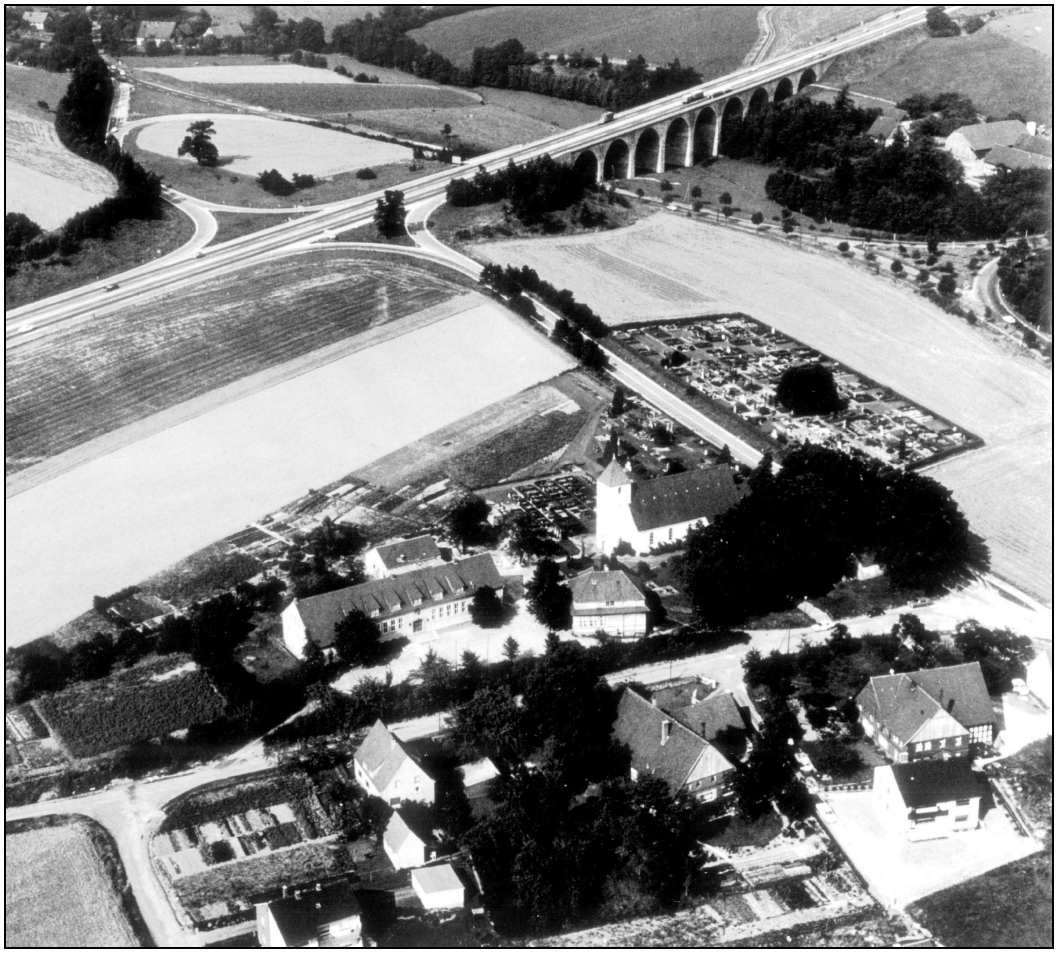
Köln Hannover Berlin

Mitten durch Exter: Reichsautobahn/A2

D02
Dez. 2003

geschichtswerkstatt exter
Regionalgeschichte in Vlotho und Umgebung

BEITRÄGE ZUR ORTSGESCHICHTE



Exter Anfang der 1960er-Jahre mit dem Zentrum Gemeindehaus, Schule und Kirche südlich der A2

KÖLN HANNOVER BERLIN

MITTEN DURCH EXTER: REICHSAUTOBAHN/A2

Beiträge zur Ortsgeschichte - D02 - Dezember 2003

Die ersten Autobahnen

Die Frage nach der Henne oder dem Ei stellt sich hier nicht. Eindeutig waren die Autos zuerst da und für sie fehlten geeignete Straßen, auf denen sie bei immer stärker werdenden Motoren ihre Leistungsfähigkeit unter Beweis stellen konnten. Besonderes Interesse hatte daran natürlich die aufstrebende Autoindustrie.[1]
Die erste Autobahn - also mit kreuzungsfreien und durch Mittelstreifen getrennten mehrspurigen Fahrbahnen - wurde 1921 nach 9-jähriger Bauzeit in Berlin in Betrieb genommen. Diese Automobil-Verkehrs und Übungsstraße, kurz Avus genannt, hatte damals eine Länge von 20 km. Auch zwischen Köln und Bonn wurde in den 1930er Jahren eine Autobahn gebaut.

[1] 1890 gründete Gottlieb Daimler die erste Automobilfabrik

Frühe Planungen

Schon in der Weimarer Republik begannen die Planungen zum Bau eines „nur Autostraßennetzes“, das mehrspurig sein sollte und kreuzungsfrei. So gründete sich 1927 die Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau STUFA, eine private Gesellschaft aus Baufirmen und Wissenschaftlern in Berlin-Charlottenburg, 1927 die HAFRABA (Hansestädte Frankfurt - Basel), welche die Pläne einer Verbindungsstrecke Frankfurt-Basel bis zur Reichstagsvorlage brachte.
Die Verabschiedung dieser Vorlage im Reichstag scheiterte am Widerstand der NSDAP, die sich der geplanten Finanzierung durch Autobahngebühren widersetzte. Aber noch im Jahr der Machtübernahme durch eben diese trat ein Gesetz über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahn“ in Kraft, in dem interessanterweise die mögliche Erhebung von Gebühren vorgesehen war. Am 27. Juni 1933 erhielt die Reichsbahn den Auftrag zur Durchführung.

Schmücken mit fremden Federn

Gern übernahmen die neuen Machthaber bereits vorliegende Pläne für ein landesweites Streckennetz und hefteten sich damit Planung und Durchführung eines Jahrhundertwerkes an die Brust, das sich großartig in die rassistische Ideologie von arischer Leistungsfähigkeit und Überlegenheit aber auch der Unterordnung des Individuums zum Wohle des Ganzen einfügte.
Gleichzeitig sollte dieses Mammutvorhaben die Bekämpfung der drückenden Arbeitslosigkeit unterstützen und der Wirtschaft Anstöße zur Weiterentwicklung geben. Der direkten Bekämpfung der Arbeitslosigkeit konnte der Autobahnbau aber nicht gedient haben, bis Kriegsbeginn waren, einschließlich in den Zulieferfirmen, 250.000 Menschen mit dem Projekt beschäftigt, wobei zu bedenken ist, dass ein Teil schon vor dem Bau der Autobahnen Beschäftigung hatte und in großem Umfang ausländische Arbeiter eingesetzt wurden.

