

Buch erzählt Geschichte der Autobahn

„Graues Band“ schlängelt sich durch die Stadt

Von NIMO SUDBROCK

Rheda-Wiedenbrück (gl). Keine andere Verkehrsverbindung hat die Geschichte der Stadt mehr geprägt als die Autobahn 2: Jochen Sänger hat dem „Grauen Band“, das 1938 fertiggestellt wurde, ein Buch gewidmet. Das markante Bauwerk zieht sich wie ein roter Faden durch die 165 reich bebilderten Seiten.

„Erste Überlegungen zum Bau eines deutschlandweiten Autobahnnetzes gab es bereits Ende der 1920er-Jahre“, hat Jochen Sänger bei seinen umfangreichen Recherchen über die Entstehung der A 2 herausgefunden. „Nach der Machtübernahme durch die Nationalsozialisten wurde das Vorhaben ab 1933 vorangetrieben, oft auch gegen den Widerstand von Anwohnern der geplanten Trassenführung.“ Einwände gegen den Autobahnbau waren zwar möglich, aber nur selten von Erfolg gekrönt. „Genehmigung hiermit erteilt“, war laut Sänger ein Satz, mit dem viele Diskussionen über Einzelfragen im Keim erstickt wurden. „Das totalitäre System duldet keine Kritik“, weiß der Autor des jetzt erschienenen Buchs „Das graue Band – Geschichte der Autobahn in und um Rheda-Wiedenbrück“.

Um eine öffentliche Debatte im Vorfeld zu vermeiden, blieben die Planungen für die Reichsautobahn 2 lange Zeit unter Ver-

schluss. „Die Bevölkerung hat erst davon erfahren, als Ende 1935 die roten Holzpflocke zum Abstecken der künftigen Trasse in die Erde gesetzt wurden“, sagt Jochen Sänger. Die Drohung des Oberpräsidenten der Provinz Westfalen, seines Zeichens ein verlängerter Arm der undemokratischen Reichsregierung in Berlin, vom 25. November 1933 war unmissverständlich: „Ich werde mit allen mir zur Verfügung stehenden Mitteln dagegen vorgehen, wenn von örtlichen Stellen der Versuch gemacht wird, durch Veröffentlichungen und Versammlungen Druck auf die Linienführung vorgesehener Autobahnen auszuüben.“

Heute ist die A 2 bei Rheda-Wiedenbrück in beiden Richtungen dreispurig. Im Vergleich dazu waren die Anfänge 1938 eher bescheiden: Für jede Fahrtrichtung waren jeweils 3,75 Meter breite Streifen vorgesehen, getrennt durch eine 4,2 Meter breite Mittelinsel. Mit Betonleittreifen und Banketten betrug die Gesamtbreite der Bahn 24 Meter.

Die Autobahn 2, die die Hauptstadt Berlin mit dem Ruhrgebiet verbinden sollte, war indes nicht das erste großangelegte Verkehrsprojekt der Nazis. Bereits am 23. September 1933 erfolgte der erste Spatenstich für die Autobahn Frankfurt-Mannheim-Heidelberg. Insgesamt sollte ein 6000 Kilometer langes Schnellstraßennetz entstehen.



Die offizielle Freigabe der A 2 erfolgte am 12. November 1938. Die Nationalsozialisten nutzten den Festakt zu Propagandazwecken. Schulkinder und Funktionäre säumten die Fahrbahnränder auch in Rheda.

Spielende Kinder behindern den Verkehr

Rheda-Wiedenbrück (sud). Im April 1936 begannen die Arbeiten für den Autobahnabschnitt zwischen Oelde und der Emsstadt. Ausführende Firmen im Auftrag der Reichsregierung waren Müller und Co. aus Essen sowie Gockel und Niebur aus Duisburg. „Für den Autobahnbau mussten hunderte Arbeiter in die Stadt geholt werden“, berichtet Jochen Sänger. Untergebracht wurden die von außerhalb kommenden Beschäftigten in Arbeiterwohnungen in Rheda. Holzbaracken mit Sozialräumen und Unterkünften entstanden an Gütersloher Straße, Schiffheide und Neuenkirchener Straße.

