

Denkmalpflege

in Westfalen-Lippe

Denkmäler des Verkehrs im 19. und 20. Jahrhundert



LWL

Für die Menschen.
Für Westfalen-Lippe.

© 2011 Ardey-Verlag Münster
Alle Rechte vorbehalten
Druck: DruckVerlag Kettler, Bönen
Printed in Germany
ISSN 0947-8299
17. Jahrgang, Heft 2/11

Erscheinungsweise 2mal jährlich zum Preis von
4,50 Euro (Einzelheft) zuzüglich Versand über den
Ardey-Verlag Münster
An den Speichern 6
48157 Münster

Herausgeber:
LWL-Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen

Redaktion:
Dr. Jost Schäfer (Leitung)
Dr. Barbara Pankoke
Dr. Thomas Spohn
Dr. Dirk Strohmann

Anschrift:
LWL-Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen
Fürstenbergstr. 15
48147 Münster
dlbw@lwl.org

Die Autoren
der LWL-Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen:
Peter Barthold
Dr. Dorothee Boesler
Dipl. Rest. Sigrid Engelmann
Dr. Hans H. Hanke
Dipl.-Ing. Christian Hoebel
Dr. Michael Huyer
Dr. Oliver Karnau
Dipl. Rest. Leonhard Lamprecht
Dr. Jost Schäfer
Dipl.-Ing. Uwe Siekmann
Dr. Thomas Spohn
Dr. Dirk Strohmann
Dipl.-Ing. Imme Wittkamp
Dipl.-Ing. Udo Woltering

Dr. Hubertus Michels
LWL-Freilichtmuseum Detmold
Krummes Haus
32760 Detmold

Inhalt

Seite 51 **Editorial**

Aufsätze

Seite 52 **Alleen – Mit Bäumen bepflanzte Straßen und Wege**
Uwe Siekmann

Seite 57 **Die Geschichte des Autobahnbaus im Deutschen Reich zwischen 1933 und 1945**
Ein Überblick für Westfalen
Christian Hoebel

Seite 63 **Sieben denkmalwerte Eisenbahnbrücken am Rand der nördlichen Innenstadt**
Zeugnisse der Bochumer Verkehrs- und Stadtentwicklung
Imme Wittkamp

Seite 69 **Die älteste Tiefgarage Deutschlands – ein Aprilscherz?**
Hans H. Hanke

Seite 74 **„Für Fuhrwerk verboten“ – oder: Über die Ablesbarkeit des Baumaterialtransports**
Thomas Spohn

Seite 77 **Die Suche nach der zeitgemäßen Mitte: Marl und sein Rathaus**
Michael Huyer

Berichte

Seite 84 **Bericht über den Austausch der Denkmalfachämter der BRD**
zu Projekten zur mittelalterlichen Wandmalerei
Sigrid Engelmann

Seite 85 **Monumentale Kirchendächer von Soest bis Stralsund**
Werkstattgespräch im Rahmen des Frühjahrestreffens der AG Historische Bauforschung
Peter Barthold / Michael Huyer

Seite 87 **Wiederaufbau der Tankstelle aus Siegen-Niederschelden im LWL-Freilichtmuseum Detmold**
Hubertus Michels

Aus der Praktischen Denkmalpflege

Seite 87 **Lügde: Pilotobjekt zur Erfassung und Erforschung romanischer Wandmalerei –**
Paderborn-Neuenbeken: Figürliche romanische Wandmalereien restauriert

Seite 90 **Neuerscheinungen**

Mitteilungen

Seite 91 **Die Deutsche Digitale Bibliothek (DDB)**

Seite 92 **Neues Bibliotheksportal geht mit 280.000 Medien ins Netz**

Seite 93 **Aus dem Bildarchiv**

Preise

Seite 94 **Europa-Nostra-Preis für den Förderverein Kloster Bredelaer e.V. in Marsberg**

Personalia

Seite 95 **Dr. Kurt Röckener im Ruhestand**

Seite 96 **Verkäufliches Baudenkmal**

Umschlag-Foto:

Bochum, Dr.-Ruer-Platz. Fahrrampen. Ausschnitt aus Abb.4 auf Seite 72.

Editorial



Diese Ausgabe unserer Zeitschrift „Denkmalpflege in Westfalen-Lippe“ beschäftigt sich schwerpunktmäßig mit dem facettenreichen Thema „Verkehr/Transport“ oder genauer: mit Baudenkmalen, die im Zusammenhang mit dem Ausbau von Straßen und Wegen, von Eisenbahnstrecken, aber auch für den „ruhenden Verkehr“ entstanden sind.

Der Beitrag unseres Gartendenkmalpflegers Uwe Siekmann lenkt das Augenmerk auf Alleen, also straßenbegleitende Baumreihen, die neben einer hohen repräsentativen Wirkung und Funktion auch sehr pragmatische Aufgaben – Beschattung und Schutz von Reisenden und Fahrbahn – zu erfüllen hatten. Das schwierige Thema der denkmalkundlichen Beschäftigung mit den westfälischen Streckenabschnitten der „Reichsautobahnen“ behandelt der Beitrag von Christian Hoebel, der auch auf die mythenbildende Aneignung des Themas durch die NSDAP eingeht.

Mit sieben eindrucksvollen Zeugnissen der Bochumer Verkehrs- und Stadtentwicklungsgeschichte, die auf einem kurzen Streckenabschnitt eine bemerkenswerte Konstruktionsvielfalt vorführen, setzt sich Imme Wittkamp auseinander. Die Denkmalswürdigkeit einer ganzen Baugattung – der der Tiefgaragen – ist Gegenstand von Hans Hanks exemplarischer Auseinandersetzung mit dem City-Parkhaus in Bochum; ein Aufsatz, der zugleich die sozial- und arbeitsgeschichtlichen Verweise dieses Garagenbaus aufzeigt. Man sieht nur, was man weiß: Die Geschichte hinter vielsagenden Verbotstafeln einerseits und Floßholzlöchern andererseits einerseits erklärt der Beitrag von Thomas Spohn – Denkmalpflege als Realienkunde.

Einen anderen großen Themenblock eröffnet der Aufsatz von Michael Hoyer über den architektonisch und städtebaulich spektakulären Rathauskomplex von Marl, der zwischen 1960 und 1967 nach Plänen des niederländischen Architekturbüros Broek & Bakema (Rotterdam) errichtet worden ist. Dieser Aufsatz ist damit auch ein Beitrag zur nach wie vor vielfach fehlenden „Feldforschung“ zum Thema Verwaltungsbauten der 1960er Jahre: Auf Bundesebene bereitet die AG Inventarisierung der Vereinigung der Landesdenkmalpfleger, in der Michael Hoyer die LWL-Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen vertritt, zu diesem Thema eine Publikation vor.

Unter Federführung des Sachgebietes Restaurierung ist ein Projekt zur Erforschung figürlicher romanischer Wandmalereien in Westfalen in Vorbereitung. Zum fachlichen Austausch zu diesen Fragen trafen sich in Hamm Vertreter auch anderer Denkmalfachbehörden und Universitäten; den Bericht hierzu verfasste Sigrid Engelmann, die als diplomierte Restauratorin und Absolventin des Masterstudiums Denkmalpflege an der Universität Bamberg derzeit ein Volontariat in der LWL-Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur durchläuft. Monumentale Kirchendächer von Soest bis Stralsund behandelte das Frühjahrstreffen der AG Historische Bauforschung der Vereinigung der Landesdenkmalpfleger, die sich hierzu in Soest traf; die dort vorgestellten Beispiele werden in einem Arbeitsheft unseres Amtes publiziert werden.

Zuletzt noch ein Hinweis in eigener Sache: Die LWL-Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen – eine Fusion der bis zum 1. April 2011 eigenständigen Ämter des LWL-Amtes für Denkmalpflege in Westfalen mit dem LWL-Amt für Landschafts- und Baukultur in Westfalen – wird sich in den nächsten Monaten im Rahmen der Erarbeitung eines gemeinsamen Leitbildes konzeptionell mit der bedarfsgerechten Weiterentwicklung der Kompetenzen im gemeinsamen Kulturdienst auseinandersetzen. Über die Ergebnisse dieses Prozesses werde ich im nächsten Heft berichten.

Dr. Markus Harzenetter
Landeskonservator

Uwe Siekmann

Alleen – Mit Bäumen bepflanzte Straßen und Wege

Alleen prägen unsere Umwelt in hohem Maße und sind ein wertvolles Kultur- und Naturgut. Sie werden daher vom Naturschutz und von der Denkmalpflege gleichermaßen geschützt und erhalten.

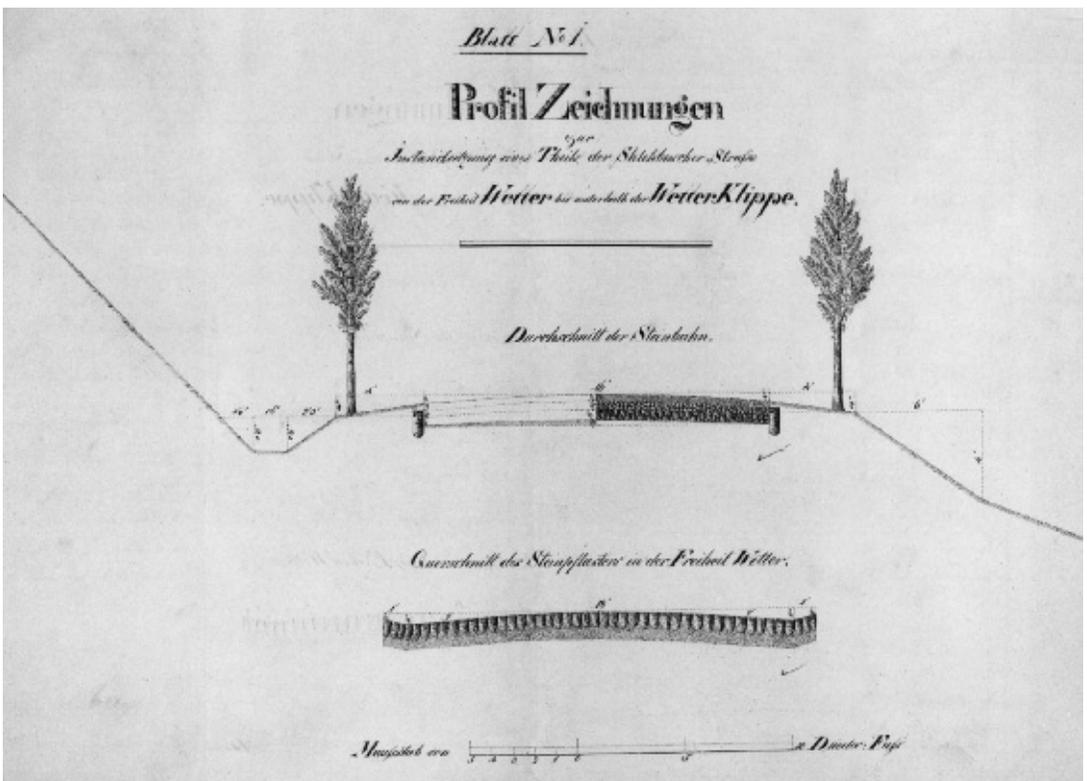
Das Wort Allee kommt vom französischen „aller“ (= gehen) und bezeichnete noch im 18. Jahrhundert recht allgemein einen von Vegetation eingefassten Weg im Garten oder im Park. Heute verstehen die meisten Menschen unter Alleen parallel verlaufende Baumreihen an Straßen und Wegen. Die Gartenkunst hat jedoch viele verschiedene Formen von Alleen hervorgebracht. So unterscheiden sich Alleen durch ihren Verwendungsort, ihren Aufbau, durch die Art des Wegebelages, durch die verwendeten Baumarten und durch ihre Zweckbestimmung (vgl. Vereinigung der Landesdenkmalpfleger 2000).

Schon im alten Ägypten, in Mesopotamien und in der griechischen und römischen Antike waren Alleen als Schattenspender, als Frucht- und Holzproduzenten, aber auch als raumgliedernde Strukturen bekannt (Klausmeier 2006). Die mittelalterliche Landschaft kannte jedoch offenbar keine Alleen (Wimmer 2006). Erst seit der italienischen Renaissance wurde die Allee in Gärten wieder als raumbildendes Gestaltungselement eingesetzt, das der gartenkünstlerischen Repräsentation diene und verschieden genutzte Teilbereiche einer Gartenanlage miteinander verband. Die Entde-

ckung der Perspektive durch Brunelleschi um 1420 führte zu einer Vorliebe für geradlinig verlaufende Alleen (vgl. Wimmer 2001).

Den Höhepunkt ihrer Beliebtheit erreichte die Allee in der von Frankreich dominierten Gartenkunst des Barocks. Damals entstanden von den Herrnsitzen weit in die Landschaft ausgreifende Alleensysteme, die die absolutistische Staatsidee versinnbildlichten und dem gesteigerten Repräsentationsbedürfnis des Barocks in idealer Weise entsprachen. Auch in Westfalen gibt es über den zum Herrnsitz gehörenden Park hinausgreifende raumgliedernde Alleen, so z. B. bei der Burg Gemen und den Schlossanlagen Lembeck, Nordkirchen und Westerholt. Auch wurden die zu einem Herrnsitz führenden Zufahrtswege zuweilen über lange Strecken mit Alleen bepflanzt, zum Beispiel die in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts angepflanzte Ulenburger Allee im Kreis Herford oder die Vortlager Allee im Kreis Steinfurt.

Die Verwendungsgeschichte der Alleen zeigt, dass sich die Allee zunehmend aus dem Zusammenhang mit dem Garten oder Park löste und zum selbstständigen raumordnenden Gestaltungsmittel



1 Querschnitt der bei Wetter, Kreis Ennepe-Ruhr, 1831/32 geplanten Chaussee.

wurde. Von herrschaftlichen Gärten unabhängige Baumalleen an Straßen und Wegen gab es vereinzelt schon im 16. und 17. Jahrhundert. So sollen um 1540 in Frankreich Ulmen an Landstraßen gepflanzt worden sein und in Sachsen ließ August der Starke schon um 1580 an den aus Dresden hinausführenden Straßen Obstbäume pflanzen (vgl. Wimmer 2001).

Im Zuge der Entfestigung zahlreicher westfälisch-lippischer Städte im 18. und 19. Jahrhundert wurden Wälle und Gräben nicht selten in öffentliche Grünanlagen umgewandelt und mit baumbestanden Promenaden ausgestattet. Städte wie Soest, Lemgo, Paderborn, Höxter, Minden und Warendorf sind dafür ebenso Beispiele wie Münster, dessen Befestigungsanlagen ab 1772/73 unter Johann Conrad Schlaun und seinem Nachfolger Wilhelm Ferdinand Lipper (1733–1800) in eine Promenade mit vierreihigen Lindenalleen verwandelt wurden oder auch Detmold mit seiner ab 1704 angelegten, heute nachgepflanzten Linden- und Ahornallee entlang des Friedrichstaler Kanals.

Während der Zeit des Landschaftgartens seit dem ausgehenden 18. Jahrhundert waren geradlinige Alleen in den Gärten und Parkanlagen weitgehend unerwünscht. Vorhandene Alleen wurden in natürlich wirkenden Anpflanzungen versteckt, teilweise auch gefällt, doch zumeist in die neue landschaftliche Gestaltung integriert, wie es im Hertener Schlosspark zu beobachten ist. Die Allee kam selbst während der Vorherrschaft des Landschaftgartens nicht außer Anwendung, sondern wurde für spezielle Zwecke wie Promenaden und Kurparks sogar von Christian Cay Lorenz Hirschfeld, dem führenden deutschen Landschaftsgartentheoretiker des 18. Jahrhunderts, befürwortet.

Im 19. Jahrhundert erhielt die Pflanzung von Alleen außerhalb von Gärten und Parks neuen Auf-

trieb durch Tendenzen der Landesverschönerung. Bereits 1808 erschien die vielbeachtete Schrift: *Ueber Verschönerung Deutschlands. Ein Fingerzeig des Architekten Gustav Vorherr (1778–1847)*, in der er dazu aufforderte, das ganze Land auch durch Förderung der Gartenkunst planmäßig zu verschönern. Karl Arnd, kurhessischer Straßen- und Wasserbaumeister, wies in seiner Schrift *Straßen- und Wegebau in staatswirtschaftlicher und technischer Beziehung* aus dem Jahr 1827 auf die Bedeutung von (Obst-)Baumpflanzungen entlang von Straßen und Wegen hin. Eine 1836 anonym erschienene Schrift *Belehrung über die zweckmäßigste Art der Anpflanzung von Alleen an Landstraßen* machte genaue Angaben zur Artenwahl, Anzucht und Pflanzung von Alleebäumen (vgl. Hagner 2007). Für bedeutende Gartenkünstler des 19. Jahrhunderts wie Peter Joseph Lenné (1789–1866), Gustav Meyer (1816–1877), Eduard Petzold (1815–1891) oder Hermann Jäger (1815–1890) war die Pflanzung von Alleen entlang von Straßen ein untrennbarer Bestandteil ihres Verständnisses von Landesverschönerung.

In napoleonischer Zeit wurden im heutigen Westfalen-Lippe einige wenige Überlandstraßen gebaut. Es entstand auf alten Verkehrseinrichtungen aus dem Osnabrückschen über Münster eine Straße nach Buderich, die heute noch in Teilen so genutzt wird (B 51). Unter preußischer Herrschaft entstanden als Fernverbindungen die Koblenz–Mindener Militär- und Landstraße, die 1828 fertig gestellt wurde, die Strecke Münster–Schwelm und die Strecke Köln–Bochum–Münster (vgl. Spohn/Barth/Brockmann-Peschel 2010). Die sogenannten Kunststraßen waren ausgebaute, mit einer festen Fahrbahndecke versehene Landstraßen, die ingenieurmäßig geplant waren und über weite Strecken geradlinig verliefen. Den „Anweisungen zur



2 Allee an der Höhenchausee zwischen Breckerfeld und Halver bei Grünenbaum im Zustand um 1900.

Anlegung und Erhaltung der Kunst- und Landstraßen“ der königlich-preußischen Oberbaudeputation Berlin aus dem Jahr 1816 ist zu entnehmen, dass Kunststraßen von Bäumen begrenzt werden sollten.

Auch in der preußischen Provinz Westfalen wurden die Chausseen mit Bäumen bepflanzt. Mit den Baumpflanzungen bezweckte man gleichzeitig Bequemlichkeit sowie Schutz der Reisenden und der Fahrbahn (vgl. Kaspar/Spohn 1992). Allerdings durften die Bäume das schnelle Abtrocknen der Straßen nach Regen- oder Schneefällen nicht verhindern, wozu einerseits bestimmte Pflanzabstände eingehalten und andererseits möglichst schnell wachsende Baumarten verwendet wurden. Neben Pappel, Ahorn, Rosskastanie, Ulme, Linde und Eiche wurden besonders Obstbäume wie Nuss, Birne, Kirsche, Apfel bevorzugt verwendet. Der rasant gestiegene Bedarf an entsprechenden Jungpflanzen wurde zum Teil in eigens in der Nähe der Chausseen angelegten Baumschulen, aber auch in den sogenannten Industrieschulen¹, einem durch die Reformideen der Aufklärung geprägten Volksschultyp, in denen der Obstbau einen festen Bestandteil des Unterrichts darstellte, von den Schülern angezogen, verpflanzt und veredelt (vgl. Kirsch-Stracke 1991).

Ab der Mitte des 19. Jahrhunderts lassen sich in Westfalen vermehrt Alleepflanzungen entlang von Straßen im Zuge der Landesverschönerung feststellen. So entlang der Weseler Straße (heute B 58) zwischen Büderich und Haltern (Rotbuchen- und Stieleichenalleepflanzung ab 1851, vgl. Alleenkataster NRW). Die Hagener Straße (heute L 684) zwischen Hagen und Dortmund wurde ab 1901 streckenweise mit einer Lindenallee bepflanzt und im Kreis

Herford sind ebenfalls noch Lindenalleepflanzungen aus der Zeit um 1900 an der Bischofshagener Straße/Schweichelner Straße (heute K 8) in Herford und der Kilverstraße in Rödinghausen erhalten. Die Platanenallee entlang der B 1 in den Städten Dortmund (Rheinland-/Westfalendamm) und Soest wurde in den 1920er Jahren angepflanzt.

Die Landstraße L 942 von Oerlinghausen nach Paderborn wird zwischen dem ehemaligen Dorf Haustenbeck und Augustdorf über fünf Kilometer Länge von einer Allee begleitet. Der historische Straßenbelag aus Basaltpflaster ist – bis auf einige Querungen – erhalten. Es handelt sich um eine historische Wegstrecke, die 1880 als „Haustenbecker Allee“ im Urkataster des Fürstentums Lippe eingemessen wurde und als eigenständiges Flurstück mit der Bezeichnung „Der Landweg“ dargestellt ist. Die Lindenbäume sollen nach der Aussage von Zeitzeugen 1920 gepflanzt worden sein, offenbar eine Nachpflanzung, da der überlieferte Name schon auf eine früher bestehende Allee hindeutet. Die denkmalgeschützte und überregional bekannte Haustenbecker Allee erinnert noch heute an das im Zuge der Anlage des Truppenübungsplatzes Senne aufgegebene Dorf Haustenbeck und seine Straßenverbindung zum nördlich gelegenen Ort Augustdorf.

Eine der frühesten Alleen in Westfalen-Lippe dürfte die um 1725 gepflanzte vierreihige Eichenallee mit Fahr- und Sommerwegen in der Gemeinde Schlangen sein, die als „Fürstenallee“ noch heute vom Südhang des Teutoburger Waldes bis zum ehemaligen fürstlichen Jagdschloss Oesterholz und zur Ortschaft Schlangen führt. Angelegt zu Repräsentationszwecken, ermöglichte sie den adligen Reisenden angenehme Kutschfahrten



3 Die wohl um 1920 gepflanzte Haustenbecker Lindenallee auf dem Gebiet des Truppenübungsplatzes Senne. 2011.

unter einem beschattenden Laubdach. Im Lauf der Zeit sind Abschnitte der ursprünglichen Eichenallee mit Rotbuchen nachgepflanzt worden. In heutiger Zeit stellen die alten Alleebäume für den Autoverkehr ein Risiko dar, so dass aufgrund der akuten Sanierungsbedürftigkeit der Allee in den letzten Jahren mit der Pflege und Nachpflanzung der Bäume begonnen worden ist.

Insgesamt sind relativ wenige aus dem 18., 19. und frühen 20. Jahrhundert stammende Alleen entlang von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen in Westfa-

len-Lippe erhalten geblieben. Das hat sicher auch seinen Grund darin, dass durch Verkehrsneu- und ausbauten nach dem Zweiten Weltkrieg viele alte Alleen gerodet worden sind. So wurde (laut Röthig 2006) zwischen 1960 und 1970 das Münsterland vieler seiner historisch gewachsenen, landschaftsprägenden Alleen beraubt. Gewiss haben auch die von der Europäischen Gemeinschaft seit den 1950er Jahren bis 1974 gezahlten Rodungsprämien für Obstbäume zum Alleenverlust im ländlichen Raum beigetragen.



4 Die vierreihige Fürstenallee bei Schlangen wurde in der Vergangenheit abschnittsweise mit Rotbuchen nachgepflanzt. Juni 2011.



