

Die Keltenstadt auf dem Donnersberg

WIRTSCHAFTSWANDERN: Auf den Spuren einer der größten befestigten keltischen Anlagen nördlich der Alpen

VON OLAF LISMANN

DANNENFELS. Unterwegs auf uralten Pfaden der Wirtschaft in der Pfalz: Die RHEINPFALZ-Serie „Wirtschaftswandern“ führt dieses Mal mehr als 2000 Jahre in die Vergangenheit zurück, hin zu einer Stadt der Kelten auf dem Donnersberg.

Die Ansiedlung gehörte zu den größten befestigten keltischen Anlagen nördlich der Alpen und besaß mit 240 Hektar Fläche ein imposantes Ausmaß. Mehrere Tausend Menschen müssen in spätkeltischer Zeit die städtische Siedlung auf dem höchsten Berg der Pfalz bewohnt haben. Ab etwa 130 vor unserer Zeitrechnung wurde sie von einer bis zu vier Meter hohen, mächtigen Stadtmauer umgeben. Schon etwa 80 Jahre später war die Stadt aber wieder verlassen.

Unsere Wanderung führt auf und an der keltischen Stadtmauer entlang, die heute noch gut als „Keltenwall“ im Gelände zu erkennen ist. Von der Südostecke des Parkplatzes am Ende der Kreisstraße auf den Donnersberg führt ein Weg zur Rekonstruktion der ursprünglichen Pfostenschlitzmauer. Mit einer aufwendigen Bauorganisation errichteten die Kelten die Trockenmauer aus unbehauenen Steinen des Donnersberger Rhyolithgesteins, in regelmäßigen Abständen verstärkt von mächtigen senkrechten Frontpfosten aus Baumstämmen. Davor befand sich ein Graben.

Der Holzbedarf der Stadt muss enorm gewesen sein. Die Expertin für die Keltensiedlung auf dem Donnersberg, Andrea Zeeb-Lanz, Archäologin bei der Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz, Direktion Speyer, schätzt, dass alleine 10.000 Bäume für den Bau des Walles nötig waren. Und die Mauer wurde in großen Teilen einmal komplett erneuert. Wegen des Holzverbrauchs war der Donnersberg zur damaligen Zeit unbewaldet. Die Stadtmauer war weiterhin sichtbar und kündete von der Macht der keltischen Stadtgemeinschaft. Wahrscheinlich war sie das Zentrum eines Teilstammes der keltischen Treverer, deren Hauptort Trier war.

Der Ludwigsturm bietet einen atemberaubenden Ausblick über die Pfalz.

Von der rekonstruierten Stadtmauer führt der Weg auf dem Wall entlang. Wir folgen stets der Markierung des „Keltenweges“, ein grünes pilzartiges Symbol auf weißem Kreis. Er stellt stilisierte Maskenverzierung auf einem keltischen Achsnagel dar, der auf dem Donnersberg gefunden wurde. Die Strecke ist hier zunächst sehr steinig mit viel Wurzelwerk, was festes Schuhwerk empfehlenswert macht. Bald erreichen wir einen Einschnitt im Wall, an dem zu keltischer Zeit eine Toranlage Durchgang gewährte. Hier bildeten die Mauern eine zwölf Meter lange und rund fünf Meter breite Gasse nach in-



Reste von Ringschmuck aus Glas (oben links), die auf dem Donnersberg gefunden wurden und auf eine großangelegte Glasproduktion auf dem Bergplateau hinweisen könnten. Links unten: Ausgrabungen der Pfostenschlitzmauer des Ringwalls im Sommer 2010. Oben rechts: digitale Rekonstruktion eines Zangentores auf dem Donnersberg (3-D-Rekonstruktion Roland Seidel NÜW).

nen zum eigentlichen Holztor mit Torhäuschen darüber. Anrückende Feinde konnte darin von drei Seiten in die Zange genommen werden. In der Torgasse fanden sich sogar Reste einer Pflasterung des Weges.

Von hier lohnt ein Abstecher zum nahegelegenen Ludwigsturm, von dem sich eine atemberaubende Aussicht über die Pfalz bietet. Wir folgen weiter der Markierung, die uns auf dem Wall und an ihm entlang bald zum Königsstuhl führt, einem Felsen aus Rhyolith, dem magmatischen Gestein, das den Donnersberg bildet. Der Königsstuhl ist mit 686,5 Metern der höchste natürliche Punkt der Pfalz und bietet eine wunderschöne Aussicht nach Norden.

