Oberstaad vom Baurechtsamt des Landkreises ohne Beteiligung der Denkmalpflege geplant und durchgeführt. Glücklicherweise blieb der landwärtige Teil der Anlage im Norden, darunter auch eventuelle Fundamente noch nicht entdeckter Nebengebäude, von den Eingriffen verschont und erhalten. Das ermöglicht weitere Forschungen. Zum Ensemble gehört auch ein 100 m nördlich gelegener, vom Klingenbach gespeister Teich unbekannten Alters, der noch vor wenigen Jahrzehnten vom örtlichen Sägewerk zur Nasslagerung von Stämmen genutzt wurde (**Abb. 6**). Hier böte sich die Möglichkeit für Pollenanalysen, auch zwecks Datierung, denn Bau-

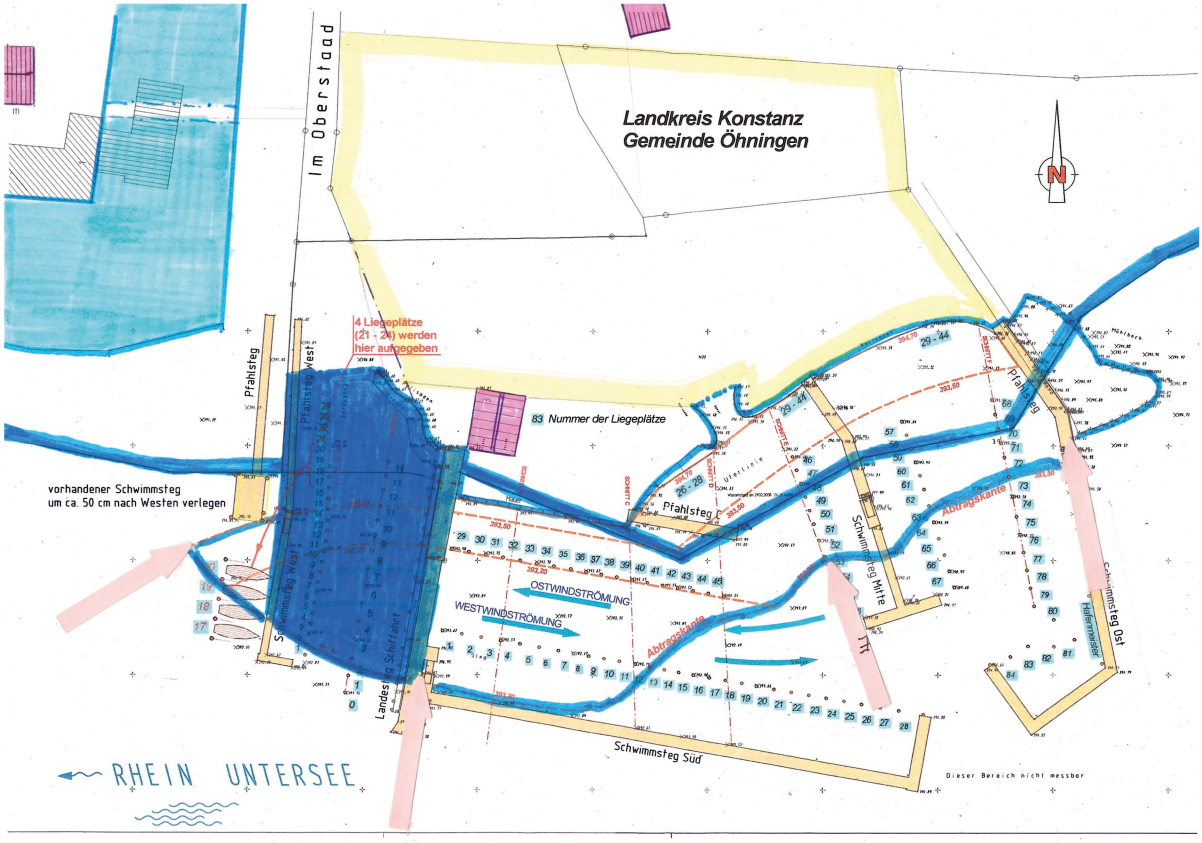


Abb. 5 Bauplan des Jachthafens von Oberstaad 1990. Der Bereich zwischen den blauen Linien wurde ausgebaggert.

