

Straßenbau in Westfalen im Spiegel von Karten und Plänen – Der Bestand 846 im Archiv LWL

von Benedikt Nientied

Karten als Quelle im Archiv

Historische Karten und Pläne sind in jüngster Zeit wieder verstärkt in den Fokus der Forschung und der Öffentlichkeit gerückt. Eine gewachsene Zahl wissenschaftlicher und populärwissenschaftlicher Werke zeugt davon.¹ Ihre Stellung als Quelle von eigenem historischen Wert neben den traditionell im Fokus stehenden Schriftzeugnissen wird auch jenseits berühmter Einzelstücke anerkannt. Auch in der Museumsarbeit werden Karten als eigenes Thema aufgenommen.² Häufig steht dabei jedoch ihre optische Qualität im Vordergrund. Technische Karten und Kartenserien ohne herausragende Einzelstücke führen dagegen nach wie vor ein relatives Schattendasein. Obwohl sie gerade in der Verwaltung eine wichtige Rolle spielen und spielten. Viele der in den Archiven lagernden Karten und Pläne sind Resultate von Verwaltungshandeln, seien es Katasterkarten, topographische Karten, Stadt- oder Bergbaukarten.³ Einen bekannten Spruch abwandeln könnte man sagen: „Eine Karte sagt mehr als tausend Worte“. Ein Bereich, auf den dies sicherlich zutrifft, ist der Straßenbau. Eine einzelne Karte kann den Verlauf einer geplanten Straße viel besser visualisieren, als es eine Beschreibung könnte. Die Diskrepanz ist augenfällig, wenn man den zu historischen Straßenkarten gehörenden Findbucheintrag liest. Die intellektuelle Anstrengung, den dort beschriebenen Verlauf in ein räumliches Bild umzusetzen, ist mit einer Karte bereits geleistet. Auch dem Reisenden ist mit einer Karte besser gedient als mit einer Wegbeschreibung. Dies gilt sogar für abstrakte Karten wie die bekannte römische *Tabula Peutingeriana*, deren Original wahrscheinlich aus der zweiten Hälfte des vierten Jahrhunderts stammt und die uns heute nur in einer mittelalterlichen Kopie überliefert ist.⁴ Obwohl sie sich nur sehr grob an geographischen Gegebenheiten orientiert, gab sie dem Reisenden der Antike doch einen praktikablen Überblick über Richtungen und Entfernungen auf den Straßen des Weltreiches. So wundert es nicht, dass Karten auch beim Bau von Straßen eine wichtige Rolle einnahmen und deshalb eine nicht zu vernachlässigende, zusätzliche Quelle darstellen. Auf Grund ihres häufig außergewöhnlichen Formats und den damit verbundenen Schwierigkeiten werden sie trotzdem nur selten von Archivnutzern angefordert. Zum Teil sind sie der Öffentlichkeit auch noch gar nicht zugänglich. Für den historischen Bestand an Straßenkarten im Archiv des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe (Archiv LWL) hat sich dies nun geändert.

Der Bestand 846 des Archivs LWL

Während die aus dem Straßenbauwesen entstandenen Akten des Archivs LWL teilweise bereits seit längerem verzeichnet und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht worden sind,

so war dies für die dazugehörigen Karten und Pläne bis vor kurzem noch nicht vollständig der Fall. Zwar waren die historischen Kartenbestände aus dem 19. Jahrhundert verzeichnet und über ein maschinenschriftliches Findbuch auffindbar. Eine Einpflegung in die digitale Archivsoftware fehlte jedoch. Ebenso war die Lagerung der großformatigen Karten aus konservatorischer Sicht ungenügend und erschwerte die Aushebung und die Benutzung. Karten und Pläne jüngerer Datums, die ungefähr die Hälfte des Bestands ausmachen und die zum Teil erst zu einem späteren Zeitpunkt in die Sammlung des Archivs gelangt sind, waren dagegen gar nicht verzeichnet. Im Rahmen einer zweijährigen Projektarbeit konnte der gesamte den Straßenbau betreffende Kartenbestand des Archivs LWL nun zusammengeführt, gereinigt und elektronisch neu verzeichnet werden. Auch eine konservatorisch fachgerechte Lagerung des umfangreichen Bestandes konnte in diesem Zuge so weit wie möglich sichergestellt werden. Der Bestand ist nun unter der Bestandsbezeichnung 846 (Kartensammlung) sowohl im Lesesaal des LWL-Archivamts für Westfalen als auch online im Portal „Archive in Nordrhein-Westfalen“ für Benutzer einfach zugänglich.⁵ Die Archivalien zum Straßenbau in Westfalen im Archiv LWL können nun erstmals in ihrer Gesamtheit für die historische Forschung fruchtbar gemacht werden.