5 Seit 2009 ist mit der Nachpflanzung der Fürstenallee begonnen worden. Markante Stieleichen bleiben als Dokumentationsbäume erhalten. Juni 2011.

Erst als mit dem Aufkommen der Ökologie- und Naturschutzbewegung seit den 1970er Jahren Umweltthemen stärker in das Zentrum gesellschaftspolitischer Diskussionen rückten, setzte ein Umdenken ein. Seither sind in Westfalen-Lippe eine Reihe von Alleen entlang von Straßen unter Beachtung verkehrlicher Gesichtspunkte neu gepflanzt oder ergänzt worden. Dabei standen vor allem landschaftsgestalterische und ökologische Aspekte wie Einbindung in die Landschaft, Lärm-, Sicht- und Windschutz, Staubfilterung, Lebensraum für Tier- und Pflanzenarten, aber auch verkehrliche Gesichtspunkte wie bessere Orientierung der Verkehrsteilnehmer im Vordergrund. Nachteilig für den Straßenverkehr sind u.a. Gefahren durch herabfallende Äste, Erhöhung des Verletzungs- und Todesrisikos sowie der Sachschäden bei Unfällen.

In jüngerer Zeit wird durch das Land NRW die Neupflanzung von Alleen entlang von Bundes-, Land-, Kreis- und sonstigen Straßen gefördert und damit die herausragende kulturlandschaftliche Bedeutung von Alleen deutlich gewürdigt.

Anmerkung

1 Mit der späteren Bedeutung des Begriffes „Industrie“, der gewerblichen Produktion in Fabriken, hatten die Industrieschulen noch nichts zu tun; der Begriff wird vielmehr in einer ursprünglichen Bedeutung – „industria“ (lat.) = Betriebsamkeit, Fleiß – verwendet.

Quellen und Literatur

Alleenkataster NRW, Stand 2011. – Dietger Hagner, Alleen zur Zeit des Landschaftsgartens – von der Aufklärung zum Historismus, in: *Alleen in Deutschland, Bedeutung – Pflege – Entwicklung*, hg. von Ingo Lehmann und Michael

Rohde. Leipzig 2006, S.30–35. – Fred Kaspar/Thomas Spohn, Unterwegs in Westfalen. Verkehrsentwicklung im Wandel der Zeit in Bildern und Berichten aus westfälischen Archiven. Rheda-Wiedenbrück 1992, S.47–60. – Roswitha Kirsch-Stracke, „Es ist ihnen Freude und Jubel, wenn ihre Versuche gelingen“. Zur Geschichte der ersten Schulgärten im Sauerland mit Beispielen aus dem Kreis Olpe, in: *Olper Heimatblätter*, 62.Jg., 1991, Nr.4, S.218–233. – Axel Klausmeier, Vom Nutzen und der Funktionsvielfalt der Allee, in: *Alleen in Deutschland, Bedeutung – Pflege – Entwicklung*, hg. von Ingo Lehmann und Michael Rohde. Leipzig 2006, S.58–63. – Hans-Ludwig Knau/Reiner Potyka, Kierspe. *Wirtschaft – Kultur – Geschichte*. Stuttgart 1994. – Achim Röthig, Nordrhein-Westfalen – ein Bundesland der vergessenen Alleen?, in: *Alleen in Deutschland, Bedeutung – Pflege – Entwicklung*, hg. von Ingo Lehmann und Michael Rohde. Leipzig 2006, S.146–149. – Thomas Spohn/Ulrich Barth/Angelika Brockmann-Peschel, Die Geschichte Westfalen-Lippes im Spiegel der Baudenkmäler (= 8. Arbeitsheft des LWL-Amtes für Denkmalpflege in Westfalen). Münster 2010, S.207–209. – Vereinigung der Landesdenkmalpfleger (VdL), *Alleen – Gegenstand der Denkmalpflege, Arbeitsheft der Arbeitsgruppe Gartendenkmalpflege*. Berlin 2000. – Clemens Alexander Wimmer, *Alleen – Begriffsbestimmung, Entwicklung, Typen, Baumarten*, in: *Alleen in Deutschland, Bedeutung – Pflege – Entwicklung*, hg. von Ingo Lehmann und Michael Rohde. Leipzig 2006, S.14–23. – Ders., *Bäume und Sträucher in historischen Gärten. Gehölzverwendung in Geschichte und Denkmalpflege*. Dresden 2001.

Bildnachweis

Archiv der Volkskundlichen Kommission für Westfalen: 1. – Manfred Wagner (Gemeinde Augustdorf): 3. – LWL-Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen: 4, 5, 6 (Siekman). – Repro aus Knau/Potyka (1994): 2.



6 Rest einer Birn- und Apfelbaumallee südlich von Ottmarsbocholt, Gemeinde Senden. Im Zuge einer Kurvenbegradigung der Kreisstraße 2 blieb dieser Alleeabschnitt als Wirtschaftsweg erhalten. Juli 2011.

Christian Hoebel

Die Geschichte des Autobahnbaus im Deutschen Reich zwischen 1933 und 1945

Ein Überblick für Westfalen

In der Zeit um 1925 befanden sich als größter Übelstand der deutschen Landstraßen vor allem die vielen und meist ungeschützten Eisenbahnübergänge in einem miserablen Zustand. Die als notwendig erkannten Straßenverbreiterungen wurden nicht radikal durchgeführt. Man wagte sich oft nur einen halben oder dreiviertel Meter heran und sorgsam wurde auf jeden Telegrafmast und jeden Baum Rücksicht genommen. Die Geschwindigkeitsmöglichkeiten des Kraftfahrzeuges wurden einerseits durch die starken Wölbungen der Straßen und die berüchtigten Sommerwege, andererseits durch die noch in großer Zahl vorhandenen anderen Straßenbenutzer, vor allem Fuhrwerke, gehemmt, die dazu weder Verkehrsrücksichtnahme kannten, noch die Kraftfahrer besonders liebten und diese, trotz lauter Hupensignale, gehässig am Überholen hinderten.¹

Zur Geschichte des Autobahnbaus

Die Geschichte des Autobahnbaus in Deutschland begann mit der Planung der AVUS, einer neun Kilometer langen, privat finanzierten „Automobil-Verkehrs- und Übungsstraße“, in Berlin im Jahre 1909 durch die neu gegründete „Automobil-Verkehrs- und Übungsstraße GmbH“. Diese GmbH wurde mit dem Ziel gegründet, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Automobilindustrie zu fördern. Planung und Baudurchführung der AVUS schlossen 1921 mit der Inbetriebnahme ab. Sie verlor ihren mautpflichtigen Privatstraßencharakter 1940 mit dem Anschluss an den Berliner Ring. Heute ist die AVUS Bestandteil der A 115.

Nach dem Ersten Weltkrieg beschäftigten sich im Deutschen Reich mehrere Verbände mit der Planung von „Nur-Autostraßen“. Vorbild für diese Initiativen war die Autostraße des Italieners Dr.-Ing. Puricelli, der zwischen 1922 und 1924 Mailand mit den oberitalienischen Seen durch eine privat errichtete und betriebene mautpflichtige Autostraße, die „Autostrada Milano–Laghi“, verband. Diese und auch weitere Planungen wiesen keine höhengleichen Kreuzungen mehr auf, waren jedoch (noch) nicht in Richtungsfahrbahnen getrennt.

Der Begriff „Autobahn“, in Analogie zu „Eisenbahn“, setzt neben der Kreuzungsfreiheit aber voraus, dass die Richtungsfahrbahnen durch einen Mittelstreifen getrennt und damit klar definiert sind.

An privaten Verbänden, die sich in Deutschland schon frühzeitig mit der Planung von Autostraßen beschäftigt haben, können genannt werden:

1. Der Deutsche Straßenbauverband. Gegründet 1921.
2. Die Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau (STUFA). Gegründet 1924.
3. Die Studiengesellschaft für die Finanzierung des deutschen Straßenbaus (STUFISTRA). Gegründet 1928.

Diese Verbände legten zwar umfangreiche Planungs- und Umsetzungskonzepte sowie Vorschläge zu deren Finanzierungen vor, scheiterten jedoch bei der Realisierung u. a. an planerischen, organisatorischen und finanziellen Voraussetzungen sowie der fehlenden Bereitschaft der Regierung der Weimarer Republik, eine Finanzierung dieser „Luxusstraßen“ gesetzlich zu regeln.

Erst die am 6. 11. 1926 gegründete HAFRABA (Verein zur Vorbereitung der Autostraße „Hansestädte–Frankfurt–Basel“) ermöglichte den Planungsdurchbruch durch genaue Vorgaben technischer Richtlinien sowie die Entwicklung einer umfassenden Netzgestaltung der zukünftigen, visionären deutschen Autobahnen.

Die erste auf dieser Grundlage entstandene deutsche Schnellstraße – als reine Autobahn geplant – ist die von 1929 bis 1932 erbaute Strecke von Köln nach Bonn, die heutige A 555. Die Durchführung erfolgte unter der Federführung der Rheinischen Provinzialverwaltung im Rahmen einer Notstandsmaßnahme. Bis zu 5.500 Erwerbslosen konnte eine Beschäftigung geboten werden. Die Eröffnung durch Konrad Adenauer, dem damaligen Oberbürgermeister der Stadt Köln, fand am 6. August 1932 statt.

Es muss an dieser Stelle festgehalten werden, dass der damalige Autobahnbau, sei es die Planung oder die Umsetzung, keine deutsche Erfindung war. In fast allen europäischen Ländern wurden während der 1920er Jahre entsprechende Planungen betrieben.

Zu Zeiten der Weimarer Republik war das Verhältnis der NSDAP zu der Automatisierung höchst widersprüchlich. Auf der einen Seite wurde heftig gegen den Luxus der Privilegierten gestritten, daher auch der Begriff „Luxusstraßen“, auf der anderen Seite wurde die Faszination des Autos bei Wahlreisen eingesetzt. Gleichwohl lehnte die NSDAP einen Autobahnaufbau zu Zeiten der Weimarer Republik vehement ab. Dies änderte sich mit der Macht-



1 Autobahnmeisterei Oelde (Kreis Warendorf), Mannschaftsraum. Wandbild aus den 1950er Jahren. 2010.

übernahme. Nun verfolgte die NSDAP mythenbildend den Aufbau des Autobahnnetzes. Und leider hat sich dieser Mythos bis heute gehalten.

Begonnen wurde mit der Autobahnstrecke Frankfurt–Heidelberg, da hier die geringsten technischen Probleme anstanden. Das Datum 23. September 1933 steht somit für den Beginn des *staatlichen* deutschen Autobahnbaus.

Zur Organisationsform des Autobahnbaus im Dritten Reich

Bereits am 27.6. 1933 wurde das Gesetz über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen“ erlassen und am 30.6. 1933 Dr.-Ing. F. Todt zum Generalinspekteur für das deutsche Straßenwesen ernannt. Zu diesem Zeitpunkt lagen seitens der HAFRABA, gegliedert in jeweils 20-Kilometer-Abschnitte, 70 Bände detaillierter Beschreibungen für den Autobahnbau vor.

Am 18.8. 1933 erfolgte die Umwandlung der bis dahin durch Firmen- und Privatinitiative getragenen HAFRABA in die „Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsautobahn e.V.“. Es folgte am 25.8. 1933 die Gründung der „Gesellschaft Reichsautobahnen“ als Tochter der Deutschen Reichsbahn. Ab 1933 erfolgte die Durchführung des Autobahnbaus durch 15 regional organisierte „Oberste Bauleitungen“. 1934 wurde die STUFA in die „Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen“ umgewandelt.

Nachdem am 19.5. 1935 das erste Teilstück einer deutschen Autobahn freigegeben wurde, konnten bis Ende 1938 insgesamt 3.000km befahren werden. Im Jahr 1939 wurden aber noch weitere 237km fertiggestellt, bis 1945 insgesamt nochmals 560km. Weitere 3.000km befanden sich zwar in Planung bzw. waren bereits in Bau, seit Oktober 1940 jedoch wurde der Baubetrieb weitgehend zurückgefahren und mit Ende des Jahres 1941 endgültig eingestellt.

Trassierung

Wie bereits angesprochen, lagen in Deutschland keinerlei Erfahrungen für die Planung und den Bau von Autobahnen vor. In Amerika wurden jedoch derartige Vorhaben schon in den 1920er Jahren abgehandelt und waren Todt durchaus bekannt.

Für eine solide Fahrbahntrasse musste Folgendes berücksichtigt werden: Der Unterbau musste frostsicher und stabil sein. Durch learning by doing wurden die Betonfahrbahn und die alternative Oberbauausführung mit Kleinpflaster entwickelt. Die asphaltierte Fahrbahn wurde als nicht sonderlich effektiv beurteilt.

Bis in die 1930er Jahre hinein wurden Autobahnen, analog den Eisenbahnen, in langen Geraden angelegt. Erst danach griff die Erkenntnis, dass die Trassierung entsprechend der Topographie anzulegen sei, um eine harmonische Linienführung zu erreichen. Die Einbindung der Autobahn in die Landschaft erfolgte u. a. über Pflanzpläne. Zu erwähnen ist hier Alwin Seifert, der, 1940 zum „Reichslandschaftsanwalt“ ernannt, eine Vorreiterrolle bei der landschaftlichen Planung von Autobahnen übernahm. Bis 1936 wurden Gradienten aus Geraden und Kreisabschnitten bzw. aus verschiedenen Radien zusammengesetzten Bögen entwickelt. Erst ab 1936 setzte sich der Gebrauch von Klothoiden, einem Spiralabschnitt, durch. Die Verwendung von Klothoiden folgte der Fahrgeometrie von Fahrzeugen, deren Kurvenfahrten folglich harmonischer wurden. Dies machte sich vor allem bei höheren Fahrgeschwindigkeiten bemerkbar.

Systembedingt, denn eine Autobahn weist keine höhengleichen Kreuzungen auf, mussten die Theorien zum Aufbau von verbindenden Fahrbahnen entwickelt werden. So entstanden z.B. die Kreuzungen in Form eines Kleeblattes.

Notwendig wurden Tank- und Rastanlagen, reine Parkplätze und Autobahnmeistereien.



2 Tankstelle in der Anschlussstelle Bottrop Nord der BAB 2. 1980.



3 Tankstelle Hamm-Rhyern Nord an der BAB 2, heute genutzt als Autobahnkapelle. 2011.

Die damals führenden Architekten Deutschlands – Paul Bonatz, Friedrich Tamms, Kurt Dübbers, Carl-August Bembé, Werner March und andere – setzten sich, parallel zum Autobahnausbau, mit diesem neuen Architekturthema auseinander und entwickelten Musterentwürfe. Durch sie – aber auch durch andere zahlreiche Architekten – wurden Vorgaben gemacht, denen sich die Errichtung der Tankstellenbauten unterzuordnen hatten. Es waren dies neben der gestalterischen Einbindung in die Kulturlandschaft auch die Bedingungen, dem rauen Autobahnbetrieb standzuhalten und in der Bauausführung auf „widerstandsfähiges Material und gesundes Handwerk“ zu achten.

Nebenanlagen

Ging die HAFRABA noch von einer gebührenpflichtigen Autobahnbenutzung aus, so wurde mit Einführung der Mineralölsteuer die Autobahnbenutzung generell kostenfrei ermöglicht. Somit entfiel auch die Notwendigkeit, die von der HAFRABA bereits entwickelten „Stationen“ zur Gebührenerhebung aufzubauen.

Mit dem Autobahnausbau der 1930er Jahre wurde auch das Problem der Kraftstoffversorgung, der Fahrzeugwartung und die Befriedigung der Bedürfnisse der Reisenden gelöst. Übertragen wurde diese Aufgabe der „Reichsautobahn-Kraftstoffgesellschaft“, die ihrerseits straff organisiert und der Reichsaufsicht unterstellt, den Kundendienst vor Ort an den Autobahntankstellen, die, dem vorgeschriebenen Architekturverständnis dieser Zeit folgend, nach festen Regeln erbaut wurden und so

mit heute den Anfang einer Entwicklung dokumentieren.

Tankstellen

Die ersten typisierten Anlagen wurden in den Dreiecken zwischen Auf- und Abfahrten errichtet. Ein typisches Beispiel ist die Tankstelle Bottrop Nord, Form Bembé, von 1937 (Abb.2). Diese Tankstellen aus der Frühzeit des Autobahnbaues standen noch in der Tradition des Neuen Bauens der 1920er Jahre. Dieser Typus von Tankstelle wurde aber aus mehreren Gründen nicht weiter entwickelt: Die Anlage hatte keine oder nur beschränkte Entwicklungsmöglichkeiten, in der Regel eine ungünstige Verkehrszu- und -abführung sowie einen Parkplatzmangel. Außerdem: Diese, eine gewisse Leichtigkeit ausstrahlenden Bauten, passten nicht in das Bild der „raueren“ Autobahn und fügten sich entsprechend der damaligen Architekturauffassung nicht in die Landschaft ein. Im Zuge des Ausbaus der Bundesautobahn 2 ist diese Tankstelle Anfang der 1980er Jahre beseitigt worden.

Autobahn A 2

Nach einer Bauzeit von knapp drei Jahren wurde der Abschnitt Helmstedt–Burg am 10. 1. 1937 freigegeben. Die Abschnitte Düsseldorf–Recklinghausen wurden am 17. 12. 1937 und Recklinghausen bis Gütersloh am 12. 11. 1938 freigegeben.

Das Teilstück Bad Nenndorf–Hannover Ost konnte am 14. 12. 1938 freigegeben werden und der Streckenabschnitt Gütersloh–Herford/Bad Salzungen am 15. 12. 1938. Aber erst am 23. 9. 1939 wurde die letzte Lücke zwischen Bad Nenndorf



4 Vlotho-Exter, Kreis Herford, Autobahnbrücke Exter. 2011.

und Bad Salzuffen, wenn auch nur einbahnig, geschlossen, um sie in der Folgezeit bis zum 14. 11. 1940 durch den Einsatz von Kriegsgefangenen und polnischen Fremdarbeitern bis auf den Weserübergang regelhaft auszubauen.

Die erste Veröffentlichung des Netzplanes im Mai 1934 enthält die Linienführung Hamm–Kassel–Eisenach–Dresden mit einer Ergänzungsstrecke, die in Dortmund beginnt und die Linie Hamm–Kassel etwa bei Geseke trifft. Diese Linien entsprechen der Hauptachse der in Ost-West-Richtung verlaufenden Wirtschaftsbeziehungen zwischen dem Ruhrgebiet, Sachsen und Oberschlesien.

Die Bauplanung und Bauvorbereitung für die Linie Hamm–Kassel, der damaligen Strecke 77, wurden so weit vorangetrieben, dass im Jahre 1937 mit der Errichtung der Unterbauten des Kreuzungsbauwerks mit der Autobahn Hannover–Kassel begonnen werden konnte und in den Jahren 1938–1941 die Pfeiler der Fulda-Brücke Bergshausen teilweise erstellt waren. Ebenso wurden in dem Abschnitt Hamm–Rhynern bis Schmerlecke Brückenbauarbeiten sowie die Trassierung aufgenommen. Mit Schreiben vom 3. 3. 1942 wurden alle Ausbaurbeiten an dieser Streckenführung bis auf Weiteres kriegsbedingt eingestellt.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde in dem Jahr 1959 sowie zwischen 1963 und 1965 die Linienführung der heutigen Bundesautobahn 44 erneut untersucht. Die verkehrswirtschaftlichen Untersuchungen ergaben für den Bereich um Kassel keine grundlegenden Änderungen, in Nordrhein-Westfalen jedoch wurde die ursprüngliche Planungskonzeption mit der Anbindung an die A 2 in Hamm-Rhynern aufgegeben und statt dessen die heutige A 44 südlich der B 1 geplant. Diese Linienführung entsprach einer bereits 1934 vorgelegten Ergänzungslineie zur Trassierung Hamm–Rhynern–Kassel.

Westfälische Anlagen

Die vorgenannten Gründe führten zu der Entwicklung des Typs von Tankstelle, der auf westfälischem Gebiet sowohl in Hamm-Rhynern als auch in Gütersloh zu finden ist. Dieser Typus liegt immer seitlich der Autobahn, ist auch heute noch beliebig erweiterungsfähig und kann, architektonisch geschickt, mit ergänzenden Bauten verbunden werden.

Bei der Tankstellenanlage Hamm-Rhynern (Abb. 3) kommt noch hinzu, dass die Anlage beidseitig gegenüberliegend angeordnet ist – ein weiterer Schritt der damaligen Typisierung und Verweis darauf, dass man bewusst auf eine markengebundene Treibstoffversorgung verzichtet hat. So ist selbst heute noch das schlichte „T“ für Tankstelle an beiden Anlagen vorhanden.

Die äußere Bauform und Auflösung des Gebäudes in die Funktionsbereiche Tanken und Nebenbetrieb entspricht der Planung des Architekten Prof. Gustav Gsaenger aus München. Die Dachform des steilen Satteldaches mit den Giebelschilden lässt eine Nähe zum westfälischen Bauernhaus erkennen. In anderen Regionen hätte ein Architekt sicherlich flachere Dächer, so in Bayern Walm- oder Krüppelwalmdächer, gewählt.

Der Tankstellenbereich Rhynern-Süd wurde in den Jahren 1938/39 entsprechend einem Entwurf des Architekten Helmut Hentrich, Düsseldorf, gebaut und Ende 1939 in Betrieb genommen, der Tankstellenbereich Rhynern-Nord Ende der 1940er Jahre aufgebaut und in Betrieb genommen. Im Zuge des sechsstreifigen Ausbaus der A 2 wurde zwischen 2004 und 2006 die Tankanlage Rhynern-Süd um eine moderne Tank- und Rastanlage erweitert und ein Teilbereich des dortigen historischen Gebäudes in den Nutzungsbereich der Tankanlage integriert. Die Tankanlage Rhynern-Nord wurde zeitgleich durch eine moderne, östlich vorge-



5 Beckum, Kreis Warendorf, Spannbetonbrücke im Zuge des Weges Schulze Hessler. 2011.

lagerte Tank- und Rastanlage ersetzt. Das leerstehende Gebäude konnte 2009 durch eine Initiative des Kirchenkreises Hamm zu einer Autobahnkapelle umgenutzt werden.

Brücken

Auch die Brücken der A2 sind nicht solitäre Zweckbauten, sondern von ihrer Zeit geprägte Bestandteile eines großtechnischen Systems. Dass dabei die Architektur und die Einbindung in die Landschaft von den Ingenieuren seinerzeit bewusst als Gestaltungsmerkmale einbezogen wurden, ist als Zielvorstellung vielen zeitgenössischen Quellen zu entnehmen und durch die Massstäblichkeit, durch die Materialauswahl und in der Detail-Gestaltung verwirklicht. Hierbei haben Architekten wie Paul Bonatz, Fritz Leonhardt, Karl Schächterle, Friedrich Tamm und andere mitgewirkt.

Von besonderer Bedeutung in Westfalen sind dabei die nachfolgend genannten vier Bauwerke.

In dem Teilstück der Reichsautobahn zwischen Bielefeld und Bad Eilsen befinden sich drei Bogenbrücken. Es handelt sich um die Talbrücke Steinegge (255m Länge) und die Extertalbrücke (227m Länge), beide Vlotho, sowie die Talbrücke Finnebach (158m Länge) in Herford.

