

Stadtoberbaurat Karl Minier (1894 - 1975) – Planer der neuen Mitte Hohenlimburgs und der Brücke Nahmer-Oege

Vorbemerkung

Das heutige Ortsbild des Hohenlimburger Stadtkerns mit dem *Rathaus*, der *Stennertbrücke* und dem *Geschäftsviertel zwischen Preinstraße und Stennertstraße* erhielt seine Gestalt in einem Zeitraum von Mitte der fünfziger bis Anfang der siebziger Jahre. Die Planungen dazu gehen auf Stadt(ober-)baurat Karl Minier zurück. Während seiner rund 12jährigen Amtszeit ab 1947 wurden darüber hinaus zahlreiche bau- und verkehrspolitische Maßnahmen ergriffen, wie beispielsweise der Bau der *Brücke Nahmer-Oege* von 1956, die im kommenden Jahr seit 50 Jahren diese beiden Stadtteile miteinander verbinden wird. Der Lebensweg Miniers und seine Rolle bei der Stadtentwicklung Hohenlimburgs nach dem 2. Weltkrieg ist heute weitgehend in Vergessenheit geraten. Dem soll mit diesem Beitrag entgegen gewirkt werden.

Der Lebensweg des Stadtoberbaurats a.D. Dipl. Ing. Karl Minier

Herr Walter Wolfgang Minier, jüngerer der beiden Söhne Karl Miniers, hat den Lebensweg seines Vaters für diese Zeitschrift skizziert (s. folgendes Kapitel) – eine Biographie, in der sich die Verwerfungen auf der politischen Landkarte Europas durch Krieg und Vertreibung in der Mitte des 20. Jahrhunderts und die damit verbundenen menschlichen Schicksale exemplarisch widerspiegeln.

Karl Minier wurde am 16. Februar 1894 in Bodenbach/Elbe in Nordböhmen geboren. Sein Vater war dort beim Fürsten von Thun-Hohenstein mit der Verwaltung des Wirtschaftsbetriebes und des Großgrundbesitzes beauftragt. Seine Mutter war Tochter eines Dampfmühlen- und Elbschiffsbesitzers.

Nach der Volksschule besuchte Karl Minier das Staats-Oberrealgymnasium in Tetschen/Elbe, der Schwesterstadt seines Geburtsortes. Nach dem Abitur im Jahre 1913 immatriku-

lierte er sich an der Deutschen Technischen Hochschule in Prag. Das Studium wurde jedoch durch den Militärdienst im 1. Weltkrieg von 1914 bis 1918 unterbrochen, in dem er als österreichischer Leutnant an den Fronten in Rumänien und Italien eingesetzt wurde. Im Jahre 1918 begann er in der entbehrungsreichen Nachkriegszeit von neuem das Hochschulstudium in Prag und schloß es 1923 mit dem Examen als Diplom-Ingenieur, Fachrichtung Bau, mit Auszeichnung ab. Im selben Jahr heiratete er Elisabeth Urban, Tochter des im Ruhestand lebenden Oberstleutnants und als Archivar auf dem Tetschener Schloß des Fürsten von Thun-Hohenstein tätigen Vaters. In den Jahren 1925 und 1933 wurden seine beiden Söhne Bernhard¹⁾ und Walter Wolfgang geboren.



Dipl.-Ing. Karl Minier, Stadtoberbaurat von Hohenlimburg.

Foto: Archiv Heimatverein („Foto Brandt“)



Ansprache von Stadtbaurat Karl Minier auf dem ehemaligen Bismarckplatz zum Richtfest des Hohenlimburger Rathauses im Herbst 1954. Im Hintergrund, auf der anderen Seite der Freiheitstraße, die 1961 abgebrochene Bongardtsche Villa. Foto: privat (Hellmuth Jacobs)

Nach Ausführung verschiedener baulicher Projekte in der dortigen Bezirksverwaltung konnte Karl Minier seine Tätigkeit als Baudirektor der Stadt Bodenbach/Elbe, einer aufstrebenden Industriestadt von damals etwa der gleichen Größe wie Hohenlimburg, aufnehmen. Sein dort entwickelter Flächennutzungsplan schuf die Voraussetzung für eine moderne Bautätigkeit, die u.a. den Bau eines neuen Rathauses nach sich zog. Eine abgebrannte Holz-Kettenbrücke über die Elbe, der einzigen Straßenverbindung zwischen Tetschen und Bodenbach, wurde 1933 ersetzt durch eine moderne Stahlbogenbrücke. Sie konnte parallel zur alten Brücke erbaut und sodann auf die alten Pfeiler eingeschwommen werden, ein damals noch ungewöhnliches Verfahren.