Struktur des Bestandes

Der den Straßenbau betreffende Kartenbestand des Archivs LWL lässt sich im Wesentlichen in drei Zeitabschnitte mit zum Teil sehr unterschiedlichen Kartentypen gliedern. Den ersten und umfangreichsten Teil stellen Planungs- und Entschädigungskarten dar, die den Zeitraum vom Ende des 18. Jahrhunderts über die Zeit der französischen Herrschaft bis zum umfangreichen Straßenbau der preußischen Provinz Westfalen abdecken. Der zweite Teil umfasst zwei nahezu komplette Sätze von Planungskarten der Reichsautobahn Berlin-Hannover-Ruhrgebiet (heute BAB 2) aus den dreißiger Jahren des 20. Jahrhunderts. Den dritten Teil stel-

1 Vgl. beispielsweise Simon Garfield, *Karten! Ein Buch über Entdecker, geniale Kartografen und Berge, die es nie gab*, Darmstadt 2014, oder Ute Schneider, *Die Macht der Karten. Eine Geschichte der Kartographie vom Mittelalter bis heute*, Darmstadt 2012.

2 Z. B. jüngst durch die Ausstellung „Weltvermesser“ in Lemgo. Vgl. Michael Bischoff/Vera Lüpkes/Rolf Schönau (Hrsg.), *Weltvermesser. Das goldene Zeitalter der Kartographie*. Katalog zur Ausstellung vom 13. September bis 6. Dezember 2015 in Kooperation mit der Kartenabteilung der Staatsbibliothek zu Berlin, Dresden 2015.

3 Vgl. auch Gerald Kreucher, *Karten und Pläne im Archiv. Eine Einführung in die Benutzung am Beispiel der Abteilung Westfalen des Landesarchivs NRW, Duisburg 2014* (Veröffentlichungen des Landesarchivs Nordrhein-Westfalen 53).

4 Vgl. Schneider, *Macht der Karten* (wie Anm. 1), S. 20–23.

5 http://www.archive.nrw.de/kommunalarchive/kommunalarchive_m-p/m/Muenster_Westfalen_Lippe/bestaende/online-findmittel/index.php [Stand: 25.05.2016].

len Übersichtskarten der regionalen Straßenbauämter aus den 1960er- bis 1990er-Jahren dar, die der verwaltungsin-
 ternen Kommunikation und der Öffentlichkeitsarbeit dien-
 ten. Neben diesen drei Hauptgruppen von Straßenkarten
 finden sich im Bestand 846 noch weitere Karten und La-
 gepläne verschiedenen Typs, die sich nur zum Teil den Zu-
 ständigkeitsbereichen des früheren Provinzialverbandes
 bzw. LWL zurechnen lassen. Darunter sind beispielswei-
 se eine „Kurskarte für den Bezirk der Oberpostdirektion
 zu Münster“, eine kleine Serie von Übersichtskarten zur
 Strom- und Gasversorgung aus der Nachkriegszeit sowie
 Lagepläne verschiedener LWL-Einrichtungen von ca. 1830
 bis in die sechziger Jahre des 20. Jahrhunderts. Außerge-
 wöhnlich sind sicherlich auch die Pläne der Provinzial-Aus-
 bildungsschiffe und ihres Liegeplatzes in Emden (um 1910)
 sowie detaillierte Grund- und Aufrisse der beiden Yachten
 des segelbegeisterten ehemaligen Landeshauptmanns Dr.
 Wilhelm Hammerschmidt (Landeshauptmann von 1905–
 1919). Auch diese sind über das Findbuch recherchier-
 bar. Die Provenienz und der Zeitpunkt der Übernahme des
 ca. 1.300 Karten umfassenden Bestandes lässt sich nicht
 mehr in Gänze sicher feststellen. Die meisten Straßenkar-
 ten stammen aus den regionalen Straßenbauämtern, so-
 lange diese noch in die Zuständigkeit des LWL fielen. Die
 Karten zur A2 sind aus der Autobahnniederlassung Hamm
 übernommen worden. Ein Teil der Karten und Pläne war
 zuvor unter der Signatur C 40 K + Abkürzung des Straßen-
 bauamtes verzeichnet und wurde nun unter der einheitli-
 chen Signatur 846 mit dem Restbestand zusammengefasst.

