

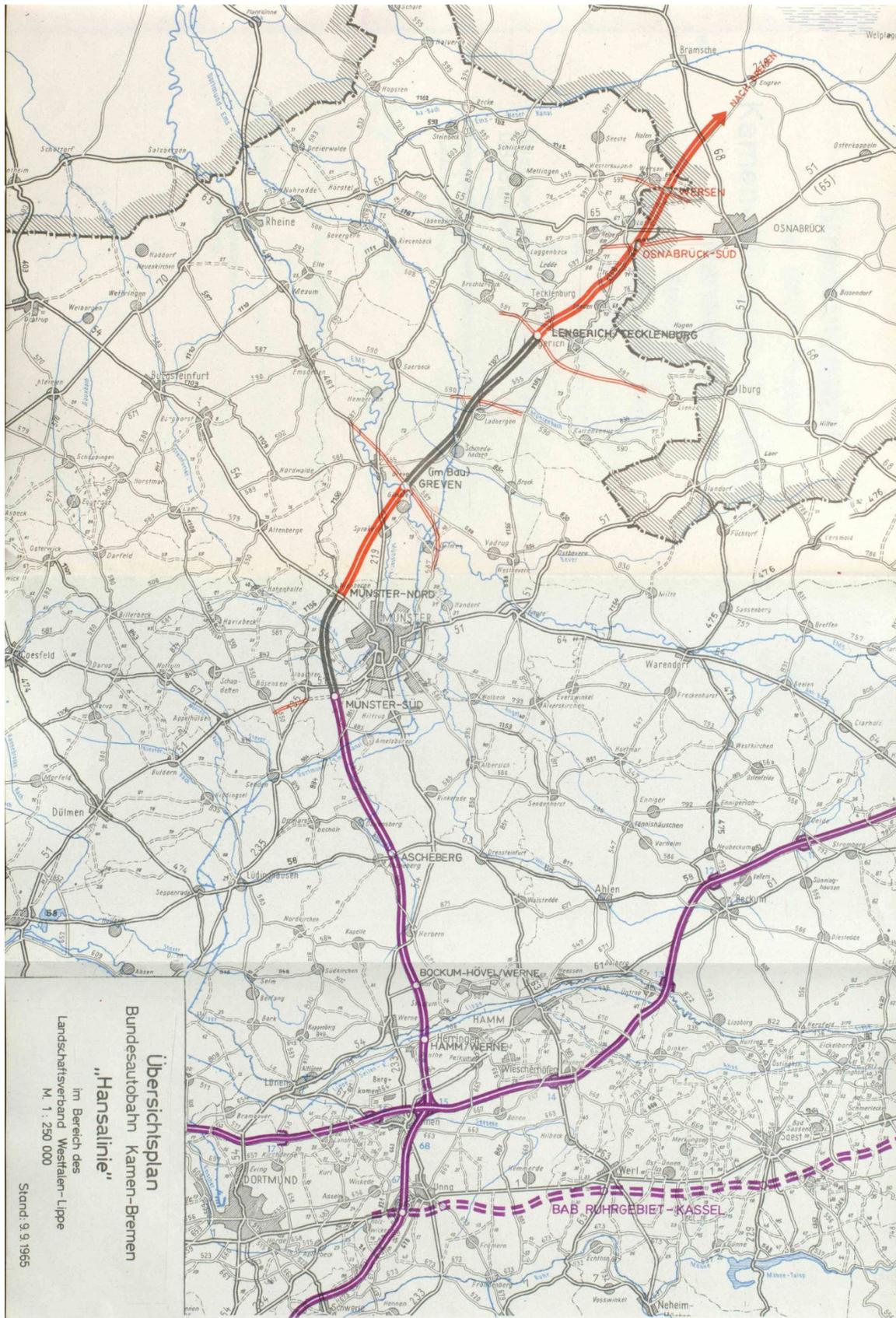
1965: Verkehrsübergabe des Teilabschnitts der Bundesautobahn 1 (Hansalinie) von Kamen nach Münster am 9. September 1965