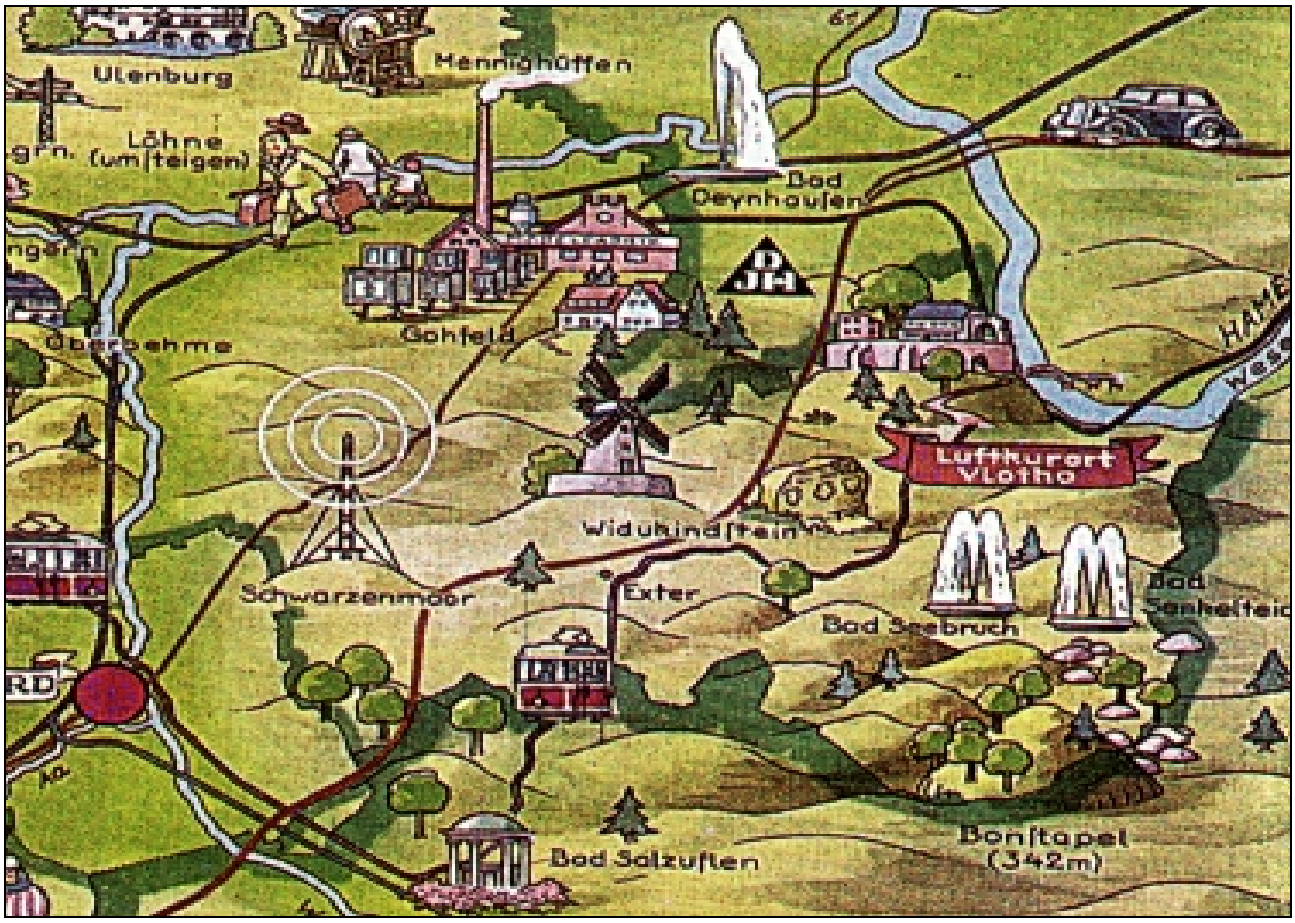
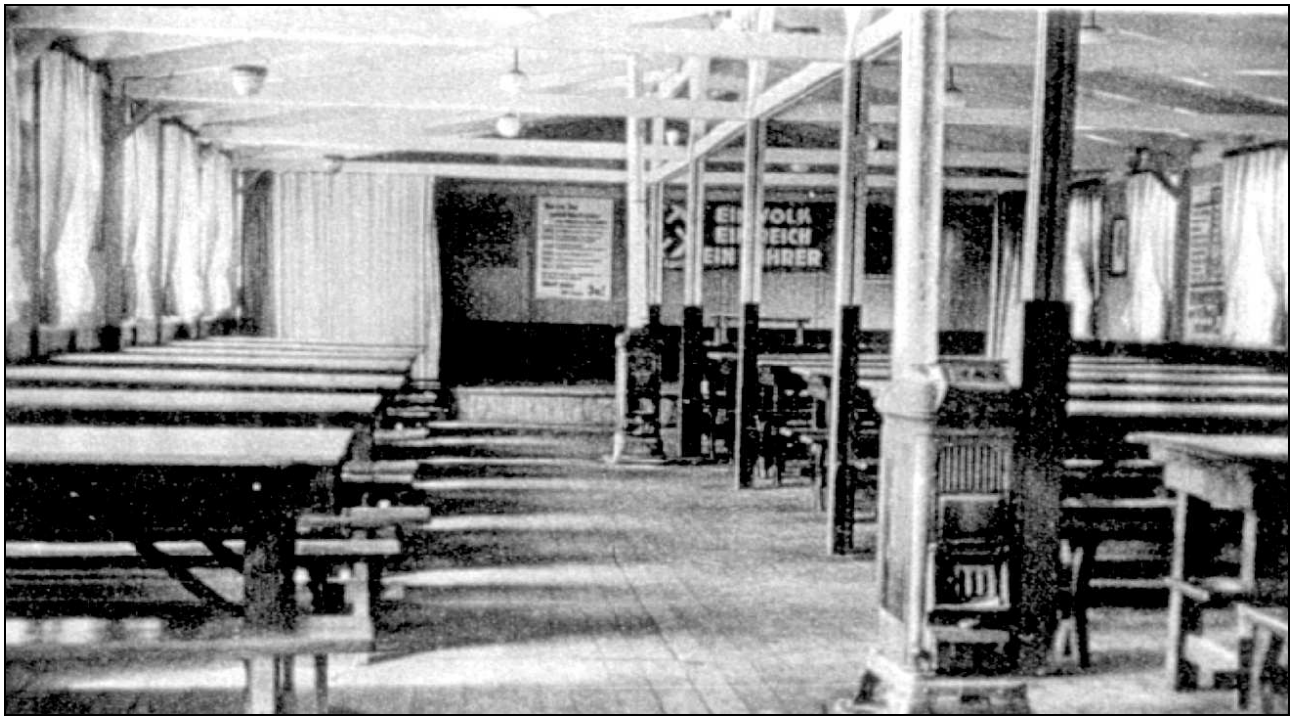


Abb. 1: Ausschnitt aus einem Touristik-Prospekt Ende der 1950er-Jahre

Abb. 2: Markierungspunkte nach Vermessungen an der Reichsbahn-Trasse in Bonneberg.

