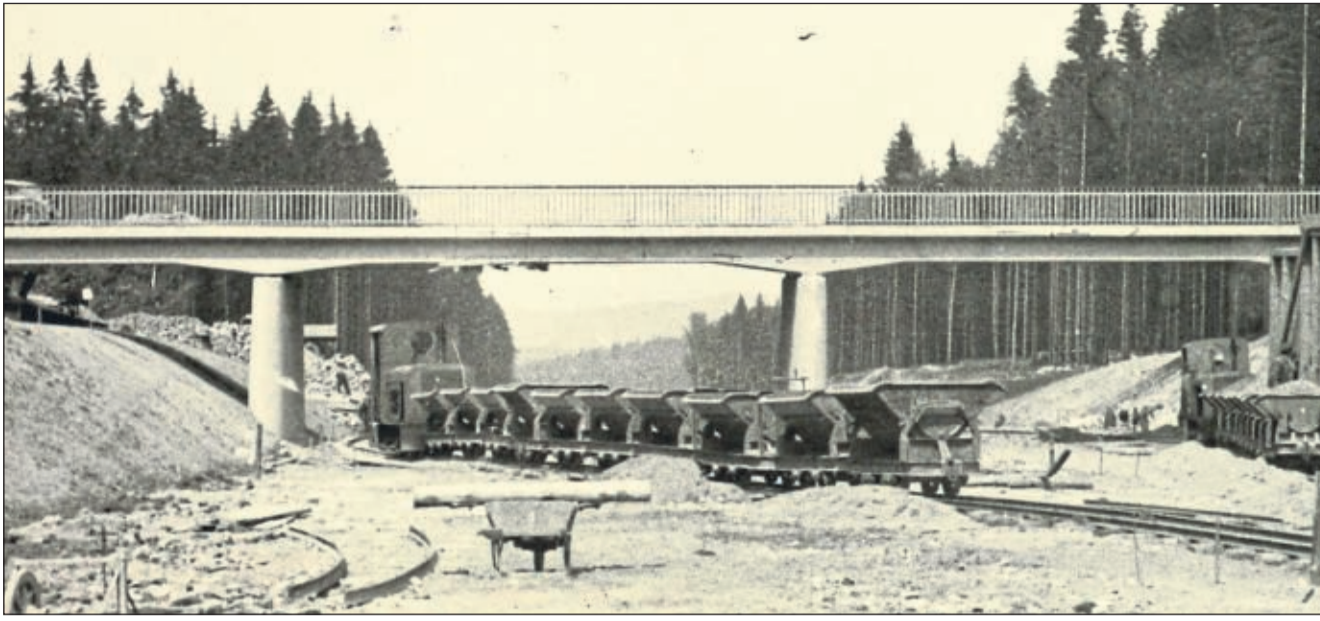


## Heute vor 80 Jahren: Eröffnung der Autobahn 7



Materialtransport mit Loren: Tonnenweise wurden für den Straßenbau Schotter, Sand und Basaltsplit herbeigeschafft. Das Bild vom 23. Juli 1936 zeigt die Brücke Nr. 187 etwa einen Kilometer nördlich des Rinderstalls.

Foto: Heinrich Konrad/Hessisches Staatsarchiv Marburg



Wunderwerk der Bautechnik: In nur 20 Monaten wurde die 416 Meter lange und 61 Meter hohe Werratalbrücke erbaut. Sie war die Schlüsselstelle für den A7-Streckenabschnitt Kassel-Göttingen.

Foto: Polensky & Zöllner/Hessisches Staatsarchiv Marburg

# Plackerei mit Hacke und Schaufel

Am 20. Juni 1937 wurde die Autobahn 7 zwischen Kassel und Göttingen nach weniger als drei Jahren Bauzeit eröffnet

VON BORIS NAUMANN

**KREIS KASSEL.** Als heute vor 80 Jahren die A7 zwischen Kassel und Göttingen eröffnet wurde, brauchte sie kein Mensch. Das 38,4 Kilometer lange Straßenband, das sich kühn geschwungen über die Höhen des Kaufunger Waldes hinüber über die Werra bis hin in den Leinegraben bei Göttingen zieht, fand zunächst nur wenige Nutzer – auf Bildern kurz nach der Eröffnung ist kaum ein Auto auf der Piste zu sehen.