Der Weg führt nun nach wenigen Metern weiter entlang des Walls und dann wieder auf die alte Keltenmauer. Wir laufen nun auf dem Mittelwall nach Norden. Er teilte die Befestigung in ein Westwerk, das wohl nur als Fluchtburg und Weidefläche genutzt wurde, und ein Ostwerk, das eigentliche Siedlungsgebiet.

Nach Überqueren eines Rinnsals, das nicht immer Wasser führt, verlassen wir den Wall nach rechts. Nach wenigen Metern erhalten wir an einer der vielen, guten Infotafeln entlang des „Keltenweges“ Einblick in den Querschnitt des Walles und lernen

wie die umgestürzte keltische Stadtmauer den bis heute sichtbaren Wall bildet. Wir folgen weiter dem Zwischenwall bis zur Kreisstraße und treffen dort erneut auf ein restauriertes Mauerstück.

In der städtischen Siedlung damals wohnten nach Angaben der Speyerer Archäologin Andrea Zeeb-Lanz eher Händler und Handwerker. Die Ansiedlung war auf ein großes, landwirtschaftlich genutztes Umland angewiesen und dürfte auch Marktzentrum gewesen sein. Die Wasserversorgung war durch mehrere Bäche auf dem Plateau des Donnersberges sehr gut.

Die Ansiedlung brauchte ein großes, landwirtschaftlich genutztes Umland.

Der Fund von Schlacken an vielen Stellen der Siedlung sowie Funde vieler Halbfertigwaren deuten laut Zeeb-Lanz darauf hin, dass es in der Siedlung irgendeine Form von Industrie gegeben haben muss. Wahrscheinlich hat es bereits damals im Umland Bergbau gegeben. Es ist bislang unklar, ob diese Industrie aus dem Donnersberger Rhyolith Rohglas und dann Schmuck herstellte, oder ob die Schlacken Reste von Ofenanlagen zur

Fiat: Jahresziel gekappt

DETROIT/MAILAND (rtr). Fiat hat nach einem Absatzrückgang in Lateinamerika seine Jahresziele gekappt. Der italienische Autohersteller rechnet im laufenden Jahr nur noch mit einem Überschuss von 900 Millionen bei 1,2 Milliarden Euro. Bisher war das Management von mindestens 1,2 Milliarden ausgegangen.

Im dritten Quartal brach das Ergebnis vor Steuern, Zinsen und Sonderposten überraschend kräftig um 9 Prozent auf 816 Millionen Euro ein, unter Strich blieben 189 Millionen Euro übrig. Zu den schwarzen Zahlen trug maßgeblich die US-Tochter Chrysler bei. An der Börse sorgte vor allem die gekappte Prognose für Verunsicherung. Die Fiat-Aktie fiel um mehr als 5 Prozent.

In Lateinamerika brach der Absatz um 13 Prozent auf 235.000 Autos ein, der Betriebsgewinn halbierte sich auf 165 Millionen Euro. Vor allem in Brasilien setzten die Italiener, zu denen auch die Luxusmarken Ferrari und Maserati gehören, weniger ab. Dort liefen staatliche Kaufanreize aus.

In Europa scheint Fiat hingegen langsam wieder auf die Beine zu kommen. Der Absatz in der Europa umfassten Region EMEA (Europa, Nahost und Afrika) stieg leicht auf 211.000 Wagen. Auf dem italienischen Heimatmarkt, wo ein massiver Preiskampf tobt, schrumpfte Fiats Marktanteil zuletzt deutlich. Unter Strich macht sich aber der Sparkurs langsam bezahlt. Der Betriebsverlust in der Region EMEA verringerte sich um knapp ein Drittel auf 165 Millionen Euro.



KELTENWEG AUF DEM DONNERSBERG



GRAFIK: RHEINPFALZ/SPIE

FOTOS: STEPAN (1), DIR. LANDESARCHÄOLOGIE – SPEYER (2)

Verarbeitung von Metall oder anderen Werkstoffen sind.

