

Autobahngeschichte in der Lausitz und Niederschlesien von 1922 bis 1990

Kapitel 2: Abschnitt Burk – Weißenberg

Mario Stecker

Abschnitt Burk - Weißenberg

Mario Stecker

1. Auflage

© Mario Stecker

Dorfstraße 11

88214 Ravensburg

www.autobahngeschichte-lausitz-mariostecker.de

Alle Rechte, insbesondere das Recht der Vervielfältigung, sowie der Übersetzung, vorbehalten.
Kein Teil des Werkes darf in irgendeiner Form ohne schriftliche Genehmigung des Autors reproduziert, unter
Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet oder verbreitet werden.

Vielen Dank an:

**Matthias Flade und Hanna – Lisa Stecker für die lektorgrafische Betreuung
sowie an alle genannten und ungenannten Zeitzeugen.**

Inhaltsverzeichnis

2.	Der Abschnitt Burk - Weißenberg	5
2.1	Entwurfsarbeiten durch die GeZuVor	5
2.2	Die Trassenführung	8
2.2.1	Trassenführung Burk – Gröditz	8
2.2.2	Trassenführung Gröditz – Weißenberg	10
2.3	Straßen, Wege und Wasserläufe	14
2.3.1	Abschnitt Niederkaina – Gröditz	14
2.3.2	Abschnitt Gröditz – Provinzgrenze	18
2.4	Einsprüche zwischen km 61 bis km 76	20
2.5	Die Bauwerke	22
2.6	Bauverlauf	28
2.6.1	Abschnitt Burk - Rackel	28
2.6.2	Abschnitt Rackel - Weißenberg	33
2.7	Rast- und Parkplätze	37
2.7.1	Rastplätze bei Burk und Kreckwitz	37
2.7.2	Rastplatz am Löbauer Wasser	37
2.7.3	Rastplatz Gröditz	38
2.7.4	Rastplatz Anschlussstelle Weißenberg	38
2.8	Die Deckenbaulose	39
2.9	Weißenberg, ein Tor zur Lausitz	41
2.10	Anschlussstelle Weißenberg	49
2.11	Betriebseröffnung	52
2.12	Kriegsgefangene und Zwangsarbeiter	52
2.13	Straßenverlegung und Restarbeiten	53

2. Der Abschnitt Burk - Weißenberg

2.1 Entwurfsarbeiten durch die GeZuVor

Nach Bekanntwerden erster Autobahnpläne zwischen Bautzen und Görlitz, unternahmen die Amtshauptmannschaften Löbau und Zittau große Anstrengungen, Einfluss auf die Linienführung zu nehmen. Gegenüber der sächsischen Staatsregierung argumentierten sie, dass die Trassenführung wesentlich besser in die Lausitz eingebettet werden sollte, um für die Zukunft wirtschaftliche und touristische Impulse zu setzen. Am 06.02.1934 wurden bei einer Besprechung in Löbau mit den Amtsträgern erstmalig die Vorstellungen der Landkreise Zittau und Löbau unter der Leitung des Vorstandes der Straßenbaudirektion des Landes Sachsen, Ministerialrates Dr. Speck konkretisiert und ein einheitliches Vorgehen gegenüber der GeZuVor vereinbart. Speck, Vorstandsmitglied in der Sektion „Mitteldeutschland“ bei der GeZuVor, unterstützte bei den Anwesenden die Vorstellung, dass ein Mitgestalten an der Liniengestaltung möglich sei.

Die Vermittlung dieses Eindrucks war falsch. Speck musste mit dem Wissen als Vorstandsmitglied der Gesellschaft klar gewesen sein, dass die Einbeziehung von Landesbehörden, Landkreisen und Interessenverbände auf die Entwurfsarbeiten und deren Verwirklichung begrenzt war. Für Todt, Generalinspekteur für das deutsche Straßenwesen, war die GeZuVor billiges Werkzeug zur Projektierung erster Linienentwürfe. Todt, der in Bezug auf ein Autobahnssystem für Deutschland eigene Ansichten und Ideen vertrat, nahm die Planungen der GeZuVor zur Kenntnis. Über die Umsetzung der vorgeschlagenen Projekte entschied er persönlich. Die Entscheidung erfolgte im Gegensatz zu den Planungsgrundsätzen der GeZuVor überwiegend ohne Rücksicht auf regionale Belange. Vielmehr spielten bei der Suche nach einer optimalen Linienführung ästhetische, geografische und finanzielle Gesichtspunkte eine Rolle.

Unter diesen Bedingungen war eine Einflussnahme auf die Trassenführung zwischen Bautzen und Görlitz durch die Lausitzer Landkreise völlig aussichtslos. So auch der im Herbst 1933 durch den Löbauer Stadtrat eingebrachte Vorschlag, die Linienführung nach Süden in den Landkreis zu verziehen. Gegen dieses Bestreben wirkte sich die GI - Entscheidung im April 1934 ¹ aus, die Fernstraße Dresden - Bautzen - Löbau - Görlitz zu einer Reichsstraße einzustufen und somit einen Ausbau auf Reichskosten in den nächsten Jahren sicher zu stellen.

Unbeachtet dieser Ausgangssituation begann Speck, nach der Besprechung von Februar 1934 in Löbau, für eine im Sinn der Lausitz günstigere Trassierung zu werben. Die Mitglieder der Sektion waren bereit, regionale Belange bei der Linienführung zu beachten, und beauftragten östlich von Bautzen die Aufnahme eines Längsprofils für eine Nord- und Südvariante. Wer diese Arbeiten bezahlte, geht aus den Dokumenten nicht hervor.

Für die Durchsetzung einer Südtrassierung nutzte man auch parteipolitische Verbindungen. Unter Vermittlung des Gauleiters von Sachsen, Martin Mutschmann, konnte am 02.03.1934 der Löbauer NSDAP-Kreisleiter, Hans Reiter, in Berlin den Vorstandsvorsitzenden der RAD Freiherr v. Schönleben treffen. Der Inhalt des Gespräches ist nicht überliefert. Schönleben fertigte eine kurze Aktennotiz an. Darin notierte er, dass er die Bitte des Landkreises Löbau auf eine Südverlegung der Autobahnlinie an den zuständigen Ausschuss weiter leiten wird.

Im März 1934 legte die Sektion „Mitteldeutschland“ eine Nord- und Südlinie dem Generalinspekteur zur Begutachtung vor. Was als Süd- oder Nordlinie eingemessen wurde, war nicht eindeutig zu recherchieren. Im Bundesarchiv Berlin verweist ein Begleitschreiben auf einen beigefügten Übersichtsplan. Dieser war nicht mehr auffindbar. Es spricht einiges dafür, dass die Südlinie ab Höhe Purschwitz südlich Cannewitz und Weißenberg in östlicher Richtung verlaufen sollte. Die zweite Variante lehnte sich an erste Linienstudien der HaFraBa und lag nördlich von Gröditz und Weißenberg. Der Trassenverlauf ab der schlesischen Grenze lag auf der Linie Diehsa - Kodersdorf - Lissa (siehe Abbildung 1).

Um sich ein besseres Bild zu machen, beauftragte die GeZuVor unabhängig einer Entscheidung Todts, erste detaillierte Linienentwürfe für beide Varianten zu erarbeiten. Aus organisatorischen Gründen gab die Sektion „Mitteldeutschland“ mit Einverständnis der RAD, die Entwürfe an die OBK Dresden weiter. Unklar blieb dagegen, ob sich der Auftrag nur auf den sächsischen Teil der Linienentwürfe beschränkte.

Nord- oder Südlinie

Während die Bauleitung die planerische Arbeit aufnahm, fand im März 1934 ein erstes Gespräch mit Mitarbeitern des zuständigen Referats Landesverteidigung (T1) im Reichswehrministerium in Berlin statt. Dabei stellte der Vertreter der RAD beide Varianten zwischen Bautzen und Görlitz zur Abstimmung vor. Die vorgestellte „Südvariante“ wurde dabei von den Vertretern des Militärs generell abgelehnt. Man bestand auf eine Linienführung, die nörd-

¹ Deutsches Reichsgesetzblatt 34T1, Gesetz über die einstweilige Neuordnung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung vom 26.03.1934

lich von Gröditz und den Königshainer Bergen verlaufen sollte und dabei geschützt durch das natürliche Hügel- und Berggelände feindlichen Sperranstrengungen wie Artilleriebeschuss entzogen wird. Die OBK Dresden wurde von dem Ergebnis des Gespräches unterrichtet. Daraufhin entschied man, die Arbeiten an der Südlinie zunächst einzustellen.

Unabhängig der Planungen versuchte Speck, eine Alternativlinie zu erarbeiten. Dafür nahm er Ende März 1934 Kontakt mit dem Landesplanungsverein von Niederschlesien auf. Ansprechpartner war hier der Landesbaurat Reumann, der gleichzeitig Sektionsführer der Sektion „Schlesien“ bei der GeZuVor war. Er stand dem Vorschlag, die Linienführung weiter nach Süden zu verziehen, interessiert gegenüber. Am 13.04.1934 trafen sich Speck und Reumann am Stromberg, südöstlich von Weißenberg, um gemeinsam eine alternative Linienführung in Richtung Schlesien zu finden. Hierbei sollte eine Südumfahrung von Weißenberg und eine Nordtrassierung im Bereich der Königshainer Berge beachtet werden. Obwohl beide Herren der Meinung waren, dass so eine Linienführung aus Kostengründen scheitern musste, reichte man einen abgeänderten Planentwurf bei der Sektion Mitteldeutschland ein.

Im Sektionsausschuss „Mitteldeutschland“ stieß Speck im Mai 1934 mit seinem Vorschlag in Vorgesprächen auf Ablehnung. Zu einer Vorlage im Gremium kam es nicht mehr. Im gleichen Zeitraum stand die Linienführung in der Sektion „Schlesien“ auf der Tagesordnung. Hier waren die Mitglieder geteilter Meinung und stellten die Planung zurück.

Als Speck im Sommer 1934 zur Erkenntnis gekommen war, mit „seiner“ Südlinie zu scheitern, entwickelte er den Gedanken eines Sammelzubringers von Zittau bis zu einer Anschlussstelle bei Weißenberg. Der Bau des Zubringers sollte großzügig mit Umfahrungen der Ortschaften Herrnhut, Löbau, Unwürde und Kittlitz zulasten des Reiches erfolgen.

Nach Auswertung der Dokumente kommt man zu dem Ergebnis, dass die 1933/34 von Speck indizierte Liniendiskussion eine konsequente Ausarbeitung einer Trasse bis zu einem Jahr verzögerte. Die terminliche Zielsetzung, die Vorprojektierungen für den Abschnitt Dresden - Görlitz bis Mitte 1934 abzuschließen, konnte somit nicht realisiert werden.

Erst im Februar 1935 erfolgte eine Vorlage eines weiteren Trassenentwurfes durch die GeZuVor bis östlich von Görlitz bei der RAD. Auf sächsischem Boden lag der Verlauf ab

dem Höhenzug von Burk, nördlich der Linie Kreckwitz – Cannewitz – Rackeln – Gröditz bis Weißenberg. Eingehend beschäftigte sich der GI im März 1935 mit den ausgearbeiteten Teillinienplänen für den Abschnitt ab km 53 bis km 76+62. Nach dem Studium der Unterlagen kam er zu dem Ergebnis, dass zwischen Bautzen und Weißenberg der Trassenverlauf teilweise ungünstig gelegt war. In einem Schreiben an die „GeZuVor“ erklärte dieser kurz, dass in einer dichten Folge tiefe Einschnitte mit hohen Dämmen wechselten. Ebenso lag der Kilometerpreis nach der vorläufigen Kostenermittlung zu hoch und sollte mit einer günstigeren Linienführung wirtschaftlicher gestaltet werden. Er gab die Linienpläne an die betreffende Sektion der GeZuVor mit der Maßgabe zurück, östlich von Bautzen die Linie auf die Hügelkette zwischen Cannewitz und Weißenberg zu legen. Todt folgte offenbar den Argumenten der Planungsunterlagen beigefügten Begleitschreiben der Amtshauptmannschaft Bautzen, das des Kreisleiters der NSDAP von Löbau und des Ministerialrats Speck. Diese Schreiben unterstrichen die Notwendigkeit einer generellen Südverlegung ab Cannewitz, um somit eine bessere Einbettung der Linienführung in die Lausitz zu erreichen. Gleichzeitig begünstigte eine solche Trassierung die Anbindung der Reichsautobahn durch einen Zubringer aus dem Lausitzer Bergland.

Die Planungsarbeit der OBK Dresden

Im Auftrag der Direktion begann die OBK Dresden ab April 1935 die Arbeiten an einer Südtrassierung zwischen Cannewitz und Weißenberg wieder aufzunehmen. Zu diesem Zweck bildete man in Dresden einen Planungsstab, der im gleichen Monat in die Region zwischen Bautzen und Weißenberg reiste. Die Mitglieder² kamen zu der Einschätzung, dass eine südliche Führung der Reichsautobahn die Möglichkeit bot, dem Benutzer einen landschaftlich schöneren Ausblick auf das Lausitzer Bergland zu ermöglichen. Die neu trassierte Linienführung unterschied sich gegenüber der vom März 1935 so weit, dass diese an der westlichen Gemeindegrenze von Cannewitz jetzt südlich um Gröditz und Weißenberg verlief. Wie man sich den weiteren Verlauf ab der schlesischen Landesgrenze vorstellte, ist nicht mehr zu recherchieren.

Diese, für die OBK Dresden optimale Teillinie reichte man im Mai 1935 bei der RAD ein. Gleichzeitig überstellte das Planungsbüro eine Übersichtskarte mit der beabsichtigten Trasse an den Transportoffizier des Generalkommandos Dresden. Vorschriftsmäßig wurde der Entwurf durch die Direktion Berlin, nach dessen Prüfung, an den Chef des Transportwesens beim Oberkommando des Heeres (OKH)

² Der Planungsstab untersuchte im Rahmen seiner Arbeit 1935 auch die Linienvorschläge der Amtshauptmannschaften Löbau und Zittau mit einer Südtrassierung um Weißenberg und die Königshainer Berge.

zur Vorlage und Abstimmung übersandt. Die zuständige Fachabteilung im Transportstab des OKH verlangte daraufhin in einer ersten Stellungnahme eine Verlegung der Trasse nach Norden. Im Wesentlichen kritisierte die militärische Dienststelle die Schwierigkeiten einer ausreichenden Tarnung dieser Verkehrsanlagen und einer möglichen Blockierung im Verteidigungsfall durch Feindbeschuss.

Die vom Oberkommando des Heeres geäußerte Kritik blieb zunächst ohne Reaktion. Unterlagen aus diesem Zeitraum belegen, dass die OBK Dresden zwischen Mai und Juni 1935 weiter an einer „Südlinie“ arbeitete. In diesem Zeitraum versuchte der GI vergeblich in Gesprächen mit dem OKH, die kritischen Punkte der Linienführung abzuklären. Erst am 23.07.1935³ reagierte der GI auf die Forderungen der Wehrmacht und regte in einem Schreiben an die OBK Dresden eine Linienkorrektur ab Höhe Cannewitz an. Nach seinen Vorstellungen sollte die Trasse weiter nördlich der Ortschaften Rackel, Gröditz und Weißenberg im Schutz der Hügelkette verlaufen. Als nördlichsten Punkt der Linie sah Todt die Kreuzung der Autobahntrasse mit der Bahnstrecke Weißenberg - Radibor nahe dem Ortsteil Vorwerk bei der Bahnstation Gröditz vor.

Das Generalkommando IV in Dresden begründete seine Ablehnung gegen die Südvariante noch detaillierter Ende Juli 1935. In einer Stellungnahme sah man vor allem eine Beeinträchtigung durch Beschuss aus Richtung der südlichen Grenze, was die Zuführung von Kampfeinheiten zur Abwehr eines gegnerischen Angriffes erschwerte.⁴ Das Schreiben wurde von Reichsbahnoberrat Graupner, Dezernent 1, an die RAD weitergeleitet. In einem beigefügten Brief erklärte Graupner wahrheitsgemäß, dass man an einer Alternative arbeitete.

Zuständig für die Planungsarbeit für den Bereich der BAK Bautzen war der Dezernent 8, Reichsbahnrat Stäbler. Seine Maßgabe war eine gleichmäßig geschwungene Linienführung der Autobahn zwischen Bautzen und Görlitz. Hier stieß die Planungsgruppe bei der Umsetzung einer entsprechenden Korrektur wegen der vorherrschenden geografischen Gegebenheiten östlich von Cannewitz auf Schwierigkeiten. Um die Arbeiten nicht weiter zu verzögern, beschloss Claußnitzer in der zweiten Jahreshälfte

des Jahres 1935, erste Vermessungsarbeiten an der feststehenden Teiltrasse zwischen Burk und der östlichen Gemeindegrenze von Rackel in Auftrag zu geben. Das Abstecken und Vermessen waren für die Vorprojektierung notwendig, da so eine vorläufige Kilometerangabe und erste Kostenrechnungen möglich wurden.

Schon im September 1935 konnte der von Stäbler ausgearbeitete Entwurf, mit der Bitte auf Vorlage beim GI, an die RAD übergeben werden. Der GI gab diesen nach Durchsicht zur erneuten Überarbeitung zurück. In einer Aktennotiz verwies er auf die weiterhin bestehenden Schwachpunkte und bat um Nachbesserung. Im Februar 1936 reichte die OBR Dresden eine weitere modifizierte Variante für den Teilabschnitt ein. Diese orientierte sich im Wesentlichen an dem GeZuVor Entwurf. Eingehend auf die Forderungen der Wehrmacht, lag die Linie ab Rackel bis Weißenberg nördlich, wobei man nahe an den Ortsbildern von Rackel und Gröditz blieb. Erst östlich der Kreuzung der Bahnlinie Weißenberg - Radibor schwenkte die Linienführung in Richtung Gebelzig, was zu einem optisch unschönen Knick in der Trassengestaltung führte.

Beide Entwürfe hatten zur Folge, dass die Anschlussstelle Weißenberg innerhalb der Gemeindegrenze von Gebelzig (Landkreis Görlitz) lag, was den Amtshauptmannschaften Löbau und Zittau missfiel. Claußnitzer machte im Frühjahr 1936 im Rahmen eines Planungsgesprächs den Streckenreferenten bei der RAD auf diesen ungünstigen Punkt aufmerksam. Ob dabei das Thema eines Zubringers aus der Lausitz eine Rolle spielte, geht aus den betreffenden Dokumenten nicht hervor.

Um einen allgemeinen Rahmen für die Planungsarbeit vorzugeben, erließ die RAD am 13.04.1937 Weisung zur Verbesserung der Linienführung zwischen Bautzen und Weißenberg. Der Linienverlauf sollte so gelegt werden, dass der Bau hoher Fahrbahnböschungen vermieden wird und die Anzahl der Flussüberquerungen sich reduziere. Fasst man alle Linienvorschläge und Entwürfe für den Abschnitt zusammen, ergibt sich folgendes Bild.

Grüne Linie:

Durch den Verein „HaFraBa“ in den 20er Jahren vorgesehene Trassierung, die von der GeZuVor in der Grundidee übernommen wurde. Die Linie hätte den Kreckwitzer Höhenzug direkt durchschnitten und wäre in der Senke, nördlich von der bei Cannewitz beginnenden Hügelkette, verlaufen. Dokumente lassen vermuten, dass ein Teil der Linie im Stadium der Vorprojektierung abgesteckt wurde. Nachteile: Der Linienverlauf hätte hohe Fahrbahndämme und eine Vielzahl von Brücken notwendig gemacht.

³ Schreiben des GI an die OBK Dresden vom 23.07.1935. Sächsisches Staatsarchiv, Archivstraße 14, 01097 Dresden, OBR Dresden; Sign. 11219/11

⁴ Die erwähnte Stellungnahme des Transportoffiziers beim Generalkommando Dresden konnte im Bundesarchiv nicht gefunden werden. Es existiert nur ein handschriftlicher Aktenvermerk von Graupner (Dezernent 1 in der OBR) im Sächsischen Staatsarchiv. Sächsisches Staatsarchiv; Archivstraße 14, 01097 Dresden; OBR Dresden; Sign. 11219/11

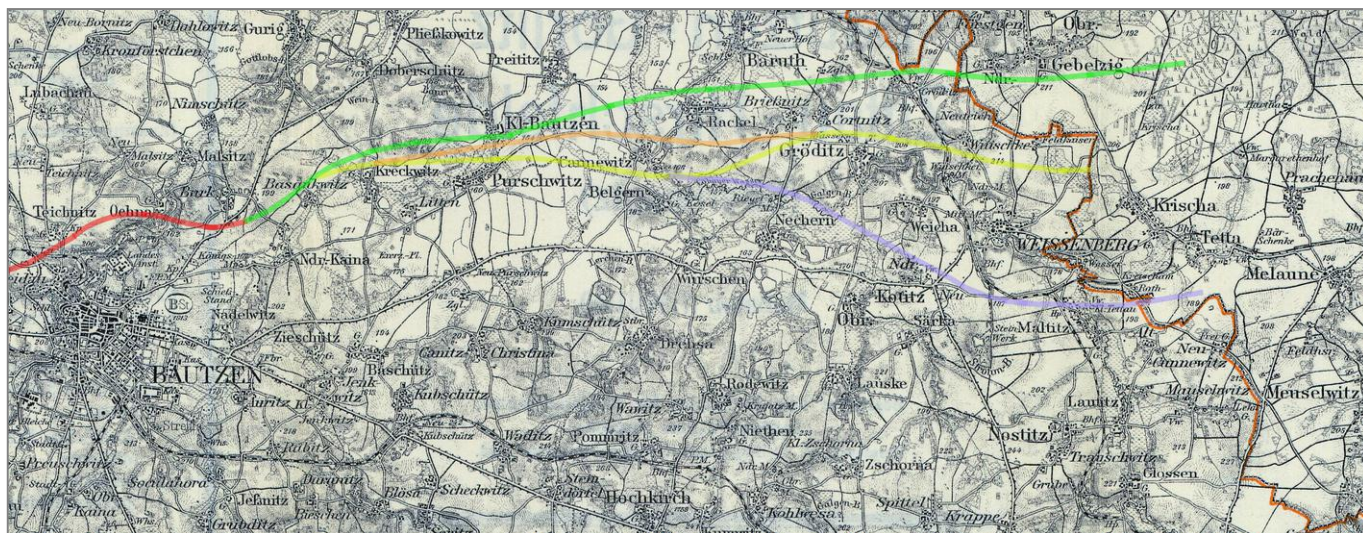


Abb. 1: Kartenausschnitt aus den Einheitsblatt Nr. 102 Bautzen - Görlitz - Zittau - Hirschfelde (Oberlausitz) 1925

Lila Linie:

Die als sogenannte „Südlinie“ bezeichnete Trasse, wurde ab Mitte 1934 auf Bestreben des Kreises Löbau vorgeschlagen und von Zittau später unterstützt. Eine Anbindung an die Autobahn südlich der Stadt Weißenberg lag im Interesse der genannten Landkreise. Der Vorteil dieser Linienführung wäre eine Anschlussstelle südlich der Stadt, mit der Anbindung eines Zubringers aus dem Lausitzer Bergland. Die RAD verfolgte im Wesentlichen den Grundgedanken der Linienführung und ließ durch die OBK Dresden einen Verlauf südlich um Weißenberg untersuchen. Östlich der schlesischen Grenze sollte wieder die Linie in Richtung Nieder Seifersdorf/Diesa verfolgt werden.

Nachteile: Den Verlauf legte man ohne Kenntnis des Geländes fest. So durchlief die Linie zwischen Nechern und Cannewitz südlich beider Ortsgrenzen eine feuchte Niederung. Neben der zweimaligen Überquerung des Löbauer Wasser, kreuzte die Linie östlich von Weißenberg die Bahnstrecken der Reichsbahn und die der Görlitzer Kreisbahn. Wegen der Anzahl von Brücken und einer Parallelführung zur Reichsstraße 6, lehnte Todt die Trasse ab.

Wie der interessante Kartenfund im Sächsischen Staatsarchiv Filiale Bautzen aus dem Nachlass der Amtshauptmannschaft Zittau (siehe Abb. 3 und 4) beweist, waren die Planungen einer Südlinie schon weit vorangeschritten. Der beabsichtigte detaillierte Verlauf wurde auf dieser Karte mit Farbstift während einer Besprechung in Bautzen Ende 1936 eingezeichnet. Das lässt den Schluss zu, dass man schon über Details der Trassenführung mit den Amtshauptmannschaften Löbau und Bautzen und den betreffenden Gemeinden gesprochen hatte. Sogar eine Vermessung der Linienführung in der Natur war, wie die genaue Kilometrierung beweist, erfolgt.

Gelbe Linie:

Trassenführung, die Ende 1936 von der OBK Dresden vorgeschlagen wurde. Dabei hatte man die Kritik, die sich aus der Führung der grünen Linie ergab, berücksichtigt. Im Umkehrschluss brachte diese Linienführung einen kurvenreicheren Verlauf und eine Verlängerung der Trasse mit sich. Die RAD schätzte die Trassierung zumindest in Teilen positiv ein und beauftragt die OBR Dresden zwischen Purschwitz und der östlichen Gemeindegrenze von Gröditz erste Messarbeiten durchzuführen. In den Monaten Februar und März 1937 erfolgte das Einmessen der Linienführung.

Orange Linie:

Gegenüber der gelben Linie, stellte diese eine verbesserte Variante dar. Im Frühjahr 1937 hatte die OBR Dresden nach dem kritischen Einwand des GI den Entwurf erarbeitet und bis Mai des gleichen Jahres zwischen Bautzen und der westlichen Gemeindegrenze von Gröditz in Teilen abgesteckt. In der Gemarkung Gröditz verrückte man die Linien auf Wunsch des Ortsvorstandes um wenige Meter nach Süden. Diese Teilkorrektur wurde erst im Januar 1938 in den jeweiligen Linienplan eingearbeitet.

2.2 Die Trassenführung

2.2.1 Trassenführung Burk – Gröditz

Im Detail will ich noch einmal gesondert auf die Planungsarbeit der Bauleitung Dresden eingehen. Diese hatte, wie verschiedene Dokumente offenlegen, bei der letztendlichen Festlegung der Trassenführung zwischen Bautzen und Weißenberg keinen unerheblichen Anteil. Wie erwähnt, war die OBK Anfang 1934 im Auftrag der „GeZuVor“ mit ersten Detailplanungen an einer Nord- und Südvariante östlich von Bautzen beschäftigt. Im Frühjahr



Abb. 2: Interessanterweise wird im ESSO - Autoatlas, Ausgabe 1938, diese Linienführung veröffentlicht. Zu erkennen, die vom GI kritisierte unschöne „Ausbuchtung“ um Weißenberg und dem Stromberg.

1935 beauftragte die RAD die OBK Dresden, anlehnend an die GeZuVor Projektierungen eigene Entwürfe auszuarbeiten. Dabei sollte nach einer optimalen Linienführung gesucht werden. Zusammen mit der Linienplanung Uhyst - Bautzen, legte man Ende Juni 1936 einen Entwurf für den Verlauf Bautzen - Görlitz dem GI vor. Im Wesentlichen versuchte die OBK Dresden mit diesem Entwurf, den Wünschen der Landkreise Löbau und Zittau sowie den Forderungen der Wehrmacht Rechnung zu tragen. Der Standort einer Anschlussstelle südlich der Stadt Weißenberg verbesserte nach Meinung Claußnitzer die Anbindung der Lausitz an eine Reichsautobahn.

Ende November 1936 wurde der Entwurf an die RAD zurückgegeben. In einer Auswertung kritisierte der Direktionsreferent die Vielzahl von Fluss- und Straßenkreuzungen auf dem Teilabschnitt Purschwitz - Cannewitz - Weicha, wo die Trasse durch das Feuchtgebiet des Löbauer Wassers führt. Dieser Meinung schloss sich der GI an. Er sah in der Anzahl von Brücken und den ungünstigen Bodenverhältnissen hohe Baukosten auflaufen. Bis zum Jahreswechsel 1936 musste die OBK Dresden nach den Maßgaben des GI einen anderen Teillinienplan für den Abschnitt Cannewitz - Weißenberg - Provinzgrenze erarbeiten. Todt persönlich entschied, die Linie nördlich der Ortslagen von Cannewitz auf den Höhenzug bis östlich von Gröditz zu legen. Dies hatte zwangsweise zur Folge, dass die Linienführung nördlich von Weißenberg verlief. Positiver Effekt, die Trasse fügt sich in einer gleichmäßig geschwungenen Fahrbahnführung in die Landschaft. Eine Nordneigung der Fahrbahn sollte verhindern, dass das helle Betonband aus südlicher Richtung zu erkennen ist.

Claußnitzer unterrichtete am 02.02.1937 den Amtshauptmann von Bautzen schriftlich über die Änderung an dem im

Landkreis geplanten Teilabschnitt. Gleichzeitig kündigte er erneute Messarbeiten zwischen Cannewitz bis nördlich von Gröditz an. In einem persönlichen Gespräch am 10.02.1937 erläuterte Claußnitzer dem Bautzener Amtshauptmann ausführlich die Argumente des GI für die neue Linienführung.⁵ Diese lagen im Wesentlichen bei folgenden Punkten:

1. Die Nordlinie ist gegenüber der Südlinie um 1km kürzer.
2. Das Löbauer Wasser muss zweimal überquert werden.⁶
3. Ebenfalls reduzieren sich die notwendigen Kreuzungen mit Eisenbahnstrecken.
4. Der neue Verlauf begünstigt einen schöneren Blick auf die Bergkette des Lausitzer Grenzgebietes.

Ende Februar 1937 wurde der Abschnitt zwischen Purschwitz und Cannewitz neu messtechnisch aufgenommen und dem Transportführungsstab der Wehrmacht in der ersten Märzwoche 1937 im Rahmen einer Besprechung über die Details der Linienführung Bautzen – Görlitz vorgestellt. Der GI und der zuständige Streckenreferent versuchten, die wesentlichen Einwände der Wehrmacht über den Trassenverlauf zu entkräften. Man erklärte, dass eine Fahrbahnneigung um 3 % in nördlicher Richtung zur Fahrbahntarnung witterungsbedingt nicht möglich ist. Dagegen sicherte man zu, die Betonfahrbahn auf den gefährdeten Abschnitten durch Einfärbung und Bewuchs zu tarnen. Die militärischen Bedenken bestanden nach dem Gespräch weiter.