Sowohl die Finnebach- als auch die Steinegge-Talbrücke wurden in den Jahren 1979 bis 1984 im Bestand verbreitert. In Exter sind dagegen die Richtungsfahrbahnen getrennt worden. Die Fahrtrichtung Hannover nutzt das historische Viadukt, die Fahrtrichtung Oberhausen ein neues, nördlich errichtetes Brückenbauwerk. Durch diesen Brücken-

ckenergänzungsbau konnte der bauzeitliche Querschnitt der Extertalbrücke beibehalten werden.

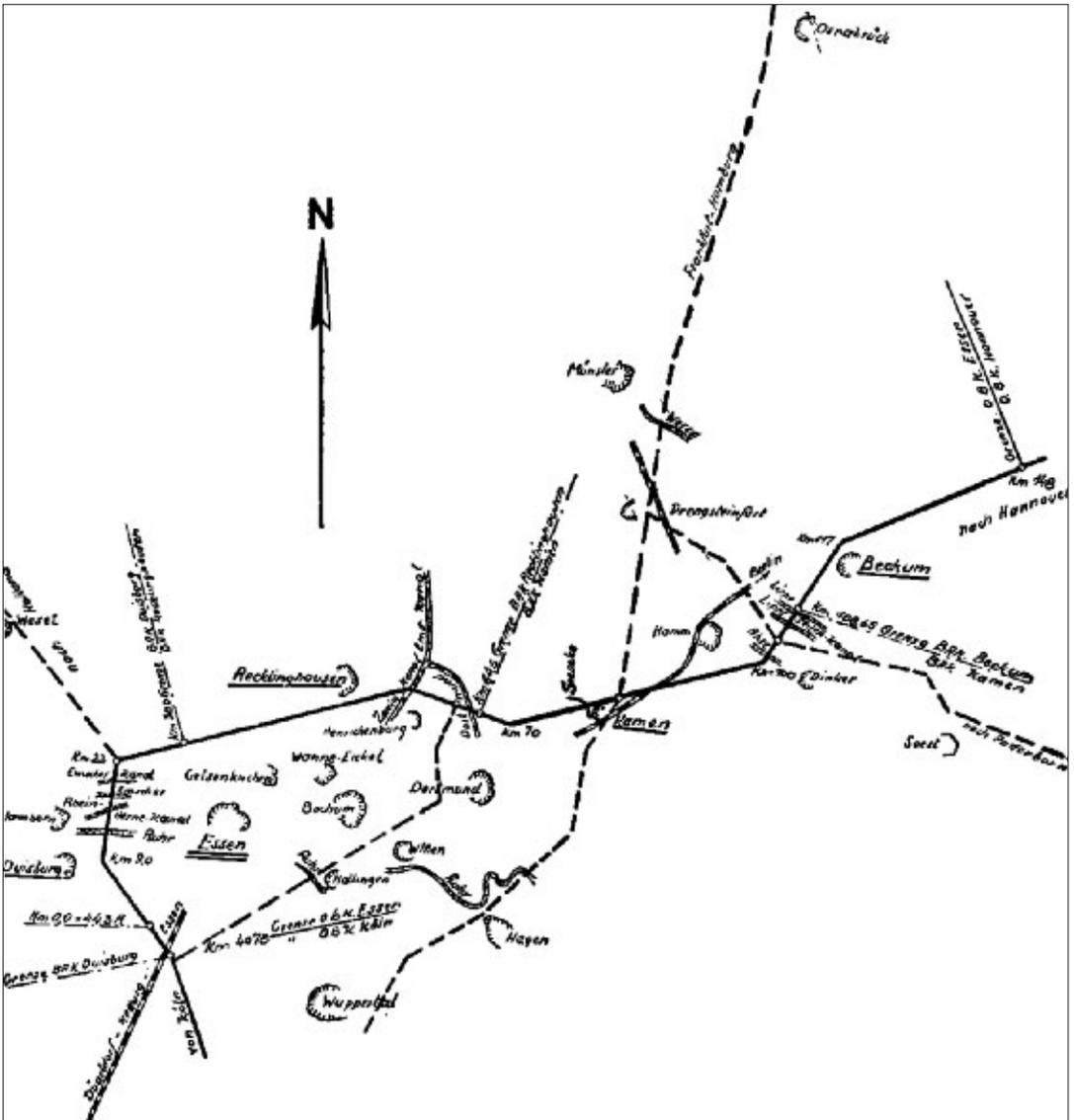
Sind diese drei Bauwerke noch traditionell errichtet worden, so wurde mit der technischen Entwicklung des Spannbetons in den 1930er Jahren der Weg geebnet für andere Lösungen. Mit dem Einsatz von vier Spannbeton-Fertigteilträgern bei dem Überführungsbauwerk des Feldweges „Schulze Hessler“ in Beckum wurde technisches Neuland beschritten. Die Neue Baugesellschaft Wayss & Freitag AG bekam im Sommer 1938 den Auftrag, eine Spannbetonbrücke mit 33m Spannweite zu errichten. Als Besonderheit ist anzumerken, dass die vier Hauptträger in Stahlschalungen mit Dampf ausgehärtet wurden und dass auch die Bügel der Träger vorgespannt worden sind. Dieses Brückenbauwerk kann somit als älteste Spannbetonbrücke eingeordnet werden. Aktuell wird die Instandsetzungsfähigkeit des Brückenoberbaues mit der Zielsetzung diskutiert, dass dieses bedeutende Dokument der Brückenbautechnik erhalten werden kann (Abb.5).

Autobahnmeistereien

Gebaut seit dem September 1938 als „Straßenmeisterei der Reichsautobahn“ bestand die Autobahnmeisterei Oelde anfänglich aus folgenden Betriebsteilen: dem Betriebs- und Wohngebäude mit fünf Wohnungen, einer offenen Gerätehalle, einer Werkstatt mit Wagenhalle sowie einem Streusplitt-Hochsilo. Im Zuge der betrieblichen Erweiterung und Modernisierung entstanden 1962/63 eine



6 Oelde, Kreis Warendorf, Bökenfördeweg 2, Autobahnmeisterei. 2010.



7 Reichsautobahn 1935 (Karte auf Grundlage einer Veröffentlichung der Direktion der Reichsautobahnen, Nachzeichnung Barth Juli 2011).

Holzhalle für die lose Salzlagerung sowie 1973 und 1988 weitere Wagenhallen. Die heutige Tankstelle von 1973 ersetzte die bis dahin übliche Versorgung mit Kraftstoffen über Fässer. Diese Autobahnmeisterei ist einer Hofanlage nachempfunden und entsprechend den damaligen Architekturvorstellungen

gen der heimischen Bauweise angepasst (etwa durch die von Bauernhäusern übernommenen steilen Satteldächer) und in die Landschaft eingefügt. Die zeittypische Bauaufgabe, die Straßenmeisterei schon äußerlich als einen Bestandteil der Autobahn kenntlich zu machen und sie zugleich unter

Aufnahme örtlicher Bauweisen der Landschaft anzupassen, ist in Oelde vorbildlich gelöst.

Ein für Westfalen einzigartiges und funktionsfähig erhaltenes Hochsilo für Split-Streumaterial dokumentiert darüber hinaus die bis in die späten 1950er Jahre betriebene Praxis, bei Eis und Schnee die Fahrstraßen nur mit Splitt zu streuen, also weder Salz noch Sole einzusetzen.

Bis heute erfüllt die Autobahnmeisterei Oelde die betrieblichen Anforderungen an einen modernen Autobahnunterhaltungsdienst und wird herausragend gepflegt (Abb. 6).

Die westfälischen Streckenabschnitte sind Teile des reichsweiten Aufbaues eines Autobahnnetzes.

Anmerkung

1 Kurt Kaftan, *Der Kampf um die Autobahnen*. Berlin 1955.

Literatur

Heimatjahrbuch Kreis Gütersloh (2008), S. 124–128. – Benjamin Steininger, *Raum-Maschine Reichsautobahn – Zur Dynamik eines bekannt/unbekannten Bauwerks*. Berlin 2005. – Franz Volk (Bearb.), *Der Aufbau der Gesellschaft „Reichsautobahnen“*. Leipzig 1935. – Erhard Schütz/Eck-

hard Gruber, *Mythos Reichsautobahn. Bau und Inszenierung der „Straßen des Führers“ 1933–1944*. Berlin 1996. – Kurt Kaftan, *Der Kampf um die Autobahn*. Berlin 1955. – Claudia Windisch-Hojnacki, *Die Reichsautobahn, Konzeption und Bau der RAB, ihre ästhetischen Aspekte, sowie ihre Illustration in Malerei, Literatur, Fotografie und Plastik (Diss.)*. Bonn 1989. – Bernd Polster, *Tankstellen / Die Benzingeschichte*. Berlin 1982. – Richard Auberlen, *Richtlinien für den Ausbau der Landstrassen*, in: *Schriftenreihe der „Strasse“* Band 15. Berlin 1943. – LWL-Straßenneubauverwaltung (Hg.), *1939–1989 / 50 Jahre Autobahnbetriebsdienst in Westfalen-Lippe*. Münster 1989. – Paul Bonatz/Bruno Wehner, *Reichsautobahn – Strassenmeistereien*. Berlin 1942. – Paul Bonatz/Bruno Wehner, *Reichsautobahn – Tankanlagen*. Berlin 1942. – Ralph Johannes/Gerhard Wöli, *Die Autobahn und ihre Rastanlagen – Geschichte und Architektur*. Petersberg 2005. – Karl-Heinz Hehenkamp/Horst Metzler, *Manuskript für „50 Jahre Autobahnbetriebsdienst in Westfalen-Lippe“ – Die Brücken*. Münster 1989.

Auskünfte von Dr. Horst Metzler und Manfred Zellerhoff.

Bildnachweis

LWL-Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen: 1, 3, 4, 5, 6 (Hoebel), 2 (Brockmann-Peschel).

Imme Wittkamp

Sieben denkmalwerte Eisenbahnbrücken am Rand der nördlichen Innenstadt

Zeugnisse der Bochumer Verkehrs- und Stadtentwicklung

Die Bochumer Innenstadt wird definiert durch ein aus den Eisenbahnlinien der Bergisch-Märkischen und der Rheinischen Bahn gebildetes Gleisdreieck, das ab 1860 bedingt durch den wirtschaftlichen Aufschwung der Stadt entstanden ist. Sieben denkmalwerte Eisenbahnbrücken liegen in dem am 15. 10. 1874 eröffneten Streckenabschnitt der ehemaligen Rheinischen Eisenbahn von Gelsenkirchen-Wattenscheid bis Bochum-Nord, der die Innenstadt im Norden begrenzt.

Jenseits des Nordrings, der Teil des Innenstadtrings ist, folgen sie in kurzem Abstand aufeinander. In der Reihenfolge von Westen nach Osten handelt es sich um die Brückenbauwerke über die Dorstener Straße, die Herner Straße, die Wielandstraße, die Uhlandstraße, die Kortumstraße, die Bergstraße und die Castroper Straße. Die Brücken Herner Straße, Kortumstraße und Uhlandstraße sowie die Brücken Bergstraße und Wielandstraße sind jeweils baugleich. Abweichend hiervon sind die Brücken über die Castroper und die Dorstener Straße konstruiert.

Herner Straße, Kortumstraße und Uhlandstraße

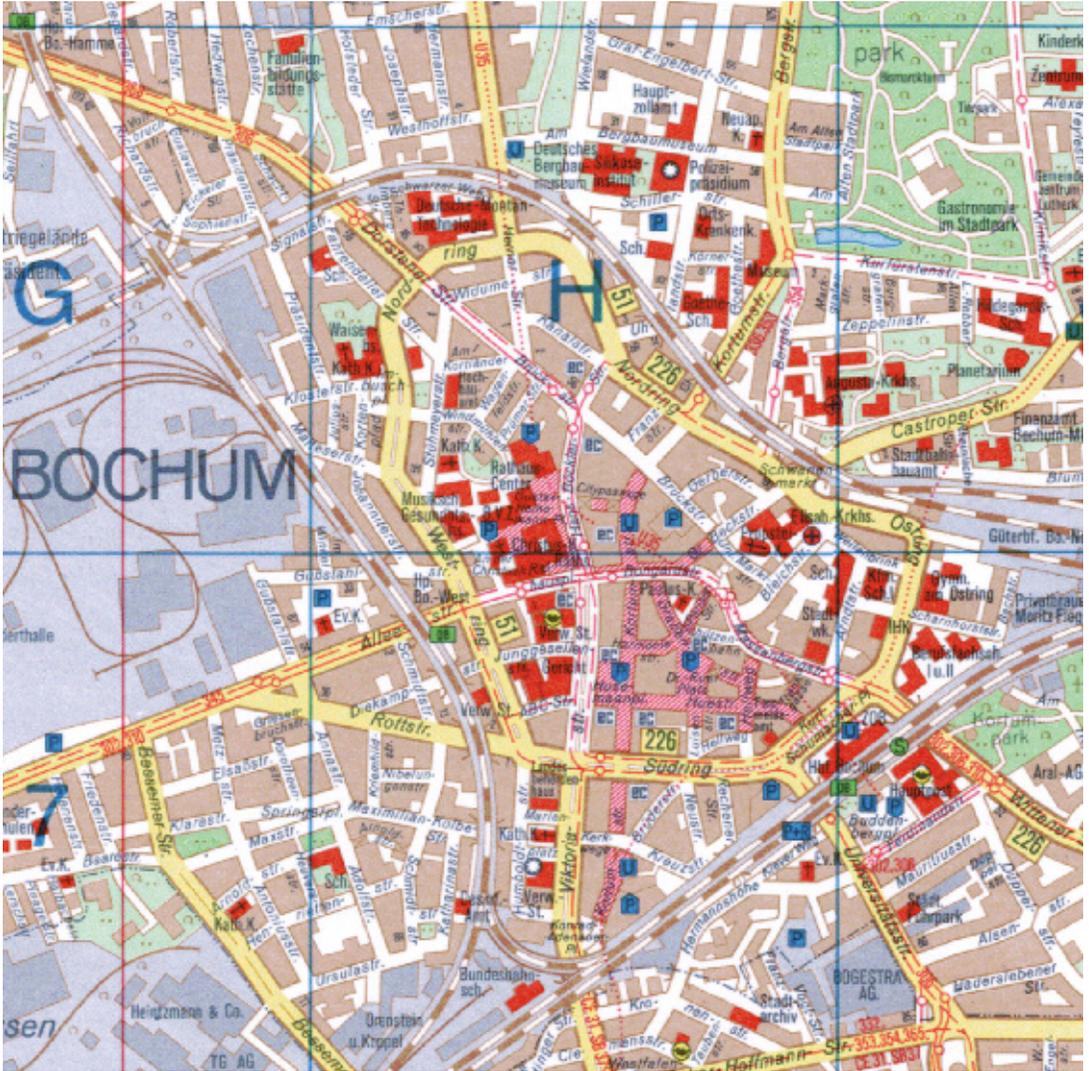
Über alle drei Straßen führen Bogenbrücken aus genieteten Vollwandträgern mit oben liegender,

aufgeständerter Fahrbahntafel. Sie wurden nach Plänen der Bauabteilung der Königlichen Eisenbahndirektion Essen von 1912 errichtet. Die Brücken bestehen jeweils aus acht segmentförmigen Bögen mit parallel verlaufendem Ober- und Untergurt, die paarweise zusammengefasst sind. Die Fußgelenke sind als Kipp lager ausgebildet, die Fußplatten auf quadratischen Betonwiderlagern verankert. Die seitlich angeordneten Wartungsstege mit schlichten, teils jugendstilhaften Geländern werden von Konsolen unterstützt, die im Fall Herner Straße dekorativ mit einem wellenförmigen Abschlussblech versehen sind. Die Widerlagerwände und Brückenpfeiler sind rustikal mit Quadermauerwerk verkleidet.

Besondere Aufmerksamkeit verdient ein im Zusammenhang mit der Herner-Straßenunterföh-

ung stehende kleine öffentliche Bedürfnisanstalt auf der Nordseite der Brücke am Fuße des östlichen Widerlagers. Es handelt sich um eine kompakte,

stilistisch der Reformbewegung zuzuordnende Architektur mit zwei Bogenstellungen, unter denen sich die beiden Eingänge zu den Toiletten



1 Bochumer Innenstadt, Gleisdreieck und Innenstadtring.



2 Bochum, Eisenbahnbrücke und Toilettenhäuschen von 1912, Herner Straße. 2011.

befinden. Das Gebäude wurde von der Stadt 1912 errichtet und ist an dieser Stelle bewusst wie ein Torhaus platziert. Erforderlich wurde ein öffentliches Toilettenhäuschen an dieser Stelle offensichtlich, weil die Herner Straße aufgrund des damals nahe gelegenen Schlachthofes und des „Hotels zum Schlachthof“ von zahlreichen Passanten und Reisenden frequentiert wurde.

Bergstraße und Wielandstraße

Auch diese beiden Brücken entstanden nach Plänen der Königlichen Eisenbahndirektion Essen von 1912. Es handelt sich um Balkenbrücken, die aus

hohen, genieteten Vollwandträgern bestehen. Die schmalere über die Wielandstraße besteht aus fünf, die Brücke über die Bergstraße aus fünfzehn Trägern. Die Wartungsstege werden auch hier von Konsolen mit dekorativen Abschlussblechen getragen. Schlichte Eisengeländer mit geometrischem Dekor dienen als Absturzsicherung. Die Widerlagerwände sind mit graugrünen Fliesen, die Brückenpfeiler mit Quadermauerwerk verkleidet.

Castroper Straße

Die Eisenbahnbrücke über die Castroper Straße ist eine Bogenbrücke aus genieteten Vollwand-



3 Bochum, Eisenbahnbrücke von 1912, Kortumstraße. 2011.



4 Bochum, Eisenbahnbrücke von 1912, Bergstraße. 2011.

trägern mit Wartungsstegen zu beiden Seiten. Sie wurde ebenfalls nach Bauplänen der Königlichen Eisenbahndirektion Essen von 1913 errichtet und besteht aus zwölf Bögen mit korbhakenähnlichem Untergurt und gerade verlaufendem Obergurt. Die Fußgelenke sind als Kipplager ausgebildet. Geometrische Elemente zieren die bauzeitlichen Brückengeländer. Die Widerlagerwände und Brückenpfeiler sind teils mit bossiertem Quadermauerwerk verkleidet, teils putzt.

Dorstener Straße

Die Eisenbahnbrücke über die Dorstener Straße wurde erst 1925 fertiggestellt. Neun genietete, an den Enden konkav gerundete Vollwandrahmen aus Stahl mit rundbogigen Queraussteifungen und Kragbalken zu beiden Seiten überspannen die Fahrbahn und die beiden Gehsteige. Die Fußpunkte der Rahmen befinden sich nach Anhebung der Gehsteige unterhalb des Bodenniveaus. Die Wartungsstege werden auch hier von Konsolen getragen. Die Brücke fällt durch eine besondere Nietoptik ins Auge. Große Putzfelder sind in die mit bossiertem Quadermauerwerk verkleideten Widerlagerwände eingelassen.

Alle sieben Brückenbauwerke sind eindrucksvolle Zeugnisse der Bochumer Verkehrs- und Stadtentwicklungsgeschichte, die in direktem Zusammenhang mit der wirtschaftlichen Entwicklung der Stadt steht. Diese wurde seit Mitte des 19. Jahrhunderts durch die nach Norden vordringende Industrie und den ab den 1860er Jahren beginnenden Bau der Eisenbahn begünstigt und beeinflusst. Zu den maßgeblichen Industriezweigen gehörten der Bergbau, die Eisen- und Hüttenindustrie und der Maschinenbau. Lagen die ersten Zechen zumeist im

Süden der Stadt, entwickelten sich mit dem weiteren Vorrücken der Abbaugrenze auch im Norden Zechenbetriebe mit oftmals umfangreichen Nebengewinnungsanlagen. An der Ausfallstraße nach Essen, der heutigen Alleestraße, entstand 1842 der spätere Bochumer Verein für Gussstahlfabrikation, einer der wichtigsten Industriebetriebe der Stadt. Ohne Hafenanchluss war Bochum auf den Gütertransport per Bahn oder Straße angewiesen. 1860 wurde die Stadt deshalb zunächst durch eine Stichbahn von Witten aus über Langendreer an die Bergisch-Märkische Eisenbahnlinie zwischen Düsseldorf und Dortmund über (Wuppertal-)Elberfeld, Hagen und Witten angeschlossen. Im Südwesten, an der Grenze zur Gemeinde Wiemelhausen, errichtete man den Bahnhof Bochum-Süd, der auch Bergisch-Märkischer Bahnhof genannt wurde und bis zu seiner Stilllegung 1957 Hauptbahnhof war. Bereits 1862 konnten die weiterführenden Strecken von Bochum nach Mülheim/Ruhr über (Essen-) Steele und von Langendreer nach Dortmund in Betrieb genommen werden. Die Kernstadt entwickelte sich nun zunächst in südlicher Richtung. Dort stieß die Bebauung aber bald an die dort verlaufende Bahnlinie.

Im Westen erreichte die Bergisch-Märkische Bahn 1867 von ihrem Bahnhof Bochum-Süd aus das Gussstahlwerk Bochumer Verein und die Zeche Präsident (sog. Gussstahlstrecke) und bald darauf die Zechen der späteren Gemeinde Wanne-Eickel. Sie verhinderte damit vorerst auch eine Ausdehnung der Stadt in diese Richtung. Später entstanden jenseits der Bahnlinie in Zusammenhang mit dem Bochumer Verein ausgedehnte Arbeiterquartiere. Nachdem die Bergisch-Märkische Bahn im Süden und Westen Grenzen gesetzt hatte, lag eine Ausbreitung der Stadt in nördlicher und östlicher Rich-



5 Bochum, Eisenbahnbrücke von 1913, Castroper Straße. 2011.

tion nahe. Schon 1874 entstand hier jedoch eine Linie der Rheinischen Eisenbahngesellschaft, die von Gelsenkirchen-Wattenscheid über Bochum-Präsident, den rheinischen Bahnhof Bochum-Nord Richtung Langendreer führte und in deren Verlauf die sieben Eisenbahnbrücken liegen. Zahlreiche Zechen, darunter die Zechen Centrum, Holland3/4, Fröhliche Morgensonne, Hannover, Carolinenglück und Präsident sowie andere Industriebetriebe wie das Bochumer Gussstahlwerk und die Victoria-Brauerei waren mit dieser Strecke, die in erster Linie dem Gütertransport diente, durch Anschlussgleise verbunden.

Mit Verstaatlichung der Privatbahnen um 1880 gingen auch die Rheinische und die Bergisch-Märkische Eisenbahn in preußisches Eigentum über. Nach Verknüpfung der Strecken entstand im Ruhrgebiet zum ersten Mal eine direkte Verbindung zwischen dem mittleren Ruhrgebiet mit dem Rangierbahnhof in (Herne-)Wanne-Eickel und dem südöstlichen Revier mit den Rangierbahnhöfen (Bochum-)Langendreer und Hagen. Die Ballung der Industrie im Bochumer Nordwesten und in den angrenzenden Orten führte zu einer hohen Frequentierung der Rheinischen Bahnlinie wie auch der Gussstahlstrecke.