Nun überqueren wir die Kreisstraße und folgen dem Wall, den wir aber bald steil bergab verlassen. Wir gehen hinab ins kleine Tal des Eschbachs, der aber dort nicht immer Wasser führt. Wir folgen dem Tälchen bergauf, bis wir auf einen Feldweg gelangen, auf dem wir uns nach links wenden. An der nahegelegenen Weggabelung machen wir einen Abstecher nach rechts, und halten uns gleich wieder rechts leicht ansteigend zur Viereckschanze: ein gerodetes, mehrere Fußballfelder großes Gelände, auf dem Bänke und ein massiver Holztisch zur Rast einladen.

Das Gelände ist recht eckig von einer noch weitgehend erhaltenen Wallanlage mit vorgelagertem Graben umgeben. Die Anlage war nach heutigem Erkenntnisstand entweder ein befestigter keltischer Gutshof oder ein Heiligtum. Ihr genaues Alter und ihre Nutzung liegen bislang im Dunkeln.

Wir gehen den Weg zurück bis zur Gabelung und halten uns dort nun links: Bald laufen wir wieder auf dem Wall. An der nächsten Gabelung geht es links leicht bergab zum Schlackenwall auf unserer rechten Seite. Dabei handelt es sich um eine früheisenzeitliche (800 bis 450 Jahre vor unse-

rer Zeitrechnung) Höhenbefestigung. Sie diente den Vorvätern der Kelten möglicherweise als Fliehburg. Reste der zugehörigen Siedlung fanden sich nach Angaben von Zeeb-Lanz südöstlich des Schlackenwalles.

An der Nordost-Ecke des Schlackenwalles zweigt ein Pfad ab, der nach ein paar Schritten zu einem herrlichen Ausblick nach Norden führt. In wenigen Schritten sind wir wieder zurück auf dem Feldweg, der weiter auf dem Wall entlang führt. In einem großen Bogen langsam nach Süden drehend überqueren wir nach einiger Zeit wieder eine Kreisstraße und kehren schließlich zurück zum Parkplatz am Waldhaus.

LESEZEICHEN

Andrea Zeeb-Lanz: Der Donnersberg. Eine bedeutende spätkeltische Stadtanlage. Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz, Direktion Landesarchäologie, Außenstelle Speyer, 2008. 78 Seiten, 12,90 Euro. ISBN 3-936113-03-3. In dem Buch beschreibt die Expertin für dieses Thema den Stand der Erkenntnisse über die Keltenstadt auf dem Donnersberg, angereichert mit vielen Fotos und Zeichnungen.

IM INTERNET

Die bisherigen Folgen der Serie Wirtschaftswandern finden Sie unter: www.rheinpfalz.de/wirtschaftswandern

WANDER-INFOS

Tourenprofil

Strecke: „Keltenweg“, Wald-Rundweg auf dem Plateau des Donnersberges entlang des keltischen Ringwalls. **Markierung:** Grünes pilzartiges Symbol auf weißem Kreis (stilisierte Maskenverzierung auf einem keltischen Achsnagel, der auf dem Donnersberg gefunden wurde).

Länge: etwa fünf Kilometer, reine Gehzeit eine Stunde bis zwei Stunden. **Start und Ziel:** Parkplatz am Waldhaus auf dem Donnersberg.

Anfahrt mit dem Auto: Über Dannenfels auf den Donnersberg **Öffentliche Verkehrsmittel:** ganztägig Ruf taxi 4912 ab/bis Haltestelle Dannenfels-Donnersberg nach/von Kirchheimbolanden und Rockenhäusen; 1. Mai bis 31. Oktober Buslinie 903 von/nach Kirchheimbolanden und Winnweiler; Fahrplanauskunft: www.vrn.de

Ludwigsturm: geöffnet (nicht bei schlechtem Wetter) Samstag ab 13 Uhr, Sonn- und Feiertage: ab 10 Uhr, Auskunft: Telefon 0151 52053501. Eintritt: 1 Euro, für Kinder unter 14 Jahren frei.

Einkehrmöglichkeiten: Waldhaus Donnersberg und Keltenhütte, beides auf dem Donnersberg.

Im Internet: www.archaeologie-speyer.de (unter „Projekte“) www.donnnersbergverein.de www.keltengarten.de www.keltendorf-steinbach.de www.donnnersberg-touristik.de

NILS FRAGT

Wer waren die Kelten?



