

VERBINDUNGEN SCHAFFEN – 250 Jahre staatlicher Wegeund Straßenbau









A. H. du Plat: Situationsrisse der neuerbauten Chausseen des Churfürstentums Braunschweig Lüneburg, erster Teil: Die Chaussee von Hannover auf Hameln, Auszug



ZUM GELEIT

Der Siebenjährige Krieg von 1756 bis 1763 hatte auch im damaligen Kurfürstentum Hannover den Handel praktisch zum Erliegen gebracht. Die Erkenntnis, dass ein jederzeit befahrbares Netz von Straßen eine wichtige Grundvoraussetzung für den Warenverkehr ist, führte 1764 zur Gründung



der Königlich-Kurfürstlichen Wegbauintendance durch Georg III., König von Großbritannien und Kurfürst von Hannover. Damit wurde erstmalig im norddeutschen Raum das organisatorische und finanzielle Fundament für einen planmäßigen staatlichen Straßenbau geschaffen.

Dieses Jubiläum wird am 21. Mai 2014 mit einem Festakt im Schloss Herrenhausen würdig begangen. Darüber hinaus soll aus diesem Anlass die Geschichte des staatlichen Straßenbaus im heutigen Niedersachsen zumindest schlaglichtartig beleuchtet und in Erinnerung gerufen werden. Dies geschieht einerseits im Rahmen einer Tafelausstellung, die während des Festaktes und anschließend auch an den verschiedenen Standorten der Landesbehörde gezeigt werden wird. Andererseits bietet Ihnen die vorliegende Broschüre, die ich allen Leserinnen und Lesern ans Herz lege, die Gelegenheit, interessante Informationen in Ruhe nachzulesen.

Die soziale und wirtschaftliche Entwicklung der Menschheit ist von Anfang an auch von Kommunikationsmöglichkeiten und den zur Verfügung stehenden Verkehrsverbindungen geprägt worden. Mobilität zu ermöglichen, ist eine wesentliche Aufgabe der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr.

Günther Henkenberens

Präsident

(mit der Wahrnehmung der Geschäfte beauftragt) Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

fink Henrusten,

DIE ANFÄNGE

Die ersten Menschen waren per se mobil: Sie lebten in der Alt- und Mittelsteinzeit als Jäger und Sammler. Und die Mobilität blieb ein Grundbedürfnis auch nach der Sesshaftwerdung, die als Prozess vor mehr als 10.000 Jahren begann. Der Übergang zur Lebensweise der Ackerbauern und Viehzüchter wird aufgrund seiner tiefgreifenden Folgen als neolithische, also jungsteinzeitliche, Revolution bezeichnet. Die Bauern produzierten bald Lebensmittel über den Eigenbedarf hinaus. Die Bevölkerung wuchs, Arbeitsteilung wurde möglich, Handel angeregt – Warenaustausch mit Produkten, die nicht überall verfügbar waren, aber zur Steigerung der Lebensqualität nachgefragt wurden.

Die Neolithisierung schuf im Bereich der Verkehrswege Grundlagen für die Weiterentwicklung während der Zeit der antiken Hochkulturen. Eine Blüte erlebte der Straßenbau im Römischen Reich; Plutarch (ca. 45-120 n. Chr.) führt aus: "Schnurgerade zogen die Straßen durch das Land, teils mit behauenen Steinen gepflastert, teils mit aufgeschüttetem Sand bedeckt, der festgestampft wurde. Vertiefungen füllte man aus und baute Brücken ... Jede Wegstrecke war nach Meilen unterteilt, und zur Angabe der Distanzen waren von Meile zu Meile steinerne Säulen aufgestellt." Mit dem Zerfall des römischen Weltreiches verloren die 85.000 Kilometer Römerstraßen in der Spätantike und im Frühen Mittelalter ihre Bedeutung.



