

ARCHIV FÜR DIE GESCHICHTE DES STRASSEN- UND VERKEHRSWESENS

Peter Walther

Straßenbau in Niedersachsen 1945 bis 2000

Ergebnisse · Ereignisse · Erlebnisse



FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN

**Straßenbau in Niedersachsen
1945 bis 2000**
Ergebnisse, Ereignisse, Erlebnisse

PETER WALTHER

Redaktion Wolfgang Wirth

Redaktion: Wolfgang Wirth
Mitarbeit: Sabine Weise
Brigitte Pösl
Herstellung FGSV Verlag GmbH
und Vertrieb: Wesseling Str. 17
50999 Köln
Internet: www.fgsv-verlag.de

Titelbild: Trassenverlauf der A 29 zwischen Sande und Blauhand, Bauzustand 1981 [49]

Bild Rückseite: Das Behördenschild ab 1. Oktober 1985 [45]

© 2011 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die des Nachdruckes, der Übersetzung, des Vortrages, der Entnahme von Abbildungen und Tabellen, der Funksendung, der Mikroverfilmung oder der Vervielfältigung auf anderen Wegen und Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, vorbehalten.

ISBN 978-3-941790-85-8

Inhaltsübersicht

	Seite
Vorwort	5
1 Ausgangssituation 1945	7
2 Die Organisation der niedersächsischen Straßenbauverwaltung	12
2.1 Die Oberste Straßenbaubehörde 1946 bis 2003	12
2.2 Die Niedersächsische Straßenbaudirektion (SBD) 1946 bis 1959	16
2.3 Niedersächsisches Landesverwaltungsamt – Abteilung Straßenbau (E) – 1959 bis 1985 ..	43
2.3.1 Auflösung der SBD und Eingliederung in das NLVwA	43
2.3.2 Untersuchungen über die Organisation der Straßenbauverwaltung im Rahmen der Vorbereitung der Verwaltungs- und Gebietsreform	48
2.3.3 Untersuchung zur Neuorganisation der Niedersächsischen Straßenbauverwaltung durch den Niedersächsischen Landesrechnungshof 1972	49
2.3.4 Beschluss des Landesministeriums über die Neuverteilung der Aufgaben der Niedersächsischen Straßenbauverwaltung vom 21. August 1973	52
2.3.5 Einrichtung von Dezernaten für Straßenbau bei 4 Regierungs-/ Verwaltungspräsidenten	52
2.3.6 Verlagerung von Aufgaben auf den Minister für Wirtschaft und öffentliche Arbeiten (MW)	54
2.3.7 Neugliederung der Abteilung Straßenbau des NLVwA zum 1. Januar 1974	54
2.3.8 Personelle Veränderungen ab 1. Januar 1974 im Zuge der Aufgabenverlagerungen ..	59
2.4 Niedersächsisches Landesamt für Straßenbau (NLStB) 1985 bis 2000	59
2.4.1 Einrichtung, Aufbau und Aufgaben des NLStB	59
2.4.2 Bildung einer „Projektgruppe A 2“	64
2.4.3 Neugliederung des NLStB zum 1. April 1994	68
2.4.4 Die Umorganisation zum 1. Januar 2000	71
2.4.5 Umorganisation zum 1. Januar 2005	73
2.5 Organisation der Straßenbau- und Neubauämter	76
2.5.1 Zuständigkeiten und Organisation der Straßenbauämter	76
2.5.2 Aufstellung eines Rahmengeschäftsverteilungs- und Rahmenstellenplanes für die Straßenbauämter 1961	78
2.5.3 Organisations- und Geschäftsverteilungsplan für die Straßenbauämter 1975	79
2.5.4 Organisations- und Geschäftsverteilungsplan für die Straßenbauämter 1979	81
2.5.5 Einrichtung und Organisation von Autobahnneubauämtern und Straßenneubauämtern	81
2.5.6 Auswirkungen der Verwaltungs- und Gebietsreform auf die Grenzen und Zuständigkeiten der Straßenbauämter	87
2.5.7 Innere Neuorganisation der Straßenbauämter zum 1. Januar 1996	89
2.5.8 Neuorganisation der Straßenbauämter zum 1. April 2000	90
3 Die Entwicklung der Motorisierung, des Straßenverkehrs und des Unfallgeschehens	92
3.1 Kfz-Bestand	92
3.2 Straßenverkehr	92
3.3 Unfallgeschehen	93
4 Die finanziellen Aufwendungen für Bundesfern-, Landes- und Kreisstraßen ..	96