Von Kelten sprachen schon die alten Griechen. Sie nannten sie Kelttoi, was die Erhabenheit, die Tapferkeit bedeutet. Von den keltischen

Kriegern wird gesagt, sie seien wilde Burschen gewesen, gefürchtet als tapferer Kämpfer, die sich sogar nackt in die Schlacht gestürzt haben. Bewaffnet waren sie mit Schwert, Lanze und Schild. Alle diese Waffen waren kunstvoll geschmiedet.

Ab etwa 1200 vor Christi Geburt siedelten Kelten in weiten Teilen West-, Mittel- und Südeuropas sowie Kleinasien. Die Kelten kannten keine Schrift. Ihre Mythen – Erzählungen über Vorfahren, Geschichte und Götter – und ihr gesammeltes Wissen gaben sie mündlich weiter. Ein keltisches Volk gab es nie, wohl aber viele Stämme mit ähnlicher Kultur. Sie lebten von der Landwirtschaft, bauten Getreide und Hülsenfrüchte an, gewannen Öl aus Leinsamen. Sie züchteten Schweine, Rinder, Schafe und Ziegen.

Ab dem 2. Jahrhundert vor Christus ging die Epoche der Kelten allmählich zu Ende. Die Römer besiegten sie nach und nach. Keltische Traditionen leben übrigens in Rückzugsgebieten in Europa noch heute fort: in Schottland, Irland, Wales und in der französischen Bretagne. (oli)

KOMMENTAR

Opel und der Optimismus

VON HERMANN MOTSCH-KLEIN

Der Autobauer Opel ist seit rund einem Jahrzehnt defizitär. Es wächst der Optimismus, dass die Rettung naht – wieder einmal.

In Rüsselsheim erhält die Zuversicht, die nun von dem seit Frühjahr agierenden Vorstandschef Karl-Thomas Neumann verbreitet wird, neue Nahrung: Im GM-Europageschäft, das vor allem von Opel bestritten wird, geht es im Vergleich zum Vorjahreszeitraum bergauf. Doch die aus den roten Zahlen herausragende Bergkuppe bleibt unsichtbar. Mitte des Jahrzehnts soll es aber – nach etlichen leeren Versprechungen in den vergangenen Jahren – so weit sein.

Die ganze Zeit über wurden bereits Kosten und Stellen eingespart, ohne dass man Profitabilität erreicht hätte. Bis 2015 sollen sich die Fixkosten um weitere 360 Millionen Euro verringern. Und auch der Jobabbau hört nicht auf. 2014 läuft die Autofertigung in Bochum mit rund 3000 Arbeitsplätzen aus. Der Zulieferstandort Kaiserslautern, in den nun 130 Millionen Euro investiert werden, musste ebenfalls stark bluten: Binnen zehn Jahren wurde die Belegschaft auf jetzt rund 2250 Mitarbeiter halbiert.

Schwarze Zahlen allein dank Kostenbremse und Jobabbau? Mehr Autoabsatz auf Wachstumsmärkten und Neueinstellungen wären die bessere Lösung.

Volkswagen setzt auf strikten Sparkurs

Wolfsburger Autokonzern profitiert von Porsche-Integration

WOLFSBURG (dpa). Auf dem Weg zu seinen Jahreszielen muss Volkswagen auf die jüngste Tochter Porsche bauen. Bereinigt um den neuen Umsatz- und Ergebnistreiber Porsche zeigt sich aber deutlich: VW steht unter Spardruck.

Die neue Tochter Porsche hält Europas größten Autobauer bei seinen Ergebniszielen auf Kurs. Allerdings reicht der Schub durch die Sportwagenschmiede der Konzernspitze nicht aus. Der Vorstand schwenkt auf einen klaren Sparkurs ein und will stärker denn je alle Ausgaben auf den Prüfstand stellen. „Unser Fokus liegt auf einer konsequenten Kosten- und Investitionsdisziplin“, sagte Finanzchef Hans Dieter Pötsch gestern bei der Vorlage der Quartalszahlen. Striktes Sparen soll Volkswagen demnach auch längerfristig auf dem bis 2018 angepeilten Weg zur Weltspitze begleiten.

Die Börse reagierte höchst erfreut auf die Sparansagen der Wolfsburger: Die VW-Vorzugsaktie legte in der Spitze um fast 5 Prozent zu und war damit einsamer Spitzenreiter im Dax.