Der Militärdienst als Hauptmann der Deutschen Wehrmacht im 2. Weltkrieg unterbrach von 1940 bis 1945 Miniers berufliche Lauf-

bahn. Nach Gefangenschaft und Rückkehr in die ehemals sudetendeutsche Heimat durfte er seinen Beruf nach kurzem Übergang in dem inzwischen zur Tschechoslowakei gehörenden Land nicht mehr fortsetzen. Im Jahr 1946 erfolgte die Vertreibung durch die Tschechen.

Ein kleines Dorf in Hessen, nahe Herborn/Dillkreis, war nach einer Notzeit und mehreren vergeblichen Versuchen, in zerstörten Städten des Nachkriegs-Deutschland beruflich wieder Fuß zu fassen, im Jahr 1947 Sprungbrett für seine *Einstellung als Stadtbaurat von Hohenlimburg*. Auch hier ging es wieder um einen beruflichen Neuanfang und um die bauliche Weiterentwicklung einer Industriestadt. Am Beginn stand die Schaffung eines Bauleitplans und von Durchführungsplänen. Unter seiner Leitung wurden sie in die Realität umgesetzt, u.a. mit einer Vielzahl von Objekten im öffentlichen Bau

und im Verkehrsbereich. Im Jahr 1955 erfolgte Karl Miniers Ernennung zum *Stadt-oberbaurat* von Hohenlimburg.

Am 28. Februar 1959 wurde er mit 65 Jahren in den Ruhestand verabschiedet. Zu diesem Anlaß betonte Minier, er habe das Glück gehabt, in Hohenlimburg eine aufgeschlossene und verständnisvolle Stadtspitze und Stadtvertretung vorzufinden, die seine Bestrebungen für die bauliche Entwicklung zum Wohle der Stadt unterstützen. Seine Wohnung lag übrigens direkt an dem von ihm geplanten neuen Stadtkern, Schillerstraße 1 (heute: Preinstraße). Nach dem Tod seiner Ehefrau zog Minier im Jahre 1969 zu seinem ältesten Sohn nach Untersteinbach bei Bayreuth. Dort verstarb er am 26. Dezember 1975 und fand dann in Hohenlimburg, im Familiengrab auf dem katholischen Friedhof an der Georg-Scheer-Straße, seine letzte Ruhe.

Aus den Erinnerungen Karl Miniers an seine Tätigkeit in Hohenlimburg i.W.

In seinen Lebenserinnerungen schreibt Karl Minier: „Die Aufgaben, die ich ab 1947 (Anmerkung W. Felka: als Stadtbaurat), gleichzeitig als Direktor der Stadtwerke, als Leiter des Wohnungsdezernats und später auch als Vorsitzender des Verkehrsvereins e.V. Hohenlimburg i.W. übernehmen sollte, waren schwierig. Die Stadt war, wie auch andernorts, entsprechend der Industrieentwicklung gewachsen, ohne daß ein Fachorgan dieses Wachstum in geordnete Bahnen gelenkt hätte. Ich studierte den Charakter der Stadt und ihre Beziehungen zur Umgebung, erfaßte sie statistisch, um mir so die fehlenden Planungsunterlagen zu schaffen. Ohne diese konnte eine Stadt wie diese nicht systematisch gelenkt werden. Ich kam zur Überzeugung, daß die Sanierung der unmittelbaren Verkehrsverhältnisse und die Sicherung der Weiterentwicklung der aufstrebenden Industriestadt ohne wesentliche Eingriffe in die städtische Substanz noch ohne weiteres möglich ist.

So entstand der Leitplan, der die volle Anerkennung der übergeordneten Fachdienststellen fand und geradezu als Musterbeispiel

für Planungen dieser Art vom Wiederaufbau- und Wohnungsbauministerium hingestellt wurde. Ihm folgten dann einige Durchführungspläne für Gebiete, in denen sich in absehbarer Zeit wesentliche Veränderungen ergeben könnten. Es war mir klar, daß es sich auch in Hohenlimburg um Neuland handelte, das betreten werden sollte. Es ging Schritt für Schritt immer aufklärend und ausgleichend weiter. Es entstand *der Stadtkern*, den die Stadt bisher nicht besaß, *das neue Rat-haus*, für die Verkehrsentslastung der Innenstadt wurden *Teilstücke der projektierten in-neren Umgehungsstraße* ausgeführt, während die sogenannte „*Betonstraße*“ (Anmerkung W. Felka: deren südlicher Teil wurde später durch die ursprünglich als „Nordtangente“ geplante A 46 ersetzt) in ihrer Funktion der äußeren Umgehungsstraße in die Planung des Landes übernommen wurde.