Abb. 3 und 4: Reichsautobahn Lager in Exter-Solterwisch (oben) mit Gemeinschaftsraum (unten). Beide Bilder stammen von einer Postkarte, die ein Österreicher nach Hause schickte und die ihren Weg zurück nach Exter fand. Ein Textauszug: *„Ja mit der Arbeit muß es schon gehen nur ist es in der Früh und Abend, wann wir von der Arbeit kommen finster. Das Wetter ist schon gräulich Nebel Regen Wind. ... auf Urlaub komme bekommt ... ihr ... Ansichtskarten. ... ihr müsst mir ... schreiben, was speziel[l] zu Hause vorgeht. ... Gute Nacht, Gruß H.“*



Am 30. Juni 1933 ernannte man Fritz Todt zum Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen. Die bestehenden Gesellschaften STUFA und HAFRABA wurden aufgelöst, ersetzt durch die sog. GEZUVOR [2] und die Planungen der neuen Behörde überstellt.
Die Gesellschaft erhielt ein Grundkapital von 50 Mio. Reichsmark [3].
Die Leitungsstruktur der GEZUVOR baute sich nach dem Führerprinzip auf, *„ohne die Hemmnisse langer Instanzen“*. Obwohl Todt sich die *„alten liberalistischen Wege“* verbeten hatte, meldeten sich zur Streckenführung verschiedene Interessengruppen zu Wort.
Lippe wollte an die RAB angeschlossen sein, die IHK Bielefeld und die Bürgermeister von Herford, Bad Oeynhausen und Minden intervenierten für diese Städte und führten die wohl gewichtigeren Argumente ins Feld mit Ostwestfalen als Industrieregion oder den Städten Herford und Minden als Garnisonsstandorte.

Wegeführungen und Ruhepunkte

Am 9. August 1933 wird die Entscheidung getroffen für den Vorschlag des Generaldirektors Milke, die längere Streckenführung über Hamm - Beckum - Gütersloh - Bielefeld - Herford - Minden - Hannover zu wählen, anstelle der wesentlich kürzeren über Soest - Paderborn - Detmold.
An der ersten Streckenbegehung am 2. September 1935 nahmen örtliche Vertreter, Kreisbauernführer, Naturschutzstellen und Vertreter der Regierung teil. Eine Flurbereinigung folgte.
Im einzelnen wurden u. a. in dem Streckenabschnitt von Bielefeld bis Herford 13 Rastplätze vorgesehen, von Herford bis Bad Oeynhausen 8 Rastplätze, auf der Steinegge war ein Rasthaus geplant. An jeder Auffahrt sollte ein Wärterhäuschen stehen für Verkehrsüberwachungen und -zählungen.[4]

---

[2] Gesellschaft zur Vorbereitung der Autobahnen
[3] Heute kostet ein Autobahnkilometer ca. 1 Mio. DM
[4] Es wurden auch einige Wärterhäuschen aufgestellt, die die notleidende Bevölkerung nach dem Kriegsende dann anderweitig verwendete.

„Raumordnungen“

Dem ersten Spatenstich zum Bau der Reichsautobahn am 29. September 1933 folgte schon im Mai 1935 die Streckenöffnung München - Darmstadt. Für das Gebiet des heutigen Bundeslandes Nordrhein-Westfalen und den Bereich bis Hannover waren drei Oberste Bauleitungen der RAB [5] eingerichtet worden: Köln, Essen und Hannover; für den Bereich ab Herford war die OBR Hannover zuständig.
Im hiesigen Raum wurde nach den 1936 durchgeführten Vermessungsarbeiten am 19. Juli 1937 der Teilabschnitt von Herford/Bad Salzuflen bis Bad Nenndorf in Angriff genommen und am 7. September 1937 folgte der erste Spatenstich im Stadtwald Herford.
Im Vorfeld der Bauarbeiten wurden unter der Verantwortung des Regierungsrates Schmidt umfangreiche Landkäufe und Entschädigungen durch Austausch organisiert, gleichzeitig verkoppelte man verstreut liegende Ländereien. Obwohl durch den Bau der Autobahn mancher Hof „verschandelt“ wurde, regte sich kein Protest. Sicher lag das zum einen am totalitären System, zum anderen aber auch an großzügigen Entschädigungen.
In Exter ergaben sich weitreichende Veränderungen in Jahrhunderte alten Siedlungsstrukturen: Die Familie Wippermann wurde von der Hofstätte Exter Nr. 20 (früher Cardinal) nach Exter Nr. 6 umgesiedelt, den alten Heerhof an der Grenze zu Schwarzenmoor. Familie Schröder von Exter Nr. 25 gegenüber der Kirche zog auf Wippermanns Hof. Familie König von Exter Nr. 40, Nachbarn Schröders, bekam ein neues Anwesen auf dem Pivit.

Menschen und Maschinen

In Exter bauten die Firmen Müller & Altvatter aus Stuttgart und Windschild & Langelot aus Bremen. Der Maschinenpark war klein und primitiv, gemessen an den heutigen Verhältnissen, den Menschen von