Nach den neusten Zahlen konnte der VW-Konzern zuletzt im dritten Quartal operativ zwar zulegen, hinkt seinen eigenen Planungen auf Jahressicht aber leicht hinterher. Mit nunmehr 8,56 Milliarden Euro Ergebnis vor Zinsen und Steuern (Ebit) für den ersten neun Monate muss sich VW zum Jahresende strecken, um das

2013-Ziel von 11,5 Milliarden Euro zu erreichen. Das Loch ist rund 300 Millionen Euro groß. VW-Chef Martin Winterkorn warnte: „In dem überaus harten wirtschaftlichen Umfeld sind die Ziele, die wir uns für das laufende Geschäftsjahr gesetzt haben, sehr ambitioniert.“

Zwischen Juli und Ende September verbuchte VW 2,78 Milliarden Euro Ebit. Das ist im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresquartal ein Plus von 20 Prozent. Der Umsatz sank im selben Zeitraum leicht auf 47 Milliarden Euro, was auch an Wechselkursen liegt. Unter Strich gab es Einbrüche, was jedoch an buchhalterischen Effekten aus der Porsche-Übernahme im Vorjahr liegt. Der Überschuss im dritten Quartal sank um 83 Prozent auf rund 1,91 Milliarden Euro.

Dass der Konzern nach drei Quartalen mit 145,7 Milliarden Euro Umsatz leicht über Vorjahreswert liegt, verdankt er seiner jüngsten Tochter Porsche. Die Sportwagenschmiede, die erst seit August 2012 komplett unter dem Konzerndach steht, steuerte in den ersten neun Monaten 9,65 Milliarden Euro Erlöse bei. Für die ersten drei Quartale 2012 hatte Porsche – da zunächst ja noch nicht einbezogen – nur im August und September alles in allem 2,03 Milliarden Euro Umsatz geliefert. Mit ihrem Plus gleichen die Schwaben Rückgänge bei der Kernmarke VW-Pkw, Audi und Skoda von zusammen 5,8 Milliarden Euro aus.

Verlust bei Opel stark verringert

GM-Tochter sieht sich auf dem richtigen Weg

DETROIT/RÜSSELSHEIM (dpa). Noch ist Opel nicht am Ziel: Doch auf dem schwierigen Weg aus der Verlustzone ist der Rüsselsheimer Autobauer im dritten Quartal immerhin erneut einen Schritt vorangekommen.

Von Juli bis Oktober schrieb der US-Mutterkonzern General Motors (GM) in Europa ein operatives Minus von rund 200 Millionen Dollar (145 Mio. Euro) nach einem Verlust von knapp einer halben Milliarde Dollar im Vorjahreszeitraum, wie GM gestern in Detroit berichtete. Allerdings hatte GM in Europa im vorangegangenen zweiten Quartal „nur“ 110 Millionen Dollar verloren.

Erstmals seit Langem stiegen im Jahresvergleich auch die Quartalsumsätze im Europageschäft um Opel wieder: von 4,7 Milliarden Dollar im Vorjahreszeitraum auf nun 4,86 Milliarden Dollar (rund 3,54 Milliarden Euro). Der Absatz erhöhte sich in einem bekanntermaßen schwierigen Markt um 5000 auf 249.000 Neuwagen der Marken Opel und Vauxhall. Auch der Rivale Ford hatte seine Verkäufe in Europa zuletzt steigern und den Verlust deutlich senken können.

Opel und die britische Schwester-marke Vauxhall kommen damit ihrem Ziel näher, zur Mitte des Jahrzehnts wieder Geld zu verdienen. So sieht es auch Opel-Chef Karl-Thomas Neumann. In einem Brief an die Mitarbeiter schrieb Neumann nach Informationen aus Konzernkreisen, dass



Im Optimismus bestärkt: Opel-Chef Karl-Thomas Neumann. FOTO: DPA

das dritte Quartal traditionell schwierig sei: „Gleichwohl konnten wir unseren positiven Trend fortsetzen, der bereits in den abgelaufenen Quartalen des Jahres 2013 durch die Reduzierung unserer Verluste zu verdeutlichen war.“ Das sei ermutigend, so der Vorstandsvorsitzende der Adam Opel AG: „Unsere Strategie der Kostendisziplin bei gleichzeitiger Umsatzsteigerung beginnt sich auszuzahlen. Wir müssen uns weiterhin auf profitables Wachstum und unsere neuen Produkte konzentrieren.“

KOMMENTAR/AKTIECHART