„Im Netz der Bundesautobahnen schafft die Hansalinie eine wichtige Verbindung zwischen dem Rhein-Ruhrgebiet und den deutschen Nordseehäfen und stellt neben der 1962 fertiggestellten Bundesautobahn Hamburg – Frankfurt – Basel eine zweite Nord-Süd-Verbindung dar. Die Hansalinie wird zwischen West-Süd-Europa und Skandinavien ebenfalls dem Transitverkehr dienen, der im Bundesautobahnnetz eine wichtige Grundlage für einen reibungslosen zwischenstaatlichen Gütertausch innerhalb des europäischen Wirtschaftsraumes vorfindet. Neben dem Fernverkehr erfährt auch der Regionalverkehr eine entscheidende Förderung durch die Hansalinie. Die Wirtschafts- und Verkehrsstruktur des Münsterlandes, des Emslandes sowie des Oldenburger Landes wird erheblich verbessert. Diese Erkenntnisse veranlassten die von der Neubaustrecke berührten Städte und Industrie- und Handelskammern unter Federführung des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe bereits am 1.12.1955 in einer Denkschrift auf die Dringlichkeit der Verwirklichung der Hansalinie hinzuweisen. Im April 1958 folgte die zweite Denkschrift über die Notwendigkeit des Baubeginns.“

Mit der vorstehenden Charakterisierung wurde die Verkehrsbedeutung der Hansalinie 1965 im Baubericht der Straßenverwaltung des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe über den Abschnitt Kamen-Münster erläutert. Heute führt die Bundesautobahn 1 mit einer Länge von 749 km von Heiligenhafen an der Ostsee bis nach Saarbrücken. Nach wie vor ist diese Westdeutschland durchziehende Autobahn Grundlage für den Großteil jeglichen Nord-Süd-Verkehrs. Geplant wurde diese Strecke bereits im Grundnetz der Reichsautobahn 1933, um die „Ruhrtangente“ über das Kamener Kreuz, Münster und Osnabrück mit Bremen zu verbinden.

Das am 9. September 1965 übergebene Teilstück führt über 36,7 km vom Kamener Kreuz bis an die Anschlussstelle Münster Süd. Insgesamt betragen die Baukosten 214 Millionen DM. Darin enthalten waren auch die Kosten für umfangreiche Ausgleichsmaßnahmen, für die 1,2 Millionen Bäume gepflanzt und 15 Tonnen Gras und Kleesaaten verwendet wurden. Besonderer Wert wurde hierbei auch auf die in vier bis fünf Kilometer Abständen an landschaftlich reizvollen Punkten platzierten Rastplätze gelegt: „Sie geben dem Verkehrsteilnehmer die Möglichkeit, Fahrzeugreparaturen durchzuführen und vor allem ungefährdet vom rollenden Verkehr zu rasten“, wie es in der damaligen Pressemitteilung hieß.

Eröffnet wurde die Strecke feierlich durch den Minister für Landesplanung, Wohnungsbau und öffentliche Arbeiten, Joseph P. Franken, den Direktor des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe, Dr. Anton Köchling, und den Bundesminister für Verkehr, Dr.-Ing. Hans-Christoph Seeböhm. Neben der Verwaltungsspitze waren auch die geistlichen Würdenträger vertreten. So wurde die Autobahn durch den Bischof von Münster, Prof. Dr. Joseph Höffner, geweiht und vom Oberkirchenrat Otto Schmitz gesegnet. Auch der Landesrabbiner Emil Davidovic sprach einige Grußworte zur Übergabe.



Die Rot markierte Strecke befand sich in der Planung, die graue Strecke befand sich im Bau und die lila Strecke wurde bereits zuvor eröffnet.

Quelle:

LWL-Archivamt für Westfalen
➤ Archiv LWL, Best. 115/630