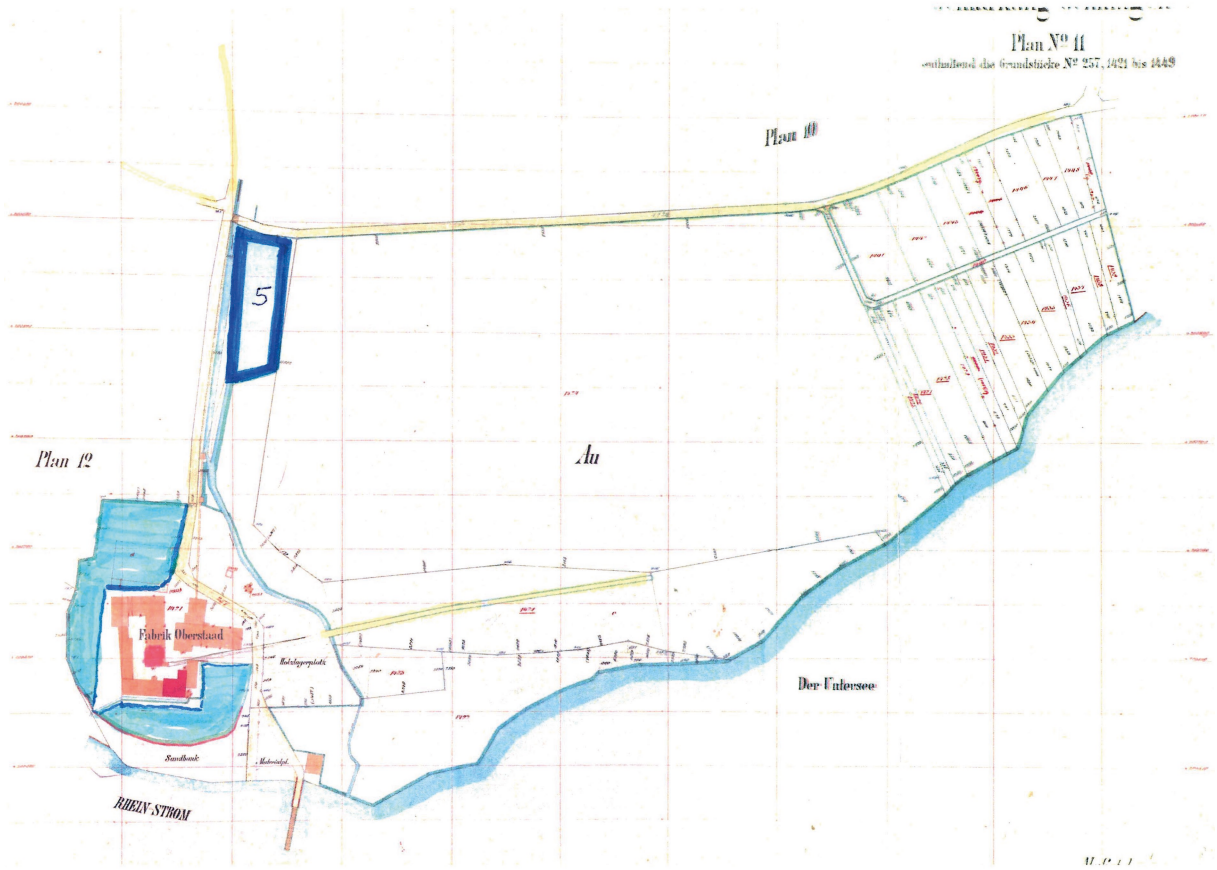


Abb. 6 Oberstaad. Nördlich der Burg befindet sich ein Teich, der zur Zwischenlagerung von Floßholz diente und noch vor wenigen Jahrzehnten vom nahegelegenen Sägewerk dafür genutzt wurde. Sein Alter ist bisher nicht bekannt.

holz gehörte auch in vorindustrieller Zeit zu den wichtigen, auf dem Wasser beförderten Gütern.

Der Befund und seine Entstehung

Die Entdeckung der Reste einer Schifflände wurde durch die Reparatur eines defekten Entwässerungsrohrs möglich. Im entstandenen Aufschluss war die Kiesschüttung im Profil sichtbar und zugänglich. Sie konnte dokumentiert und zum Gewinn datierenden Materials beprobt werden. Das geschah mittels Nasssieben mit einem mehrteiligen Siebsatz, Auslesen pflanzlicher Reste und deren botanischer Begutachtung. Für die AMS-Datierung wurden zahlreiche Partikel verwendet, neben kleinen Holzkohlen auch diverse Früchte und Samen gesichert terrestrischen Ursprungs. Außer der Beschreibung des Profils und der Probe fand keine weitere Dokumentation statt. Eine denkmalrechtliche Genehmigung für eine Nachforschung war nicht erforderlich, da gemäß dem oben genannten Gutachten keine archäologischen Belange betroffen waren.

Die Kiesschicht liegt heute 1,5 m unter Grund und ist gut 30 cm mächtig (**Abb. 7**). Demnach bestand die ursprüngliche Lände mit einer Länge von mindestens 20 m von der Niedrigwasserlinie nach oben und in einer Breite von mindestens 10 m aus aufgeschüttetem mittelgrobem Kies, ist somit ein Bauwerk (**Abb. 8**).

Aus der archäologischen und historischen Literatur sind vielerorts Häfen bekannt. Dort legten Schiffe schwimmend in Hafenbecken an Mauern, Molen oder Pfählen an. An einer Schifflände hingegen wurden sie am flachen Ufer so hoch aus dem Wasser gezogen, dass sie festlagen. Das ist nur bei flachbodigen Wasserfahrzeugen möglich. Im Gegensatz zu Häfen wurden in der archäologischen Literatur bisher noch nie Schiffländen beschrieben. Der von Jenisch (2026, 266) von der Insel Reichenau veröffentlichte mittelalterliche Befund ist keine Schifflände, sondern eine Hafenmole. Er beschreibt zwar auch eine durch ein Holzkasten-



Abb. 7 Oberstaad, Parkplatz des Jachthafens. Aufgrund der Reparatur eines Entwässerungsrohres wurde 2025 eine Kiesschüttung sichtbar, die hier als ehemalige Schifflände interpretiert wird. Aufnahme: Manfred Rösch.

werk befestigte, 30 cm mächtige Kiesschüttung, interpretiert diese aber als Mole, die angelegt worden sei, um die Seespiegelschwankungen auszugleichen (Jenisch, 2026, 268). Nach unserer Ansicht handelt es sich jedoch ebenfalls um eine Schifflände, die aber fast ein Jahrtausend später entstand als der Öhninger Befund (siehe unten).

