



## Kriegsfolgen

### ZERSTÖRUNG UND NEUBEGINN

Die niedersächsische Wirtschaft stand nach Ende des Zweiten Weltkrieges vor der Notwendigkeit eines nahezu vollständigen Neubeginns unter denkbar schwierigsten Voraussetzungen. Etwa 300.000 Menschen aus Niedersachsen waren durch unmittelbare oder mittelbare Kriegsfolgen ums Leben gekommen, nahezu alle größeren Industrieanlagen durch Bombardements zerstört. 116 Unternehmen standen auf der Demontageliste. Die Ziehung der innerdeutschen Zonengrenze trennte das niedersächsische Wirtschaftsgebiet von seinen historisch gewachsenen Ergänzungs- und Einzugsgebieten im Osten ab. Der Ost-West-Verkehr zwischen dem Ruhrgebiet und Berlin war fast gänzlich unterbunden. Die alte Hauptverbindung zwischen Süddeutschland und dem Norden rückte von der Saalefurche weg ins Leinetal, was Hannover begünstigte.

**Die Wiederbelebung der Wirtschaft behinderten in der unmittelbaren Nachkriegszeit etliche Faktoren:**

- Arbeitskräftemangel
- hohe Besatzungskosten,
- Abschnürung vom Weltmarkt,
- Mangel an Energie,
- Transportschwierigkeiten,
- Währungsungewissheit,
- Zustrom von Flüchtlingen.

Die Bevölkerungszahl stieg im Gebiet des heutigen Niedersachsen von 4,5 Millionen im Jahr 1939 auf 6,7 Millionen im Jahr 1950.

Die Währungsreform von 1948 beendete drei Jahre wirtschaftlicher Lähmung und leitete den Neuanfang an.

Der Krieg hinterließ an Fahrbahnen und Brückenbauwerken immense Schäden, entstanden zum großen Teil durch Bombardements. Die Viadukte im Wesergebirge und die Werratalbrücke bei Hedemünden waren zerstört und mussten zunächst provisorisch wieder befahrbar gemacht werden. Insgesamt waren im Raum Niedersachsen von den 2.362 Brücken an klassifizierten Straßen 621 Bauwerke zerstört.

Die Situation des gesamten Bundesfernstraßenbaus besserte sich, nachdem auf Bundesebene 1955 ein Verkehrsfinanzgesetz und 1959 ein Bedarfsplan für den Zeitraum von 1959 bis 1970 verabschiedet worden waren.

Anfang der 1950er-Jahre setzte im Straßenbau eine Weiterentwicklung auch in der Theorie ein. Die Straße war nun nicht mehr ausschließlich der Weg, der die Fahrt zu einem bestimmten Ziel ermöglichte, sondern sie entwickelte sich zur „psychologischen Leitlinie“. Als moderne, für hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten ausgelegte Verkehrsverbindung sollten bei der Konstruktion mutmaßliche Reaktionen der Autofahrer bei hohen Geschwindigkeiten einkalkuliert werden. Die Straße durfte den Nutzer nicht vor unerwartete Situationen stellen. So wurde eine Kurve nicht unmittelbar an der Gerade angesetzt, sondern mithilfe eines Übergangsbogens eingeleitet, der beim Straßenneubau der 1930er-Jahre ein Kreisbogen mit dem doppelten Radius des nachfolgenden Hauptbogens war. Im modernen Straßenentwurf findet seit den 1950er-Jahren die „Klothoide“ (mit linear zunehmender Krümmung) als Übergangsbogen Verwendung.

Trotz höherer Baukosten folgten diese Überlegungen dem Prinzip der Wirtschaftlichkeit, sofern man die seit Beginn der 1950er-Jahre steigenden Sachschäden durch Verkehrsunfälle mit in Betracht zog. Diese wurden 1959 mit 600 Millionen DM pro Jahr veranschlagt, die Verluste an Gesundheit und Menschenleben durch den Straßenverkehr auf zwei Milliarden DM geschätzt.