Über die Arbeiter von auswärts ist wenig bekannt. „Wir wissen

beispielsweise nicht, ob sie am gesellschaftlichen Leben vor Ort teilnahmen oder soziale Kontakte zur einheimischen Bevölkerung pflegten“, sagt Sänger. Fest stehe aber, dass es sich bei den Beschäftigten der Autobahnbaustelle nicht um Zwangsarbeiter gehandelt habe. Auch heimische Handwerker fanden bei den ausführenden Baufirmen eine Festanstellung – manche blieben sogar über die Fertigstellung des Autobahnabschnitts hinaus bei Müller und Co. beziehungsweise Gockel und Niebur in Lohn und Brot.

Wer über die A 2 bei Rheda-Wiedenbrück fährt, bewegt sich zwangsläufig über Düdensand aus der Bauerschaft Nordrheda-Ems. Dieser wurde ab 1936 mit

schwerem Gerät aus der Heide- und Dünenlandschaft zwischen Rheda und Gütersloh abgetragen und zum Bau des Damms, über den die Autobahn im Bereich der Doppelstadt führt, verwendet. Insgesamt wurde auf einer Fläche von mehr als 15 Hektar Sand abgebaut und mittels einer schmalspurigen Feldeisenbahn bis zur Autobahnbaustelle transportiert.

„Nach Inbetriebnahme der Autobahn nahm der Verkehr nur langsam Fahrt auf“, weiß Heimatforscher Jochen Sänger. „In den Anfangsjahren konnten die Anwohner die Fahrbahn noch problemlos zu Fuß oder mit dem Rad überqueren.“ Selbst Kinder spielten am Fahrbahnrand, was die Niederlassung Beckum der

Reichsautobahndirektion zu folgendem Schreiben an die betreffenden Schulleiter veranlasste – allerdings nicht aus Sorge um die arglosen Jungen und Mädchen: „Von unserem Streckenbaubüro in Rheda ist wiederholt beobachtet worden, dass die Schulkinder aus Spexard und Lintel die in der Nähe liegenden Wegerampen der Reichsautobahn als Spielplätze benutzen. Hierbei wird der Verkehr auf der Autobahn ernstlich gefährdet und die Böschungen der Rampen werden beschädigt.“

Nach dem Zweiten Weltkrieg war es mit Kinderspielen auf der A 2 mit einem Schlag vorbei: „Im Zuge des deutschen Wirtschaftswunders nahm der Verkehr stetig zu“, berichtet Sänger.



Seit 1938 trennt die Autobahn 2 Rheda und Wiedenbrück. Trotzdem sind die einst selbstständigen Städte in den vergangenen Jahrzehnten immer enger zusammengewachsen. Das neu erschienene Buch „Das graue Band“ von Jochen Sänger widmet sich der Geschichte der vielbefahrenen Verkehrsader – angefangen von den ersten Planungen über den Bau bis hin zur späteren Installation von Lärmschutzwänden.

Brücken als wichtige Bindeglieder

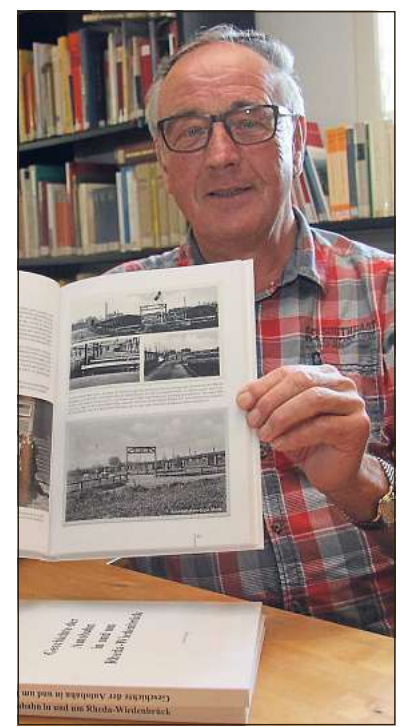
Rheda-Wiedenbrück (sud). Für die Autobahn 2 war zunächst eine Linienführung im Gespräch, die um die damals noch eigenständigen Städte Rheda und Wiedenbrück einen großen Bogen macht. Stattdessen sollte die Trasse vom Ruhrgebiet über Soest, Paderborn und Hannover nach Berlin führen. Realisiert wurde letztlich aber die heutige Streckenführung über Ahlen, Oelde, Rheda-Wiedenbrück, Gütersloh und Bielefeld – auch deshalb, um den Flughafen Langenhagen bei Hannover über die Autobahn mit der Hauptstadt zu verbinden.

