

26. Frielingen und die Bundesstraße 6¹

(1) Vom Knüppeldamm zur ausgebauten B6²

Anfang Oktober fuhr ein 61-Jähriger Mann mit dem Auto auf der B6 bei Frielingen gegen einen Brückenpfeiler. Jüngste Unfälle auf der B 6 sind ein Anlass, zurück zu blicken – weit vor die Zeit der Verlegung der B 6 weg vom Dorfrand im Jahr 1987.



Unfall im Oktober 2014 (Bild: HAZ)

Eine historische Ausstellung dazu www.strassenbau250.niedersachsen.de zeigte die Landesbehörde für Straßenbau. Nach dem Siebenjährigen Krieg lag das Land darnieder. Zur Abhilfe sollte die 1764 gegründeten General-Wegebau-Intendanz (seit 1817 General-Wegebau-Kommission) ein Netz von Fernstraßen schaffen, um das Land in Schwung zu bringen.

Mitte der 1760er Jahre wurden die Straßen von Hannover nach Göttingen und Hameln gebaut. Weitere Straßen folgten bis zum Jahr 1800, auch die seit 1769 gebaute von Hannover nach Nienburg.

Die Straße hatte einen gewölbten Querschnitt, damit das Wasser ablaufen konnte. Basis war eine Packlage, also eine 15 bis 20 cm starken Schicht dicht gesetzter größerer Steine, die mit

¹ Basistext der Chronik, erheblich erweitert und lektoriert von Stefan Weigang

² Material:

HStA Hannover, Hann. 74 Neustadt am Rübenberge Nr. 695 bis 702, 706-707, 710, 714, 716
Chronik Frielingen, Seiten 80, 96 und 107;

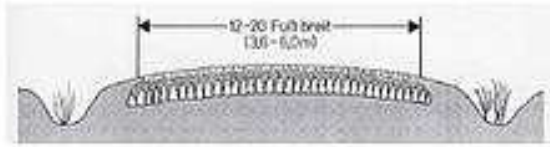
Ausstellung der Landesbehörde für Straßenbau, www.strassenbau250.niedersachsen.de
Straßenbaubericht der Bundesregierung 1984, Drucksache 10/3802, S. 36. 2,9 km, fertiggestellt,
Baukosten 20,8 Mio. DM (veranschlagt 1984).

http://www.quickiwiki.com/de/Bundesautobahn_35

Bilder aus:

Ausstellung der Landesbehörde für Straßenbau, www.strassenbau250.niedersachsen.de
Norbert Görth (Brückenstein Mitte 1980er Jahre)

kleineren verkeilt wurden. Darüber kam eine Abnutzungsschicht aus Steinschlag oder Kies, selten auch Pflaster. Gräben wurden mit steinernen Brücken überquert, die oft schöne Schlußsteine in der Mitte hatten (siehe Bild unten Seite 3).



Steinschlagbahn mit Packlage als Unterbau, Bauverfahren nach Pierre Trésaguet (1716-1796) und Thomas Telford (1757-1835)

Ein Problem war das Baumaterial. Es konnte nicht über lange Strecken transportiert werden und wurde deshalb aus der Nähe der Trasse herbeigeschafft.



Situationsriss bei Steinkrug

Straßenbau war zu dieser Zeit noch weithin eine Sache der „Unterthanen“. Mit Wagen, Pferden, Hacken und Schaufeln waren sie im Rahmen der Hand- und Spanndienste verpflichtet, unentgeltlich für öffentliche Zwecke zu arbeiten. Damals haben die Frielinger, ebenso wie ihre Nachbarn aus Horst, Meyenfeld oder anderen Ortsteilen von Garbsen Material gefahren, Gräben ausgehoben, Sand gegraben oder die Trasse planiert.

Auf Amtsdeutsch hieß das „Landfolgedienste“, denn ebenso wie in Kriegszeiten hatten die Leute dem Ruf des Landes Folge zu leisten. Man wird sich vorstellen können, dass die Verpflichtung nicht gerade gern geübt worden ist.

Den Nutzen für die Allgemeinheit und das Dorf selbst dürfte man erst viel später eingesehen haben. Vor allem war es eine gute Verbindung zur Hauptstadt Hannover und Amtsstadt Neustadt. Außerdem wohnten nun ein Chausseeaufseher und ein Wegegeldnehmer im Dorf und brachten Geld ins Dorf. Sie sind keine Bediensteten der Gemeinde gewesen. Im Jahr 1872 verdiente der Lehrer mit 120 Mark gut doppelt so viel wie der Müllergeselle, der Spitzenverdiener unter den Gesellen. Der Chausseeaufseher erhielt noch 36 Mark mehr.



Chausseewärter

1830 wohnte der Wegegeldnehmer Jabelmann im Haus 40 a am Frielinger Damm. Seine Nachfolger hießen Kobart (seit 1833), Köhnemann (seit 1842) Johann Hellwinkel (seit 1852). 1858 wohnte der Wegeaufseher Dietrich Braun in Nr. 31, seit 1861 in Nr. 26.



Brückenstein unter der heutigen B6-Abfahrt

Die Ausstellung wurde vom [Niedersächsischen Institut für Historische Regionalforschung](http://www.strassenbau.niedersachsen.de) konzipiert. Sie ist im Foyer der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Göttinger Chaussee 76 A, 30453 Hannover, zu sehen. Öffnungszeiten: montags bis donnerstags 7:30 bis 16 Uhr, freitags 7:30 bis 14 Uhr. Die Tafeln der Ausstellung sowie die Begleitbroschüre können unter der Internetadresse heruntergeladen werden www.strassenbau.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation_id=34844&article_id=124264&psmand=135



Die Ausstellung

(2) Vor 30 Jahren: B6 wird verlegt³

Verlegung der B6 schiebt Entwicklung von Frielingen an - [wie im 18. und 19. Jahrhundert](#) prägte die Straße auch weiterhin den Stadtteil.