⁵ Archivverbund Bautzen, Staatsfilialarchiv; Sign. 50013 Amtshauptmannschaft Bautzen Nr. 5778, „Niederschrift der Besprechung über die Linienführung der Reichs- Kraftfahrbahn Dresden - Görlitz von Pf. 71+650 - Pf. 76+210“.

⁶ Die Annahme, dass das Löbauer Wasser bei der Neuplanung zweimal überquert werden musste, ist falsch. Nach dem Löbauer Wasser kreuzt die Linienführung das Kotitzer Wasser.

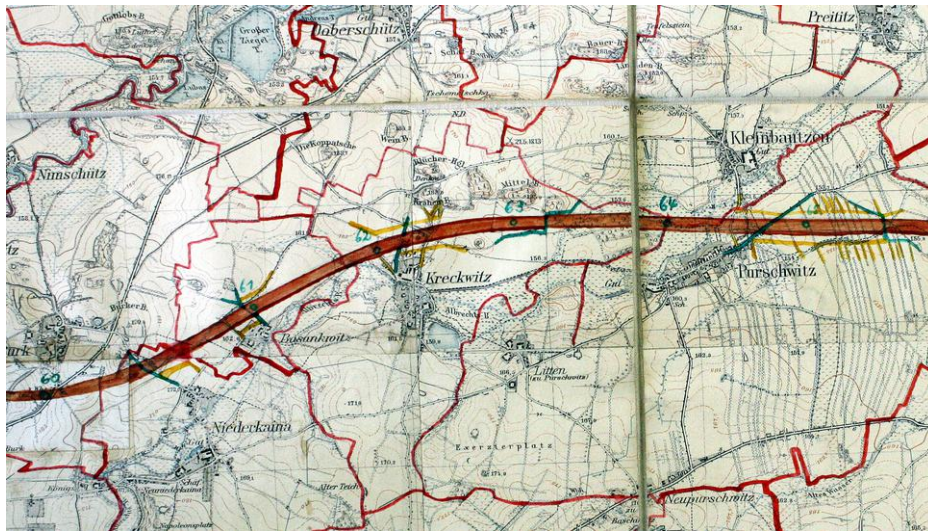
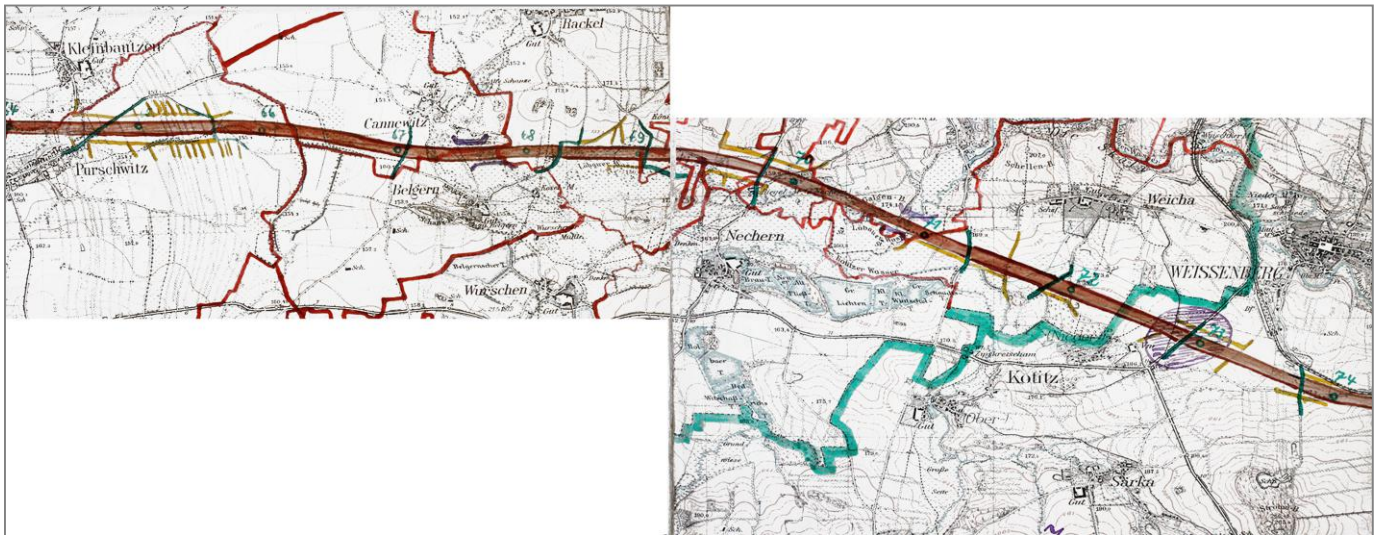


Abb. 3 und 4: Die Ausschnitte zeigen die Trasse zwischen Bautzen und der schlesischen Grenze mit einer Südumfahrung von Weißenberg und dem beabsichtigten Standort einer Anschlussstelle. Mit diesem Vorschlag unternahm die OBK Dresden den Spagat, sowohl die Forderungen der Lausitzer Amtshauptmannschaften als auch die des Militärs, eine Nordumfahrung der Königshainer Berge, zu berücksichtigen. Leider existiert nur eine Aufzeichnung des Trassenteils auf sächsischem Boden. Diese Karte befindet sich in einem Aktenordner der Amtshauptmannschaft von Zittau, der im Staatsarchiv in Bautzen gefunden wurde. Es handelt sich um eine Abschrift von einem Messblatt der OBK Dresden aus dem Jahr 1936. Die vielen Details, wie Kilometrierung, Standort einer Anschlussstelle und die geplanten Verlegungen von Straßen und Wegen, lässt auf einen detaillierten Entwurf schließen. Das Dokument zeigt den ersten Trassenentwurf des Autobahnabschnittes der Autobahn Bautzen – Weißenberg und sollte trotz der schlechten Qualität hier nicht fehlen. Archivverbund Bautzen, Staatsfilialarchiv; Sign. 50016 Amtshauptmannschaft Zittau Nr. 6608



Am 29.07.1937 teilte Claußnitzer dem Amtshauptmann von Bautzen mit, dass jetzt die Detailpläne für die Fortsetzung der Reichsautobahn in östlicher Richtung erstellt werden, wobei die Trasse auf der Höhenlinie bis Weißenberg mit der Aussicht auf das Bergpanorama bevorzugt werde. Die Arbeiten würden zwischen Ende 1937 bis Dezember 1938 auf dem gesamten Abschnitt aufgenommen.

Geht man von den Zeichnungsdaten der Lagepläne aus, erfolgte die Aufnahme des Längs- und Querprofils für die Kilometer 61 bis 66 im Frühjahr 1938 nach dem Ende der Frostperiode. Die Gutachten für die Bodenanalyse konnten für den weiteren Abschnitt bis Gröditz nicht mehr gefunden werden. Vermutlich wurden diese aber erst ab August bis Oktober des gleichen Jahres angefertigt.

2.2.2 Trassenführung Gröditz – Weißenberg

Die OBR Dresden erhielt am 13.04.1937 in Rahmen der Planungsarbeit den Auftrag, eine günstigere Nordlinie zu suchen. Dabei sollte geprüft werden, ab Kilometer 64+500 das hügelige Gelände bei Rackel und Gröditz nördlich zu umgehen und die unschöne „Ausbuchtung“ bei Weißenberg zu mindern. In Dresden war man wegen der weit gereiften Planungen nicht bereit, eine komplette Verlegung der Linie anzugehen. Vielmehr versuchte die OBR Dresden an kritischen Abschnitten, eine geringfügige Teilverschiebung vorzuschlagen. Der GI machte sich im Rahmen einer Streckenbereisung am 13.08.1937 selber an Ort und Stelle ein Bild über die Teilentwürfe. Er fuhr weite Teile des geplanten Abschnittes zwischen Bautzen und Görlitz ab und begutachtete das Gelände. Dabei begleitete ihn der Stellvertreter des Vorstandes der OBR Dresden, Reichsbahnamtsrat Graupner, der den GI zusätzlich über einzelne mögliche Varianten unterrichtete. Bei Weißenberg erkun-

dete die Gruppe den Standort einer Anschlussstelle. Graupner machte während der Bereisung auf die unklare Situation des vom Land Sachsen beabsichtigten Baus eines Zubringers aufmerksam. Um hier nicht vorzeitig Fakten zu schaffen, genehmigte der GI in der letzten Augustwoche 1937 mit der Erarbeitung baureifer Pläne bis zum km 71+650 Höhe Gröditz zu beginnen. Gleichzeitig genehmigte er die Freigabe für die Ausschreibung erster Erdlose auf dem Abschnitt. Jetzt wirkte sich die vorausschauende Arbeitsweise der Bauleitung aus. Diese hatte im Mai 1937 mit den Gemeinden Kreckwitz, Purschwitz und Cannewitz und dem Landratsamt erste Gespräche über mögliche Verlegungen von Straßen und Wegen geführt. Ein Zeichen, dass man in Dresden vor der Bereisung des Abschnittes informiert war, welche Linie zum Bau freigegeben wird.⁷ Diese Vorarbeiten versetzten die OBR Dresden in die Lage, sofort nach der Baufreigabe ohne zeitlich aufwendige Verhandlungen mit den Gemeinden mit den Trassenarbeiten zu beginnen.

Bei der abschließenden Besprechung der neuen Linienpläne für den Abschnitt km 60 bis km 76+200 (Provinzgrenze) am 03.12.1937 in Berlin mit Vertretern der OBR Dresden, sollte über verschiedene Themen der Linienführung entschieden werden. Die Bereisung der Örtlichkeiten im Sommer des Jahres versetzte Todt in die Lage, mit den erworbenen Kenntnissen fundierter über offene technische Fragen der Fahrbahnführung oder den Standort von Park- und Rastplätzen zu urteilen. Das traf z.B. im konkreten Fall für einen Parkplatz an der „Skala“ nahe der Ortschaft Gröditz zu. Hier schlug er vor, neben einer kleinen Parkanlage mit der Möglichkeit zum Zelten, dem Rastsuchenden Autofahrer einen Zugang ins Tal zu ermöglichen.⁸ Von einem Aussichtspunkt sollte die gesamte Bergkette der Oberlausitz betrachtet werden können.

Die festgelegte Linienführung innerhalb der Gröditz und Weißenberger Fluren wurde in der zweiten Dezemberwoche 1937 vermessen und am 13.12.1937 im Weißenberger Ratskeller geladenen Personen vorgestellt. Ausführlich wird im Kapitel 2.3 auf diese Besprechung eingegangen. Im Prinzip schien dem eigentlichen Baubeginn im Flur Weißenberg nichts mehr entgegenzustehen. Wie Dokumente aus dem Nachlass des GI deutlich zeigen, war dies durchaus nicht der Fall. So erteilte der GI Anfang 1938 nur für den Teilabschnitt bis km 72+800 (Höhe Gröditz) bis

km 73 (Kreuzung Landstraße Gröditz - Wuischke) die Genehmigung mit der Stationierung zu beginnen und baureife Pläne zu erarbeiten. Diese Einschränkung lief den Zeitplänen der OBR Dresden entgegen, da man geplant hatte, bis Anfang 1938 den gesamten Abschnitt bis zur Landesgrenze einzumessen, um zeitgerecht an den Detailplanungen zu arbeiten.

Die Stationierung erfolgte für den genehmigten Abschnitt bis zum Februar, die Baugrundprüfung bis Ende März 1938. Nach den aufgefundenen Baugrundgutachten wurde die Baugrundprüfung entgegen der Absteckung durchgeführt. Das heißt, dass die BAR Bautzen Voruntersuchungen für eine leichte Nordverziehung der Linienführung am Rande der „Skala von Gröditz“ einleitete, um für eine spätere Linienkorrektur im Zusammenhang mit dem Rastplatzprojekt planerisch vorbereitet zu sein. Auf welche Weisung diese Arbeiten zurückzuführen sind, ließ sich abschließend nicht mehr klären. Zusätzlich kam hinzu, dass die Frage über den Standort einer Anschlussstelle bei Weißenberg bis Mitte 1938 immer noch nicht geklärt war. Von entscheidender Bedeutung für den Standort einer Anschlussstelle war die Planung eines Zubringers aus Löbau. Im Kapitel 2.12 wird ausführlich dieses Thema behandelt und sollte hier nur kurz erwähnt werden.

Änderung der Trassenführung

Die Gründe, den Teilabschnitt ab Wuischke bis zur Provinzgrenze zunächst nicht festzulegen, lagen in der Standortwahl einer Anschlussstelle bei Weißenberg. Von entscheidender Bedeutung für den Standort war die Planung eines Zubringers aus Löbau zur Reichsautobahn, die bis Mitte 1938 vonseiten des Landes noch nicht vorlag. Auch wünschte der Fachreferent bei der RAD wegen der Häufung von Bauwerken zwischen Rackel und Weißenberg, eine Überprüfung des Abschnittes durch die OBR Dresden.

Im Juni 1938 schlug die OBR in Absprache mit der BAR Bautzen vor, die Unterführung km 72+860 (Unterführung der Landstraße 2. Ordnung Gröditz - Wuischke) nicht zu bauen. Das Bauwerk war aufgrund der Rastanlage in diesem Bereich nicht ausgeschrieben. Der Vorstand der BAR Bautzen, Thoss, erklärte in einem Schreiben, dass das Bauwerk wegen der Planungsanpassungen für den Rastplatz an der „Skala“ erheblich breiter geplant werden müsste. So würde die Brems- bzw. Beschleunigungsspur bis über das Bauwerk reichen, was zu einer Verbreiterung der Fahrbahntafel führen wird. Diese bauliche Änderung hätte Auswirkungen auf die Kosten des Brückenbauwerkes.

⁷ Eine damals in den bauinternen Dokumenten durch den GI verwendete übliche Formulierung.

⁸ Ausdrücklich wurde diese Parkanlage an der „Skala“ bei Gröditz in der Gesprächsniederschrift erwähnt. Der GI wollte hier einen parkähnlichen Rastplatz mit Zugang ins Tal. Die detailreiche Beschreibung lässt den Schluss zu, dass er selber die Örtlichkeiten bei Gröditz am 13.08.1937 besuchte. BArchiv R 4601/4083



Abb. 5: Ausschnitt aus dem Blatt 4 der Linienplanung Bautzen – Görlitz

Dieser war Bestandteil der Besprechung vom 03.12.1937 im Haus der RAD in Berlin. Die im Sommer 1938 geänderte Linienführung wurde nachträglich vom Autor hinzugefügt.

Nahe der Stadt Weißenberg war der Verlauf der Reichsautobahn über die höchste Geländeerhebung (213,8 m ü.NN.) vorgesehen. Hier bot sich dem Autofahrer ein Blick auf die Stadt und das Lausitzer Bergland. In der ersten Planung von Frühjahr 1938 war vorgesehen, die Landstraße Weißenberg - Gebelzig zu überführen, was eine zusätzliche Anhebung der Fahrbahnlage notwendig machte. Beide Anschlussschenkel sollten an der westlichen Seite der Landstraße abzweigen und 300 bis 700 m vor der Überführung in die Autobahn einmünden. Der Einmündungsbereich der Ab- bzw. Auffahrt lag somit nach einem ersten Vorentwurf in einem Einschnitt. In einer Auswertung der Linienführung kam man innerhalb des Dezernates 1 in der OBR zu dem Ergebnis, dass dies die Übersicht für den Verkehrsteilnehmer einschränkte. Die Linienführung über den Höhenzug brachte mögliche Beeinträchtigungen im Winter durch Schneeverwehungen mit sich.

In Dresden sah man die im Dezember 1937 eingemessene Linienführung bei Weißenberg als nicht unbedingt optimal. Claußnitzer wies in einem Schreiben an die Direktion im Juni 1938 auf das ungünstige Höhenprofil der Linienführung zwischen km 73+800 und der Provinzgrenze hin. So würde die Trasse von einer Höhenmarke von 185 m Höhe über NN bis auf 213 m Höhe über NN ansteigen und direkt über die höchste Erhebung im Gelände führen. Er schlug vor, die Linienführung um 100 bis 200 m nach Süden zu verziehen, um die Steigung zwischen Gröditz und Weißenberg gering zu halten. Gleichzeitig würde die Linie näher an Weißenberg rücken, was dem Autofahrer einen schöneren Blick auf das Stadtbild und das Lausitzer Bergland ermöglichte.

In diesem Zusammenhang darf man nicht vergessen, dass die zur Bearbeitung vorliegende Trassierung vom GI per-

sönlich am 13. und 14.08.1937 im Zusammenhang mit der Fortführung der Linienführung auf schlesischem Gebiet vor Ort begutachtet und festgelegt wurde. Es galt der Grundsatz, dass es nicht die Aufgabe einer oberen Bauleitung war, sich Gedanken über die Linienführung zu machen. Sie hatte die festgelegte Trasse zu bearbeiten und bautechnisch zu betreuen. Es bedurfte einer Überwindung von Seiten Claußnitzers, einen Antrag auf Änderung der Linienführung bei Weißenberg zu stellen. Als Reaktion auf die Einwände machte der Streckenreferent bei der RAD am 04.07.1938 dem Vorstand der OBR Dresden anlässlich eines weiteren Gespräches in Berlin klar, dass der 01.10.1939 als Fertigstellungstermin für den Abschnitt Bautzen - Landesgrenze unbedingt einzuhalten sei. Er forderte, bis zum 20.07.1939 trotz weiterer Planungsänderungen die technischen und organisatorischen Vorbereitungen für eine zügige Arbeitsaufnahme zu treffen. Die BAR Bautzen hatte die genaue Anzahl der erforderlichen Arbeitskräfte zu berechnen und die Baufirmen zeitlich zu verpflichten.

Zu einem Einschnitt in die zeitliche Planung führte die plötzliche Änderung des Trassenverlaufes östlich von Weißenberg in der zweiten Julihälfte des Jahres 1938.⁹ Der GI entschied, die Linienführung zwischen der schlesischen Provinzgrenze und Görlitz direkt über die Königshainer

⁹ Bis Juli 1938 hatte man einen Verlauf der Autobahn ab Höhe Feldkaiser in einer weiten Kurve nach Nord/Osten über Ullersdorf und Jänkendorf um die Königshainer Berge vorgesehen. Erst im August des gleichen Jahres entschied der GI plötzlich, den Verlauf über die Königshainer Berge zu verlegen. Für die OBR Dresden bedeutete die Änderung, dass das Teilstück bei Weißenberg bis zur Landesgrenze im Kurvenverlauf abgeändert und neu eingemessen werden musste.



Abb. 06: Die Aufnahme zeigt die Senkenausrundung in der Talsenke im km 73+5 bis km 73+7 hinter der Überführung der Reichsbahnstrecke Löbau – Radibor. Zwar wurde der Steigungswinkel laut GI – Anweisung mit 1:21 in Richtung Weißenberg eingearbeitet, die Senkenausrundung aber nicht ausgeglichen. Dies hätte man durch Aufschütten von Erdreich und der Änderung des gegenläufigen Neigungswinkels des Bauwerkes über die Bahnlinie Radibor – Löbau von 1:20 auf unter 1:21 erreichen können.

Copyright und Aufnahme: Jörg Seidel, 1992

Berge zu führen. Am 10.08.1938 traf Todt in Görlitz¹⁰ ein, wo er mit dem Vorstand der OBR Dresden Claußnitzer Einzelheiten über die Änderungen des Trassenverlaufes auf schlesischem Boden erörterte. Dabei war der Linienverlauf bei Weißenberg ebenfalls Thema. Laut des Reiseberichtes, der von Todt selber verfasst wurde, nutzte Claußnitzer das Gespräch, seinen Vorschlag, die Autobahnlinie bei Weißenberg um 100 bis 200 m nach Süden zu verziehen persönlich dem GI zu unterbreiten. Die geplante Anschlussstelle läge so näher an Weißenberg, was die Anbindung des beabsichtigten Zubringers vereinfachte. In Gegenwart der ebenfalls anwesenden Vertreter der Städte Löbau und Zittau, wiederholte der GI, dass die wirtschaftliche Lage der Grenzregion bei den Verkehrsplanungen berücksichtigt werde. Er stand dem Vorschlag positiv gegenüber, die Grenzregion bei Zittau durch einen Zubringer mit der Autobahn zu verbinden. Hier sollten provinz- übergreifende Planungen erfolgen, um die Verkehrssituation grundlegend zu verbessern. Trotz Einladung war von der oberen Straßenverwaltung Sachsens kein Vertreter angereist.

Am 11.11.1938 wurde der neue Teillinienentwurf dem GI vorgestellt. Dieser prüfte, wie ein Aktenvermerk beweist, gewissenhaft die technischen Unterlagen wobei er die Längsneigung der Fahrbahnführung bemängelte. Um die ungünstige Senkenausrundung östlich der Kreuzung mit der Reichsbahnstrecke Weißenberg – Baruth auszugleichen, wünschte der GI eine Änderung des Steigungsverhältnisses zwischen den km 73+7 bis 74+7 von 1:17 auf 1:21. Damit schloss er sich im Prinzip der Kritik Claußnitzers an der Linienführung an, ging aber nicht auf die gewünschte Südverlegung ein. Um die Arbeiten nicht

weiter zu verzögern, erteilte der GI am 18.11.1938 die Baufreigabe für den Teilabschnitt km 72+800 bis km 73+600. Gleichzeitig forderte er eine erneute Vorlage der abgeänderten Baupläne. Wenige Tage später beauftragte die OBR Dresden die BAR Bautzen, die Baugrunduntersuchungen zwischen der Löbauer Landkreisgrenze und der schlesischen Provinzgrenze durchzuführen.

Am 23.11.1938 beschäftigte sich Todt im Rahmen eines abschließenden Planungsgespräches noch einmal mit dem Teilabschnitt. Jetzt entschied er, die Reichsautobahn nicht über die Landstraße Weißenberg – Gebelzig, sondern mittels einer Unterführung zu kreuzen. Damit wäre es technisch möglich, die Steigungsverhältnisse zwischen km 73+7 bis zur Provinzgrenze so zu gestalten, dass sich die Sichtverhältnisse für den Autofahrer im Bereich der Anschlussstelle verbesserten. Wenige Wochen später, am 12.12. erging die Weisung an die OBR Dresden, das Steigungsverhältnis von 1:17 auf 1:21 zwischen km 73+700 bis km 74+700 in den Planungsunterlagen abzuändern. Diese Änderung entschärfte die Senkenausrundung bei km 73+500, sodass die OBR nur geringe technische Nachbesserungen auf dem im Bau befindlichen Trassenteil in Auftrag geben musste. Das gestaltete sich in der Umsetzung schwieriger, da in diesem Bereich Änderungen an der Böschung und an der Reichsbahnüberführung nicht mehr möglich waren.

Zwischen Februar und März 1939 führte ein heute nicht mehr zu ermitteltes Unternehmen bei noch gefrorenem Boden die Bodenschürfungen zwischen Wuischke und Weißenberg durch. Diese ergaben, dass sich unmittelbar unter dem Mutterboden eine nur wenige Meter tiefe Sandschicht mit darunter liegenden Grauwackefelsen befand.

Bis zum 10.03.1939 konnte der neue Entwurf mit allen geforderten Änderungen abgeschlossen werden. Die Genehmigung der Planungsunterlagen und die Baufreigabe

¹⁰ Der Besuch galt nur der Linienführung im Bereich Königshainer Berge und bei Görlitz. Wo das Treffen in Görlitz stattfand, geht weder aus dem Reisebericht noch aus einer im Ratsarchiv aufgefundenen Aktennotiz hervor. Da sich aber der Personenkreis aus ca. 20 Anwesenden zusammensetzte, kann man die Arbeitsräume der BAR Görlitz ausschließen. Als möglicher Gesprächsort ist ein Sitzungssaal im Görlitzer Rathaus eher wahrscheinlich.

durch den GI mit Ausnahme des zukünftigen Standortes der Anschlussstelle Weißenberg erfolgte am 24.04.1939. Letzterer Abschnitt wurde erst am 25.07.1939 nach einer abschließenden Beratung und der Festlegung aller technischen Parameter für die Anschlussstelle durch den GI zum Bau freigegeben.

Mit der Linienänderung wurde eine zusätzliche Querung der Autobahntrasse östlich der Landstraße 2. Ordnung Weißenberg - Gebelzig erörtert. Offenbar waren einige Landbesitzer unzufrieden, dass man vonseiten der Stadt auf das Fortbestehen einiger Wirtschaftswege verzichtet hatte. Im August 1939 kam die OBR Dresden den Landbesitzern entgegen und plante nahe dem Ortsteil Feldkaiser im Verlauf eines existierenden Wirtschaftsweges eine Überführung. Diese sollte südlich der Autobahntrasse an den Gemeindeweg Weißenberg - Buchholz angeschlossen werden.

2.3 Straßen, Wege und Wasserläufe

Abgestimmt wurden der Neubau von Straßen und Wegen sowie der Beschleussungen und Verlegungen von Wasserläufen mit dem Landratsamt Bautzen. Für die bodenrechtlichen Angelegenheiten war das im September 1937 eingerichtete Umlegungsamt in Bautzen zuständig. Vor allem wenn es um den Nachteilsausgleich bei landwirtschaftlichen Nutzflächen ging, hatte das Umlegungsamt auf Antrag ein Zusammenlegungsverfahren durchzuführen. Da sich die Behörde zu diesem Zeitpunkt im Aufbau befand, hatte die OBR bei den Verhandlungen in den Gemeinden entlang der Bau-trasse das Umlegungsamt Bautzen ¹¹ nicht einbezogen. Es wurde aber festgelegt, die Behörde von den flächenmäßigen Auswirkungen in Folge des Autobahnbaus zu unterrichten. Die Kosten, die sich zum Beispiel aus der Verlegung von Landstraßen der 2. Ordnung, Verbindungswegen und Feldzufahrten ergaben, mussten der Landkreis und die jeweiligen Gemeinden selber übernehmen. Durch weitgehendes Entgegenkommen bei den Verhandlungen aufseiten der Gemeinden war die OBR bereit, dafür zusätzliche Leistungen zu übernehmen.

¹¹ Bei zersplittertem landwirtschaftlichem Grundbesitz oder unwirtschaftlicher Gestaltung von Flächen konnte ein Zusammenlegungsverfahren durchgeführt werden. Dies galt auch für Nachteilsausgleich beim Bau von Kanälen, Deichen, Staubecken, Eisenbahnen und Straßen. Grundlage in Sachsen war das Gesetz über Zusammenlegung der Grundstücke vom 14.06.1834, das 1861, 1896 und 1935 geändert bzw. ergänzt wurde. Ab dem 16.06.1937 wurde das Gesetz durch die Reichsumlegungsverordnung ersetzt. Zuständig waren jetzt die Umlegungsämter. In Sachsen richtete man diese in Bautzen, Dresden und Plauen ein.

Quelle:

Archivportal, Deutsche digitale Bibliothek, Bestandsbeschreibung „Umlegungsämter“
<https://www.archivportal-d.de/item/GBNFT7AR5GHOLM2CEFHVMSQ6YKRYHOTT>

2.3.1 Abschnitt Niederkaina – Gröditz

Am 10.05.1937 wurden in den Gemeinden Kreckwitz, Purschwitz, Cannewitz und Gröditz Begehungen mit Vertretern der OBR, BAR, der Gemeinden und des Landkreises durchgeführt. Offenbar wollte man wegen der zu erwarteten hohen Anzahl von Einsprüchen im Vorfeld informieren und beabsichtigte Umlegungen und Änderungen von Straßen, Wegen und Wasserläufen besprechen. Zu diesen Ortsterminen waren die Gemeindevorstände, der Amtshauptmann von Bautzen und der Leiter der Landeskulturaußenstelle anwesend. Die Begehung begann um 08.30 Uhr in Bautzen an der Brückenbaustelle im Bereich der Muskauer Straße. Weitere Treffpunkte an diesem Tag waren:

Kreckwitz: Kreuzung der Trassierung mit der Landstraße nach Niedergurig

Purschwitz: Kreuzung der Trassierung mit der Landstraße nach Kleinbautzen

Cannewitz: Kreuzung der Trassierung mit der Landstraße nach Baruth.

Gröditz: Das Treffen war im Gemeindeamt um 11.15 Uhr vorgesehen. ¹²

Dass am 21.05.1937 alle Ortsvorsteher und Bauernführer der betreffenden Gemeinden zwischen Bautzen und Weißenberg zu einem weiteren Gespräch in Purschwitz im Gasthof „Stadt Straßburg“ geladen wurden, beweist die Eile, alle begleitenden Fragen frühzeitig abzuklären. Der Vorstand der OBR Dresden Claußnitzer und der Leiter der Bauabteilung Bautzen Thoss stellten bei dem Gespräch die gesamte Trasse der Autobahn vor. Dabei wurden die Umlegungen und die Sperrungen von Straßen während der Bauzeit besprochen. Bei der Besprechung ging es ausschließlich um den Abschnitt von km 60+00 bis km 71+650 (Höhe Gröditz). Geht man nach den Protokollen der OBR Dresden, nahmen die Gemeindevorstände die Trassierung ohne große Einwände zur Kenntnis. Im Gegenzug sicherte man eine Kostenübernahme bei dem Neubau von Straßen- und Wirtschaftsweegen zu. Claus, Gemeindevorsteher von Gröditz ersuchte, die Trasse innerhalb der Gemeindegrenze um 30 bis 50 m südlicher zu legen. Somit wäre die Fahrbahnböschung näher an die Ortsverbindungsstraße Gröditz - Cortnitz bzw. Brießnitz verzogen, was sich positiver auf die Ausnutzung der Bodenflächen und gegen die unzumutbare Zerschneidung von Ackerflächen auswirken

¹² Wenn man um 11.15 Uhr in Gröditz sein wollte, hatte man für längere Gespräche in Kreckwitz, Purschwitz und Cannewitz keine Zeit. Warum man sich in Gröditz nicht an der Trasse, sondern im Gemeindeamt traf, ist aus der Einladung nicht ersichtlich. Es ist anzunehmen, dass innerhalb der Gemarkung von Gröditz die Trasse nicht abgesteckt war. Eine Vermutung, die von der Tatsache untermauert wird, dass keine genehmigten Linienpläne vor März 1937 für den Abschnitt östlich von Cannewitz existieren.