So konnte gesichert werden, daß der Verkehr von der B 7 nach den Industriegebieten und umgekehrt um den Stadtkern herum weitgehendst kreuzungsfrei von Bahn- und Ortsverkehr geleitet wurde. Es entstand die *Brücke Nahmer-Oege (1956)*, die *Brücke im Zuge der B 7* wurde durch eine moderne Stahlbetonkonstruktion nach der Freivorbauweise ersetzt (1959), die *Weinhofkampfbahn²⁾*, das *Jugendheim*, die *Heideschule*, *neue Wohnviertel* in Elsey, im Niederfeld und in Henkhausen wurden errichtet.

Die Wasserversorgung wurde durch die Niederbringung neuer Bohrungen sichergestellt und die *Gasversorgung* durch Errichtung eines geschweißten *Kugelbehälters*, des ersten in Westdeutschland, im *Boeckwaag* als tiefstem Punkt der Stadt im Zuge der Umorganisation der Stadtwerke umgestaltet. Die hygienischen Verhältnisse wurden durch den *Ausbau der Kanäle um die vierfache Länge* des zur Zeit meines Dienstantritts vorhandenen Bestandes verbessert und eine auf dem Leistungsprinzip fußende, *staubfreie Müllabfuhr* ins Leben gerufen. Die *Hangstraßen*, die bisher einem Bachweg glichen, wurden ausgebaut und mit Schwarzdecken versehen, die *Straßenbeleuchtung* neu organisiert, kleine *Grünflächen* mit Sitzgelegenheiten

angelegt und *Parkmöglichkeiten* für den ständig wachsenden Verkehr geschaffen.

Mit Erreichung meiner Altersgrenze von 65 Jahren im Jahre 1959 konnte ich mit Befriedigung auf meine Arbeit zurückblicken, wenngleich es mir, so wie in meiner Geburtsstadt Bodenbach, auch hier in Hohenlimburg nicht gegönnt war, meine Aufgabe bis zu einem gewissen Abschluß zu bringen. Der *Neubau der Stadtparkasse* war eben erst begonnen und der *Erweiterungsbau des Gymnasiums*³⁾ in die Wege geleitet worden. Während meiner 12jährigen Dienstzeit erhielt die Stadt aber doch ihr charakteristisches, unserer Zeit entsprechendes Gepräge und ein Skelett, nach welchem sie sich weiter entwickeln muß.“



Die von Architekt Carl H. J. Schmitz, Schwer- te, geplante Stadtparkasse Hohenlimburg an der Stennerstraße im Zeitpunkt ihrer Ein-wei- hung (März 1961). Den Baubeginn erlebte Stadtoberbaurat Karl Minier noch im Amt; ihre Fertigstellung im Ruhestand.

Foto: Hellmuth Jacobs (WESTFALENPOST)

Die Brücke Nahmer-Oege als Teil der nicht verwirklichten südlichen „inneren Umgehungsstraße“ Hohenlimburgs

