

## Eröffnung des Autobahnabschnittes Braunschweig–Peine–Lehrte 1936

von Michael Utecht

Bis etwa 1850 lag das Peiner Gebiet abseits vom großen Straßenverkehr. Die wenigen mit einer Steindecke versehenen Straßen, die sich in Nord-Süd-Richtung durch den Kreis erstreckten, hatten vornehmlich lokalen Wert. Den Anschluss an das überregionale Straßennetz bewirkte in den folgenden Jahrzehnten vor allem die anwachsende Industrie.

In den 1930er Jahren wurden die bestehenden guten Ost-West-Verbindungen der Stadt mit Schiene und Wasserweg durch die Anlage der Autobahn an Peines Nordseite grundlegend erweitert.

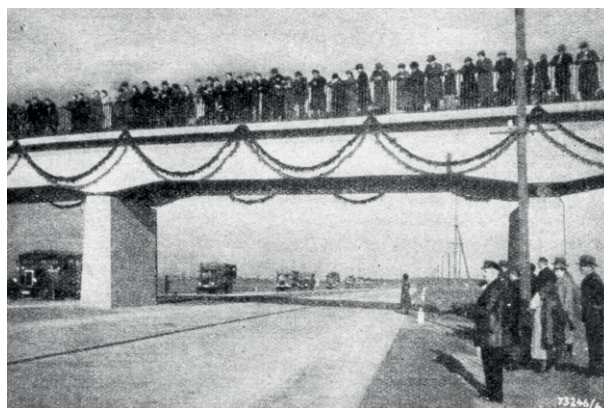
### Erste Autobahnpläne

Schon in den letzten Jahren der Weimarer Republik wurde der Bau von Autobahnen nach amerikanischen Vorbildern geplant. Die Pläne wurden allerdings durch die Weltwirtschaftskrise gestoppt und erst von den Nationalsozialisten wieder aufgenommen und vorangetrieben.

Am 1. Juli 1933 war das Unternehmen „Reichsautobahnen“ gegründet worden und als eine der ersten Autobahnen wurde im April 1936 die Teilstrecke Lehrte–Peine–Braunschweig eröffnet, die schließlich zu einem Teilstück der Strecke Ruhrgebiet–Berlin wurde. Vom Fortschritt der Bauarbeiten berichtete kontinuierlich die Peiner Zeitung (PZ), die 1936 ihre Eigenständigkeit verlor und nur noch als „Heimatbeilage“ der Niedersächsischen Tageszeitung (das amtliche Organ der NSDAP) erschien. „Reichsautobahn Hannover–Berlin im Bau“ konnte man hier am 17.2.1934 lesen. Noch waren die Vermessungstrupps und Bohrkolonnen bei den Sondierungsarbeiten und es gab zunächst nur vage Vermutungen über die Linienführung: „Die Autobahn, die eine Breite von 40 Metern erhält, dürfte das Stadt-Peiner Gebiet nördlich berühren. Wahrscheinlich führt sie hinter dem Hartziegelwerk vorbei.“

Über die bei Peine vorgesehene Autobahn-Anschlussstelle – damals noch unter der Bezeichnung „Bahnhof“ geplant – klärte man die Leser ebenfalls auf: „In die Nähe des Rüper-Berges kommt der soge-

nannte ‚Bahnhof‘, durch den der Verkehr aus den benachbarten untergeordneten Straßen für die Autobahn aufgefangen wird. Die untergeordneten Straßen schneiden nicht die Autobahn, sondern werden durch Über- oder Unterführungen geleitet.“



Eröffnung der Autobahn am 5. April 1936.

Der Autobahnneubau wie auch die Entwicklung des „KdF-Wagens“, später als „Käfer“ bekannt geworden, diente ebenso der „Volksmotorisierung“ wie militärischen Zwecken. Die Verbesserung und Ausweitung des Straßennetzes war dafür entscheidende Voraussetzung. Für die Wehrmacht wurde im Übrigen eine Kübel-Version des „KdF-Wagens“ produziert und im Zweiten Weltkrieg eingesetzt.

