

EIN FERNERKUNDUNGS-GESTÜTZTES ATTLASTEN-GIS ALS PLANUNGSGRUNDLAGE FÜR DIE HOCHGESCHWINDIGKEITSTRASSE AMSTERDAM-BREDA

Christian Schulz, Winfried Welzer, Frithjof Voss / TU Berlin

Die Ausgangsdaten für die Bereitstellung des GIS wurden aus alliierten Kriegsluftbildern und aktuellen CIR Luftbildern gewonnen. Die Luftbildinterpretation selbst stellt keine Besonderheit dar, wenn der Luftbildauswerter mit den Interpretationsmerkmalen vertraut ist. Die Besonderheit bestand darin, dass die geplante Hochgeschwindigkeitsstrasse Amsterdam-Breda mit Kriegsluftbildern einerseits nicht vollständig abgedeckt war und andererseits vor dem Zeitpunkt der Luftbildaufnahme nicht dem aktuellen Stand der Kampfhandlungen in den Niederlanden entsprach. Um diesen Nachteil bei der Erfassung von Kampfmitteln auszugleichen, wurden intensiv Recherchen zu den Kampfhandlungen und zur Umweltsituation betrieben sowie aktuelle CIR-Luftbilder ausgewertet.

Der Streckenabschnitt Amsterdam - Brug Hollandsch Diep (Moerdijkbrücke) blieb bis zur Kapitulation der Wehrmacht am 5. Mai 1945 in deutscher Hand, während der Streckenabschnitt Brug Hollandsch Diep - Breda von den Alliierten bis auf einen kleinen Brückenkopf bereits im Herbst 1944 erobert wurde. Der von den Deutschen besetzte Abschnitt gehörte bis zum 31. März 1945 zu den Einsatzräumen der sogenannten Vergeltungswaffen V 1 und V 2, die ständig ihre Feuerstellungen änderten. Deshalb griffen die alliierten Jagdbomber ohne Identifizierung einer Startstellung die für sie vermutlichen Standorte an. Die dabei erfliegenen Luftbilder hatten nur kurzfristig eine Bedeutung und wurden deshalb auch nicht archiviert. Sie stehen somit nicht zur Verfügung. Das von den Alliierten im Herbst 1944 eroberte Gelände von Breda bis Brug Hollandsch Diep war zunächst heiß umkämpft. Dann ruhte die Front bis zur deutschen Kapitulation. Es bestand deshalb auch hier keine alliierte Notwendigkeit Luftbilder herzustellen. Ob die deutsche Luftwaffe und Fernartillerie das Gelände angegriffen hat und weitere Munitionsverdachtsflächen entstanden waren blieb als Frage zunächst offen.

Aus dem Zusammenhang historischer Kampfhandlungen und dem aktuellen Zustand des Geländes lassen sich Verdachtsmomente ableiten. Erkennt man zum Beispiel dunkelgrüne und fast runde Farbanomalien, die auf feuchteren Boden als die unmittelbar umgebene Fläche schließen, kann der berechtigte Verdacht auf einen verfüllten Bomben- und Granattrichter geschlossen werden. Hellgrüne bis weiße Farbtöne schließen auf *trockenen* und verfestigten Boden, der auf eine Feuerstellung der Artillerie deuten kann. Wenn auf Weiden *viele* 5 bis 10 m² große Farbanomalien auftreten, die keine Umweltverschmutzung darstellen, kann auf ein verfülltes Trichterfeld geschlossen werden. Und solche Flächen bergen die Gefahr von Blindgängern und Munitionsresten. Eine vor Ort Begehung kann in solchen Fällen nur eine Sondierung nach Kampfmitteln sein. Verfüllte Kampfgräben, Kampfstände und Feuerstellungen bergen die Gefahr, dass als Verfüllungsmaterial auch Munitionsreste und nicht explodierte Munition genutzt wurden.

Diese Methodik erlaubte es Verdachtsflächen zu ermitteln auf denen durch die niederländische Munitionsbergung auch Kampfmittel gefunden wurden. An den Beispielen Fluss „De Mark“ und „Moerdijkbrücke“ erkennt man sehr gut die Übereinstimmung von Kampfmittelbelastungen auf un bebauten Flächen aus Kriegsluftbildern und aktuellen CIR-Luftbildern.