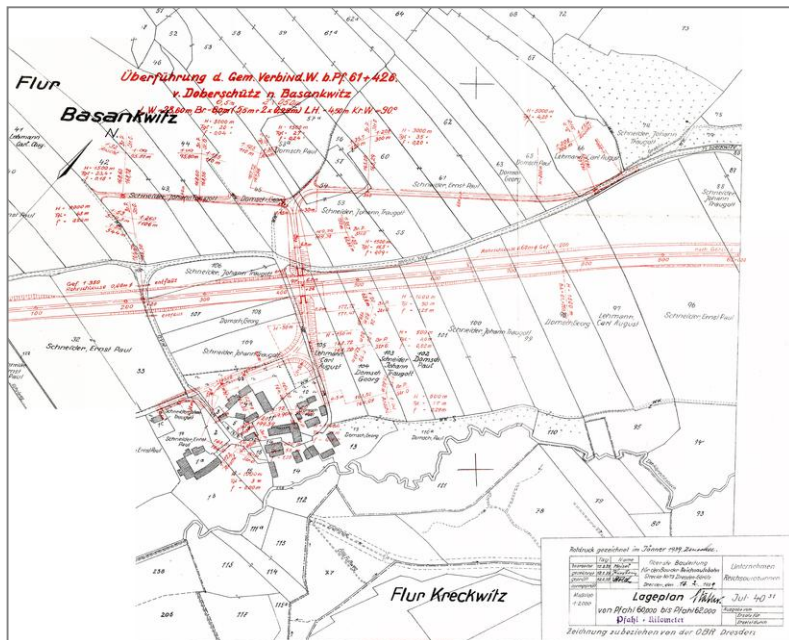


Abb. 7:
Ausschnitt aus dem Lageplan km 60 - km 62, Ortslage
Basankwitz/Kreckwitz, vom Februar 1939.
Archivverbund Bautzen, Staatsfilialarchiv; Sign. 50013 Amts-
hauptmannschaft Bautzen Nr. 57

würde. Claußnitzer sagte eine Prüfung zu, machte aber klar, dass kaum Hoffnung auf Erfolg bestand.

Privatpersonen waren bei allen Gesprächen mit Vertretern der Bauleitung ausgeschlossen. Man ging davon aus, dass Grundeigentümer die Zerschneidung ihrer Ackerflächen und längere Wege zur nächsten Über- oder Unterführung hinzunehmen hatten. Wie die erhaltenen Gesprächsprotokolle aus den Gemeinden Gröditz, Cortnitz und Brißnitz zeigen, nahmen die Gemeindevorstände und die Bauernführer nicht widerstandslos alle Einschränkungen, die sich aus dem Trassenverlauf ergaben, hin. Von Seiten der Bauleitung war man bestrebt, durch eine sinnvolle Zusammenführung von Straßen und Wegen vorteilhafte Lösungen für die Gemeinden und die Bauern zu schaffen und somit die Nachteile gering zu halten.

Auf dem Abschnitt Bautzen - Weißenberg konnte nicht jeder Feld- oder Gemeindeweg bestehen bleiben. Die vorliegenden Lagepläne zeigen aber, dass die OBR bemüht war, die negativen Auswirkungen der Autobahntrasse auf das regionale Straßen- und Wegenetz gering zu halten. Die Folge war, eine Vielzahl von Über- und Unterführungen in kurzen Abständen und großzügige Umlegungen von Straßen und Wirtschaftswegen. Alle Neubauabschnitte entwarf die OBR nach modernen Parametern. Das beinhaltete einen großzügigeren Fahrbahnquerschnitt von über 5 m und den Bau übersichtlicher Kreuzungen und Einmündungen. Nach Verhandlungen mit den Gemeinden, den Amtshauptmännern von Bautzen und Löbau, den Kreis- und Ortsbauernführern wurde von der OBR Dresden bis zum Mai 1937 ohne Rücksprache mit der RAD folgendes entschieden:

Flur Niederkaina

- Wirtschaftsweg

Der westlich der Ortschaft verlaufende Wirtschaftsweg in nördlicher Richtung wird unterbrochen. Mittels Teilneubau wird er nach Niederkaina verzogen.

- Ortsverbindung 2. Ordnung Niederkaina - Burk

Bleibt im jetzigen Verlauf erhalten. Teilverlegung und Begradigung, Fahrbahnquerschnitt bleibt auf altem Niveau.

Flur Basankwitz

- Gemeindeverbindung Basankwitz - Doberschütz und ein Wirtschaftsweg

Die zwei in Höhe der Ortschaft nach Norden gehenden Wege sollten durch einen Neubau auf der Südseite der Autobahntrasse zusammengefasst werden. Dabei war vorgesehen, dass der Gemeindeweg auf der Südseite entlang der Trasse verlaufen sollte und zusammen mit dem Wirtschaftsweg die Autobahntrasse kreuzte. Aus Kostengründen schlug man der Gemeinde vor, den kürzeren Wirtschaftsweg als Gemeindeverbindung auszubauen. Der alte Gemeindeweg musste wegen der Autobahntrasse um ca. 20 m verlegt werden. Die Fahrbahnbreite der Neubauabschnitte plante man 6 m. Während der Bauperiode benutzten die Baufirmen den alten Verlauf des Gemeindeweges als Zufahrt zur Autobahntrasse. Die OBR sicherte zu, an der Nordseite der Autobahnböschung den Wirtschaftsweg entlang zu führen.

Flur Kreckwitz

- Wirtschaftsweg westlich der Ortschaft

Wird nicht weitergeführt. Claußnitzer gestand die Aufrechterhaltung bis zur Autobahntrasse zu.

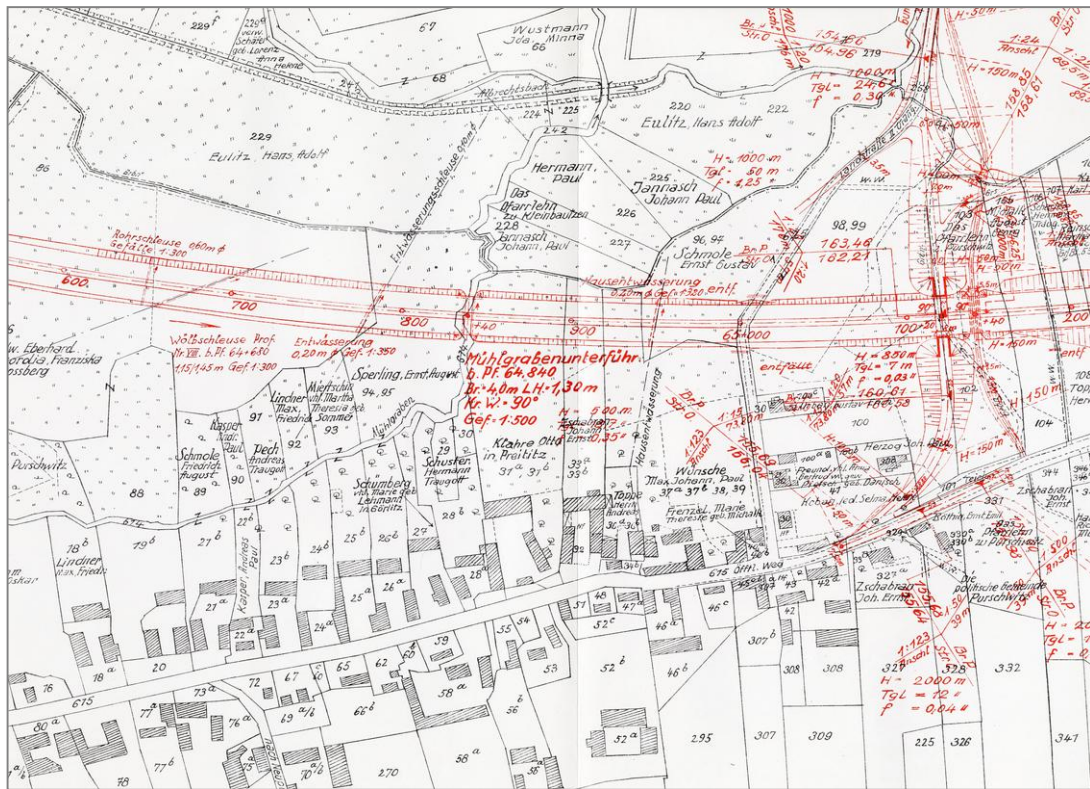


Abb. 8:

Ausschnitt aus dem Lageplan km 64 - km 66, Flur Purschwitz, vom Februar 1939.

Archivverbund Bautzen, Staatsfilialarchiv, 50013 Amtshauptmannschaft Bautzen Nr. 57

Abb. 9:

Die Aufnahme zeigt die Einmündung der ehemaligen Landstraße nach Malschwitz in Purschwitz im Sommer 2010.

Im Rahmen der Verlegung der Landstraße 2. Ordnung nach Malschwitz wurde die Ortsdurchfahrt in Purschwitz verbreitert. In der Bauzeit der Autobahn benutzten die Baufirmen den aufgelassenen alten Straßenverlauf als Zufahrt zu den Baustellen. Nach der Inbetriebnahme der Autobahn existierte hier eine Auffahrrampe bis die Fahrbahn für das Getreidelager eingezäunt wurde.

Foto: Autor



- Gemeindeweg (Richtung Krähenberg)

Wird aufrechterhalten. Später verlegte man den Gemeindeweg um ca. 100 m nach Osten und begradigte ihn im nördlichen Teil.

- Ortsverbindung 2. Ordnung Kreckwitz - Niedergurig

Wird innerhalb der Autobahn nicht weitergeführt. Aus Kostengründen soll die Ortsverbindungsstraße teilweise auf den Verlauf des Gemeindeweges verlegt werden. Der Fahrbahnquerschnitt ist auf 5,50 m auszubauen. Die OBR stimmte einer Forderung der Gemeinde zu, einen beidseitig der Trasse verlaufenden Weg zu bauen, um die getrennten Flurzufahrten untereinander zu verbinden.

- Wirtschaftsweg an der östlichen Flurgrenze

Wird nicht weitergeführt.

Flur Purschwitz

- Landstraße 2. Ordnung Purschwitz - Malschwitz

Wird unter Verlegung in östlicher Richtung aufrechterhalten. Bei der Verlegung mit Teilneubau vereinbarte man, auf ca. 500 m eine Verbreiterung des Querschnittes der Fahrbahn auf 7,50 m. Der Neubau hatte zur Folge, dass ein im Lichtraumprofil der geplanten Straße befindliches Wohnhaus abgerissen werden muss (Abb. 8).

- Landstraße 2. Ordnung Purschwitz - Cannewitz

Wird im bisherigen Verlauf nicht weitergeführt. Die Straße soll auf die Nordseite der Autobahn umgelegt werden und dort von der Landstraße nach Malschwitz abzweigen. Wirtschaftsweg

Im Bereich der Gemarkung Purschwitzer werden alle 9 Wirtschaftswege, die die Trasse kreuzen nicht weiter-



Abb. 10: Der neue Verlauf der Landstraße 2. Ordnung Cannewitz - Rackel wurde auf den Gröditzter Kirchweg gelegt. Dafür wurde Ende 1939 durch die Baruther Firma Martin Graf & Söhne Hoch – Tief, diese Brücke über das Löbauer Wasser gebaut. Aus Kostengründen wurden die Sichtflächen der Mittelpfeiler nicht vollständig mit Naturstein verkleidet. Auffällig ist, dass für die Verkleidung der beiden Widerlager unterschiedlicher Granit verwendet wurde. An der Fahrbahntafel sparte man, da diese nur eine Gesamtbreite von 5 m gegenüber dem Fahrbahnquerschnitt von 7 m aufweist. Nach der Konstruktion ist das Bauwerk eine dreifelder Balkenbrücke, wobei die Balken direkt auf der Auflagebank liegen.
Aufnahme: Verfasser, Sommer 2009

geführt. Um zu mindestens ortsseitig eine Verbindung zu den Feldwegen zu gewährleisten, sollte eine in Purschwitz gegründete Umlegungsgenossenschaft eine 650 m lange Zufahrt mit einem Fahrbahnquerschnitt von 5 m bauen. Die finanziellen Mittel sollten von den jeweiligen Grundstückseigentümern und von der OBR aufgebracht werden.

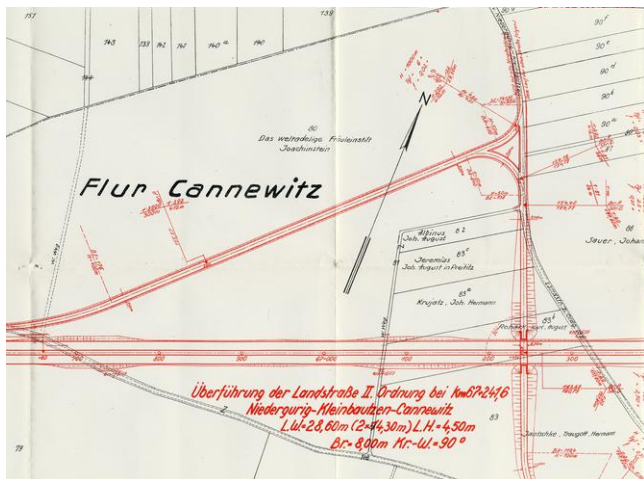


Abb. 12: Ausschnitt aus dem Lageplan km 64 - km 66, Flur Cannewitz, vom Februar 1939. Archivverbund Bautzen, Staatsfilialarchiv, 50013 Amtshauptmannschaft Bautzen Nr. 57

Flur Cannewitz

- Landstraße 2. Ordnung Cannewitz - Kleinbautzen

Durch eine Umlegung der Landstraße ist eine Zusammenlegung mit der Landstraße nach Niedergurig vorgesehen. Nördlich der Autobahn erfolgte ein Abzweig nach Purschwitz (Abb. 12). Ein Neubau stellt die Verbindung zum alten Verlauf her. Diese großzügige Lösung bedeutete für die OBK Leistungen für ca. 1200 m Straßenneubau. Für den

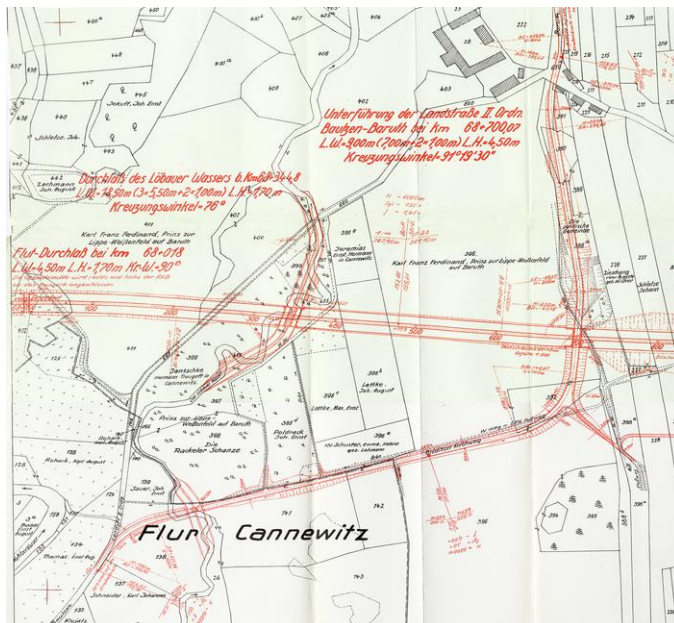


Abb. 11: Ausschnitt aus dem Lageplan km 64 - km 66, Flur Cannewitz, vom Februar 1939. Archivverbund Bautzen, Staatsfilialarchiv, 50013 Amtshauptmannschaft Bautzen Nr. 57

Neubauabschnitt sah man eine Böschungsbreite von 7 m mit einem Fahrbahnquerschnitt von 5,50 m¹³ vor.

- Landstraße 2. Ordnung Baruth - Purschwitz

Die Landstraße sollte weiträumig verlegt werden. Bei der Planung des neuen Verlaufes, musste man auf den Besitz des Herren Prinz zur Lippe - Weißenfeld auf Baruth Rücksicht nehmen. Um dabei nicht zusätzliche Flächen zu beanspruchen, einigte man sich, die Landstraße südlich der Autobahntrasse auf das Planum des Gröditzter Kirchweges zu legen. Nördlich der Autobahntrasse nutzte man öffentlichen Grund der Gemeinde Rackel für den Neubau. Die Böschungsbreite war mit 8 m und der Fahrbahnquerschnitt von 7 m geplant. Alle kreuzenden Feldwege sind anzuschließen. Im Gegenzug für die kostenlose Überlassung von Gemeindegrund wünschten beide Gemeinden einen gesonderten Fuß- und Radweg bis nach Rackel. Um weiterhin die Felder südwestlich des Löbauer Wassers zu erreichen, sicherte die OBR zu, nach dem Abschluss der Teilverlegung des Bachlaufes die Schafbrücke an der alten Stelle wieder aufzubauen.

Während der Bauzeit an der Reichsautobahntrasse legte man fest, die Straßenüberreste als Bauzufahrt zu nutzen. Später sollten beide Überreste der Landstraße zu Wirtschaftswegen herabgestuft werden. Für den durch die Autobahntrasse unterbrochenen südlichen Teil des Gröditzter Kirchenweg sicherte die OBR zu, einen 3,50 m breiten Wirtschaftsweg bis an den neu verlegten Gemeindegeweg Nechern – Rackel zu führen.

¹³ Zwischen Cannewitz und Purschwitz besaß die Straße nur eine Fahrbahnbreite von 3,60 m. Somit bedeutete der Neubau eine wesentliche Verbesserung.

Flur Rackel

- Wirtschaftsweg

Durch den Grundbesitzer Karl Franz Ferdinand, Prinz von Lippe - Weißenfeld auf Baruth wurde die Umlegung des durch die Autobahn unterbrochenen Wirtschaftsweges gefordert. Hier sollte ein Teilneubau die Fortführung der Gemeindewege Rackel – Brießnitz bzw. Brießnitz – Gröditz gewährleisten. Aus diesem Grund schlug Claußnitzer vor, die beiden Gemeindewege mit dem umgelegten Gröditzer Kirchweg südlich der Fahrbahnböschung zu vereinigen und unter die Reichsautobahn hindurchzuführen. Karl Franz Ferdinand, Prinz von Lippe – Weißenfeld forderte, dass dieser alle unterbrochenen Feldwege aufnimmt, um eine Zugänglichkeit der Grundstücksflächen zu ermöglichen. Dieser Wunsch wurde von den Gemeindevorständen Rackel und Cannewitz unterstützt. Claußnitzer entschied, die Fahrbahnbreite des Weges auf 4,50 m festzulegen.

Flur Brießnitz

- Wirtschaftsweg

Vonseiten der OBR plante man, zumindest einen der zwei Wirtschaftsweg im Flur Brießnitz bestehen zu lassen. Damit war man in Brießnitz einverstanden.

- Landstraße 1. Ordnung Brießnitz - Nechern

Wird aufrechterhalten.

Flur Cortnitz

- Landstraße 2. Ordnung Gröditz - Rackel / Abzweigung der Landstraße 2. Ordnung nach Cortnitz bzw. Gebelzig

Wird nicht aufrechterhalten.

Bei der ersten Vorstellung der Trassenführung am 21.05.1937 in Purschwitz schloss man zunächst die Aufrechterhaltung der Abzweigung von der Landstraße Gröditz – Rackel aus. Da sowohl die Abzweigung als auch der Verlauf der Landstraße Gröditz – Rackel von der Linienführung der zukünftigen Reichsautobahn tangiert werden, bestand man auf eine vollständige Verlegung. Man schlug vonseiten der OBR vor, den Verlauf der Landstraße Gröditz – Rackel mindestens bis zur Einmündung in die Landstraße Nechern – Baruth weiter nach Süden zu verlegen und parallel zur Autobahntrasse zu führen. Der Straßenquerschnitt sollte 7 m betragen, auf der gesamten Länge war Granitpflasterung vorgesehen. Innerhalb des Cortnitzer Flures war eine großzügige Einmündung in die Ortsverbindungsstraße 1. Ordnung Baruth - Nechern geplant. Der gesamte weitere Verlauf bis Rackel sollte, soweit er nicht durch die Trassenführung der Reichsautobahn berührt wird, nördlich davon bestehen bleiben. Unterbrochene Teile würden durch Teilneubau ergänzt.

Mit der Verlegung der Landstraße nach Rackel war man in Gröditz nicht einverstanden. Nicht nur, dass durch den

geplanten Linienverlauf der Reichsautobahn fruchtbare Ackerböden betroffen waren, wurde für den Neubau der Landstraße weitere landwirtschaftliche Nutzfläche der Bewirtschaftung entzogen.

2.3.2 Abschnitt Gröditz – Provinzgrenze

Leider sind die Dokumente über die Verhandlungen mit den betreffenden Gemeinden und der Stadt Weißenberg über die Linienführung zwischen Gröditz und der Provinzgrenze im dortigen Stadtarchiv nicht mehr vorhanden. Doch erlauben die erhaltenen Dokumente aus dem Nachlass der OBR Dresden. Ein relativ genaues Bild über die Verhandlungen zu rekonstruieren. Erste Information über den Bau einer Autobahn innerhalb der Weißenberger Flur erhielt man im Laufe des Jahres 1935. In diesem Zeitraum wurden im Auftrag der OBK Dresden erste Trassenmessungen nördlich und südlich der Stadt Weißenberg durchgeführt. Die OBR Dresden unterrichtete die Amtshauptmannschaft Bautzen von den bevorstehenden Messarbeiten und bat um die Bekanntgabe in den betreffenden Gemeinden. Die Grundbesitzer waren angehalten, den Messtrupps ungehinderten Zutritt zu den Grundstücken zu ermöglichen. Außerdem wurde man belehrt, die Messstangen nicht zu versetzen oder zu beschädigen.

Mit der Gemeinde Gröditz und dem Besitzer des Rittergutes, Oberstleutnant a.D. von Krauß wurde schon im Mai 1937 im Zusammenhang über die Gemeindewege in Richtung Cortitz und Groß Saubernitz verhandelt. Beide sollten im Verlauf bestehen bleiben und die Autobahntrasse mittels Unter- bzw. Überführung kreuzen.

Erst nach der endgültigen Entscheidung über die Linienführung Weißenberg - Görlitz im Spätsommer 1937, konnte an weiteren Detailplänen für den Abschnitt ab dem km 71+650 bis zur Landesgrenze gearbeitet werden. Bis Oktober des gleichen Jahres lag der Linienplan ab dem Kilometer 71+650 in östlicher Richtung vor und konnte abgesteckt werden. Bei dem abschließenden Gespräch am 03.12.1937 in Berlin wurde die Linienführung Gröditz - Weißenberg - Görlitz durch den GI abschließend behandelt und die OBR beauftragt, Detailpläne zu erarbeiten. Jetzt erst war es möglich, die endgültige Linienführung in den Gemarkungen Gröditz und Weißenberg vorzustellen und Verhandlungen über die Verlegung von Straßen und Wegen aufzunehmen. Für den 14.12.1937 lud der Vorstand der OBR Dresden in den Ratskeller Weißenberg ein. Dem Treffen ging ein Ortstermin an der mit langen Messstangen gekennzeichneten Trasse am 10.12.1937 voraus.



Abb. 13:
Ausschnitt aus dem Planungsblatt
Nr. 4, Linie Dresden – Görlitz vom
03.12.1937.

Archivverbund Bautzen, Staats-
filiale; Sign. 50013 Amtshaupt-
mannschaft Bautzen Nr. 5778,

Flur Gröditz / Flur Weißenberg

Der nachfolgenden Schilderung der Besprechung vom 14.12.1937 liegt das Gesprächsprotokoll zugrunde.

Im Ratskeller zu Weißenberg ging es im Detail um den Teilabschnitt Pf. 71+650 bis Pf. 76+210 (Landstraße Gröditz - Gebelzig bis zur Landesgrenze zu Niederschlesien). Anwesend waren neben dem Leiter der OBR Dresden, der Oberregierungsrat im Sächsischen Ministerium d. Inneren, Rohleder, der Ortsvorsteher von Gröditz und der Bürgermeister von Weißenberg, Arno Künzel, sowie die Amtshauptleute von Löbau, Zittau und Bautzen. Vom Straßen- und Wasserbauamt war sogar der Vorstand, Oberbaurat v. Glaßer, angereist. Ebenfalls anwesend waren die Kreisbauernführer von Löbau und Bautzen sowie der Ortsbauernführer von Weißenberg. Als Privatperson nahm der Rittergutsbesitzer von Gröditz, von Krauß teil. Der Ablauf der Veranstaltung gestaltete sich nach dem mittlerweile eingefahrenen Muster.

Claußnitzer beschrieb den vorgesehenen Verlauf der Autobahn. Dabei stellte er klar, dass schon vor dem Einleiten des Planfeststellungsverfahrens, also noch vor dem Auslegen der Planungsunterlagen in den Gemeinden, mit den Arbeiten begonnen werden muss. Claußnitzer forderte auf, innerhalb weniger Wochen alle Unterlagen, die Wasserläufe, Quellen, Brunnen und Wasserleitungen, betreffen an die Bauleitung zu übergeben. Außerdem hatten Bürgermeister und Ortsbauernführer auf betroffene Landbesitzer einzuwirken, ihren Grund und Boden per Kaufvertrag bereitwillig abzutreten. Enteignungsverfahren waren schon aus Zeitgründen dringend zu vermeiden. Aber auch um öffentliche Kritik am Vorgehen der Reichsautobahnbehörde bei der Inanspruchnahme benötigter Bauflächen möglichst nicht aufkommen zu lassen. Clauß-

nitzer wies darauf hin, dass 100 m beidseitig der abgesteckten Trasse ab jetzt keine Sträucher und Bäume entfernt werden dürften.

Bei der Vorstellung der Linienführung nutzte der Gemeindevorstand von Gröditz die Gelegenheit, nochmals seinen Wunsch auf ein Heranziehen der Trasse um 20 bis 40 m an seine Ortschaft hervorzubringen. Er begründete seinen Wunsch, dass damit Ackerflächen geschont werden. Claußnitzer versprach dies zu prüfen. Oberstleutnant a.D. von Krauß stellte keine weiteren Forderungen, ersuchte aber bei der Festlegung des Standortes einer möglichen Anschlussstelle keine weiteren Ackerflächen auf seinem Grund und Boden zu beanspruchen. Gerade dieses Thema rief eine umfangreiche Diskussion unter den Beteiligten hervor. Claußnitzer erklärte: „... dass die Autobahn selbst den primären Gegenstand darstellt...“, ¹⁴ aber man dabei auch versuche die Interessen von Zittau und Löbau zu beachten. Er machte den Vorschlag, dass an der Straße Weißenberg - Gebelzig ein verkehrstechnisch interessanter Standort für eine Anschlussstelle existiere. Vorschläge über den Zubringer könnten durch das Straßen- und Wasserbauamt Zittau oder von der Planungsabteilung der OBR Dresden erarbeitet werden. Der anwesende Vertreter des sächsischen Innenministeriums, Oberregierungsbaurat Rohleder, wollte sich nicht in die Diskussion direkt einbringen, mahnte aber, zusammen mit der Linienführung gleichzeitig einen Standort der Anschlussstelle festzulegen. Vom Land sollten die Pläne für einen Zubringer schnell erarbeitet und mit der OBR bei einem späteren Termin besprochen werden.

¹⁴ Niederschrift der Besprechung über die Linienführung der Reichsautobahn Dresden - Görlitz von Pf. 71+650 - Pf. 76+210 Seite 7. Archivverbund Bautzen, Staatsfiliale; Sign. 50013 Amtshauptmannschaft Bautzen Nr. 5778,

Claußnitzer erklärte, in den Gemarkungen Gröditz und Weißenberg folgende Straßen- und Wirtschaftswege aufrecht zu erhalten. Dabei erwähnte er die Standorte der geplanten Bauwerke. Ein Hinweis, dass die Planungen schon weit vorangegangen waren:

km 72+180, Unterführung der Landstraße 2. Ordnung Gröditz - Haltestelle Gröditz;

km 72+860, Unterführung der Landstraße 2. Ordnung Gröditz – Wuischke;

km 73+390, Unterführung der Reichsbahnstrecke Löbau - Radibor (Sachs).

Für die südlich des Dammes liegenden Flurstücke Wuischer Eigentümer plante die OBR, das Bauwerk etwas breiter auszuführen, damit der Wirtschaftsweg Wuischke - Weicha zusammen mit der Bahnstrecke unter der Autobahn hindurch geführt werden kann. Nach der Meinung des Ortsvorstehers von Gröditz und der des Ortsbauernführers von Wuischke, könne der Wirtschaftsweg aber ersatzlos wegfallen.

km 73+860, Unterführung der Landstraße 2. Ordnung Weißenberg - Wuischke

Bei der Unterführung forderte das Straßen- und Wasserbauamt eine Lichtbreite von 9 m.¹⁵ Claußnitzer konnte nur eine Breite von 8 m zusichern.

km 74+930, Unterführung der Landstraße 2. Ordnung Weißenberg - Gebelzig

Bei der Unterführung forderte das Straßen- und Wasserbauamt Zittau eine Lichtbreite von 12 m (9 m + 2 m Radweg + 1 m Fußweg). Die OBR dagegen sah keinen Fuß- und Radweg und nur eine Versteinerungsbreite von 5,50 m vor.

Abschließend sagte Claußnitzer bei den Unterführungen km 73+860 und km 74+930, eine Prüfung der technischen Forderungen zusammen mit dem Landesbaurat zu.

Unmittelbar nach dem Termin begann die OBR man mit dem Aufkauf benötigten Grundstücken. Ein Zeitzeuge konnte mir nach Erzählungen seines verstorbenen Vaters berichten, dass die Herren bei den Verhandlungen arrogant auftraten.¹⁶ Bei auftretenden Problemen drohte man mit der Einleitung eines Enteignungsverfahrens.

¹⁵ Eine Begründung für diese Forderung geht aus dem Protokoll nicht hervor. Ob Planungen für einen Zubringer beim Straßenbauamt Zittau vorlagen, konnte nicht restlos geklärt werden. Ein nicht datierter Plan zeigt eine Linienvariante westlich von Weißenberg, die an der Stelle des angegebenen Bauwerk die geplante Trasse der Autobahn kreuzt. Bei einer projektierten 9 m Lichtbreite war eine Straßenbreite von 6 m vorgesehen, was für ein Bauwerks mit Anschlussstelle das unterste bauliche Maß darstellte.

¹⁶ Aussage des Zeitzeugen Herr Biehle aus Wuischke.