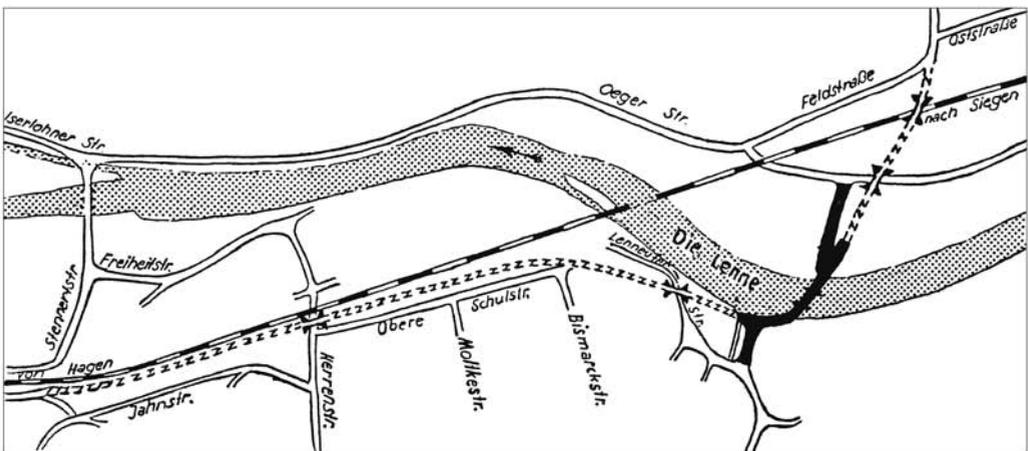
Die Lebensumstände Karl Miniers führten dazu, daß er im Alter von 53 Jahren begann, sich planerisch intensiv mit einer Stadt zu befassen, die er bis dahin nicht kannte. In der dann folgenden relativ kurzen Zeitspanne seiner Tätigkeit von 12 Jahren hat er das Stadtbild Hohenlimburgs nachhaltig geprägt und auf Dauer Spuren hinterlassen wie vergleichbar wenige in der einst selbständigen Stadt an der Lenne. Sein bleibendes Werk ist Hohenlimburgs „neue Mitte“, mit der sich der Verfasser an anderer Stelle dieser Zeitschrift befaßt (Hefte 5 u. 6/2005). Nebenbei war Minier auch deren Autor. Damals hieß sie noch „Heimatblätter für Hohenlimburg und Umgebung“. Noch heute ist es hochinteressant zu lesen, welche planerischen Vorstellungen der Stadt(ober)baurat in den fünfziger Jahren zur baulichen Neugestaltung Hohenlimburgs und zur Lösung der Strukturprobleme der Verkehrsführung entwickelte und zu vergleichen, was davon umgesetzt worden ist und was Vision blieb oder nach seiner Amtszeit nicht vollendet oder verworfen wurde.⁴⁾

Nicht verwirklicht wurde der Plan eines *dritten Rathaustrakts*. Ebenso erging es der in Miniers Lebenserinnerungen erwähnten *südlichen „inneren Umgehungsstraße“*. Wäre die Geschichte anders verlaufen, hätte dieser Begriff neben der „neuen Mitte“ Teil der Überschrift dieses Beitrag sein können. Doch blieb die Straße Fiktion. Der damalige Planungsbegriff sagt dem heutigen Bürger nichts mehr. - Gehen wir den Überlegungen Karl Miniers nach. Er hatte die Vision, den Verkehr vor allem in den Industriestadtteil Nahmer - der als solcher seit Mitte der neunziger Jahre des vorigen Jahrhunderts erheblich an Bedeutung verloren hat -, in den Industriestadtteil Oege sowie in den damaligen Industriestadtteil Wesselbach bzw. in die Gegenrichtung durch den Bau dieser Umgehungsstraße am Ortskern vorbeizulenken. Verwirklicht wurde sie nur als *Teilstück in Gestalt der Brücke Nahmer-Oege*,⁵⁾ in deren weiteren Verlauf Hohenlimburgs Stadtplaner rechts der Lenne

die Gleise des Verschiebebahnhofs in Oege überbrücken wollte. Nach einem 1956 in dieser Zeitschrift (17. Jahrgang, Heft Nr. 8, S. 126-128) veröffentlichten Plan sollte die Brücke über die Bahnlinie auf die Feldstraße zulaufen und dort im Bereich der Einmündung Oststraße auslaufen. Auf diese Weise wollte man „unter Zuhilfenahme der Oststraße eine steigungsfreie Verbindung mit Letmathe“ erzielen.⁶⁾ Der innerstädtische Verkehrsring sollte von der Feldstraße aus über eine nördliche „innere Umgehungsstraße“ mit den sich anschließenden Straßenzügen Oeger Straße, Mühlenbergstraße und Stennertbrücke bis hin zur geplanten - und 1970/71 realisierten - Boeckwaag-Brücke über die Bahnlinie geschlossen werden. Für diese Strecke war zum Teil ein Ausbau vorgesehen, der in großen Teilen später auch verwirklicht wurde. Links der Lenne wäre die geplante Umgehungsstraße aus Richtung Oege über das Gebiet „In den Erlen“ (per 1. 1. 1978 umbenannt in „Lenneuferstraße“) geführt worden und hätte eine Brücke über die Lenneuferstraße⁷⁾ in Richtung Bismarckstraße (heute: Kolpingstraße) mit der weiteren Stoßrichtung Untere Schulstraße (heute: Untere Isenbergstraße) zur Folge gehabt. Von dort wäre sie „zum Teil als Hochstraße über den Abstellgleisen des Bahnhofs Hohenlimburg“ (Minier, 1968) fortgesetzt worden. Eine wei-