6 Bochum, Eisenbahnbrücke von 1925, Dorstener Straße. 2011.

Hans H. Hanke

Die älteste Tiefgarage Deutschlands – ein Aprilscherz?

„Die vermutlich älteste öffentliche Tiefgarage Deutschlands unter dem Bochumer Dr.-Ruer-Platz wird 50 Jahre alt. Im Nachkriegs-Bochum war das Riesenloch in der Stadt eine kleine Sensation“, berichtete der Journalist Michael Weeke am 1. April 2011 im Lokalteil der Westdeutschen Allgemeinen Zeitung. Einerseits glaubt man an einen Aprilscherz, andererseits macht die Behauptung neugierig auf die Geschichte der allgegenwärtigen Bauten für den ruhenden Verkehr. Automatisch erwächst daraus die Frage: Wenn das stimmt, kann dieses Bauwerk dann ein Denkmal sein?

Besser als in einem Artikel vom 28. 10. 1961 lassen sich die Anlage und ihre Wirkung auf die Zeitgenossen kaum beschreiben (Abb. 1): „200 Autos verschwinden im Keller“, lautete die Überschrift. Weiter wird informiert: „Bei der Suche nach sinnvollen Lösungen zur Behebung der Parkraumnot in der dicht bebauten Innenstadt haben die städtischen Planer zweifellos das Ei des Kolumbus gefunden, als sie den Dr.-Ruer-Platz für die Errichtung einer mehrgeschossigen Tiefgarage, der ersten Anlage dieser Art in der Bundesrepublik, freigaben. Nach einer Bauzeit von nicht einmal eineinhalb Jahren –

bei 200 Regentagen – konnte am Freitag das nach Plänen von Dipl.-Ing. Korn und Verkehrsingenieur Krings nach neuesten technischen Erkenntnissen geschaffene Bauwerk an den Bauherren, die Rheinpreußen GmbH, und damit an die Öffentlichkeit übergeben werden. Bürgermeister Liedtke zerschneid in Anwesenheit vieler hundert Schaulustiger das blau-weiße Band, das die Einfahrt in die Tiefgarage sperrte. Unter Berücksichtigung der beträchtlichen Schwierigkeiten, die sich beim Bau des Parkhauses ergaben – es musste unter anderem auch eine Quelle in zwölf Metern Tiefe abgefän-



1 Bochum, Dr.-Ruer-Platz, Baugrube für die Tiefgarage. 1960.



2 Bochum, Dr.-Ruer-Platz, Obertägiger Eingangsbereich der Tiefgarage nach der Fertigstellung im Oktober 1963.

gen werden –, kann heute festgestellt werden, dass die vielfältigen Schwierigkeiten gemeistert und besonders das Problem der Ein- und Ausfahrten auf engstem Raum in glücklicher Weise gelöst wurde. In drei Geschossen von je 2450 Quadratmetern steht Parkraum für je 70 Personenkraftwagen zur Verfügung. Die einzelnen Parkebenen sind über Rampen mit leichten Steigungen auch von ‚Sonntagsfahrern‘ ohne Gefahr zu erreichen. Größter Wert wurde auf Sicherheit gelegt. Ein vollautomatisch arbeitendes System gewährleistet eine einwandfreie Durchlüftung in allen Parkebenen. Die Abwicklung des Parkvorganges ist verblüffend einfach und wird für alle drei unterirdischen Ebenen von einem Mann überwacht, der dem einfahrenden Fahrzeug durch Leuchtzeichen die Parkebenen anweist und den Kraftfahrer erst bei Verlassen der Tiefgarage um die Gebühren erleichtert. Zu den 210 unterirdischen Parkplätzen kommen 70 Einstellplätze auf dem ‚Dach‘ der Tiefgarage, die von Parkuhren kontrolliert werden und in erster Linie für Kurzparker gedacht sind. Modern eingerichtete Warte- und Pflegehallen sowie ein Tankstellenbetrieb bieten den Parkkunden einen ausgezeichneten Service. Die überdachte Ein- und Ausfahrt, die mit der Tankstelle gekoppelt ist, hat einen optisch günstigen Abschluss zur Huestraße durch zwei moderne Ladenpavillons gefunden. Kritisch sei hier angemerkt, dass die Einfahrt in den Platz von der Huestraße aus ein wenig eng erscheint und ferner die Befürchtung besteht, dass bei ungünstigem Wetter die aus den Tiefgeschossen abgesaugten Gase die Luft über dem Dr.-Ruer-Platz nicht sonderlich reiner machen werden.“¹ Das Bauwerk folgt in seiner Konstruktion einer in der zeitgenössischen Fachliteratur vielfach emp-

fohlenen Variante: Eine äußere Spindel dient der Auffahrt, eine innere der Abfahrt; darin eingestellt ist ein Treppenhaus mit Aufzugsschacht im Treppenauge. Diese komprimierte Anordnung der senkrechten Erschließung gewährt gegenüber anderen Systemen eine optimale Ausnutzung des Raumes zugunsten der Parkplätze und der oberirdischen Anlagen (Abb. 2) sowie des Personaleinsatzes im Service. Heute ist das unterirdische Bauwerk mit seinen Rampen und Ebenen trotz mehrfacher Erweiterung weitgehend erhalten (Abb. 3). Zwar wurden Ein- und Ausfahrt etwa um 50 Meter verlegt, jedoch führen sie mit verlängerter Zuwegung immer noch über die Rampen von 1961 (Abb. 4). Die technische Ausstattung allerdings ist wohl mehrfach ausgetauscht worden und die Serviceeinrichtungen mitsamt der Tankstelle in der ersten Tiefebene sowie die Parkuhren auf dem Deck sind längst verschwunden.

Diese Anlage scheint tatsächlich eine der, wenn nicht die älteste ihrer Art in den alten Bundesländern zu sein, wengleich in der bisher eingesehenen Literatur zumeist nur die gleich alte Tiefgarage genannt ist, die 1960–61 unter dem Vorplatz der Oper in Hannover entstand. Da sie jedoch außer 350 Parkplätzen in zwei Tiefebenen keinerlei Service bot, mag der Bochumer Tiefgarage in der Vollständigkeit ihres Serviceangebotes zumindest das Prädikat „älteste öffentliche Anlage dieser Art in Deutschland“ (!) bis auf weiteres zugestanden sein, zumal Kleinmanns die Münchener Tiefgarage unter dem Max-Josef-Platz von 1965 bereits für ein frühes Beispiel hält.² Für die Weimarer Republik nennt Kleinmanns zwei private eingeschossige Tiefgaragen von 1928 und 1930 – diese mit Autoservice und Tankstelle – in Berlin. Im Ausland dage-



3 Bochum, Dr.-Ruer-Platz, Obertägiger Eingangsbereich der Tiefgarage. 2011.

gen finden sich weit ältere Tiefgaragen,³ mit der Anlage unter der Casa Milà des Architekten Antoni Gaudí in Barcelona schon 1906–10. Von 1928 stammt eine ebenfalls private Anlage in Mailand und die Brüder Perret bauten 1935 bis 1941 ein unterirdisches Parkhaus in Algier. Jedoch bleibt die Zahl der Anlagen bis in die 1950er Jahre noch recht gering; selbst in den schon damals bekanntlich stärker motorisierten USA scheinen die ersten öffentlichen Tiefgaragen erst 1952 in Los Angeles und Chicago gebaut worden zu sein, in Kanada 1957/58 in Toronto. Als älteste europäische Tiefgaragen werden in der Literatur genannt: 1954/57 ein unterirdisches Parkhaus mit Service für 320 Fahrzeuge in Bern; 1958 eine Tiefgarage für 950

Wagen mit Tankstelle und PKW-Betreuungsanlagen in Brüssel am internationalen Kongressgebäude; 1960 eine Tiefgarage für 334 PKW in London unter dem Finsbury Square.

Tiefgaragen galten den Stadtplanern und vielen Zeitgenossen als Mittel gegen die verheerenden Auswirkungen des Individualverkehrs. Mit großer Beharrlichkeit wurde und wird bis heute von den Experten darauf verwiesen, dass der ruhende Verkehr eine noch stärkere Zerrüttung des öffentlichen Raumes mit sich bringt als der fließende Verkehr: Der Flächenverbrauch des ruhenden Verkehrs ist tatsächlich mehrfach höher. In diesem Zusammenhang versprachen Tiefgaragen ein Stück Stadtreparatur und nicht selten folgte aus diesen



4 Bochum, Dr.-Ruer-Platz, Fahrrampen im dritten Untergeschoss. 2011.

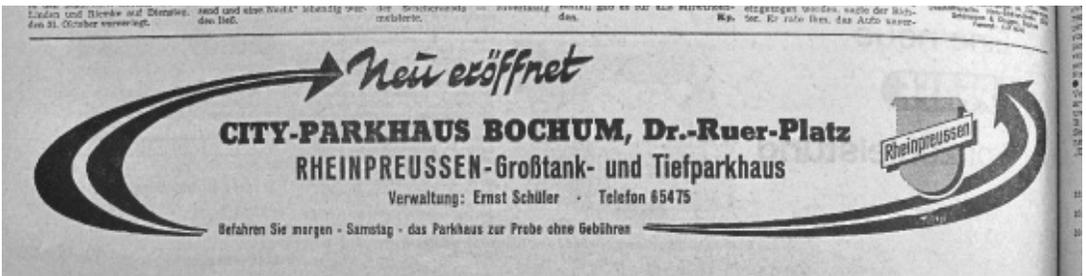
Projekten die Rückgabe von Plätzen und Straßen an die übrigen Verkehrsteilnehmer zu Fuß, auf dem Fahrrad oder mit dem öffentlichen Nahverkehr. Gegen die Anlage von Tiefgaragen sprachen in den Jahren des ‚Wirtschaftswunders‘ die hohen Erstellungs- und Unterhaltungskosten, die auch durch Parkgebühren und Tankstellenpacht kaum wieder eingenommen werden konnten. Allgemein galt, dass ein Einstellplatz in einer Tiefgarage rund vier Mal teurer ist als der in einer gleich großen Hochgarage. Erst als ab etwa 1963 Tiefgaragen mit dem Bau von (vermeintlich) atomisierenden Bunkern kombiniert werden konnten, war die Zuschusssituation durch den ‚Zivilschutz‘ so gut, dass die unterirdische Erstellung von Parkraum rentierlich wurde und entsprechend zunahm.

Zurück nach Bochum. Es ist schon auffällig, dass in der oben genannten Liste berühmter Großstädte die eigentlich weniger bekannte Stadt Bochum eine prominente, wenn nicht gar eine Vorreiterstellung einnimmt. Das erklärt sich aus den spezifischen wirtschaftlichen und sozialen Entwicklungen des Ruhrgebiets in den 1950/60er Jahren: Auch Bochum wurde über den gesamteuropäischen Trend hinaus ungeheuer mobil. Die Löhne der Arbeiter in Bergbau und Stahlindustrien waren relativ hoch, so dass sich viele Familien erstmals zumindest einen Kleinwagen leisten konnten. Die 1957 zunächst harmlos einsetzende Bergbaukrise bedeutete eine Mobilisierung und Neustrukturierung der gesamten Region, Bochum war dabei wie keine andere Stadt im Revier vom Zechensterben betroffen. Das Leben in der Stadt änderte sich merklich. Die gewohnten Bilder in den Bochumer Vororten –

Tausende von Bergmännern, die in unmittelbarer Nachbarschaft zur Zeche wohnen; Hunderte Fahrrad fahrender Kumpel, die bei Schichtwechsel durch die Kolonien radeln – verschwanden. Waren es in Bochum 1957 täglich lediglich 9.000 Menschen, die ihre Arbeit außerhalb der Stadtgrenzen aufnehmen mussten, so waren es 1959 schon 16.000 und 1960 18.000. Diese Jahre bedeuteten für die Industriegemeinde Bochum eine erzwungene Mobilität von Arbeitskraft mit damit einhergehender, schrittweiser Motorisierung, für die Menschen gleichzeitig den unaufhaltsamen Weg zur Individualisierung, herausgerissen aus der vertrauten „Zeche und Gemeinde“. Das Auto wurde zur Versinnbildlichung dieser Veränderungsprozesse. Nur wer mobil und unabhängig war, nur wer einen eigenen Wagen besaß, der hatte Chancen, in dieser neuen Epoche Schritt zu halten. Nur mit dem Auto ging es wieder aufwärts.⁴

Dazu passte die Ansiedlung des Opel-Werkes in Bochum im Jahr 1960, dessen erste Produktion des Kadetts fast vollständig von der Werksbelegschaft aufgekauft worden sein soll. 1961 verhielt die Gründung der Ruhr-Universität Bochum unter anderem auch einen großen Zustrom mobiler Studierender. Und schließlich ist auch auf das 1964 eröffnete Einkaufszentrum „Ruhr-Park“ zu verweisen, das mit seinem Kaufangebot, guter Verkehrerschließung und 6.500 kostenlosen Parkplätzen primär die motorisierten Kunden anlockte. Ihm sollte mit einem entsprechenden Parkraumangebot in der Innenstadt Paroli geboten werden.

Vor diesem Hintergrund der 1950/60er Jahre sah sich die Bochumer Stadtplanung – trotz einer



5 Bochum, Dr.-Ruer-Platz, Werbung für das neu eröffnete „City-Parkhaus Bochum“, Ruhrnachrichten Bochum 27. 10. 1960.

schon sehr großzügigen Wiederaufbauplanung – mit einer unvorhergesehenen Flut von PKWs in der Innenstadt konfrontiert, die dringend eingedämmt werden musste. 1951 waren 10.000 PKW in der Stadt angemeldet, 1956 20.000 und 1961 bereits 40.000. 1960 wurde auf einer Bochumer Tagung von Verkehrsexperten formuliert, „Personenkraftwagen seien das entscheidende Moment aller Verkehrsplanung“, ob man das nun wolle oder nicht. Für den ruhenden Verkehr in der Innenstadt errechnete man einen Bedarf von 10.000 Parkplätzen, was ungefähr einem Viertel der Innenstadtfäche entsprochen hätte. Hier gäbe es nur ein Ausweichen in mehrere Ebenen.⁵ Dementsprechend plante die Stadt einen Kranz von Hochgaragen um die Innenstadt, deren erste gleichzeitig mit der Tiefgarage am Dr.-Ruer-Platz eröffnet wurde. Sie war vermutlich die erste deutsche Hochgarage aus Fertigbetonteilen.⁶ Es folgten in rascher Folge fünf weitere ober- und unterirdische Anlagen, deren Gesamtzahl heute auf neun mit insgesamt 5.000 Stellplätzen angewachsen ist. Bereits der Bau der ersten öffentlichen Großgaragen wurde zum Anlass genommen, nach und nach die Innenstadt mit Fußgängerzonen und verkehrsfreien Plätzen neu zu gestalten.

Bauten für den ruhenden Verkehr gehörten also ohne Zweifel zu den wichtigen Planungs- und Bauaufgaben der öffentlichen Hand. Tiefgaragen kommt dabei seit etwa 1960 in Deutschland eine besondere Bedeutung zu. Sie sind daher einer denkmalkundlichen Würdigung nach den Kriterien der Denkmalschutzgesetze zugänglich, was sich meines Wissens jedoch bislang in den Denkmallisten noch nicht widerspiegelt. Bundesweit sind ungezählte Verkehrsbauten unter Schutz gestellt. Es handelt sich jedoch häufiger um Bauten für die Eisenbahn als für den motorisierten (Individual-)Verkehr. In den kommunalen Denkmallisten Westfalen-Lippes finden sich Tankstellen und Straßenbrücken, Autohöfe der 1920er Jahre, Garagen als Bestandteile denkmalwerter gehobener Wohnhäuser, u. a. m.; Tiefgaragen sind aber als Einzelbauwerke noch nicht als denkmalwert benannt worden, sondern höchstens als Bestandteile größerer Anlagen, wie etwa der Ruhr-Universität Bochum.

Es ist also kein Aprilscherz gewesen, dass die Tiefgarage in Bochum ein bedeutendes Beispiel der

Bauwerke für den ruhenden Verkehr ist. Und es soll auch nicht als Scherz verstanden werden, dass eine solche bauliche Anlage als eigenständiges Baudenkmal eingeordnet werden kann. Das Bochumer Exemplar ist für solche Überlegungen als die „erste Anlage dieser Art in der Bundesrepublik“ sicherlich ein geeignetes Studienobjekt.

Anmerkungen

- 1 Stadtarchiv Bochum, Westdeutsche Allgemeine Zeitung, Stadtanzeiger 28. 10. 1961.
- 2 Kleinmanns a. a. O., S. 145
- 3 Der Bautyp der Hochgarage bzw. des Parkhauses muss hier außerhalb der Betrachtung bleiben.
- 4 Manfred Wannöffel: „Rette sich, wer kann.“ Anmerkungen zur jüngeren Sozial- und Wirtschaftsgeschichte Bochums, in: Hans H. Hanke (Hg.), Bochum. Wandel in Architektur und Stadtgestalt. Bochum 1985, S. 35
- 5 Stadtarchiv Bochum, Ruhrnachrichten, Bochum, 11. 10. 1961.
- 6 Kleinmanns a. a. O., S. 154–157.

Quellen und Literatur

Oskar Büttner, Parkplätze und Großgaragen. Bauten für den ruhenden Verkehr. Berlin 1967. – Dietrich Klose, Parkhäuser und Tiefgaragen. Stuttgart 1965. – Parkhäuser – Oasen im Verkehr (hg. von Fren Förster im Auftrag der BP Benzin und Petroleum Aktengesellschaft). Lengerich 1970. – Stadtarchiv Bochum, Ruhrnachrichten, Bochum, vom 11. 10. 1961; Westdeutsche Allgemeine Zeitung, Stadtanzeiger 28. 10. 1961. – Manfred Wannöffel, „Rette sich, wer kann.“ Anmerkungen zur jüngeren Sozial- und Wirtschaftsgeschichte Bochums, in: Hans H. Hanke (Hg.), Bochum. Wandel in Architektur und Stadtgestalt. Bochum 1985, S. 31–42. – Hans H. Hanke, Wege zum Heil. Das Auto, das Ruhrgebiet, Bochum und Essen, in: Rainer Wirtz, Burkhardt Zeppenfeld: War die Zukunft früher besser? Visionen für das Ruhrgebiet. Bottrop, Essen 2000, S. 231–250. – Jan Gypfel, Schrittmacher des Fortschritts, Opfer des Fortschritts? Bauten und Anlagen des Verkehrs. Bühl/Baden 1999 (= Schriftenreihe des Deutschen Nationalkomitees für Denkmalschutz, Bd. 60) – Joachim Kleinmanns, Parkhäuser. Architekturgeschichte einer ungeliebten Notwendigkeit. Marburg 2011

Bildnachweis

LWL-Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen: 3, 4 (Hanke). – Stadt Bochum, Presseamt: 1, 2. – Stadt Bochum, Stadtarchiv: 5.

Thomas Spohn

„Für Fuhrwerk verboten“ – oder: Über die Ablesbarkeit des Baumaterialtransports

Diese Ausgabe der „Denkmalpflege in Westfalen Lippe“ hat als Schwerpunktthema die Bau- und Denkmäler von Verkehr/Transport des 19. und 20. Jahrhunderts, so dass fast zwangsläufig Monumente der Eisenbahn und des motorisierten (Individual-)Verkehrs im Vordergrund stehen. Leicht gerät in Vergessenheit, dass noch im ersten Drittel des 20. Jahrhunderts und erneut in den Jahren des Mangels nach 1945 wenn nicht der Personenverkehr so doch der Materialtransport mit den weit älteren Verkehrsmitteln von staten ging. Zumindest für die Nahversorgung und damit auch für den Transport von Baumaterialien zur Baustelle waren von Pferden gezogene Fuhrwerke und -karren unverzichtbar.¹

Die Sandsteintafel mit der Inschrift „Für Fuhrwerk verboten“ (Abb. 1) ist ein solches ‚Denk Mal‘ mit Aufforderungscharakter. Sie ist eingemauert in der zweijochigen und deshalb eigentlich zum Durchfahren verlockenden Bogenhalle eines Backsteinhauses von 1923 an einer der Hauptstraßen Bottrops, umgangssprachlich „Torbogenhaus“ genannt. Durch das weitgehend geöffnete Erdgeschoss vermittelt das stattliche, ursprünglich drei- und nach Kriegsschaden seit 1955 vierstöckige Haus zwischen der Einzelhandelszone der durch den Bergbau gewachsenen Stadt und der nach der Stadtrechtsverleihung (1919) in den 1920er Jahren neu geschaffenen Zone mit den öffentlichen Bauten und weiterführenden Schulen.² Dieses Behördenviertel entstand innerhalb weniger Jahre ein-

heitlich mit Ziegelbauten in karger, zuletzt auch von der Stilrichtung der ‚Neuen Sachlichkeit‘ beeinflusster Architektur um das Rathaus von 1912–16 und das Amtsgericht von 1909. Lyzeum (1921–23), Feuerwache (1923), Finanzamt (1923–24), Polizeiamt (1925), Bergrevieramt (1927) und Arbeitsamt (1930) formieren eines der – auch über Westfalen hinaus – bedeutenden Dienstleistungs- und Verwaltungszentren der 1920er Jahre.

Die vom damaligen Stadtbaurat Lange veranlasste Verbotstafel – „Dieses Geschäftsviertel muß frei vom Wagenverkehr werden“³ – verblüfft heute in erster Linie durch ihren Standort mitten in einer Fußgängerzone und in zweiter Linie als Hinweis darauf, dass das Material für alle diese Großbauten mit Pferdefuhrwerken herangeschafft wurde.⁴



1 Bottrop, Gladbecker Straße 13 von 1923. Detail 2010.

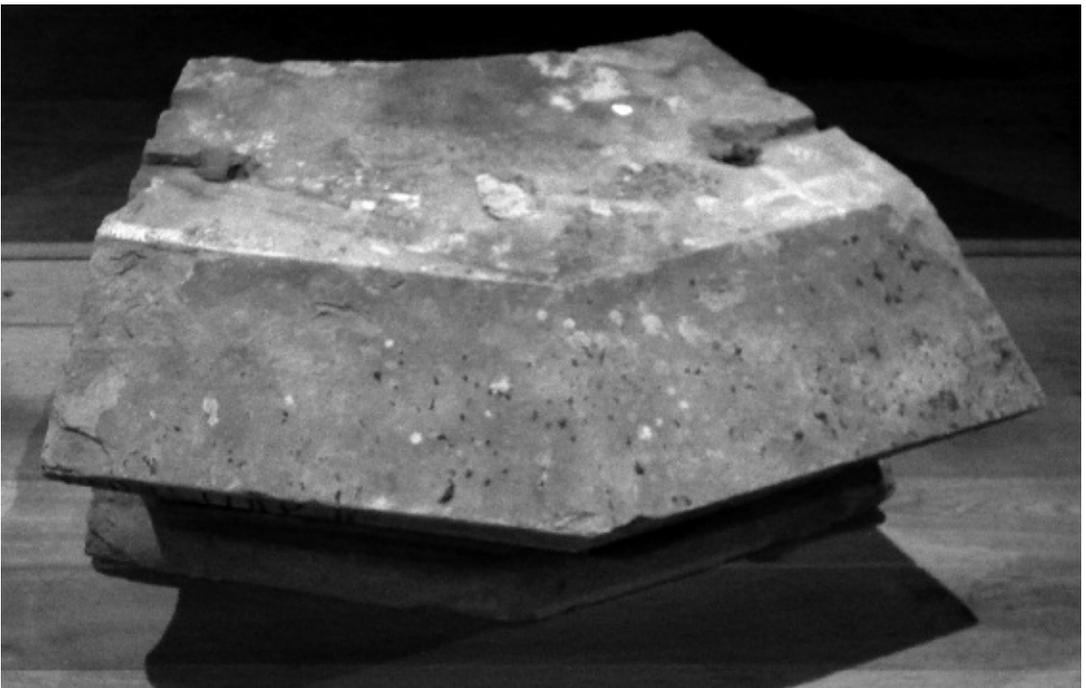
Kaum anders als in den teils riesigen Wohnvierteln der Zeit um 1900 vor den Toren der historischen Städte muss angesichts der Vielzahl fast gleichzeitig begonnener Baumaßnahmen ein Tohuwabohu der verschiedensten Wagen und Karren geherrscht haben, kaum geringer als anlässlich der großen Wochen- und vor allem Jahrmärkte:⁵ Gespanne mit Gerüststangen und Bauholz, Ziegelsteinen und Dachpfannen sowie aller sonstigen Bau- und Ausbaugewerke, dazwischen die Milch- oder Kohlekarren für die Bewohner der ersten schon fertigen Häuser und die Fuhrwerke mit dem Hausrat der

Einziehenden. Fotografien dieser Vielfachbaustellen liegen nicht vor; selten bezeugt wenigstens das Foto einer einzelnen Bau- oder Abbruchstelle das Fuhrwerk als Transportmittel (Abb. 2).