Nach dem Baugebiet an der Fritz-Rehburg-Straße soll jetzt das Baugebiet Klüterfeld erschlossen werden. Die Häuser an den Straßen Klüterfeld und Allerbrake wurde 1986/87

³ In der [gedruckten Chronik](#) ab Seite 148.

gebaut. Das entsprach dem städtebaulichen Konzept Garbsens, nicht die im Dorf gelegenen großen Gartengrundstücke oder so genannten hofnahen Weideflächen der Bauern mit Wohnhäusern zuzubauen, weil diese den Ort durchgrünten und durchlüfteten. Den Bewohnern, aber auch der Natur, sollten noch Freiräume im Dorf verbleiben und stattdessen ökologisch weniger wertvolle Flächen wie die besagten Ackerflächen am Ortsrand mit Wohnhäusern bebaut werden. Außerdem bestand der Wunsch der Landwirte, Bauland zu verkaufen.



Die Baustelle



... nach der Fertigstellung

Diese und weitere neue Baugebiete wurden durch die Verlegung der B6 vor 30 Jahren angeschoben. Die „Arbeitsgemeinschaft Dorfentwicklungsplanung Frielingen“ begrüßte 1982 die Verlegung der B 6. Damit waren sieben Brücken zwischen dem Klingenberg und der ehemaligen Tongrube von Firma Oltmanns.

Manche hatten ihre Wohnhäuser in Erwartung einer Straßenverlegung zuvor direkt an die alte Bundesstraße herangebaut und litten natürlich unter dem stark zunehmendem Verkehrslärm und den Emissionen der Fahrzeuge. Für sie war Ortsumgehung ein Erfolg. Hinter den Häusern an der Otternhägener Straße, der Brunnenstraße und der Hermann-Löns-Straße sollte es ruhiger werden. Bauern sollten künftig gefahrlos über die neue Bundesstraße gefahrlos zu ihren Feldern, Wiesen und Weiden auf der anderen Straßenseite kommen.

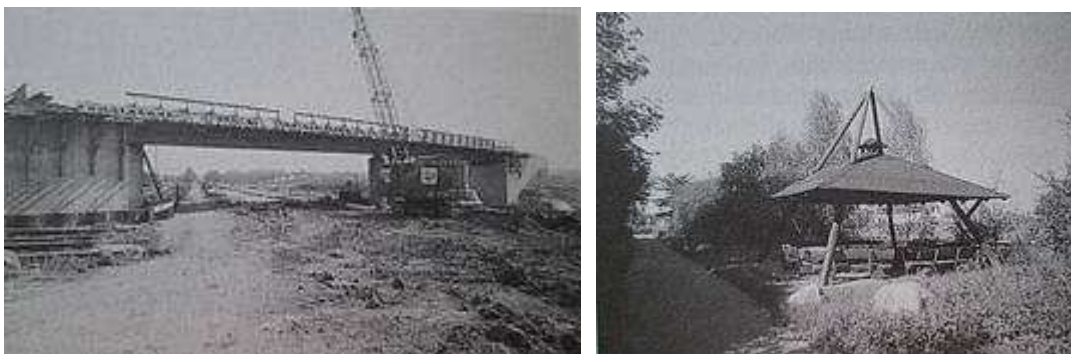
1985 - 1987 wurde gebuddelt

Ungefähr zwei Jahre nahmen die Bauarbeiten in Anspruch und alter Frielinger Boden wurde tief aufgewühlt. Ein Wohngebäude (Leseberg Nr. 45) musste abgerissen und für einen Ersatzbau gesorgt werden. Eine weitere Familie, die ihr Wohnhaus und einen Geflügelzuchtbetrieb am Klingenberg hatte, wick erst in letzter Minute nach Abschluss eines Enteignungsverfahrens und baute ein Stück weiter westlich neu auf. Danach erst konnte die letzte Geschwindigkeitsbegrenzung für den Verkehr auf der Bundesstraße aufgehoben werden. Für

die Entwässerung der riesigen asphaltierten Straßenflächen entstand ein Regenrückhaltebecken.

Ein Teilstück der alten Straßentrasse in Richtung Klingenberg wurde rekultiviert und ein Stück davon stellt als schön eingegrünter Rad- und Fußweg – später um eine vom städtischen Grünflächenamt aufgestellte Grillhütte ergänzt – so etwas wie eine Naherholungszone dar.

Mit dem Beschluß zum neuen Baugebiet Klüterfeld (2015) wird auf ein Baugebiet Neue Wiesen verzichtet. Das hätte eine neue Wohnbebauung bis an die "neue" B6 bedeutet, die noch stärker befahren ist als vor 30 Jahren.



Die Brücke (heute Mühlenweg) / Grillhütte im Sommer

Mit dem Auto erreicht man Frielingen heute, ob von Neustadt im Norden oder von Hannover im Süden kommend, über eine Bundesstraßenabfahrt. Kaum jemand kann sich noch richtig vorstellen, dass alles einmal anders gewesen sein soll. Später Zugezogene haben den Wandel ohnehin nicht wahrnehmen können, so dass über den positiven oder negativen Charakter der ganzen Maßnahme heute schlecht noch ein Urteil gefällt werden kann.



Ehemalige B6-Trasse / Der Hof Lange nach der Verlegung

[Die gesamte Chronik](#)