[5] = OBR

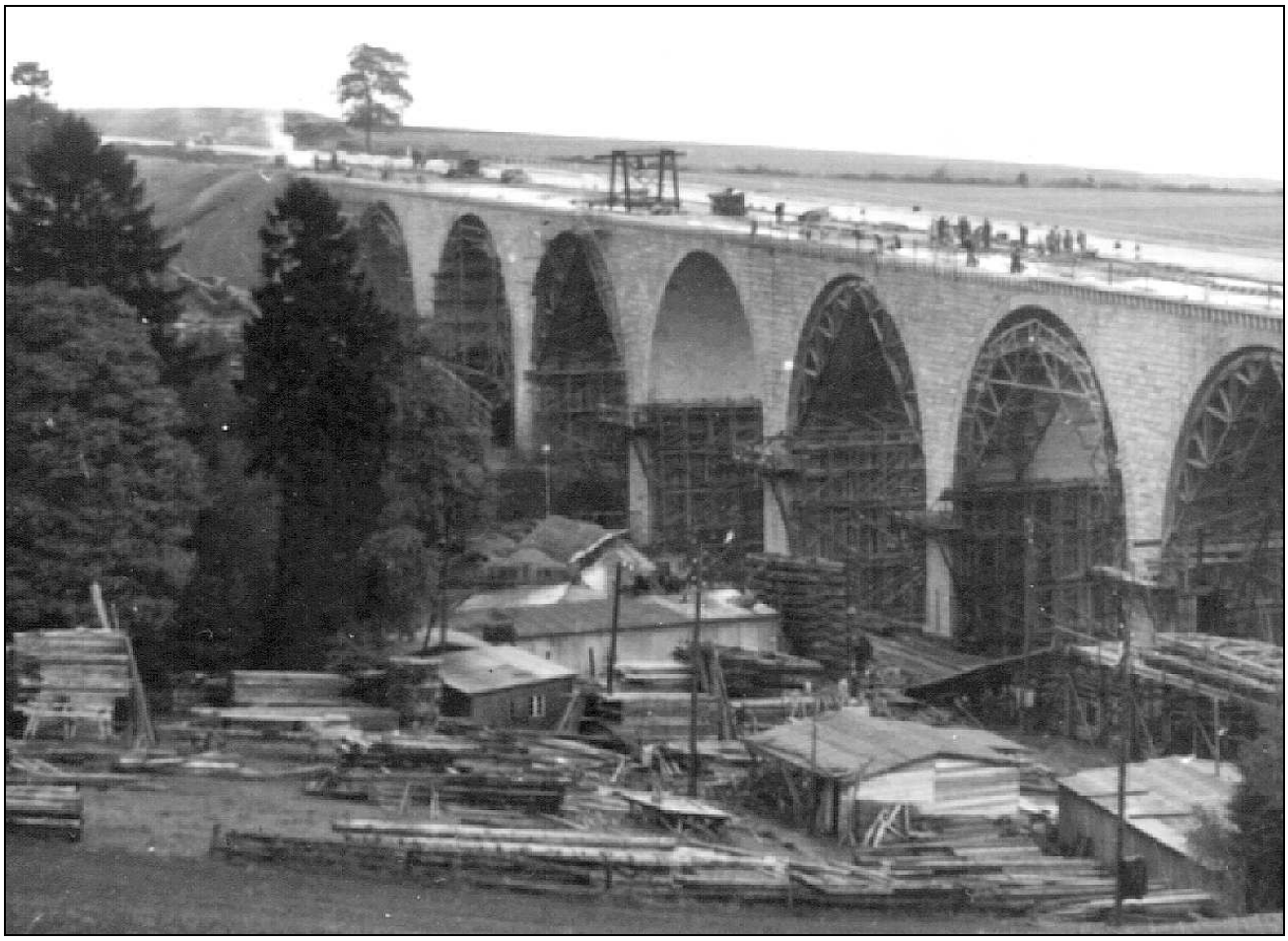
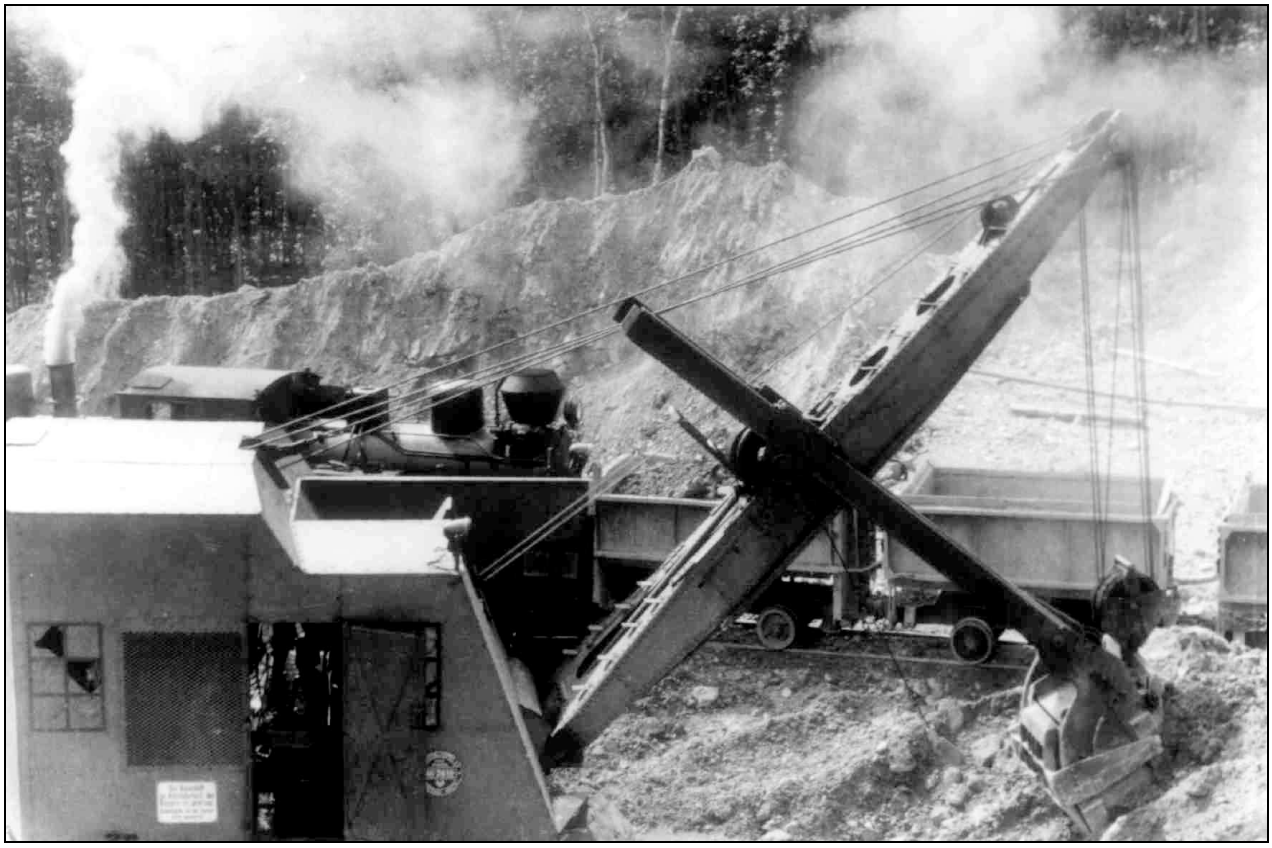