Dabei stellten die Kosten für den zeit- und personalintensiven Transport nebst den erhobenen Weggeldern in der vor-motorisierten Zeit einen wesentlichen Anteil der gesamten Bausumme dar. In den heutigen Kostenaufstellungen kaum mehr als eigener Posten ausgewiesen, lässt sich bis ins 19. Jahrhundert hinein aus den Baurechnungen ermitteln, dass die Transportkosten bzw. der „Fuhr-



2 Halver-Heedfeld (Märkischer Kreis), Bau der Mühle. 1894.



3 Soest, Wiesenkirche, ausgebauter Gesimsstein vom Treppenturm. Mittig ist der – später zugestrichene – „Wolff“ zu erkennen, links und rechts Spuren der Verklammerung mit den einst daneben vermauerten Steinen. 2011.

lohn“ – in Abhängigkeit natürlich von der zu überbrückenden Distanz und damit auch von der Art des Materials – mit bis zu 50 % zu Buche schlagen konnten. Als 1806 die neue Schule in Hagen mit Schiefer eingedeckt wurde, betrug der Lohn für den Schieferdecker 27 Reichstaler (Rt.) und der Fuhrlohn für die Landstrecke von Mühlheim an der Ruhr bis Hagen 56 Rt. (= 39,4 %), der Schiefer selbst kostete 59 Rt., wobei in dieser Summe nochmals Transportkosten für die Schiffsfracht von der Mosel enthalten waren; für das Pfarrhaus in Münster-Altenberge kaufte man für 92 Rt. Ziegelsteine und für 145 Rt. Bruchsteine, deren Brechen zusätzlich 72 Rt. kostete, während der Fuhrlohn für sämtliche Steine 213 Rt. (= 40,8 %) betrug; aber selbst die Transportkosten für Bauholz waren nicht gering, denn sie machten etwa beim Pfarrhausneubau in Sendenhorst neben dem reinen Materialpreis von 581 Rt. und den Kosten für das Zuschneiden von 267 Rt. mit 187 Rt. immerhin 22,4 % aller Holzkosten vor dem Aufrichten aus.⁶ Und selbst wer vor der Befreiung der Bauern von den alten Lasten auf deren Hand- und Spanndienste zurück greifen konnte, blieb nicht ohne Ausgaben, sondern hatte für die Fuhren Wege- und gegebenenfalls Chausseegeld zu entrichten und „Unkosten für die Spei-

sung der Eigenbehörigen“, wofür z. B. Caroline von Bandemer, Stiftsfräulein im Herforder Marienstift auf dem Berge, beim Bau ihres Kuriengebäudes im Jahr 1804 mehrfach Speck, Graupen, Butter, Buchweizen- und Hafergrütze sowie Branntwein besorgen ließ.⁷ Die Mühen und die Dauer des Transports werden nur selten fassbar, wenn etwa 1565 für den Antransport der neuen, eisernen Kamin- und Ofenplatten für das Schloss Horst aus dem Herkunftsort Obermarsberg bis zum Auftraggeber im heutigen Gelsenkirchen die sieben Tage vom 1. bis 7. März benötigt wurden.⁸

Die historischen Gebäude selbst bekunden einzig und allein durch ihr Dasein einen Baumaterialtransport als Grundvoraussetzung ihrer Existenz. Dies ist umso offenkundiger, je weiter der Standort der Häuser vom (bekannten) Gewinnungsort ihrer Materialien entfernt liegt, wie etwa Schieferdächer des Münsterlandes von den Vorkommen im Sauerland oder Sandsteinfassaden bis hinab nach Bremen von den Hängen bei Oberkirchen an der mittleren Weser. Die Baudenkmäler verraten jedoch fast nie etwas über die Art und die Technik des Materialtransports. Nur zwei Ausnahmen sind zu erwähnen. Da ist zum Ersten der „Wolff“, jene Auskerbung in Sandsteinblöcken (Abb. 3), in die schon im mittelalterlichen Baubetrieb Steinzangen bzw. Spreizzangen greifen konnten.⁹ Allerdings bleiben diese Vorrichtungen im verbauten Zustand verdeckt, und sie dienten zumeist nur dem allerletzten Teil des Transports, nämlich zum Hochziehen durch den Baustellenkran. So bleiben zum Zweiten als einzige echte Spuren eines Transports über längere Strecken die sogenannten Floßholzlöcher, deren Entstehung aus der Notwendigkeit des Zusammenbindens von Stämmen zu steuerbaren Flößen resultiert. Allerdings sind Spuren dieses Holztransports in Westfalen äußerst selten, denn weder ergibt sich hier – mit Ausnahme der Teilhabe an der Weser – die Möglichkeit des Flößens, noch die Notwendigkeit: Zumindest bis ins frühe 19. Jahrhundert standen in den meisten Landesteilen hinreichend Bestände an Eichenholz zur Verfügung. Nur an wenigen Nadelhölzern im Raum Höxter/Minden finden sich die charakteristischen Löcher (Abb. 4), in denen Holzkeile die Ruten und Schnüre fixierten, mit denen die Stämme zusammengebunden wurden.¹⁰ Es sind dies die derzeit einzigen echten Realien-Belege für den (Wasser-) Transport von Baumaterial in Westfalen-Lippe.

Anmerkungen

1 Den westfälischen Baudenkmälern des Verkehrs in älterer, vorindustrieller Zeit war aus Anlass des Tages des offenen Denkmals im Jahr 2010 die „Denkmal-Zeitung“ des LWL-Amtes für Denkmalpflege und der LWL-Archäologie für Westfalen gewidmet. – Zu den baulichen Zeugnissen und Baudenkmälern des Luftverkehrs in Westfalen s. Hoebel 1999.

2 Krix 2005; Wallmann 2010.

3 Nach Krix 2005, S. 58.



4 Hille (Kreis Minden-Lübbecke), Dachwerk eines Bauernhauses mit Floßholz der Zeit um 1860 aus dem Holzhandel an der Weser. 2009.

- 4 Zur Technik dieses Verkehrsmittels s. Stenkamp 1997.
- 5 Fotografien z. B. bei Kaspar/Spohn 1992, S. 96 f, 108 f.
- 6 Spohn 2005, S. 115.
- 7 LAV NRW W Münster, Königreich Westfalen A2, 118.
- 8 Thier 2009, S. 54.
- 9 Historische Abbildungen u. a. bei Binding 1993, S. 423 f.
- 10 Mit Fotografien und Schemazeichnungen Delfs 1952, Keweloh 1987; zu geflößten Bauhölzern vor allem Klages 1993.

Literatur und Quellen

Günther Binding: Baubetrieb im Mittelalter. Darmstadt 1993. – Jürgen Delfs, Die Flößerei im Stromgebiet der Weser. Bremen 1952. – Christian Hoebel, Abschied von den alten Luftstraßen, in: Denkmalpflege in Westfalen-Lippe 1999, S. 25–30. – Fred Kaspar/Thomas Spohn, Unterwegs in Westfalen. Rheda-Wiedenbrück 1992. – Hans-Walter Keweloh, Die Flößerei auf der Weser, in: Jutta Bachmann/Helmut Hartmann (Hg.), Schifffahrt, Handel, Häfen. Beiträge zur Schifffahrt auf Weser und Mittellandkanal. Minden 1987, S. 171, 186. – Ulrich Klages, Floßhölzer in Marschenhäusern an der unteren Elbe, in: Jahrbuch für Hausforschung 42, 1993, S. 181–214. – Wilfried Krix, Der Wandel vom Dorf zur Stadt. Baurat Albert Lange legt die städtebaulichen Grundlagen für ein städtisches Bottrop. Bottrop 2005. – LAV NRW W Münster, Königreich

Westfalen A2, 118. – Thomas Spohn, Kostenvoranschläge und Baurechnungen als Quellen zur Geschichte des Bauhandwerks. Beispiele des späten 17. bis frühen 19. Jahrhunderts in Westfalen, in: Heinrich Stiewe (Red.), Auf den Spuren der Bauleute. Historische Bau- und Ausstattungsgewerke in Nordwestdeutschland. Marburg 2005, S. 113–135. – Hermann Josef Stenkamp, Karren und Wagen. Fahrzeugbauer und Fahrzeugtypen in der Region Niederrhein, Westmünsterland, Achterhoek und Liemers vom 18. Jahrhundert bis in die Gegenwart. Pulheim 1997. – Bernd Thier, Die gusseisernen Ofen- und Kaminplatten von 1561 und 1563 in den Rechnungsbüchern des Rutger von der Horst, in: Hans-Werner Peine/Julia Hallenkamp-Lumpe, Forschungen zu Haus Horst in Gelsenkirchen. Die mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Öfen. Mainz 2009, S. 37–80. – Verkehrs- und Heimatverein Halver (Hg.), Bilder und Geschichten aus Halver. (Bd. I) Halver 1986. – Norbert Wallmann, Bottrop – Persönlichkeiten und ihre Stadt: Dr. Erich Bauer, Oberbürgermeister 1920–1933 (hg. von der Historischen Gesellschaft Bottrop). (Ausstellungskatalog) Bottrop 2010.

Bildnachweis

LWL-Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen: 1, 3 (Spohn); 4 (Barthold). – Verkehrs- und Heimatverein 1986, S. 164: 2.

Michael Huyer

Die Suche nach der zeitgemäßen Mitte

Marl und sein Rathaus

Mit dem Einsetzen der Kohleförderung an der Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert war der Startschuss für einen grundlegenden Wandel in dem von der Landwirtschaft geprägten Dorf Marl am nördlichen Rand des Ruhrgebiets (Kreis Recklinghausen) gefallen. Die 1899/1900 eingerichtete Zeche Auguste Victoria sorgte dafür, dass dem Bergbau rasch die dominierende Rolle im örtlichen Wirtschaftsleben zuwuchs.

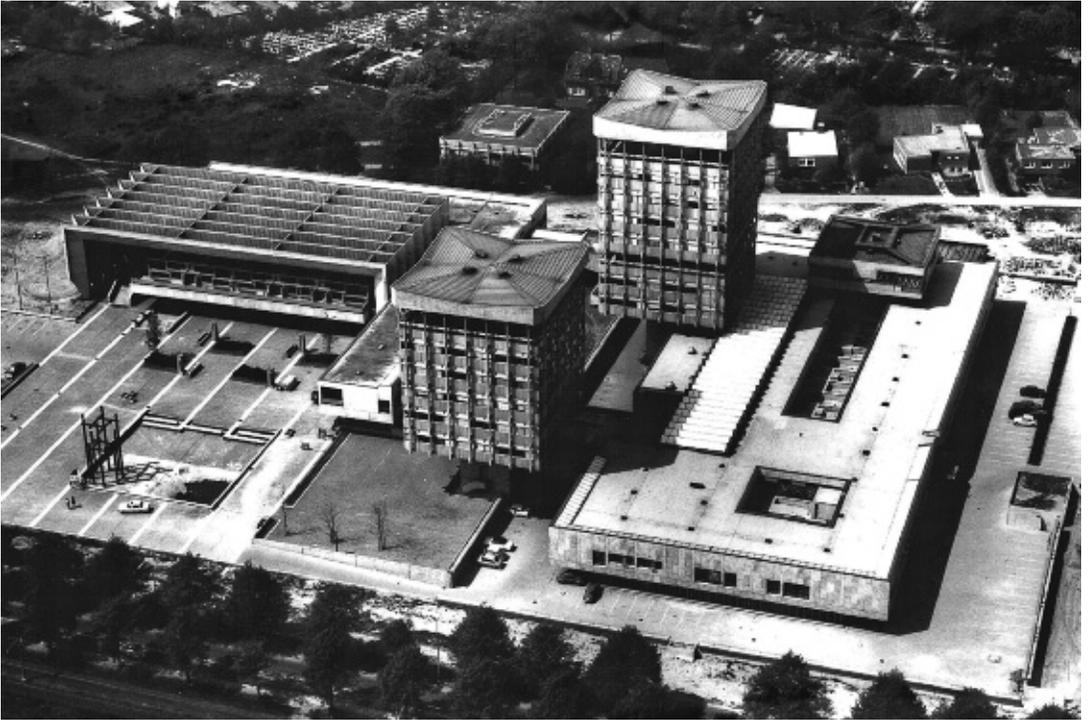
Durch stetigen Zuzug von Arbeitern, aber auch einige Eingemeindungen in den 1920er Jahren, mit denen sich die Fläche des aus mehreren Siedlungsarealen bestehenden Marl vergrößert hatte, stieg die Bevölkerungszahl eindrucksvoll von etwa 4.700 gegen Ende des 19. Jahrhunderts auf ca. 33.000 im Jahre 1936 an. Damals wurde Marl zur Stadt erhoben, und es sollte nur zwei Jahre dauern, bis mit den „Chemischen Werken Hüls“ 1938 ein weiterer expansiver Wirtschaftszweig neben die Kohleförderung trat. Für die zahlreichen, meist aus anderen deutschen Chemiestandorten zugezogenen Beschäftigten der Werke, in denen die künstliche Synthetisierung von kriegswichtigem Kautschuk erfolgte, wurde 1938 bis 1942 die „Bereitschafts-siedlung“ nach Plänen von Clemens Anders, dem Chefarchitekten der IG Farben Wohnungsbaugesellschaft, errichtet.

Die erhebliche militärische Bedeutung der Fabrikationsanlagen führte im Zweiten Weltkrieg schließlich zu starken Zerstörungen im Stadtgebiet. Aller-

dings konnte Marl nicht zuletzt dank Hilfeleistungen im Rahmen des Marshall-Plans schon in der frühen Wiederaufbauzeit weit über den Bundes- und Landesdurchschnitt hinaus expandieren. Insbesondere durch den Zuzug von Flüchtlingen und Vertriebenen stieg die Einwohnerzahl auf über 83.000 im Jahre 1957.

Die beeindruckende Wirtschaftsentwicklung verlangsamte sich erst mit dem Einsetzen der Kohlekrise Ende der 1950er Jahre. Ab dem Ende der 1960er Jahre war schließlich eine Stagnation zu verzeichnen, die sich auch in der Bevölkerungszahl niederschlug. Seit der kommunalen Neugliederung 1975 wohnen ca. 92.500 Menschen in Marl, das damit eine Größenordnung erreicht hat, die im Prinzip heute noch gegeben ist.

In dem Projekt des Rathausbaus, realisiert 1960–1967, wird einerseits der beeindruckende ökonomische Aufstieg der Stadt anschaulich und kristallisiert sich andererseits die Suche nach einem baulichen Mittelpunkt innerhalb einer dezentral ge-



1 Luftaufnahme von Süden. 1967.

wachsenen Siedlungsstruktur. Ein erster Stadtentwicklungsplan wirkte ab 1925 und wurde ab Mitte der 1950er Jahre vom Architekten und Städteplaner Günther Marschall gemäß dem Leitbild „Industriestadt im Grünen“ weiterentwickelt. Ziel war eine funktional gegliederte und aufgelockerte Stadt mit getrennten Wohn- und Industriearealen sowie Erholungs- bzw. Grünflächen und breiten Verkehrsflächen. Das viel beachtete und als fortschrittlich angesehene Stadtbaukonzept betrachtete den Stadtmittelpunkt, die so genannte Grüne City, als bauliche Manifestation der funktionalen Dominanz kultureller und sozialer Institutionen. Folgerichtig entstanden hier zwischen 1953 und 1956 das Theater, Bildungsbauten – darunter die „Insel“, das erste eigenständige Volkshochschulgebäude Deutschlands (jetzt Adolf-Grimme-Institut) –, eine Klinik und das Amtsgericht. Getragen von der optimistischen Grundstimmung im Zeitalter des Wirtschaftswunders lobte man für das Rathaus, gleichsam den Inbegriff einer modernen „Stadtkrone“, 1957 einen beschränkten, jedoch international besetzten Wettbewerb aus. In diesem ideellen Mittelpunkt der Stadt sollten zugleich die bislang über das Stadtgebiet verteilten Dienstgebäude zentralisiert werden und ihre architektonisch zeitgemäße Ausdrucksform erhalten. Es verwundert daher nicht, dass die geladenen, renommierten Architekten bzw. Büros sämtlich Exponenten der modernen Architektur waren: Aus der Bundesrepublik kamen Ferdinand Kramer, Sep Ruf, Bernhard Pfau, Hans Schwippert, Rudolf Schwarz und Hans Scharoun, aus der Region die Gebrüder Conle (Duisburg) und Günther Marschall (Marl), deren Qualifikation durch frühere Bauten in Marl außer Frage stand. Mit Alvar Aalto (Finnland),

Arne Jacobsen (Dänemark) und Johannes Hendrik van den Broek & Jacob Berend Bakema (Niederlande) waren hochrangige europäische Architekten beteiligt, hinzu kam Otto Englberger aus der DDR.

Die gleichfalls mit hochkarätigen Vertretern des modernen Städtebaues sowie der modernen Architektur besetzte Jury, bestehend aus Ernst May, Konrad Rühl, Ben Merkelbach (Niederlande), Werner Hebebrand und Rudolf Hillebrecht, vergab im Februar 1958 den 1. Preis einstimmig an das Büro van den Broek & Bakema (Rotterdam). Hans Scharoun erhielt den zweiten Preis.

Das Siegerbüro des auch international beachteten Wettbewerbs hatte ein Konzept vorgelegt, bei dem die einzelnen Funktionen verschiedenen, ganz unterschiedlich gestalteten Baukörpern zugewiesen wurden. In spannungsreichem Verhältnis gruppieren sich diese Bauten unter Verzicht auf axiale oder symmetrische Bezüge.

Die Jury lobte explizit das städtebauliche Konzept, die Baugruppengestaltung mit der Massenauflösung durch die Mehrturmlösung und die „feinsinnige Differenzierung“ der Baukörper sowie das Verkehrswegekonzept. Nach einstimmigem Ratsbeschluss vom April 1959 ging der Planungsauftrag an das Büro van den Broek & Bakema, und am 10.11.1960 erfolgte die Grundsteinlegung.

Der zweigeschossige Ratstrakt mit repräsentativer Freitreppe und den Sitzungssälen wird von einem rund 60 Meter weit gespannten Faltdach aus Spannbeton stützenfrei überdacht. Dieses 28 Meter breite und auf der Oberseite mit Kupfer verkleidete Dach ruht auf den entsprechend „gefalteten“ Wänden der Schmalseiten, die sich zu Fußpunkten verjüngen und angesichts möglicher



2 Ratstrakt von Südwesten. 2011.



3 Ratssaal im Ratstrakt nach Süden (Konzertbestuhlung). 2011.

Bergschäden auf einer beweglichen Lagerung gründen.

Die seitliche Treppe führt ins aufgeständerte Hauptgeschoss mit Empfangshalle samt Nebenräumen, Ratssaal und zwei weiteren Sälen, in denen das verkleidete Dach ebenfalls den oberen Raumabschluss darstellt. Zum Creiler Platz hin verbindet ein Balkon – ein bekanntes Motiv im Rathausbau – die Sitzungssäle miteinander. Die dahinterliegende repräsentative, unregelmäßig gegliederte Betonwand ist weitgehend in viereckige, teils bunt ver-

glaste Fenster und mosaizierte Flächen aufgelöst. Mit dem Glasband darüber wird der Gedanke von Transparenz weitergeführt, der schon im niedrigeren Erdgeschoss durch deckenhohe Glaswände eingeführt wurde.¹ Vor allem durch die reichliche Verwendung von Glas ergeben sich spannungsvolle Durchdringungen von außen und innen, und es entsteht ein großzügiger Eindruck, zumal die Faltdecke auch von innen durch Glaswände über den eigentlichen Raumwänden als Einheit wahrgenommen werden kann. Verstärkt wird die einheit-



4 Treppenhaus im Zentralgebäude nach Südwesten. 2011.



5 Empfangshalle nach Nordosten. 2011.

liche Wirkung durch den Marmorboden aus Schweizer „bleu cendré“, der von außen bis in die Empfangshalle und die Säle führt.

Der Ratstrakt wird auf zwei Seiten umgriffen vom L-förmigen Gebäude der „Obersten Organe“, dem Sitz der kommunalen Verwaltungsspitze. Das aufgeständerte Obergeschoss dieses Flachdachbaus besitzt eine helle Marmorverkleidung mit meist bandartig gereihten Fenstern und ähnelt damit dem Ämtergebäude (Zentralgebäude) auf der gegenüberliegenden Seite, wo sich der Publikums-

verkehr konzentriert. Auch bei dem Rechteckbau trägt das stark verglaste Sockelgeschoss zum Eindruck eines „schwebenden“ Baukörpers bei. Der westseitige Haupteingang des Gebäudes wird durch eine Reihe von sieben kupferverkleideten Dreiecksgiebeln betont. Dahinter befindet sich ein gefaltetes Dach aus Mattglas, das für die indirekte Belichtung des Foyers sorgt.