2.4 Einsprüche zwischen km 61 bis km 76

Aufgrund der verschiedenen Linienentwürfe war zunächst unklar, in welchem Umfang sich der Ankauf von Grundstücksflächen gestaltete. Das führte bei den Eigentümern zu einer Verunsicherung. Zusätzlich musste für die Umlegungsmaßnahmen von Straßen und Wirtschaftswegen geeigneter Grund erworben werden. Während der ersten Vorstellung der Trassenführung im Mai 1937, machte Claußnitzer deutlich, dass östlich von Cannewitz mit weiteren Änderungen in der Trassenführung zu rechnen ist. Aus den Erfahrungen beim Landerwerb im Rahmen der Vorbereitung des Baues des Abschnittes Uhyst – Bautzen, versuchte die OBR Dresden, eine Möglichkeit zu finden, zeitraubende Verhandlungen mit den Grundeigentümern zu umgehen. Aus diesem Grund versuchte Claußnitzer, eine allgemeine Genehmigung zur Einleitung eines „Selbständiges Enteignungsverfahren“ gemäß dem sächsischen Enteignungsgesetz vom 21 Juni 1902 § 70 beim GI zu erreichen. Diese Möglichkeit bestand aber erst, wenn der Bauabschnitt generell in das Dringlichkeitsprogramm aufgenommen würde. Da aber die Voraussetzungen nicht gegeben waren, unternahm Claußnitzer den Versuch, Todt unabhängig einer Dringlichkeitsstufe zur Erteilung eines „Selbständigen Enteignungsverfahren“ für den Bauabschnitt Bautzen - Weißenberg zu bewegen. Im Mai 1937 teilte der GI mit, dass eine Vergabe einer Dringlichkeitsstufe in einem gesonderten Verfahren von der RAD zur Zeit vorbereitet wird. Von der Anwendung eines Enteignungsverfahrens könne aber dennoch die OBR bei allen nicht abgeschlossenen Verhandlungen Gebrauch machen. Mit diesem „Freibrief“ ausgestattet, verschärfte sich ab Anfang 1938¹⁷ der Ton bei den Verhandlungen um den Bodenerwerb zwischen OBR und den jeweiligen Grundstückbesitzern.

Zusammen mit den Messarbeiten erreichten erste Einsprüche von Grundbesitzern im Juli und August 1937 die OBR Dresden und die Amtshauptmannschaft Bautzen. Dieser Zeitpunkt war relativ früh, da nicht einmal die ausgearbeiteten Lagepläne in den betreffenden Gemeinden ausgelegt waren. Erst nach der endgültigen Festlegung der Trassenführung und der Erarbeitung des Bauwerksverzeichnisses, beauftragte die OBR die Amtshauptmannschaft Bautzen mit der Auslegung der Baupläne in den Gemeinden Niederkaina, Kreckwitz, Purschwitz, Klein-

¹⁷ Im Nachlass der OBR existiert eine schriftliche Aktennotiz, die in der ersten Maiwoche 1938 durch Claußnitzer nach einem Gespräch mit dem GI im Bezug auf ein solches Verfahren angefertigt wurde. Eine schriftliche Weisung des GI, den § 70 des sächsischen Enteignungsgesetzes anzuwenden, konnte nicht aufgefunden werden. Trotzdem gab die OBR am 21.05.1938 im Bautzener Amtsblatt die Einleitung eines solchen Verfahrens bekannt. Dies würde einen Rechtsbruch darstellen. Nur ein Erlass der Reichsregierung könnte eine Dringlichkeit feststellen und die Anwendung des Paragraphen rechtlich legitimieren.

bautzen, Cannewitz und Gröditz im Zeitraum vom 12.07. bis zum 18.07.1939. Dabei wurden alle Grundbesitzer vor vollendete Tatsachen gestellt, da der Bau an den Bauwerken und an der eigentlichen Autobahn in vollem Umfang begonnen hatte. Mit Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens bestand nur eine zweiwöchige Einspruchsfrist. Um möglichst schnell die jeweiligen Einsprüche abzuarbeiten, versuchte man bei sogenannten Berainerterminen¹⁸, eine schnelle Einigung mit den Beteiligten herbeizuführen. Zu den Ortsterminen lud der Vorstand der OBR den Leiter der BAR Bautzen und je nach Anlass Vertreter der Amtshauptmannschaft, der Kreisbauernschaft bzw. der Ortsbauernführer und den betreffenden Ortsvorstand ein.

Folgende Ortsbegehungen wurden durchgeführt:

24.05.1940, Anrainertermin im Gasthof in Burk um 9.15 Uhr für Einsprüche, die den Abschnitt km 60+1 bis km 62+2 betreffen.

31.05.1940, Ortstermin in der Flur Kreckwitz für Einsprüche, die den Abschnitt km 62+2 bis 64+5 betreffen.

20.06.1940 um 9.10 Uhr, Treffen an der Bauzufahrt bei Purschwitz.¹⁹

Hauptthema in Purschwitz war die Umlegung der Landstraße 2. Ordnung nach Cannewitz und der Wegfall vieler Wirtschaftswege durch die Autobahntrasse zwischen km 64+5 bis km 66+3. Dies wurde durch einige Purschwitzer Bauern bemängelt. Als Teilausgleich forderte man den Neubau eines Wirtschaftsweges zwischen Purschwitz und der östlichen Gemeindegrenze im Bereich des Kotitzer Wassers. Dieser Forderung kam man nach und berücksichtigte einen solchen Weg in den Lageplänen. Das Projekt sollte im Rahmen einer Umlegungsgenossenschaft verwirklicht werden. Claußnitzer sicherte eine finanzielle Unterstützung zu.

Wegen der befürchteten jahreszeitlichen Überflutungsprobleme an der westlichen Gemeindegrenze von Purschwitz stellte man anstelle der geplanten Rohrschleuse eine Wölbtschleuse im km 64+680 in Aussicht. Diese wurde zwar in den Lageplan nachträglich aufgenommen, aber letztendlich nicht gebaut.

Im Flur Cannewitz wurde am 28.06.1940 ein Berainertermin für die Einsprüche die den Abschnitt km 66+3 bis km 67+8 bestrafen, durchgeführt. Der Treffpunkt war um 9.15 Uhr am vollendeten Überführungsbauwerk der Orts-

verbindung 2. Ordnung von Kleinbautzen nach Cannewitz. Die aus den Fluren Cortnitz, Brießnitz und Gröditz eingegangenen Einsprüche versuchte man am 30.07.1941 nach dem Ende der Bauarbeiten an der Autobahn außergerichtlich beizulegen. Nach einem Aktenvermerk der OBR Dresden sollte bei diesem Ortstermin die Übernahme der neu gebauten Straße Gröditz - Brießnitz zusammen mit dem ebenfalls neu angelegten Gemeindeweg erfolgen. Leider ist unklar, welche Einsprüche durch die Grundbesitzer im Einzelnen angeführt wurden. Betreffende Unterlagen waren im Archiv nicht zu finden. Offenbar ging es überwiegend um Einsprüche, die sich auf die Umlegung der Ortsverbindung Gröditz - Brießnitz und des Gemeindeweges Cortnitz - Gröditz bezogen.

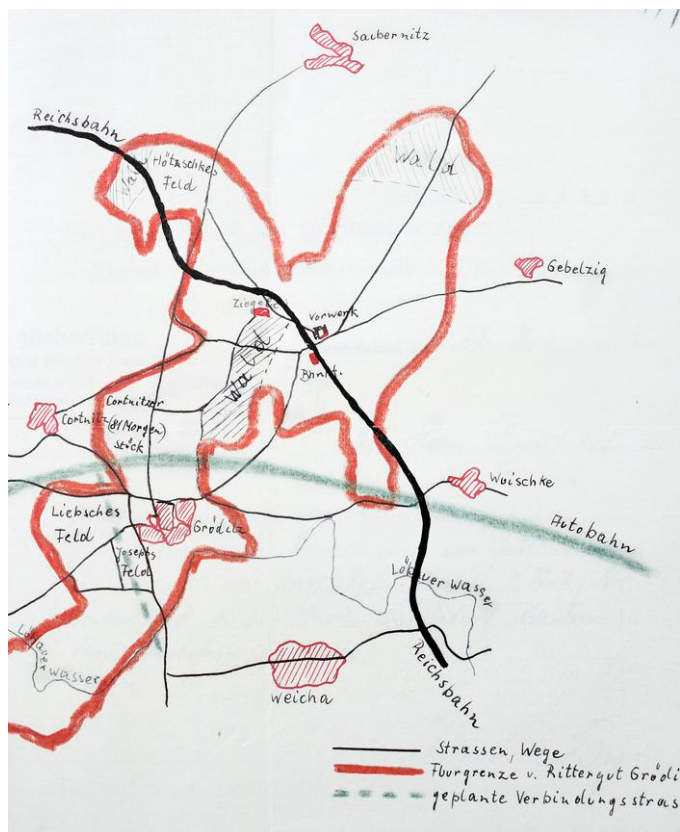
Gesondert soll hier auf den Einspruch des Rittergutsbesitzers von Gröditz, Oberst a.D. von Krauss eingegangen werden. Wie schon erwähnt, reagierte dieser früh auf eine beabsichtigte Trassenführung der Reichsautobahn. Im Frühjahr 1937 ersuchte er in einem Schreiben an die OBR Dresden Aufklärung über die beabsichtigte Linienführung im Gröditzter Flur. Im Schreiben wies er auf seine gut unterrichteten Kontakte hin. Er forderte in diesem Zusammenhang auch detaillierte Auskunft über den Neubau der Verbindungsstraße Gröditz - Wuischke nördlich der Autobahntrasse und einer Ortsumgehung. Am 16.07.1937 traf der offizielle Einspruch über den Trassenverlauf innerhalb des Gröditzter Flures bei der OBR Dresden ein. Aufgrund seiner Stellung und Beziehungen bis in sächsische Regierungskreise, sicherte man von Krauss zu, bei allen Verhandlungen mit der Gemeinde Gröditz beteiligt zu werden.

Die Planungen von Straßenverlegungen und deren Neubau standen im Detail aber erst im Herbst 1937 fest. Für die Neubauabschnitte musste erneut ausreichend Gelände in den Gemeinden bereitgestellt werden. Das bereitete zusätzliche Verhandlungen mit den jeweiligen Eigentümern. Im Frühjahr 1938 versuchte die BAR Bautzen, weiteres Gelände für die Seitenentnahme von Erdreich für den Bau des Fahrbahndammes zu erschließen. So beantragte man bei den Gemeinden Burk, Kreckwitz, Cannewitz und Rackeln an geeigneten Stellen unmittelbar neben der Trasse Erdreich abzutragen oder Sandgruben auf privatem Grund zu erschließen.

Offenbar kam man in Dresden den Erwartungen des GI über die Baufortschritte nicht nach. Nach der Durchsicht der monatlichen Bauberichte beanstandete der GI im Juni 1938 die Verzögerungen bei der Bearbeitung von Einsprüchen auf dem Abschnitt Bautzen - Weißenberg. Von Seiten der OBR verteidigte man sich, dass es sich hierbei im

¹⁸ Unter einen „Berainertermin“ ist ein Treffen aller Beteiligten eines Einspruchsverfahrens vor Ort zu verstehen. Dabei strebte man eine Einigung und die Beilegung des Einspruches an. Dieser Begriff wurde aus den Archivdokumenten entnommen.

¹⁹ Unter Bauzufahrt Purschwitz“ ist die Baurampe am alten Verlauf der Ortsverbindung nach Malschwitz gemeint.



Wesentlichen um wasserrechtliche Belange handelte, die erst nach der Fertigstellung der Dämme und Böschungen geklärt werden können. Zusätzlich hatte die OBR nach dem Auslegen der Umlegungspläne in den Gemeinden ab Mitte 1938 weitere Einsprüche zu bearbeiten. Wie die OBR Dresden mit diesen neuen Einsprüchen umging, ist leider nicht mehr genau zu belegen.

Zusammenfassend kann nach Durchsicht der erhaltenen Unterlagen festgestellt werden, dass bis zum Einspruchs-ende am 02.09.1937 über 30 Grundbesitzer von dem Recht des Widerspruches gegen Teile der Reichsautobahntrasse Gebrauch machten, wobei nur ein Bruchteil von der OBR Dresden überhaupt anerkannt wurden. Um eine Einigung zu erzielen, versuchte man zusammen mit der Amtshauptmannschaft Bautzen und den Gemeindevorständen, einen Landtausch zu vereinbaren. Erst nach der Fertigstellung der Autobahn erfolgte das endgültige Einmessen der neuen Grundstücksflächen, die Setzung der Grenzsteine, die Eintragung in die Grundbücher und die Bezahlung der vereinbarten Kaufsummen. Dieser Verwaltungsakt, mit der rechtlichen Übernahme des Grundes durch das „Unternehmen Reichsautobahnen“ erfolgte nicht in allen Fluren bis 1942.²⁰ Bei den Flächen, die im Zuge der

²⁰ Über Zahlungen an die ehemaligen Eigentümer existieren in den Archiven keinerlei Dokumente. Nach der Aussage des Zeitzeugen Herrn Biehle aus Weischke, erhielt sein Vater bis 1945 keinerlei finanzielle Entschädigung. Beim Neubau der A4 musste Herr Biehle weitere Flächen von seinem Land abgeben. Dabei machte er auf die alten Schulden aufmerksam. Nach langen Verhandlungen zahlte man für die vor 1945 enteigneten Flächen 30 Pfennig pro Quadratmeter.

Abb. 14: Oberstleutnant a.D. v. Krauß machte in einem selbst gezeichneten Lageplan auf seine Situation, die sich durch den Bau einer Autobahn ergab aufmerksam. Durch die Amtshauptmannschaft wurde vorgeschlagen, 81 Schläge zwischen der Gemeindestraße nach Saubernitz und der westlichen Flurgrenze mit besten Boden an die Bauern von Cortnitz abzugeben. Im Gegenzug würde er Schläge zwischen der Bahnlinie und der Gemeindestraße nach Saubernitz erhalten. Diesem Vorschlag stand Krauß eher negativ gegenüber. Er erklärte, dass eine Bearbeitung der vom Gut weit entfernten Flächen ungünstig sei. Auch wäre der Einsatz von Großmaschinen in den neuen Flurgrenzen unmöglich. Um zusätzliche Ackerflächen zu gewinnen, sind umfangreiche Entwässerungsmaßnahmen notwendig, die finanziell kaum zu tragen sind. Die Zeichnung ist bemerkenswert. Hier wird neben der vom Land Sachsen untersuchten Umfahrungsvariante von Gröditz auch eine Anschlussstelle in Höhe der Ortschaft dargestellt.

Archivverbund, Staatsarchivfiliale Bautzen; Sign. 50013 Amtshauptmannschaft Bautzen Nr. 5778 Seite 19.

Umlegungen von Straßen und Wegen von der OBR Dresden im Auftrag des Unternehmens „Reichsautobahnen“ erworben wurden, verzögerte sich der Eigentümerwechsel. Soweit aus den Unterlagen ersichtlich ist, zog sich die Bearbeitung mit der Eintragung in den Grundbüchern bis 1943, in manchen Fällen sogar bis 1945 hin.

2.5 Die Bauwerke

Für den Abschnitt Bautzen - Weißenberg existierte zunächst ein vorläufiges Bauwerksverzeichnis, das Ende Dezember 1937 aufgestellt wurde. Ab Mitte 1938, bedingt durch Änderungen in der Linienführung, wurde das vorläufige Verzeichnis in zwei Teilverzeichnisse aufgeteilt. Der Grund der Aufteilung ist darauf zurückzuführen, da man nach dem Wegfall geplanter Bauwerke nicht immer das gesamte Bauwerksverzeichnis neu aufstellen musste. So wurden allein nach einer Überprüfung des Abschnittes durch den GI von den 11 geplanten Unter- und Überführungen zwischen km 70 und km 76 nur 7 letztendlich zum Bau genehmigt.

Beide Teilverzeichnisse beinhalteten das eigentliche Bauwerksverzeichnis und den Nachweis der bei der Reichsautobahn Dresden – Görlitz berührten Weg und Vorflutverhältnisse km 60+00 bis 66+00 bzw. km 66+00 bis km 70+00. Beide Unterlagen wurden am 02.05.1939 nach nochmaliger Überarbeitung durch die OBR Dresden abgeschlossen und an die Direktion abgegeben. Eine Genehmigung erfolgte am 16.05.1939. Zu diesem Zeitpunkt war ein Großteil der Bauwerke ausgeschrieben oder befanden sich schon im Bau.²¹ Für den Teilabschnitt bis zum km 76+210 (Provinzgrenze) konnte kein genehmigtes Bauwerksverzeichnis gefunden werden. Wegen der Vielzahl

²¹ Archivverbund Bautzen, Staatsfiliale; Sign. 50013 Amtshauptmannschaft Bautzen Nr. 5775, Bauwerksverzeichnis und Nachweis der bei der RAB Dresden - Görlitz berührten Weg und Vorflutverhältnisse für km 60 bis 66 vom 02.05.1939. Kriegsbedingt war es Ende 1939 üblicher Vorgang, ein Genehmigungsverfahren nachträglich einzuleiten. Dies widersprach der GI-Weisung vom 02.09.1938, in der die OBR angehalten war, die landespolizeiliche Begutachtung der Planungsunterlagen vor Baubeginn abzuschließen.

technischer Änderungen an den Bauwerken im Abschnittes km 66 bis km 70, musste die OBR im Februar 1941 einen Nachtrag zum Bauwerksverzeichnis aufstellen. Hierfür war ein erneutes Prüfungs- und Planfeststellungsverfahren notwendig, was aber bis 1942 nicht mehr eingeleitet wurde.²² Ein Großteil der Bauunterlagen, die den Abschnitt betreffen, sind unvollständig. Angaben über beauftragte Baufirmen waren nur in den seltensten Fällen eindeutig zu ermitteln.

Folgende Bauwerke wurden in den Gemeinden Niederkaina, Kreckwitz, Cannewitz, Rackeln, Purschwitz, Cortnitz, Gröditz und Weißenberg im August 1938 vorgesehen:

Überführung km 60+587

Landstraße 2. Ordnung Niederkaina - Burk
Veranschlagte Kosten: 90.000 RM

Unterführung km 61+240

Öffentlicher Weg Basankwitz - Doberschütz
Veranschlagte Kosten: Nicht zu ermitteln.
Das Bauwerk fehlte in den genehmigten Entwürfen.

Unterführung km 61+426

Gemeindeweg Basankwitz - Doberschütz
Veranschlagte Kosten: 65.000 RM

Überführung km 62+827

Landstraße 2. Ordnung Purschwitz - Kleinbautzen
Veranschlagte Kosten: 72.000 RM

Überführung km 65+120

Landstraße 2. Ordnung Purschwitz - Malschwitz
Veranschlagte Kosten: 86.000 RM
Um den Abriss eines Gebäudes in Purschwitz zu vermeiden, war das Bauwerk 40 m weiter östlich vorgesehen. Hier tangierte es einen Wassergraben, der gemäß einer Forderung vom Straßen- und Wasserbauamt Bautzen bestehen bleiben musste. Als Alternativlösung schlug die OBR eine Verlegung des Grabens und die Einleitung des Wassers in den Albrechtsbach vor. Gleichzeitig sollte der Grabenquerschnitt verbreitert werden.

Überführung km 67+241

Landstraße 2. Ordnung Niedergurig - Cannewitz
Veranschlagte Kosten: 86 000 RM

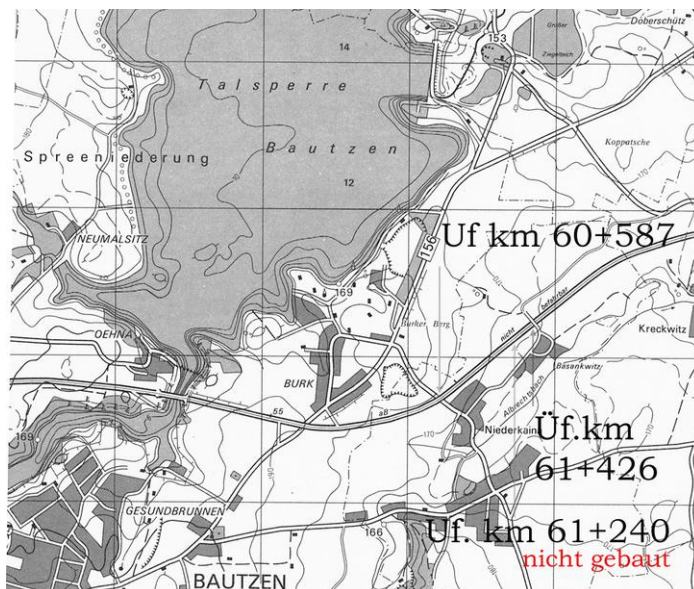


Abb. 15: Ausschnitte aus der geografischen Karte TK1210-24/2 im Maßstab 1:25.000 der DDR, Jahrgang 1978. Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald mathematisch- naturwissenschaftliche Fakultät Institut für Geografie und Geologie.

Überführung km 68+224,5

Landstraße 2. Ordnung Bautzen – Baruth
Veranschlagte Kosten: Nicht zu ermitteln.
Der Verlauf der Straße sollte bestehen bleiben. Das Flussbettes des Löbauer Wassers musste wegen der nördlichen Brückenrampe für die Überführung auf 350 m geringfügig nach Osten verlegt werden. Nach einer Überarbeitung der Lage- und Baupläne auf Kosteneinsparung im Frühjahr 1938, wurde das Bauwerk auf den km 68+700 verlegt und die Teilverlegung des Flussbettes des Löbauer Wassers auf nur wenige Meter beschränkt. Wie später das Gutachten der Erkundungsbohrungen zeigte, war die Entscheidung richtig. Es forderte wegen dem vorherrschenden hohen Grundwasserpegel und dem mit Ton durchsetzten Sandboden zusätzliche bauliche Maßnahmen. Diese hätten Auswirkungen auf die Baukosten des geplanten Bauwerkes.

Überführung km 68+700

Landstraße 2. Ordnung Bautzen - Baruth
Veranschlagte Kosten: 108.000 RM
Das Bauwerk wurde nach einer Überarbeitung der Lagepläne im Juli 1938 in das Bauwerksverzeichnis aufgenommen. Wegen einer besseren Fortführung des Straßenverlaufes war der Standort der Überführung zunächst im km 69+750 vorgesehen. Im Zuge der Umplanung plante man den Standort um 50 m nach Westen.

Die Gemeinde forderte eine zusätzliche Überquerungsmöglichkeit als Ersatz für die unterbrochenen Wirtschaftswege in der Mitte der Gemarkung. Zu Verbesserung der Situation schlug man der Gemeinde vor, die Landstraße auf den Gröditzer Kirchweg in östlicher Richtung zu verlegen.

²² Die OBR Dresden bat am 23.01.1941 den Landrat von Bautzen, einen vollständigen Planungssatzes für den Abschnitt km 66 bis km 70 für einen Nachtrag zum Bauwerksverzeichnis zu überlassen. Am 30.01.1941 traf dieser im Haus der OBR ein. Ein ungewöhnlicher Umstand. Offenbar hatte die OBR wegen kriegsbedingter Einsparungen keine Planungssätze in ausreichender Stückzahl für ihre Arbeit.

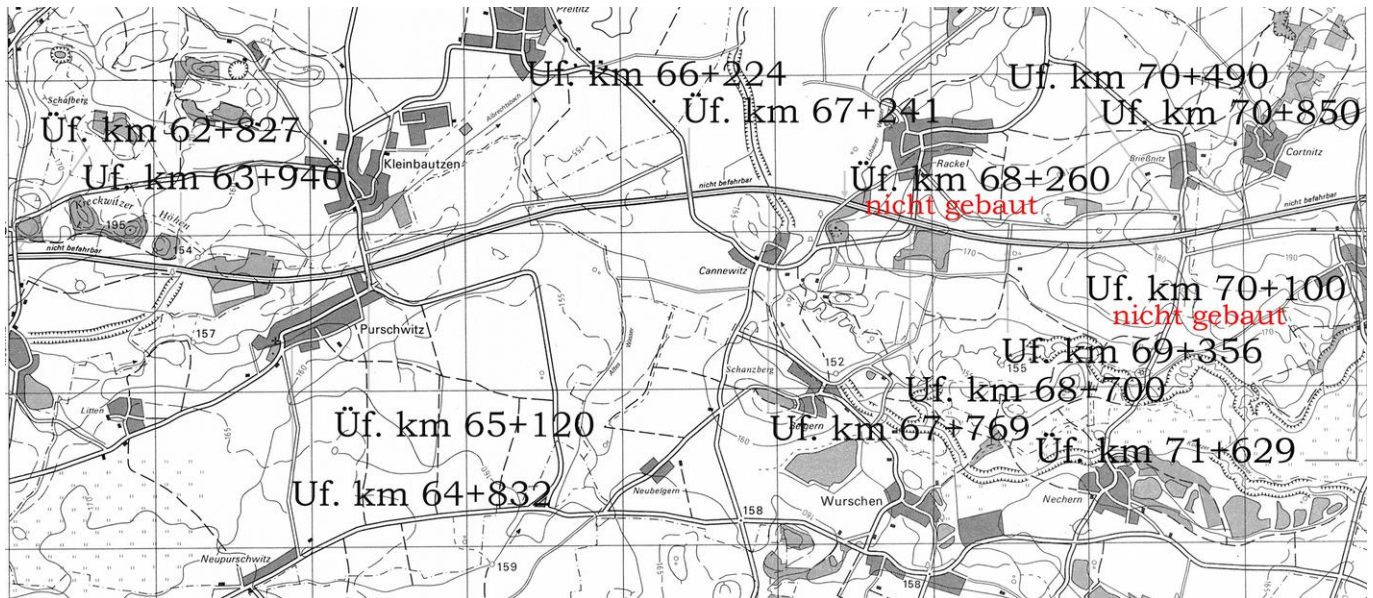


Abb. 15: Ausschnitte aus der geografischen Karte TK1211-13 im Maßstab 1:25.000 der DDR, Jahrgang 1978. Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald mathematisch- naturwissenschaftliche Fakultät Institut für Geografie und Geologie

Die geplante Überführung rückte somit in die Mitte des Flures von Rackel und stellte eine bessere Lösung dar.

Unterführung km 69+356

Gemeindeweg Rackel - Nechern und Gröditz - Belgern

Veranschlagte Kosten: 72.000 RM

Mit der Lichteweite von 6 m war das Bauwerk großzügig geplant. Nachteil des neuen Verlaufes des Wirtschaftsweges war die 341 m lange Steigung mit einem Winkel von 1:41,35 Grad. Diese erstreckt sich von der Abzweigung nördlich der Trasse bis zur Einmündung auf den alten Gröditz Kirchweg.

Unterführung km 70+100

Wirtschaftsweg im Flur Rackel

Veranschlagte Kosten: nicht zu ermitteln.

Bei der Besprechung in Purchwitz am 21.05.1937 forderte man im Flur Rackel eine gesonderte Überquerung der Autobahn, um den Brießnitzern die Erreichbarkeit ihrer Grundstücke südlich der Autobahntrasse zu ermöglichen. Damit versuchte die Gemeinde Nachteile, die sich aus der Zerschneidung der Äcker ergaben, zu mindern. Dieser Forderung kam die OBR nach und plante im km 70+100 eine zusätzliche Überführung. Im Frühsommer 1938 war das Bauwerk im Lageplan enthalten, wurde aber nach Kritik des GI gestrichen. Gegen diese Entscheidung legte der Brießnitzer Bauer Kratsch erfolglos Einspruch ein. Er begründete den Einspruch, dass er seine Ackerflächen über die geplante Unterführung im km 70+490 erreiche. Dies bedeutete einen 800 m langen Umweg. Vor dem Schlichtungsverfahren zog er den Einspruch zurück. Offenbar sicherte die OBR einen finanziellen Ausgleich zu, um die Nachteile auszugleichen.

Unterführung km 70+490

Landstraße 1. Ordnung Baruth - Nechern

Veranschlagte Kosten: 118.000 RM

Unterführung km 70+907

Landstraße 2. Ordnung Gröditz - Rackel

Veranschlagte Kosten: 72.000 RM

Um den Brießnitzer, Cortnitzer und Gröditz Bauern Umwege zu ersparen, bestand man bei dem ersten Gespräch am 10.05.1937 im Gemeindeamt von Gröditz auf die Fortführung der Ortsverbindungsstraßen Brießnitz - Nechern, Cortnitz - Gröditz und Gröditz - Wuischke sowie einiger zusätzlicher Überführungen zur Feldbestellung der nördlichen Ackerflächen. Claußnitzer bestand auf eine Verlegung der Landstraßen und lehnte ein Bauwerk im km 70+900 generell ab. Ein späterer Vorschlag, die Landstraße nach Rackeln zu verlegen und südlich der Autobahntrasse auf die Landstraße Baruth - Nechern einmünden zu lassen, wurde umgesetzt. Warum diese Verkehrslösung bevorzugt wurde, geht aus den Unterlagen nicht hervor. Mitten im Bau des Neubaus der Landstraße beantragte das Militär im km 70+900 eine Rampe. Daraufhin entschied die OBR, den Standort um 137 m östlich zu verlegen und den Gemeindeweg von Gröditz nach Cortnitz durch dieses Bauwerk zu führen. Im Verzeichnis der Fertigstellungsfristen vom August 1938 war die Unterführung im km 70+860 vorgesehen.