Bombenschäden am Hauptbahnhof Hannover



Die gesprengte Weserbrücke in Rinteln 1945

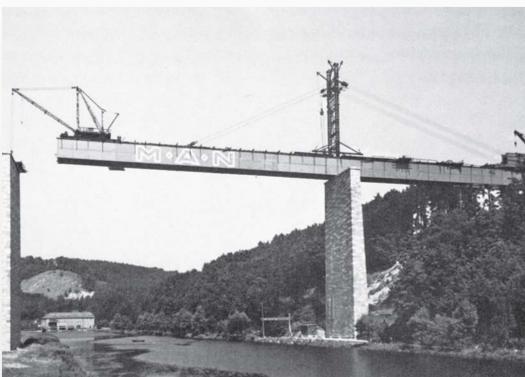




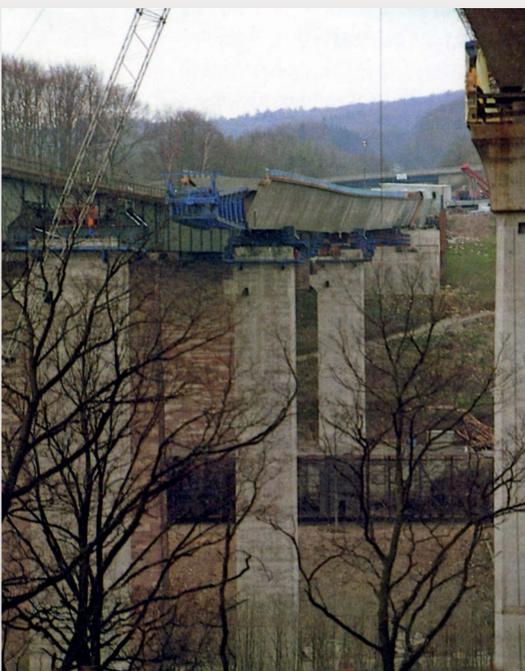
## DIE WERRATALBRÜCKE – EIN BEISPIEL



Montage der Werratalbrücke, 1936/1937



Montage der Werratalbrücke im Rahmen des Wiederaufbaus, 1950/1952



Montage der neuen Werratalbrücke im Taktchiebeverfahren

Während der Projektierung der Reichsautobahn Hamburg-Hannover-Kassel fiel die Entscheidung zugunsten einer Kreuzung des Werraltals zwischen Hannoversch Münden und Hedemünden. Eine 61 Meter hohe und 426 Meter lange Brücke entstand, die zu den größten Brückenbauten der damaligen Zeit zählte. Sie war 1937 fertiggestellt und wurde im Frühjahr 1945 von deutschen Pionieren angesichts vorrückender US-amerikanischer Truppen gesprengt. In den Wirren der unmittelbaren Nachkriegszeit erfolgte die Absicherung der zerstörten Fahrbahn nur sehr mangelhaft, was im Verlauf der darauffolgenden Monate zu mehreren schweren Unfällen führte, die insgesamt 60 Menschenleben kosteten. 150 Personen wurden schwer verletzt.

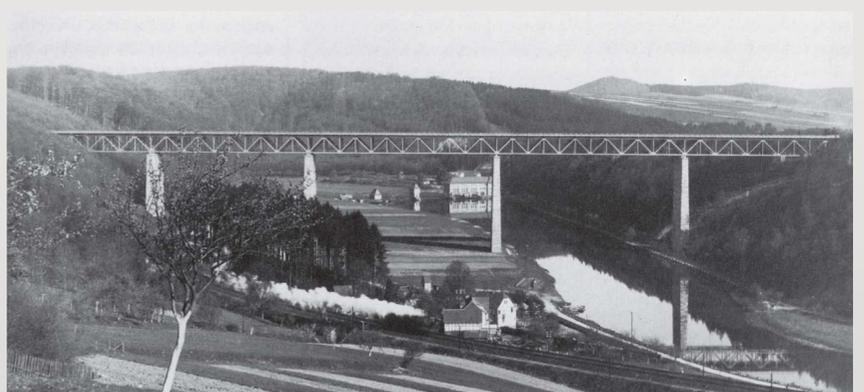
Im Herbst 1945 begann die Räumung der Trümmer, wodurch die am Hang des Werraltals verlaufende Eisenbahnstrecke und die Reichsstraße neben dem Fluss wieder befahrbar wurden. Zwei Jahre später baute man die Autobahnabfahrt in das Werratal aus und errichtete eine Behelfsbrücke über die Werra.