Die nationalsozialistische Motorisierungspolitik verstärkte die vorhandenen Aufschwungtendenzen nach der Weltwirtschaftskrise. Sie umfasste Straßenbauprogramme zur Verbesserung der Infrastruktur, die auch den Anforderungen einer Mobilmachung gerecht werden sollten. Der Autobahnbau als Hauptbestandteil des Straßenbauprogramms förderte die Popularität des Regimes und diente der Herrschaftssicherung. Die Nationalsozialisten machten daraus ein spektakuläres Neubau- und Arbeitsbeschaffungsprogramm. Bei der Streckenführung legten die Verkehrsplaner darauf Wert, dass die Straßen in die Landschaft eingepasst wurden und nicht die gerade Strecke, sondern die sanfte Schwingung dominierte. An maschinellen Hilfsmitteln wurde bewusst gespart, um mehr Arbeiter beim Trassenbau einsetzen zu können. Entsprechend propagandistisch waren die Zeitungsmeldungen über den Bau der Autobahn bei Peine:

„1000 Peiner Volksgenossen erhalten heute Arbeit“ titelte die PZ am 22. März 1934 und berichtete weiter vom Geschehen des Vortages:

„Kurz nach neun Uhr wurde in unserem Kreise **der erste offizielle Spatenstich** [Hervorhebung im Originalartikel] bei der Eröffnung der Arbeitsschlacht getan.“ Ein Akt, der entsprechend nationalsozialistisch ausgestaltet und von der Öffentlichkeit begleitet wurde, bzw. werden musste. Ort der Handlung war Hämelerwald: „Die an dem Bau beschäftigten Arbeiter aus Peine sind frühmorgens mit dem Zuge in Hämelerwald angekommen. In gemeinsamen Zuge marschieren sie dann zur Baustelle [...]“. Außerdem marschierten „Scharen von Schülern und Schülerinnen in den Uniformen der HJ [Hitler Jugend], des Jungvolkes und des BDM [Bund deutscher Mädel]“ durch den fahnenbestückten Ort. „Die Schulkinder der Schulen aus Vöhrum und Eixe marschierten heran, Vöhrumer und Eixer Einwohner waren in großer Anzahl erschienen.“ Erschienen waren auch die regionalen Parteigrößen, u.a. Gaupropagandaleiter Huxhagen, der stellvertretende Kreisleiter Schneider aus Peine, Vertreter der SA, sowie weitere Repräsentanten aus Politik und Verwaltung der Stadt und des Kreises Peine, darunter Bürgermeister Dr. Wietfeldt und Landrat Dr. Freise.

Der Baubeginn war von den Nationalsozialisten als eine überregionale Aktion organisiert. Eine Rundfunkübertragung aus Unterhaching bei München stellte die Gleichzeitigkeit der Handlung sicher: „In dem Augenblick wo der Führer den Bau der Reichsautobahn durch den ersten Spatenstich eröffnete, haben auch die Peiner Arbeiter in Hämelerwald den ersten Spatenstich für die hiesige Baustrecke der Autobahn gemacht.“

Um die Interessen der von der Trassenführung betroffenen Grundstücksbesitzer wurde wenig Aufhebens gemacht. Ein entsprechendes Gesetz ermächtigte die Bauleitung „die für die Inangriffnahme erforderlichen Grundstücke sofort in Besitz zu nehmen.“ Gegen eine angemessene Entschädigung natürlich. Doch wurde von den Eigentümern erwartet, „daß sie die erforderliche Baugenehmigung umgehend und ohne Widerspruch erteilen und das Unternehmen auch ihrerseits fördern, soweit das irgend möglich ist. Sonderwünsche müssen zurücktreten.“

### Autobahnfreigabe 1936

Elf Monate später meldete die PZ: „Reichsautobahn Hannover–Braunschweig im Herbst 1935 fertig“. Eine etwas zu optimistische Einschätzung, wie sich herausstellen sollte. Immerhin, die Nachricht „Peine erhält eine Auffahrtsstraße“ erwies sich als zutreffend. Die er-

brachten Arbeitsleistungen wurden euphorisch kommentiert, die registrierten Arbeitsunfälle dagegen nur am Rande erwähnt und der von Lärm begleitete Arbeitsbetrieb zu einer „gewaltige[n] Sinfonie der Arbeit“ stilisiert.

