

75 Jahre Blocklandstrecke

Von Stefan Brooks

Am 27. November 1937 um 14.00 Uhr wurde mit einem Festakt an der Anschlussstelle „Lesum“ die „Zubringerstrecke Lesum–Oyten“ dem Verkehr übergeben. Zu diesem Zweck waren zwei etwa 20 m hohe Pylone aus Holz – die später durch Granit ersetzt werden sollten – aufgestellt. Auf ihnen war zu lesen: „110 km bis Hamburg“.

In den 30er Jahren des letzten Jahrhunderts sollte auch die Hafenstadt Bremen an das entstehende Autobahnnetz angebunden werden. Erste Überlegungen hierzu gab es durch den privaten Verein HAFRABA – dessen ausführliche Bezeichnung zunächst nur auf „Hamburg“ hinwies und erst später die „Hansestädte“ (Bremen, Hamburg und Lübeck) als Ausgangspunkt einer Straßenverbindung nach Frankfurt und Basel nannte.

Nachdem die Nationalsozialisten während der Weimarer Republik noch strikte Gegner des Autobahnbaus waren, änderte sich dies schnell nach der Machtergreifung. Unter anderem auf Basis der HAFRABA-Planungen wurde ein Autobahngrundnetz von ca. 7 000 km Länge in Angriff genommen. Realisiert wurde eine Verbindung der beiden norddeutschen Hansestädte Bremen und Hamburg im Zuge der „Hanseatischen Autobahn“ Bremen – Hamburg – Lübeck. Der Bau dieser Strecke oblag der „OBR Altona“ und begann am 21. März 1934 mit dem ersten Spatenstich in der Nähe von Oyten. An diesen Abschnitt schloss sich die 26,7 km lange „Zubringerstrecke Lesum – Oyten“ an. Sie war vor allem als östliche Umgehung des bremischen Stadtgebietes und zur Anbindung des Seehafens Bremerhaven gedacht. Ursprünglich sollte die Autobahn bis Bremerhaven geführt werden. Wegen der einstweilen Richtung Norden zu erwartenden Verkehrs entschied man sich jedoch, die Strecke am Rande des bremischen Stadtgebietes in die damalige Reichsstraße 6 einmünden zu lassen. Die Arbeiten für die intern „Strecke 13“ genannte „Blocklandlinie“ begannen am 01. Mai 1934 mit der ersten Sandentnahme. Sie wurde als „Schmalspurautobahn“ gebaut: Die Kronenbreite betrug lediglich 15 m, bestehend aus zwei 4,90 m breiten Fahrbahnen, einem nur 0,40 m breiten „Mittelstreifen“, zwei je 1,00 m breiten befestigten Leitstreifen sowie 2,05 m breiten unbefestigten Randstreifen. Dieser „RQ15“ genannter Querschnitt war in der Frühzeit des Autobahnbaus offiziell für Endstrecken und für Autobahnen mit geringer Verkehrsbelastung vorgesehen. Im heutigen Bundesgebiet war die Strecke durchs Blockland die einzige Autobahn, die mit diesem Querschnitt realisiert wurde. Die Blocklandlinie wurde erst ab 1968 auf 30 m verbreitert und mit einem Standstreifen versehen. Ein weiterer Ausbau erfolgte zu Beginn dieses Jahrtausends, sodass die heutige A27 zwischen den Anschlussstellen Bremen-Nord und Bremen-Überseestadt auf sechs Spuren zzgl. Standstreifen ausgebaut wurde – mit Ausnahme der Lesumbrücke.

Der Bau der Autobahn durch das Blockland in den 1930er Jahren stellte die Ingenieure vor große Herausforderungen. Zunächst galt es auf ca. 13 km Länge den Moorboden abzutragen. Hierzu wurde bis zu 5 m tief das Moor ausgehoben. Anschließend wurden die Löcher mit Sand verfüllt. Die Trasse sollte 1,5 m über den Wiesen des Blocklandes verlaufen. Der hierfür benötigte Sand wurde mittels einer 5 km langen Erdförderbahn herangefahren. Diese Lorenbahn überquerte die Grambker Heerstraße auf einer hölzernen Brücke und unterquerte die Eisenbahnlinie Bremen-Bremerhaven mittels eines eigens hierfür hergestellten Betonbauwerks. Insgesamt benötigte man für den Bau der Blocklandstrecke 2,5 Mio. m³ Sand. Es soll Filmaufnahmen geben, die dokumentieren, dass im Bereich südlich der Lesum mit sogenannten Moorsprengungen experimentiert wurde.