Überführung km 71+625

Gemeindeweg Gröditz - Groß Saubernitz

Veranschlagte Kosten: 65 000 RM

Die OBR war erst gegen die Weiterführung des Gemeindeweges. Auf Druck des Rittergutsbesitzer Oberst a.D. v. Krauß willigte man am 20.10.1938 endgültig ein, eine zu-

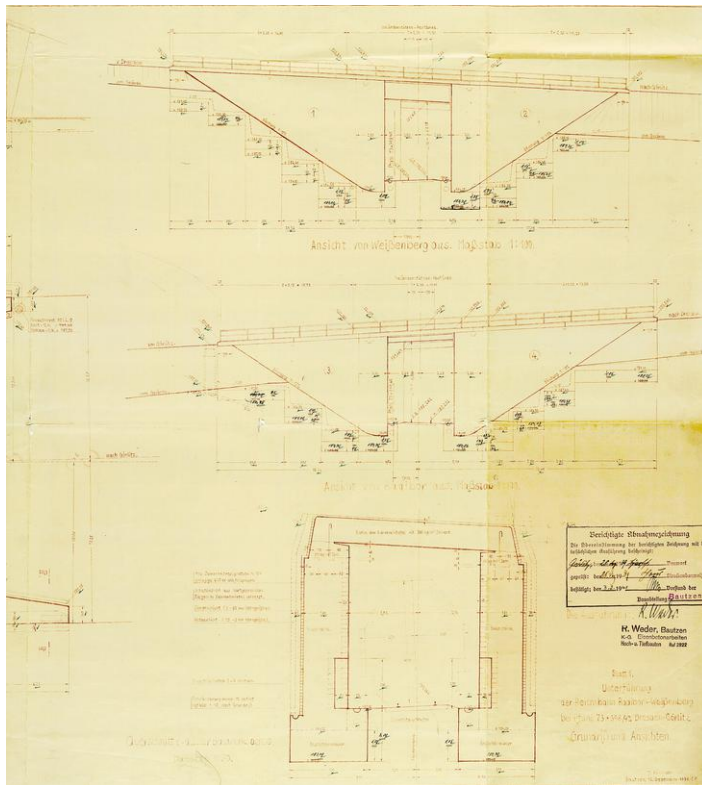


Abb. 16: Seitenansichten des Bauwerkes im km 73+398,42 (Bahnunterführung der Strecke Löbau - Radibor) mit den jeweils bei der Prüfung festgestellten Abweichungen. Die Aufnahme des Aufmaßes war nur möglich, wenn beide Flügelkammern noch nicht verfüllt waren. Die Abnahme des Bauwerkes erfolgte durch den Görlitzer Bauwart, der kommissarisch seinen zur Wehrmacht einberufenen Bautzener Kollegen vertrat. Erst 1941, nach der Eröffnung des Abschnittes, wurden die Bauwerkszeichnungen vom Vorstand der BAR Bautzen vorschriftsmäßig bestätigt und das Bauwerk endgültig übernommen. Sächsisches Staatsarchiv, Archivstraße 14, 01097 Dresden, OBR Dresden; Sign. 11219/67

sätzliche Möglichkeit für die Erreichung der Feldstücke nördlich der Ortslage von Gröditz zu schaffen.

Unterführung km 72+156

Landstraße 2. Ordnung Gröditz - Haltestelle
Veranschlagte Kosten: 110 000 RM

Unterführung km 72+800 ²³ (?)

Landstraße 2. Ordnung Gröditz - Wuischke
Veranschlagte Kosten: nicht zu ermitteln.

Bei der Vorstellung der Linienführung am 14.12.1937 in Weißenberg, gab der Vorstand der OBR Dresden Bau-
direktor Claußnitzer bekannt, die Straße nach Wuischke im Verlauf zu belassen und unter die Autobahn hindurchzuführen. Erst nach der Entscheidung des GI, einen Rastplatz am Rande der Skala anlegen zu lassen, musste die Aufrechterhaltung der Straße neu überdacht werden. Aus bautechnischen Gründen entschloss sich die OBR, das Bauwerk ersatzlos zu streichen. Bei dem Gespräch im Gasthof „Nedo“ am 12.07.1938, informierte Claußnitzer die Anwesenden vom Wegfall der Brücke. Als Alternative schlug

²³ Unklar ist der geplante Standort des Bauwerkes. In einem Dokument wird der Standort bei km 72+600 angegeben, was grundsätzlich einen Teilneubau der Straße mit einer erheblichen Steigung aus Richtung Wuischke bedeutet hätte.

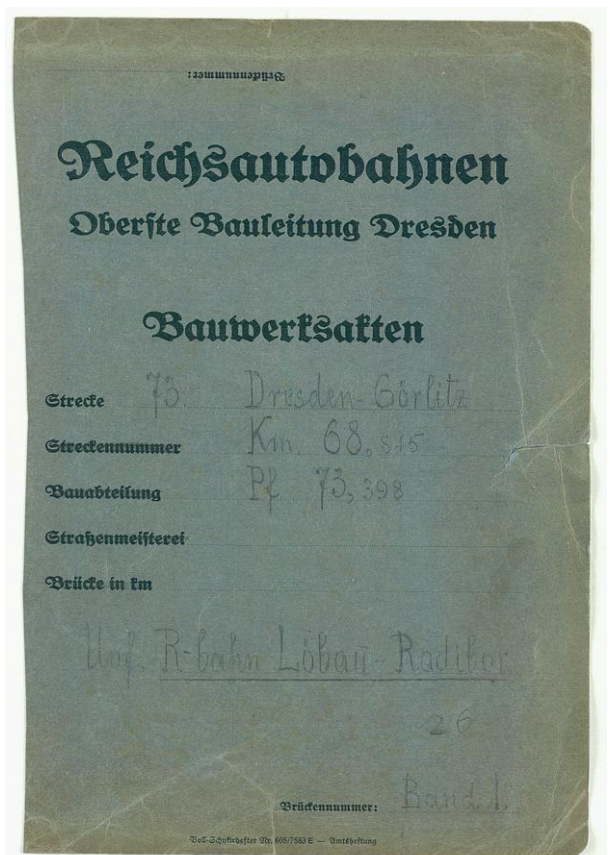


Abb. 17: Beschädigtes Deckblatt der Bauakte für das Bauwerk im km 73+398.

er einen Neubau zwischen der Reichsbahnlinie und der Landstraße Gröditz - Haltestelle nahe der Gärtnerei Kalesch parallel zur Autobahntrasse vor. Dieser Vorschlag traf bei dem Gröditzer Rittergutsbesitzer zunächst auf Unverständnis. Er änderte einige Monate später seine Meinung, und stimmte den Vorschlag zu.

Unterführung km 73+280

Wirtschaftsweg
Veranschlagte Kosten: 80.000 RM

Firma: R. Weder, Bautzen,

KG Eisenbetonarbeiten Hoch- u. Tief

Zunächst hatte man überlegt, den Weg zu verlegen und gemeinsam mit der nur 100 m östlich entfernten Bahnunterführung unter der Autobahntrasse hindurch zu führen. Bei einer Ortsbesichtigung durch den Vorstand der BAR Bautzen Thoss stellte dieser fest, dass der Verlauf des Weges südlich der Autobahnunterführung auf geographische Probleme stieß. So war es unmöglich neben dem Gleiskörper südlich der Autobahntrasse ohne großen Bauaufwand einen Wirtschaftsweg anzulegen. Im Juli 1938 entschied man, einige Meter vor der Bahnbrücke eine gesonderte Unterführung zu bauen. Eine Genehmigung der

RAD explizit für dieses Bauwerk konnte nicht gefunden werden.

Unterführung km 73+398

Bahnstrecke Radibor - Löbau

Veranschlagte Kosten: 80.000 RM

Firma: R. Weder, Bautzen,

KG Eisenbetonarbeiten Hoch- u. Tief

Für das Bauwerk existierten nur noch Bruchstücke der eigentlichen Planungs-, Bau- und Abnahmeunterlagen. Diese wurden Mitte der 50er Jahre in einen alten Aktenordner der ehemaligen OBR Dresden gesammelt. Dabei korrigierte man den Standort, der nach der endgültigen Einmessung der Strecke Dresden - Weißenberg 1956/57 jetzt bei Kilometer 68+845 lag.

Unterführung km 73+882

Landstraße 2. Ordnung Weißenberg - Wuischke

Veranschlagte Kosten: 118.000 RM

Das Straßen- und Wasserbauamt Zittau forderte am 14.12.1937 eine lichte Weite von 9 m für das Bauwerk. Man wollte sich die Option offenhalten, später eine Umfahrung von Weißenberg hier hindurch zu führen. Claußnitzer lehnte ab und beharrte auf maximale lichte Weite von 8 m. In gesonderten Gesprächen sollten Details mit dem Landesbaudirektor erfolgen. Letztendlich baute man das Bauwerk nur mit einer lichte Weite von 6 m und einem Versteinerungsquerschnitt von 4 m.

Überführung km 74+671

Landstraße 1. Ordnung Weißenberg - Gebelzig

Veranschlagte Kosten: 110.000 RM

Das Bauwerk war zunächst als Unterführung geplant. Nach der Verlegung der Autobahntrasse näher an das Stadtbild von Weißenberg, plante man aus bautechnischen Gründen eine Überführung.

Überführung km 75+569

Wirtschaftsweg Feldkaiser

Veranschlagte Kosten: 60 000 RM

Bei der Besprechung über die Führung der Trasse innerhalb der Gemarkung Weißenberg im Dezember 1937, stellte Claußnitzer fest, dass von Wirtschaftswegen keiner die Autobahntrasse kreuzen wird. Der Ortsbauernführer und der Bürgermeister von Weißenberg widersprachen laut Niederschrift dieser Aussage nicht. Erst nach der endgültigen Festlegung der Linienführung östlich der Provinzgrenze ab Mitte 1938 forderten die Stadt Weißenberg und die Gemeinde Buchholz eine zusätzliche Autobahnquerung etwa in Höhe der Provinzgrenze. Offenbar hatten einige Bauern aus Buchholz Ackerflächen im Weißenberger Flur gepachtet und wollten einen weiten Anfahrtsweg nicht

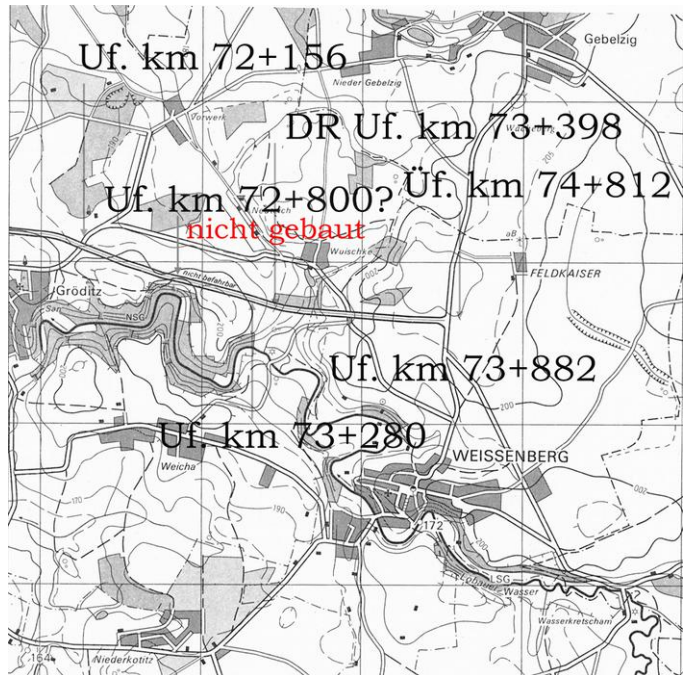


Abb. 18: Ausschnitte aus der geografischen Karte TK1211-14 im Maßstab 1:25.000 der DDR, Jahrgang 1978. Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald mathematisch-naturwissenschaftliche Fakultät Institut für Geografie und Geologie.

akzeptieren. Auf Bestreben der Bezirksplanungsstelle beim Regierungspräsidium von Schlesien machte die OBR Dresden Anfang 1939 den Vorschlag, nahe Feldkaiser eine Überführung zu bauen. Diese wurde nach einer Überarbeitung des Abschnittes im Frühjahr 1940 wieder gestrichen. Eine Begründung ist nicht überliefert. Doch sind die Gründe in der kritischen Materialsituation zu suchen.

Fluss- und Wasserläufe:

Unterführung km 63+939, Albrechtsbach

Unterführung km 64+840, Mühlgraben

Ausführende Firma: Zentra ²⁴

Die Konstruktionsunterlagen wurden im Oktober 1938 durch das Ingenieurbüro Otto Huste aus Dresden durchgeführt, wobei die Bewehrungspläne durch die Straßen und Tiefbau GmbH mit Firmensitz in Dresden, Münchner Str. 1, aufgestellt wurden. Am 17.11.1938 genehmigte die OBR Dresden die Bauunterlagen und gab den Bauauftrag an die Firma Zentra. Alle 4 erforderlichen Bohrungen zur Baugrunduntersuchung wurden vor Beginn der Frostperiode Anfang Oktober, die Aushebung der Baugrube im November 1938, durchgeführt. Eine gesonderte Abnahme des Baugrundes erfolgte aus Zeitmangel erst am 25.01.1939 durch den Vorstand der BAR Bautzen, Thoss, und den zuständigen Streckenbauwart Veimann ohne Auflagen. Die Bodenerkundung ergab eine humus-haltige obere Erdschicht mit darunterliegendem feinen

²⁴ Beide Bauordner sind mit die einzigen Bauwerksunterlagen, die vollständig erhalten geblieben sind. Sächsisches Staatsarchiv, Archivstraße 14, 01097 Dresden, OBR Dresden; Sign. 11219/63 und Sign. 11219/65

Granitsand, unterbrochen durch schluffigen Boden. Dieser relativ feucht. Im Gutachten wurde auf mögliche erhebliche Behinderung durch Grundwasser hingewiesen. Wegen der Bauunterbrechungen zogen sich die Arbeiten an den Brücken bis zum Herbst 1939 hin. Die Abnahmen erfolgte erst am 04.01.1940 durch den Streckenbaumeister. Zu diesem Zeitpunkt waren beide Bauwerke an den Böschungskörper angeschlossen, was eine genaue Überprüfung der Bauausführung im Bereich der Flügelmauern unmöglich machte. Die Übernahme durch die BAR Bautzen vollzog man erst am 22.11.1941. Dabei wurden die bereits unter Verkehr stehende Bauwerke an Ort und Stelle durch Thoss und dem Streckenwart begutachtet. Ein Protokoll über diese Begutachtung ist in den Bauakten nicht hinterlegt. Auch fehlen die vorgeschriebenen Abnahmeunterlagen für das Bauwerk. Möglicherweise lagen diese zur abschließenden Bearbeitung in den Räumen der BAR Bautzen und wurden 1945 vernichtet.

Unterführung km 65+140,

Wirtschaftsgraben im Ort Purschwitz
Breite: 5,50 m / Lichtehöhe: 1,70 m

Unterführung km 66+226, Kubschützer Wasser

Lichteweite: 5 m / Lichtehöhe: 2,50 m

Unterführung km 67+769, Kotitzer Wasser

Ausführende Firma: Dyckerhoff und Widmann GmbH
Das Bauwerk hatte eine Länge von 18 m (3x6 m) und besaß zwei Mittelpfeiler. Da das Bauwerk eine Lichtehöhe von 2,87 m erhalten sollte, bestand die Möglichkeit, links und rechts des Flussbettes einen Weg unter der Autobahn hindurch zu führen. Innerhalb des Bauwerkes war das Flussbett durch Granitpflaster mit vorgelagerten Stromsperren aus Holz befestigt. Die statischen Berechnungen erfolgten durch das Ingenieurbüro Otto Huste, die Bau und Bewehrungspläne durch die Firma Dyckerhoff selber. Der Bau des Bauwerkes erfolgte zwischen Juli und September 1938. Im ansonsten vollständigen Bauwerksordner im Nachlass der OBR Dresden fehlten die Abnahmeunterlagen durch die Bauabteilung Bautzen.

Unterführung km 68+018

Durchlass
Lichteweite: 4,50 m / Lichtehöhe: 1,70 m
Der Durchlass war notwendig, da die Fahrbahnböschung der Reichsautobahn den Abfluss jahreszeitlichen Hochwassers des Löbauer und Kotitzer Flusslaufes über die Wiesen östlich von Cannewitz blockierte.

Unterführung km 68+345, Löbauer Wasser²⁵

Ausführende Firma: Dyckerhoff und Widmann GmbH
Offenbar aus Arbeitskräftemangel gab man den Bauauftrag an die Firma Zentra weiter. Die Brücke sollte eine Breite von 18,50 m erhalten, wobei die Fahrbahntafel auf zwei Mittelpfeiler ruhen sollte. Vom Rastplatz war ein Gehweg zum Flussbett und ein Wirtschaftsweg bis unter das mit einer Lichtehöhe von nur 1,70 m geplante Bauwerk hindurch vorgesehen. Rastplatz und Zugang waren nicht im Bauauftrag enthalten, sollten später nach einer gesonderten Genehmigung gebaut werden. Kriegsbedingt entfiel dieses Vorhaben.

Der Verlauf des Flussbettes war wild gewachsen und besaß ausreichend Überflutungsflächen. Um mögliche Überschwemmungen im Bereich der Autobahnunterführung zu verhindern, plante man den Verlauf auf einem Teil zu begradigen und dabei das Fußbett etwas tiefer zu legen. Dieses Vorhaben wurde mit dem Straßen- und Wasserbauamt abgestimmt.

In der Bohrungstabelle für das Bauwerk vom 08.12.1938 wurden insgesamt 8 Bohrungen durchgeführt. Davon mussten 5 bis auf eine Tiefe von 5 m getrieben werden. Diese Untersuchungen ergaben an der Oberfläche eine Schluffschicht unterbrochen mit braunem Lößlehm, der eine krümlige und erdfeuchte Konsistenz hatte. Bei 4 m Tiefe stieß man auf Hackboden. Innerhalb des geplanten Bauwerkes ergaben die Bohrungen einen feinen Kiessand, der mit zunehmender Tiefe toniger wurde. Das Gutachten wies weiter auf einen hohen Grundwasserspiegel hin. Es empfahl eine umfangreiche aber aufwendige Grundwassersenkung für die Dauer der Arbeiten. Um die Kosten zu reduzieren soll die Gründung der Brücke flach ausfallen. Nach der Vorlage der Baupläne im Juli 1939 begannen die Arbeiten, die bis zum September des gleichen Jahres abgeschlossen wurden. Wegen der Bauwerkssetzung konnte erst im Januar 1940 nach der Abnahme durch den Streckenbauwart die Firma Dyckerhoff und Widmann GmbH das Bauwerk an den Böschungskörper anschließen.

Der Fahrbahnbelag aller Über- bzw. Unterführungen bestand aus Kleinpflaster auf einer Betonunterlage mit Schrammborde. Die Rampenbreite war einheitlich auf 7 m festgelegt (5 m Fahrbahnbreite +1 m Randstreifen). Bei den Wirtschaftswegen bestand der Fahrbahnbelag der Anramungen aus 20 cm Packlage und einer darüber verlegten 10

²⁵ Sächsisches Staatsarchiv, Archivstraße 14, 01097 Dresden, OBR Dresden; Sign. 11219/66
Die Bauakte „Löbauer Wasser“ wurde im Oktober 1938 angelegt. Die Bauakte ist unvollständig und erinnert eher an eine lose Blattsammlung. Vielleicht ein Hinweis, dass an den Unterlagen bis 1942 gearbeitet wurde.

cm hohen Kiesdecke mit Steinschlag mit 5 cm Splitt auf wassergebundener Kiesdecke. Kleinere Wasserläufe erhielten Rohrschleusen mit einem Durchmesser von 60 cm. Diese bestanden aus Schleuderbetonrohren und wurden mit einem Gefälle von 1:25% verlegt. Vor Ort entschied man, ob eine Durchschleusung notwendig wäre. Die Entscheidung trafen überwiegend nur Mitarbeiter der OBR und der BAR. Rücksprache mit den Wasserämtern oder den erst seit einigen Jahren bestehenden Landeslandschaftsämtern erfolgte nur bei größeren Gewässern. Das Oberflächenwasser der Fahrbahn wurde in die Böschungsgräben geleitet, wo es ins freie Gelände lief und versickerte. Breitere Fluss- und Bachläufe, wie das Kubschützer Wasser, der Mühlengraben bei Purschwitz, das Löbauer Wasser mit einem Flutgraben und das Kotitzer Wasser, erhielten Rahmenbrücken mit Parallelflügel und Verblendmauerwerk.

2.6 Bauverlauf

2.6.1 Abschnitt Burk - Rackel

Um möglichst rasch die Arbeiten auf dem Abschnitt Bautzen bis Görlitz aufzunehmen, stellte die OBR Dresden Anfang April 1938 den Antrag um Aufnahme in das Dringlichkeitsprogramm. Die RAD forderte darauf hin bis zum 25.04.1938 von der OBR eine Aufstellung über die Mittelverteilung und dem bis zum Frühjahr 1939 benötigten Materialbedarf. Unabhängig der Forderung genehmigte die Direktion die Einstellung von Personal, wie einen Kraftwagenfahrer und weiterer Bürofachkräfte bei der BAR Bautzen.

Um einen Überblick über die Planungen und den Stand der erfolgten Ausschreibungen zu gewinnen, fand am 05.05.1938 in den Räumen der RAD in Berlin eine Besprechung statt. Allein schon die laut Protokoll anwesenden Teilnehmer zeigen den hohen Stellenwert dieser Beratung. So war der Vorstand der OBR Dresden, Baudirektor Claußnitzer, der Fachreferent des GI, Meffert, der zuständige Dezernent bei der RAD, Dipl.-Ing. Walter und als Vertreter des GI, Dipl.-Ing. Lorenz,²⁶ bei der Gesprächsrunde anwesend.

Zunächst wurden die Entwurfsarbeiten des Brückenbüros bis zur schlesischen Grenze besprochen. Gesprächspunkte waren, die Überprüfung der bisherigen Planungen auf

Kosteneinsparungen, der Zeitverzug bei der Fertigstellung der Planungsunterlagen für die Bauwerke und die Verzögerungen bei den Ausschreibungen von Bauleistungen. Der Antrag um Aufnahme in das Dringlichkeitsprogramm wurde von Dipl.-Ing. Lorenz und Referent Meffert abgelehnt. Beide sprachen sich dafür aus, erst ab Anfang 1939 die Aufnahme in das Dringlichkeitsprogramm dem GI vorzuschlagen. Man begründete diese Entscheidung, dass man abwarten wollte, wie lange die Bauleitung benötigte, um auf dem gesamten Abschnitt die Bautätigkeit aufzunehmen.

Durch die RAD wurde wenige Tage später Claußnitzer angewiesen, das Ausschreibungsverfahren für die ersten Erdlose östlich von Bautzen beschleunigt durchzuführen. Darauf hin beantragte die OBR Dresden die Bereitstellung von 1 Mill. RM, um mit den ersten Erdlosen im Mai 1938 beginnen zu können. Ab diesem Zeitpunkt erweiterte sich das Arbeitsvolumen der BAR Bautzen beträchtlich. So waren die Mitarbeiter in die planungstechnische Zuarbeit einbezogen. Leisteten Vorarbeiten für das Aufstellen der Ausschreibungsunterlagen der Erdlose und lieferten der OBR Berechnung für den Baustoff- und Arbeitskräftebedarf. Um die geforderte Bauaktivität auf den Abschnitt schnell umzusetzen, griff die BAR Bautzen zu einer ungewöhnlichen Maßnahme. So plante der Vorstand der BAR, vor dem Abschluss der Ausschreibungsverfahren den Mutterboden durch ortsansässigen Bauern in den Erdlosen 33 bis 36 (km 61+300 bis km 64+000) vor der Erntezeit 1938 abzutragen.

Wegen den erst im Mai abgeschlossenen Ausschreibungsverfahren, konnten die eigentlichen Arbeiten durch die jeweiligen Baufirmen erst Ende Juni bzw. Anfang Juli 1938 beginnen. Die offizielle Baufreigabe des Abschnittes Bautzen (km 60) bis Gröditz (km 72+800) erfolgte durch den GI am 18.07.1938 während einer Baubesprechung. Dabei ist anzumerken, dass hier fälschlicherweise in der betreffenden Gesprächsniederschrift davon ausgegangen wurde, dass der Beginn des Bauabschnittes bei Kilometer 60+000 lag. Dies ist nicht zutreffend, da im Rahmen der Neufestlegung der Begrenzung des Deckenloses 38f im Frühjahr 1937 das erste Erdlos auf dem Abschnitt Bautzen - Weißenberg bei km 61+300 beginnen sollte. Da Ausschreibungs- und Bauunterlagen fehlen, sind nur wenige Firmen bekannt, die einen Zuschlag erhielten. Nachweisbar sind folgende: Martin Graf & Söhne, Ebersbach; Hermann Thomas, Bautzen; Max Geißler mit Sitz, Hirschfelde und Hermann Neitsch, Cunewalde. Auch den westlich von Bautzen eingesetzten größeren Bauunternehmen Zentra und Dyckerhof & Widmann mit ihren modernen Spezialmaschinen übertrug man Erdlose. Mit letzteren Firmen

²⁶ Dieses Gespräch kann als Kritik an der Arbeit des Vorstandes der OBR Dresden, Baudirektor Claußnitzer gewertet werden. Es musste nicht angenehm für den „alten Hase“ gewesen sein, einem jungen Bauingenieur, wie es Lorenz war, Rede und Antwort zu stehen. Lorenz war wegen seiner fortschrittlichen Ideen bei der technischen Gestaltung von Autobahnen Anfang 1938 in den engeren Führungsstab des GI aufgestiegen, nachdem er kurz in den Bauleitungen Dresden und Breslau tätig war.

waren weitere Folgeaufträge, wie der Bau von Unter- bzw. Überführungen und die späteren Deckenarbeiten im Vorfeld vereinbart. Dokumente über solche Absprachen wurden nicht gefunden, doch kann als sicher gelten, dass zumindest mündliche Vereinbarungen mit Zustimmung des Vorstandes der OBR Dresden erfolgt waren.

Zu den Erdlosen, die zwischen 1,5 bis 2 km lang waren, gehörten neben dem Entfernen des Mutterbodens, das Aufschichten der Fahrbahnböschung, das Einlegen von Drainage und der Bau von Entwässerungskanälen. Gesondert mussten die Arbeiten an der Verlegung von Landstraßen und Wirtschaftswegen ausgeschrieben werden. Häufig vergab man aus Zeitdruck den Neubau von unterbrochen Verbindungen bzw. die Verlegung von Straßen und Wegen an die gleichen Firmen, die mit den Erdarbeiten an der Autobahntrasse in diesem Bereich beschäftigt waren.

Einige Unterlagen aus dem Nachlass der OBR Dresden lassen darauf schließen, dass gemäß dem Vorhaben der BAR die ersten Vorarbeiten an der Trasse schon in der letzten Juniwoche 1938, fast drei Wochen vor der eigentlichen Baufreigabe durch den GI, begannen. Das Vorgehen deutete auf die von der OBR jetzt angestrebte Eile hin, endlich die Bauarbeiten über Bautzen voranzutreiben, um somit den Lückenschluss nach Schlesien in Angriff zu nehmen. Dabei wurde bis zum Baukilometer 64 (Kreckwitzer Höhen) entlang der abgesteckten Trasse der Mutterboden entfernt. Gleichzeitig begann die Rodung der Flächen, die für die spätere Seitenentnahme vorgesehen waren. Alle diese Arbeiten leitete die BAR Bautzen selber.

Probleme bereitete das Brückenbaubüro bei der OBR Dresden. Bis zum Frühjahr 1938 war man wegen Überlastung nicht in der Lage, vollständige Planungsunterlagen für alle Bauwerke zu erarbeiten. Das führte dazu, dass die jeweiligen Ausschreibungsunterlagen für den Abschnitt nicht rechtzeitig erstellt wurden, was eine Vergabe der Bauaufträge wesentlich verzögerte. Um den Rückstau zu bewältigen, wurden ganze Entwurfsarbeiten, bis hin zu statischen Berechnungen an Ingenieurbüros außer Haus vergeben. In Einzelfällen mussten die beauftragten Baufirmen selber die statischen Berechnungen und Bewehrungspläne durchführen.

Als erste bautechnische Maßnahmen sollten die Flussläufe Löbauer Wasser auf 370 m und das Kubschützer Wasser auf ca. 250 m verlegt und dabei begradigt werden. Aus diesem Grund wurde am 28.06.1938 die Landstraße 2. Ordnung Baruth - Bautzen zwischen Rackel und Cannewitz im Bereich der Straßenüberführung am Löbauer Wasser gesperrt. Die Straßenbrücke wurde wegen der Verbrei-

terung des Flussbettes abgebrochen und sollte nach Abschluss der Arbeiten neu gebaut werden.

Der Vorstand der BAR Bautzen Thoss wies bei einer Besprechung im Juni 1938 mit dem Baudirektor Graupner, dem Stellvertreter der OBR Dresden, darauf hin, dass die Ausschreibungen der Brückenbauwerke die wichtigste Aufgabe wäre. Er befürchtete zu Recht eine Verzögerung, die eine rechtzeitige Fertigstellung einiger Bauwerke bis Anfang 1939, unmöglich machte. Außerdem kann eine zeitgleiche Durchführung von Erdarbeiten an der Trasse und dem Bau der Kreuzungsbauwerke zu einer gegenseitigen Behinderung der Firmen führen. Als Bauziel für die Inbetriebnahme des Abschnittes Burk - Weißenberg wurde von Claußnitzer der Herbst 1939 festgelegt. Aus Sicht der damaligen Zeit ein durchaus realistisches Bauziel. Dieses war aber nur einzuhalten, wenn alle Arbeiten schnell begonnen werden.²⁷

Bis zum 20.06.1938 war die BAR Bautzen aufgefordert, in einer Zusammenstellung alle benötigten technischen Mittel für den Fortgang der Trassenarbeiten nach Dresden zu melden. Um große Umsetzungen von Arbeitskräften und Maschinen von entfernteren Baustellen zu vermeiden, sollte die BAR alle Firmen nennen, die sich bei den Arbeiten im Bereich der BAR bewährt hatten. Diese würden ohne Ausschreibung Folgeaufträgen für den Abschnitt erhalten. Mit dieser Maßnahme versuchte die OBR den Aufwand von Ausschreibung und Auswahl zu vermeiden. Gleichzeitig wollte man den eingesetzten Firmen eine langfristige Auftragsvergabe garantieren. Dadurch waren diese in der Lage, die Disposition von Arbeitskräften und Baumaschinen zu optimieren.