Abb. 5 und 6: Bilder vom Bau der Talbrücke Steinegge



Bauarbeiten an der Finnebachbrücke (Abb. 7) und am Obernberg Bad Salzuflen (Abb. 8 + 9)

damals erschienen die eingesetzten Maschinen als Wunderwerke der Technik.
Allein beim Bau der Autobahnbrücke an der Steinegge kamen acht riesige Kräne zum Einsatz. Dampfbagger rissen die Erde auf, für Materialtransporte wurden Feldbahnen verlegt. LKW fuhren auf eigens angelegten Baustraßen von weit her behauene Steine und anderes heran, dieses Transportmittel hatte aber längst nicht die heutige Bedeutung für solche Projekte.
An großen Holzgerüsten wuchsen die Brücken aus der Erde. Interessant waren auch die Arbeiter aus verschiedenen Nationen, die hier zum Einsatz kamen. Ein Teil der Arbeiter wohnte im Autobahnlager bei Schrödermeyers Hof an der Finnebachbrücke, ein weiteres Lager befand sich auf der Steinegge.
Deutsche, Kroaten und Österreicher waren zur Vermeidung von Streitigkeiten in verschiedenen Lagern untergebracht. Ingenieure und Vorarbeiter durften sich dagegen Privatquartiere suchen. Natürlich ergaben sich Kontakte zur einheimischen Bevölkerung, einige heirateten und sind für immer hier geblieben. [6]

Eine Landschaft verändert sich

Unerwartete Schwierigkeiten gab es im Stuckenberg am östlichen Stadtrand von Herford durch einen Erdrutsch. Eilig wurden aus Wien 250 zusätzliche Arbeiter herbeigeholt, damit waren an diesem Bauabschnitt zeitweise 2.500 Arbeitskräfte beteiligt.
Auf 30 km Feldbahngeleisen wurde der Berg weiträumig abgetragen; einige Bauern erklärten sich zur Zwischenlagerung bereit, der Aushub blieb bis nach dem Krieg liegen. Finnebachtal, Extertal und das Tal an der Steinegge wurden mit Brückenbauten überwunden, die man außen mit behauenem Werkstein verblendete, damit sie sich besser in das Landschaftsbild fügten. Obwohl es angemessener gewesen wäre, dafür Wesersandstein zu benutzen, entschied man sich für Stein aus der Eifel

[6] So heiratete zum Beispiel Exters Hebamme Johanne Borghardt 1939 den Österreicher Franz Xaver Stelzer.

und dem Elbsandsteingebirge; die Steinbrüche an der Weser waren bereits zu weit abgebaut und somit nicht ergiebig genug.
Das Innere der Brücken besteht aus einem Stein-Mörtel-Gemisch. Die Brücken wurden etappenweise errichtet. Zunächst wurde ein Stück der äußeren Hülle gebaut, mit Mörtel aufgefüllt, darauf das nächste Stück gesetzt usw. Die besondere Schönheit und auch Stabilität dieser Brücken liegt in der Bogenkonstruktion, nach diesem bewährten Prinzip bauten schon die alten Römer.
Am 18. August 1939 wurde der letzte Bauabschnitt der RAB freigegeben, zu dem auch der extersche Teil gehörte; die Stecke bis Herford-Ost am 05. Dezember 1938. Gleichzeitig mit dem Autobahnbau wurde der Ausbau der Umgehungsstraße in Herford zu den Kasernen an der Mindener Straße in Angriff genommen.[7]
Auch hierbei wurden Kreuzungen weitgehend vermieden, die Bahnlinie unterführt, untergeordnete - weil wohl kriegsunwichtige - Straßen überbrückt und trotz „Arbeitskräftemangels“ rechtzeitig zu Kriegsbeginn fertiggestellt.

Die Finnebach-Talbrücke

Sie wurde 1938/39 gebaut in zwei getrennten Bauwerken von je 10,75 m Breite mit einem Abstand von 7,30 m bei einer größten Höhe von 20 m und einer Länge von 158,30 m (5 Bögen, 25 m Stützweite). Die Außenverkleidung besteht aus rotem Eifel-Sandstein.
Beim ersten Umbau von 1963 wurden die Betonfahrbahnplatten entfernt und 1982/84 verschwanden beim Erweiterungsbau auf drei Streifen in jeder Fahrtrichtung durch die Firma Schäfer aus Ibbenbüren die Brüstungsmauern.
Die Fahrbahnen wurden durch „Ausleger“ auf 38 m verbreitert, zwischen den beiden Brücken befindet sich jetzt nur noch ein Spalt, und die Sandsteinverblendung wurde imprägniert. Die Baukosten beliefen sich auf etwa 6,1 Mio. DM.

[7] der heutigen B61/B239

Die Exter-Talbrücke

Sie ist 255,70 m lang (9 Bögen mit 22,50 m Stützweite), bei der Fertigstellung war sie 19,90 m breit, die größte Höhe über dem Tal beträgt 15 m. Auch hier wurde ein Betongewölbe mit einer Werksteinverblendung aus Muschelkalksandstein versehen, geliefert von der Firma Winterhalt aus Würzburg. 1963 wurde auch sie umgebaut, und zwar durch die Firmen Lenz-Bau und Berger. Wegen des zu hohen Unfallrisikos entfernte man Randsteine und Betonfahrbahnplatten, legte Stahlbetonplatten auf, überzog sie mit Gussasphalt und verbreiterte gleichzeitig die Fahrbahn auf 20,70 m.
Vor wenigen Jahren wurde sie unter Denkmalsschutz gestellt. Eine neue Erweiterung ist schon seit langem im Gespräch. Auf der der Steinegge zugewandten Seite soll eine zweite Brücke hinzugefügt werden um auch hier 6-spurig ausbauen zu können. So bliebe ein Anblick zumindest von einer Seite aus erhalten, ohne den das Ortsbild Exter einen attraktiven Schwerpunkt verlieren würde.
Einhellig sprachen sich die Teilnehmer an der historischen Wanderung der Geschichtswerkstatt Exter am 23. Juni 1996 für einen Erweiterungsbau in Bögen aus, der der bestehenden Brücke angepasst ist. [8]

Die Steinegge-Talbrücke

Die längste Brücke auf exterschem Gebiet ist mit 297,20 m die über das Tal an der Steinegge. Ihre größte Höhe beträgt 28 m (10 Bögen mit 25,50 m Stützweite); ursprünglich war auch sie nur 19,50 m breit. Beim ersten Umbau 1963 entfernte man auch hier die Randsteine sowie die Betonfahrbahnplatten, die man wie bei der Exter-Talbrücke durch Stahlbeton und Gussasphalt ersetzte. Bei dem weiteren Umbau in den Jahren 1979 bis 1981 wurde eine Spannbetonbrücke vorgebaut und die

[8] Seit 2000 verläuft die A2 in der Region fast durchgehend sechsstreifig. Der Viadukt in Exter blieb in der bekannten Form erhalten, wenn auch die Schallschluckverglasung das Bauwerk optisch etwas beeinträchtigt. Über die alte Brücke wird der Verkehr in Richtung Hannover geführt, die in Ständerbauweise errichtete neue Brücke daneben leitet ihn in Richtung Dortmund.