Dennoch: Opulent ging es bei der Einweihung zu. Gauleiter Karl Weinrich durchfuhr am 20. Juni 1937 an der Niestetalbrücke nahe der Anschlussstelle Kassel-Nord mit seinem Mercedes ein über die Fahrbahn gespanntes weißes Band – und führte daraufhin einen Konvoi aus über 500 Fahrzeugen bis nach Göttingen. Für Jubel an der Strecke war zuvor gesorgt worden.

Mehr Fotos zu diesem Thema gibt es auf <http://zu.hna.de/a7bau>



In erster Linie ging es um Propaganda, um ein starkes Zeichen eines scheinbar wieder erwachten Deutschlands, und natürlich auch darum, mit dem A7-Bau viele Arbeitslose von der Straße geholt zu haben. Der verkehrspolitische Sinn der A7 erschloss sich dagegen zunächst gar nicht. Privatautos gab es kaum, und Lkw waren längst noch nicht „autobahnfest“ – das heißt: Sie hielten hohe Dauergeschwindigkeiten einfach nicht aus, schon gar nicht in den „Kasseler Bergen“.

### 6849 Arbeiter

Aber davon war bei der Eröffnung nicht die Rede. Auch nicht von der schier unendlichen Plackerei oben im Kaufunger Wald während der Bauzeit ab Ende 1934. Nur mit Hacken, Schaufeln und Spaten ausgerüstet gruben bis zu 6849 Arbeiter gleichzeitig die Trasse in den Berg. „Bagger für den Erdbau waren zunächst verboten“, sagt der A7-Kenner und ehemalige Kasseler Straßen- und Verkehrsamtsleiter Rainer Böhm.

Stattdessen hieß es immer wieder: „Schub, Hub, Wurf“. Tausende Loren wurden so befüllt und wieder entleert, Tag und Nacht. Der Lohn war karg, er lag weit unter einer Reichsmark pro Stunde. „Erst später wurden drei Bagger genehmigt, um dann doch schneller fertig zu werden“, sagt Böhm.

Die kurvenreiche Strecke der

A7 mit bis zu acht Prozent Steigung und Gefälle (bis heute eine der steilsten Autobahn-Streckenabschnitte in ganz Deutschland) konnte kaum aufwendiger sein. In Höhenlagen bis 320 Metern hatten die Arbeiter stets mit Wetterunbill zu kämpfen. Bei Regen versanken Walzen im Schlamm, bei Schnee musste die Baustelle nicht selten erst mühsam freigeschaufelt werden. Zudem gab es regelmäßig Arbeitsunfälle, acht Menschen ließen auf der Baustelle ihr Leben. Dennoch dauerte es nur zwei Jahre und neun Monate, bis der A7-Abschnitt mit 18 Unterführungen, 18 Überführungen, 34 Durchlässen und sieben Brücken fertig war.

Bis heute erstaunen lässt dabei die Werratalbrücke mit ihren 61 Metern Höhe und 416 Metern Länge. Sie galt damals als Wunderwerk der Technik und galt als Schlüsselbauwerk für die A7. Ihr Bau begann am 15. Oktober 1935 und nur 15 Monate später war sie fertig. Eine Sensation. In dieser Zeit verbauten rund 450 Arbeiter insgesamt 87 300 Tonnen Stahl, Steine und Beton.

Kaum einer von ihnen ahnte wohl, dass 80 Jahre später die A7 eine der wichtigsten Autobahnen Deutschlands sein würde. „Damals brauchte sie niemand, heute ist sie eine der am stärksten befahrenen Strecken“, sagt Böhm.



Das meiste war Handarbeit: Nie zuvor wurden die Aufnahmen von Heinrich Konrad, dem damaligen Bauführer für den A7-Abschnitt Kassel-Göttingen (zuständig für die Fahrbahndecken) veröffentlicht. Das Bild oben zeigt Arbeiter beim Bau der A7-Trasse mitten im Kaufunger Wald mit Blick nach Norden etwa zwei Kilometer nördlich des Rinderstalls am 27. Juli 1936.

Foto: Heinrich Konrad/Hessisches Staatsarchiv Marburg

## HINTERGRUND

### Autobahnen: Keine Erfindung der Nazis

Nach der Machtergreifung Hitlers im Januar 1933 sprach seine Propagandamaschinerie mit Blick auf den Straßenbau gerne von den „Straßen des Führers“. „Dabei war Hitler mitnichten der Erfinder der Autobahnen“, sagt Reinhold Salzmann aus Alheim im Kreis Hersfeld-Rotenburg, der sich schon seit Jahren mit der A7 beschäftigt.