Als erstes Teilstück der A 2 wurde der 32 Kilometer lange Abschnitt zwischen Braunschweig-West und Lehrte bereits am 5. April 1936 für den Verkehr freigegeben. Die Eröffnung des Bereichs Recklinghausen-Brackwede, zu dem auch Rheda-Wiedenbrück gehört, folgte erst mehr als zwei Jahre später am 12. November 1938.

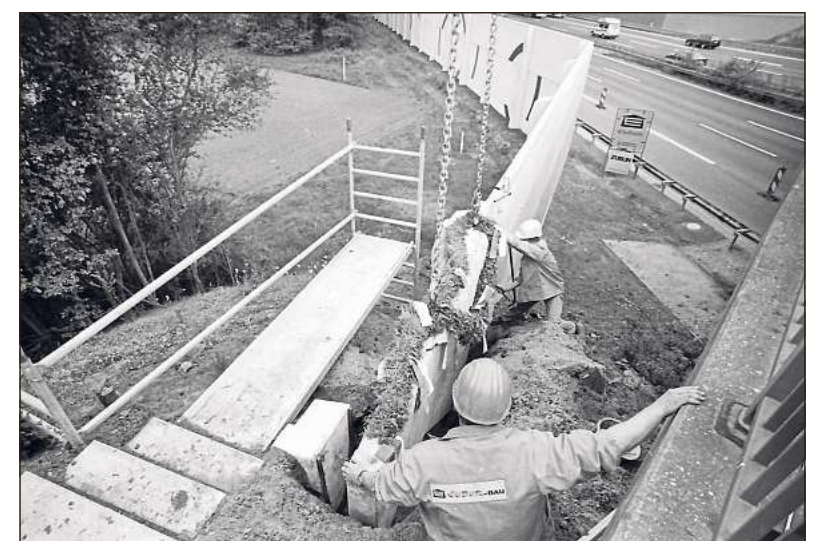
Das „graue Band“ namens A 2 trennt die Stadtteile Rheda und Wiedenbrück bis heute. Brücken und Unterführungen sind die einzigen Bindeglieder zwischen den einst selbstständigen Kommunen. „Wir benutzen sie heute ganz selbstverständlich, um von einem Stadtteil in den anderen zu gelangen“, sagt Buchautor Jochen Sänger vom Heimatverein Rheda. „Dabei wird oft vergessen, dass die Stadträte und Bürgermeister in den 1930er-Jahren um jede diese Verbindungen bei den übergeordneten Behörden kämpfen mussten.“ So beantragte der damalige Rhedaer Bürgermeister Josef Bauer gleich drei Überführungsbauwerke. Dabei vergaß er nicht darauf hinzuweisen, „dass ich für weitere fünf zum Teil sehr bedeutende Straßen von vorneherein auf eine Überführung verzichte“. Auch sein Wiedenbrücker Amtskollege Heinrich Nienhues forderte Nachbesserungen bei der Planung: „Bei der Ent-

wicklung, die die Fahrzeugindustrie nimmt, wird der Kraftfahrzeugverkehr derartig steigen, dass die Reichsautobahn keine Entlastung für die hier in Rede stehenden Straßen bringt.“ Der Bau und Erhalt von Verbindungsstrecken zwischen Rheda und Wiedenbrück sei deshalb zwingend erforderlich. Gemeinsam gingen die beiden Nachbarstädte dagegen vor, die heutige Hauptstraße mit einer Brücke oberhalb der Autobahn entlang zu führen. Stattdessen setzten sie sich für die später realisierte Unterführung ein. Auch bei der Straße „Am Sandberg“ machten beide Städte gemeinsame Sache: Ihr Widerstand gegen die Durchtrennung der viel befahrenen Verbindungssache war erfolgreich.