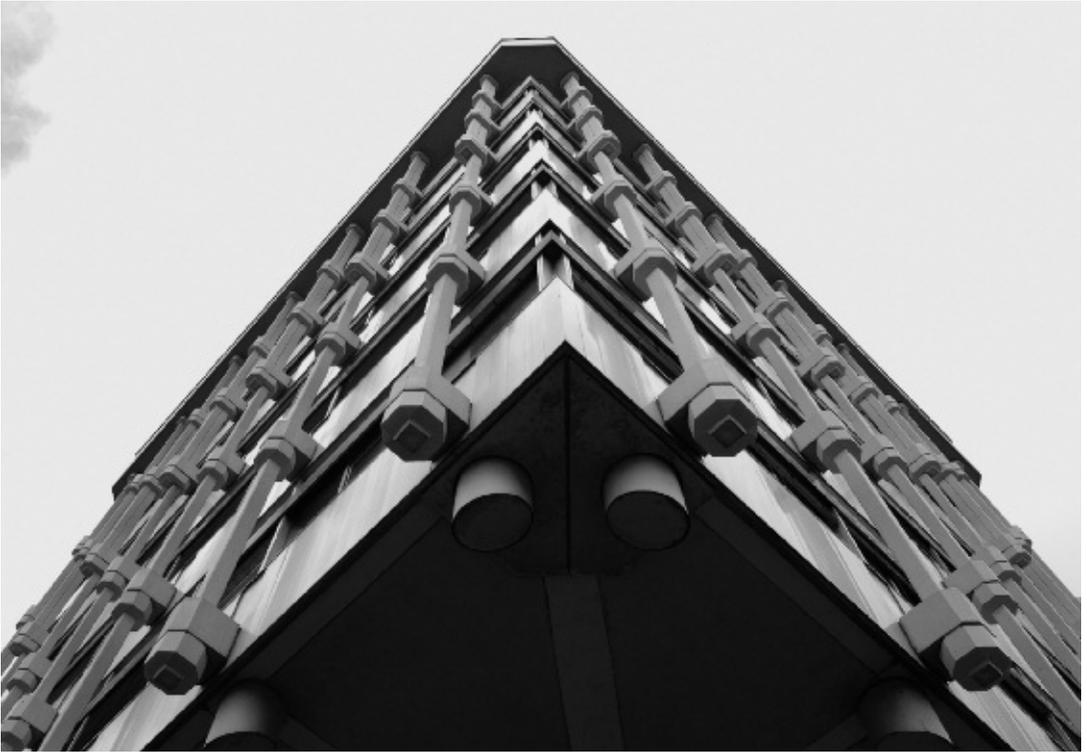
Sowohl der kleinere als auch der längliche Innenhof im Norden spenden den anliegenden Räumen durch ihre wandhohen Verglasungen reichlich



6 Der kleinere südliche Dezernatsturm von Südwesten. 2011.

Licht. Am Kopfende des größeren Hofes erhebt sich die Kantine als quadratischer, vollverglaster Baukörper über das Dach und erzeugt abermals die Assoziation von „schwereloser Architektur“. Durch die Absenkung der Fläche um das Zentralgebäude wurde ein großer, teils überdachter Parkplatz geschaffen.

Markante Erkennungszeichen für das Marler Rathaus sind die Bürotürme in ihrer innovativen Konstruktionsweise, die das Zentralgebäude umstehen sollten. Statt der vier, in ungleicher Höhe geplanten Türme wurden aufgrund schwindender Finanzmittel nur die beiden kleineren westlich des Zentralgebäudes erbaut. Die allseitig gleich gestal-



7 Unteransicht der Südkante des kleineren, südlichen Dezernatsturms; an der Unterseite die nachträglichen Verstärkungen. 2011.

teten Dezernatstürme bestehen aus einem zentralen, bis zum Dach empor geführten Betonkern und einem weit auskragenden Kastentragwerk. Dieses quadratische, räumliche Kastentragwerk ist oberseitig in gegeneinander geneigte Dreieckscheiben gegliedert. Die Deckenlasten der über einem hohen ungliederten Sockel (Betonkern) ansetzenden Geschosse werden von frei vortretenden Hängegliedern aus Stahlbeton zum „Pilzdach“ hinaufgeführt, wo der Kraftverlauf umgelenkt und auf den Betonkern abgeführt wird. Ursprünglich sollte das Tragwerk als Stahlkonstruktion gebildet werden, doch griff man auf Stahlbetonhänger mit quadratischem Querschnitt zurück (in den oberen Geschossen zwei hintereinander als so genannte Spannbündel). Die kräftigen Knotenpunkte zwischen den Geschossbalken, auf denen die Deckenplatten liegen, und den Hängegliedern sind polygonal. Die allseitig weit über den rund 10 Meter hohen, ungliederten Sockel hinausragenden Vorhangfassaden bestehen aus vorgefertigten, wandhohen Aluminiumteilen mit Brüstung (Aluminium), Fenster und niedrigem Oberlichtband (Mattglas). Der kleinere Turm besitzt fünf Normalgeschosse und ein abschließendes Freigeschoss unter dem Dach. Beim höheren, siebengeschossigen Turm ist das dritte Obergeschoss als Ausstellungsgeschoss mit Umgang und entsprechend zurückgesetztem Lichtband gebildet.

Die Wegeführung im gesamten Komplex ist so konzipiert, dass die Büroräume über den Verkehrsflächen angeordnet sind, um störungsfreies Arbeiten zu gewährleisten. Hinzu kommen eine offene und eine geschlossene, jedoch aufsehener-

regend belichtete Brücke zwischen dem Bau der „Obersten Organe“ und dem Zentralgebäude. Die eigenwillige Form des Verbindungsbaus in Kombination mit der maulartigen Form des Anschlussfensters führten zur treffenden Bezeichnung „Haifisch“.

Die Zugänge in die Hochhäuser erfolgen ebenfalls auf Obergeschossniveau, wie sich auch gut an den vorbereiteten Zugangsöffnungen für die beiden nicht realisierten Türme ablesen lässt.

Nordwestlich des Rathausgebäudes befindet sich das einstige Baubüro, eine zweigeschossige Variante der Türme, das ab Juli 1960 von der ausführenden Firma Hochtief AG, Essen, in Vorbereitung zum eigentlichen Bau errichtet wurde, nicht zuletzt um die Anfertigung der senkrechten, tragenden Stahlbetonsäulen zu erproben. Die Knotenpunkte sind hier noch nicht achteckig, sondern vierseitig. Das Erdgeschoss des „Versuchsbaus“, der heutigen Bücherei, „Türmchen“ genannt, ist wandhoch verglast.

Die Garten- und Freiraumgestaltung war von Beginn an wesentlicher Bestandteil der Planung. Bis heute hat sich die Anmutung des Creiler Platzes gut erhalten. Beton- und Waschbetonplatten bilden ein Streifenraster, in das sich verschiedene Elemente einfügen. Im größeren der beiden – inzwischen defekten – Wasserbecken steht der Uhrturm, eine lichte Stahlgerüstkonstruktion. Zur Platzgestaltung der Bauzeit gehören ferner vier Einheiten, die jeweils aus einem Pflanzbeet mit geböschter Pflasterung, einer Bank und einer Lichtsäule aus Beton bestehen. Jeder Gruppe ist durch ihr Glasmosaikdekor eine andere Farbe zugeordnet.

Die qualitätvolle Behandlung des Sichtbetons und die verwendeten Wandverkleidungen aus Naturstein oder afrikanischem Afzelia-Holz demonstrieren hohen gestalterischen Anspruch. Es gehörte zum konzeptionellen Selbstverständnis des Entwurfsbüros, dass auch den Details hohe Aufmerksamkeit gewidmet wurde. Das eigens für den Rats-trakt entworfene Mobiliar ist ebenso noch vorhanden wie viele Teile der wandfesten Ausstattung, darunter u. a. Wandschränke und Glasmosaik im Sanitärbereich.

In der Entwicklung des Rathausprojekts spiegelt sich der ökonomische Aufstieg Marls, aber auch der Umschwung in der zweiten Hälfte der 1960er Jahre wider. Die Türme „sollen nacheinander, den wachsenden Ansprüchen der Stadt entsprechend, weiteren Raum schaffen und den flach gestalteten Bauten ein architektonisch wirkungsvolles Gegen-spiel bieten.“² Sie waren, unter Einplanung sukzes-siver Erweiterbarkeit, auf eine Stadt von 150.000 Einwohnern hin ausgelegt. 1967 erfolgte aller-dings der Beschluss, den dritten Bauabschnitt, wel-cher den dritten und vierten Büroturm umfasste, obwohl die Fundamentierung schon vollendet war, nicht mehr zu errichten. Schließlich wurde auch auf das geplante Polizeigebäude verzichtet.

Allerdings hatten die Marler Türme, ungeachtet dessen, dass nur zwei erbaut wurden, internatio-nale Beachtung gefunden. Erstmals waren in Europa Hochhäuser in Hängebauweise errichtet worden, lediglich in Montevideo existierte ein we-nig beachtetes Wohnhaus, das als Vorläufer be-trachtet werden kann. Das Prinzip der außen sicht-baren Geschossaufhängung an einen inneren Be-tonkern erregte Aufsehen und sorgte in den frü-hen 1960er Jahren für eine intensive Fachdiskus-sion um das Für und Wider dieser Bauart. Unter den nicht sehr zahlreichen Nachfolgebauten sind beispielsweise das elfgeschossige Finnlandhaus in Hamburg (1964–1966, Büro Hentrich & Petschnigg) oder das BMW-Hochhaus in München (1970–1973, Büro Karl Schwanzer) zu nennen.

1981 wurden in Marl gravierende Schäden an den Balkenköpfen der Verwaltungstürme festgestellt. Infolge korrodierter Bewehrung und Ablösung der Betonschicht waren die Balkenköpfe zu rund 85 % zerstört. Diese Bauschäden stehen somit direkt im Zusammenhang mit der innovativen Konstruktionsweise. Bei der Sanierung wurde 1986 zur Er-tüchtigung im Inneren je eine entlastende zweite Aufhängung eingebracht, die das alte Prinzip der Lastabtragung aufgreift. Sie wird außen lediglich an den unteren Verankerungen und im Freige-schoss sichtbar und beeinträchtigt daher die für den deutschsprachigen Raum relativ frühe Vor-hangfassade nicht. Da die neue Trägerlage über das Dach geführt werden musste, wurde eine

Kupferabdeckung vorgenommen, welche die alte Dachkontur aber noch spürbar werden lässt. In-sgesamt gelang es, das äußere Erscheinungsbild nur punktuell und damit nicht wesentlich zu beein-trächtigen.

Von den übrigen Bauschäden, die recht bald nach der Fertigstellung des Rathauses auftraten, war ein Teil auf neuartige Kunststoffe zurückzuführen, de-ren Einsatz seitens der Stadt als Referenz an die heimische Chemieindustrie gewünscht worden war.

Im Rathauskomplex von Marl löste die Stadt die selbst gestellte Aufgabe nach der baulichen Mani-festation einer urbanen Mitte zumindest in archi-tektonischer Hinsicht in nachdrücklicher Weise. Das Entwurfsbüro war von dem Grundgedanken geleitet wesen, der „offenen Stadt“ ein Zentrum in konsequent moderner Formensprache zu geben. Zudem wurden gleich an mehreren Bauteilen die technischen Möglichkeiten von vorgespannten Stahlbetonkonstruktionen demonstriert, wie die bewusst über ihre Langseite von 60 Metern ge-spannte, in einem rund 80-stündigen Vorgang be-tonierte „Faltdach“-Konstruktion des Ratstrakts eindrucksvoll zeigt. Hier musste im Detail ebenso kreativ auf die besonderen Unwägbarkeiten des von Bergschäden bedrohten Untergrundes rea-giert werden wie bei der aufwändigen Hängekon-struktion der Türme.

Für Unterstützung sei Beatrijs Roets herzlich gedankt.

Anmerkungen

1 Hier befanden sich ursprünglich das Verkehrsbüro und ein kleiner Ausstellungsraum. 1985–1987 wurde eine zweite, weiter außen liegende Verglasung angebracht, wodurch Platz für das Skulpturenmuseum „Glaskasten“ entstand.

2 Rathausneubau Marl, in: Hochtief Nachrichten. 40. Jg., 1967 (Sonderheft), S. 26.

Literatur

Eberhard Grunsky, Baudenkmäler der Nachkriegszeit?, in: Der Wiederaufbau nach dem 2. Weltkrieg und die Probleme des Denkmalschutzes. Münster 1990, S. 21–97. – Stefan Kleineschulte, Das Rathaus in Marl – Zur Bedeu-tung der Architektur für die politische Sinnstiftung auf kommunaler Ebene. (Ruhr Universität) Bochum 2003. – Rathausneubau Marl, in: Hochtief Nachrichten. 40. Jg., 1967 (Sonderheft). – Christoph Neubauer, Marl, in: Städte und Gemeinden in Westfalen 8. Die Emscher-Lippe-Region. Stadt Bottrop. Stadt Gelsenkirchen. Kreis Reck-linghausen. Münster 2002. S. 183–199.

Bildnachweis

LWL-Denkmalpflege, Landschaft- und Baukultur in West-falen: 2–7 (Brockmann-Peschel). – Stadt Marl: 1.

Berichte



Soest, katholische Nikolaikapelle. Romanische Wandmalerei, Apostelkopf, um 1250. 1980.

Bericht über den Austausch der Denkmalfachämter der BRD zu Projekten zur mittelalterlichen Wandmalerei

Anlass des Fachgesprächs waren die derzeit laufenden Vorbereitungen für ein Projekt der LWL-Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen zur Erforschung figürlicher romanischer Wandmalereien im Zuständigkeitsbereich des Amtes. Um sich über die wissenschaftlichen Methoden und Erfahrungen bei der Erforschung mittelalterlicher Wandmalerei mit den übrigen Landesdenkmalämtern auszutauschen, sind Fachvertreter der Ämter sowie Projektbeteiligte auf den 12.5. zu einem Gespräch nach Hamm eingeladen worden.

Nach der Begrüßung und Einführung in das Thema durch den westfälischen Amtsleiter Dr. Markus Harzenetter und die Referatsleiterin Restaurierung und Dokumentation, Dr. Dorothee Boesler, eröffnete Prof. h.c. Dr. Erwin Stadlbauer die Vortragsrunde mit der Vorstellung des Wandmalereiprojekts des niedersächsischen Landesamtes, das bereits im Rahmen eines Projekts des Bundesministeriums für Forschung und Bildung (BMFT) 1988 begonnen wurde. Neben der möglichst vollständigen kunsthistorischen Erfassung des mittelalterlichen Wandmalereibestands in Niedersachsen lag hier großes Gewicht auf der Analyse der Schadensbilder, welche in vielen Fällen durch Salzbelastung verursacht sind. Eine Aufgabe war die Festlegung der Methoden zur Material- und Schadenserfassung für den restauratorischen Umgang mit den

Malereien. Das Fortschreiten von Schäden wurde mittels Monitoring der Malschichten anhand von Referenzflächen dokumentiert. Nach der Auswertung konnten präventive Konzepte (zum Beispiel Installation einer Bankheizung) und konservatorisch notwendige Maßnahmen in Angriff genommen werden.

Aus Brandenburg berichtete Diplom-Restauratorin Mechthild Noll-Minor über den jüngst mit einer Publikation abgeschlossenen ersten Projektabschnitt der Erfassung mittelalterlicher Wandmalereien in der brandenburgischen Lausitz. Seit 2008 wurden dort rund 30 Kirchen unter bauhistorischen, kunsthistorischen und restauratorischen Aspekten vergleichend erforscht. Aufgrund des bedenklichen Erhaltungszustands vieler Malereien waren Notsicherungsmaßnahmen erforderlich. Naturwissenschaftliche Untersuchungen fanden in Zusammenarbeit mit der Hochschule für Bildende Kunst Dresden durch berührungsfreie Methoden statt. Als ein Ergebnis stellte sich heraus, dass nur sehr wenige der untersuchten Malereien überfärbt oder überarbeitet wurden und sich der größte Teil des Bestands noch in seiner allerdings oft fragmentarischen Ursprünglichkeit zeigt. Das Projekt wird fortgesetzt, die gewonnenen Erkenntnisse sollen möglichst bald in eine Datenbank eingearbeitet werden.

Aus der Hanse- und UNESCO-Welterbestadt Lübeck wurde von Dr. Annegret Möhlenkamp das von der Deutschen Forschungsgemeinschaft (DFG) und der Lübecker Possehl-Stiftung geförderte Projekt „Wand- und Deckenmalereien in Lübecker Bürgerhäusern“ vorgestellt, welches sich 2005 bis 2010 mit profanen Malereien aus der Zeit von 1300 bis 1800 beschäftigte. Aus etwa 400 Lübecker Häusern sind aus diesem Zeitraum etwa 1.600 Wand- und Tafelmalereien bekannt. Oft liegen die Malereien in mehreren Schichten übereinander, was eine besondere Herausforderung für die Bearbeitung darstellt. Die umfangreiche Fundmenge wurde anhand von Archivmaterial, Restaurierungsberichten und Fotos und durch kunsthistorische sowie maßnahmenbegleitende restauratorische Untersuchungen erstmals vollständig systematisch erfasst, aktualisiert und als Internetdatenbank publiziert. Durch die detaillierte Klassifizierung mit Schlagwortkatalog und differenzierte Suchoptionen bieten sich weitreichende Möglichkeiten der Grundlagenforschung vor allem in Ikonographie, Formsprache und Entwicklung des Ornamentstils sowie der Konservierungsmittel und Maßnahmen.

Das Nachmittagsprogramm gestaltete zunächst Diplom-Restaurator Torsten Arnold mit dem Beitrag aus Sachsen-Anhalt. Dieses Land weist eine sehr hohe Kirchendichte auf. Die Schnellerfassung von

Wandmalereien erfolgte ab 1998 bis 2006 durch Prof. Dr. Dott. Thomas Danzl, seit 2007 betreut Tors-ten Arnold das Projekt. Die Aufgabe bestand zunächst darin, die entsprechenden Akten aufzuarbeiten, auszuwerten und begleitend durch kunst-historische und restauratorische Untersuchungen vor Ort zu aktualisieren. In Zusammenarbeit mit den Hochschulen Dresden, Hildesheim, Köln, Potsdam und Erfurt entstanden 27 restauratorisch-naturwissenschaftlich orientierte Diplomarbeiten, deren Ergebnisse in das Projekt einfließen. Bisher wurden 135 Malereien erfasst. Nun besteht die Aufgabe vor allem darin, alle Daten in einer Datenbank zu digitalisieren und die Erfassung maßnahmenbegleitend fortzuführen.

Das seit April 2010 laufende thüringische Projekt wird in Zusammenarbeit mit der Universität Würzburg ausgeführt. Von der DFG gefördert, befasst sich das Projekt mit der entwicklungsgeschichtlichen Erforschung der figürlichen Wandmalereien, von denen sich aus der Zeit vor 1430/50 in Thüringen fast 70 erhalten haben. Vor allem der Bestand aus dem 13. Jahrhundert ist groß. Bisher ist jedoch noch keine genaue Datierung und stilkritische Einordnung der thüringischen Wandmalereien erfolgt. In erster Linie ist der Projektansatz daher kunstgeschichtlich geprägt. In einem Katalog sollen, einem umfassenden Korpuswerk vergleichbar, fundierte bestandskritische Analysen in Hinblick auf Malstil, Ikonographie und die inhaltliche sowie die formale Gestaltung der Dekorationssysteme erarbeitet werden. Materialtechnische und restaurierungsgeschichtliche Aspekte werden dabei einbezogen. Eine Publikation der Ergebnisse als Printmedium ist vorgesehen.

Nach der Kaffeepause holte Dr. Dirk Strohmann die Diskussion zum Ort des Fachgesprächs, nach Westfalen, zurück. Zusammen mit Diplom-Restaurator Leonhard Lamprecht stellte er das Projekt „Figürliche Wandmalerei in westfälischen Sakralräumen der Romanik: Kunstwissenschaftliche und restaurierungswissenschaftliche Erforschung der wichtigsten Beispiele“ vor. Für das Projekt wurde eine modellhafte Auswahl von vierzehn romanischen Malereien mit figürlichen Darstellungen getroffen. Für diese Malereien fehlt bisher eine genaue kunsthistorische Beschreibung, Deutung und vergleichende Bewertung. Trotz mehrfacher Restaurierungsphasen in der Vergangenheit gibt es bislang keine systematische Untersuchung und Darstellung der Maltechnologie, der Restaurierungsgeschichte, des aktuellen Erhaltungszustands und

der Schadensphänomene. In mehreren Fällen ist durch die Übermalungen des 19. Jahrhunderts eine zügige Analyse des Bestands und der Erhaltung der romanischen Malereien erschwert, weshalb eine detaillierte Untersuchung gefordert ist. Auf der Grundlage entzerrter Fotos werden detaillierte Bestands- und Zustandskartierungen erstellt. Die materialkundlichen Untersuchungen vor Ort und die Laboranalysen werden mit den Recherchen zur Restaurierungsgeschichte abgestimmt. Auf dieser Basis sollen präventiv wirksame Erhaltungskonzepte für den Gesamtbestand aufgestellt werden. Die gewonnenen Daten finden Eingang in eine übergreifende Datenbank. Die Ergebnisse sollen zum Abschluss des Projekts in einem Katalogband publiziert werden.

Zwischen den Kurzvorträgen, in den Pausen und in der abschließenden Diskussionsrunde wurden die Untersuchungsmethoden angeregt verglichen und Möglichkeiten der Datenaufbereitung und -verknüpfung mittels elektronischer Datenbanken erörtert.

Ziel aller Beteiligten ist es, durch die Publikation via Buch oder Internet die mittelalterlichen Wandmalereien, die aufgrund der Verbindung mit der mittelalterlichen Architektur, ihres künstlerischen Wertes und ihrer Originalität eine hohe Aussagekraft besitzen und die oft noch unbekannt und in einem gefährdeten Zustand in kleinen Dorfkirchen schlummern, der breiten Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Es wird angestrebt, einen beständigen Austausch über die laufenden Projekte fortzuführen.

Sigrid Engelmann

Literatur

Rolf-Jürgen Grote/Kees van der Ploeg/Vera Kellner (Bearb.), Wandmalerei in Niedersachsen, Bremen und im Groningerland. München/Berlin 2001. – Mittelalterliche Wandmalerei in Brandenburg, Band 1: Der Südosten – die Brandenburgische Lausitz. Worms 2010. – Thomas Danzl/Elisabeth Rüber-Schütte, Zur Erfassung, Inspektion und Unterhaltung mittelalterlicher Wandmalerei in Sachsen-Anhalt, in: Denkmalpflege in Sachsen-Anhalt 13, 2005, S.105–128. – Weitere Informationen unter: www.wandmalerei-luebeck.de und www.phil1.uni-wuerzburg.de/en/institutelehrstuehle/institut_fuer_kunstgeschichte/forschung/wandmalerei_thueringen/

Bildnachweis

LWL-Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen (Bildarchiv).

Monumentale Kirchendächer von Soest bis Stralsund – Werkstattgespräch im Rahmen des Frühjahrstreffens der AG Historische Bauforschung

Vom 11. bis zum 13. April 2011 fand das Frühjahrstreffen der AG Historische Bauforschung innerhalb der Vereinigung der Landesdenkmalpfleger im

westfälischen Soest statt. Ausschlaggebend für die Ortswahl der Zusammenkunft war das Thema des angegliederten Werkstattgesprächs „Aufgeständerte Kehlalkendächer über Hallenkirchen vom 13. bis 16. Jahrhundert“. Denn in Soest befinden sich, einzigartig in Deutschland, gleich drei Dachwerke dieser Konstruktionsweise, die immer im



Das Dachwerk über dem Langhaus der Wiesenkirche ist das älteste und größte der drei vorgestellten Soester Beispiele. 2011.