Fluvioglazialer Kies gehört am Bodensee zur naturräumlichen Ausstattung im Vorfeld des einstigen Rheingletschers, aber nicht unmittelbar am See und nicht in dieser stratigraphischen Position, nämlich



Abb. 8 Entnahme einer Probe aus der Kiesschicht an der Grabensohle. Aufnahme: Manfred Rösch.

über eiszeitlichem Beckenton und nacheiszeitlicher Seekreide. Ganz eindeutig liegt hier eine künstliche Aufschüttung mit eingebrachtem Fremdmaterial vor. Aber wann ist dieses Bauwerk entstanden, von wem und wozu wurde es angelegt?

Bezüglich der Herkunft des Materials ist an die fluvioglazialen Schotterfelder im westlichen Vorland des Bodensees zu denken, beispielsweise in der Singener Niederung oder westlich von Schaffhausen. Dort wird heute noch Kies abgebaut. Bei Überlingen am Ried (Stadt Singen) nördlich des Schienerbergs befinden sich die nächstgelegenen Kiesgruben. Ein Antransport auf dem Wasserweg über die Radolfzeller Aach und den Untersee bis Oberstaad wäre kein Problem. Aber auch die neuen Untersuchungen des Landesamts für Denkmalpflege bzw. der Zürcher Kantonsarchäologie haben das Interesse am Kiesabbau geweckt. Allerdings liegen dort die Kiesgruben fünf Kilometer unterhalb des Rheinfalls, und ein Materialtransport hätte zunächst auf dem Landweg erfolgen müssen, um die Schifflände in Oberstaad zu erreichen.

Der geopolitische Hintergrund

In den Zeiten vor dem Eisenbahn- und Straßenbau hatten Gewässer mehr Verbindendes als Trennendes und der Verkehr von Massengütern auf dem Wasser spielte eine viel größere Rolle als heutzutage, weil Transport über Land viel aufwendiger war. Dazu – wie auch für Flößerei – wurden selbst kleine Fließgewässer genutzt (**Abb. 9**). Der Transport erfolgte auf dem Bodensee im Mittelalter und in der frühen Neuzeit mit flachbodigen hölzernen Segelschiffen. Sie konnten mangels Kiel nur einen Vorwindkurs fahren und wurden im Notfall gerudert, getreidelt oder gestakt. Der größte Schiffstyp, die Lädine, hatte eine Länge von über 30 m, eine Breite von über sieben Metern, vollbeladen einen Tiefgang von 1,8 m bei 43 cm Freibord sowie 130 Tonnen Tragkraft (**Abb. 10**; Leidenfrost, 1975). Der umlegbare, mehr als 20 m hohe Mast trug ein Trapezsegel mit 260 m2 Fläche. Voll beladen hatten die Fahrzeuge eine Besatzung von sieben Mann, einschließlich des Schiffsführers. Bei günstigem Wind erreichten sie eine Geschwindigkeit von bis zu acht Knoten. Eine Lädine aus Eichenholz aus dem Spätmittelalter wurde 1991 bei Immenstaad aus dem See geborgen, restauriert, und ist heute im Archäologischen Landesmuseum Konstanz zu besichtigen (Hakelberg, 2000). Zu den kleineren Schiffstypen gehörte der Segner. Lastsegelsegelschiffe waren am Bodensee bis zum Beginn des 20. Jahrhun-



Abb. 9 Ein Segelschiff, eine sog. Lädine, beladen mit Reisenden und Fässern, steuert eine Stadt an (linker Bildrand). Beiderseits des Segels stehen die Wappen der Stifter. Wappenscheibe von Hans Caspar Gallati (1633-1699), farbige Gläser, bemalt (Schweizerisches Nationalmuseum, Zürich).

derts in Betrieb. Für den Fernverkehr wurden auf Flüssen ebenfalls Schiffe eingesetzt. Ging es gegen die Strömung, wurden sie gerudert, gestakt oder getreidelt (**Abb. 11**).

Der flache Boden und fehlende Kiel hatten Vor- und Nachteile. Die Manövrierfähigkeit war eingeschränkt. Man konnte nicht gegen den Wind kreuzen, sondern fuhr idealerweise einen Vorwindkurs. Andererseits musste man an Start und Ziel in keinen Hafen einlaufen, sondern benötigte nur ein flaches, gut zugängliches und betretbares Stück Ufer. Zum Be- oder Entladen zog man das Schiff einfach am Ufer hoch, bis es festlag. Damit das leichter war und die Mannschaft nicht im Schlamm stecken blieb, war eine Kiesauflage wie in Oberstaad erforderlich. Im Gegensatz zu einem Hafen benötigt eine Schifflände keine weiteren Bauten wie Piers, Molen oder Hafenbecken. Am Untersee tritt wenig westlich der Schifflände, an der Stiegener Enge und am Orkopf, erstmals Strömung auf. Das konnte schwer beladenen Schiffen gefährlich werden. Deshalb war gerade an dieser Stelle eine Lände unabdingbar. Eine andere Funktion als eine Schifflände ist für eine solche Kiesschüttung von gut 30 cm Mächtigkeit zwischen Niedrig- und Hochwasserlinie kaum denkbar.
Im Mittelalter profitierte der Warentransport auf dem See von dem Umstand, dass die Bischöfe von Konstanz Zollfreiheit genossen.[1]