Das steigende Verkehrsaufkommen zwang die verantwortlichen Stellen, den Wiederaufbau der Brücke zu forcieren. Von Herbst 1949 bis Frühjahr 1950 fand die Räumung der verbliebenen Trümmer statt. Der Wiederaufbau der Pfeiler und Widerlager dauerte bis Ende 1950. Der in der Nachkriegszeit vorherrschende Mangel an Baumaterialien und eine 1951 zusätzlich eintretende Stahlverknappung verzögerten den Baufortschritt, aber im Herbst des Jahres 1952 konnte der Brückenbau dem Verkehr übergeben werden.

Die immense Verkehrsentwicklung in den folgenden Jahrzehnten führte zum Beschluss, die Bundesautobahn A7 bis 1990/91 in mehreren kritischen Abschnitten sechsspurig auszubauen. Zeitgleich war der Bau einer neuen Eisenbahnstrecke zwischen Hannover und Würzburg vorgesehen. Die Bündelung der beiden Verkehrswege sollte die Umweltbelastungen im Werratal tunlichst gering halten. Die Ausschreibung eines Wettbewerbs zur Realisierung des durchaus kontrovers diskutierten Projekts erbrachte eine Reihe interessanter Entwürfe. Die Entscheidung der Jury fiel zugunsten einer sogenannten Ein-Brücken-Lösung. Diese Variante sah vor, Eisenbahn und Autobahn zweistöckig übereinander zu führen.

Obwohl allgemein als architektonisch gelungen angesehen, kam der Entwurf nicht zur Ausführung. Maßgeblich für den Entschluss, zwei einzelne, aber dicht nebeneinander stehende Brücken zu errichten, waren Sicherheitsbedenken der Bundesbahn und der Straßenbauverwaltung. Man befürchtete gegenseitige Beeinflussungen und Beeinträchtigungen, besonders bei Unfällen.

Der Bau der Eisenbahnbrücke war 1989 fertiggestellt, der Umbau der Autobahnbrücke, im Taktchiebeverfahren durchgeführt, 1993 vollendet.



Gesamtansicht der Werratalbrücke, 1937



# Autobahn und Massenmobilität

## DAS WIRTSCHAFTSWUNDER

Nach der Währungsreform von 1948 entwickelte sich der Export zum wichtigsten Wirtschaftsfaktor neben der Inlandsnachfrage, wovon auch das junge Bundesland Niedersachsen profitierte. Das produzierende Gewerbe nahm eine Vorreiterrolle ein. Der vorhandene gewaltige Nachholbedarf an Investitions- und Produktionsgütern belebte den Maschinen- und Fahrzeugbau sowie die Elektroindustrie; Wohnungsbau- und Arbeitsbeschaffungsprogramme verhalfen der Bauwirtschaft und der Industrie der Steine und Erden zu einer Hochkonjunktur. Verkaufserfolge der Fahrzeugindustrie aktivierten den Außenhandel; am Beginn stand die Produktion des legendären VW-Käfers, Lastwagen-, Omnibus- und Traktorenbau folgten. Textil- und Bekleidungsindustrie sowie die Chemie- und Gummibranche waren weitere Wirtschaftszweige, mit denen Niedersachsen am Aufschwung der Nachkriegszeit teilhatte.

Das sogenannte Wirtschaftswunder blieb nicht ohne Auswirkungen auf den Straßenverkehr. Das Transportaufkommen stieg und der Bestand an privaten Kraftfahrzeugen wuchs, zunächst langsam und dann immer schneller. Das Automobil, anfänglich noch Statussymbol, entwickelte sich zum unverzichtbaren Bestandteil des Alltagslebens und löste damit das Phänomen der Massenmobilität aus. Personen- und Lastkraftwagen erschlossen die Fläche und machten damit Regionen gut erreichbar, die bislang im Schatten der Bahnlinien und großen Straßen gelegen hatten.

Bis zur Mitte der 1960er-Jahre hielt das Wachstum des gewerblichen Sektors, dank wachsender Inlandsnachfrage und steigender Export, an. Dann begann eine Phase konjunktureller Schwankungen; als Zeiten der Rezession sind die Jahre der Ölkrise, die frühen 1980er- und die 90er-Jahre des 20. Jahrhunderts in Erinnerung. Um dem Niedergang des Gewerbesektors entgegenzuwirken, begannen der Bund und das Land Niedersachsen schon in den 1960er-Jahren mit einer Politik der aktiven Wirtschaftsförderung. Der weitere Ausbau der Verkehrswege wurde zu einer Entwicklungsaufgabe.