tere Brücke hätte - nach der ursprünglichen Planung - offenbar parallel zu den Bahngleisen die Herrenstraße in Höhe des Bahnübergangs überspannt, von wo aus der Straßenzug hinter der nördlichen Bebauung der Jahnstraße auf die Hagener Straße (heute Hohenlimburger Straße) zugelaufen wäre (Orientierungspunkt war das einstige „Café Möller“, das Nachbargebäude des heutigen Restaurants „Mykonos“), wo in der Gegenrichtung der Verkehrsstrom auf der Bundesstraße 7 aus Richtung Hagen abgefangen werden sollte. In Publikationen der Heimatliteratur aus den Jahren 1961 (Hohenlimburg – Industriestadt im Kranz grüner Wälder) und 1975 (Wilhelm Bleicher: Hohenlimburg) stellt auch Miniers Amtsnachfolger Ludwig Pieper auf die Pläne einer „inneren Umgehungsstraße“ aus den fünfziger Jahren ab.

An beiden Auffahrampen der Brücke Nahmer-Oege finden sich seit bald 50 Jahren tote Ansatzstücke für die ursprünglich geplante Fortsetzung dieser südlichen „inneren Umgehungsstraße“. Das Ansatzstück in der Unter-nahmer läßt sich nur andeutungsweise erkennen, während das auf Oeger Seite stark ausgebildet ist, ansteigt und dadurch ins Auge fällt. Es dient seit Jahrzehnten als Parkplatz.⁸⁾ - Im übrigen erklärt sich so die für den Autofahrer ungewöhnlich kurvenreiche



Skizze aus dem Jahr 1956 über eine südliche „innere Umgehungsstraße“ in Hohenlimburg (gestrichelte Linie). Als ihr erster und einziger Teilabschnitt wurde die am 4. August 1956 eingeweihte Brücke Nahmer-Oege gebaut. Quelle: Heimatblätter für Hohenlimburg (Nr. 8/1956)



Der am 14. Mai 1971 aufgehobene Bahnübergang an der Hagener Straße (heute Hohenlimburger Straße) am damaligen Café Möller (neben dem heutigen Restaurant Mykonos), Ecke Einmündung Jahnstraße, im August 1969. Von hier aus sollte nach den Plänen aus den fünfziger Jahren zwischen der Bahnstrecke und der Jahnstraße die Straßentrasse fortgeführt werden und als südliche Umgehung Hohenlimburgs eine Verbindung mit der Wesselbach, der Nahmer und mit Oege herstellen. Gebaut wurde als Teilstück nur die Brücke Nahmer-Oege.

Foto: Archiv Heimatverein

Erscheinungsform der Brücke, die bei einer Verwirklichung der weiteren Trassenführung auf beiden Seiten des Flusses einen einfachen Bogen gebildet hätte. Vor diesem Hintergrund scheint es damals ein gewisses Problem gewesen zu sein, der Bevölkerung den Sinn der vermeintlich unzweckmäßigen Linienführung des Bauwerks zu vermitteln.

Der oberste Stadtplaner Hohenlimburgs nutzt im August 1956 das Forum dieser Zeitschrift (s.o.), um dem entgegenzutreten: Karl Minier verfaßt „Worte der Aufklärung und Würdigung aus Anlaß der Inbetriebnahme der Brücke Nahmer-Oege am 4. August 1956“. Er schreibt u.a.: „Die vorrangige Straße besteht aber zur Zeit nur aus der Brücke und

den beiden kurzen Ansatzstücken am rechten und linken Ufer allein. Das ergibt vorerst eine für den oberflächlichen Betrachter ungewöhnliche Straßenführung, die aber nach dem Ausbau der gesamten inneren Umgehungsstraße als normal und selbstverständlich erscheinen wird. Dieser Tatsache muß sich der Bürger, der sich mit der verkehrstechnischen Funktion des nun fertiggestellten Teilabschnitts kritisch auseinandersetzt, bewußt sein, um Fehlschlüsse zu vermeiden.“ Minier fährt dann fort: „Es steht außer Zweifel, daß die Ausführung der Überbrückung des Verschiebebahnhofs in Oege das nächste Teilstück der inneren Umgehungsstraße ist, das zur Ausführung kommen wird.“ - Es kam dann anders. Lag es an der Eingemeindung

Hohenlimburgs nach Hagen am 1. Januar 1975?