Das Alter der Anlage

Der Turm der Burg von Oberstaad ist undatiert, aber aufgrund seiner Baumerkmale sicher hochmittelalterlich; die übrige Bebauung ist deutlich jünger. Ein Zusammenhang der Burg mit dem ebenfalls im Hochmittelalter gegründeten Augustiner-Chorherrenstift ist zu vermuten. Von den mutmaßlichen Lagergebäuden der Schifflände wurde bisher nichts entdeckt. Auf dem Foto aus dem 19. Jahrhundert ist davon auch nichts mehr zu sehen.

Zur Klärung der Altersfrage wurde aus der Kiesschicht eine Probe von 15 Litern entnommen. Das Material wurde durch einen mehrteiligen Siebsatz geschlämmt, flottiert, und anschließend Pflanzenreste terrestrischen Ursprungs, vor allem kleine Holzkohlepartikel, ausgelesen (Jacomet & Kreuz, 1999, 113ff.). Dieses organische Mate-

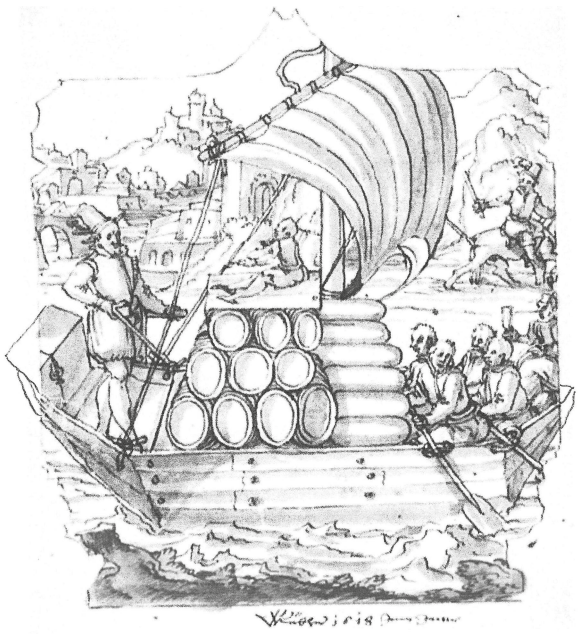


Abb. 10 Lastschiff mit Weinfässern und Ballen auf Bergfahrt, von einem Reiter getreidelt. Die Arbeit des *„Rossers"* wird von im Westwind geblähten Segeln und vier Ruderknechten unterstützt. Entwurf für das Mittelfeld einer Fensterscheibe von Werner Kübler dem Jüngeren (1582-1621), Schaffhausen, datiert 1618 (Museum zu Allerheiligen, Schaffhausen).