Neuaufnahme

Bei der Neuaufnahme des Bestandes in das Archiv LWL
 wurden die Karten mit Hilfe von Reinigungsschwamm und
 Skalpell von Oberflächenschmutz befreit. Schimmelbefall
 war so gut wie nicht vorhanden. Insbesondere die jahre-
 lange, unsachgemäße Lagerung und die zum Teil intensive
 Nutzung in den Straßenbauämtern hatten jedoch deutliche
 Spuren hinterlassen. Dabei reichte der Zustand von sehr
 gut bis stark restaurierungsbedürftig. Der konservatorische
 Zustand jedes Exemplars war bereits bei einer vorherigen
 Untersuchung aufgenommen worden. Eine über die ober-
 flächliche Reinigung hinausgehende Sicherung fand nur
 bei einigen wenigen, besonders gefährdeten Exemplaren
 statt. Wie alle Karten und Pläne wurden sie anschließend
 in Archivmappen verschiedenen Formats zusammengefügt,
 jeweils getrennt durch eine Lage säurefreien Papiers. Die
 Menge der in einer Mappe zusammengefügt Karten ori-
 entiert sich an der Handhabbarkeit bei der Aushebung und
 einer gleichmäßig verteilten Gewichtsbelastung. Die Map-
 pen wurden dann in Kartenschränken plan gelegt. Einige
 Kartenserien liegen auch in gebundener Form vor. Es wur-
 de entschieden, die intakte Bindung zu belassen und für
 sie spezielle Papierhüllen anzufertigen. Die konservatorisch
 fachgerechte Lagerung der großformatigen Hadernpapier-
 karten stellte für das Archiv eine zusätzliche Herausforde-
 rung dar. Selbst spezielle Überformatschränke sind nicht in

der Lage, eine vollständig entfaltete Karte zu fassen. Eine
 gerollte oder hängende Lagerung kam aus magazintech-
 nischen Gründen nicht in Frage. Eine Faltung war deshalb
 unvermeidlich. Es wurde versucht, die Karten so weit wie
 möglich plan zu legen, ohne neue Knickstellen hinzuzufü-
 gen. Wegen des daraus resultierenden Volumens und des
 zusätzlich belastenden Eigengewichts konnten jeweils nur
 wenige Karten zusammen verpackt werden.

Straßenbau in Westfalen im Spiegel der Karten

Die Anfänge des Chausseebaus in Westfalen

„Die Land- und Poststraßen dieses Herzogthums [Westphalen] sind erbärmlich, und es ist kein Wunder, dass der Fuß des
 Wanderers sie bisher vermied, und der Wagen des Reisenden.
 [...] Nirgends findet man eine Chaussee, die Wege sind an
 wenigen Orten fahrbar, und auch diese werden mit jedem
 Jahre schlechter und gefährlicher.“⁶ Diese Klage aus dem
 Jahr 1803 steht stellvertretend für die in der ersten Hälfte
 des 19. Jahrhunderts in Westfalen bestehende Sorge, die Re-
 gion könne durch den schlechten Ausbau ihres Straßen- und
 Wegenetzes wirtschaftlich und politisch noch weiter ins Hin-
 tertreffen geraten. Auch historisch bedeutsame Überland-
 verbindungen wie der Hellweg waren zu diesem Zeitpunkt
 streckenweise kaum noch benutzbar.⁷ Die Notwendigkeit ei-
 nes starken Engagements im Straßenbau wurde allgemein
 anerkannt. Bis zu einem wirklich zweckmäßigen Straßen-
 netz war es jedoch noch ein weiter Weg. Und auch wenn be-
 reits knapp zwanzig Jahre später der erste Oberpräsident der
 preußischen Provinz Westfalen, Ludwig Freiherr von Vincke,
 vor dem ersten Provinziallandtag verkündete: „Zu den wich-
 tigsten Gegenständen der Verwaltung gehört die Beförde-
 rung der Verbindung sowohl mit der Residenz und den ande-
 ren Provinzen des Staats als auch mit dem Auslande, und vor
 allem andern der einzelnen Landesteile der Provinz unter ein-
 ander durch den Straßenbau, und vielleicht nirgends mehr,
 als in dieser, wegen schlechter Beschaffenheit ihrer Straßen
 vordem berüchtigten Provinz“,⁸ so war zu diesem Zeitpunkt
 doch bestenfalls ein Anfang gemacht.