Diese „Aufklärung“ änderte aber nichts daran, daß dem Bauwerk im Volksmund damals schnell ein Beinamen verpaßt wurde: „Lollobrigida“, eingedeutscht in „Lollo-Brücke“ oder in der Kurzform einfach auch „Lollo“ genannt, benannt nach der auf ihre Art ebenfalls kurvenreichen und in den fünfziger und sechziger Jahren prominenten italienischen Filmschauspielerin Gina Lollobrigida (geb. 4. Juli 1928). Zwischen den Zeilen schimmert leicht durch, daß der Stadtoberbaurat - Zeitzeugen haben ihn als würdevolle Erscheinung in Erinne-

rung - über diesen Beinamen nicht ganz glücklich gewesen zu sein scheint, wenn er ihn nicht ein wenig geschmerzt haben mag. In seinen Reminiszenzen über den Verlauf der Verkehrsplanung kommt er im Jahr 1968, nun schon seit Jahren im Ruhestand, auf diesen Vergleich des „Kurvenreichtums“ zurück und erinnert in dieser Zeitschrift (29. Jahrgang, Heft Nr. 3, S. 50-53) daran, daß die beiden Auffahrampen zur Brücke (von Oege und von der Nahmer) nur noch untergeordnete Bedeutung haben werden, *wenn einst die südliche Umgehungsstraße Hohenlimburgs über diese Brücke führen wird*: „Ihre humorvolle Benennung wird in Vergessenheit



Blick vom Schloßberg auf die Unternahmer und auf Oege, seit 1956 durch eine Brücke miteinander verbunden. Auf der Oeger Seite ist oberhalb der Brücke das ansteigende Ansatzstück für die nicht verwirklichte „innere Umgehungsstraße“ deutlich erkennbar. Von dort aus sollte die Trasse auf den Verschiebebahnhof zulaufen und ihn durch eine weitere Brücke queren, die man mit dem Kurvenbereich der Einmündung Feldstraße/Oststraße (s. Bildhintergrund links) verbinden wollte.

Foto: Widbert Felka, April 1984



Die Hohenlimburger Kleinbahn auf der Lenneuferstraße, Einmündung Kaiserstraße, in Fahrtrichtung Unternahmer (etwa 1959). Um dem Kleinbahnbetrieb auszuweichen, sollte die geplante „innere Umgehungsstraße“ die Lenneuferstraße etwa an dieser Stelle durch ein Brückenbauwerk überspannen. Dieser Straßenzug wäre dann einerseits über das damalige Gebiet „In den Erlen“ bis zur Brücke Nahmer-Oege, andererseits in Richtung der damaligen Bismarckstraße und der Schulstraße (heute Kolpingstraße und Isenbergstraße) fortgeführt worden. Zeichnung: W. Törnig

geraten.“ - Sollte eine Generation später mit dem Vergessen des Filmstars auch das Vergessen des Beinamens der Brücke eingetreten sein, dann aber eben nicht aus dem von Karl Minier vorausgesehenen Grunde.⁹⁾

Autor dieser Zeitschrift

Die Titel der von Minier in dieser Zeitschrift veröffentlichten Betrachtungen zur Aufbau- und Bauleitplanung im allgemeinen und zur Bauleitplanung im besonderen lauten (in chronologischer Reihenfolge): „Von der Maßstablosigkeit zur Planung“ (1951/52), „Sind in Hohenlimburg verkehrschirurgische Eingriffe erforderlich?“ (1951/52), „Hohenlimburgs Stadtkern als Spätschöpfung“ (1952), „Programmliste künftiger Bauten der Stadt Hohenlimburg“ (1952), „Stadterweiterung und bauliche Bodennutzung in Hohenlimburg unter dem Einfluß der Raumenge“ (1952), „Die Einführung der Verkehrseinschränkungen auf der alten Lennebrücke in Hohenlimburg“ (1954), „Am Anfang vom Ende der Verkehrsnot in Hohenlimburg“ - Brücke Oege-Nahmer - (1956),

„Erlebnisse um eine Brücke“ - Zur Inbetriebnahme der neuen Lennebrücke in Hohenlimburg - (1959), und - Jahre nach seiner Pensionierung - „Reminiszenzen über den Verlauf der Verkehrsplanungen Hohenlimburgs“ (1968).