Zusammen mit den technischen Dezernenten der OBR Graupner, beriet der Vorstand der BAR Bautzen am 04.07.1938 über Mittel und Wege, möglichst schnell in vollem Umfang mit den Arbeiten an Brücken, Böschungen und Einschnitten zu beginnen. Dabei legte man die Firmen fest, die bei der Vergabe weiterer Bauaufträge zu berücksichtigen sind. Hier ging es nicht um ein Zuschancen von Bauaufträgen, vielmehr wollte man aus wirtschaftlicher Sicht ein zeitraubendes Verlegen von Mensch und Technik verhindern. Gleichzeitig versuchte man so, den personellen und technischen Engpässen entgegenzuwirken. Mitarbeiter

²⁷ In der Zusammenfassung der Baugrunduntersuchung stellte man fest, dass mit Grundwasser ab einer Tiefe von nur 0,80 m zu rechnen ist. Für alle Bauwerkgründungen waren laut dem Gutachten umfangreiche Senkungen des Grundwasserspiegels einzuplanen. Die erforderlichen technischen Maßnahmen waren vor Ort gesondert festzulegen. Die Ausführung der Grundwassersenkung und die Gründungstiefe mussten von der Bauleitung Bautzen vor Baubeginn geprüft werden. Darin sah man ein erhebliches Zeitrisiko bei der Fertigstellung der Bauwerke.

der BAR Bautzen und der Streckenbüros sollten in regelmäßigen Zeitabschnitten feststellen, welche Firmen mit ihrem Maschinenpark von den Bauabschnitten westlich der Stadt Bautzen zu den Erdbaulosen auf den östlichen Abschnitten umsetzen können. Um die Materialversorgung zu gewährleisten, erließ die OBR Weisung, den Deckenbauhof Seidau für die Materialtransporte östlich von Bautzen bis hinter Kreckwitz zu nutzen. Nach Einschätzung der BAR Bautzen konnte eine Verlegung der Feldbahngleise von Seidau über die Spreetalbrücke aber nicht vor dem Jahreswechsel 1938/39 erfolgen.

Um so schnell wie möglich überhaupt mit den Vorarbeiten an den Kreuzungsbauwerken beginnen zu können, beauftragte man das Brückenbüro, zunächst nur die Wichtigsten Bauwerke zu bearbeiten und in Auftrag zu geben. Die Erdlose beschloss man zusammenhängend zu vergeben. Um die Behinderungen auf ein Minimum zu beschränken, wurde die BAR Bautzen beauftragt, möglichst frühzeitig regulierend einzugreifen.

Auf Grund der im April 1938 fixierten Linienführung, entschied der GI am 18.07.1938 gegen die bestehenden Einwände vonseiten des Militärs²⁸, offiziell die Baufreigabe für den Abschnitt bis km 72+800. Nach der Durchsicht der Bauberichte aus dem Sommer 1938 stellte Todt fest, dass der OBR Dresden die Möglichkeiten fehlten, östlich von Bautzen mit den Arbeiten zu beginnen. Die Ursache sah er in der wesentlich zu geringen Anzahl von Arbeitskräften, die auf den Bauabschnitten im Bereich der OBR Dresden eingesetzt waren. Bauunternehmen, die Abschnitte östlich von Bautzen zugeteilt bekamen, hatten im Sommer 1938 immer noch auf Autobahnbaustellen bei Radeberg und zwischen Dresden und Großenhain zu tun. Um die Auftragsnehmer in die Pflicht zu nehmen, fanden im Juni 1938 des gleichen Jahres Baubesprechungen mit den betreffenden Firmen bei der BAR Bautzen statt. Dabei wurden verbindliche Fertigstellungsfristen für die Deckenbaulose bei Bautzen und für den Abschnitt bis Weißenberg festgelegt. Es wurden folgende Zielsetzungen getroffen:

Los 38f (km 56+300 bis km 61+320)

Der Beginn der Betonierarbeiten war abhängig von den Arbeiten an der Abgottbrücke. Verzögerungen im Bauablauf wirkten sich naturgemäß auf die Arbeiten am Planum und die Deckenherstellung auf den anschließenden Losen aus. Mit der Firma Dyckerhoff und Widmann GmbH wurde vereinbart, im Herbst 1938 die Arbeiten am Planum aufzu-

nehmen. Bis Ende April 1939 sollte die Fahrbahndecke hergestellt werden, um bis Mitte Mai die Restarbeiten abzuschließen.

Los 42f (km 61+320 bis km 67+000)

Fertigstellung der Erdlose, Einbau der Drainage, Kanäle, Vollendung der Kreuzungsbauwerke bis März 1939. Schrittweises Vorbereiten des Planums für das Betonieren der Fahrbahndecke von km 61 ab Februar des gleichen Jahres. Betonieren der südlichen Fahrbahn bis Ende April 1939, die Gegenrichtung bis Ende Juni. Alle Materialtransporte für die Deckenbaulose waren vom Deckenbauhof Seidau geplant, was aber eine unwirtschaftliche Baustellenlogistik bedeutete. Die Firma Dyckerhoff und Widmann GmbH sah zunächst den Einsatz von LKW's bis zur vollständigen Fertigstellung der Unterführungen auf dem Abschnitt vor. Diese Vorgehensweise ersparte das umständliche Überbrücken der noch nicht aufgefüllten Widerlagerflügel. Im Februar 1939 wurde das Los 42f aus arbeitsorganisatorischen Gründen mit dem Deckenlos 38f verbunden. Die Förderlänge der Feldbahn betrug somit vom Deckenbauhof bis zum östlichen Ende ca. 11 km.²⁹

Los 60f (km 67+000 bis km 86+500)

Fertigstellung der Erdlose, Einbau der Drainage, Kanäle, Vollendung der Kreuzungsbauwerke ebenfalls bis Mitte März 1939. Zwischen Februar und März des gleichen Jahres sollte der Deckenbauhof Gröditz eingerichtet werden. Alle Arbeiten am Planum, wie das Einziehen von Drainage und der Bau von Kanälen, plante man bis spätestens Juni 1939 abzuschließen. Als Bauziel für das Betonieren beider Fahrbahnen strebte man den November 1939 an. Nach Abschluss der Räumung bis zum Weihnachtsfest 1939 plante die OBR im Frühjahr 1940 nach Abschluss der Restarbeiten den Abschnitt zu eröffnen.

Völlig überraschend traf am 17.08.1938 ein Baustopp die OBR mit der Weisung, bis auf Weiteres Bauaufträge östlich von Bautzen nicht zu vergeben. Schon beauftragten, aber noch nicht begonnenen, war die Baufreigabe vorläufig zu entziehen. Zusätzlich hatte die BAR Bautzen zu prüfen, inwieweit die jeweiligen Baufirmen in der Lage waren, die Verträge einzuhalten. Dabei wurde durch die RAD ausdrücklich darauf hingewiesen, dass der Zeitpunkt einer erneuten Bauaufnahme nicht genau benannt werden kann. Ob die Bauabteilung Bautzen die jeweiligen Baufirmen kontaktierte, ist leider nicht dokumentiert.

²⁸ Nach dem von Hitler gemäß dem Münchner Abkommen erzwungenen „Anschluss“ der von Sudeten bewohnten Territorien der Tschechoslowakei wie Böhmen und Mähren am 01.10.1938, entfiel die Einstufung der Oberlausitz in ein Grenzgebiet. Besondere Tarnmaßnahmen der Reichsautobahn auf dem umstrittenen Abschnitt waren somit nicht mehr notwendig.

²⁹ Die große Entfernung vom Deckenbauhof bis zum entferntesten Punkt des Deckenlos 42f von über 11 km entsprach nicht den damaligen Erfahrungen über den Einsatz von Förderbahnen. Anfang 1939 entschied man sich, vom Deckenbauhof Seida die Lose 42f und 38f zu bedienen. In östlicher Richtung wurde somit das Material vom km 56+500 bis km 67+00 transportiert.

Der Bauaufschub bedeutete eher eine Entlastung für kleinere Baufirmen. Diese hatten im Sommer 1938 mit vermehrten Einberufungsbefehlen von Teilen der Belegschaft im Zuge der politischen Spannungen zu kämpfen. Größere Firmen versuchten unter Problemen, ihren von der OBR vorgegebenen Bauzielen nachzukommen und waren zum Zeitpunkt des Baustopps dabei, die Baustellen zwischen Bautzen und Purschwitz einzurichten.

In Dresden hoffte man, durch persönliche Initiative ein Aufheben des Baustopps in absehbarer Zeit zu erwirken. So entschied die OBR Dresden, zumindest bei der BAR Bautzen ein vorübergehendes Einstellen der Arbeiten nicht konsequent umzusetzen. Wie Unterlagen aus dem Nachlass der OBR beweisen, gingen die Arbeiten zum Räumen der Baustrasse, das Einrichten der Baulager und erste Erdarbeiten an Dämmen und Bauwerken mit Abstimmung der Bauabteilung Bautzen in geringem Umfang weiter. Nur die noch nicht durchgeführten Vermessungen des Quer- und Längsprofils auf einem Teil der Baustrecke konnten verschoben werden.

Um auf dem Abschnitt Dresden - Görlitz weiter bauen zu können, reisten Claußnitzer und der Leiter des technischen Büros, Meißner, in der ersten Septemberwoche 1938 nach Berlin, um persönlich beim GI vorzusprechen. Mittels einer Zusammenstellung aller Baufortschritte an Erdlosen und Bauwerken, sowie der prognostizierten Kosten für die Jahre 1939/40 versuchten beide Todt zu überzeugen, den Baustopp für die Teilabschnitte zwischen Uhyst – Bautzen – Weißenberg aufzuheben. Das Vorhaben hatte Erfolg. Schon am 13.09.1938 hob die RAD für die Baustrecken im Bereich der OBR Dresden den Baustopp auf, verbot aber die Ausschreibung weiterer Erdlose. Gleichzeitig zog der GI die Baufreigabe bis zum km 72+800 zurück und ordnete dagegen an, zunächst nur an den Erdlosen bis km 69+200 (kurz hinter dem Gemeindeweg Rackeln - Nechern) zu arbeiten.

Der Hintergrund dieser Entscheidung, zunächst nur bis zum km 69+200 die Erdlose zu bearbeiten, stand mit der ins Auge gefassten Änderung der Linienführung auf schlesischem Gebiet in Verbindung. Daneben waren verschiedene technische Fragen, wie der Standort einer Anschlussstelle in Gröditz oder Weißenberg, ein möglicher Rastplatzes an der „Skala“ oder die exakte Linienführung bei Gröditz und Weißenberg nicht abschließend durch den GI entschieden.

Da fast alle Bauunterlagen für den Abschnitt nicht mehr vorhanden sind, ist eine vollständige Rekonstruktion der Bauabläufe nur für das Erdlos 42 (km 69+200 bis km 70+000) möglich. So übertrug man erst Ende November

1938 den Auftrag der Baufirma Zentra, die in der zweiten Dezemberwoche des gleichen Jahres mit den Arbeiten begann. Im Einzelnen wurden folgende Leistungen mit der Firma vereinbart:

1. Mutterbodenabtragung
Aufsichtung zu Mieten (insgesamt 4877,98 cbm)

2. Errichtung eines Grabens

3. Damm aufschütten

Dafür wurde aus dem Einschnitt bei Pf. 69+950 Erdreich entnommen (insgesamt 1450,50 cbm).

4. Verdichtung des Planums

5. Versteinerung des Gemeindeweges

Offenbar wurde die Firma ebenfalls beauftragt, die Verlegung der Gemeindewege Rackeln - Nerchern und Gröditz - Nechern zusammen mit der Zufahrt zu der Unterführung im km 69+356 zu bauen. Das geht aus den Unterlagen nicht eindeutig hervor.

6. Fels-, Erd- und Drainagearbeiten

Laut Lageplan musste nur eine Rohrschleuse mit einem Durchmesser von 0,80 m in die Fahrbahnböschung eingebaut werden. Eine gesonderte Hangdrainage wurde im Bereich der Brückenzufahrt im Rahmen der Teilverlegung des Gemeindeweges Rackeln - Nechern notwendig. Im Monat Dezember 1938 verrechnete die Firma 14,707.00 RM. Am 12.08.1939 stellte man die Abschlussrechnung mit weiteren 235.748,30 RM auf.

Mithilfe eines Baggers wurden die umfangreichen Erdarbeiten bei Burk und Kreckwitz durchgeführt und das Erdreich für die Böschungen und die Dämme durch eine Feldbahn verteilt. Aus Mangel an Arbeitskräften war die Bautätigkeit zeitweise nur im eingeschränkten Umfang möglich. Um das Problem zu lösen, versuchte die OBR Dresden, im Sudetengebiet geworbene Arbeiter an die Firma zu vermitteln. Im Spätsommer 1938 konnte die OBR Dresden erste Arbeiter aus Böhmen und Mähren für den Reichsautobahnbau begrüßen und setzte diese überwiegend auf den Baustellen östlich von Bautzen ein. Untergebracht wurden sie in den RAB-Baulagern in Seidau, Purschwitz, Gröditz sowie in Wirtshäusern und Privatunterkünften entlang der Autobahnbaustelle. Eingestellt wurden diese durch die Firma Dyckerhoff und Widmann GmbH, die als Hauptauftragnehmer für den Autobahnbau fungierten.

Bei der Einrichtung der Erdlose auf dem Abschnitt Bautzen bis Höhe Rackeln wurde gleichzeitig eine Baustellenbeleuchtung installiert, die das Arbeiten unabhängig vom Tageslicht gestattete. Die Beleuchtung bestand aus galgenartigen Holzmasten, an deren oberen Teil ein bis zwei Petroleumlampen an Haken befestigt waren. Diese Lampen gaben eine nur spärliche Beleuchtung ab, die das Arbeiten nur innerhalb eines begrenzten Areals zuließ. Aus



Abb. 18: Auf dem Areal des zukünftigen Rastplatzes an der Skala bei Gröditz war zwischen Ende 1938 bis 1941, ein Reichsautobahnbaulager einrichtet. Für seine kleine Bürobaracke ließ sich der Streckenbauleiter ein Podest aufschütten (rechts im Bild). Ein Zeitzeuge berichtet mir, dass er sogar einige hohe Bäume, die den Blick auf das Bergpanorama versperrten, fällen ließ. Überreste eines vor längerer Zeit angelegten Zugang ins Tal sind heute noch gut sichtbar. Alle diese baulichen Veränderungen stimmen erstaunlicherweise mit einer im Bundesarchiv gefundenen Protokollnotiz Todts vom 03.12.1937 über den Rastplatz an der „Skala“ überein.

Bei oberflächigen Grabungen unterhalb des Hügels kamen Küchengerätschaften wie eine Kelle, ein Klossschöpfer sowie Porzellanscherben und Teile von Likörflaschen zutage. Aufnahme: Verfasser, April 2011

Gründen des Arbeitsschutzes war der Einsatz von Bauarbeiten unter künstlicher Beleuchtung in den Nachtstunden wegen des Unfallschutzes unüblich. Die Arbeiten in den Nachtstunden stützten sich auf eine Sondergenehmigung des GI, die sich zunächst ab 1938 nur auf den Reichsautobahnbau bezog. Das hieß aber nicht die generelle Aufweichung bestehender Arbeitsschutzbestimmungen. Um diese sicherzustellen, erließ die RAB eine Übersicht der jeweiligen, unter künstlicher Beleuchtung zulässigen Arbeiten. Zusätzlich musste jede Bauleitung in einem gesonderten Antragsverfahren die jeweilige Nacharbeit beantragen. Im Vorfeld hatten die Baufirmen zu prüfen, ob die Personallage die Bautätigkeit zweischichtig gestattete.

In der Leistungsabrechnung der Firma Zentra für das Teillos km 69+200 bis km 70 sind die jeweiligen Beleuchtungsstunden exakt nachgewiesen. So wurden ab dem 14.12.1938 bis zu 15 Lampen und ab Februar 1939 21 Lampen aufgestellt, um die Arbeiten von Früh bis in die Nachtstunden durchzuführen. Mit Unterbrechung verliefen die Arbeiten zum Abheben des Mutterbodens, die durch den Einsatz eines Baggers unterstützt wurden, bis zum 23.12.1938. Erst ab Februar 1939 lies die Witterung es zu, die Erdarbeiten wieder aufzunehmen. Zuerst begann man im Verlauf der geplanten Linienführung den Höhenzug südlich von Rackel aufzureißen. Hier sollte zwischen den km 68+800 bis km 69 die Fahrbahn in einem Einschnitt liegen. Das Erdreich wurde zum Aufschütten einer Böschung im km 69+200 bis km 69+900 mittels einer Feldbahn verbracht. Bis Ende Juli 1939 lief die Bautätigkeit mit Unterbrechung zwischen Mitte Juni und Anfang Juli von Montag bis Samstag ab 6 Uhr bis 3 Uhr in der Früh.³⁰ Allein für diesen Zeitraum bezifferte die Baufirma die notwendige Beleuchtung der Baustelle auf 6118,5 Stunden.

Offenbar wurden nicht alle Arbeiten laut Leistungsverzeichnis durchgeführt. Im Archiv ließen sich weitere Materialabrechnungen der Firma Zentra für das betreffende Teilerdlos bis zum Oktober 1942 auffinden. Dabei handelte es sich um Nacharbeiten an den Böschungen und dem Mittelstreifen.

Wurden zu Beginn des Autobahnbaus wegen der großen Anzahl der zur Verfügung stehenden Arbeitskräfte wenige Klein- und Großmaschinen eingesetzt, änderte sich dies in der zweiten Hälfte der 30er Jahre rapide. So wandelte sich das Bild auf den Reichsautobahnbaustellen zwischen Bautzen und Weißenberg. Jetzt sah man immer mehr große und moderne Raupenbagger mit einer Vielzahl von Zusatzgeräten, Diesellokomotiven mit größeren Kipploren (Fassungsvermögen über ein Kubikmeter) und riesige Verdichter die Erdarbeiten bewältigen. Bei der Bearbeitung des Planums und der Herstellung einer Betonfahrbahn setzten die Großfirmen auf selbstfahrbare Einheiten. Diese waren in der Lage, über die gesamte Fahrbahnbreite den Unter- und Oberbeton für die Fahrbahndecke zu fertigen.

Da so gut wie keine offiziellen Bilddokumente aus der Bauzeit der Reichsautobahn Bautzen - Weißenberg existieren, ist über den Einsatz von Baumaschinen wenig bekannt. So setzten die Firmen Dyckerhoff und Widmann GmbH und Zentra eine große Anzahl von Lastkraftwagen für die Materialtransporte ein. Ergänzt wurden diese durch umfangreiches Feldbahnmaterial, moderne Bagger mit Raupenantrieb und Verdichtern. Kleinere Baufirmen, wie die Firma Max Geißler, Hirschfelde, oder Hermann Thomas hatten nur ältere Bagger im Einsatz, die sich auf sogenannten Schienenmatten bewegten. Moderne Baugeräte oder Spezialmaschinen mussten sie oft bei den Großfirmen mieten.

Da sich unmittelbar an der Bautrasse, bis auf den Haltepunkt Gröditz, keine geeigneten Bahnstationen zur Anlie-

³⁰ Archivverbund Bautzen, Staatsfiliale; Sign. 50013 - 5772, Leistungsabrechnung der Firma Zentra, Dresden

ferung von Baumaterial befanden, war der Materialtransport durch Lastkraftwagen bzw. Lastzügen von den Umladebahnhöfen Reichenbach und Bautzen³¹ oder direkt von den Steinbrüchen und Sandgruben aus der Region notwendig. Eine Verlegung von Feldbahngleisen von Seidau war erst nach der Fertigstellung der Spreetalbrücke ab März 1939 möglich. Wegen der Länge des Bauabschnittes konnten die Transportzüge nur einen geringen Teil der Materiallieferungen bewältigen. Schon Anfang 1939 stieß der Einsatz von Lastkraftwagen immer mehr auf Probleme, da erste Einsparungen an Vergaserkraftstoff die Direktion zwang, eine Kontingentierung von Betriebsstoffen einzuführen. Dabei mussten die jeweiligen Baufirmen beachten, dass sich das Treibstoffkontingent nicht nur auf den eigentlichen Baustellenverkehr bezog. Auch musste die Anfahrt aller erforderlichen Baustoffe von den Verladebahnhöfen sowie von den Sandgruben und Steinbrüchen aus der Region in den Berechnungen des jeweiligen erforderlichen Volumens Beachtung finden.

2.6.2 Abschnitt Rackel - Weißenberg

In den Monaten Juni oder Juli 1938 begannen schrittweise zwischen der westlichen Gröditzer Gemeindegrenze bis zur Löbauer Landkreisgrenze (ca. km 73+660) die Arbeiten an den Erdlosen. Dabei wurde durch ortsansässige Bauern die Erde mit dem Pflug aufgerissen und der Mutterboden mit Schaufeln seitlich der Baustrasse zu Mieten aufgeschichtet. Erst ab Dezember 1938 liefen die ersten Vorarbeiten an den Unter- und Überführungen innerhalb der Gemarkung Gröditz an. Zu dieser Zeit türmten sich schon im Spätsommer bestellte und angelieferte Baustoffe wie Sand und Steine an der Trasse.

Zwischen Gröditz und der schlesischen Grenze wurden die Erkundungen des Baugrundes wegen technischer Änderungen der Linienführung in Höhe von Weißenberg und einem Baustopp erst im Herbst 1938 durchgeführt.³² Dabei wurde festgestellt, dass auf weiten Teilen mit einem felsigen Untergrund zu rechnen ist, der stellenweise durch Sandschichten unterbrochen ist.

RAB - Lager und Deckenbauhof Gröditz

Mitte 1939 wurde ein Baubüro und ein Baulager³³ durch die Firma Dyckerhoff und Widmann GmbH am Rande der Skala bei Gröditz eingerichtet. Dass es genau auf dem geplanten Areal für den Rastplatz aufgestellt wurde, ist kein Zufall. So konnten wichtige Geländearbeiten für den zukünftigen Rastplatz schon im Zusammenhang mit dem Bau des RAB - Arbeitslagers erfolgen. Die Baracken wurden aus Fertigteilen zusammengefügt, die wegen dem Fehlen von Ladekapazitäten bereits ab dem Frühjahr 1939 bei Bauern in Gröditz und Wuischke in freien Scheunen und Höfen eingelagert wurden. Auf einem extra aufgeschütteten Erdhügel wurde ein kleines Baubüro für den Streckenbaumeister eingerichtet. Gegenüber dem Baubüro stand die lange Küchenbaracke. Die wenigen Wohn- und Materialbaracken stellte man zwischen der Autobahntrasse und der Verbindungsstraße Gröditz - Wuischke auf. Vor Beginn der Deckenfertigung kamen weitere Wohnbaracken hinzu. Verantwortlicher Bauleiter für den Abschnitt Rackel - Weißenberg war der Ingenieur Spiegelberg.

Ende 1938 schlug man von Seiten der RAD Berlin offiziell vor, den eingesetzten Großbaufirmen für die Deckenherstellung ohne Ausschreibung Folgeaufträge zu erteilen, und sich somit über die gesetzlich festgelegte Ausschreibungspflicht hinwegzusetzen. Dies sparte Zeit, da ein aufwendiges Umsetzen der Baumaschinen entfiel. Unter diesen Voraussetzungen erhielt die Firma Dyckerhoff und Widmann neben dem Deckenbaulos 42f (Seidau - Cannewitz) auch den Zuschlag für das Los 60f (Cannewitz - Buchholz). Aus formalen Gründen wurde, wie die Dokumente beweisen, ein vereinfachtes Vergabeverfahren ohne öffentliche Ausschreibung durchgeführt. Auf die Ausschreibung gab die Firma am 09.12.1938 ein Angebot für das Deckenbaulos 60f ab und erhielt schon im Januar 1939 den Zuschlag. Der Auftrag umfasste die komplette Herstellung des Planums und der Fahrbahndecke von km 61+320 bis 86+500 für die Summe von 2.639186,00 RM.

Nach dem erteilten Zuschlag war die Firma erst weit nach Pfingsten 1939 in der Lage, mit ersten Vorarbeiten am Deckenlos zu beginnen. Der Zeitverzug entstand, da ein Teil der zusätzlich benötigten Maschinen und Feldbahnanlagen noch auf anderen Deckenbaulosen im Bereich der OBR Dresden eingesetzt waren. Zudem war das Gelände des zukünftigen Deckenbauhofes, dass schon im Spätsommer 1938 gepachtet wurde, noch nicht im erforderlichen

³¹ Laut Lieferscheinen wurde in den Bahnhöfen Bautzen, Reichenbach und Gröditz Baumaterial für die Lose bei Keckwitz, Cannewitz, Rackel und Gröditz übergeben. Ob auch in Baruth eine Anlieferung stattfand, ist nicht belegt.

³² Zusammen mit der Bodenprüfung wurde das Längsprofil zwischen Gröditz und Weißenberg aufgenommen. Sächsisches Staatsarchiv, Archivstraße 14, 01097 Dresden, OBR Dresden; Sign. 11219/1

³³ Der Standort wurde mir von Herrn Paulick aus Gröditz gezeigt und genau beschrieben. Nach seinen Erinnerungen wurden zuerst die Baracken des Bauleiters und gegenüber die einer Kantine mit Küche und Speiseraum errichtet. Im Spätsommer 1939 erweiterte man die Anlage in Richtung Gröditz.

Umfang vorbereitet. Das Gelände ³⁴ war feucht und nur nutzbar durch die Einlegung einer umfangreichen Drainage und die Verlegung eines Wasserrohres zwischen der Mischanlage und dem Wasserbecken zur Absetzung der Schlemme.

Bis zum Einrichten des Deckenbauhofes nutzte man das Gelände zur Anlieferung und Lagerung der Granitsteine aus den Steinbrüchen für die Verkleidung der Brückenbauwerke. Aufgrund der Eile verlegte man die freigeordneten Baumaschinen und Gerätschaften, wie die Waschanlage, Schüttbehälter, Baracken und Feldbahnanlagen zwischen Februar und März 1939 zunächst vom Autobahnabschnitt Ruhland (Autobahn Dresden – Berlin) nach Gröditz. Ab Juni 1939 folgten weitere Maschinen vom Deckenbauhof Seidau. Zusätzlich erweiterte man die Gleisanlage und baute zwei lange Baracken zum Lagern von bis zu 3000 t Portlandzement und tonnenweise Isolierpappe auf. Kleinere Material- und Verwaltungsbaracken ergänzten den Bauhof. Der benötigte Kies kam von Sandgruben aus Baruth, Riesa, Hohenbocka und Groß Saubernitz ³⁵ zum Deckenbauhof. Zusätzlich erschloss man kleinere Sandgruben entlang der Bautrasse. Der Steinsplitt wurde überwiegend vom Steinwerk Koschenberg nahe Senftenberg mit den Zug angeliefert. Die Werksteine für die Verkleidung der Brücken lieferten eine Vielzahl von Steinbrüchen aus der unmittelbaren Umgebung.

Wegen der vielen Materialtransporte über die Reichsbahnstrecke reichte das eine Anschlussgleis in Gröditz nicht aus, sodass die Materialzüge in Löbau und Bautzen abgestellt werden mussten. ³⁶ Durch LKW und Fuhrwerke gelangten weitere Materialstoffe aus der näheren Umgebung direkt zu den Baustellen. Riesige Berge von Kies, Sand und Tonnen von Steinen türmten sich auf den Wiesen östlich des Bauhofes bei Neuteich und entlang der Autobahntrasse. In großen stählernen Rohren, die von der Waschanlage durch den Bahndamm zum benachbarten Waldstück verlegt wurden, drückte man die beim Waschen

des Sandes entstandene Schlemme in das westlich der Bahnlinie befindliche Sammelbecken. Das Zuführungsgleis zur Baustelle verlief entlang der Straße Neuteich - Wuischke und bog vor der Einmündung in die alte Ortsverbindung nach Gröditz ab. Zusammen mit dieser pasierte es die Reichsbahnunterführung in einem schrägen Winkel. Das Gleis musste teilweise auf den Äckern westlich der Häuser von Neuteich verlegt werden. Auf dem feuchten Untergrund lag das Feldbahngleis auf Holzstempel, die in den Boden gerammt waren. Wegen der Steigung zur Fahrbahnböschung westlich der Reichsbahnstrecke, musste das Gleis in den Hang gegraben werden.

Durch die geografische Gegebenheit gestaltete sich der Verkehr der Bauzüge kompliziert. So konnten die Züge nur wenige Loren zur Baustelle ziehen oder benötigten eine am Schluss laufende zweite Lokomotive. An der DR - Unterführung wurde ein Posten aufgestellt, der den Straßenverkehr bei Annäherung eines Feldbahnzuges anhielt. ³⁷

Im Spätsommer 1939 erreichte der Deckenbauhof mit Beginn der Betonarbeiten seine größte Ausdehnung und erstreckte sich vom Haltepunkt Gröditz bis zu den Häusern von Neuteich.

Materialprobleme und Baustopp

Ab Mitte 1938 wirkte sich die Kontingentierung des 4. Jahresplanes an Eisen, Beton und vielen weiteren wichtigen Rohstoffen auf den Reichsautobahnbaustellen negativ aus. Zusätzlich hatten die Baufirmen mit einer angespannten Arbeitsmarktsituation zu kämpfen, die eine zügige Abwicklung der Bauaufträge unmöglich machte. Anfang des Jahres 1939 stand fest, dass der durch den GI festgelegte Eröffnungstermin nicht zu halten war. Um trotz der Probleme, eine schnelle Fertigstellung zu realisieren, strengte die OBR Dresden eine komplette Lösung an. So beantragte man Anfang 1939 die Aufnahme des gesamten Abschnittes zwischen Dresden und Weißenberg in das Lückenschlussprogramm. Diesen Antrag unterstützte der zuständige Fachreferent der Direktion nach einer Auswertung der monatlichen Bauberichten aus Dresden. Nach der Durchsicht der erhaltenen Leistungsabrechnungen aus dem Bestand der BAR Bautzen, die Grundlage für die monatlichen Berichte der OBR an den GI waren,

³⁴ Die Häuser von Neuteich, nahe dem Gröditzer Vorwerk, wurden in einen trocken gelegten See errichtet.

³⁵ Ein Zeitzeuge erinnerte sich, dass aus Richtung Groß Saubernitz für die Kiestransporte eine Feldbahn direkt zum Deckenbauhof verlegt war. Leider konnten keine Dokumente gefunden werden, die dies belegen.

³⁶ So berichtete mir die Zeitzeugin Frau Schuban, die als Zugführerin in den 40er Jahren im Bahnhof Löbau tätig war, dass zeitweise fast alle Gleise mit Materialzügen für die Reichsautobahnbaustelle besetzt waren. Vor allem lange Züge mit Kies und Sand standen auf den Gütergleisen. Oft waren es Flachwagen mit aufgeklappten Seitenborden, die zum Kiestransport genutzt wurden. Dies lässt vermuten, dass die Entladung am Ziel durch Arbeiter erfolgte. Dabei wurde der Sand sofort in bereitgestellte Lorenzüge geschüttet und zu den Baustellen befördert. Wie dies am Deckenbauhof Neuteich in Detail organisiert war, ist nicht mehr nachzuvollziehen. Hier stand für die Materialzuführung über die Reichsbahnschiene nur ein Gleis zur Verfügung. Auch wurden Baustoffe direkt im Bahnhof Löbau und Reichenbach (Laus) auf Lastkraftwagen verladen und zu den Baustellen gefahren.