Zahlreiche, anekdotenhafte Reiseberichte zeugen von
 den Problemen des Fortkommens, denen Reisende und
 Kaufleute selbst auf den großen Heerstraßen gegenüber-
 standen. Der planhafte Chausseebau im Heiligen Römi-
 schen Reich begann erst Mitte des 18. Jahrhunderts, in
 den preußischen Territorien gar erst kurz vor der Jahrhun-
 dertwende.⁹ Insbesondere die Finanzierung des kostspieli-

6 F. Schatzmann, Beiträge für die Geschichte und Verfassung des Herzog-
 thums Westphalen, 1803, S. 47. Zitiert nach Alfred Bruns, Die Straßen im
 südlichen Westfalen, Münster 1992 (Veröffentlichungen aus dem Archiv
 des Landschaftsverbandes 1), S. 135.

7 Vgl. Reinhild Stephan-Maaser, Zeitreise Hellweg. Spuren einer Strasse
 durch die Jahrtausende: eine Ausstellung der Stadt Unna, Hellweg-Muse-
 um Unna, 5. November 2000–1. April 2001, Essen 2000, S. 30–31.

8 Zitiert nach Bruns, Straßen (wie Anm. 6), S. 147.

9 Vgl. Clemens Wischermann, Chausseebau und Landverkehr in Westfalen
 während der Frühindustrialisierung, in: Reininghaus, Wilfried (Hrsg.),
 Verkehr und Region im 19. und 20. Jahrhundert. Westfälische Beispiele,
 Paderborn 1999 (Forschungen zur Regionalgeschichte 29), S. 71–94.

gen Unterfangens bereitete große Probleme. Anstelle der überkommenen Frondienste der anliegenden Landbevölkerung forderte der Freiherr vom Stein in einer Denkschrift von 1786 die Finanzierung aus dem königlichen Haushalt, der durch eine provinzweite Abgabe kompensiert werden sollte.¹⁰ Die Summe der finanziellen Vorteile für die Provinz durch ein gut ausgebautes Straßennetz berechnete er auf 43.551 Reichstaler. Dieses Konzept wurde zuerst in der Grafschaft Mark erprobt und erwies sich als erfolgreich. Andere Regionen Westfalens waren dagegen noch bis ins 19. Jahrhundert hinein kaum entwickelt. Im Fürstbistum Münster beispielsweise gab es zur Jahrhundertwende keine einzige Kunststraße – was als Teil der Landesverteidigung sogar beabsichtigt war.¹¹ Auch die lokale Bevölkerung leistete Widerstand, insbesondere die durch den Straßenbau unmittelbar betroffenen Landbesitzer. Aus diesem Grund wurde im preußischen allgemeinen Landrecht von 1794 die Möglichkeit geschaffen, Grundbesitzer gegen Entschädigung zu enteignen.

Die Zeit der französischen Satellitenstaaten in Westfalen brachte eine allgemeine Modernisierung in Staat und Verwaltung. Auch der Straßenbau konnte davon profitieren. Bereits 1747 war in Paris die erste Ingenieursschule für den Straßenbau gegründet worden, die „École royale des ponts et chaussées.“¹² In dieser Zeit sind in Westfalen 91 Meilen Kunststraßen errichtet worden, die vor allem militärischen Zwecken dienen sollten. Insbesondere aber wurden Vermessungsarbeiten an den bereits vorhandenen Straßen geleistet.¹³ Einige Exemplare französischer Straßenbaukarten aus dieser Zeit finden sich auch im Archiv LWL. Erst mit der politischen Neuordnung nach 1815 wurde der Chausseebau in Westfalen im großen Maßstab angegangen.¹⁴ Sowohl die Förderung der Wirtschaft in den neupreußischen Gebieten als auch die Möglichkeit zur schnellen Verlegung von Truppen im weitläufigen Königreich bildeten die zentralen Motive für dieses aufwendige und ressourcenintensive Vorhaben. Ein Teil der für den Bau aufgewendeten und laufenden Kosten sollte über die für die Nutzung der staatlichen Kunststraßen erhobenen Chausseegebühren wieder eingeholt werden. Insgesamt investierte der Staat in der Kernzeit des preußischen Straßenbaus in Westfalen von ca. 1830 bis 1850 pro Jahr bis zu 2,5 Millionen Taler für Bau und Unterhalt der Chausseen, insgesamt die in Relation höchste Summe aller Straßenbauausgaben in den preußischen Provinzen. Diese Summe verringerte sich nach einem Wechsel an der Spitze des Ministeriums und einer darauffolgenden geänderten Investitionsstrategie deutlich auf nur noch 1,5 Millionen Taler jährlich bis 1873. Auch das Aufkommen der Eisenbahn trug dazu bei. Die durch von Vincke etablierte Förderung privater Chausseebau-Aktiengesellschaften konnte dieses Defizit nicht wie erhofft auffangen. Der Neubau von Straßen ging daraufhin deutlich langsamer vonstatten. Dies spiegelt sich auch in den Kartenbeständen des Archivs LWL, die eine deutliche Konzentration auf die 1920er- bis 1940er-Jahre aufweisen. Da die administrative und finanzielle Oberhoheit über den Stra-

