

Die Nordstraße

Hans-Peter Wengel

Der Verkehr auf der Verbindungsader im Angler Raum pulsiert Tag und Nacht. Tausende Fahrzeuge rollen täglich über Nordstraße mit dem Betonuntergrund. Das Straßenbauamt registriert an seiner Dauerzählstelle an der Straße in Flensburg-Engelsby zwischen zehn und fünfzehn Prozent Lastwagen. Busse, Kolonnen von Personenwagen, Lieferwagen — und auch etliche Radfahrer benutzen die gesonderte Spur neben der Fahrbahn. Eine durchgehende Bundesstraßenverbindung zwischen den Städten Flensburg und Kappeln — für die meisten wohl eine Selbstverständlichkeit. Kaum einer wird sich beim Benutzen der landschaftlich reizvollen B 199 in Angeln bewußt werden, welch einen "Meilenstein im Straßenbau" er gerade befährt. Einer der Väter dieser beim Bau vor einem gutem Vierteljahrhundert "neuzeitlichsten Betonstraße neben den Autobahnen" (so bezeugen noch heute alte Zeitungsschlagzeilen) war Regierungs-Baudirektor Dr.-Ing. Arthur Jahn, er hatte als Oberbaurat des Straßenbauamtes Flensburg wesentlichen Anteil an der Planung des 22-Millionen-Projekts Nordstraße (wie übrigens auch an vielen anderen großen Straßenbauten). Am 26. März 1954 wurde unter großer Anteilnahme der Öffentlichkeit und viel Prominenz durch den damalige Ministerpräsident Friedrich-Wilhelm Lübke das weiße Band zerschnitten und damit die genau 46,151 Kilometer lange Strecke für den Verkehr freigegeben. Dem Ministerpräsident wurde zur B-199-Einweihung am Rastplatz Munkbrarup ein Gedenkstein gewidmet.



*Bau der Nordstraße am Grimsnisberg -
Rechts ist noch die Eisenbahnbrücke über der Grimsau zu sehen*

Auch an die rund drei Jahre zuvor zum Abschluß gelangten aufwendigen Planungen konnte sich Dr. Jahn, seit dem 15. April 1948 beim Straßenbauamt beschäftigt und von 1963 bis zu seiner Pensionierung am 30. Juni 1968 dessen Leiter, damals noch gut erinnern: "Es war ein langer

Weg, und es mußte wegen der Trassenführung, der Landumlegung, der Auswahl der Baumaterialien und Transportmöglichkeiten oft und zäh verhandelt werden." Über die Notwendigkeit dieser nun bereits seit vielen Jahrzehnten — neben der weiter befahrbaren alten Kappeler Landstraße — zum festen Bestandteil des Verkehrsnetzes im nördlichsten Landeteil gewordenen Straße waren sich die Planer schon lange einig. Eine durchgehende Straße sollte dem wachsenden Verkehrsaufkommen entsprechen. Als notwendig erkannt wurde auch die ausreichende Erschließung des Angler Raumes durch eine Straße als Ersatz für die defizitäre Kreisbahn (die südliche Strecke war bereits während der Jahre 1940 bis 1942 abgebrochen worden, während die nördlichere Route noch betrieben wurde). Doch bis dahin war es ein langer Weg Ehe sich der sieben Meter breite Betonstreifen der Straße und der daneben angelegte Fuß- und Radweg quer durch das Angeler Land zog, waren über Jahre beträchtlichen Vorarbeiten zu leisten. Die Planer waren sich — so Dr. Jahn — frühzeitig bewußt, daß durch das ihnen vorschwebende großzügige Projekt es die längste Betonstraße im Bundesgebiet außerhalb der Bundesautobahnen wurde. Die Landschaft wurde verkehrsmäßig besser erschlossen und gab ihr auch ein neues Gepräge.

Intensive Verhandlungen über die Gestaltung gingen dem Baubeginn im Mai 1951 (zunächst auf dem Bauabschnitt Steinbergkirche—Steinberg—Gelting) voraus. Die Entwicklung faßte ein Chronist zusammen: "Der Bau einer Straße wurde akut, als man feststellen mußte, daß sich der Verkehr, auch in Angeln, immer mehr von der Schiene auf die Straße verlagerte. Die Flensburger Kreisbahn, die vom Flensburger Hafen zum Hafen in Kappeln führte, bekam das sehr deutlich zu spüren. Die Einnahmen für den Personen- und Güterverkehr wurden immer geringer, und die Unterhaltungskosten stiegen. Kein Wunder also, wenn das Defizit der Kreisbahn von Jahr zu Jahr größer wurde und den verantwortlichen Männern im Kreistag und in der Kreisverwaltung erhebliche Kopfschmerzen bereitete. So beschloß man 1951, nach Rücksprache mit der Landesregierung, die Kreisbahn aufzugeben und die Betonstraße zu bauen. Ihre Linienführung folgt daher in großen Zügen dem Schienenstrang der alten Kreisbahn. In drei Bauabschnitten wurde die Nordstraße hergestellt. Im Jahre 1951 wurden die ersten 8,5 Kilometer fertig. Ein Jahr später folgten die 12,5 Kilometer zwischen Gelting und Kappeln, und 1954 wurden nach dem Abbau der restlichen Kreisbahnstrecke zwischen Steinbergkirche und Flensburg die letzten 24 Kilometer fertiggestellt. Bei den ersten beiden Bauabschnitten hatte man allerdings die Straße nur sechs Meter breit gemacht. Diese Teilstrecken wurden 1954 auf sieben Meter verbreitert, während man das restliche Teilstück sofort auf diese Breite brachte. Gleichzeitig wurde von Kappeln bis Steinbergkirche ein ebenfalls betonierter Radweg angelegt, der zwischen Steinbergkirche und Flensburg bereits von Anfang an im Bauplan vorgesehen war.