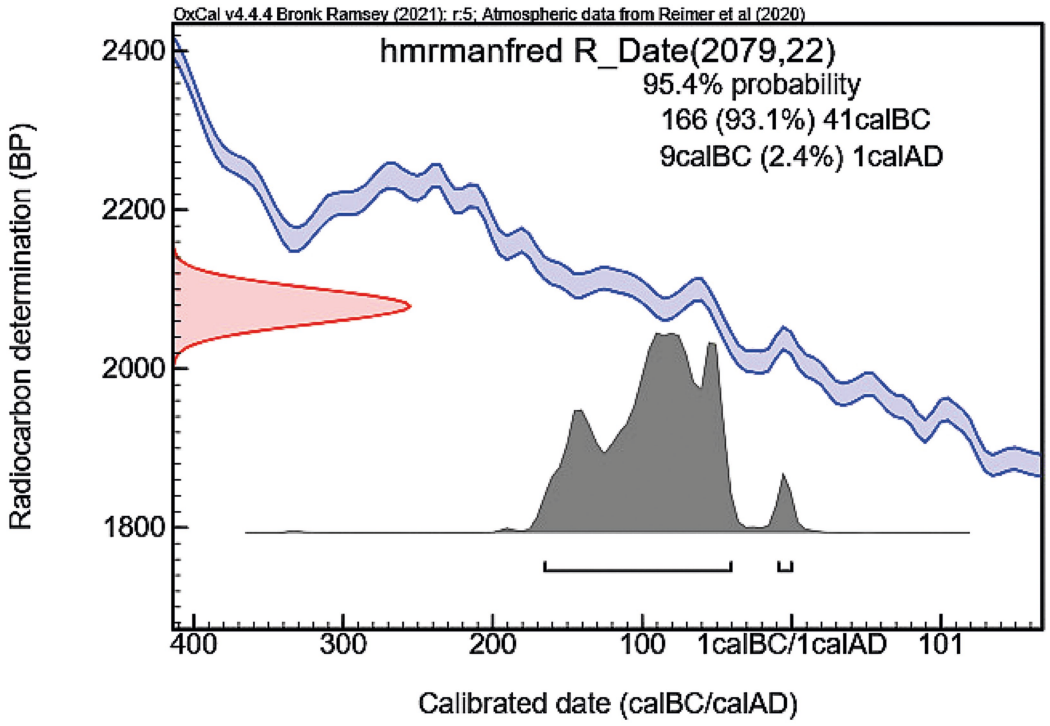


Abb. 11 Das Alter des pflanzlichen Materials aus der Kiesschicht liegt nach der Kalibration mit Oxcal 4.4.4 mit 93,1 % Wahrscheinlichkeit zwischen 166 und 41 v. Christus und mit 2,4 % Wahrscheinlichkeit zwischen 9 vor und 1 nach Christus. In dem kartesischen Diagramm zeigt die Ordinate das Modellalter, das auf der Messung des radioaktiven Kohlenstoffs beruht, die Abszisse die siderische Zeitskala (Sonnenjahre). Die blaue Kalibrationskurve stellt den Zusammenhang zwischen beiden Skalen her. Sie beruht auf dem Abgleich der dendrochronologisch und parallel radiometrisch ermittelten Alter zahlreicher fossiler Hölzer. Das an der Probe von Oberstaad radiometrisch gemessene Alter ist auf der Ordinate als rosa Glockenkurve aufgetragen. Ihr Schnittpunkt mit der blauen Kalibrationskurve ergibt auf der Abszisse als graue Kurve das Alter in Sonnenjahren.

rial, bestehend aus mehr als 50 einzelnen Partikeln, wurde zwecks radiometrischer Datierung an das Alfred-Wegener-Institut in Bremerhaven eingesandt. Das Ergebnis bedeutete eine große Überraschung (**Abb. 12**): Demnach hat nicht ein mittelalterlicher Feudalherr, beispielsweise ein Zähringer, diese Ladestation am Öhninger Ufer angelegt, sondern es waren die Kelten. Die Lände wurde nämlich zwischen 160 und 41 v. Chr. erbaut. Das ergibt sich aus der Kalibration des gemessenen Modellalters (Reimer et al., 2020; Bronk Ramsey et al., 2012).

Zur Binnenschifffahrt in der Antike

Im Altertum war der Warenverkehr auf dem Wasser noch wichtiger als später, weil es noch keine befahrbaren Straßen gab. Gemäß dem griechischen Geographen Strabon schlugen die Römer beim Alpenfeldzug 15 n. Chr. auf dem Bodensee eine Seeschlacht gegen die Vindeliker (Junkelmann, 1986, 69-71). Dafür benötigte man Schiffe. Von Niederzell auf der Insel Reichenau wurde jüngst ein Hafen aus frührömischer Zeit beschrieben, also eine Anlage mit Molen (Wagner, 2025). Über die römische Schifffahrt und die Schiffstypen sind wir recht gut informiert (Höckmann, 1985; Schön, 1986).

Der Kenntnisstand für die vorrömische Eisenzeit ist schlechter (Wieland, 2000). Sie stützt sich vorwiegend auf indirekte Belege wie Funde mediterraner Herkunft, zum Beispiel Bruchstücke von Weinamphoren in keltischen Siedlungen. Schiffe oder Hafenanlagen wurden bislang nicht gefunden oder ausgegraben. Man kann aber vermuten, dass zumindest für Massengüter der Transport auf dem Wasser Priorität hatte und dass auf dem See und auch auf Flüssen bereits ähnliche Schiffe verkehrten wie die mittelalterlichen Lädinen.

Die Fernverbindungen auf dem Wasser vom Mittelmeer nach Mitteleuropa und darüber hinaus waren nie durchgängige Wasserwege (**Abb. 13**). Für Ferntransporte zwischen dem westlichen