ßenbau in der Provinz weiterhin bei der preußischen Regierung in Berlin lag, bedurfte es umfangreicher Korrespondenz mit dem jeweils zuständigen Ministerium. Neben der Aktenkorrespondenz bildeten auch Karten und Pläne die Grundlage für das Genehmigungsverfahren. So finden sich auf vielen Karten die Siegel und Paraphen der am Geschäftsgang beteiligten Landes- und Provinzialbehörden. Häufig finden sich auch handschriftliche Korrekturen von höherer Stelle.

Die frühen Straßenkarten im Archiv LWL

Die historischen Straßenbaukarten im Archiv LWL lassen sich grundsätzlich in drei Typen unterscheiden. Zum einen sind dies Aufnahmen bereits existierender Wegstrecken. Sie stammen überwiegend aus dem späten 18. und dem ersten Drittel des 19. Jahrhunderts und zeigen die Situation vor dem Beginn des planmäßigen Chausseebaus. Eine zweite Gruppe stellen die Planungskarten dar, die für Neubauprojekte angelegt wurden. Übersichtskarten stellten die geplante Wegstrecke in ihrer Gesamtheit dar. Sogenannte Brouillonkarten zeigten einen ersten Entwurf des möglichen Straßenverlaufs. Dieser war dünn über eine Aufnahme der bestehenden Situation gezeichnet und wurde gegebenenfalls im Verlauf des Verfahrens mehrmals von verschiedenen Stellen angepasst. Aus ihnen wurden eine oder mehrere Reinkarten gefertigt. Da viele der projektierten Straßen jedoch nicht zur Ausführung kamen, bilden sie oft den einzigen Hinweis auf den geplanten Streckenverlauf. Insbesondere im schwierigen Gelände war die Anfertigung von Nivellierungs- und Risskarten notwendig, um die erforderlichen Erdarbeiten planen zu können. Eine dritte, zahlenmäßig starke Gruppe bilden die sog. Entschädigungskarten. Sie zeigen den ursprünglichen und geplanten Straßenverlauf und die anliegenden Grundflächen mit den Namen ihrer Besitzer. Dies sind also Karten aus der Planungsphase und nicht eine Aufnahme bereits existierender Straßen. Ihrem Zweck folgend ist die Detailtiefe auf die unmittelbare Umgebung der Straße, soweit sie für den Straßenbau relevant war, beschränkt. Darüber hinaus gehende Elemente werden hingegen nur selten aufgenommen. Sie ermöglichen dem Familien- und Heimatforscher jedoch in Ergänzung zu den Kataster- und Flurkarten die Rekonstruktion von Nachbarschaftsverhältnissen und Besitzverschiebungen entlang der Straße und halten mit größtmöglicher Genauigkeit Grundstücksgrenzen, Gebäude und Geländearten fest.¹⁵

10 Abgedruckt bei Bruns, Straßen (wie Anm. 6), S. 36–37. Vgl. Fritz Hakelberg, 100 Jahre Strassenbauverwaltung in Westfalen-Lippe, Münster 1975, S. 14.

11 Vgl. Wischermann, Chausseebau (wie Anm. 9), S. 74.

12 Vgl. Hakelberg, Strassenbauverwaltung (wie Anm. 10), S. 15–16.

13 Vgl. Stephan-Maaser, Hellweg (wie Anm. 7), S. 42–43.

14 Vgl. Wischermann, Chausseebau (wie Anm. 9), S. 76–87.

15 Vgl. Kreucher, Karten im Archiv (wie Anm. 3), S. 28–38.



Grundentschädigungskarte der Straße zwischen Warendorf und der Grenze der Regierungsbezirke Münster und Minden und zwar in der Gemeinde Beelen (Ausschnitt), 1833/34 (LWL-Archivamt für Westfalen, Archiv LWL, Best. 846/Ü468)

men, ohne dass der genaue Zeitpunkt und die Werkstatt immer nachvollziehbar sind. Von bereits im 19. oder frühen 20. Jahrhundert vorgenommenen Glättversuchen zeugen die auf einigen Karten zu findenden (mehrfach) eingebrannten Bügeleisenabdrücke, die von der Form her auf ein nichtelektrisches Gerät hindeuten. All dies zeigt, dass die Karten über längere Zeit in Gebrauch waren und über ihren ursprünglichen Zweck hinaus zur Planung herangezogen wurden.