Profil einer Römerstraße in der Eifel



Günstige wirtschaftliche sowie klimatische Verhältnisse und Bevölkerungswachstum sind Kennzeichen des Hohen Mittelalters. Es entstanden zahlreiche Städte, der Fernhandel lebte auf und insbesondere an den Knotenpunkten der Verkehrswege entwickelten sich Handelszentren. Die herausragende Organisation für den hoch- und spätmittelalterlichen Fernhandel war die Hanse. Wichtige hansische Fernhandelsrouten berührten auch den Raum des heutigen Niedersachsens mit den Bergwerken des Harzes und der Saline Lüneburgs.

ENTWICKLUNG STAATLICH ORGANISIERTEN STRAßENBAUS IM HEUTIGEN NIEDERSACHSEN

Mit dem Beginn der Frühen Neuzeit um 1500 änderten sich die politischen Rahmenbedingungen: Der mittelalterliche, durch die persönliche Rechtsbeziehung zwischen Herrschendem und Beherrschtem geformte Personenverbandsstaat wandelte sich zum Territorialstaat, in dem innerhalb fester räumlicher Grenzen ein Landesherr die Herrschaftsrechte ausübte. Die Landesherren bauten die Verwaltung aus und begannen, eine aktive Wirtschaftspolitik zu be-



Frühneuzeitliche Polizeiordnung für das Heilige Römische Reich

treiben. Sie wird als "Merkantilismus" oder - die deutsche Spielart – als "Kameralismus" bezeichnet. Ziel war es, die Wirtschaft zu fördern, Recht und Verwaltung zu vereinheitlichen und letztlich durch eine positive Handelsbilanz staatliche Einnahmen zu generieren. Für ihre Verwaltung benötigten die Territorialstaaten eine

angemessene Behördenstruktur. Im Kurfürstentum Hannover und seinen Rechtsvorgängern bildeten die Ämter die untere Verwaltungsebene. Sie waren den Zentralbehörden, wie Ministerien und Geheimen Räten, direkt unterstellt. In den 1820-er Jahren bedingte eine wachsende Aufgabenvielfalt die Bildung der Landdrosteien als mittlere Instanz.

Im Zeichen des Kameralismus war es eine wichtige Aufgabe, Verkehrswege zu schaffen und dauerhaft zu erhalten. So entstand im Kurfürstentum Hannover 1764 eine erste Straßenbaubehörde, die General-Wegbau-Intendance, zuständig für Planung und

> Leitung des Chausseebaus.



Jobst Anton von Hinüber, der erste Wegbauintendant des Kurfürstentums Hannover

Als ihre Nachfolgerin fungierte ab 1817. nach Ende der Napoleonischen Kriege, die General-Wegbau-Kommission. Eine Neuorganisation im Jahr 1843 teilte die Zuständigkeiten auf: Das Innenministerium übernahm die technische und haushaltsmäßige Leitung

des Straßenbauwesens. Die Vorbereitung und Durchführung der Straßenbauten sowie die Aufsicht über die Bediensteten der Chausseeverwaltung fielen an die sechs Landdrosteien. Diesen untergeordnet waren wiederum insgesamt 22 Wegbauinspektionen. Nach der Annexion des Königreiches Hannover durch Preußen im Jahr 1866 kam es zu deutlichen Veränderungen. Die Funktion der obersten Straßenbaubehörde in der preußischen Provinz Hannover lag nun beim zuständigen Ministerium in Berlin, dem Oberpräsidenten der Provinz sowie der Provinzialverwaltung. Ab 1873 ging die technische Bauleitung von den Landdrosteien auf den Provinzialverband