„Autobahn frei!“ lautete die Schlagzeile am 5. Dezember. Denn die Fertigstellung der Teilstrecke Braunschweig–Lehrte war für Mitte Dezember vorgesehen. Die Auffahrten waren schon „in rohen Umrissen“ zu erkennen, und man schwärmte nicht nur von „zweckmäßige[n], doch das Auge erfreuende[n] Brückenbauten“, sondern informierte auch über bauliche Details: „Jede Fahrbahn mit ihrer Breite von 7,50 Metern ist begrenzt von zwei schwarzen Teerstreifen, die sich deutlich von dem sonstigen Ton der Fahrbahn abheben und dem Fahrer dadurch genau den Straßenrand anzeigen.“

Bis zur tatsächlichen Eröffnung sollten noch einige Monate vergehen. Anscheinend gab es aber Kraftfahrer, die die Zeit nicht abwarten konnten: „Autobahn Hannover-Braunschweig darf noch nicht befahren werden!“ wurde am 31.12.1935 gewarnt und darauf hingewiesen, dass die Strecke „noch nicht für den öffentlichen Verkehr freigegeben ist [...]“. Das Befahren oder auch Betreten der noch als Baustelle zu bezeichnenden Bahn ist daher strengstens untersagt.“

Am Sonntag, dem 5. April 1936 war es schließlich soweit und es hieß: „Reichsautobahn Braunschweig–Lehrte eröffnet.“ Zur Einweihung der Teilstrecke „mit einem Festakt in Braunschweig-West“ wurde wieder die nationalsozialistische Propagandamaschinerie in Gang gesetzt. An der Eröffnungsfahrt, angeführt vom Reichsinspekteur für das deutsche Straßenwesen Fritz Todt, nahmen im hinteren Gefolge auch „die am Bau beteiligten 1 500 Arbeiter auf Reichsbahn-Lastkraftwagen“ teil. „Rechts und links säumten Tausende die Bahn [...] auch halb Peine sahen wir Spalier bilden.“

Insgesamt war eine Kolonne von etwa 500 Fahrzeugen unterwegs – und es gab bereits erste Kritik am Fahrverhalten. Abgesehen davon, „daß man beim Überholen und beim Wiedereinbiegen Zeichen zu geben hat“, mussten die Autofahrer laut Zeitungskommentar „auf der Autobahn noch viel dazulernen“. Für den öffentlichen Verkehr stand die neue Strecke „ab Montag früh zur unentgeltlichen Benutzung

frei“. Gleichzeitig sollten fahrplanmäßig „täglich viermal zwischen Braunschweig und Hannover“ zwei „Autobahn-Reichsbahnomnibuse“ verkehren: „Die Omnibusse sind zitronencremefarbig mit Violettrot abgesetzt [...] haben je 20 Sitzplätze, sind in Stromlinienform gebaut und mit 65-PS-Krupp-Motoren ausgerüstet (luftgekühlt).“

Zur Abrundung des Berichtes wurden die Arbeitsleistungen für die 32 Kilometer lange Strecke mit 41 Bauwerken aufgelistet und zu imposanten Zahlen verdichtet: „900 000 Tagewerke mit einer Höchstzahl von 3 500 Arbeitern wurden geleistet, 2 ½ Millionen Kubikmeter Boden wurden bewegt, [...] 150 000 Kubikmeter Beton waren erforderlich für Brücken und Decke, dazu wiederum benötigte man allein 854 000 Sack Zement, [...]“

Die Eröffnung des Streckenabschnittes Hannover–Helmstedt folgte am 17. August 1936, die endgültige Fertigstellung bis Berlin im Dezember 1937.

**Quelle:**

Stadtarchiv Peine;  
Peiner Zeitung, Peiner Tagespost, Niedersächsische Tageszeitung 1935,1936;  
Querfurth, H. J.: Wirtschafts- und Verkehrsgeschichte. In: Braunschweigische Landesgeschichte im Überblick, Braunschweig 1979; 1200 Jahre Braunschweigische Landesgeschichte. Braunschweig 1992; Der Landkreis Peine. Bremen-Horn, 1958;  
Werkszeitung der Ilseder Hütte, Nr. 5, 27.4.1935; Nr. 8, 23.4.1936

**1/2011**

*Eröffnung des  
Autobahnabschnittes  
Braunschweig-  
Peine-Lehrte 1936*