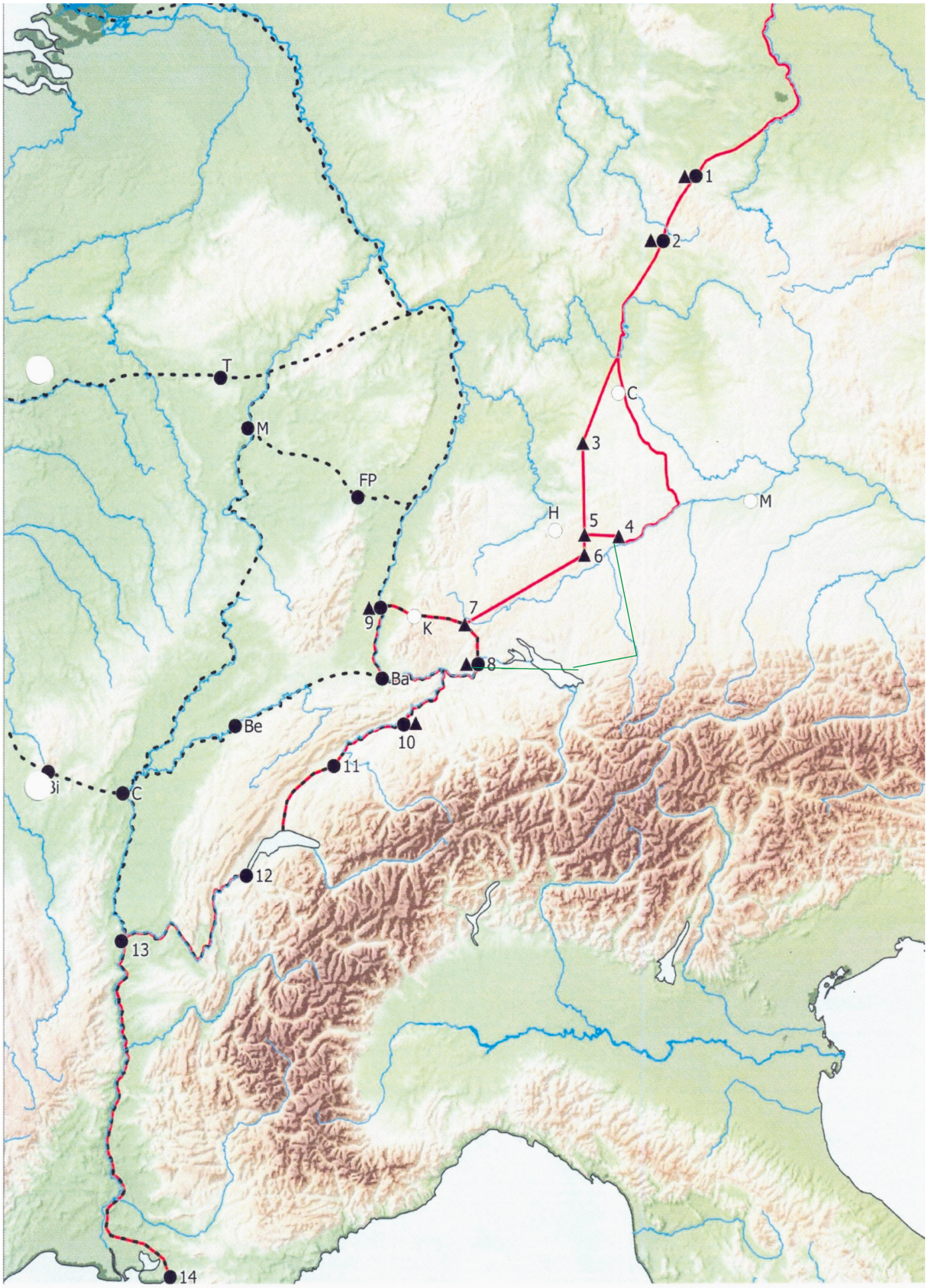

1
2
C
3
M
4
5
6
H
7
K
8
9
Ba
10
Be
11
12
13
14
C
FP
M
T

Abb. 12 Verkehrswege zwischen dem Mittelmeerraum und der Germania im 1. Jh. v. Chr. (nach Rieckhoff u.a., 2026, verändert). 1 Oppidum Alteburg bei Arnstadt /Thüringen, 2 Oppidum Steinsburg bei Hildburghausen /Thüringen, 3 Schwäbisch Hall /Baden-Württemberg, Siedlung mit Salzsiederei, 4 Langenau /Baden-Württemberg, Depotfund, 5 Merklingen /Baden-Württemberg, Depotfund, 6 Hohler Fels bei Schelklingen /Baden-Württemberg, Depotfund, 7 Hüfingen /Baden-Württemberg, sLT Siedlung, 8 Altenburg /Baden-Württemberg, Oppidum, 9 Breisach /Baden-Württemberg, Oppidum, 10 Roggwil /Schweiz, Oppidum, 11 Avenches /Schweiz, Oppidum, 12 Genf, 13 Lyon, 14 Marseille, T Titelberg, M Metz, FP Fossé de Pandours, Ba Basel, Be Besançon, C Chalon, Bi Bibracte.

Mittelmeer und Mitteleuropa bot sich unter anderem eine Verbindung über Rhone und Aare bis zum Hochrhein an, und von dort weiter stromaufwärts. Vom Rheinfall bis Öhningen war ein Transport auf dem Wasser allerdings zu gefährlich, weil es auch oberhalb des Rheinfalls starke Strömungen, Stromschnellen, Untiefen oder Strudel gab (Benguerel u.a., 2020). Von der Umladestation Oberstaad ging es auf dem Wasserweg weiter über den Bodensee, die Argen aufwärts und nach kurzer Landstrecke über die Iller weiter bis zur Donau, alternativ über Schussen und Riß zur Donau. Auf dieser Trasse hätte eine Schifflände in Oberstaad eine wichtige Funktion



Abb. 13 Der Rheinfall von Schaffhausen (CH). Mit einer Breite von 150 Metern und einer Fallhöhe von 23 Metern stellte der Rheinfall ein unüberwindbares Hindernis für Flusstransporte zwischen Hochrhein und Bodensee dar.

im Fernhandel der keltischen Oppidakultur der 2. Hälfte des 2. Jh. v. Chr. spielen können. Auch nach Abwanderung der Kelten aus Süddeutschland um 100 v. Chr. könnte diese Verbindung von überregionaler Bedeutung gewesen sein, wenn auch unter ganz anderen Bedingungen. Wie die Gründung des Oppidums von Altenburg, direkt unterhalb des Rheinfalls, zu Beginn des 1. Jh. v. Chr. und sein eindeutig germanischer Fundstoff verraten, muss es jetzt neue enge Kontakte nach Mitteldeutschland gegeben haben, die ebenfalls über die Region der Illermündung gelaufen sein dürften. Eine Erklärung dafür wäre zum Beispiel der in dieser Zeit mehrfach belegte Sklavenhandel zwischen Rom und unterschiedlichen Ethnien nördlich der Mittelgebirge (Rieckhoff, 1995; Rieckhoff, 2026 mit Abb. 7). Die spannende Frage bleibt vorläufig: Ist Oberstaad älter als Altenburg, oder erst entstanden, weil es Altenburg gab?

