

Fundort Archiv

Aus den Beständen der Archive der Archivgemeinschaft der Städte Schwarzenbek, Geesthacht, Lauenburg/E., sowie der Gemeinde Wentorf bei Hamburg und des Amtes Hohe Elbgeest

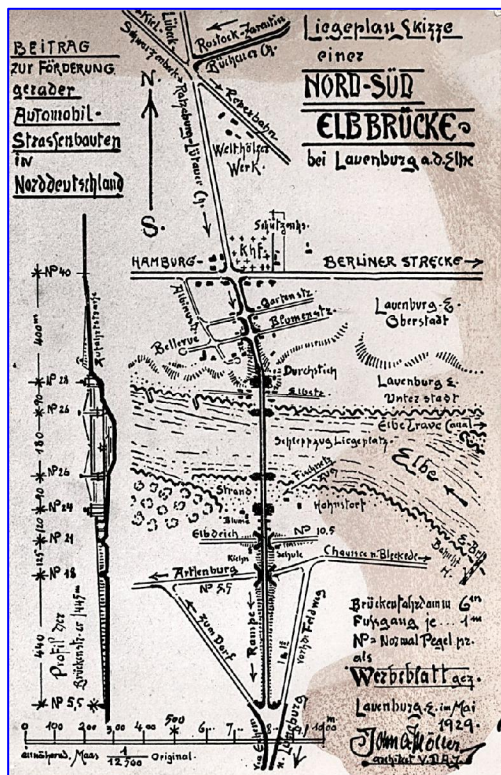
von Dr. William Boehart

Ich erinnere an....

Die geplante Straßenbrücke über die Elbe in den zwanziger Jahren

Mit dem zunehmenden Aufkommen des PKW- und LKW-Verkehrs nach dem Ersten Weltkrieg wurde die Frage nach einer Autobrücke über die Elbe östlich von Hamburg immer dringender. Die allgemeine Straßenverkehrssituation im mittleren und unteren Elberaum war zu diesem Zeitpunkt mehr als bescheiden: Auf dem über 300 km langen Stromabschnitt zwischen Hamburg und Magdeburg gab es keine Straßenbrücke über die Elbe. Nur drei Eisenbahnbrücken – bei Lauenburg, Dömitz und Wittenberge – waren vorhanden. Der Straßenverkehr wurde mit Fähren vermittelt, die allerdings recht zahlreich waren. Im Raum zwischen Hamburg und Lauenburg gab es die Fähren Zollenspieker-Hoopte, Altengamme-Schwinde, Geesthacht-Niedermarschacht, Tespe-Krümmel, Artlenburg-Schnakenbek und Lauenburg-Hohnstorf. Dieser Zustand wurde vom Regierungspräsident in Lüneburg als „gänzlichst veraltet“ und „kulturwidrig“ bezeichnet.

Im Kreis Herzogtum Lauenburg standen drei Standorte zur Auswahl: Geesthacht, Sandkrug und Lauenburg. Bis 1933 wurde das Thema lebhaft diskutiert. Nach 1933 wurde bei Dömitz eine Straßenbrücke errichtet, die aus strategischen Überlegungen der nationalsozialistischen Machthaber hervorging.



1930 gaben die „Arbeitgeberverbände Lauenburg-Elbe und Lüneburg“ ein kleines Heft heraus: „Die Nord-Süd-Elbbrücke bei Lauenburg-Elbe als Vorschlag einer Notstandsarbeit zur Behebung der Arbeitslosigkeit“. Die Broschüre plädiert für die „Lauenburger Lösung“, die so aussah: „Unmittelbar nordwestlich der Stadt Lauenburg läuft die gut ausgebaute Lütauer Chaussee in die Hamburg-Berliner-Straße ein. Kurz vorher treffen sich auf dieser drei Wege aus dem Norden und Nordosten; dieses sind die Verkehrsbasen aus den Richtungen Flensburg, Kiel, Schwarzenbek, Lübeck, Ratzeburg, Lütau, und aus Saßnitz, Rostock, Wismar, Zarrentin, Büchen, also ein maßgebender Verkehrsknotenpunkt. Die Kreuzung dieser Lütauer Chaussee mit der Hamburg-Berliner-Strecke an der südwestlichen Ecke des Kirchhofs (d.h. Friedhofs, d.V.) in Lauenburg (NP. 40) ist der natürlichste

Ausgangspunkt zu einer 400 m südlicher liegenden neuen Elbbrücke“. Wäre diese Straße gebaut worden, wäre die Siedlungsgeschichte der Stadt Lauenburg nach dem Zweiten Weltkrieg ganz anders gelaufen.

Abbildung: Skizze einer vorgeschlagenen Straßenbrücke in Lauenburg um 1929.