Von der Chaussee über die Eisenbahn zur Autobahn

1877 wurden die Straßen und damit auch der Straßenbau an den neu eingerichteten Provinzialverband übergeben.¹⁶ Noch immer war das Straßennetz im Münsterland gegenüber dem südlichen Westfalen weniger ausgebaut, da lokal kaum brauchbares Baumaterial vorhanden war und deshalb teuer herangeschafft werden musste. Seit der Mitte des Jahrhunderts konzentrierte man sich zudem auf den neu aufkommenden Eisenbahnverkehr, der eine höhere Leistung bei einem Bruchteil der Transportkosten gegenüber der Straße erbringen konnte. Erst mit dem Aufkommen des massentauglichen automobilen Individualverkehrs seit dem Ende des 1. Weltkrieges ergab sich erneut die Notwendigkeit, in direkte Straßenverbindungen zwischen den lokalen Zentren zu investieren. Insbesondere der zunehmende Schwerlastverkehr belastete die vorhandenen Straßen stark, da diese nicht für eine solche Nutzung ausgelegt waren. Der kriegs- und inflationsbedingte schlechte Zustand der Straßen tat ein Übriges. Um 1930 waren ca. 11.000 Straßenkilometer unter Verwaltung des Provinzialverbandes.¹⁷ Durch eine Neuordnung 1934 war der Provinzialverband nun auch für die neu klassifizierten Reichsstraßen zuständig, denen überregionale Bedeutung

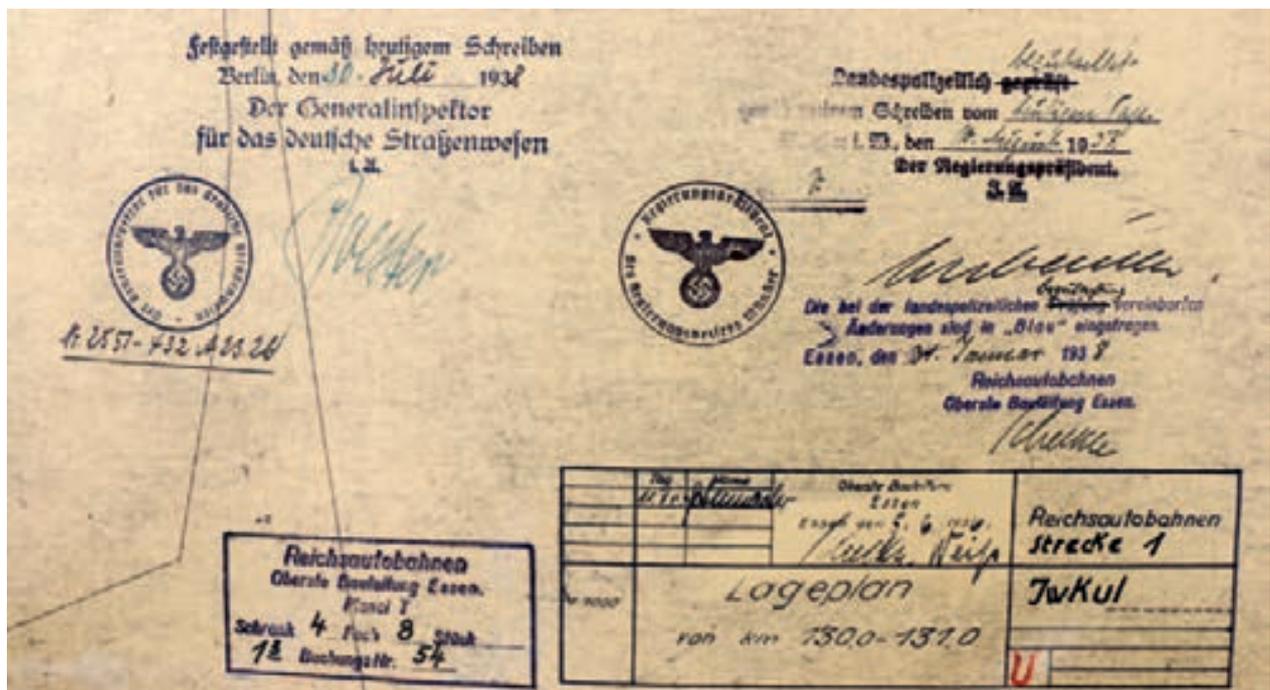
zugestanden wurde. Er unterlag dabei den Weisungen des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen. Die finanzielle Last dieser Straßen wurde im zentralisierten NS-Staat ebenfalls aus dem Reichshaushalt getragen. Schon seit Beginn des Jahrhunderts gab es Überlegungen, reine Automobil-Schnellstraßen zu schaffen, um die einzelnen Provinzen des Reiches miteinander zu verbinden. Vor allem wirtschaftliche, aber auch militärische Überlegungen spielten hierbei eine Rolle.¹⁸ Initiatoren waren dabei zuerst private Vereine wie die 1926 gegründete HaFraBa.¹⁹ Für Westfalen hatte besonders der Bau der Reichsautobahn Berlin-Hannover-Ruhrgebiet, die heutige BAB 2, Bedeutung. Sie verband erstmals die wirtschaftlich starken Regionen des Rheinlands und des südwestlichen Westfalens mit den Städten Mitteldeutschlands und der Reichshauptstadt. Davon profitierten auch die eher ländlichen Teile Westfalens, die entlang der Route lagen. Die Planungen begannen 1933, 1936 wurde der erste Bauabschnitt freigegeben. Auf Grund der verkehrspolitischen Bedeutung dieser zentralen Ost-West-Strecke wurde ihr Bau vorrangig in Angriff genommen. Neben dieser Verbindung sah die Planung der Reichsregierung von 1934 auf westfälischem Gebiet außerdem noch die Strecken Niederlande-Köln-Frankfurt und die Diagonale Köln-Dortmund-Bremen-Hamburg vor.²⁰