Hannover über. Diesem gehörten auf unterer Ebene provinzialständische Wegbauinspektionen an. 1901 änderte sich deren Bezeichnung in Landesbauinspektionen, 1912 schließlich in Landesbauämter. Nach 1933 installierten die Nationalsozialisten einen "Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen" als reichsweit zuständige oberste Behörde des Straßenbauwesens. Parallel dazu behielt der Oberpräsident der Provinz Hannover seine Zuständigkeiten im Rahmen der Auftragsverwaltung. Die weitgehende Beseitigung der Kompetenzen der Provinzialstände führte dazu, dass die Provinzialverwaltung im Mittelbau deren Aufgaben wieder übernahm. Aus dem Jahr 1934 datiert das "Gesetz über die einstweilige Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung". Es teilte die Straßen in vier Kategorien ein: Reichsautobahnen, Reichsstraßen, Landstraßen I. Ordnung und Landstraßen II. Ordnung, Damit verband sich auch eine Neuverteilung der Lasten. Für Reichsautobahnen und Reichsstraßen lag die Straßenbaulast beim Reich, für Landstraßen I. Ordnung bei den Ländern und für Landstraßen II. Ordnung beim jeweiligen Landkreis. Alle Straßengattungen wurden einheitlich von den Ländern bzw. den preußischen Provinzen verwaltet – mit Ausnahme der Reichsautobahnen, für die es eine eigenständige Verwaltung gab.

Mit der Gründung des Landes Niedersachsen 1946 erhielt das Wirtschaftsministerium die oberste Zuständigkeit für den Straßenbau. Auf der mittleren Ebene entstand die Niedersächsische Straßenbaudirektion, als dritte Instanz bildete man die Straßen-



Das Grote'sche Palais, ab 1951 Sitz der Niedersächsischen Straßenbaudirektion

bauämter. Im Jahr 1959 kam es zur Auflösung der Straßenbaudirektion und der Übertragung ihrer Aufgaben an das Landesverwaltungsamt.

1985 wurde das Niedersächsische Landesamt für Straßenbau eingerichtet, das seit 2005 die Bezeichnung Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr trägt.

Im Bereich der Straßenbauämter kam es mehrfach zu Neustrukturierungen, unter anderem 1979 als Folge der Gebiets- und Verwaltungsreform. Heute sind sie regionale Geschäftsbereiche der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, die mit ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern die tägliche Mobilität sicher stellen.

DER CHAUSSEEBAU – TECHNIK UND STRAßENNETZ

Im Jahr 1764 stellte Georg III., König von England und Kurfürst von Hannover, 12.000 Taler zum Bau von Chausseen bereit und legte so den Grundstein für den modernen Straßenbau im Kurfürstentum. Als Merkmale einer Chaussee gelten die "künstliche" Bauweise und die Tatsache, dass es sich dabei um eine Fernstraße handelt. Das Konstruktionsprinzip stammte aus Frankreich. Der Straßenaufbau bestand aus einer druckverteilenden Packlage und einer darüberliegenden Abnutzungsschicht, wobei die verwendeten Materialien unterschiedlich sein konnten. Die Packlage erstellte man als eine 15 bis 20 Zentimeter starke Tragschicht aus dicht gesetzten größeren Steinen, die mit kleineren fest verkeilt wurden. Darauf kam eine Schicht aus Steinschlag oder Kies. seltener auch Pflaster.

Ein großes Problem des Straßenbaus in der vorindustriellen Zeit stellte die Materialbeschaffung dar. Da es keine Möglichkeiten gab, große Mengen an Baustoffen über lange Strecken zu transportieren, griff man zwangsläufig auf Material zurück, das in der Nähe der Trasse vorhanden war.



Mitte der 1760-er Jahre begann im Kurfürstentum Hannover der Bau der beiden ersten Chausseen; sie verbanden Hannover mit Göttingen und Hameln. Beide waren Steinschlagstraßen nach französischem Vorbild, etwa zehn Meter breit, hatten ein gewölbtes Profil, um Regenwasser abzuleiten, und wiesen Steigungen und Gefälle von höchstens drei bis vier Prozent auf, um beladenen zweispännigen Wagen ein problemloses Befahren zu ermöglichen. Die Linienführung setzte sich in der Regel aus möglichst vielen geraden Abschnitten zusammen, verbunden durch Kurven mit engen Radien.