Ausblick

Die von den Kelten errichtete Schifflände überdauerte zwei Jahrtausende und war nutzbar, bis Ende des 19. Jahrhunderts der Schiffs-Lastverkehr auf dem Bodensee zum Erliegen kam. Insbesondere im 1. Jh. v. Chr. wurden hier wohl die für die keltischen Oppida Altenburg beziehungsweise etwas später Rheinau bestimmten Waren, die über den Bodensee kamen, vom Schiff auf Wagen umgeladen. So ließ sich die gefährliche Flussstrecke bis hinter den Rheinfall umgehen. Im Hochmittelalter wurde die Schifflände durch die Errichtung der Niederburg Oberstaad geschützt. Dadurch waren gelagerte Waren gesichert. Die Anlage überdauerte nach mutmaßlich zwei Jahrtausenden Nutzung noch gut ein Jahrhundert, bis sie im frühen 21. Jahrhundert durch den Jachthafenbau teilweise zerstört und in den übrigen Bereichen zugeschüttet wurde. Mit einem einzelnen ^{14}C-Datum bewegt man sich auf dünnem Eis, was die Entstehungszeit angeht. Die Autoren würden es daher ausdrücklich begrüßen, wenn die Denkmalpflege sich des Problems unvoreingenommen annehmen und durch Untersuchungen zur weiteren Klärung und Erforschung beitragen würde. Außer mit datierenden archäologischen Funden ist dabei mit den Überresten von Baustrukturen wie Lagerhallen zu rechnen. Die – im Vergleich zu vielen anderen archäologischen Strukturen – Einzigartigkeit des Befunds würde weitere Nachforschungen in jedem Fall rechtfertigen.

Anmerkung

[1] Urkunde: König Otto I. bekundet: Hadewig, Äbtissin des Stiftes Essen (Asnidensis monasterii), das von dem Bischof Altfrid zu Ehren des Erlösers, … (15.1.947): https://www.deutsche-digitale-bibliothek.de/searchresults?query=Bischof+++Konstanz+++Zollfreiheit&isThumbnailFiltered=true&sort=&rows=20&offset=0 [10.6.2026].

Literatur

Benguerel, S., Brem, H., Ebersbach, R., Hoffstadt, J., Kaiser, M. J., Kalkowski, A. u.a. (2020). *Der Orkopf – Eine Fundstelle auf der Landesgrenze.* (Archäologie im Thurgau, 20. Siedlungsarchäologie im Alpenvorland, XIV). Frauenfeld: Amt für Archäologie Thurgau.

Brestel, T., El Kassem, M. & Wieland G. (2025). Jestetten-Altenburg, Lkr. Waldshut, und Rheinau, Kt. Zürich (CH). In D. Krausse, G. Wieland & F. Schmitt (Hrsg.), *Die Kelten in Baden-Württemberg: Archäologie, Geschichte und Fundstätten.* (S. 496-498). Freiburg: wbg Theiss.

Bronk Ramsey, C., et al. (2012). A Complete Terrestrial Radiocarbon Record for 11.2 to 52.8 kyr B. P. *Science, 338*, 370-374.

Gassmann, G., Wieland, G. & Banck-Burgess, J. (2025). Ressourcennutzung, Handwerk, Fernhandel. In D. Krausse, G. Wieland & F. Schmitt (Hrsg.), *Die Kelten in Baden-Württemberg: Archäologie, Geschichte und Fundstätten.* (S. 287-308). Freiburg: wbg Theiss.

Hakelberg, D. (2000). Schifffahrt auf dem Bodensee. Geschichte und Archäologie von der Spätantike bis zur Industrialisierung. In R. Röber & A. Siefert (Hrsg.), *Einbaum, Lastensegler, Dampfschiff: Frühe Schifffahrt in Südwestdeutschland* (ALManach 5/6) (S. 121-146). Stuttgart: Theiss.

Hald J. (2006). *Öhningen, Schloss Oberstaad, Landkreis Konstanz (ehemaliges Schießerschloss) Anwesen Kurt-Josef Michels.* Unpublizierter Grabungsbericht.

Hegau-Geschichtsverein (2005). *Hegau-Impressionen – Alte Ansichten bis 1850.* (Jubiläumsband 50 Jahre Hegau-Geschichtsverein). Singen: Hegau-Geschichstverein.

Hesselbacher, M. (1969). Der Burgturm von Oberstaad bei Öhningen im Hegau. Seine Betrachtung im Zusammenhang mit der Kultur- und Baugeschichte des Mittelalters am Hochrhein. *Nachrichtenblatt der Denkmalpflege in Baden-Württemberg, 12/3*, 62-74.

Höckmann, O. (1985). *Antike Seefahrt.* München: Beck.

Jacomet, S. & Kreuz, A. (1999). *Archäobotanik: Aufgaben, Methoden und Ergebnisse vegetations- und agrargeschichtlicher Forschung.* Stuttgart: UTB.

Jenisch, B. (2026). Nah am Wasser gebaut – Die mittelalterlichen Schiffsanlegstellen des Klosters Reichenau. *Archäologische Ausgrabungen in Baden-Württemberg 2025*, 266-269.