Andere Einwendungen – insbesondere die von einfachen Bürgern – waren weniger aussichtsreich. Oft wurden Dutzende Beschwerden in einem Rutsch abgewiesen, meist ohne Begründung.



Tief in die Vergangenheit der Autobahn 2 eingetaucht ist Autor Jochen Sänger. Foto: Sudbrock



Im Zuge des sechsspurigen Ausbaus erhielt die A 2 bei Rheda-Wiedenbrück Lärmschutzwände. Anwohner hatten dies gefordert. Um die Jahrtausendwende wurde die Trennwand vollendet.

Tipp

Das Buch „Das graue Band – Geschichte der Autobahnen in und um Rheda-Wiedenbrück“ von Jochen Sänger ist in einer Auflage von 350 Exemplaren erschienen und kostet 19,90 Euro. Herausgeber sind die beiden Heimatvereine Rheda und Wiedenbrück-Reckenberg.

Erhältlich ist das 165-seitige Buch, das zahlreiche historische Fotos und Kartenauszüge enthält, immer dienstags zwischen 14.30 und 16.30 Uhr im Domhof in Rheda. Darüber hinaus kann es bei Jochen Sänger, ☎ 05242/46581, E-Mail jochensaenger@web.de, angefordert werden.

Verkaufsstände auf den beiden Wochenmärkten sind ebenfalls geplant. Die genauen Termine stehen allerdings noch nicht fest. Sie werden rechtzeitig bekannt gegeben.

Weitere Fotos im Internet: www.die-glocke.de



Friedlich am Fahrbahnrand graste die Schafherde von Landwirt Theodor Mettenborg. Damals, als sich der Verkehr auf der A 2 noch in Grenzen hielt, war das möglich. Über die Brücke führt die St. Viter Straße.

Ruf nach Lärmschutz verhallt zunächst ungehört

Rheda-Wiedenbrück (sud). In den 1970er-Jahren wurde die Autobahn zu klein. Ausbau und Modernisierung erfolgten in großem Stil. Unter anderem wurde ein neuer, widerstandsfähigerer Fahrbahnbelag verlegt.

Was die Autofahrer freute, erzürnte in der Folgezeit die Anwohner, die links und rechts der A 2 lebten: Ab Oktober 1978 kam es zu Protesten wegen des stark gestiegenen Geräuschpegels. Forderungen nach Lärmschutzwänden wurden laut, verhallten zunächst aber ungehört. „Erst nachdem sich Parlamentarier von CDU und SPD eingeschaltet hatten, ging alles plötzlich ganz schnell“, erläutert Jochen Sänger. „1982 wurden am Merschweg die ersten Lärmschutzwände installiert.“ In den Folgejahren kamen weitere Teile der Doppelstadt in

diesen Genuss. Am 3. Mai 2000 erfolgte an der Autobahnbrücke Holunderstraße die Montage der letzten Lärmschutzwand.

Aber damit endet die von Jochen Sänger zusammengetragene Autobahngeschichte noch lange nicht. Weitere Kapitel widmet er der Gütersloher Straße in Rheda und der Bielefelder Straße in Wiedenbrück als wichtige Verbindungen zur A 2. Auch die Unfallhilfsstelle, die das Deutsche Rote Kreuz 1959 bei Lintel einrichtete, findet in einem Abschnitt Beachtung. Und dann ist da noch die Umgehungsstraße B 64, die erst ab 1979 mit jahrzehntelanger Verspätung realisiert wurde und ebenfalls ein Kapitel füllt. Kurzum: Der Verkehr ist im Fluss und hält die Gesellschaft in Schwung – heute und auch schon vor mehr als 80 Jahren.