

Der Autobahnbau in Lanzendorf

Mit besten Dank an:

Herrn

Siegfried Philipp

Lindenstr. 31

95502 Himmelkron-Lanzendorf

Tel. 09273-8456

Für die Bürgerinnen und Bürger der kleinen Ortschaften Lanzendorf und Kremitz war der Reichsautobahnbau zwischen 1934 und 1937 das wohl denkwürdigste Ereignis in der Ortsgeschichte. Es war ganz sicher auch ein einschneidendes Ereignis – und das im doppelten Sinne, denn durch den Bau der Reichsautobahn von Schleiz nach Bayreuth durchschnitt die Trasse den Ort in zwei Teile.

Bei Lanzendorf wurde 1934 ein Arbeitslager mit über 600 Arbeitern eingerichtet. Dazu kamen noch weitere 400 Männer, die in Privatquartieren untergebracht wurden. Somit waren es mehr Arbeiter als Lanzendorf Einwohner hatte, die an der neuen Trasse ihren Arbeitseinsatz verrichteten.

Von diesem riesigen Arbeitslager bei Lanzendorf, das als „die Zentrale“ bezeichnet wurde, nahm der Bau der Teilstrecken bis Schleiz und nach Bayreuth und darüber hinaus, seinen Anfang.

Viele Grundstücksbesitzer waren mit der Trassenführung der Reichsautobahn nicht einverstanden. Es gab Beschwerden, die aber erfolglos abgewiesen wurden. So beteuerte der damalige Bürgermeister in einem Schreiben an den Staatssekretär für Landwirtschaft, dass man die Linienführung in Lanzendorf „nicht gewählt“ habe, allerdings sei „nach technischen Gesichtspunkten“ die Überschreitung des Maintales nur an der engsten Stelle möglich, ebenso wie es die geplante Linienführung vorsieht.

Am 4. März 1935 beklagte sich der Bürgermeister erneut und ganz energisch bei der Gauleitung in Bayreuth gegen die geplante Verlegung des Reichsautobahnbauhofes nach Marktschorgast. Er argumentierte, dass die Gemeinde bereit gewesen sei, bei der Linienführung ‚jedes Opfer‘ auf sich zu nehmen. So lasse sich die Gemeinde „nur vom Grundsatz leiten, sich nicht gegen die großen Pläne des Führers zu stellen.“

Die Oberste Baubehörde Nürnberg teilte daraufhin am 6. Mai 1935 der Gemeinde mit, dass mit dem Bau der Autobahn bei Kremitz begonnen wurde. Im September 1935 begann bei Kremitz die Firma Stöhr, Nürnberg mit dem Brückenbau.



Bau der Brücke bei Kremnitz

Gauleiter Fritz Wächtler eröffnete am 15. Juni 1937 die Teilstrecke Lanzendorf – Bayreuth. Ein Jahr später konnte eine Haltestelle für den Kraftomnibusverkehr für die Strecke von Lanzendorf nach Bayreuth eingerichtet werden, die Strecke zum Preis von 80 Pfennig.

Die angelegte Autobahnauffahrt bekam den Namen „Berneck“. Vergeblich hatte sich die Gemeinde ein weiteres Mal beschwert und sich gegen diese Ortsbezeichnung gewandt. In der Begründung hieß es, dass Lanzendorf Grund und Boden für die Reichsautobahn geopfert hatte.

In der Stellungnahme hieß es, dass Autobahnauffahrten nach benachbarten, bedeutenden Städten benannt würde und Berneck sowohl als Kurort, als auch „durch die häufige Anwesenheit des Führers (Hotel Bube) besonderen Stellenwert besitze“.

Fast auf den Tag genau 60 Jahre später, am 8. November 1997 hatte die Teilung bzw. Trennung der Ortschaften Lanzendorf und Kremnitz ein glückliches Ende. Im Zuge des sechsspurigen Ausbaus der A 9 nach der Wiedervereinigung ergab sich die Notwendigkeit, die Autobahntrasse zu verlegen. Man hatte nunmehr die technischen Möglichkeiten zum Bau einer großen Talbrücke weiter östlich über das Maintal hinweg. Staatssekretär Alfred Sauter eröffnete den neuen

Autobahnabschnitt als „Kernstück des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit“. Es war auch der teuerste Abschnitt, denn das 4,3 km lange Teilstück kostete 161 Mio. D-Mark.

Die Verkehrsfreigabe war ein großes Ereignis in Lanzendorf und unzählige Menschen nahmen an der Feier teil. Endlich können die Lanzendorfer und Kremitzer Bürger wieder ruhiger schlafen.

Von der alten Autobahntrasse ist heute nichts mehr zu sehen.

Kleine Anekdote zur Reichsautobahnbrücke durch Lanzendorf bei Kriegsende:

Der Reichsführer hatte befohlen, auf dem Rückzug alle Versorgungswege zu zerstören. An der Brücke durch Lanzendorf waren bereits die Sprengsätze angebracht. Am Tag der Sprengung sind Lanzendorfer Bürger zu den Soldaten des Sprengkommandos und haben sie mit Schnaps betrunken gemacht. Bei einer möglichen Sprengung wären wahrscheinlich auch alle angrenzenden Häuser mit gesprengt oder zumindest in Mitleidenschaft gezogen worden. Durch die Betrunkenheit der Soldaten konnte die Sprengung tatsächlich verhindert werden, weil die Soldaten schleunigst weiter auf dem Rückzug waren.

Köhler, Uwe