Ausblick

In den zuvor erwähnten „Reminiszenzen“ aus dem Jahr 1968 befaßt sich Minier vor dem Hintergrund seiner früheren Planungsverantwortlichkeit mit den Auswirkungen des damals aktuell von der Stadt Hohenlimburg in Auftrag gegebenen Generalverkehrsplans. Er sieht seine früheren Überlegungen zu einer südlichen „inneren Umgehungsstraße“ nun weitestgehend bestätigt, auch hinsichtlich der parallel zum Bahnhof und zwischen der Bahnlinie und der Jahnstraße geplanten Hochtrasse. Vor diesem Hintergrund führt er dann aus, daß die Bahnkreuzung Herrenstraße in Zukunft wegfallen könne. Weiter heißt es: „... Eine Verbindung zwischen der Oberen Schulstraße (Anmerkung W. Felka: heute Isenbergstraße) und der Mühlenbergstraße, über den Langenkamp, die seinerzeit vorgesehen war, erscheint mir heute unzumutbar. Die Goethe-, Kamp- und Bahnhofstraße (Anmerkung W. Felka: heute Grünrockstraße, Gaußstraße/neuer Marktplatz und Bahnstraße, deren westliches Stück allerdings erst Ende der siebziger Jahre als Teil des Innenstadtrings entstand) könnten durch eine Brücke im Langenkamp den Anschluß an die Mühlenbergstraße besser vermitteln. In diesem Fall sind kleine Umwege dem Kraftfahrer durchaus zumutbar.“ - Die „Langenkampbrücke“ über die Lenne wurde im Jahr 1971 dann auch gebaut.

Dagegen steht eine Überbrückung des Bahngeländes von der Oberen Isenbergstraße zum Langenkamp, die sich schon in einer im Jahre 1961 publizierten innerstädtischen Planungs-skizze findet (Hohenlimburg – Industriestadt im Kranz grüner Wälder, S. 84, 85), bis heute zur Diskussion. Die örtliche Presse berichtet im Januar 2005 von Probebohrungen für einen Brückenpfeiler an den Bahngleisen hinter dem Hoesch-Gästehaus im Langenkamp. Die Prognose der beiden örtlichen Zei-

tungen für einen Baubeginn fällt unterschiedlich aus: Das Brückenbauamt ging laut Berichterstattung der WESTFÄLISCHEN RUNDSCHAU vom 21. Januar 2005 (Nr. 17) „im vergangenen Jahr“ davon aus, er „sollte 2006 sein“, gleichzeitig zitiert die Zeitung den städtischen Sachgruppenleiter Karl Jeckle wie folgt: „Ich gehe fest davon aus, daß wir den Bahnübergang an der Herrenstraße überflüssig machen soll, noch bauen werden.“ In der Ausgabe der WESTFALENPOST vom 22. Januar 2005 (Nr. 18) heißt es nach einem Gespräch mit diesem städtischen Mitarbeiter: „Wann die Bauarbeiten jedoch beginnen, das stehe weder fest noch sei es einzuschätzen.“

Angesichts der Nichtrealisierung einer bahnkreuzungsfreien südlichen „inneren Umgehungsstraße“ im Sinne der Planungen Miniers aus den fünfziger Jahren hat eine solche Überbrückung des Bahnhofsgeländes verkehrstechnisch sicher an Bedeutung gewon-

nen. Aus städtebaulicher Sicht entstände andererseits hier *inmitten engster Bebauung* (Bahnhofsgebäude, Parkhaus mit Busbahnhof, Hoesch-Gästehaus) - die bei den frühen Brückenplänen zum Teil noch gar nicht existierte (Parkhaus/Busbahnhof) - ein gewaltiges Brückenbauwerk. Die Anbindung an die Mühlenbergstraße über die Lennebrücke am Langenkamp hätte eine kurvenreiche Straßenführung zur Folge. Das Bauwerk würde eine gravierende Veränderung des Ortsbilds mit sich bringen. Ist man sich dessen bewußt - und will man das wirklich?

- 1) Bernhard Minier unterrichtete vor seinem Umzug nach Bayern in den fünfziger und sechziger Jahren an der katholischen Weinhofschule in Hohenlimburg und später an der Städtischen Realschule Letmathe und war Lehrer des Verfassers W. Felka.
- 2) Die Weinhofkampfbahn wurde Mitte der siebziger Jahre zugunsten einer Betriebsausdehnung des Kaltwalzunternehmens Bilstein & Co aufgegeben.
- 3) Es handelt sich um das alte Gebäude an der Oberen Isenbergstraße (damals Schulstraße).



Plan des Straßenverkehrsringes („innere Umgehungsstraße“) zwischen Stennertbrücke (links oben) und Nahmer-Oege-Brücke (rechts unten), entstanden in den fünfziger Jahren. Die Straßenschleife rechts im Bild sollte im Einmündungsbereich Feldstraße/Oststraße entstehen.