16 Vgl. Hakelberg, *Strassenbauverwaltung* (wie Anm. 10), S. 17–23 und Dietmar Klenke, *Autobahnbau in Westfalen von den Anfängen bis zum Höhepunkt der 1970er Jahre. Eine Geschichte der politischen Planung*, ebd., S. 249.

17 Vgl. Hakelberg, *Strassenbauverwaltung* (wie Anm. 10), S. 19.

18 Vgl. Klenke, *Autobahnbau* (wie Anm. 16), S. 249–252.

19 Kurzbezeichnung des „Vereins zur Vorbereitung der Autostraße Hansestädte–Frankfurt–Basel“. Zu den Aktivitäten dieses und anderer Vereine vgl. Richard Vahrenkamp, *The German Autobahn 1920–1945. HaFraBa Visions and Mega Projects*, Lohmar 2010.



Reichsautobahn Ruhrgebiet-Hannover-Berlin (BAB 2) im Regierungsbezirk Münster, Blatt 23, Siegel der Genehmigungsbehörden (Ausschnitt), 1936 (LWL-Archivamt für Westfalen, Archiv LWL, Best. 846/1292)

1936 kamen auch noch die Strecken Essen-Münster und Osnabrück-Bielefeld-Paderborn hinzu.

Kartenmaterial zum Autobahnbau

Die Planungsphase der heutigen A 2 lässt sich anhand zweier Serien von Planungskarten aus dem Bestand des Archiv LWL nachzeichnen. Es wurde entschieden, diese geschlossen aus dem früheren Westfälischen Autobahnamt Hamm in den Bestand zu übernehmen, da beide Serien nahezu komplett und in gutem Zustand diesen neuen Abschnitt im Straßenbau in Westfalen dokumentieren und ihr historischer Wert somit in ihrer Gesamtheit liegt, auch wenn das einzelne Stück nicht immer aussagekräftig ist. Die erste Serie zeichnet den frühen Planungsstand um 1933 nach. Über 200 Kartenstücke von jeweils 1 km dargestellter Strecke bilden den gesamten geplanten Verlauf auf dem Gebiet des heutigen Westfalen ab. In ihnen wurden die entsprechenden Abschnitte aus den Katasterkarten auf Glasgewebe übertragen, auf das dann von Hand mit Graphitstift der Streckenverlauf eingezeichnet wurde. Am 20. Oktober 1933 wurde die Vorplanung in Berlin zur Freigabe vorgelegt.²¹ Verschiedene Siegel und Stempel zeugen von ihrem Weg durch die Behörden. Zum Teil sind von diesen Karten auch nur Kopien erhalten. Ebenso existieren manchmal auch mehrere Exemplare zum gleichen Streckenabschnitt. Gleiches gilt für die zweite Serie, die – diesmal in Ost-West-Richtung – die gleiche Strecke abbildet. Diese Karten sind wesentlich detaillierter, farbig und stellen den finalen Stand vor der Genehmigung um 1935/36 dar. (Geplante) Streckenbauten, Brückenanlagen etc. sind darauf ebenso dargestellt. Auch hier lässt sich der Genehmigungsprozess anhand der Siegel und Stempel der

