

Straßen sind Lebensadern

Mit dem Bau von Chausseen hat 1764 der planmäßige staatliche Wegebau angefangen

Von Carsten van Bevern

LINGEN. Für einen Tag mal eben an die Nord- oder Ostsee fahren oder beim Gang in den Supermarkt stets frische Waren vorfinden – beides wäre ohne ein gut ausgebauten Straßen- und Wegenetz nicht möglich. Straßen sind Lebensadern. Straßen verbinden Menschen miteinander, und auf Straßen können Güter von A nach B transportiert werden. Im norddeutschen Raum ist 1764 das Fundament für einen planmäßigen staatlichen Straßenbau geschaffen worden.

1756 bis 1763 hatte der Siebenjährige Krieg auch im damaligen Kurfürstentum Hannover den Handel praktisch zum Erliegen gebracht. Georg III. erkannte, dass ein jederzeit befahrbares Straßennetz Grundvoraussetzung für die Wiederaufnahme des Warenverkehrs ist: Er stellte 12 000 Taler für den öffentlichen Chausseebau zur Verfügung und ließ kurz darauf die „Königlich-Churfürstliche Wegbau-Intendance“ gründen – es war der Beginn des staatlich organisierten Straßenbaus auf dem Gebiet des heutigen Bundeslandes Niedersachsen.

Ab 1843 waren schließlich landesweit 22 Wegbauinspektionen für die Vorbereitung und Durchführung von Straßenbaumaßnahmen zuständig. „In diesem Jahr entstand auch in Lingen zum ersten Mal eine für den Straßenbau zuständige Behörde mit eigenem Leiter. Diese war der Vorgänger des heutigen Geschäftsbereichs Lingen der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr“, erklärt Klaus Haberland als Leiter der für das Emsland, die Grafschaft Bentheim und den Landkreis Cloppenburg zuständigen Behörde. Viele Bürger nutzen aber noch heute die zuvor gültige Behördenbezeichnung – kurz und schlicht: das Straßenbauamt am Lucaskamp.

Doch der Bau von befestigten Straßen ging im Bereich des heutigen Landes Niedersachsen nur schleppend voran. Entstanden zunächst einige Chausseen, wuchs das Straßennetz nach 1800 auf



Die Ortsumgehung Thuine-Freren war 2006/2007 mit einer Länge von rund sechs Kilometern und Kosten von 10,2 Millionen Euro ein Großprojekt vom Geschäftsbereich Lingen der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr.

Thema der Woche 250 Jahre Straßenbau

MONTAG
Die Aufgaben

DIENSTAG
Die Geschichte

MITTWOCH
Der Naturschutz

DONNERSTAG
Die Technik

FREITAG
Die Bauplanung

SAMSTAG
Im Einsatz

grund von Finanzierungsproblemen, der territorialen Zersplitterung und den Wirren der napoleonischen Zeit nur sehr langsam. Bis zum Beginn der 1860er-Jahre dauerte die weitgehende Fertigstellung des Fernstraßennetzes, der Ausbau der Landstraßen folgte. Bessere Straßenbeläge ermöglichten inzwischen auch den Transport schwererer Güter.

Die wachsende Bedeutung und Verbreitung von Motor-

fahrzeugen zu Beginn des 20. Jahrhunderts machte weitere Verbesserungen vor allem bei der Straßendecke notwendig: Es entstanden sogenannte gebundene Oberflächen durch Aufbringen einer Teerschicht, das Besprengen mit „Steinöl“ oder dem Einbau spezieller Gesteinsmischungen. Heute ist die Asphalt- und Betonbauweise aus dem Straßenbau nicht mehr wegzudenken.

Boom in den 1980ern

In der Zeit der Weimarer Republik – und nicht erst in der NS-Zeit – entstanden die Ideen zu Schnellstraßen, den heute vor allem im Fernverkehr nicht mehr wegzudenkenden Autobahnen. Doch direkt nach Ende des Zweiten Weltkriegs mussten zunächst die immensen Infrastrukturschäden beseitigt werden. So waren von den 2362 Brücken im Zuge der größeren Straßen 621 zerstört worden. Und auch das einsetzende Wirtschaftswunder führte rasch zu einem stark wachsenden Transportaufkommen und damit zu notwendigen Investitionen in die Infrastruktur.

In den 80er- und 90er-Jahren des 20. Jahrhunderts führte schließlich der Bau von zahlreichen Ortsumgehungen zu einem weiteren Boom. So entstand zum Beispiel zwischen 1976 und 1985 für umgerechnet rund 40 Millionen Euro auch die 16,6 Kilometer lange Umgehungsstraße der Stadt Lingen. „Es war das bis dahin das größte von uns betreute Bauprojekt“, erinnert sich Haberland, der selbst aber erst 1990 nach Lingen kam und 1998 die Leitung der Be-

Vom General zum Dipl.-Ingenieur

Leiter der heutigen Dienststelle Lingen der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr ist mit **Klaus Haberland** ein an der Technischen Universität Braunschweig ausgebildeter Dipl.-Ingenieur – heute eine typische Ausbildung für die Leitungsfunktionen dieser Baubehörde. Dies war jedoch nicht immer so: Als 1817 zum Wiederaufbau der Chausseen auf dem Gebiet des heutigen Bundeslandes Niedersachsen die General-Wegbau-Kommission gegründet wurde, ist



Victor v. Prott: Vom Bauverwalter zum Kriegsminister. Foto: Wiki

Victor Lebrecht von Prott (1781 bis 1857) zu ihrem ersten technischen Leiter ernannt worden. Von Prott entstammte einer Offiziersfamilie, trat 1795 als Kadett in die Armee ein und ging später als Ingenieur-offizier auf die Insel Jersey. Nach seiner Zeit bei der General-

Wegbau-Kommission wurde er Leiter der Generalstabsakademie in Hannover, 1845 leitete er die Vermessung der Eisenbahnstrecke zwischen Emden und Papenburg, wurde Generaladjutant und beendete seine Karriere als hannoverscher Kriegsminister. Eine andere Karriere – innerhalb der Baubehörde – machte **Klaus Haberland**: Er war jeweils jüngster Amtsleiter, Baudirektor und Leitender Baudirektor Niedersachsens. Mit seinen 57 Jahren ist er inzwischen landesweit der dienstälteste Amtsleiter. (vb)



Die alte L 54 von Schleper nach Klein Berßen ist im Jahr 1909 gebaut worden und ist heute als historische Straße ein Baudenkmal – hier ein Foto aus dem Jahr 1982. Archivfotos

hörde von Franz Josef Buchholz übernommen hat. Aufgrund des immensen Arbeitspensums arbeiteten zu diesem Zeitpunkt rund 90 Mitarbeiter in Lingen – heute sind es bei einem durchschnittlichen jährlichen Bauvolumen von 30 Millionen Euro 70 Mitarbeiter allein in Lingen. Weitere 130 Mitarbeiter arbeiten in den fünf Straßenmeistereien. Zuständig ist die Landesbehörde auch für die kleineren Flugplätze im Land. So auch für den Flugplatz Nordhorn-Lingen – die-

ser wird jedoch durch die Behörde in Oldenburg betreut.

Und aktuelle Großprojekte? „Im Bau ist derzeit die Umgehung in Essen/Oldb. für 13 Millionen Euro, die Nordhorne Nordumgehung für 30 Millionen Euro ist baureif, und saniert wird derzeit die Meppener Umgehungsstraße für vier Millionen Euro. Außerdem laufen die Planungen für den Ausbau der E 233“, berichtet Haberland.

Nähere Infos: www.strassenbau.niedersachsen.de.