Steinhauer am Arbeitsplatz Ende des 19. Jahrhunderts

Bis zum Beginn des 19. Jahrhundert kamen im heutigen niedersächsischen Raum einige weitere Chausseen hinzu, unter anderem die Straßen von Lüneburg über Braunschweig nach Göttingen sowie von Hannover nach Nienburg, Nach 1800 wuchs das Straßennetz, behindert von Finanzierungsproblemen, der territorialen Zersplitterung und den Wirren der napoleonischen Zeit, zunächst langsam. Doch in der Folgezeit zeigte auch der chausseemäßige Ausbau der Straßen in den Räumen um die Residenzstädte Hannover und Braunschweig erste Ansätze einer Netzbildung. Zudem galt es – aus strategischen Gründen – die nach dem Wiener Kongress 1815 Hannover zugefallenen neuen Landesteile zügig anzubinden. Bis zum Beginn der 1860-er Jahre war das Netz der Fernstraßen weitgehend fertiggestellt und der Ausbau der Landstraßen folgte.

Den nach 1815 einsetzenden Schub im Chausseebau begleiteten auch Bestrebungen, dem technisch Fortschritt des Straßenbaus zu entsprechen – etwa im Bereich der Linienführung und Neigung. Bessere Straßenoberflächen ermöglichten inzwischen den Transport größerer Lasten, folglich mussten starke Steigungen und Gefälle vermieden werden. Einschnitte oder Aufschüttungen sowie das Herumführen von Straßen um Hindernisse, die "künstliche Längenentwicklung", erzielten die gewünschten Effekte.

Nach 1918 verlangte die wachsende Belastung der Straßen durch Motorfahrzeuge Verbesserungen, besonders der Straßendecke. Es entstanden Verfahren zur Herstellung gebundener Straßenoberflächen wie das Aufbringen einer dünnen Schicht heißen Teeres, das Besprengen mit "Steinöl", der Einbau von Asphaltmastix oder einer Mischung aus Gesteinskörnungen und Teer. Heute sind die Asphalt- und Betonbauweise Charakteristika des modernen Straßenbaus, der weitgehend mithilfe von Maschinen durchgeführt wird.



Die Kuventhal-Brücke, erbaut 1830 im Zuge der Umgestaltung der Chaussee Hannover-Göttingen

EISENBAHN UND AUTOMOBIL

Gegen Ende der 1830-er Jahre begann in Norddeutschland das Eisenbahnzeitalter. Die wirtschaftlichen Wirkungen standen in engem Zusammenhang
mit der Industrialisierung und waren immens. Die
Bahn übertraf alle anderen Verkehrsträger an Zuverlässigkeit und Schnelligkeit; die Gütertransportkosten
sanken auf ein Zehntel im Vergleich mit dem Straßenverkehr. Und sie wirkte Standort bildend im Industrialisierungsprozess, weil eine große Nachfrage nach
Eisen und Fertigprodukten wie Schienen und Lokomotiven entstand. Doch die Eisenbahn begünstigte
zugleich den Bau von Land- und innerörtlichen



Hauptverkehrsstraßen, die eine Zubringerfunktion zu den Bahnhöfen übernahmen.

Der Primat des Schienenverkehrs bestand bis weit in das 20. Jahrhundert. Erst mit der Erfindung des Automobils Ende des 19. Jahrhunderts setzte eine Entwicklung ein, die diesen Zustand allmählich änderte. Insbesondere nach dem Zweiten Weltkrieg verlagerte sich ein großer Teil des Fernverkehrs zurück auf die Straße, denn der Kraftwagen ist schnell, vielfältig einsetzbar im Personen- und Lastentransport und ermöglicht direkte "Haus-zu-Haus-Bedienungen".

Die alten Straßen waren den neuen Belastungen



Pflasterdecke einer Chaussee bei Hildesheim

des Kraftverkehrs nicht gewachsen. So begann der Straßenbau, sich durch Umbauten auf die Erfordernisse einzustellen.