Fahrbahn auf 38,50 m erweitert. Mag dies wohl preiswerteste Art sein, eine Brücke zu bauen, ist sie sicher nicht die schönste, außerdem verdeckt sie die Sicht auf die alte, mit Striegauer Granit verkleidete.

Pflege tut Not

Die Autobahn wird überall zur rechtzeitigen Erkennung von Schäden laufend beobachtet und kontrolliert. Besondere Aufmerksamkeit aber wird den Brücken zuteil, über jede einzelne wird ein Brückenbuch geführt, das in der zuständigen Autobahnmeisterei liegt.
Die Buchführung für die Brücken auf exterschem Gebiet lässt sich erst nach 1945 nachweisen; entweder unterblieben während des Krieges Eintragungen oder die Bücher gingen verloren. Die turnusmäßig vorgeschriebenen Prüfungen reichen von der einfachen Inaugenscheinnahme durch Autobahnpersonal bis zum zentimeterweisen Abklopfen von unten durch Ingenieure.
So wie die Belastung durch den zunehmenden Verkehr wuchs, wurde auch die Wartung der Autobahn den Erfordernissen angepasst. Wurden z. B. zu Beginn die Markierungen mit einer tragbaren Holzschablone von Hand aufgepinselt, geschieht dies seit 1952 maschinell. Die ersten Leitplanken aus Holz wurden durch solche aus Stahl ersetzt.

Freie Fahrt für (freie) Bürger?

Gleichlaufend zum Bau der Autobahn wurde die „Automobilisierung" des Volkes propagiert. Professor Porsche entwickelte den Vorläufer des heute legendär zu nennenden VW-Käfer, den KdF-Wagen,[9] der durch eine Art Aktienkauf in Form fortlaufende Vorauszahlungen angespart werden konnte und so für jedermann erschwinglich sein sollte. Zunächst war das Verkehrsaufkommen, schon wegen der geringen

[9] KdF = „Kraft durch Freude". Diese Einrichtung reglementierte die Freizeit. Ihre Aktivitäten waren als Gegenpol zum Arbeitsalltag namentlich der unteren Einkommensschichten vorgesehen. So waren u. a. Kreuzfahrten auf KdF-Schiffen sehr beliebt

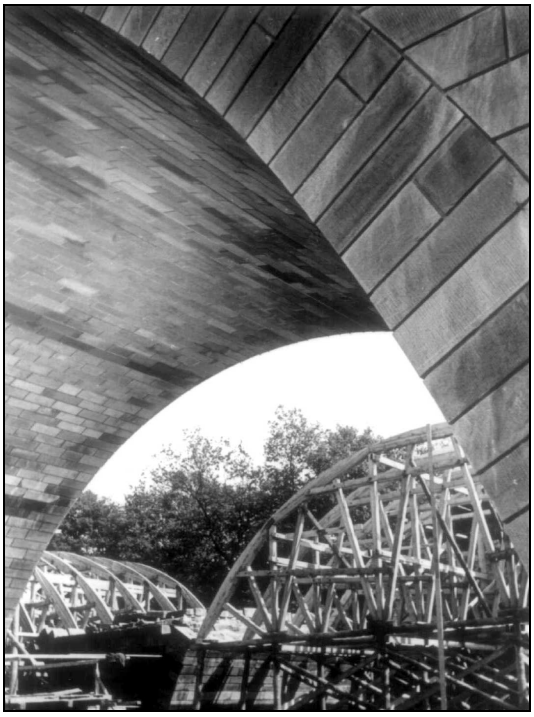


Abb. 10 (oben): Es wurde darauf geachtet, dass sich die Autobahnbrücken harmonisch ins Landschaftsbild einfügten (im Bild oben die Finnebach-Talbrücke 1997)
Abb. 11 (rechts): Die Finnebachbrücke in der Bau-Phase: Sehr schön sind die Bogen und die Einrüstungen für ihre Konstruktionen zu sehen.

Abb. 12 (oben): Exter-Talbrücke m. Blick auf Lindemanns Windmühle im 2. Bogen von links (um 1955)
Abb. 13 (unten): Talbrücke zwischen Steinegge und Bonneberg (um 1950)