³⁷ Aussage des Zeitzeugen Herr Biehle. Mit seinem Vater beobachtete er oft an der Bahnbrücke an der Landstraße Wuischke – Gröditz den Feldbahnbetrieb.

stimmten die Bauberichte nicht immer mit dem tatsächlichen Zustand überein.³⁸

Um sich eine Übersicht über den tatsächlichen Stand der Arbeiten zu verschaffen, war die Direktion auf Weisung des GI angehalten, die Baufortschritte unter dem Gesichtspunkt eines möglichen schnellen Lückenschlusses zu begutachten. In der letzten Märzwoche 1939 bereiste eine kleine Kommission der RAD die Bauabschnitte östlich von Dresden und begutachtete den Stand der Arbeiten. Ohne einen Mitarbeiter der BAR Bautzen besuchte man die Baustellen bei Gröditz und Weißenberg. Dabei mussten sie feststellen, dass während ihres Besuches keine Bauaktivitäten festzustellen waren. Die Betonfahrbahn bei Bautzen war nur einbahnig und unvollständig verlegt. Außerdem war der Mittelstreifen bis östlich von Gröditz nicht aufgefüllt und der Seitenstreifen auf weiten Teilen der Strecke nicht betoniert. Ab Höhe Weißenberg bis in den Bereich der BAR Görlitz waren überhaupt keine Arbeiten am Planum begonnen. In der abschließenden Auswertung der Reise kam man zu der Einschätzung, dass eine Verkehrsübergabe für den Abschnitt Bautzen - Weißenberg bis Oktober 1939 unmöglich ist. Wegen den fertiggestellten Autobahnteilen, den festgestellten Mengen von Baustoffen entlang der Trasse und auf dem Bauhof Gröditz sowie den umfangreichen Bauvorbereitungen bis Weißenberg, riet man aber von einem Baustopp ab. Im Gutachten schätzte man, dass bis zum Sommer 1940 zumindest zwischen km 72+500 bis km 74+500 die Südfahrbahn abgeschlossen sein könnte und eine Behelfszufahrt eingerichtet ist. Inwieweit man in Dresden von den Ergebnissen der Bereisung informiert war, geht aus den aufgefundenen Dokumenten leider nicht hervor. Doch denkbar ist, dass man telefonisch Claußnitzer von möglichen Auswirkungen des Gutachtens unterrichtete.

Ende April 1939 verlangte der GI von der OBR Dresden eine Stellungnahme auf den Bericht der Kommission. Damit war die Forderung verbunden, eine genaue und verlässliche Kostenaufstellung für eine schnelle Fertigstellung des Teilabschnittes bis Weißenberg zu erarbeiten. Eine Antwort der OBR Dresden konnte nicht aufgefunden werden. Doch

³⁸ Anfang 1939 konnte die Bauintensität nicht mehr im vollen Umfang aufrecht erhalten werden. Um eine geordnete Bauunterbrechung einzuleiten, versuchte der GI mithilfe der Direktion, eine Differenzierung der einzelnen Bauabschnitte je nach Grad des Baufortschrittes zu erarbeiten. Zudem war zu Prüfen, inwieweit Lücken im Netz schnell geschlossen werden könnten. Das bezog sich überwiegend auf Ost-Westlinien und grenznahe Autobahntrassen. Das vom GI beschlossene Lückenschlussprogramm wurde per Erlass am 03.08.1939 angeordnet. „...Unter dem Lückenschlussprogramm sind alle Abschnitte aufgeführt, wo nach Ansicht der Direktion mit geringem Aufwand eine Verkehrsübergabe in absehbarer Zeit erfolgen könnte.“ (Zitat aus dem Erlass zur „Einstellung von Abschnitten in dieser Bausaison zwecks Errichtung eines Arbeitsausgleiches“, BArchiv; Sign. R 4601/968)

muss Todt klar gewesen sein, dass gegen eine zügige Fertigstellung bis Weißenberg viele Änderungen an der Linienführung und offene technische Fragen, wie z.B. die Planungen eines Zubringers und die Lage der Anschlussstelle standen.

Im Mai 1939 erhielt die Firma Ludwig Gries³⁹ aus Bautzen den Zuschlag für die Erdlose 30 und 31 (Höhe Weißenberg bis zur Provinzgrenze). Wegen den zum Ausschreibungszeitraum unklaren technischen Parametern einer künftigen Anschlussstelle Weißenberg, fehlten in der Leistungsbeschreibung alle dazu erforderlichen Vorarbeiten. Erst in einem Nachtrag zu den Planungsunterlagen der Anschlussstelle, forderte der GI, die Sichtverhältnisse des Autofahrers durch zusätzliche Seitenabtragungen an der Nordseite der Trassenführung zu verbessern. Das erforderte eine Änderung der Planungsunterlagen und ein erneutes Einmessen in der Natur. Dies stellte für die OBR ein Problem dar, da für die Anschlussstelle zu diesem Zeitpunkt noch kein Planfeststellungsverfahren eingeleitet war. Ebenfalls fehlte eine Einigung mit den Eigentümern für die zusätzliche Seitenabtragung.

Anfang September 1939 wurden die Erdarbeiten dahin gehend ausgedehnt, die notwendige Baufreiheit für eine Anschlussstelle Weißenberg zu schaffen. Die Firma Ludwig Gries wurde beauftragt, auf dem Gelände den Mutterboden bis zu einer Tiefe von 20 cm abzutragen und zu Kompostmieten aufzuschichten. Die BAR machte in Hinblick auf das zeitliche Problem den zuständigen Dezerenten bei der OBR Dresden, Reichsbahnoberrat Stäble, aufmerksam, den Bauauftrag wesentlich zu erweitern. Man schlug vor, ohne eine Bestätigung der Planungen, mit erste Vorarbeiten für die Anschlussstelle zu beginnen. Stäble stimmte dem Vorschlag zu, was die BAR Bautzen im Oktober des gleichen Jahres bewog, trotz nicht bestätigter Detailpläne die Baufirma mit dem Erdaushub auf dem Gelände der zukünftigen Anschlussstelle zu beauftragen. Um den Forderungen des GI nachzukommen beantragte man bei der Stadt Weißenberg im Oktober 1939 Seitenabtragungen an der Nordseite der zukünftigen Anschlussstelle. Am 27.10.1939 wurde offiziell durch die BAR Bautzen die Erweiterung des Bauauftrages für die Firma Ludwig Gries bei der OBR Dresden eingestellt. Die Neueinstellung war notwendig, da der Kostenrahmen sich von 13668 RM auf 18726,70 RM wegen der zusätzlichen Leistung erhöht hatte.

Im Herbst 1939 liefen die Erdarbeiten an der geplanten Anschlussstelle im vollen Umfang. Das Erdreich wurde mit

³⁹ Archivverbund, Staatsfiliale Bautzen; Sign. 50013 Amtshauptmannschaft Bautzen Nr. 5764, Auftragsvergabe an die Firma Gries, Unterauftragnehmer der Firma Dyckerhoff & Widmann Dresden.

einem Bagger abgetragen und mithilfe von Feldbahnzügen zum Böschungsbau auf den Abschnitt östlich von Weißenberg abgefahren. Arbeiter verlegten Drainage und verdichteten das Gelände.

Am 03.08.1939 entschied der GI, den Abschnitt Bautzen - Weißenberg - Görlitz in das „Lückenschlussprogramm“ aufzunehmen und bis zum Frühjahr 1940 fertigzustellen. Die OBR Dresden hatte in einer gesonderten Aufstellung alle Arbeiten zusammen mit den notwendigen Kosten zu beantragen. In einer umfangreichen Aufstellung mussten neben den erforderlichen Baumaterialien, der Einsatz von Baumaschinen, Arbeitskräften und der benötigte Kostenrahmen genau beziffert werden.

Offenbar hielt man in Dresden den vorgegebenen Zeitrahmen mit einer möglichen Betriebsübergabe für das Frühjahr 1940 zu übereilt. Denn am 06.09.1939⁴⁰ räumte die OBR Dresden ein, dass es weitere Verzögerungen bei der Deckenherstellung gäbe. So rechnete man mit einer Fertigstellung der 4-spurigen Fahrbahn bis km 72+500 (Höhe Gröditz) erst im Oktober 1939. Der Abschnitt km 72+500 bis km 74+500 könnte bei entsprechender Witterung auf der Richtungsfahrbahn Bautzen - Görlitz bis zum 01.12.1939 zusammen mit dem Anschluss an die Landstraße Weißenberg - Gebelzig behelfsmäßig erfolgen.

Die Gründe der Verzögerungen lagen im Wesentlichen in der Verlegung der Linienführung auf die Südseite des Höhenzuges bei Weißenberg und an den vom GI geforderten Nachbesserungen an der Anschlussstelle Weißenberg. Um das Eröffnungsziel bis zum Frühjahr 1940 einzuhalten, bezifferte die OBR in der am 11.09.1939 an den GI übergebenen Aufstellung ein Kostenvolumen von ca. 128.000 RM. Wie sich diese Summe im Einzelnen zusammensetzte, wurde durch die OBR nicht genau ausgeführt. Doch kann vermutet werden, dass es hierbei um Kosten für das zu diesem Zeitpunkt noch nicht ausgeschriebene Überführungsbauwerk der Landstraße Weißenberg - Gebelzig und Aufwendungen für eine provisorische Ausführung der Anschlussstelle handelt. Ausführlich ging man im Antrag auf den Stand der Arbeiten auf dem Abschnitt ein. Dabei hob man die relativ geringen Restarbeiten an der Trasse und die weit vorangetriebenen Deckenarbeiten hervor. Wegen der relativ geringen Bau- summe und dem provisorischen Anschluss an die Landstraße bei Weißenberg, entschied Todt im eingeschränkten Umfang die Fortsetzung der Arbeiten. Als Eröffnungstermin wurde offiziell das Frühjahr 1940 festgelegt. Um dieses Bauziel zu erreichen, schlug man der OBR Dresden vor,

zusätzliche Kräfte zu beantragen. Darunter verstand man neben dem Anwerben von Hilfskräften auch den Einsatz von Zwangsarbeitern und Kriegsgefangenen. Um dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken, stellte zum Beispiel die Firma Dyckerhoff & Widmann GmbH aus der ländlichen Bevölkerung ab Oktober 1940 technisch begabte Landarbeiter ein, um sie als Lokomotivführer auf den kleinen Dieselfeldbahnlokomotiven, Maschinenführer oder Fahrer von Lastkraftwagen einzusetzen.

Am 14.12.1939 wurde im Baulager Gröditz Weihnachten⁴¹ gefeiert. Dabei wurde dem Bauleiter, Dipl.-Ing. Spiegelberg und 36 verdienten Arbeitern anlässlich des 1. Millionsten Quadratmeter Autobahn eine Erinnerungsmedaille aus Meissner Porzellan überreicht. Während der Weihnachtsfeier las der Mundartdichter Max Zeibig aus seinen „Kindheitserinnerungen“ und die damals junge Harfenistin Jutta Zoff spielte zusammen mit dem Kapellmeister des Bautzener Stadttheater Dr. Beyer und dem Bariton Karl Markgraf weihnachtliche Stücke.

2.7 Archäologische Funde

Neben den archäologischen Funden westlich von Bautzen, wurden während der Erdarbeiten im Spätsommer 1938 am Höhenzug bei Burk und bei Kreckwitz bronzezeitliche Gräber entdeckt. Dort traten bei Baggerarbeiten Tongefäßen aus der Schnurkeramikperiode zutage. Oft mussten die Arbeiten unterbrochen werden, um den ehrenamtlichen Kräften Gelegenheit zu geben eine sachgerechte Bergung durchzuführen. Die BAR hatte die einzelnen Firmen zur Unterstützung angehalten, die darauf hin bereitwillig einige Arbeiter abstellten. Leider konnten die einzelnen Fundorte nur sporadisch untersucht werden, da wegen der Bauarbeiten kaum Zeit blieb. Bei Burk wurden die Ausgrabungen in nördlicher Richtung ausgedehnt. Hier war eine Seitenentnahme für Dammaufschüttung östlich von Kreckwitz vorgesehen. Die kleine Gruppe um den Heimatforscher Franz Lehmann begann nach der Rodung des südöstlichen Geländeteiles sofort mit Erkundungsgrabungen, die sich bis auf die Höhe des Höhenzuges erstreckten. Im Bereich der Autobahntrasse bei Basankwitz wurden mit Steinplatten eingefasste Begräbnisstätten freigelegt, die teilweise schon direkt unter der Grasnarbe anfangen und bis in eine Tiefe von 98 cm reichten. Auf der nördlichen Anhöhe trafen die Grabungen im Februar 1939 auf mehrere

⁴⁰ BArchiv R 4602/ 689, handschriftlicher Aktenvermerk des Streckenreferenten nach dem Planungsgespräch beim GI.

⁴¹ Sächsische Zeitung; Ausgabe 1991/46: Die in dem Zeitungsartikel dargestellten Details sind mit großer Sicherheit aus einer regionalen Zeitung aus dem Jahr 1939 entnommen. Im Nachlass der Bauabteilung Bautzen sind keinerlei Unterlagen von Baulagern oder Streckenbüros erhalten.

Siedlungsplätze aus der Zeit der Aunjetitzer Kultur ⁴². Neben vielen Gefäßen und Gebrauchsgegenständen, wurden in den Gräbern goldene Ringe, Dolche und Bernsteinketten geborgen.

Aus den Kämpfen um Bautzen im Jahr 1813 stieß man auf Überreste von Soldaten und Pferdegräber zwischen Burk und Kreckwitz. Bei Kreckwitz musste wegen der Autobahntrasse im August 1938 der Südhang des Höhenzuges des Krähenberges abgetragen werden. Dabei fand man bronzezeitliche Stangenhütten mit darunter liegenden Vorratsgefäßen aus der Zeit von 500 v.C. ⁴³. Wenige Kilometer östlich Cannewitz mussten die Arbeiten im September 1938 immer wieder unterbrochen werden, da reihenförmig angelegte Siedlungsüberreste unter dem Mutterboden und bei der Seitenentnahme zum Vorschein kamen. Gleichzeitig stieß man hier auf große Mengen Granatsplitter aus den Kämpfen von 1813. Auch in der Gemarkung Rackel, bei km 68+8, legte der Bagger bei einer Seitenentnahme nördlich der Trassenführung (Einschnitt km 68+600 bis km 69+000) weitere Siedlungsspuren frei. Hier war man mit der Meldung der Bodenfunde nicht so genau. Erst einige Tage später informierte man den Verantwortlichen für Bodenfunde, der feststellen musste, dass ein Teil der Siedlungsspuren auf Feldbahnloren verladen war. Da man schon wegen der auf der Trasse bei km 68+4 in unmittelbarer Nähe des Löbauer Wassers aufgefundenen Vorratsgefäßen und viele Scherben die Arbeiten unterbrechen musste, war die Firma über weitere Verzögerungen nicht erfreut.

2.7 Rast- und Parkplätze

Schon in der Planungsphase existierten Vorstellungen, wo Rast- und Parkplätze eingerichtet werden können. Erst nach einer Bereisung des GI und seinen von der Linienführung gewonnenen Eindrücken legte dieser die jeweiligen Standorte im Rahmen der Planungsgespräche mit seinen Fachreferenten zwischen Juli und November 1937 fest. Dabei beschränkte er sich überwiegend auf Standorte von Rastplätzen. Die OBR hatte im Rahmen ihrer

⁴² Aus der Glockenbecher- und Schnurkeramikultur um 2300 v.Chr. entwickelte Sachgütergemeinschaft. Die Aunjetitzer beherrschten schon früh das Gießen von Kupfer und Arsenbronze.

⁴³ Die umfangreichsten Funde wurden in den Jahren 1922/24 auf dem Burgunden Hügel nahe Litten bei gezielt angesetzten Grabungen gemacht. Neben reich ausgestatteten 42 Gräbern, fand man ein großes Schwert und eine Dreirollen Fibel. Ein interessanter Fund wurde im März 1939 bei Erdarbeiten an der Südmauer der Scheune im Rittergut von Niedergurig gemacht. Bei Erweiterungsarbeiten stießen die Arbeiter in nur 50 cm Tiefe auf zwei Skelette mit fast vollständigem Gebiss. Ein Skelett hatte im Schädel ein Loch. Kleidungsgegenstände, die eine zeitliche Zuordnung ermöglichten, fehlten völlig. Franz Lehmann, als Leiter der archäologischen Grabung in der Region Bautzen, konnte bis zum Schluss der Untersuchung einen Zusammenhang zu den Kämpfen von 1813 nicht nachweisen.

Planungsarbeit die Verteilung der Parkplätze zuzuarbeiten. Vor allem die weite Sicht über das Lausitzer Bergland zwischen Kreckwitz und Weißenberg sollte, nach Todts Meinung, der Benutzer der Autobahn genießen.

Eine abschließende Festlegung der Park- und Rastplätze auf dem Abschnitt Bautzen - Weißenberg fand am 02.12.1937 in einer Besprechung beim GI statt. Zusammen mit dem Fachreferenten des GI, Oberbaurat Meffert, und dem Streckenreferenten der OBR, Dipl.-Ing. Walter, erörterte man Details der Trassenführung und die vorliegenden Vorplanungen der Rast- und Parkplätze auf diesem Abschnitt. Vonseiten der RAD war der zuständige Streckenreferent aus Dresden der Dipl.-Ing. Walter vom Planungsbüro der OBR anwesend.

2.7.1 Rastplätze bei Burk und Kreckwitz

Bei der OBR Dresden erörterte man 1937 den durch die GeZuVor im Jahr 1935 gemachten Vorschlag, bei km 60+610 in Höhe Niederkaina einen Rastplatz anzulegen. Bei einer der ersten Linienbereisungen durch Mitarbeiter der OBR Dresden, überzeugten sie sich vom weiten Ausblick auf die Bergkette der Oberlausitz. Ebenso schlug man vor, bei Kreckwitz, etwa im km 63, einen Zugang zu dem nördlichen Höhenzug ⁴⁴ mit einem Aussichtspunkt auf das einstige Schlachtfeld von 1813 einzurichten. Der Rastplatz wurde von Todt verworfen. Eine abschließende Entscheidung über den Aussichtspunkt fand durch den GI nicht statt. Die OBR sah aber an der Stelle für das Abstellen der Fahrzeuge einen etwas breiteren Randstreifen vor. Weitreichendere Planungen für einen Zugang und Aussichtspunkt fanden nicht statt. Kriegsbedingt unterließ man später die Verbreiterung des Randstreifens.

2.7.2 Rastplatz am Löbauer Wasser

Im November 1937 schlug der GI im Rahmen einer Planungsbesprechung einen beidseitigen Parkplatz am Löbauer Wasser vor. Über eine kleine Treppe sollte der Zugang zum Flussbett möglich sein. Da man nur ausreichend Platz zum Abstellen der Fahrzeuge benötigte, brauchte nur das Bankett etwas breiter ausgebaut werden. Im Rahmen der Detailplanungen wurde der Parkplatz nie erwähnt. Es ist davon auszugehen, dass vonseiten der OBR Dresden nie beabsichtigt war an dieser Stelle einen Rastplatz einzurichten.

⁴⁴ Gemeint ist die Erhebung der Kreckwitzer Berge nördlich der Autobahntrasse. Der Aussichtspunkt über das Schlachtfeld von 1813 sollte auf dem „Hohen Berg“, einem östlichen Ausläufer des Höhenzuges entstehen. Zwischen dem 20. und 21. Mai 1813 tobte hier eine entscheidende Schlacht zwischen den Alliierten und dem napoleonischen Heer. Napoleon leitete von Bautzen den Kampf. Der eigentliche Höhepunkt der Kämpfe lag an der Spree nahe Burk.



Abb. 19:

Areal des geplanten Rast- und Zeltplatzes an der Gröditzter Skala.

Auf dem Hügel sollte der Rastsuchende eine Aussicht auf das Lausitzer Bergland und auf das Gröditzter Schloss haben. Über einen Zugang sollte es möglich sein, eine Wanderung im Tal durchzuführen. Die detaillierten Schilderungen des GI lassen den Schluss zu, dass Todt zusammen mit dem 1. Dezernenten und stellvertretenden Vorstand der OBR Dresden, Graupner, auf der Streckenbereisung am 13. oder 14.08.1937 das Areal besuchte.

Aufnahme: Verfasser, April 2011

2.7.3 Rastplatz Gröditz

Ein großer Rastplatz auf dem Abschnitt sollte nach den Vorstellungen des GI an der „Gröditzter Skala“ bei km 72+8 entstehen. Laut Protokoll legte man die technischen Details der Fahrbahn in diesem Bereich und die Gestaltung des Rastplatzes fest. So war für den Rast suchenden Autofahrer ein Aussichtspodest unmittelbar am Rand der „Skala“ aufzuschütten. Über eine Treppe sollte ein Zugang ins Tal möglich sein. Auch wünschte der GI ein parkähnliches Areal mit einer Wiese, wo das Aufstellen von Zelten möglich wäre. Der Streckenreferent, Dipl.-Ing. Walter schlug im Laufe des Planungsprozesses vor, den vorbeifahrenden Autofahrer an der „Skala“ durch Höherlegung der Autobahn bei km 73+100 um 1 m einen Panoramablick zu ermöglichen. Dieser Vorschlag wurde von der RAD aufgenommen, aber aus fahrbahntechnischen Problemen später verworfen.⁴⁵

Das Bauvorhaben plante die OBR Dresden nach Fertigstellung des Abschnittes zu verwirklichen. Bis dahin sah man auf dem Gelände ein großes Wohnlager vor. In

Vorbereitung des Areals erfolgten für das Aufstellen der Baracken weitreichende Erdarbeiten für den späteren Rastplatz. Leider konnten weder Abrechnungen über Pachtzahlungen an den Grundbesitzer, v. Krauß, noch Kaufdokumente durch die OBR Dresden gefunden werden.

2.7.4 Rastplatz Anschlussstelle Weißenberg

Zwischen den Anschlussschenkeln der Anschlussstelle 1. Klasse Weißenberg sollte ein kleiner Rastplatz mit Bänken und Tischen entstehen. Hier bestand die Möglichkeit, die Schönheit des Lausitzer Berglandes und den Blick auf die Stadt Weißenberg zu genießen. Die Ausführung eines solchen Rastplatzes war in Normblätter vorgegeben und relativ einfach umzusetzen. Da 1939 feststand, die Anschlussstelle zunächst nur als Provisorium anzulegen, verfolgte die OBR Dresden dieses Bauvorhaben nicht weiter. In den Planungsunterlagen der Anschlussstelle Weißenberg vom September 1939, die Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens waren, ist kein Rastplatz vorgesehen.

Im Herbst 1938, während weite Teile des Abschnittes schon im Bau waren, wünschte die Direktion auf einen Hinweis des GI zwischen km 60 bis 70 weitere Parkmöglichkeiten. Man schlug der OBR vor, den Seitenstreifen punktuell breiter auszuführen und als Parkplätze zu kennzeichnen. Bis zum Jahreswechsel 1938/39 legte man weitere Standorte der Direktion vor. Diese wurden aber nicht mehr zeitnah genehmigt und blieben somit in den baulichen Ausführungen unbeachtet.

⁴⁵ Der Zeitzeuge, Herr Pauli berichtete mir, dass der Bauleiter für den Abschnitt sich extra einen podestartigen Erdhügel aufschütten ließ, auf dem er die Baracke der Streckenbauleitung aufstellte. Um eine bessere Sicht aus seinem Büro zu haben, mussten einige großen Bäume an der Südseite der Baracke gefällt werden. Diese Aussagen des Zeitzeugen decken sich mit den vom GI persönlich gemachten baulichen Vorschlägen für den Rastplatz an der „Skala“. So deuten die noch heute vor Ort erkennbaren Spuren, wie das Aufschütten des erwähnten Podestes und der Zugang ins Tal, auf erste Vorarbeiten für den späteren Rastplatz hin. Diese Vorarbeiten konnten nur im Rahmen eines von GI bestätigten ausgearbeiteten Lageplan umgesetzt werden. Leider konnte dieser nicht aufgefunden werden. Wie Todt zu den detaillierten Kenntnissen gekommen ist, bleibt unklar. Wahrscheinlich ist, dass er am 13. oder 14.08.1937 im Rahmen einer Bereisung der Linienführung Dresden – Bautzen – Görlitz – Schlesien auch Gröditz besuchte. Erwähnt ist in den Reiseberichten darüber nichts. BArchiv; Sign. R 4601/4083, Aktenvermerk über das Planungsgespräch vom 03.12.1937. Bestandteil der Unterredung waren die Entwürfe der Trasse von km 60 bis km 76+200. Todt äußerte sich in diesem Zusammenhang über einen Standort eines Rastplatzes in Höhe der „Skala“ bei km 72+800.

2.8 Die Deckenbaulose

Deckenbaulos 42f: km 61+320 bis km 67+000

Deckenbaulos 60f: km 67+000 bis km 86+500

Firma: Dyckerhoff und Widmann GmbH

Unterauftragnehmer: Zentra

Kosten laut Angebot für beide Lose: 2.639186,00 RM

Angebotsabgabe: 09.12.1938

Deckenbaulos 42f

Um die allgemeine Förderlänge einzuhalten, schlug die OBR Dresden im Dezember 1938 vor, das Deckenbaulos 42f bis zum km 63 durch den Deckenbauhof Seidau zu bedienen. Anfang Februar 1939 entschied man, zeitgleich mit dem Los 38f auch das Los 42f vollständig in Angriff zu nehmen. Die Firma Dyckerhoff und Widmann GmbH wurde angewiesen, alle verfügbaren Arbeitskräfte auf diese Lose zu konzentrieren. Um schnell eine vorläufige Befahrbarkeit auf dem Los 42f herzustellen, entschied man, zunächst nur auf der Südfahrbahn die Fahrbahndecke zu betonieren. Zu dieser Maßnahme war man gezwungen, da man in Dresden mit einem weiteren Baustopp rechnete und das Bauunternehmen nicht in der Lage, für die zeitgleiche Arbeitsaufnahme auf den Deckenlosen 60f und 42f die notwendigen Spezialmaschinen und Fachkräfte aufzubringen.

Mit den ersten Vorarbeiten für das Deckenbaulos 42f wurde im Februar 1938 begonnen und im März des gleichen Jahres ab der Unterführung im km 61+320 die Feldbahngleise in östlicher Richtung schrittweise vom Bauhof Seidau bis zum km 67 verlängert. Für die Unterbringung der Arbeiter wurde das seit Mitte 1938 existierende RAB – Baulager der Firma Zentra erweitert. Hier fanden viele Arbeiter aus Böhmen und Mähren, die schon bei Bautzen eingesetzt waren, eine neue Anstellung. Die Bauleistungen an dem Deckenbaulos erfolgten durch die Firma Zentra, als Unterauftragnehmer.

Schon in dem Angebot rechnete die Firma Dyckerhoff und Widmann GmbH mit dem zeitaufwendigen Überbrücken nicht abgeschlossener Überführungen mittels Notgerüsten. Dabei musste nicht nur die Durchfahrtsöffnung, sondern auch die nicht hinterfüllten Flügelmauern überbrückt werden. Um auf dem Deckenbaulos 38f (Uhyst - Burk) die Arbeiten nicht zu behindern, forderte die BAR die Verlegung der Gleise für die Materialzüge zwischen Seidau und Burk auf den Mittelstreifen. Zusätzlich sah man vor, in der ersten Bauphase die Materialtransporte mittels Lastkraftwagen vom Umladebahnhof Rattwitz zum entfernten Deckenbaulos sicher zustellen. Der Grund dieser Überlegung lag darin, dass man rechnete, Anfang 1939 nicht über ausreichend Gleismaterial zu verfügen.

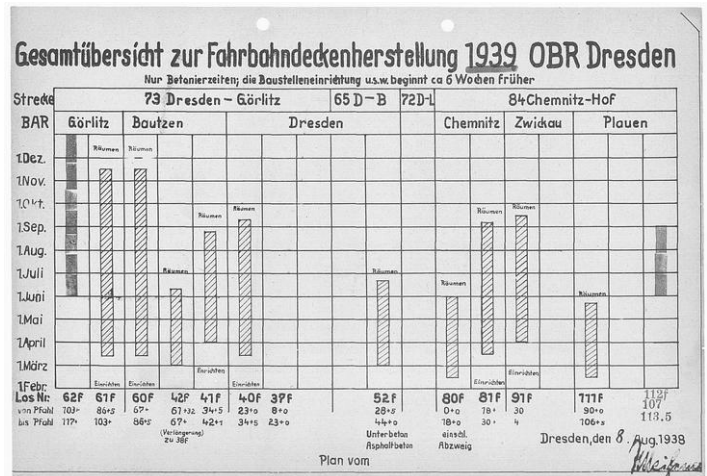


Abb. 20: Der im August 1938 aufgestellte Zeitplan für die Deckenherstellung war wegen den technischen Änderungen und Kapazitätsengpässen der beauftragten Baufirmen im Herbst schon überholt. Die hier dargestellte Grenze zur BAR Görlitz bei km 103 resultierte aus dem ersten Linienverlauf nördlich der Königshainer Berge.

Sächsisches Staatsarchiv, Archivstraße 14, 01097 Dresden, OBR Dresden; Sign. 11219/166

Anfang März bis Juni 1939 wurde das Planum auf dem Los 42f vorbereitet und der Seitenstreifen betoniert. Mitten in diese Arbeiten traf eine erneute Bausperre bei der OBR Dresden ein. Da der Abschnitt Bautzen - Weißenberg in das Lückenschlussprogramm fiel, waren die Arbeiten ohne Einschränkungen fortzuführen. Doch machten Materialengpässe und die Einberufung von Arbeitern zur Wehrmacht ein kontinuierliches Betonieren unmöglich. Unter diesen Umständen war die Baufirma gezwungen, mit der Deckenherstellung auf dem Deckenbaulos 42f erst ab Ende August 1939 zu beginnen. Das bedeutete ein Zeitverlust von 5 Monate gegenüber der im Jahr 1938 festgelegten Planung.