Zusammenhang mit monumentalen Dachlösungen stehen. Diese Dächer zeichnen sich durch zwei verbundene Ständerwände aus, über denen ein eigenständiges Oberdach errichtet ist. Durch zusätzliche seitlich angefügte Sparren ergibt sich von außen ein einheitlich wirkendes Dach. Das Dachwerk der Soester Wiesenkirche stammt von 1356/57 d (d = dendrochronologisch datiert), und ihm folgte wenige Jahrzehnte später das Dach über der Paulikirche. In dieser Tradition errichtete man 1716 d ein Dachwerk über dem Rathaus in Soest. Insofern war es besonders erfreulich, dass die Stadt den direkt darunter gelegenen Blauen Saal als Tagungsort zur Verfügung stellte.

Der erste Tag, der internen Diskussionen der AG vorbehalten blieb, endete mit einem gemeinsamen, abendlichen Stadtrundgang, bei dem Dr. Thomas Spohn (Münster) über die Stadtbauge-schichte Soests referierte. Am Folgetag kamen externe Fachleute zum Werkstattgespräch hinzu. Im Anschluss an den einführenden Überblicksvortrag zu Hallenkirchen und ihren Dachwerken von Dr. Michael Huyer (Münster) gab es die Möglichkeit zur ausführlichen Besichtigung der drei Soester Dachwerke. Die Führung, an der auch der Landes-konservator, Dr. Markus Harzenetter, teilnahm, hatte Peter Barthold (Münster) übernommen, von dem sämtliche Dachwerke bauhistorisch untersucht worden waren. In den Dachräumen entwickelten sich unmittelbar vor den Befundstellen zahlreiche interessante Diskussionen unter den Teilnehmern.

Den Vortragstag eröffnete der Leiter der Abteilung Stadtentwicklung und Bauordnung der Stadt Soest, Herr Steinbicker, mit einem Grußwort. Dr. Tilo Schöfbeck (Schwerin) stellte mit der Kathari-nenkirche in Stralsund (1291 d) den ältesten Vertreter eines aufgeständerten Kehlbalkendachs vor. Die übrigen von ihm gezeigten und meist aus dem

14. Jahrhundert stammenden Beispiele verdeut-lichen, dass es in Mecklenburg-Vorpommern eine vergleichsweise große Anzahl von überlieferten Dächern dieser Bauart gibt. Erhardt Pressler (Gers-ten/Emsland) berichtete von seinen Forschungen am Verdener Dom, wo sich ebenfalls ein frühes aufgeständertes Kehlbalkendach befindet. Der erste Teil des auch außen monumental in Erschei-nung tretenden Dachs wurde im frühen 14. Jahr-hundert erbaut, 1327 d kam ein weiterer Abschnitt dazu, und erst 1480 stellte man ein Dachwerk glei-cher Art über dem jüngsten Kirchenteil fertig. Das Verdener Dachsystem wurde überaus anschaulich anhand des von Herrn Pressler gefertigten und ei-gens mitgebrachten Holzmodells im Maßstab 1:50. Der geplante Vortrag von Andre Lutze (Greifswald) über St. Marien in Greifswald und die Stadtkirche in Strasburg (Vorpommern) musste lei-der entfallen. Allerdings konnte Jens Amelung (Schwerin) Bildmaterial zu beiden Kirchen präsen-tieren und einige Erläuterungen dazu geben. Über die Wiesenkirche und die Paulikirche im Vergleich sprach Peter Barthold (Münster) und ging vertiefend auf bauhistorische Aspekte der am Vortrag im Rahmen der Exkursion gesehenen Kirchen ein. Aus Hannover berichtete Joachim Gomolka über die dortige Marktkirche, deren Dachwerk ungeachtet der großen Zerstörung im Gebäude weitgehend erhalten geblieben ist. Ein spätes Beispiel aus Nie-dersachsen stellte er mit der 1541 d datierten Münsterkirche in Einbeck vor, auf der aus unbe-kannten Gründen zur gleichen Zeit zwei ganz un-terschiedliche Konstruktionsarten zur Anwendung gekommen waren. Besondere bau- und gefüge-kundliche Fragestellungen standen im Mittelpunkt des Vortrags von Wiltrud Barth (Berlin) über die Ni-kolaikirche in Berlin-Spandau. Dieses 1368/69 d er-richtete Kirchendach war schon 1992/93 anlässlich einer Sanierung in den Blick der historischen Bau-forschung geraten. Frank Högg (Wasserleben) kon-zentrierte sich in seinem Referat auf Beispiele aus dem südlichen Verbreitungsgebiet der aufgestän-derten Kehlbalkendächer. Besonderes Augenmerk galt dabei auch dem Langhausdach der Nikolaikir-che in Quedlinburg (1301–1315 d), das als „Vor-form“ der bis dahin vorgestellten Dächer angese-hen wurde.

Während der gesamten Veranstaltung wurde in-tensiv sowohl über grundlegende Fragen als auch über konstruktive Details diskutiert. Bei der Frage nach der Herkunft der Ständerwände dieser Dach-konstruktionen ergaben sich beispielsweise Hin-weise auf ähnliche Phänomene in nordfranzösi-schen/belgischen Klosterscheunen ebenso wie bei städtischen Wohngebäuden. Gerade im Vergleich einzelner Befunde wurde deutlich, dass es inner-halb des vermeintlich einheitlichen Konstruktions-types eine große Anzahl unterschiedlicher Ausfüh-rungsmöglichkeiten gab. Als ein zentrales Ergebnis des Werkstattgesprächs, dessen Ziel es war, viele aktuelle Forschungsergebnisse nebeneinanderzu-

stellen, konnte festgehalten werden, dass die endgültige Entwicklungsgeschichte der aufgeständerten Kehlbalkendächer zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht geschrieben werden kann.

Die im Gespräch vorgestellten Beiträge und weitere sollen als Arbeitsheft der LWL-Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen publiziert werden – nicht zuletzt um einen Impuls zur weite-

ren Beschäftigung mit diesem im nördlichen Deutschland verbreiteten mittelalterlichen Dachtypus zu geben.

Peter Barthold / Michael Huyer

Bildnachweis

LWL-Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen (Engelmann).

Wiederaufbau der Tankstelle aus Siegen-Niederschelden im LWL-Freilichtmuseum Detmold

Mit dem 2011 begonnenen Wiederaufbau der Tankstelle aus Siegen-Niederschelden ist ein Zeichen gesetzt worden, dass die 1950er und 1960er Jahre in der Freigeländeausstellung des LWL-Freilichtmuseums Detmold ihren Einzug halten. Mit der neuen Präsentationszeit können wichtige kulturgeschichtliche Phänomene der Nachkriegszeit thematisiert werden, die auch auf dem Lande zu Verstädterungstendenzen und deutlichen Modernisierungen führten. Ein wichtiges Thema sind dabei die damals neu geschaffenen Möglichkeiten der Mobilität, sei es von dem sich rasant ausweitenden motorisierten Fahrzeugverkehr – der insbesondere jetzt auch den privaten Bereich erfasste – bis hin zum Aufbau einer neuen Verkehrsinfrastruktur wie dem Straßenbau und der Errichtung von Tankstellen.

Die Tankstelle aus Niederschelden wurde 1950 in Stahlbetonbauweise errichtet. Sie ist räumlich und funktional gegliedert in eine vorgelagerte, überdachte Tankinsel mit zwei Zapfsäulen, dahinter liegen ein Tankwarthäuschen mit Kundenraum, separatem WC und eine daran angeschlossene, befahrbare Wasch- bzw. Pflegehalle. Den Recherchen zufolge gehörte die Tankstelle zum Vertriebsnetz der



Verkaufsaktionstag an der Tankstelle in Siegen-Niederschelden im Jahre 1952.

Mineralölmarke Homberg (Firmensitz Wuppertal). Das LWL-Freilichtmuseum Detmold beabsichtigt, die Tankstelle in einem historischen Zustand der 1960er Jahre zu präsentieren, wozu u.a. auch das Wiederaufgreifen der Marke Homberg gehört. Die Eröffnung für die Besucher wird im Sommer 2012 erfolgen.

Hubertus Michels

Bildnachweis

LWL-Freilichtmuseum Detmold.

Aus der Praktischen Denkmalpflege

Lügde: Pilotobjekt zur Erfassung und Erforschung romanischer Wandmalerei

Die Kirche St. Kilian, auf einem Hügelsporn inmitten eines Friedhofs am Rande von Lügde gelegen, ist eine der ältesten Pfarrkirchen Westfalens. Ihr Erscheinungsbild wird von dem bis heute fast unverändert erhaltenen romanischen Baubestand aus dem letzten Drittel des 12. Jahrhunderts bestimmt. Dazu gehören im Inneren wesentliche Teile der bauzeitlichen Raumfassung. Diese bestehen aus gemalten Teppichen an den Chorseitenwänden, einer ornamentalen Gewölbekoration mit Lebensbäumen sowie Fenstersäulen über einem Ornamentband. Um 1230 folgte die figürliche Ausmalung der Chorapsis, die zum Teil noch durch die Übermalungen des 19. Jahrhunderts geprägt ist.



Lügde, St. Kilian, Teilansicht der Wandmalerei in der Chorapsis nach der Restaurierung. 2011.

In Verbindung mit der nun abgeschlossenen Innenrestaurierung war es möglich, die figürliche Wandmalerei in der Chorapsis, aber auch die übrigen ursprünglichen Reste der Raumfassung besonders intensiv in kunst- und restaurierungswissenschaftlicher Hinsicht zu bearbeiten. Die Wandmalereien in St. Kilian sind nämlich Teil eines Projekts der LWL-Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen, das sich anhand von 14 ausgewählten Kirchen der Erfassung, Erforschung und zusammenfassenden Publikation der wichtigsten figürlichen Wandmalereien der Romanik in Westfalen widmen soll (s. hierzu die Beiträge zu Paderborn-Neuenbeken und zum Fachgespräch Wandmalerei in Hamm in diesem Heft). Ergänzend ist eine Ausstellung geplant. Eigentlich wird das Projekt wegen der Verhandlungen um ein sich mittlerweile abzeichnendes Finanzierungsmodell voraussichtlich erst 2012 anlaufen, doch die bevorstehende Innenrestaurierung von St. Kilian erforderte sofortiges Handeln und ein Vorziehen der Bearbeitung. Die mit der Innenrestaurierung verbundene komplette Einrüstung des Kirchenraums bot für die Zwecke des Projekts optimale Arbeitsbedingungen, die unbedingt genutzt werden mussten.

Als Grundlage für die Bestandskartierungen wurde die Chorapsis zunächst durch das Ingenieurbüro Fitzek und Pancini aus Köln vermessen. In die daraus entstandene maßstäbliche Wandabwicklung wurden dann entzerrte Fotos der Apsismalereien eingefügt, in die kartiert werden konnte. Die Kölner Kunsthistorikerin und Restauratorin Dr. Anna Skriver übernahm als ausgewiesene Expertin für romanische Wandmalerei die Bestandserfassung und -kartierung vor Ort, die Auswertung aller Archivquellen, die Zusammenstellung der Restaurierungsgeschichte und die kunsthistorische Beschreibung, Analyse und Einordnung des zuvor erfassten Bestands. Die Eingabe der Daten in die amtseigene Denkmäler-Datenbank KLARAwEB erfolgt in Kürze. Der Kirchengemeinde und dem Erzbistum Paderborn ist sehr dafür zu danken, dass die Kosten der Vermessung und der Bestandserfassung vor Ort in das Bauprogramm der Innenrestaurierung integriert und in Verbindung mit der Förderung des Bundes und des Landes NRW für die Gesamtmaßnahme getragen werden konnten. Die Fi-

nanzierung der weiteren bereits genannten Arbeitsschritte übernahm die LWL-Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen. In Person des Amtsrestaurators Leonhard Lamprecht sorgte das Amt auch für den restaurierungswissenschaftlichen Teil der Bearbeitung in Form von Untersuchungen des Bestands, der Maltechnik und des Zustands mit verschiedenen Methoden. Dies mündete in ein Konservierungs- und Restaurierungskonzept, das dann von der Restaurierungsfirma Klaus Lerchl aus Lippstadt umgesetzt wurde. Die Restauratoren reinigten die Wandmalereien im gesamten Kirchenraum, retuschierten Risse in der Apsis und ergänzten fehlende Konturen in den Blattfriesen und Gewölbekorationen. Sie fassten die sanierten Kirchenwände und die Architekturglieder in den unteren Bereichen mit Kalkfarbe neu.

Die wissenschaftliche Bearbeitung der Wandmalereien in St. Kilian in Lügde im Rahmen des künftigen Projekts erbrachte neben einer soliden Faktenbasis einige neue Erkenntnisse zum Umfang der erhaltenen Originalsubstanz, zur Maltechnik, zur stilistischen Ableitung und zur Datierung. All das wird der geplanten Publikation zur figürlichen romanischen Wandmalerei in Westfalen zu entnehmen sein, die diesen eher verborgenen kulturellen Schatz stärker als bisher in das Bewusstsein der Öffentlichkeit rücken will. Dazu werden sicher auch die hervorragenden Fotos der Fotografen des Amtes beitragen, mit denen in Lügde der Anfang gemacht wurde. Generell können die mit dem Pilotobjekt St. Kilian gemachten Erfahrungen dazu dienen, Ablauf und Bearbeitungsschritte des Wandmalereiprojekts zu verbessern und weiter zu entwickeln. Noch in diesem Jahr wird mit der figürlichen Wandmalerei in St. Cyriakus in Schmalleberghausen eine zweite Kirche vorgezogen werden, bevor das Wandmalereiprojekt mit insgesamt gesicherter Finanzierung und größerer Objektfrequenz im nächsten Jahr hoffentlich durchstarten darf. Mit dem Abschluss dürfte dann planmäßig 2016 zu rechnen sein.

Dirk Strohmann

Bildnachweis

LWL-Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen (Dülberg).

Paderborn-Neuenbeken: Figürliche romanische Wandmalereien restauriert

Die kath. Pfarrkirche Mariä Geburt in Neuenbeken wird 1210 zum ersten Mal urkundlich genannt. Die Kirche wurde aus einem regionalen Kalkstein erbaut, Ecken und Fenstergewände bestehen aus rotem Eggesandstein. Der einschiffige, einjochige Zentralbau mit Querschiff und quadratischem Chor besitzt einen neuen und einen alten Sakristeianbau. Mit dem Turmbau ist die Form eines lateinischen Kreuzes ablesbar. In den Ostwänden der Querhausarme sind flachrechteckige Nischen angelegt.

Die Raumschale weist heute eine in den 1960er Jahren weitgehend rekonstruierte ornamentale Ausmalung nach Befund auf, mit einer seit der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts im Weserraum üblichen Gestaltung durch Quaderung und Ornamentbordüren. In den Querhäusern der Kirche befinden sich die um 1230 datierten Wandmalereien. Hier zeigen die Gewölbeseigel gemalte Lebensbäume, die mit Vögeln verziert sind.

Die Westwand des nördlichen Querhauses wird durch eine aufwändige Abendmahlsdarstellung geschmückt, die unten durch das umlaufende Or-

namentband der Wände begrenzt wird. Das südliche Querhaus weist an der Westwand die in weiten Teilen erhaltene Darstellung der Kreuzabnahme Jesu auf, flankiert von den beiden gekreuzigten Schächern. Weiterhin haben sich große Fragmente der Marienfigur, des Joseph von Arimathia, des Jüngers Johannes und des Nikodemus erhalten.

Ausgeführt wurden die spätromanischen Wandmalereien auf dem einschichtigen Kalkputz, der auf dem zweischaligen Hausteinmauerwerk in unregelmäßiger Schichtstärke aufgetragen wurde. Dieser Kalkputz wurde zusätzlich mit einer Kalktünche versehen. Auf dieser teils noch feuchten Kalktünche erfolgte die Ausführung der Malerei, so dass diese partiell freskal eingebunden wurde. Als verwendete Pigmente wurden Erdpigmente wie roter und gelber Ocker, grüne Erde und Rebschwarz identifiziert. Diese romanischen Malereien wurden zwischenzeitlich überdeckt und 1864 ziemlich grob freigelegt. Im Anschluss daran erfolgte 1865 eine Übermalung der freigelegten Malereien und des gesamten Kirchenraumes durch den Maler Wittkop im neoromanischen Stil. 1922 fand eine erneute Freilegung der Malereien durch den Maler Kraft statt. Der Kunstmaler Soetebier übermalte diese anschließend wieder.

1963/64 wurden diese Übermalungen durch die Firma Ochsenfarth entfernt, der Originalbestand restauriert und retuschiert. Bei der erneuten Reinigung der Raumschale 1984 wurden die mit Kalktünche abgedeckten Fragmente der Mandorla sowie der Petrus- und Paulusfigur im Chorraum ohne Absprache mit dem Denkmalamt freigelegt und schemenhaft die Umrisse ohne Befundgrundlage frei interpretiert.

Diese unbefriedigende Präsentation und die enorme Verschmutzung der Gewölbemalereien veranlasste 2002 das Westfälische Amt für Denkmalpflege, die Malereien sehr detailliert untersuchen zu lassen und nach Erstellung eines Restaurierungskonzeptes einer erneuten Restaurierung zu unterziehen. 2002 konnte im Rahmen einer Diplomarbeit ein Restaurierungskonzept für die Abendmahlsdarstellung erstellt werden. 2009 erfolgte die Anlegung von entsprechenden Musterflächen zur Restaurierung der Wandmalereien. Jedoch erst 2010, nach weiteren umfangreichen Untersuchungen zur gesamten Raumschale und Erstellung eines Gesamtkonzeptes, erfolgten die eigentlichen Restaurierungsarbeiten.

Vorrangig galt es, die extremen Verschmutzungen zu entfernen, die sich auf den Malereien gebildet hatten. Zudem waren großflächig Reste früherer Konservierungsmittel vorhanden, die sich durch graue Schleier und Glanzstellen negativ bemerkbar machten. Störende Reste früherer Übermalungen und Übertünchungen beeinträchtigten zusätzlich das optische Erscheinungsbild. Auch störende Altergänzungen sowie gipshaltige Kittmaterialien zur Schließung von Rissbildungen nahmen einen besonderen Stellenwert ein.



1 Abendmahlsdarstellung an der Westwand des nördlichen Querhauses in der kath. Pfarrkirche Mariä Geburt in Neuenbeken im Zustand nach der Restaurierung, 2010.



2 Darstellung der Kreuzabnahme Jesu an der Westwand des südlichen Querhauses in der kath. Pfarrkirche Mariä Geburt in Neuenbeken im Zustand nach der Restaurierung, 2010.

Rissbildungen, mikrobieller Befall (*Cladosporium*), Fehlstellen in der Malschicht und bewegliche Putzschalen dagegen stellten einen Schadensfaktor dar, der unbedingten Handlungsbedarf mit sich brachte. Somit erfolgte zunächst eine Reinigung mit weichen Pinseln und AKAPAD Trockenreinigungsschwämmen. Dunkle Verschmutzungen innerhalb der Fläche sowie frühere Konservierungsmaterialien auf Polyvinylalkoholbasis wurden mit Ethanol und Wattestäbchen entfernt. Anschließend galt es, die notwendigen Sicherungsmaßnahmen zur Substanzerhaltung wie Schalenhinterfüllung auf der Basis von dispergiertem Weißkalkhydrat und Festigung der pudernden und abschuppenden Malschichten mit Kalk- oder Kalksinterwasser durchzuführen.

Da sich die originale Malerei als sehr stabil erwies, konnte anschließend noch eine flächige Nachreinigung mit Mikrodampfgeräten und feuchten Blitzfix-Schwämmen erfolgen, mit der eine erhebliche Verbesserung der Ablesbarkeit erzielt werden konnte. Störende Übertünchungen und Übermalungen innerhalb der figürlichen Malerei wurden entfernt, noch verbliebene Gipsschleier durch

komplexbildende Kompressen reduziert. Nicht geeignete Altergänzungen wurden überarbeitet oder ausgetauscht, Risse und Putzfehlstellen mit Sumpfkalkmörtel geschlossen. Die Retusche erfolgte in einer aufwändigen Tratteggio-Technik. Auf malerische Ergänzungen und Interpretationen von Fehlstellenbereichen wurde bewusst verzichtet. Dennoch sind Darstellung und Ikonographie klar ablesbar.

Im Chor konnten in der Gewölbekappe nach eingehenden restauratorischen Untersuchungen nur sehr geringe spätromanische Malereireste einer Majestas-Domini-Darstellung gefunden werden. Hier wurde eine reversible künstlerische Neuschöpfung der thronenden Christusfigur in der Mandorla mit den vier Evangelistensymbolen in die bestehende Raumausmalung integriert. Die schemenhaften Silhouetten der Figuren von Petrus und Paulus auf der Chorostwand, die jeder Befundlage entbehrten, wurden entfernt und die geringen Malschichtreste gesichert, überklebt und überlüncht.

Im Rahmen des Wandmalereiprojekts der LWL-Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen soll in absehbarer Zeit noch eine einge-

hende kunsthistorische Bearbeitung der beiden figürlichen Wandbilder der Romanik folgen.

Leonhard Lamprecht

Quellen und Literatur

Georg Dehio, Handbuch der deutschen Kunstdenkmäler, Nordrhein-Westfalen, II Westfalen. München/Berlin 1986, S.398. – Kathrin Jäger, Die Aufarbeitung der Restaurierungsgeschichte und die Befundsicherung an der Westwand des nördlichen Querhauses von St. Marien in Paderborn-Neuenbeken. (= Unveröffentlichte Facharbeit zum Diplom, HAWK Fachhochschule) Hildesheim/Holzminden/Göttingen 2002. – Kathrin Jäger, Die Entwicklung eines Konservierungskonzeptes für die Wandmalerei der kath. Pfarrkirche in St. Marien in Neuenbeken, mit Versuchen zur Fixierung/Konsolidierung von Wandmalerei mit Nanokalk. (= Unveröffentlichte Diplomarbeit, HAWK Fachhochschule) Hildesheim/Holzminden/Göttingen 2003. – Kathrin Schwietale-Jäger/Marion Rausch, Restaurierungsbericht, Restaurierung der spätromanischen Wandmalereien in der katholischen Pfarrkirche St. Marien. 2010.

Bildnachweis:

Kathrin Schwietale-Jäger/Marion Rausch: 1, 2.

Neuerscheinungen

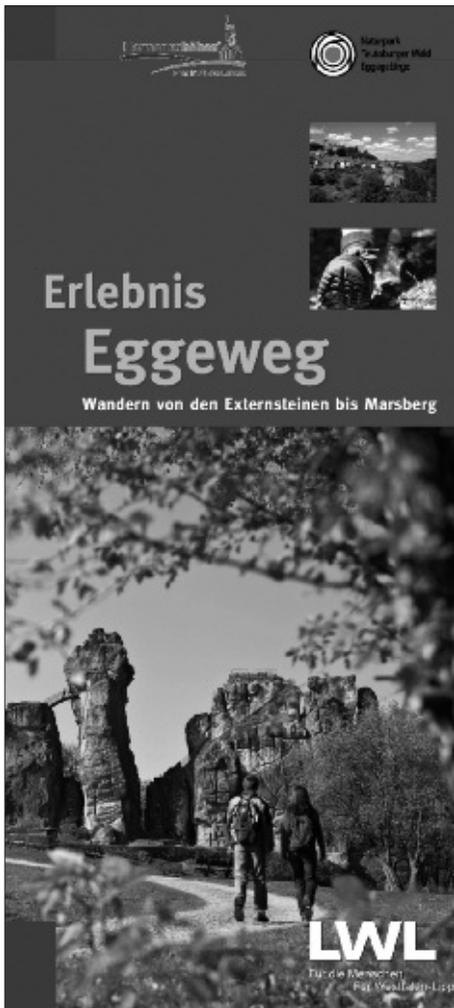


Konrad Waldeyer, Historische Landesgrenzsteine zwischen Hessen und Nordrhein-Westfalen im südlichen Kreis Höxter. Gesamtdokumentation der Befunde im Jahr 2007, überarbeitet und ergänzt 2009 (= 9. Arbeitsheft des LWL-Amtes für Denkmalpflege in Westfalen). Münster 2011. ISBN 978-3-00-035019-1. 234 S. mit zahl. col. Abb.

