



Etwa bei Streckenkilometer 103 trennt sich die alte von der neuen Trasse, die "vergessene Autobahn" hat also eine Länge von rund 35km. Auf dieser Strecke durch die eher flache norddeutsche Landschaft (höchste Erhebung entlang des Abschnitts ist der Brelinger Berg mit 92m üNN) waren eine Bahnstrecke, zahlreiche Wege und Straßen, die Aller, moorige Geländeabschnitte und einige kleinere Wasserläufe zu über- bzw. unterqueren. Im Erläuterungsbericht der OBR Hannover vom 5.5.1938 heißt es dazu:

*"Von der Autobahn werden 1 Reichsbahnstrecke, 2 Landstraßen I. Ordnung, 3 Landstraßen II. Ordnung und 10 übrige Wege gekreuzt, die entweder über die Bahn hinweg oder unter der Bahn hindurch geführt werden müssen. Es sind eine Reichsbahnunterführung mit gleichzeitiger Feldwegunterführung, 5 Wegunterführungen und 9 Wegüberführungen vorgesehen. [...] Sämtliche Grabenänderungen sind auf das notwendige Maß beschränkt und sind im Benehmen mit den zuständigen Kulturbauämtern in Celle und Hannover festgelegt worden. Soweit Gräben unter der Autobahn hindurchgeführt oder in Gräben entlang der Autobahn verlegt werden müssen, handelt es sich durchweg um solche, die ständig Wasser führen oder für die Vorflut aufrecht erhalten werden müssen."*

Mehrere Bauwerke des ursprünglich trassierten Teilstücks wurden 1939 noch begonnen und bis zum Baustop zum Teil fertig gestellt. Erstaunlicherweise haben einige Reste der nie vollendeten Strecke noch sehr lange - zum Teil bis heute - überdauert.

Von der Brücke über die Bahnlinie Hope-Schwarmstedt und einen Feldweg (km 110,34+35,05) wurden nur die Widerlager fertig gestellt und teilweise mit behauenen Natursteinen im Betonbett verkleidet. Hierbei wurde das südliche Widerlager vollendet, die Verkleidungsarbeiten am nördlichen Widerlager offenbar mittendrin abgebrochen. Das Bauwerk sollte die Bahnlinie mit einer lichten Höhe von 5,50m spitzwinklig überqueren, die lichte Weite lag bei jeweils 5,0m für Feldweg und Bahn bei einer geplanten Breite von 26,5m. Die beiden Widerlager wurden im Jahr 1995 ersatzlos abgebrochen. Noch heute fällt auf der ansonsten parallel zur Bahnlinie verlaufenden Kreisstraße 4 eine offenbar überflüssige "Ausbeulung" auf, die seinerzeit um das südliche Widerlager herum angelegt wurde.



Etwas weiter südlich bei km 111,8+96,28 befindet sich das Durchlassbauwerk (Plattendurchlass) für das Flüsschen Grindau mit einer lichten Weite von 4,00m, einer lichten Höhe von 2,00m und einer Breite von 27,5m. Die Durchlassbögen sind außen mit behauenen Natursteinen verkleidet, die Dammschüttung ist in der inzwischen überwachsenen Trassenflucht nur noch andeutungsweise erkennbar.



Etwas bei km 114,9 folgt ein einfacher Grabendurchlass, ausgeführt als Betonrohr mit Durchlassbögen an beiden Enden (lichte Weite 1,00m, lichte Höhe 1,20m). Die Durchlassbögen sind mit behauenen Natursteinen verkleidet.



Nur etwa 250m entfernt (km 115,2+43,55) liegt die Querung der "Größen Beeke" als Plattendurchlass mit einer lichten Weite von 4,00m, einer lichten Höhe von 2,20m und einer Breite von 27,5m. Auch hier sind die Durchlassbögen mit behauenen Naturstein verziert, leider fehlen bereits Teile davon.



Die Kreisstrasse 105 Rodenbostel-Ibsingen sollte mit von der Autobahn überquert werden. Richtung Süden wäre die Autobahn auf einem Damm zum Brelinger Berg hin mit etwa drei Prozent weiter angestiegen - der größten Steigung auf dem gesamten Streckenabschnitt. Das Brückenbauwerk wurde nur zu etwa fünfzig Prozent fertig gestellt, die Reste etwa 1960 ersatzlos abgebrochen und Teile des Damms nachfolgend als Sandentnahmestelle genutzt. Nach Norden hin ist noch heute eine Autobahn-breite und etwa 500m lange Brache erkennbar, Richtung Süden sind Reste des Damms erhalten.