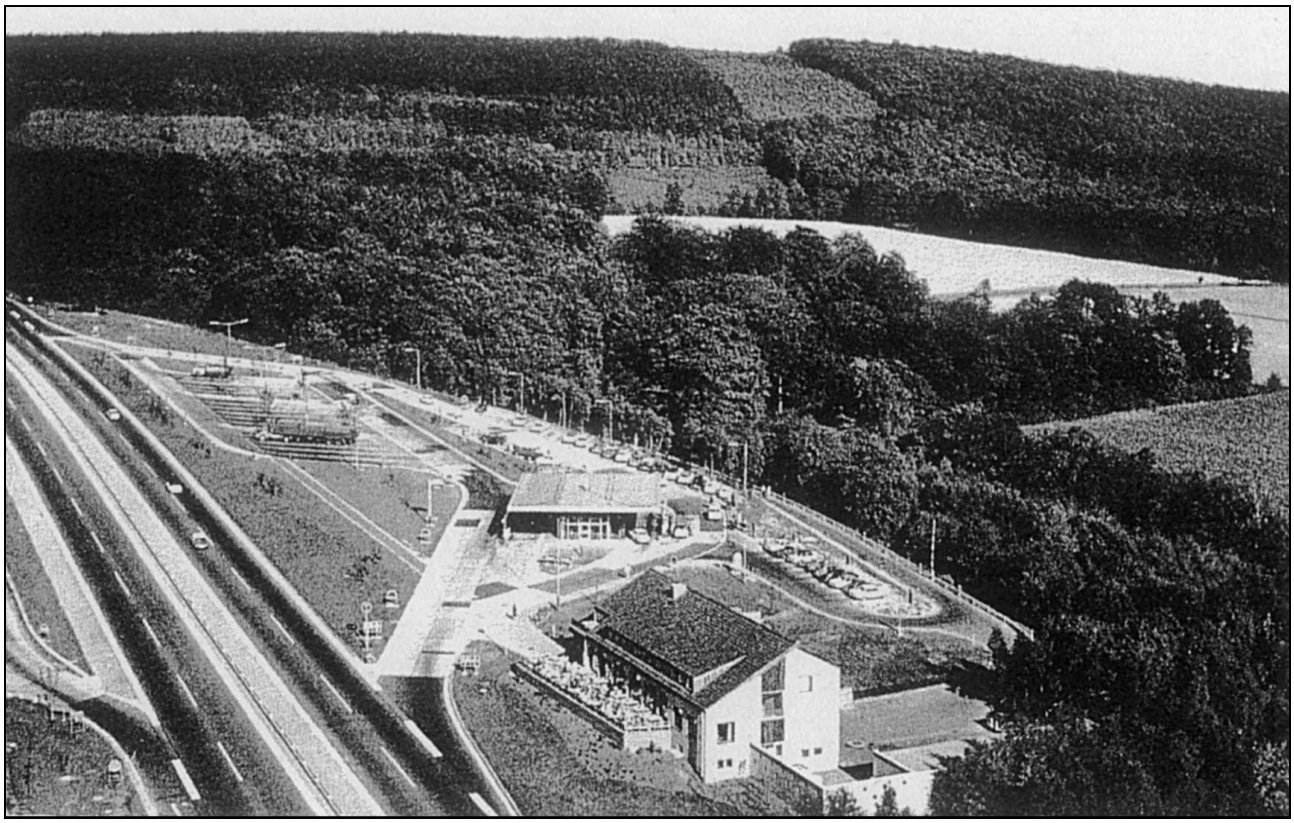


Abb. 14: Autobahnraststätte Herford (Im Hintergrund rechts der Salzufler Stadtwald)

Abb. 15: Autobahnbau am Obernberg Bad Salzuflen

Zahl vorhandener PKW, recht übersichtlich. Voller Stolz berichtete die Presse am 6. Juli 1939 von einer Verkehrszählung im Frühjahr, wo man in einer Stunde durchschnittlich 120 Fahrzeuge zählte, an Spitzentagen wie Ostern und Pfingsten befuhren 850 Autos die Bahn (1995 befuhren täglich 58.000 Fahrzeuge diese Strecke, das sind stündlich 2.433, also das 20-fache).
Die älteste Raststätte im westfälischen Bereich befindet sich seit 1939 in Rhynern-Süd. Erst nach dem Krieg wurde die Raststätte Herford eingerichtet, zunächst provisorisch, aber seit 1963 finden Reisende hier eine vollwertige Raststätte mit Übernachtungsmöglichkeit und Tankanlage.
Vor kurzem hieß es, dass sie den heutigen Erfordernissen, was im wesentlichen auf den LKW-Verkehr zurückzuführen sei, nicht mehr gerecht würde. Zur Schließung kam es dann aber vorläufig doch nicht. [10]

Die Autobahn im Krieg

Während zu Beginn des Autobahnbaues und -betriebes die Berichterstattung nicht ausführlich genug sein konnte, änderte sich dies mit Kriegsbeginn schlagartig.
Schon im September 1939 wurde jeglicher Kraftverkehr verboten, es sei denn, eine Ausnahmegenehmigung wurde erteilt. Das Fahrverbot galt nicht für die Wehrmacht, Reichspost, Reichsbahn und Parteifunktionäre, befreite Fahrzeuge waren an einem roten Winkel auf dem Nummernschild zu erkennen. Truppenbewegungen wurden auf der Autobahn kaum beobachtet, Priorität hatten Schienenwege.
In der Kriegszeit landete in Exter ein angeschossenes deutsches Jagdflugzeug auf der Autobahn bei Reckefuß.

[10] Ins Gespräch kam eine Schließung nach dem vorgesehenen Bau eines sogenannten Autohofs im nahen Vennebeck bei Bad Oeynhausen. Geplant hatte das Projekt der Betreiber des Autohofs an der A30 in Bünde-Hunnebrock, es wurde aber auf unbestimmte Zeit zurückgestellt. Auch die Autobahnpolizei sollte dort nach Schließung und Abriss ihres Stützpunktes an der Autobahnauffahrt Herford-Ost ein neues Domizil beziehen und ist noch immer im Ausweich-Standort Herford, Ahmser Straße zu finden.

Brückengeschichten

In den letzten Stunden des Krieges konnte der damalige Hauptlehrer Wehmeier den Ortsgruppenleiter unter Hinweis auf seine Autorität von der Sprengung der Exter-Talbrücke abhalten.
Die Unterbrechung der Autobahn hätte die Amerikaner aber mit Sicherheit auch kaum aufgehalten, rückten sie doch auf ihrem Weitermarsch durch Exter über die heutige Solterbergstraße zur Weser bei Rinteln vor.
Erwähnenswert sind in diesem Zusammenhang die Autobahn-Brücken in Bad Oeynhausen, jeweils eine für jede der Fahrtrichtungen Dortmund und Hannover. 1939 wurde die erste in Betrieb genommen, die bereitliegenden Teile der zweiten verwendeten beim Polenfeldzug deutsche Pioniere zur Überbrückung der Weichsel - der hier verbliebene Teil wurde bei Kriegsende gesprengt, erst 1957 übergab man nach Fertigstellung auch die Nordbrücke dem Kraftverkehr. Bis dahin lief der Verkehr nur über die Südbrücke.

Nach dem Krieg

Nach dem Einmarsch der Alliierten wurde sofort mit der Reparatur der Fernstraße begonnen. Die Materialien dafür mussten vom zuständigen Militärkommando freigegeben werden.
1946 lösten die Alliierten die Generalinspektion für das Deutsche Straßenwesen in Berlin auf, die Reichsautobahn (RAB) ging in Länderverwaltung über und hieß Bundesautobahn (BAB). Von Bottrop bis zur Landesgrenze Niedersachsen war das Landesstraßenbauamt Kamen mit den Autobahnmeistereien Brackwede, Oelde und Recklinghausen zuständig. Erstere wurde 1965 wegen der zentraleren Lage an die heutige A2-Anbindung Herford-Ost verlegt.

Die Autobahnkirche zu Exter

Die erste evangelische Autobahnkirche Deutschlands ist unsere 330 Jahre alte Dorfkirche, direkt an der Autobahnabfahrt aus der Richtung

Zweimal Autobahnpolizei-Wachen im Kreis Herford: Ein einfacher Barackenbau im Bereich der Ab- und Auffahrt Exter (Abb. 16 - oben - vor 1955), abgelöst vom Pavillon-Bau an der Ab- und Auffahrt Herford-Ost bis 1999 (Abb. 17 - unten - Aufnahme 1966)

Abb. 18: Autobahn bei Ahmsen

Abb. 19: Auch bei widrigen Wetterverhältnissen eine wichtige Verkehrsader: Die A2 um 1990.