landespolizeilichen Behörden und des Generalinspektors nachvollziehen. Als Besonderheit konnten zum Abschluss der Verzeichnung 2015 auch noch Lagepläne von geplanten Rastplätzen übernommen werden, die einen Einblick in die erwarteten Bedürfnisse des modernen Automobilfahrers geben.

Moderne Straßenkarten im Archiv LWL

Der dritte Teil des Bestandes wird gebildet von modernen Straßenübersichtskarten der Straßenbauämter.²² Sie umfassen den Zeitraum von den 60er- bis Ende der 90er-Jahre des 20. Jahrhunderts. Auf den ersten Blick innerhalb einer Serie nahezu identisch, geben sie den Planungs- und Ausführungsstand des überregionalen Straßenbaus in Westfalen in seiner Entwicklung übersichtsartig wieder. Auch Spezialkarten wie Netzknoten- und Streckenabschnittskarten finden sich darunter. Es wurde entschieden, von diesen speziellen Ausfertigungen jeweils nur das jüngste Exemplar zu behalten, da alle Informationen der vorhergehenden Versionen erhalten geblieben sind. Alle diese Karten sind im üblichen Offsetdruckverfahren hergestellt und gar nicht oder minimal koloriert. Die Detailplanungskarten zu konkreten Projekten wiederum befinden sich in der Überlieferung der Planfeststellungsverfahren, die im Archiv LWL für Landes- und Kreisstraßen in Westfalen gegebenenfalls im Bestand 404 vorliegen.²³

²⁰ Vgl. Hakelberg, Strassenbauverwaltung (wie Anm. 10), S. 38–39.

²¹ Vgl. ebd., S. 39.

²² Für die Geschichte des modernen Straßenbaus in Westfalen vgl. allgemein Hakelberg, Strassenbauverwaltung (wie Anm. 10) und Josef Funcke, Straßen und Brücken in Nordrhein-Westfalen, München 1958.



Westfälisches Straßenbauamt Bochum, Netzknottenübersichtskarte (Ausschnitt), 1999 (LWL-Archivamt für Westfalen, Archiv LWL, Best. 846/Ü731)

Nutzungsmöglichkeiten

Historische Straßenkarten geben einen faszinierenden Einblick in einen wichtigen Aspekt westfälischer Landes- und Wirtschaftsgeschichte. Anders als Straßenbauakten ermöglichen sie einen unmittelbaren visuellen Zugang zu der Materie Straßenbau und ergänzen Informationen aus schriftlichen Quellen. Dem Heimatforscher bieten sie Einblicke in die wirtschaftliche Entwicklung seiner Region und können beispielsweise die Frage nach dem Grund für einen

bestimmten Straßenverlauf oder die Lage eines Stadtviertels erklären helfen. Dem Wirtschafts- und Verkehrshistoriker bieten sie eine zusätzliche Quellengrundlage für seine Forschungen. Demgegenüber steht die im Vergleich zu schriftlichen Zeugnissen schwierigere Nutzung. Das außergewöhnliche Format und die häufig fragile Substanz der Karten erfordern vom Benutzer einen besonders sorgfältigen Umgang mit diesen Einzelstücken. Viele Archive sind deshalb bereits dazu übergegangen, Karten und Pläne digital zur Verfügung zu stellen, um die Originale zu schonen.²⁴ Auch wenn dieser Schritt im Archiv LWL noch aussteht, so ist der Bestand 846 nach der Neuaufnahme nun für den Benutzer unkompliziert über das Online-Findbuch durchsuchbar und im Lesesaal des LWL Archivamts zur Nutzung verfügbar. ■



Benedikt Nientied M.A.
Westfälische Wilhelms-Universität Münster
benedikt.nientied@uni-muenster.de

²³ Die Planfeststellungsverfahren zu den Bundesfernstraßen in Westfalen befinden sich hingegen im Landesarchiv Nordrhein-Westfalen, Abteilung Rheinland.

²⁴ Vgl. Kreucher, Karten im Archiv (wie Anm. 3), S. 55–56.