Die Erfassung der noch vorhandenen historischen Landesgrenzsteine zwischen Hessen und Nordrhein-Westfalen wurde auf Initiative von ostwestfälischen Heimatpflegern und dem Eggegebirgsverein betrieben. In jahrelanger Kleinarbeit haben über 40 „Steinesucher“ geholfen, alle noch vorhandenen Steine aufzufinden und zu dokumentieren sowie auch die nicht mehr vorhandenen zumindest kartografisch zu erfassen. Die ältesten von ihnen stammen aus dem Jahr 1745, die jüngsten – als Ersatzsteine gesetzt – aus dem früheren 20. Jahrhundert. Konrad Waldeyer war an dem Unternehmen bereits seit der Mitte der 1980er Jahre maßgeblich beteiligt und hat nun in dem erschienenen Arbeitsheft die komplette Sammlung aller Grenzsteine im Gebiet vorgestellt. Historische Erläuterungen zur Territorialgeschichte betten sie in einen verständlichen historischen Zusammenhang. Historische Karten und übersichtliche Landschaftsfotografien verdeutlichen den damaligen markierten Grenzverlauf und bieten eine Vergleichsmöglichkeit mit der heutigen Grenzziehung. Sämtliche Steine sind farbig wiedergegeben und in einer exakten tabellari-schen Beschreibung in einem Anhang festgehalten.

Für die Grenzsteinforschung nicht nur Nordrhein-Westfalens ist dieses Buch ein Meilenstein. Im denkmalpflegerischen Alltag zeigt es seinen gro-

Ben Wert in seiner Benutzbarkeit bei Fragen der Unterschutzstellung und findet Verwendung auch beim Verfassen von Denkmalwertbegründungen.



Horst Gerbaulet: Erlebnis Eggeweg – Wandern von den Externsteinen bis Marsberg. Hg. vom Naturpark Teutoburger Wald/Eggegebirge. 140 Seiten, 170 Fotos

und Grafiken, Karten 1:25.000. tpk-Regionalverlag. ISBN 978-3-936359-46-6. 15 Euro.

Der neue Wanderführer „Erlebnis Eggeweg“ teilt die rund 70km lange Strecke in acht Abschnitte und bietet alternative Rückwanderrouuten an. So wendet er sich nicht nur an den klassischen Langstreckenwanderer, sondern auch speziell an Wanderer, die einfach nur einen Tag lang die Natur- und Kulturlandschaft entlang des Eggewegs erleben und genießen wollen.

Besondere Aufmerksamkeit schenkt Horst Gerbaulet der Beschreibung der Kulturlandschaft entlang des Wanderweges. Er beschreibt 59 besonders sehenswerte Punkte entlang des Weges, die in den Karten gekennzeichnet sind. Dazu gehören u.a. Reste sächsischer Wallburgen, Burgruinen, Grenzsteine und Wegemale an historischen Passwegen. Darüber hinaus werden die mannigfaltigen Spuren historischer Nutzungen im Wald wie der Abbau von Bodenschätzen, die Herstellung von Glas, das Köhlerwesen oder die Waldhude erläutert. Neben einem einleitenden Kapitel zum Eggegebirge gehen 52 Exkurse auf bestimmte Themen, wie z.B. die Externsteine oder die Iburg, ausführlich ein. Außerdem werden auch alle durchwanderten Kommunen vorgestellt. Damit ist das Buch ein Begleiter, der über den Charakter eines bloßen Streckenführers hinausgeht. Der Kartenteil am Ende des Buches erspart dem Nutzer zusätzliche Wanderkarten: Die gesamte Strecke wird im Maßstab 1:25.000 in Reliefkarten dargestellt. Auch die aus den Anliegergemeinden zum Hermannsweg führenden Zugangswege finden sich dort. Außerdem sind in den Karten Aussichtspunkte, Parkplätze, Haltestellen von Bussen und Bahnen, Rettungspunkte, Schutzhütten und vieles mehr aufgeführt. Wanderer, die rasten und sich stärken möchten, finden im Buch eine Liste empfehlenswerter Gasthäuser, Hotels und Jugendherbergen, die speziell auf deren Bedürfnisse zugeschnitten sind.

Mitteilungen

Die Deutsche Digitale Bibliothek (DDB)

Das Großprojekt „Deutsche Digitale Bibliothek“, von Bund und Ländern initiiert, hat (mit einem etwas unglücklichen Titel) das Ziel, die Bestände von etwa 30.000 Kultureinrichtungen über ein Portal recherchierbar zu machen und damit zu vernetzen. Von zu Hause aus in den Datenbanken von Bibliotheken, Museen, Archiven zu recherchieren, gehört bereits zum Alltag vieler Bürgerinnen und Bürger sowie von Forscherinnen und Forschern. Diese Daten jedoch vernetzt angeboten zu bekommen, war bislang nur im Bereich der Bibliotheken über den Karlsruher Virtuellen Katalog (URL:

<http://www.ubka.uni-karlsruhe.de/kvk.html>) und in geringem Umfang über das BAM-Portal zu Bibliotheken, Archiven und Museen (URL: <http://www.bam-portal.de>) neben weiteren kleineren Portalen möglich. Das Ziel, mit einem Schlagwort die Bestände ganz unterschiedlicher Einrichtungen gleichzeitig durchsuchen und auswerten zu können, bietet große Chancen für die Wissenschaft und dürfte auch für den Laien ein interessantes Angebot sein, wenn er sich über ein bestimmtes Thema informieren will. So wird man beispielsweise zum Architekten Karl Friedrich Schinkel Informationen zu seinen Porträts und Zeichnungen,



Arnberg, Auferstehungskirche, entstanden 1822–1825. 2002.

Bücher über ihn und Pläne von ihm zu projektierten Bauten aus ganz unterschiedlichen Einrichtungen angeboten bekommen.

Erklärtes Ziel der DDB ist es, auch die Daten der Denkmalpflege zu Baudenkmalern anbieten zu können. Dafür wurden durch die Vereinigung der Landesdenkmalpfleger Spartenvertreter und -vertreterinnen in die verschiedenen Arbeitsgruppen entsandt, die dort die Belange der Denkmalpflege einbringen und gleichzeitig für die Mitarbeit der Denkmalpflegeeinrichtungen an dem Projekt werben sollen. Eine Denkmalpflege-Datenbank zu Baudenkmalern, die bereits im Internet verfügbar ist, das hessische denkwweb (URL: <http://denkwweb.denkmalpflege-hessen.de>), wird als Pilotprojekt für den Start der DDB in das Portal überführt werden.

Neues Bibliotheksportal präsentiert die Publikationen von Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur

Vom historischen Buch aus dem Dreißigjährigen Krieg bis zu aktueller Fachliteratur: In den 15 Bibliotheken der LWL-Kulturdienste, darunter auch die Bibliothek der Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur, LWL-Museen und der LWL-Hauptverwaltung lassen sich wahre Schätze finden. Rund 280.000 Medien können Interessierte ab dem 1. Juni 2011 über das neue LWL-Bibliotheksportal im Internet unter der Adresse <http://www.lwl.org/opac> recherchieren.

„Bisher haben die LWL-Bibliotheken ihre Bestände nur intern im LWL-Intranet zur Verfügung gestellt. Jetzt geht der LWL mit einem gemeinsamen Auftritt ins Internet und öffnet damit seine Bestände für die Öffentlichkeit“, gibt der Landschaftsverband Westfalen-Lippe bekannt. Internetnutzer

Die Denkmalfachämter der einzelnen Bundesländer, die in der Arbeitsgruppe „Denkmalinformationssysteme“ der Vereinigung der Landesdenkmalpfleger zusammenarbeiten, beschäftigen sich insofern mit dem Projekt, als dass sie einen Kernfeldkatalog erarbeitet haben, mit dem eine gewisse Vereinheitlichung der von den Ämtern gelieferten Daten erzeugt werden soll. Es besteht grundsätzlich vor dem Hintergrund der engen personellen Ressourcen eine gewisse Skepsis, ob die Anforderungen, die sich aus der Teilnahme an Portalen wie der DDB ergeben, von den Ämtern überhaupt erfüllt werden können. Auf der anderen Seite ist die Präsenz der Denkmalpflege mit ihren Daten in solch engagierten Großprojekten natürlich wünschenswert. Die LWL-Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen verfügt über mehrere Datenbanken, wie KLARAweb (www.lwl.org/klara-net/index.php) und Geodatenkultur (www.lwl.org/LWL/Kultur/WALB/Portale/GDK/). Bei diesen Datenbanken, die in Teilen bereits auch im Internet zur Verfügung stehen, dürfte es durchaus möglich sein, die Daten auch in der DDB zu präsentieren. So könnte man beim Stichwort „Karl Friedrich Schinkel“ z.B. auch die Auferstehungskirche in Arnberg finden, die 1822–1825 unter seiner Mitwirkung entstanden ist.

Die Deutsche Digitale Bibliothek wird sich mit Ablauf des Jahres 2011 im Internet mit ihrem Datenangebot präsentieren (URL: <http://www.deutsche-digitale-bibliothek.de>).

Dorothee Boesler

Bildnachweis: LWL-Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur (Bildarchiv).

können im neuen Portal sowohl in allen Bibliotheksbeständen gleichzeitig suchen oder ihre Suche auf einzelne Bibliotheken beschränken. Die Themengebiete reichen von Medien zu Kunst und Geschichte, Denkmalpflege und Heimatkunde, Mundart und Volkskunde, Archäologie, Naturkunde und Museologie bis zu Gesetzen und Verordnungen. Beteiligt sind die LWL-Landesmuseen und Kulturdienste in Münster, die LWL-Freilichtmuseen in Detmold und Hagen und das LWL-Industriemuseum in Dortmund.

Vor Ort stehen in den LWL-Bibliotheken rund 600.000 Medien zur Verfügung. Diese sollen in Zukunft Buch für Buch und Zeitschrift für Zeitschrift in das neue Suchportal eingepflegt werden. Allerdings kann man sich die Medien an den Standorten nicht ausleihen, da es sich um Präsenzbibliotheken handelt. Interessenten können die Medien also nur vor Ort einsehen.

Aus dem Bildarchiv



1 Die Inventarisierung auf Dienstfahrt.

Seit 1892 war Albert Ludorff der erste Provinzialkonservator Westfalens. Die Provinzialverwaltung hatte ihn bereits 1888 zum hauptamtlichen Inventarisator gewählt. Das Foto aus der Zeit um 1900 zeigt „die Inventarisierung“ auf Dienstfahrt. Auf

dem Kutschbock sitzt Hugo Schnautz, einer der Fotografen des damaligen Amtes. Wer in der Kutsche Platz genommen hat und wann genau diese Aufnahme entstanden ist, ist leider nicht überliefert.



2 Der erste Dienstwagen mit Motorkraft.

Zu Zeiten des Provinzialkonservators Johannes Körner (1921–1931) wurde man deutlich mobiler. Auch auf diesem Foto ist rechts im Bild der Fotograf Hugo Schnautz zu erkennen. Die zweite ab-

gebildete Person ist nicht bekannt. Es ist aber wohl anzunehmen, dass der Kraftwagen vor allem dem Provinzialkonservator persönlich zur Verfügung stand. Das Foto entstand im Jahr 1927.

Preise



Kloster Bredelar. 2011.

Europa-Nostra-Preis für den Förderverein Kloster Bredelar e.V. in Marsberg

Unter den Preisträgern des diesjährigen Europäischen Preises für Kulturerbe „Europa Nostra Award“ ist auch der Förderverein Kloster Bredelar e.V. in Marsberg, der in der Kategorie „Dedicated service“ für seinen besonders engagierten Einsatz für die Erhaltung des Baudenkmals ehem. Eisenhütte/Kloster Bredelar in Marsberg verliehen wurde. Die feierliche Preisübergabe hat am 10. Juni 2011 in Amsterdam stattgefunden. Bislang haben erst drei Denkmalprojekte in Westfalen-Lippe diese besondere Auszeichnung erhalten: 1988 das Haus Backs in Bad Salzuflen, 1993 die alte Synagoge in Drensteinfurt und 2001 das Bahnhofsgelände in Hamm.

Der Förderverein Kloster Bredelar e.V. Marsberg trägt die Sorge für die Erhaltung und Nutzung einer 1170 gegründeten Klosteranlage in Marsberg-Bredelar. Im Zuge der Säkularisation wurde das Kloster 1804 aufgelöst und in den Klostergebäuden dann 1828 ein Hüttenbetrieb eingerichtet. Nach der Weltwirtschaftskrise wurde der Industriebetrieb 1931 verkauft und an die Stelle der industriellen Nutzung traten verschiedene Gewerbebetriebe. Die Anlage befindet sich heute bis auf den südwestlichen Pavillon im Besitz des Fördervereins. Seit Aufgabe der industriell-gewerblichen Nutzung wurden einzelne Gebäudeteile noch als Wohnungen genutzt, aber der größte Teil der Anlage stand leer. Kirche und Konventsgebäude waren abgewirtschaftet und drohten zu verfallen. Fehlende Bauunterhaltung und ein langjähriger Reparaturstau führten zusehends zu Schäden, teilweise bestand sogar Einsturzgefahr. Die Stadt Marsberg unternahm in den 1990er Jahren zwar erhebliche Mühen und Anstrengungen, die Anlage zu vermarkten, aber sie blieb damit letztlich erfolglos.

Der Förderverein hat die überregional bedeutende Qualität der ehemaligen Klosteranlage erkannt und gesehen, dass langer Leerstand in kurzer Zeit zum Untergang des Baudenkmals führen würde. Er stellte sich seit seiner Gründung 2000 kontinuierlich die Aufgabe, die Restaurierung und Nutzung der Klosteranlage ideell und materiell voranzutreiben und für eine angemessene Nutzung der Anlage zu sorgen. Neben der Werbung für seine Ziele sieht er seine Aufgaben vor allem in der Zusammenarbeit mit öffentlichen und privaten Institutionen sowie in der Beschaffung der erforderlichen Finanzmittel für die umfangreichen Baumaßnahmen. Dabei war die Arbeit des Vereins sehr erfolgreich: Die Stadt Marsberg, der Hochsauerlandkreis, der Landschaftsverband Westfalen-Lippe (LWL), das Land Nordrhein-Westfalen, die Nordrhein-Westfalen-Stiftung und die Deutsche Stiftung Denkmalschutz haben zum Teil sehr namhafte Beiträge für die Instandsetzungsarbeiten zur Verfügung gestellt. Das fand auch in der Öffentlichkeit weithin Anerkennung. Die Mitglieder des Vereins werden durch regelmäßige Versammlungen, schriftliche Informationen und Faltblätter zu anhaltendem Einsatz motiviert. Auch eine informative und sorgfältig gepflegte Internet-Präsentation ist aufgebaut worden.

Notwendigerweise hatte sich der Förderverein in der Anfangszeit zunächst darauf konzentriert, die leerstehenden Bauten zu sichern, zu entrümpeln und aufzuräumen – Arbeiten, die Vereinsmitglieder und andere freiwillige Helfer übernommen haben. Die intensive Beschäftigung mit dem erhaltenen Baubestand über die Jahre hat dazu geführt, dass die industriellen Nutzungsphasen des ehemaligen Klosters Bredelar als Chance gesehen wurden und als Alleinstellungsmerkmal in der Konkurrenz mit anderen historischen Klosteranlagen hervorgehoben werden können.

Es ist dem Förderverein nicht nur gelungen, Kloster Bredelar in der Region und darüber hinaus bekannt zu machen, sondern er hat auch das „vergessene“ und bereits ernsthaft bedrohte Baudenkmal wieder mit Leben erfüllt und tragfähige Perspektiven für seine Erhaltung entwickelt.

Man kann sagen, dass ohne das Engagement und die Kreativität des Fördervereins die Erhaltung der großen Anlage von Kloster Bredelar durchaus in Frage stehen würde. Kein öffentlicher, aber auch kaum ein privater Eigentümer dürfte unter den gegenwärtigen Bedingungen die Kraft gehabt haben, eine vergleichbare Initiative zu ergreifen und beständig über die Jahre mit immer neuen Ideen aufrechtzuerhalten. Dafür ist ja bekanntlich nicht allein eine entsprechende Vision ausschlaggebend. Es sind auch Phantasie und Beharrlichkeit nötig, um die Beteiligten auf allen Ebenen immer wieder

neu zu motivieren und genauso viel Ausdauer und Verantwortlichkeit zu entwickeln. So wird die Arbeit des Fördervereins ein Vorbild dafür, wie ungeachtet vermeintlicher Hindernisse die Erhaltung und Nutzung eines großräumigen Baudenkmals auch in schwierigen Zeiten erfolgreich in Angriff genommen werden kann. Hier werden öffentliche Versammlungsräume und Lernorte geschaffen unter Berücksichtigung denkmalpflegerischer Vorgaben. In diesem Sinne ist der Fall Kloster Bredelar

ein mustergültiges Beispiel und wird auch so wahrgenommen.

Weiterführende Angaben: <http://www.europa-nostra.org/projects/55/>

Oliver Karnau

Bildnachweis

LWL-Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen (Dülberg).

Personalia

Dr. Kurt Röckener im Ruhestand

Zum 1. August des Jahres verlässt uns Dr. Kurt Röckener, um in den Ruhestand zu gehen. Biografisch war und ist Kurt Röckener immer eingefleischter – weil hier geboren, ausgebildet und gearbeitet – und auch verwurzelter Münsteraner, der noch nie woanders wohnte und der auch weiterhin in dieser Stadt zu Hause bleiben wird. Das untermauert ganz anschaulich der objektive Datensatz seines Lebens: Geboren am 16.7. 1946 in Münster, besuchte er bis zum Abitur 1966 das Ratsgymnasium eben hier. Das Grundstudium zunächst der Betriebswirtschaftslehre an der Westfälischen Wilhelms-Universität in Münster belehrte ihn allerdings schnell eines Besseren: Höherem geistigem Anspruch und kulturellem Interesse folgend, schrieb er sich an der Philosophischen Fakultät für die Fächer Kunstgeschichte, Archäologie und Publizistik ein. Darauf folgte 1980 die Promotion und nach einem Werkvertrag bei der Stadt Lemgo 1981 die erste Arbeit in der Kulturgüterfassung beim damaligen Westfälischen Amt für Denkmalpflege. Nach einem Intermezzo in der Redaktion wechselte Kurt Röckener in die Abteilung Praktische Denkmalpflege, der er über 20 Jahre angehörte und währenddessen er auch die Temperamente dreier Landeskonservatoren kennen lernte: Dietrich Ellger, Eberhard Grunsky und Markus Harzenetter – sich aber auch an den Wechsel von Amtsbezeichnungen gewöhnen musste: Westfälisches Amt für Denkmalpflege, LWL-Amt für Denkmalpflege in Westfalen und schließlich LWL-Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen. Unbedingt erwähnenswert ist Kurt Röckeners „theatralisches“ Talent. Hatte er dieses schon in Theatergruppen an der Schule gepflegt, so profitierten und amüsierten sich unsere Amtsmitglieder über Jahre hin bei einem regelmäßig zum Weihnachtskaffee stattfindenden Auftritt seiner Per-



son. Dabei nahm er auf satirisch-lustig-bissige Weise Zustände und auch Personen vor allem seiner dienstlichen Umgebung gerne aufs Korn.

Dass er auch lange schon verheiratet ist, soll wenigstens erwähnt sein, ebenso aber auch seine sportliche Ader: In den 1960er und 1970er Jahren war Kurt Röckener Teilnehmer im Turniertanzsport und 1990 Gründungsmitglied des Tennisclubs Münster-Handorf mit Sitz im Vorstand bis heute. Darin wird er sicher noch lange engagiert bleiben und sein Leben in Handorf – zwischen Natur und Großstadt – bereichern um Reisen nach Italien, das er zusammen mit seiner Frau noch längst nicht vollständig erkundet hat.

Bildnachweis

LWL-Denkmalpflege, Landschafts- und Baukultur in Westfalen (Nieland).

Verkäufliche Baudenkmäler



Das aus Bruchsteinen aufgeführte Wohn-Wirtschaftsgebäude unter einem Satteldach mit verbretterten (bzw. kunststoffverkleideten) Giebeldreiecken stammt in seiner heutigen Form von 1828. Im Kern muss das Haus jedoch älter sein, wie datierte Steine und die Besitzergeschichte belegen. Es handelt sich um ein relativ kleines Bauernhaus mit einem Wirtschaftsteil, der aus einer dreischiffi-

gen Diele und einem eine Kammer breiten Wohn- teil besteht. Ursprünglich befand sich die noch gut erhaltene Feuerstelle (heute ist ein Ofen vorge- baut) auf der Diele. Durch eine sehr dicke, gemau- erte Wand ist das Kammerfach vom Wirtschaftsteil getrennt. Hier befinden sich drei nebeneinander liegende Wohnräume, in deren mittlerer sich eine Stiege nach oben befand. Die Öffnung ist noch vor- handen, der Aufgang zum Obergeschoss geschieht heute über eine Stiege im nördlichen Seitenschiff von der Diele aus. Oben sind drei weitere Kam- mern. Der hohe Dachraum wird von einem mit Kehlbalken gesicherten Sparrendach geschlossen.

Ort: Altena

Kreis: Märkisches Sauerland

Objekt: Wohn-Wirtschaftsgebäude aus Bruchstein

Datierung: 1828 (1603)

Nutzung: Wohnzwecke

Bemerkung: Alleinlage mitten im Wald

Grundstücksgröße: 3500m² – Wohnfläche 250m²

Kosten: 450.000 Euro

Kontakt: Dr. Helga Renfordt-Voelkner,

Tel. 038229/798298



Stattliches spätklassizistisches Gasthaus von 1828 mit rückwärtigem Saalanbau von 1902 und Verandaanbau von 1928 an der Westseite. Das gut über- lieferte Traditionslokal an der Quelle des Oldentru- per Baches veranschaulicht die Entwicklung vom Chaussee- und Dorfkrug zur Ausflugsgaststätte im heutigen Bielefelder Südosten. Das Ensemble ist in einem guten Zustand und geeignet z. B. für den Be- trieb als Restaurant, Büro oder Wohnungen. Süd- östlich stehendes Ziegelgebäude ohne Denkmal- wert.

Ort: Bielefeld-Hillegossen

Objekt: Massives, voll unterkellertes Gasthaus mit Saal und großer Veranda

Adresse: Detmolder Straße 624, 33699 Bielefeld

Nutzung: z. Zt. nicht genutzt

Datierung: 1828/1902/1928

Kaufpreis: Nach Vereinbarung

Kontakt: Herr D. Kochsiek,

Tel. 05202/4008, 0170/1678007