Dortmund gelegen. [11] Am 7. Mai 1959 wurde sie dieser Bestimmung übergeben und der Gottesdienst aus diesem Anlass im Rundfunk übertragen.
Während im ersten Jahr noch tägliche Andachten für Autobahnbesucher gehalten wurden, ging man später dazu über, die jeweilige Tageslosung auszulegen und so den Gästen von der Autobahn jederzeit die Gelegenheit zu geben, hier Einkehr zu halten. In der FRANKFURTER RUNDSCHAU vom 13. März 1996 wird zum Thema Autobahnkirchen der Diplom-Theologe Vogler zitiert: *„Außer dem Gebet suchen die Reisenden in den Kirchen vor allem Ruhe für Auge und Ohr, somit leisten die (inzwischen 11) Kirchen einen erheblichen Beitrag zur Verkehrssicherheit.“* Nach Voglers Untersuchung geht ein Drittel der Besucher von Autobahnkirchen zu Hause selten oder nie zum Gottesdienst, sucht in der Autobahnkirche aber auch nicht das Gespräch mit einem Seelsorger.

Freundliche und unliebsame Besucher

Für Exter lässt sich sagen, dass von der schlichten Schönheit unserer kleinen Dorfkirche beeindruckte Reisende sich in Einzelfällen hier auch trauen ließen und so datiert die erste „Autobahntrauung“ auf den 14. Juli 1959, als ein Paar aus Mühlheim den Bund fürs Leben schloss.
Unangenehmer war das Kunstinteresse einiger nächtlicher Besucher. In der Nacht zum 10. April 1979 wurden der Taufengel, das Altarbild und die Abbildungen der Apostel aus der Kanzel gestohlen.

Wo viel Licht ist ...

Am Rande der Autobahn gibt es außer dem Verkehrslärm andere, weitaus unangenehmere Begleiterscheinungen. Grenzöffnungen lassen Kriminelle auch aus weiter entfernten Staaten mit Leichtigkeit durch das Land reisen und es bietet sich die Möglichkeit, schnell und unerkannt im

[11] Auch ist der Text nicht mehr aktuell, die Ab- und Auffahrt wurde 1998 - 2000 um mehrere hundert Meter in Richtung Hannover verlegt.

Verkehrsfluss unterzutauchen.[12] Bei Razzien der Autobahnpolizei findet sich Schmuggelgut (von Zigaretten bis zu Menschen), gestohlene Autos, gefälschte Papiere vom Ausweis über Fahrtenschreiber bis zu Zollabfertigungen, es wurden sogar Wegezollerpressungen bekannt. 1995 deckte die Autobahnpolizei OWL 1288 Straftaten auf; die eigentlichen Verkehrsdelikte spielen dabei eine immer geringere Rolle.[13]
Zu erwähnen bleibt noch, dass auch schon einmal „Strandgut" anfällt. Es soll in Exter Zeiten gegeben haben, wo nach Havarien auf der Autobahn in manchem Haushalt Mosel-Kellergeister-Parties gefeiert wurden oder alle nach dem gleichen Parfüm dufteten.
Noch lieber ist uns natürlich, wenn alle heil und gut ankommen, schon allein im Hinblick auf die vielen Gefahrgut-Transporte, darum:

Gute Fahrt!

Text: Annegret Rögge

Abbildungen:
Geschichtswerkstatt (Titel, 1-6, 10, 12, 16, 17, 19)
Kommunalarchiv Herford, Sammlung Fenske (7, 8, 9, 11, 14, 15, 18)
Kommunalarchiv Herford, Sammlung Wagner (13)

Redaktioneller Nachtrag: Dieser Beitrag zur Ortsgeschichte entspricht in den Aussagen dem Stand der Erstausgabe von 1996. Wo es geboten schien, aktualisieren Anmerkungen in Form von Fußnoten, die in den „Ergänzungen" auch den Besitzern eines Erstdrucks zugänglich sind. Einen Film über 60 Jahre Autobahn in Vlotho und Exter mit dem Titel *„...mitten durch - Die Menschen werden mobil und eine Stadt verändert sich"* stellten Kaase-Film, Kirchlengern und Geschichtswerkstatt 1999 vor. Der Film setzt sich außer mit einem Rückblick seit 1938 mit der umfassenden aktuellen Umgestaltung der Autobahn in den Jahren von 1998 bis 2000 in unserer Region vor dem Hintergrund der Weltausstellung Expo 2000 in Hannover auseinander.

[12] Zuletzt im April 2003 wurde die örtliche Filiale der Sparkasse Herford in kurzer Zeit zum dritten Mal überfallen (auch die Volksbank-Filiale wurde mehrmals „besucht"). Auch offiziell wurde als mögliche Entscheidung der Täter für diesen Standort die Nähe zur Autobahn genannt.
[13] Im Volksmund wird die A2 gerne „Warschauer Allee" genannt, man sieht als Ursachen dafür eindeutig die Grenzöffnungen zum früheren Ostblock.

KÖLN - HANNOVER - BERLIN

MITTEN DURCH EXTER: REICHSAUTOBAHN/A2

(Erstausgabe Oktober 1996, geringfügig überarbeiteter Nachdruck, mit Abb. ergänzt)

C08 - Dezember 2003

Inhaltsübersicht:

Die ersten Autobahnen 1
Frühe Planungen 2
Schmücken mit fremden Federn 2
Wegeführungen und Ruhepunkte 5
"Raumordnungen" 6
Eine Landschaft verändert sich 9
Die Finnebach-Talbrücke 10
Die Exter-Talbrücke 11
Die Steinegge-Talbrücke 11
Pflege tut Not 12
Freie Fahrt für (freie) Bürger? 12
Die Autobahn im Krieg 15
Brückengeschichten 16
Nach dem Krieg 16
Die Autobahnkirche zu Exter 16
Freundliche und unliebsame Besucher 19
Wo viel Licht ist 19

ISSN 1619 - 7828 BEITRÄGE ZUR ORTSGESCHICHTE

GESCHICHTSWERKSTATT EXTER E. V. - PIVITSTR. 25 - 32602 VLOTHO EXTER
Internet: www.gwexter.org - E-mail: info@gwexter.org

Redaktion: Wilfried Sieber (v.i.S.d.P.) - © 2003 - Alle Rechte vorbehalten.
Nach- und Abdruck nur in Abstimmung und gegen Belegexemplar.

Register

Namen

Cardinal 8
König 8
Reckefuß 22
Schröder 8
Schrödermeyer 13
Wehmeier 23
Wippermann 8

Orte/Objekte

Ahmsen 26
Autobahnkirche 23, 27, 30
Autobahnpolizei 22, 29
Autobahnpolizei Exter 24
Autobahnraststätte Herford 20
Bad Salzuflen 8, 12, 21
Bonneberg 4, 18
Exter Nr. 6 8
Exter Nr. 20 8
Exter Nr. 25 8
Exter Nr. 40 8
Finnebach 12-14, 18, 30
Heerhof 8
Lindemanns Windmühle 18
Mindener Straße 14
Obernberg 12, 21
Pivit 8
Salzufler Stadtwald 20
Schwarzenmoor 8
Solterbergstraße 23
Solterwisch 5
Stadtwald Herford 8
Steinegge 7,10,13,15,18, 30