Der Ausbau des Autobahnnetzes in der Nachkriegszeit war ein wesentlicher Bestandteil der Ausbildung einer modernen Verkehrsinfrastruktur. Damit schuf das Automobilzeitalter eine völlig neue Kategorie von Straßen, die nur dem Kraftfahrzeug vorbehalten sind. Die Autobahnen sind heute die kürzesten und schnellsten Fernverbindungen, die Bundes- und Landstraßen ihre Zubringer.



Das Wirtschaftswunder macht mobil: Verkehr auf der Bundesstraße 6 in Hannover um 1965



Dichter Verkehr heute auf der A 7 – der Seitenstreifen wird zum Befahren freigegeben





## AUTOBAHN – DIE GESCHICHTE EINER NEUEN STRASSE

Die 1921 in Berlin erbaute „Automobil-Verkehrs- und Übungsstraße (Avus) entspricht dem Konzept einer reinen Autostraße und gilt damit als Vorbild der modernen Autobahnen. Bald nach ihrer Inbetriebnahme gab es Planungen für ein deutschlandweites Autobahnnetz, mit Teilstücken auch im norddeutschen Raum. Aufgrund der hohen Kosten wurden die Planungen nicht realisiert. Protagonisten des Autobahnbaus existierten mit der „Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau“ (STUFA) seit 1924 und dem „Verein zur Vorbereitung der Automobilstraße Hansestädte-Frankfurt-Basel e.V.“ (HAFRABA), der sich seit 1926 für den Bau einer Nord-Süd-Verbindung engagierte.

Das NS-Regime griff 1933 die Vorschläge der STUFA auf und übertrug der neu gegründeten „Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsautobahnen e.V.“ (GEZUVOR) die Ausarbeitung von Vorentwürfen. Vorgesehen war unter anderem der Bau einer Nord-Süd- und einer Ost-West-Verbindung. Die Planungs- und Bauzeiten blieben kurz. Als erste Autobahnabschnitte auf niedersächsischem Gebiet konnten 1936 Teilstrecken zwischen Braunschweig und Hannover sowie Hamburg und Bremen fertiggestellt werden. Von der Nord-Süd-Autobahn stand ab 1937 der Abschnitt Göttingen-Kassel zur Verfügung. Bald darauf wurde die Ost-West-Verbindung zwischen Berlin und Köln komplett freigegeben. Das NS-Regime nutzte den Autobahnbau intensiv propagandistisch. Die tatsächliche Bedeutung der neuen Autostraße blieb aber zu jener Zeit eher gering.

Nach Ende des Zweiten Weltkrieges nahm man den Autobahnbau wieder auf, hatte zunächst aber noch mit den allgemeinen wirtschaftlichen Schwierigkeiten und den Auswirkungen der Kriegszerstörungen zu kämpfen. Als vorrangige Aufgabe galt der Bau der Nord-Süd-Strecke. Deren Ausgangspunkt war Hamburg und die Weiterführung durch den Leinegraben hatten die Vorkriegsplanungen bereits festgelegt. Die Linienführung zwischen Soltau und Göttingen war lange umstritten, da die Wirtschaftszentren Hannover, Braunschweig und Salzgitter sich um eine direkte Anbindung bemühten. Der Verlauf der Autobahn A 7 wurde nach umfangreichen Studien festgelegt und 1962 die Strecke zwischen Hamburg und Göttingen mit der Eröffnung des letzten Teilstücks zwischen Hildesheim und Hannover fertiggestellt. In den 1960er-Jahren kamen weitere Autobahnen hinzu, so die Verlängerung der Verbindung Hamburg-Bremen über Osnabrück und Münster bis nach Kamen (Hansalinie) und die Autobahn A 27, die letztere mit der Nord-Süd-Linie verbindet.