„Bereits ab 1926 hatte der Verein zur Vorbereitung des Baus der Autostraße Hansestädte-Frankfurt-Basel (HaFraBa) erste Trassen geplant, die Hitler dann nur noch aus der Schublade holen musste“, sagt Salzmann. Noch nicht dabei war damals die A7, sie wurde erst ab April 1934 komplett neu geplant.

Zu diesem Zeitpunkt waren die HaFraBa längst in die „Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsautobahnen“ (GeZuVor) überführt, das Unternehmen „Reichsautobahnen“ gegründet und 15 „Oberste Bauleitungen Reichsautobahn“ (OBR) eingerichtet worden. Die OBR Kassel hatte ihren Sitz an der Kronprinzenstraße (heute Friedrich-Engels-Straße). Sie war für die Planung des A7-Abschnitts Göttingen-Kassel-Fulda zuständig.

Bei der Planung wurden zunächst mehrere Varianten erwogen. Die Trasse über den Habichtswald scheiterte am Widerstand der Bevölkerung. Die Bauarbeiten am Abschnitt Kassel-Göttingen starteten schließlich am 28. November

1934 bei Kassel-Bettenhausen, der Abschnitt Kassel-Homberg wurde im Sommer 1935 in Angriff genommen, im Oktober 1935 folgte der Abschnitt Homberg-Kirchheim. (bon)

### ALTE A7-PLANUNGEN



Abwalzen hinter dem Fertiger: Für den Straßenbelag wurde unter anderem Asphalt-Teerbeton verbaut. Das Bild entstand am 14. April 1937 in Höhe des Humboldtsblick rund zwei Kilometer südlich der Werratalbrücke.

Foto: Heinrich Konrad/Hessisches Staatsarchiv Marburg

# Autofahrer sollten die Landschaft genießen

Hätten die Planer der A7 geahnt, wie verhasst die „Kasseler Berge“ bis heute vor allem bei den Lkw-Fahrern sind, sie hätten die Trasse wohl anders geführt.

Aber all das war eben so von Dr. Fritz Todt entschieden worden. Todt war am 30. Juni 1933 von Hitler zum „Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen“ ernannt worden und damit direkt dem „Führer“ unterstellt. Und der wollte es, dass Aspekte der Landschaftsästhetik und des „Heimatschutzes“ wie das Bemühen, Straßen der Land-

schaft anzupassen, zu zentralen Punkten der Bauplanung wurden.

„Tatsächlich sollten die Bahnen nicht nur den jeweils kürzesten Steckeverlauf annehmen“, sagt der A7-Fachmann Reinhold Salzmann aus Alheim. „Die Trassen sollten sich auch dem Gelände anschmiegen und es nicht ‚brutal durchqueren und zerreißen‘, wie es damals hieß“. Dafür sei sogar die bauliche Richtlinie geändert worden, Steigungen und Gefällestrecken von bislang 5 auf 8 Prozent zu erhöhen. Die Autobah-



Einweihung der Autobahn Kassel-Göttingen am 20. Juni 1937: Gauleiter Karl Weinrich führte einen Konvoi mit über 500 Fahrzeugen an. Mit dabei (Bild) waren auch die Transporter der Baufirma Bischoff aus Hann. Münden.

Foto: Carl Eberth/Stadtarchiv Kassel

nen sollten so „ein Werk von Schönheit, Harmonie, Versöhnung und Ganzheit“ darstellen.

Konsequenterweise wurde daher auch das Parken und Rasten direkt am Autobahnrand zunächst geduldet, um sich jederzeit an der heimatischen Landschaft erfreuen zu können. Randstreifen ohne störende Straßengraben sollten das ermöglichen. „Erst später kamen Klagen über das Parken auf dem Rand- und sogar auf dem Mittelstreifen“, sagt Salzmann.

Zu Frust führte die Heimat-

liebe der Nazis aber schon früher. Reihenweise blieben Pkw und Lkw auf der Piste wegen technischer Defekte liegen. Motoren, Getriebe, Bremsen und Reifen waren für hohe Dauergeschwindigkeiten auf den oft bergigen Strecken nicht gemacht. Lkw brauchten nicht selten eine halbe Stunde, um im niedrigsten Gang den Laubacher Berg nahe der Werratalbrücke (8 Prozent) hochzukommen. Eine Tatsache, die bis heute tief im Bewusstsein der Autofahrer steckt, wenn sie von den „Kasseler Bergen“ sprechen. (bon)