1938 wiesen nur noch sechs Prozent der Reichsstraßen im Gebiet des heutigen Nieder-

sachsen eine Schotterdecke auf. Die Fahrgeschwindigkeit des Automobils verlangte zudem eine Umstellung der Linienführung. Kurvenradien und Querneigungen mussten so bemessen sein, dass die Fahrzeuge nicht durch Fliehkräfte aus der Bahn getragen wurden. Steigungs- und Gefällstrecken sollten auch von schweren Lastzügen ohne großen Geschwindigkeitsverlust zu bewältigen sein. Auch die Straßenbreite war den neuen Bedürfnissen anzupassen.

DIE AUTOBAHN – EINE VÖLLIG NEUE KATEGORIE VON STRAßE

Die 1921 in Berlin erbaute "Automobil-Verkehrs- und Übungsstraße" (Avus) entspricht dem Konzept einer reinen Autostraße und gilt damit als Vorbild der Autobahn. Bald nach Inbetriebnahme der Avus gab es

Planungen für ein deutschlandweites Autobahnnetz, die aber aufgrund der hohen Kosten nicht realisiert wurden. Das NS-Regime griff 1933 die Vorschläge auf und übertrug der "Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsautobahnen e.V." (GEZUVOR) die Ausarbeitung. Als erste Autobahnstrecken auf niedersächsischem Gebiet wurden 1936 Abschnitte der heutigen A 2 und A 1 fertiggestellt; bis Kriegsende umfasste das Netz im Raum Niedersachsen 295 Autobahnkilometer. Allerdings waren mit dem Kriegsausbruch fast alle Straßenbaumaßnahmen eingestellt worden.



Autobahnbau mit Hacke und Schaufel vor dem Zweiten Weltkrieg

Nach Kriegsende wurde der Autobahnbau allmählich wieder aufgenommen. Positive Wirkungen für den gesamten Bundesfernstraßenbau gingen vom 1955 erlassenen Verkehrsfinanzgesetz und einem ersten Bedarfsplan von 1959 für die Jahre bis 1970 aus. Als vorrangige Aufgabe im niedersächsischen Raum galt der Bau der Nord-Süd-Strecke A 7, die 1962 fertiggestellt war. In den 1960-er Jahren kamen weitere Verbindungen hinzu, so die A 27 und die Verlängerung der A 1 über Osnabrück bis nach Kamen. Im Jahr 1970 folgte eine ambitionierte Neufassung der Ausbauplanungen, doch eine schwieriger werdende Wirtschaftslage und die stärkere Berücksichtigung von Umweltbelangen ließen keine vollständige Umsetzung zu.

DER WEG IN DIE GEGENWART

Nach Ende des Zweiten Weltkrieges stand die Wirtschaft vor der Notwendigkeit eines nahezu vollstän-



digen Neubeginns unter schwierigsten Bedingungen. Hierzu zählten immense Schäden an der Straßeninfrastruktur. Ein Beispiel: Von den 2,362 Brücken an klassifizierten Straßen im heutigen Niedersachsen waren 621 Bauwerke zerstört. Nach der Währungsreform von 1948, sie leitete den Neuanfang ein, entwickelte sich der Export zum wichtigsten Wirtschaftsfaktor neben der Inlandsnachfrage, wovon auch das junge Bundesland Niedersachsen profitierte. Der vorhandene Nachholbedarf an Investitions- und Produktionsgütern, aber auch Wohnungsbau- und Arbeitsbeschaffungsprogramme belebten zahlreiche Branchen: und Verkaufserfolge der Fahrzeugindustrie aktivierten den Außenhandel. Dieses "Wirtschaftswunder" blieb nicht ohne Auswirkungen auf den Straßenverkehr: Das Transportaufkommen stieg und der Bestand an privaten Kraftfahrzeugen wuchs. Das Automobil entwickelte sich zum unverzichtbaren Bestandteil des Alltagslebens und löste damit das Phänomen der Massenmobilität aus.