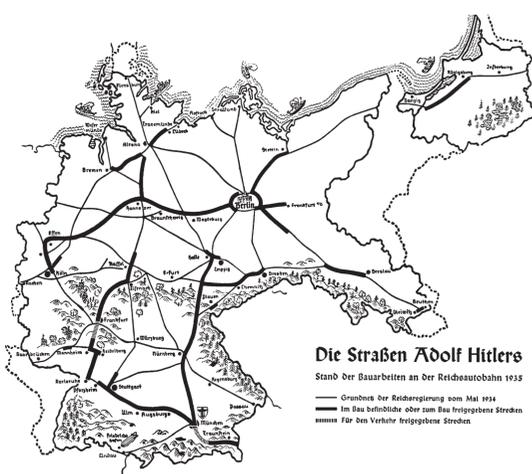
Starker Verkehrszuwachs ließ 1970 einen großzügigen, für den Zeitraum 1971 bis 1985 konzipierten Ausbauplan für die Bundesfernstraßen entstehen. Aufgrund der schwieriger werdenden Wirtschaftslage und einer stärkeren Fokussierung auf Umweltbelange, gelangte dieser Plan nicht vollständig zur Ausführung; er wurde in der Bedarfsprognose reduziert und turnusmäßig alle fünf Jahre überprüft bzw. fortgeschrieben. Und es wurde deutlich, dass sich die Autobahnen nicht nur als Verkehrsträger, der die wachsenden Verkehrsströme reibungslos und ökonomisch kanalisiert, sondern auch als Instrument der Strukturförderung, mit dem neue wirtschaftliche Aktivitäten ausgelöst werden, bewährten. Dies galt auch für verschiedene Stichautobahnen, unter anderem diejenigen zur besseren Anbindung des gesamten niedersächsischen Küstenraums.

Zum Ende des Zweiten Weltkrieges hatte es im niedersächsischen Raum 295 fertiggestellte Autobahnkilometer gegeben. Bis 1988 wuchs diese Zahl auf 1.126 Kilometer an, womit drei Viertel des damals auf eine Gesamtlänge von 1.500 Kilometern geplanten Netzes gebaut waren. Um die Leistungsfähigkeit der Autobahnen angesichts weiter wachsender Verkehrsstärke zu gewährleisten, begann der Ausbau zusätzlicher Spuren auf besonders belasteten Strecken, zunächst im Zuge der Nord-Süd-Autobahn A 7 sowie der A 2, dann der Hansalinie.

Für den Autobahnbau galten neue Maßstäbe bei der Linienführung. Als Grundlage für die Trassierung nahm man die Ausbaugeschwindigkeit an und bildete, je nach Geländeform, vier Gruppen.

	<b>Klasse 1 Flachland 160 km/h</b>	<b>Klasse 2 Hügelland 140 km/h</b>	<b>Klasse 3 Bergland 120 km/h</b>	<b>Klasse 4 Hochgebirge 100 km/h</b>
Mindesthalbmesser	2 000 m	1 200 m	800 m	500 m
Kuppenausrundungs- halbmesser	20 000 m	12 000 m	8 000 m	8 000 m
Wannenausrundungs- halbmesser	10 000 m	8 000 m	6 000 m	6 000 m
Höchste Steigung	4 %	4 %	4 %	4,5 %

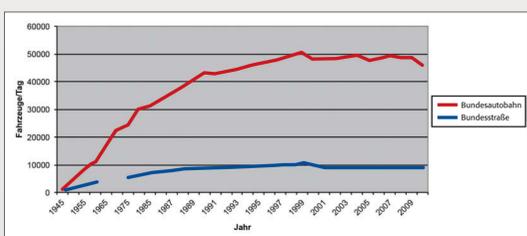
Stand: 1950er-Jahre



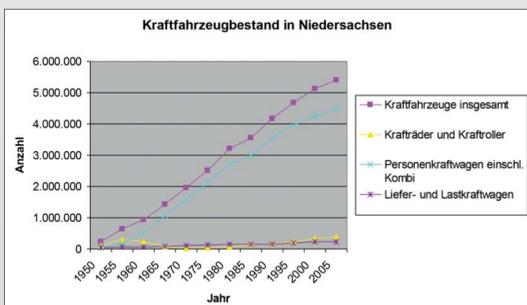
Autobahnen und Autobahnbau als Mittel  
der Propaganda



Die A 7 bei Soltau



Zunahme der Verkehrsstärke, des durchschnittlichen  
„Fahrzeugdurchsatzes“ pro Tag, auf Bundesauto-  
bahnen und Bundesstraßen seit 1945



Massenmotorisierung: Entwicklung des Kraftfahrzeug-  
bestandes in Niedersachsen