Junkelmann, M. (1986.) *Die Legionen des Augustus. Der römische Soldat im archäologischen Experiment.* (Kulturgeschichte der Antiken Welt, 33). Mainz: von Zabern.

Leidenfrost, J. (1975). *Die Lastsegelschiffe des Bodensees. Ein Beitrag zur Schiffahrtsgeschichte.* (Bodensee-Bibliothek, 11). Stuttgart: Thorbecke.

Meckes, F., Rösch, M. & Sillmann, M. (2023). Blauer Dunst, heiße Luft, guter Wein und kühles Bier. Das Öhninger Augustiner-Chorherrenstift. *Denkmalpflege in Baden-Württemberg, 1/2023*, 44-53.

Reimer, P. J., Austin, W. E. N., Bard, E., Bayliss, A., Blackwell, P. G., Bronk Ramsey, C. et al. (2020). The IntCal20 Northern Hemisphere Radiocarbon Age Calibration Curve (0–55 cal kBP). *Radiocarbon, 62 (4)*, 725-757.

Ostendorp, W. (1990). Die Ursachen des Röhricht-Rückgangs am Bodensee-Untersee. *Carolinea, 48*, 85-102.

Rieckhoff, S. (1995). *Süddeutschland im Spannungsfeld von Kelten, Römern, Germanen.* (Trierer Zeitschrift Beiheft 19). Trier: Rheinisches Landesmuseum Trier.

Rieckhoff, S. (2018). Wissen und Macht im archäologischen Diskurs. Die Chronologie der Oppidazeit. *Archäologische Informationen, 41*, 173-198: https://prop.ub.uni-heidelberg.de/journals/arch-inf/article/view/56943.

Rieckhoff, S., Marinova, E., Rösch, M., Schierl, Th. & Wieland, G. (2026). Migration? Pandemie? Krieg? Südwestdeutschland im 1. Jahrhundert v. Chr. – Das interdisziplinäre DFG-Projekt *„Helvetiereinöde und Birkengipfel“*. In S.-J. Wittmann, J. Wallner, I. Balzer u.a. (Hrsg.), *Krisen im eisenzeitlichen Europa. Gefahr und Chance für Individuen und Gemeinschaften. 36. Jahrestagung der AG Eisenzeit gemeinsam mit dem NWVA, dem WSVA und dem MOVA vom 9.–10. Oktober 2024 in Bochum.* (Beiträge zur Jahrestagung der Arbeitsgemeinschaft Eisenzeit, 1) (p. 51-70). Heidelberg: Propylaeum. https://doi.org/10.11588/propylaeum.1777.c26749.

Schön, F. (1986). *Der Beginn der römischen Herrschaft in Raetien.* Sigmaringen: Thorbecke.

Wagner, H. (2025). Der Hafen des Tiberius an der Reichenau? Zwei monumentale Steinrippen im Flachwasser bei Niederzell. *Plattform, 32/33*, 101-107.

Wieland, G. (2000). Keltische Fluss-Schifffahrt in Südwestdeutschland. In R. Röber & A. Siefert (Hrsg.), *Einbaum, Lastensegler, Dampfschiff: Frühe Schifffahrt in Südwestdeutschland* (ALManach 5/6) (S. 77-92). Stuttgart: Theiss.

Wieland, G. (2024). Neue interdisziplinäre Forschungen zur Besiedlungsstruktur des Oppidums Altenburg-Rheinau. *Arch. Ausgr. Baden-Württemberg 2023*, 150-155.

Wieland, G. (2025). Höhepunkt und Niedergang. In D. Krausse, G. Wieland & F. Schmitt (Hrsg.), *Die Kelten in Baden-Württemberg: Archäologie, Geschichte und Fundstätten.* (S. 168-184). Freiburg: wbg Theiss.

Wieland, G., El-Kassem, M., Francken, M. u.a. (2026). Neues zu den interdisziplinären Forschungsgrabungen im Oppidum Altenburg-Rheinau. *Archäologische Ausgrabungen in Baden-Württemberg 2025*, 146-151.

Über die Autoren

Prof. Dr. Manfred Rösch (Institut für Ur- und Frühgeschichte der Universität Heidelberg) ist Botaniker und war Gründer sowie lange Jahre Leiter des Labors für Archäobotanik des baden-württembergischen Landesamts für Denkmalpflege in Hemmenhofen. Er ist außerplanmäßiger Professor an der Universität Heidelberg.

Dipl.-Ing. Franz Meckes, Landeskonservator i.R., studierte Architektur in Aachen und war Mitarbeiter am Lehrstuhl für Baugeschichte und Denkmalpflege der RWTH Aachen, später, von 1970 bis 1990 bei der Denkmalpflege in Baden-Württemberg, zunächst in Freiburg und dann als Leiter der Kunst- und Baudenkmalpflege in Stuttgart. In seinem Ruhestand beschäftigt er sich unter anderem mit der Ortsgeschichte von Öhningen.

Prof. Dr. Manfred Rösch
Institut für Ur- und Frühgeschichte
der Universität Heidelberg
privat: Sonnenhang 1
78343 Gaienhofen
manfred-roesch@t-online.de

http://orcid.org/0000/0003-2021-2601

Dipl.-Ing. Franz Meckes
Gütebohlweg 5
78343 Gaienhofen
franzmaria-meckes@t-online.de