Phänomen "Massenmobilität"

Mitte der 1960-er Jahre begann eine Phase konjunktureller Schwankungen. Daraufhin intensivierten Bund und Länder die Förderung der Infrastruktur. Der Infrastrukturausbau erfordert eine langfristige, koordinierte Planung – wie sie der Bundesverkehrswegeplan garantiert. Er berücksichtigt alle Verkehrsträger und ist den Änderungen der politischen und verkehrlichen Rahmenbedingungen anzupassen. Die aktuelle Fassung soll 2015 ersetzt werden und Vorgaben bis 2030 enthalten, "um die Qualität und Substanz der Bestandsnetze durch Erhaltung zu sichern." Weil die Länder im Rahmen der Auftragsverwaltung die Bundesfernstraßen für den Bund planen, bauen und unterhalten, wirken sie – und damit auch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr – maßgeblich an der Erstellung des Bundesverkehrswegeplanes mit.

PERSPEKTIVEN

Technische Innovationen wie die Entwicklung effizienterer Motoren, von Unfallschutz-, Katalysator- und Filtertechnologien und Verschärfungen der einschlägigen Grenzwerte, auch der Bau sicherer Straßen sind längst beschrittene gute Wege zur Verringerung schädlicher Auswirkungen. Ein weiterer Ansatz besteht im Einsatz von Verkehrsbeeinflussungs- und Leitsystemen an Autobahnen und Kraftfahrstraßen, mit dem Ziel, den Verkehrsfluss zu verbessern und die Verkehrssicherheit zu steigern.



Moderne Anlage zur Verkehrsbeeinflussung

In jüngster Vergangenheit wurde zunehmend deutlich, dass Infrastrukturplanung nicht nur in wirtschaftlichen und technischen Kategorien gedacht werden kann, sondern auch auf die großen Herausforderungen der Zeit zu reagieren hat. Der Klimawandel und die keineswegs unendlichen Ressourcen verlangen einen sparsamen Umgang mit Rohstoffen und die Verminderung von Emissionen. Gleichzeitig führt die wirtschaftliche Entwicklung im Zeichen der Globalisierung noch immer zu wachsendem Verkehr.



Darüber hinaus stellt sich die Frage, welche Folgen der demografische Wandel für die Entwicklung der Mobilität hat.

Die Wissenschaft hat bereits auf diese Herausforderungen reagiert: Der Wandel von der Verkehrs- zur Mobilitätsforschung mit einem umfassenden Ansatz wird vollzogen. Forschungsprojekte werden anregen,

- · Verkehr zu vermeiden oder besser zu steuern,
- unterschiedliche Verkehrsträger und -konzepte miteinander zu verknüpfen (Fußgänger, Fahrrad, ÖPNV, Car-Sharing, Schienenverkehr) und
- die innovative Straße des 21. Jahrhunderts zu entwickeln: sicher, intelligent und nachhaltig.



Pedelec als umweltfreundliches Verkehrsmittel

BILDNACHWEIS

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr A. H. du Plat: Situationsrisse der neuerbauten Chausseen des Churfürstentums Braunschweig Lüneburg, 1780

Druck J. Schöffer, 1530

Archiv Museum am Hüttenstollen, Salzhemmendorf-Osterwald Stahlstich C. Diedrich, um 1860

Deutsche Bahn AG

IMPRESSUM

Herausgeber: Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

Text und Redaktion: Niedersächsisches Institut für Historische Regionalforschung e. V., Hannover

Gestaltung: ravi-DESIGN, Hameln

Hannover 2014



Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

Göttinger Chaussee 76 A 30453 Hannover Telefon (0511) 30 34-01 Fax (0511) 30 34-20 99 poststelle@nlstbv.niedersachsen.de

Situations Risfe DER NEUERBAUETEN CHAUSSÉEN des

CHURFÜRSTENTHUMS BRAUNSCHWEIG LÜNEBURG



DIE CHAUSSÉEVON HANNOVERAUF HAMELN. Nebst einer Nachricht von den an dieser Route belegenen merkwirdigen Örtern

Verfertiget und herausgegeben von Anton Heinrich du Plat Königlichen und Churfürstlichen Inzenieus Kauptmann 1780