	Seite
5 Erweiterung (Neubau und Ausbau) des Straßennetzes in Niedersachsen	98
5.1 Bau von Reichs- und Bundesautobahnen	99
5.2 Erweiterung der Bundesautobahnen auf 6 Fahrstreifen	100
5.3 Verkehrsfreigaben von Bundesstraßen	101
5.4 Verkehrsfreigaben von Landesstraßen	101
5.5 Radwegebau in Niedersachsen	101
6 Arbeitsschwerpunkte der frühen 1980er Jahre an der Schnittstelle zwischen Politik und Verwaltung	103
6.1 Privatisierung des Straßenunterhaltungs- und Betriebsdienstes	103
6.2 Die Abgabe der technischen Verwaltung der Kreisstraßen	103
6.3 Hundertprozentige Ausgabe der jährlichen Haushaltsmittel für den Bau der Bundesfernstraßen	105
6.4 Die Gestaltung von Ingenieurbauwerken	108
6.5 Der Wesertunnel	113
6.6 Die flexible Anwendung der Planungs- und Entwurfsrichtlinien	126
7 Ausgewählte Bauvorhaben im niedersächsischen Straßennetz	130
7.1 Die Autobahn 7, frühe Planung – späte Vollendung	130
7.2 Die Autobahn 38, Göttingen – Halle: 50 Jahre Planungspause und dann doch gebaut! ..	152
8 Die „Wende 1989“ und deutsche Vereinigung 1990	166
9 Menschen in der Straßenbauverwaltung	195
9.1 Balladen und Gedichte	195
9.2 Anekdoten und wahre Begebenheiten	202
9.3 Zeitzeugen berichten	205
9.3.1 Ministerialrat a. D. Dipl.-Ing. RUDOLF ILSEMANN (1908 bis 1994)	205
9.3.2 Oberregierungsbaurat a. D. Dr.-Ing. BRUNO FRIESEN (1898 bis 1996)	226
9.3.3 Leitender Ministerialrat Dr. jur. GERHARD NEDDEN (1911 bis 2003)	239
9.3.4 Reichsbahnbauinspektor a. D. Ing. grad. KURT SPRÜSSEL (geb.1911)	254
9.3.5 Oberbaudirektor a. D. Dipl.-Ing. SIEGFRIED BAHLL (1920 bis 2009) und Leitender Ministerialrat a. D. Dipl.-Ing. HANS-LEONHARD SEIFFERT (1918 bis 2006)	265
10 Nachwort des Verfassers	293
Tabellen	294
Quellenverzeichnis	348
Abkürzungsverzeichnis	350
Personenregister	352

Vorwort

In der Archivreihe über die Geschichte des Straßen- und Verkehrswesens beschreibt PETER WALTHER – ehemals Ministerialrat im Niedersächsischen Verkehrsministerium – 55 Jahre Straßenbaugeschichte in Niedersachsen von 1945 bis zum Jahre 2000.

Die Kriegsschäden und die mangelhafte Unterhaltung des Straßennetzes stellten die Straßenbauverwaltung nach 1945 vor eine fast unlösbare Aufgabe. Der Verfasser schildert eindrucksvoll an Beispielen diese Ausgangslage und die enorme Aufbauleistung auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen, nachdem wieder Baumittel bereitgestellt werden konnten.

Herausgehoben wird der Bau der Reichs- und Bundesautobahnen und den Lesern in Erinnerung gerufen, dass schon 1936 auf der A 1 vor Hamburg und auf der A 2 zwischen Hannover und Braunschweig große Bauabschnitte fertiggestellt wurden. Allerdings war erst nach dem Kriege der ununterbrochene Weiterbau dieser für Niedersachsen so wichtigen Autobahnen möglich. Dem Bau der A 7, die bis 1962 auf den Lückenschluss zwischen Hamburg und Göttingen warten musste, wird dann auch ein besonderes Kapitel gewidmet.

Die mit großem Fleiß zusammengetragenen Daten der Verkehrsfreigaben auf den Bundesautobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen der letzten 60 Jahre unterstreichen noch einmal die große Leistung der Straßenbauverwaltung. Viele ausführlich beschriebene Umorganisationen musste die Straßenbauverwaltung dabei ertragen, erhielt aber dafür am 1. Oktober 1985 mit dem Landesamt für Straßenbau eine eigene selbständige Mittelbehörde.

Mit dem zunehmenden Bauvolumen insbesondere auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen wurde seit Ende der 1970er Jahre auch der Gestaltung der Ingenieurbauwerke wieder mehr Aufmerksamkeit geschenkt. Bei der Planung von Brücken und im zunehmenden Umfang auch bei den mehr und mehr entstehenden Lärmschutzwänden konnten Ingenieurbüros und Architekten eingeschaltet werden.

Mit Spannung lesen sich die Überlegungen und Vorbereitungen für den Neubau der Werrabrücke im Zuge der A 7. Auch hier wurde der Gestaltung des Bauwerkes und seinem Erscheinungsbild in der Landschaft ein breiter Raum zugesprochen.