Bei der Auskoffierung des Moorbodens wurde auch der 320 PS starke s.g. „Moorwühler“ eingesetzt. Dieses Gerät hatte eine Länge von ca. 8 m und eine Breite von über 10 m. Es bewegte sich auf Raupenbändern aus Holzbalken von über 2 m Breite – ähnlich wie Eisenbahnschwellen – um nicht im Moorboden zu versacken. Der Einsatz von so schwerem Gerät war im Autobahnbau der damaligen Zeit eher ungewöhnlich. U. a. aus

propagandistischen Gründen wurde Wert darauf gelegt, möglichst viele Erdarbeiten in Handarbeit auszuführen.

Das größte Ingenieurbauwerk der neuen Autobahn war die Lesumbrücke. Gab es anfänglich noch Überlegungen die Autobahn vor dem Fluss in die Reichsstraße 6 einmünden zu lassen, so entschieden sich die Planer für eine Fortführung über die Lesum und einen Anschluss an die Landstraße nach Bremerhaven nicht unweit der damals noch nicht zur Stadt Bremen zählenden Ortschaft, die den Namen des Flusses trägt. Die Lesum wurde beim Bau der Blocklandstrecke durch eine Trägerrostbrücke mit fünf stählernen Hauptträgern mit Buckelblechfahrbahntafel über zwei Felder mit 52 m Stützweite durchlaufend überbrückt. Die Gründung der Widerlager und des Pfeilers erfolgte auf Holzpfählen. Der Brückenüberbau wurde durch Kriegseinwirkung zerstört. Ein Wiederaufbau nach dem Kriege erfolgte unter Verwendung der alten Unterbauten. 1949 errichtete man zunächst einen Trägerrost mit drei Hauptträgern für eine zweistreifige Fahrbahn. Erst 1956 wurde die Lesumbrücke durch zwei weitere Hauptträger derart verbreitert, dass wieder vier Fahrstreifen den Fluss queren konnten. Neben der Lesumbrücke entstanden vierzig weitere Kunstbauwerke, die zum Teil verklankert wurden.

Die Blocklandlinie wurde durch vier Anschlussstellen mit dem nachgeordneten Straßennetz verbunden. Vom Norden kommend begann die Autobahn an der Auffahrt „Lesum“. Es folgte die Anschlussstelle „Bremen-Industriehäfen“. Nächste Abfahrt war „Bremen-Mitte“ (jetzt: „Bremen-Vahr“). Es folgte die Anschlussstelle „Bremen-Ost“ (jetzt: „Bremen-Sebaldsbrück“), die eine Verbindung zur Reichsstraße 75 herstellte. Danach mündete die Zubringerstrecke am „Oytener Knie“ in die Hauptstrecke nach Hamburg – das „Bremer-Kreuz“ gab es noch nicht. Es war aber vorgesehen, die Autobahn von Hamburg kommend Richtung Ruhgebiet fortzuführen, allerdings auf einer im Vergleich zur später gebauten „Hansalinie“ deutlich stadtfurtheren Trasse mit einer Weserquerung bei Bollen. Nähe Wildeshausen sollte eine Nebenstrecke nach Oldenburg abzweigen („Dreieck Prinzhöfte“). Auch eine Verbindung Richtung Süden war bereits geplant. Allerdings war hier ein weiteres Dreieck – somit kein Autobahnkreuz – in der Nähe der ehemaligen Raststätte Oyten in den Plänen eingezeichnet. Die Anschlussstelle „Bremen-Freihafen“ war bereits geplant. Erst weit nach dem Kriege wurde die Anschlussstelle tatsächlich realisiert – zusammen mit dem Autobahnzubringer Freihafen.

Auch wenn die Blocklandlinie einen geringeren Querschnitt als andere Autobahnstrecken aufwies, so war sie damals durch die aufwendigen Erdarbeiten eine der teuersten Autobahnstrecken pro km im Flachland. Über 60 km Baugleis wurden 231 150 t Baustoffe für den Deckenbau transportiert – davon 12 000 m² Kleinpflasterdecke. Am Bau der „Zubringerstrecke Lesum-Oyten“ waren 15 Tiefbauunternehmen mit insgesamt etwa 1000 Arbeitern über 3,5 Jahre beschäftigt.

Die Arbeitsgemeinschaft Autobahngeschichte (AGAB) ist ein gemeinnütziger bundesweiter Verein, der sich mit Geschichte und Gegenwart der Autobahn beschäftigt. Die Verkehrshistoriker sind auch international vernetzt und erforschen und dokumentieren die verschiedensten Aspekte des Autobahnwesens.

www.autobahngeschichte.de