Quelle: Hohenlimburg - Industriestadt im Kranz grüner Wälder (1961)

- 4) Miniers Nachfolger im Amt war - bis zur Eingemeindung Hohenlimburgs nach Hagen - Ludwig Pieper, der aus den eigenen Reihen der Bauverwaltung der Stadt Hohenlimburg kam und bis zum Baudirektor aufstieg.
- 5) Im Volksmund wird die Brücke nicht selten „Oeger Brücke“ genannt, möglicherweise weil die Oeger Bürger, die ja als „Freistaatler“ gelten, das Bauwerk schnell für eine eigenständige Oeger Identität reklamiert hatten. Dies mag mit dem größeren „Brücken-Vorland“ auf der rechten Lenneseite und dem angrenzenden „Zentrum“ des Ortsteils mit der Oeger Schule und auch mit einem vor Jahrzehnten wohl in Bierlaune entstandenen Lied von der „Oeger Brücke“ zu tun haben, auf der - dem Liedtext zufolge - ein Krokodil stehen soll. Von der Anwohnern am anderen Ufer der Lenne ist derartiges nicht überliefert.
- 6) Demgegenüber sah die im Februar 1952 in dieser Zeitschrift (Doppelheft Nr. 11/12) veröffentlichte Skizze in Oege für die Brücke über den Verschiebebahnhof noch eine Einmündung in das vorhandene Straßennetz weiter östlich vor. Minier beschrieb die Planung damals so: „Die neue Straßentrasse ... überbrückt die Lenne „In den Erlen“ mit Hilfe einer neuen Lennebrücke, weiter die Oeger Straße und den Verschiebebahnhof, um an der Nordseite desselben an der Stelle in die Straße nach Letmathe einzumünden, an der die Oststraße sich mit der Oeger Straße vereinigt.“ Dieser Plan wurde anscheinend später modifiziert.
- 7) Auf diese Weise sollte die Verkehrskreuzung mit der Hohenlimburger Kleinbahn vermieden werden (Minier 1952: „... um dem in der Lenneuferstraße so unangenehm empfundenen Kleinbahnverkehr auszuweichen ...“).
- 8) Die südliche „innere Umgehungsstraße“ wäre zweifellos eine geeignete Antwort auf die von Minier konstatierte „Verkehrsnot“ in Hohenlimburg gewesen. Theoretisch ließe sich dieser Plan ganz oder teilweise (Oege) noch immer verwirklichen. Bei der alten Plantrasse in Oege fällt auf, daß innerhalb der gedachten

Linien kaum nennenswerte Bebauung im Wege stände, einmal abgesehen von der gedachten Straßenschleife im Bereich Feldstraße/Oststraße. *Absicht oder Zufall?* - Jedenfalls nimmt der interessierte Zeitgenosse verblüfft zur Kenntnis, daß rund ein halbes Jahrhundert nach Miniers Überlegungen der Plan eines Brückenschlags über den Verschiebebahnhof in Oege im Dezember 2004 in einem Papier „Flächennutzungsplan Neuaufstellung Stadtbezirk Hohenlimburg“ aufgegriffen wird. Die Stadt Hagen „Vorstandsbereich für Stadtentwicklung, Planen und Wohnen - Ressort Stadtplanung -“ führt dort unter dem Titel „Stadtbezirkskonzept Hohenlimburg“ folgendes aus (Punkt „3.2 Brücken schlagen“): „Ebenso zwingt die geplante Schließung der höhengleichen Bahnübergänge an der Herrenstraße und in Oege zu Brückenschlägen über die Bahn.“ Unter dem Oberbegriff „Strategische Orte“ wird sowohl „die Querspange Herrenstraße“ als auch „die Querspange Oege“ aufgeführt. Bei den unter „7.2 Perspektiven für Verkehr“ definierten Zielen werden dann aber eigene Prioritäten gesetzt: Dort findet sich zwar ein Hinweis auf „die Umsetzung der bereits beschlossenen Planung des „Bahnübergangs Herrenstraße“, nicht aber ein solcher auf den Übergang in Oege.

Dagegen hat die alte Idee einer großräumigen Umgehungsstraße *links der Lenne* vor allem vor dem Hintergrund der Umstrukturierung des Wesselbachtals zu einem reinen Wohngebiet und des Rückzugs großer Teile der Industrie aus dem Nahmortal viel an Bedeutung verloren. - Dem Ortsbild kommt der Verzicht auf diese dem Zeitgeist der fünfziger und sechziger Jahre entsprechende „innere Umgehungsstraße“ jedenfalls links der Lenne zugute, die dort zum Teil wohl ein monströses Bauwerk geworden wäre. Das Gesicht Hohenlimburgs hätte sich drastisch verändert.

- 9) Der Erlebnisgeneration jedenfalls ist der Beiname durchaus noch geläufig.