Gewaltige Bagger und Planiermaschinen waren Tag und Nacht dabei, das Gelände zu planieren. Hänge wurden abgetragen und Mulden

aufgeschüttet Auf dieser Trasse wurde dann mit modernsten Maschinen die 22 Zentimeter dicke Betonschicht aufgebracht. Diese moderne Arbeitsweise ersparte erhebliches Material, da kein Unterbau notwendig war, sondern der Beton direkt auf den Grund gelegt wurde. Für den Straßenbau wurden 80 000 Kubikmeter Beton verbraucht, zu dessen Herstellung etwa 27000 Tonnen Zement benötigt wurden, die Spezialfahrzeuge unmittelbar an die Baustelle brachten, Nur der letzte wenige hundert Meter lange Abschnitt der Nordstraße zwischen "Teufelsbrücke" und der Einmündung der neuen Straße in den Hafendamm in Flensburg erhielt keine Betonauflage, sondern wurde gepflastert. Über eine halbe Million kleiner Granitpflastersteine sind hier gesetzt worden. Die Gesamtkosten für die Nordstraße beliefen sich auf mehr als 20 Millionen DM. Für den laufenden Kilometer berechnete man etwa eine halbe Million DM. Für das Projekt standen 200.000 Notstandstagewerke (im Rahmen von Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen) zur Verfügung. Im Durchschnitt waren 1.200 Menschen beim Bau dieser modernen Straße beschäftigt."

Das Bauen an der Nordstraße hat nie aufgehört. Der Startschuß fiel im Frühjahr 1951. Es konnte losgehen mit dem Bau der Straße, so der Chronist: "die nicht nur für Angeln, sondern darüber hinaus innerhalb des schleswig-holsteinischen Straßennetzes eine gewichtige Rolle zu spielen haben wird." Im Mai 1951 waren nach Vermessung ab Mitte Februar die Vorbereitungen soweit abgeschlossen, daß nach neuesten technischen Erfahrungen und unter Berücksichtigung von Anliegerwünschen die ersten Baumaschinen auf den Plan gerufen werden konnten. Zugleich wurden unter Leitung von Vermessungsrat Ernest vom Kulturrat Flensburg und Vermessungsingenieur Wind die Landumlegungsverfahren durchgeführt. Die Streckenführung im Bereich des ersten Bauabschnittes bedurfte etlicher Verhandlungen vor allem wegen der Landumlegung, aber die Linie war in groben Zügen vorbestimmt; denn zwischen Steinberg und Gelting gab es keine richtige Straße, also wurde neugebaut, teils auf der alten Kreisbahn-Trasse.

In Steinberg ging es unter der Bauleitung von Oberregierungsbaurat Wicht aus Kiel und technischer Gesamtleitung von Dipl.-Ing. Witte vom Straßenbauamt Flensburg los. In der Nähe entstand eine Betonfabrik, wo Kiessand aus dem dazu ausgebaggerten Hafen von Langballigau nach Schiffstransport und An-Land-Spülen durch Bagger in der Geltinger Bucht verarbeitet wurden. Das einmalige Ereignis dieser Großplanung entstand zwischen Steinberg und Gelting, seitdem hier am 13. Juli 1951 mit der praktischen Bauausführung der Straße begonnen wurde.

Zugleich wuchs mit Hochdruck die kleine Nordstraße, der gesonderte betonierte Fahrradweg entlang der gesamten Strecke, unaufhörlich mit. Am 2. Dezember 1953 war das letzte Verbindungsstück der Fahrbahn zwischen Harksmoor und Snogholm fertig, kurz darauf auch der Radweg.

Für die Ewigkeit wurden an einigen Baustellenabschnitten bei Abschluß der Arbeiten manche Spur hinterlassen. So wurden bei Gelting eine Radspur, eine Fußspur von Kindergröße und vier Katzenpfötchen, in den noch weichen Beton gedrückt. Auch ein Zylinder wurde dort nach altem Brauch für die Nachwelt einbetoniert, ebenso wie anlässlich der Zusammenführung der letzten Verbindungsteile bei Harksmoor feierlich der Hut des Poliers in die letzte Betonplatte eingelassen wurde. Diese Relikte bleiben wohl unangetastet — doch ist die Nordstraße seit ihrer feierlichen Eröffnung am 26. März 1954 einem stetigen Wandel unterzogen.

Die Verkehrserfordernisse gebieten eine ständige Anpassung an neueste Erkenntnisse. Die Betondecke ist bereits in den Jahren 1969 bis 1976 unter einer Bitumen-Schwarzdecke verschwunden. "Maßgebend waren vor allem Rationalisierungsgründe, weil die Betonfugen sehr unterhaltungsaufwendig waren", erklärte ein Sprecher des Straßenbauamtes. Die üblichen Unterhaltungslasten um 1980 waren etwa 13000 Mark jährlich pro Kilometer Fahrbahn, das heißt eine runde halbe Million für die gesamte Nordstraße.

Die Strecke geht über zehn Brücken und 53 Durchlässe. Im Rahmen der Bekämpfung von Unfallgefahren hat das Gesicht der Nordstraße sich durch 22 Ausweitungen an Kreuzungen erheblich gewandelt.

Obwohl die Nordstraße mit ihrer hohen Grundbelastung vorwiegend dem Berufsverkehr dient, werden auch die Sommertouristen bei der Straßenentwicklung nicht vergessen: Immer mehr Anpflanzungen entlang der Trasse, Rastplätze bei Munkbrarup, Hattlund und Haarmark, ein weiterer gegenüber Gelting-Mole und ein zweiter Rastplatz bei Haarmark (dort dem bisherigen gegenüberliegend) stehen zur Verfügung.