Der Entwicklungsgeschichte des Wesertunnels wird mit Recht ein besonderes Kapitel gewidmet. Privat von Bauunternehmungen sollte einstmals dieser Tunnel gebaut werden, aber diese Projektvariante scheiterte. Die Straßenbauverwaltung selbst erhielt schließlich den Bauauftrag für einen aus Bundesmitteln finanzierten Tunnel.

Freude und Aufbruchstimmung werden spürbar, wenn gleich nach der Wende von den zahlreichen Grenzöffnungen zwischen Niedersachsen und den angrenzenden Ländern der DDR berichtet wird. Zeitzeugen erzählen, wie spontan und ohne zeitgerechte vorherige Mitteilung durch die DDR-Behörden Grenzübergangsstellen geöffnet wurden und der Straßenbauverwaltung wenig Zeit verblieb, diese abgeschnittenen Straßen wieder befahrbar zu machen. Zumeist warteten auf der DDR-Seite schon ungeduldig die Trabis. Insgesamt 48 Übergangsstellen auf Bundes- und Landesstraßen entstanden bis zum Sommer 1990.

Die von Herrn WALTHER befragten Zeitzeugen – ILSEMANN, Dr. FRIESEN, Dr. NEDDEN, SPRÜSSEL, BAHLL und SEIFFERT – streifen mit ihren persönlichen Erinnerungen noch einmal die gesamte Straßenbaugeschichte und geben tiefe Einblicke in die großen Schwierigkeiten in der Straßenbauverwaltung vor und nach dem Krieg.

Die zusammengetragenen Gedichte, Balladen, Anekdoten und manchmal auch wahren Begebenheiten aus dem Alltagsleben in der Straßenbauverwaltung bilden für den Leser einen wahrhaft vergnüglichen Abschluss.

Die gesamte Ausarbeitung von Herrn WALTHER lässt erkennen, welch großen Aufwand der Autor auf sich genommen hat, um uns dieses spannende und inhaltsreiche Buch zu präsentieren. Dafür möchte ich mich herzlich bedanken und freue mich, dass in der Archivreihe nunmehr für ein weiteres Bundesland eine Ausarbeitung über die Straßenbaugeschichte vorliegt.

Hannover, September 2011

PETER HOLM

Das Heft 25 der Schriftenreihe *Archiv für die Geschichte des Straßen- und Verkehrswesens* enthält die jüngere Straßengeschichte Niedersachsens – eine „unvollständige Zusammenstellung“, wie Peter Walther im Nachwort bescheiden schreibt. Doch Straßengeschichte ist nur im Kontext der „großen“ Geschichte zu verstehen. Und diese begleitende Geschichte des 20. Jahrhunderts mit seinen Weltkriegen können wir in den im Kapitel 9 wiedergegebenen Interviews mit Zeitzeugen hautnah erleben. Das vorliegende Werk wäre auch ohne diese Interviews eine außerordentlich lesenswerte Technik- und Ämtergeschichte des niedersächsischen Straßenwesens nach 1945: Da ist die Beschreibung von Freiheit und Zwang in der Planung im Kapitel 6.6, das mit dem an die ingenieurtechnische Eigenverantwortung appellierenden Aufruf „Ihr sollt die Richtlinien flexibel handhaben“ endet. Da ist der Bericht über das provisorische Flickendeckeln des teilungsbedingt zerrissenen deutschen Straßennetzes nach der Öffnung des „Eisernen Vorhangs“ 1989/1990 im Kapitel 8, das sich wie ein Krimi liest. Da geht es um die teilweise kafkaesk anmutenden Winkelzüge und Verrenkungen, ohne die der Straßenbau in Zeiten bunt durchmischter Parteienlandschaft in den verschiedenen Hierarchieebenen unseres Föderativstaates nicht überleben könnte, beschrieben u.a. in den Kapiteln 6.5 und 7.2. Es ist das große Verdienst Peter Walthers, mit dem sicheren Gespür eines über den Tellerand schauenden Ingenieurs (*ingenium* bedeutet ja ursprünglich „natürliche Begabung“) diese Interviews geführt, aufgezeichnet und schließlich aus den Zeitzeugenberichten und der Technikgeschichte ein spannendes kulturhistorisches Dokument gemacht zu haben.

Nicht nur Peter Walther, dem Autor, sondern auch Peter Holm, dem Anreger dieses Werkes, gebührt großer Dank. Es ist kein Zufall, dass es von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen herausgegeben wurde, deren Vorsitzender Peter Holm von 1992 bis 2000 war. Ich freue mich über das Erscheinen dieses Heftes in der Archivschriftenreihe der FGSV und wünsche ihm eine rege Rezeption.

Wolfgang Wirth

Leiter des Arbeitsausschusses „Geschichte des Straßen- und Verkehrswesens“ in der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