Diese Unterbrechung nutzte die OBR, um das Bauunternehmen Zentra zu beauftragen, das Planum zwischen der „nicht öffentlichen Anschlussstelle“ Burk und einer Baurampe im km 67+000 mit einer Überleitung auf die Landstraße Kleinbautzen – Cannowitz für den „Betriebsverkehr“ herrichten zu lassen. In der zweiten Septemberhälfte 1939 rückten die Maschinen aus Richtung Bautzen auf das Planum und begannen mit der Herstellung der Fahrbahn. Wegen der Entfernung zwischen dem Deckenbauhof und dem Deckenbaulos, war der Feldbahnbetrieb für die Materialversorgung umfangreich und verlief nach einem festen Plan. Anfang Oktober 1939 erreichte man die östliche Grenze des Deckenbaulos im km 67+000 und verlagerte die Maschinen auf die Nordseite des Planums.

Deckenbaulos 60f

Um die Fahrbahndecke zumindest auf einer Richtungs-fahrbahn bis zur Anschlussstelle Weißenberg zum Sommer 1939 abzuschließen, begrenzte die OBR ohne vorherige Abstimmung mit der RAD das Deckenlos bis zur geplanten Anschlussstelle Weißenberg im km 74+500. Zudem rech-

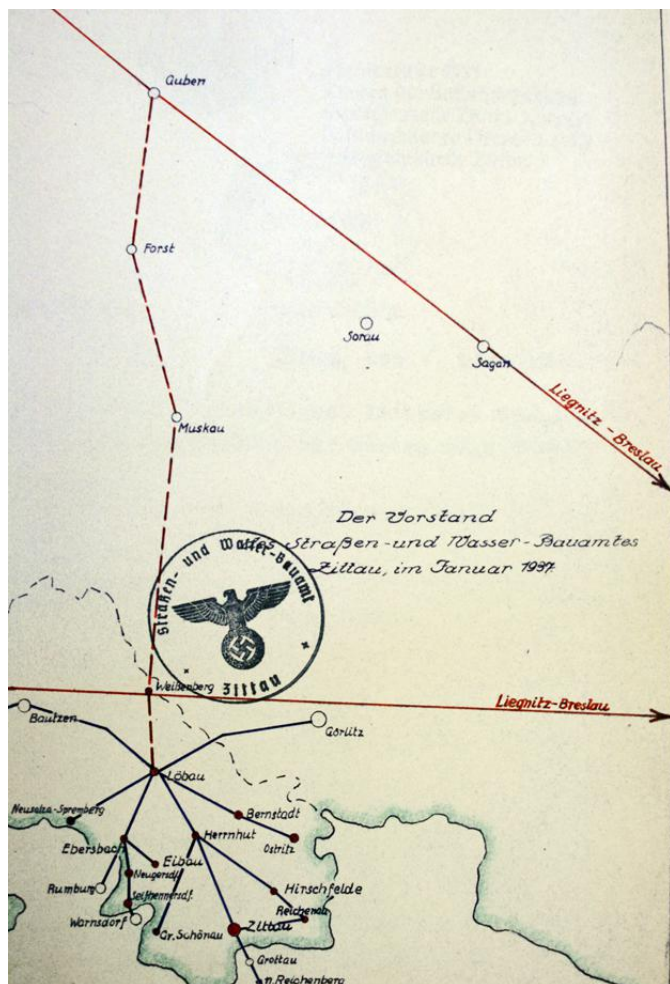


Abb. 21: Systematische Darstellung der wichtigsten Verkehrswege in der Lausitz unter Einbeziehung eines Zubringers zwischen den Autobahnen Berlin - Schlesien und Dresden - Schlesien. Durch das Straßen- und Wasserbauamt Zittau wurde im Januar 1937 eine Verkehrsstudie aufgestellt, die auf Vorstellungen aus der Zeit von 1928 beruhte. Diese Darstellung war nicht im Gutachten enthalten.

Kreisarchiv Zittau; Sign. 412 Referat Verkehr Straßen- u. Wasserbauamt Band 57

nete die OBR mit keinem schnellen Abschluss der Erdarbeiten östlich von Weißenberg, sodass man von vornherein plante, bis auf Weiteres das Planum der Nordfahrbahn für die Materialtransporte vom Bauhof Gröditz zu den Baustellen weiter zu benutzen. Diese Entscheidung ermöglichte, den Abschnitt bis zur provisorischen Anschlussstelle Weißenberg schnell in Betrieb zu nehmen, ohne den umfangreichen Baubetrieb zu behindern. Aus diesem Grund entschloss sich die OBR, die Firma anzuweisen, mit der Deckenbearbeitung unüblicherweise in der Mitte des Deckbauloses, im km 72+500, zu beginnen. Dabei sollte zunächst auf der Nordfahrbahn in Richtung Bautzen bis zum Anschluss an das Deckenlos 42f die Fahrbahndecke aufgebracht werden. Die RAD wies aber entgegen den Plänen der OBR diese an, das Deckenlos bis zum km 86+500 (Höhe Arnsdorf) zu bearbeiten.

Der Mangel an Baumaschinen, fehlenden Bauwerks hinterfüllungen bei Gröditz und Wuischke sowie Erdarbeiten an der Anschlussstelle Weißenberg verzögerten den

Beginn am Deckenlos bis Ende April 1939. Offenbar gab es auch während der Betonarbeiten massive Verzögerungen, da nachweislich erst Ende August 1939 das westliche Ende des Deckenloses im km 67 erreicht wurde. Die Deckenarbeiten für die Südfahrbahn begannen erst im Laufe des Oktobers 1939.

Nach den Dokumenten aus dem Nachlass der OBR Dresden rechnete man im Sommer 1939, dass bis Dezember 1939 die Brücken und Böschungsarbeiten östlich von Weißenberg soweit vorangeschritten waren, dass das Südplanum für die Deckenarbeiten bis Niederseifersdorf hergerichtet werden könnte. So bestand die Hoffnung, die Deckenarbeiten im Laufe des Frühjahres 1940 auf der Richtungsfahrbahn Dresden - Görlitz abzuschließen. Planungsmäßig wäre somit ein zeitlicher Puffer geschaffen, um bei Ausnutzung aller Ressourcen das gesamte Deckenlos bis zum Spätsommer 1940 abzuschließen. Schon im Herbst 1939 kam man jedoch zur Einschätzung, dass der Stand der Arbeiten in östlicher Richtung eine Fortsetzung der Deckenarbeiten über Weißenberg hinaus im Frühjahr 1940 nicht zuließe. Zudem war kriegsbedingt die Situation an Arbeitskräften und Material unklar. Wegen einer Unterbrechung der Betonarbeiten zwischen Dezember 1939 und Februar 1940 erreichte man Ende März 1940 Weißenberg. Im gleichen Zeitraum entschied der GI, alle übrigen Arbeiten so schnell wie möglich abzuschließen und die Bautätigkeit auf dem gesamten Abschnitt einzustellen. Der Grund für diese Anordnung lag darin, dass durch die RAD eine Aufnahme des Abschnittes Weißenberg - Görlitz in das Dringlichkeitsprogramm für das Jahr 1940 nicht positiv entschieden wurde. Man bezweifelte die Zielstellung der OBR Dresden, den Abschnitt bis Görlitz Ost im Laufe 1941 fertig stellen zu können. Durch die BAR Bautzen wurde die Firma Dyckerhoff und Widmann GmbH Ende April 1940 offiziell unterrichtet, alle Arbeiten so schnell wie möglich zu beenden und die Baustellen zu sichern. Im Mai 1940 waren die Arbeiten an der provisorischen Anschlussstelle abgeschlossen und an der Südseite eine betonierte Verbindung zur Ortsverbindung Weißenberg - Gebelzig gebaut. Weisungsmäßig räumte man das Teilstück und entfernte die Baumaschinen.

Die Kosten einer Stilllegung hatte die Firma genau zu beziffern und der OBR zu melden. Allein für die Sicherungsarbeiten, das Bewachen der Materiallager, Pacht und die Unterhaltung der Straßenabsperungen errechnete die Baufirma einen Betrag von monatlich 4575 RM.⁴⁶ Bei Dyckerhoff und Widmann GmbH war man überzeugt, dass an eine Fortführung der Bautätigkeit erst einmal nicht zu denken war und stellte am 23.08.1940 eine vorläufige Endabrechnung für alle erbrachten Leistungen aus.

In den Auflagen für die technische Ausstattung der Autobahn war das Verlegen eines 46 paarigen Streckenfernsprechkabels mit einem Preis von 141,800 RM pro Kilometer für die Reichspost enthalten. Auf dieses Kabel sollte zusätzlich über Anschlusskontakte das Aufschalten entlang der Reichsautobahn möglich sein. Auf ein separat eingelassenes Streckenkabel waren die Notrufstellen an der Strecke anzuschließen. Gleichzeitig sollte es dem innerbetrieblichen Fernspreverkehr dienen, was die Installation zusätzlicher Anschlussmöglichkeiten an den Rast- und Parkplätzen und entlang der Fahrbahn bedeutete. Beide Kabel waren zum Schutz in zweizügigen Formsteinen unter dem Seitenstreifen der Fahrbahn zu führen. Kriegsbedingt war die Anlieferung der Kabel in der erforderlichen Länge für den Abschnitt Bautzen - Weißenberg bis Anfang 1940 nicht möglich. Das betraf auch die Sprechstellen entlang der Strecke und die Bauteile für die Anschlüsse und Verteiler.

Aus Zeitgründen war eine vollständige Räumung der Autobahn von Baustoffen vor der Betriebsübergabe nicht mehr möglich. So lagerten Kies, Sand und andere Baumaterialien entlang der Autobahn. Bei Wuischke setzte man aus Mangel an geeigneten Transportmitteln sogar eine defekte Diesellok auf die Böschung, wo sie nach der Verkehrsübergabe bis 1942 stand. Auf dem gepachteten Gelände des Deckenbauhofes beließ man Unmengen von Kies, Sand und Granitsteine für die Schrammborde und Pflasterung. Nur die Feldbahn, die Kieswaschanlage und alle Förderanlagen wurden bis zum Herbst 1942 abgebaut und zu militärischen Baustellen verlegt. Der Pachtvertrag für das Gelände bei Neuteich wurde zunächst bis März 1943 geschlossen. Vor Ort versah der Bauwart Neumann im Auftrag der Firma Dyckerhoff und Widmann GmbH seinen Dienst. Die Pachtsumme betrug bis dahin für die benötigten 6065 qm monatlich pro qm 6 Reichspfennig, wurde aber nach Verhandlungen mit dem Rittergutsbesitzer bis 1945 auf 2,5 Reichspfennig gesenkt. Wegen dem abfließenden Tageswasser aus den Kies- und Splittbergen hatte man einen Entwässerungsgraben angelegt. Dieser behinderte die Bewirtschaftung der ab Frühjahr 1943 zurückgegebenen Flächen.⁴⁶ Vonseiten der Firma Dyckerhoff und Widmann GmbH bot man 30 RM für das Einlegen einer Drainage und das Zuschütten des Grabens an. Für diese zusätzlichen Kosten stellte man bei der BAR Bautzen einen Antrag zur Auszahlung des Entschädigungs-

⁴⁶ Die OBR Dresden vertröstete den Besitzer den Gröditzter Gutes, dass man das Material nach dem Krieg abtransportiert. Nach 1945 wurden die Baracken zu Brennholz verarbeitet, Sand und Kies zur Beseitigung von Kriegsschäden genutzt. Das Haus, welches heute auf dem Gelände des ehemaligen Bauhofes steht, wurde auf dem Fundament der Kieswaschanlage, mithilfe der hier nach 1945 vorhandenen Baustoffe errichtet. Aussage des Grundstückbesitzer und Zeitzeugen, Herr Hauser.

satzes. Ob die 30 RM überhaupt gezahlt wurden, ist relativ unwahrscheinlich. Wie man heute vor Ort feststellen kann, wurde der Graben nicht zugeschüttet und die vereinbarte Drainage fehlt ebenfalls.

2.9 Weißenberg, ein Tor zur Lausitz

Bei der ersten gemeinsamen Besprechung der Amtshauptmänner von Löbau und Zittau zusammen mit Vertretern aus Politik und Wirtschaft am 06.02.1934 in Löbau, forderte man eine gesonderte Straßenverbindung aus der Lausitz zur Autobahn. Der Vorschlag der IHK Zittau, den Zubringer als mehrspurige Schnellstraße zu projektieren, wurde laut Gesprächsprotokoll von Speck kritisiert. Er äußerte, dass wegen der Vielzahl von Auf- und Abfahrten, die in geringer Entfernung folgten, ein Ausbau als Reichsstraße nicht in Frage kommen würde. Dafür machte der Vertreter der Stadt Löbau und der Amtshauptmann Dr. Maché den Vorschlag, die bestehende Ortsverbindungsstraße Nr. 32 Löbau – Weißenberg bis zur geplanten Autobahn auszubauen.

Offenbar hoffte der Löbauer Amtshauptmann, dass die Anstrengungen, die Autobahntrasse näher an die Lausitz heranzuziehen, erfolgreich sind.⁴⁷ Speck versprach Unterstützung und organisierte am 02.03.1934⁴⁸ ein Treffen mit dem Vorstand der GeZuVor, Freiherr von Schönleben. Zusammen mit dem Löbauer Kreisleiter der NSDAP unterbreitete Speck an Hand eines Planes die Vorstellung, die Trassierung in den Landkreis hereinzuziehen. Schönleben versprach ein Abstimmen der Pläne mit dem Sektionsführer von Schlesien. Gegenüber dem GI wollte er eine Empfehlung aussprechen.

Specks eigene Anstrengungen, in der Untersektion eine Mehrheit für eine Südverlegung der Trassenführung östlich von Bautzen zu gewinnen, waren nicht von Erfolg gekrönt. Der Vorschlag wurde schon in Vorgesprächen abgelehnt

⁴⁷ Seit dem Herbst 1933 wusste Ministerialrat Dr. Speck, dass regionale Wünsche bei der Planung der Reichsautobahnen nur in sehr bescheidenem Maße möglich waren. In einer Besprechung am 30.11.1933 in Bautzen unterrichtete er in seiner Funktion als Sektionsführer für das Land Sachsen bei der GeZuVor alle Amtshauptleute aus der Lausitz über das geplante „Schnellstraßennetz“. Ein Protokoll war nicht mehr auffindbar. Dr. Berger, Amtshauptmann von Zittau hatte ein Gesprächsprotokoll für den Zittauer Stadtrat angefertigt, welches im Kreisarchiv aufgefunden wurde. Aus diesem geht hervor, dass Speck ausdrücklich darauf hinwies, dass eine Einflussnahme durch die Amtshauptmannschaften und Bezirksverbände auf das neue Straßennetz (Reichsautobahnen, Anm. Verfasser) nicht möglich ist. Warum man trotzdem von Seiten der Stadt Löbau hoffte, Einfluss auf die Linienführung nehmen zu können, bleibt unklar.

⁴⁸ Bundesarchiv R 4601/4079 Teil 1, Monatsberichte der GeZuVor. Der Inhalt der Unterhaltung wurde im Monatsbericht vom April 1933 kurz erwähnt. Über das Gespräch fertigte Schönleben eine handschriftliche Aktennotiz an.

und nach kurzer Diskussion in einer Sitzung der Untersektion abgelehnt.

In Bezug auf die Lausitz hatte man sich im sächsischen Innenministerium zwischen 1934 und 1935 zunächst nur wenig Gedanken gemacht. Für die Anpassung an das neue System von Fernstraßen verstrich wichtige Vorlaufzeit, um den Ausbau des bestehenden Straßennetzes voranzutreiben. Daran war Speck als Vorstand der Straßenbaudirektion Sachsens federführend verantwortlich. Stand er doch kritisch dem Autobahngedanken gegenüber. Für ihn war es zunächst egal, ob die Reichsautobahn den Landkreis Löbau durchquere, oder eher nördlich von Gröditz und Weißenberg verlaufen soll. In einem Aufsatz, der am 01.06.1934 im Fachblatt für Verkehr veröffentlicht wurde, stellte Speck seine Vorstellungen über das zukünftige Straßennetz der Lausitz vor. Zwischen Zittau und Löbau sollten mehrere Landstraßen zur Reichsstraße erhoben werden und als Teil eines Zubringersystems, mit Ortsumgehungen fungieren. Nordwestlich von Löbau war eine Kreuzung mit der Reichsstraße 6⁴⁹ vorgesehen. Zwischen Löbau und Weißenberg sah Speck den Ausbau der alten Landstraße zu einem Sammelzubringer vor. Seine Anstrengungen waren dadurch motiviert, weitere Straßenabschnitte im Osten von Sachsen zu Reichsstraßen klassifizieren zu lassen und deren Ausbau und Unterhaltung zulasten des Reiches durchzuführen. Der Grund lag in der finanziellen Lage des Landes Sachsen, was nach der Inflation und Weltwirtschaftskrise nicht in der Lage war, ein modernes Straßennetz nach den Vorstellungen Specks aufzubauen.

Wegen der bis 1936 unklaren Trassierung der Reichsautobahn und einer Anschlussstelle bei Weißenberg, prüfte die Straßenbaudirektion zwei Zubringervarianten:

Variante 1:

Ausbau der Ortsverbindungen Nr. 32 (Löbau - Weißenberg) und Nr. 617 (Reichenbach - Weißenberg) ab der Abzweigung von der Reichsstraße 6.

Variante 2: Ausbau der Ortsverbindung Nr. 32 (Löbau - Weißenberg) bis Niederkotitz, Bau einer westlichen Umfahrung von Gröditz zur Autobahn.

Mit Bekanntwerden der Planungen einer Autobahn von Ostbrandenburg bis nach Görlitz Ende 1936, vertrat man in Sachsen plötzlich die Meinung, den Verlauf der Reichsautobahn Dresden – Görlitz – Breslau so weit wie möglich

in die Lausitz zu verlegen. Man argumentierte, dass so eine Anschlussstelle bei Weißenberg und der Bau eines Zubringers unnötig wären. Von diesen Überlegungen unterrichtete Speck am 19.01.1937 im Rahmen einer Informationsbesprechung in Bautzen die Amtsträger der Lausitzer Amtshauptmannschaften. Bei der Veranstaltung stellte er klar, dass an einer Anschlussstelle bei Weißenberg kein Interesse mehr bestand. Gleichzeitig war der Ausbau des Straßennetzes zwischen Zittau und Weißenberg unter Einbeziehung der aus Schlesien kommenden Landstraße 1. Ordnung 617 Reichenbach - Weißenberg kritisch zu hinterfragen. Der Zittauer Amtshauptmann lehnte die von Speck geäußerten Meinungen ab. Er bestand auf den Ausbau eines Sammelzubringers.

Einige Schriftstücke aus den Nachlässen der OBR Dresden und den Amtshauptmannschaften Bautzen und Löbau lassen den Schluss zu, dass sich zwischen den Vertretern der OBR Dresden bzw. der BAR Bautzen und regionalen Entscheidungsträgern ein kollegiales Verhältnis aufbaute. So war Claußnitzer über das Thema eines „Zubringer“ und über die unterschiedlichen Meinungen der Landkreise gut unterrichtet. Dies veranlasste ihn offenbar, bei der Frage einer Anschlussstelle Weißenberg im Interesse der Lausitzer Landkreise zu handeln.

Vom „Hin und Her“ seiner Straßenbaubehörde aufgebracht, handelte der Reichsstatthalter für Sachsen. Am 23.04.1937 wurde durch eine Verordnung die Wichtigkeit des Anbindens der Autobahn an die Lausitz hervorgehoben und die Abteilung 7 des Ministeriums des Innern mit einer Untersuchung eines Zubringers von der Lausitz zur Reichsautobahn beauftragt. Im Juli 1937 wurde ein Gutachten erstellt, was im Wesentlichen die Ausbaupläne der Landstraße Löbau – Weißenberg zu einem Zubringer bestätigte und die Fortsetzung in Richtung Frankfurt an der Oder empfahl. Das Gutachten griff dabei auf Verkehrsplanungen des Wasser- und Straßenbauamtes Zittau aus der Zeit von vor 1928 zurück.⁵⁰ Diese sahen vor, verkehrlich die Lausitz besser mit Ostbrandenburg zu verbinden. Im Detail empfahl das Gutachten, die Landstraße 1. Ordnung Nr. 32 Löbau - Weißenberg auszubauen und dabei die Ortschaften Unwürde, Kittlitz, Weißenberg zu umfahren. Eine Anbindung über die sächsisch – schlesische Landesgrenze blieb im Gutachten unberücksichtigt.

⁴⁹ Grundsätzlich hatten die Projektierungen der GeZuVor zwischen 1933 und dem Sommer 1934 eine Autobahntrasse Dresden - Breslau nördlich von Bautzen und Weißenberg ergeben. Lediglich bei Görlitz erwog man, auf eine Südtrasse einzuschwenken. Eine Südverlegung der Trasse östlich von Bautzen hätte diese näher an die Reichsstraße 6 gebracht. Dies widersprach den Planungsgrundsätzen, die einen Parallelverlauf von Reichsautobahn und Fernstraße aus wirtschaftlichen Gründen ausschlossen.

⁵⁰ Verordnung Nr. B I: 1120/L1 32

Das hier aufgeführte Gutachten wurde im Nachlass des Landratsamtes Görlitz/Rothenburg gefunden. Archivverbund, Staatsfiliale Bautzen; Sign. 50017 Amtshauptmannschaft Rothenburg Nr. 65



Abb. 22:

Stadtplan von Löbau aus dem Jahr 1937 mit der Führung der Reichsstraße 6 (grün) und des geplanten Zubringers Zittau - Weißenberg (braun) durch das Stadtzentrum.

Stadtarchiv Löbau

Der Wunsch, die Grenzregion der Lausitz an eine Reichsautobahn anzuschließen, blieb bei Todt⁵¹ nicht ungehört. Einige Gesprächsprotokolle und Aktennotizen⁵² im Nachlass des GI lassen erkennen, dass dieser über die Vorplanungen eines Zubringers im Zusammenhang mit der Reichsautobahn von der oberen Bauleitung Dresden regelmäßig unterrichtet wurde. Dabei vertrat die Bauleitung die Meinung, dass eine Anschlussstelle bei Weißenberg nur mit einem entsprechend ausgebauten Zubringer mit Umfahrungen sinnvoll wäre.

Im Sommer 1937 diskutierte man im Stadtrat von Löbau über eine Westumfahrung der Stadt im Verlauf des Zubringers aus der Lausitz zur Reichsautobahn. Die Idee einer Westumfahrung brachte Speck ein. Leider sah man nur eigene wirtschaftliche Vorteile und entschied sich am 29.07.1937⁵³ für den Ausbau einer Durchfahrtsstraße durch das Stadtgebiet. Im Vordergrund dieser Entscheidung stand der zukünftige Tourismusverkehr, den man unbedingt durch das beschauliche Städtchen führen wollte. Zusammen mit dem Amtshauptmann Dr. Böhme und dem Oberbaurat v. Glosse, legte man einige Tage vor der

Beschlussfassung des Löbauer Stadtrates die baulichen Maßnahmen für eine Ortsdurchfahrt fest. So entschied man sich für die Linie Hindenburgbrücke - Teichpromenade - Neumarkt - Stadtwall - Poststraße - Eisenbahnbrücke - Weißenberger Straße. Schwierigkeiten bereitete der Anschluss zum Theaterplatz und die Zufahrt zum Friedhof. Um die Einmündung zur Poststraße zu verbessern, erwog man den Abriss zweier Gebäude. Auch beabsichtigte man langfristig die Bahnbrücke im Zuge der Poststraße und Weißenberger Straße zu verbreitern. An der Kreuzung der Leo Schlageter Straße⁵⁴ war ein Ringverkehr geplant, um eine Umlegung der Reichsstraße 6 über diese Straße zu ermöglichen.

Die OBR Dresden sah in der Westumfahrung eine fortschrittliche und eine schnell umsetzbare Lösung. Um detailliertere Angaben über das Bauvorhaben zu erhalten, versuchte im Dezember 1937 Claußnitzer, Kontakt mit dem Löbauer Bürgermeister aufzunehmen. Leider existieren keinerlei Dokumente im Löbauer Stadtarchiv und im Nachlass der OBR über mögliche Gespräche. Die Vorplanungen für dieses Bauvorhaben zogen sich bis 1939 hin und wurden am 18.07.1940 nach einem Beschluss des Stadtrates aus finanziellen Gründen für die Dauer des Krieges zurückgestellt.⁵⁵

⁵¹ Im September 1936 wandte sich der Löbauer Bürgermeister noch einmal in einem Brief an den GI. In dem stellte er die Bedeutung seiner Stadt in der Lausitz heraus und verwies auf beschlossene Planungen für einen Zubringer. Erst ein Jahr später antwortete die RAD Berlin im Auftrag des GI dem Bürgermeister. Dabei machte diese wahrheitsgetreu auf die nicht abgeschlossenen Planungen der Trasse zwischen Bautzen und Görlitz aufmerksam. Nach dem Inhalt der Akte „AS Weißenberg“ zu urteilen, informierte die RAD Todt über den Stand der örtlichen Arbeiten an einem Zubringer nach Weißenberg.

⁵² BArchiv; Sign. R 4601/4089; Handakte Anschlussstelle Weißenberg beim GI. Laut einer Gesprächsnotiz prüfte man bis Mitte 1937 den Standort der Anschlussstelle bei Weißenberg.

⁵³ Stadtarchiv Löbau; Sign. 874, Stadtratsbeschluss vom 29.07.1937.

⁵⁴ heutige Breitscheidstraße

⁵⁵ Die Verlegung der ehemaligen Reichsstraße 6 (nach 1945 Fernverkehrsstraße 6) erfolgte erst durch die Verlängerung der Laubaner Straße und dem Bau einer Brücke für die Bahnlinie Löbau - Dresden im Frühsommer 1978. Der 1937 vorgesehene Kreisverkehr entfiel, da die Anschlussstelle Weißenberg für den öffentlichen Verkehr gesperrt war.

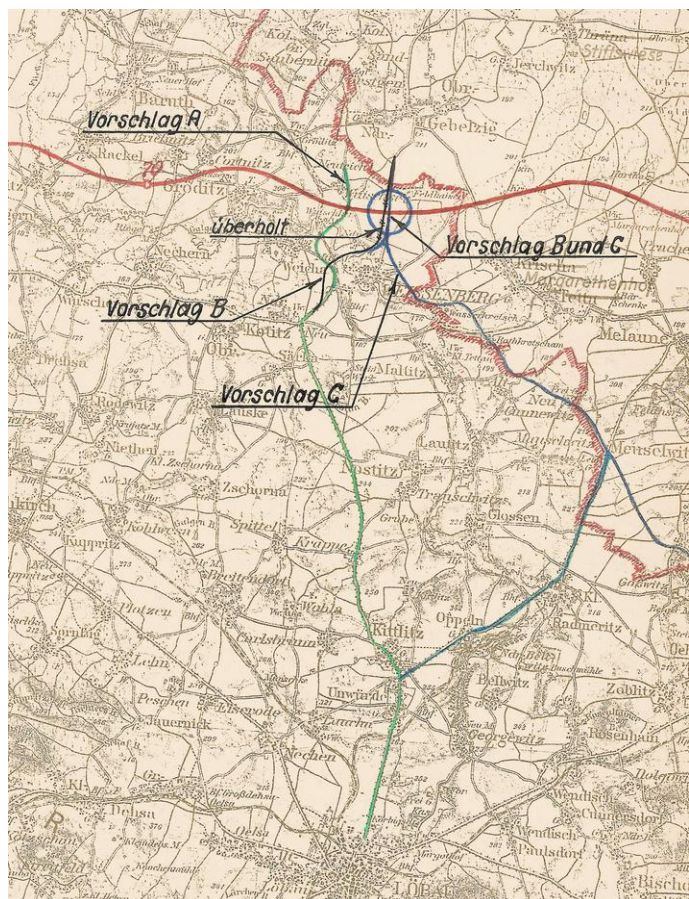


Abb. 23: Mithilfe dieser Übersicht konnte sich Todt am 11.11.1938 ein Bild über die einzelnen Vorschläge eines Zubringers machen. Nicht dargestellt ist die geplante Umfahrung von Kittlitz und Unwürde. Als Planungsblatt diente der Linienentwurf der Reichsautobahn vom 23.07.1938. BArchiv; Sign. R 4601/4089

Die Umfahrung von Weißenberg

Im Spätsommer 1937 erfuhr die Amtshauptmannschaft Zittau, dass die OBR Dresden einen Zubringer aus Löbau zur Autobahn nur zusammen mit einer weiträumigen Umfahrung von Weißenberg für sinnvoll hielt. Daraufhin beauftragte man das Straßen- und Wasserbauamt Zittau, verschiedene Umfahrungsvarianten für Weißenberg zu erarbeiten. Aus Zeitgründen war es dem Straßen- und Wasserbauamt nur möglich, eine Linienführung auszuarbeiten. Diese konnte, bis auf eine Erläuterung der Planung, nicht mehr gefunden werden. Demnach schlug das Straßen- und Wasserbauamt eine Westumfahrung mit einer Auf- und Abfahrt nahe der Wuischker Mühle vor. Der Standort hätte eine Fortsetzung in nördliche Richtung möglich gemacht.⁵⁶ Eine Anbindung der Anschlussstelle aus Richtung Reichenbach war nicht vorgesehen. Konkret sahen diese vor, unmittelbar vor dem Bahnhof Weißenberg von der Landstraße aus Richtung Kotitz nach Norden abzuzweigen. In einem langen S-förmigen Verlauf ging man in die Talsenke des Löbauer Wassers, wobei die

Bahnlinie Weißenberg - Radibor an der jetzigen Unterführung der Landstraße Weicha - Wuischke gekreuzt werden sollte. Westlich der Wuischker Mühle überquerte die Umgehung das Löbauer Wasser und kletterte danach auf den Höhenzug. Von diesen Planungen wurde die OBR Dresden im Frühjahr 1938 vom Bautzener Amtshauptmann unterrichtet.

Um den zeitlichen Planungsvorlauf zu gewährleisten, hatte die OBR Dresden dagegen die Bauentwürfe für eine Anschlussstelle nordöstlich von Weißenberg im Februar 1938 abgeschlossen und an die RAD zur Vorlage beim GI übergeben. Mit Absprache der Stadt Weißenberg beauftragte die OBR zwischen März und April 1938 erste Messarbeiten an Teilen der Umfahrung im Bereich der geplanten Anschlussstelle. Die vom Wasser- und Straßenbauamt Zittau ausgearbeitete Weißenberger Westumfahrung blieb dabei unberücksichtigt.

Wegen der unzureichenden Zusammenarbeit mit der Straßenbaudirektion des Landes Sachsens, beauftragte man am 05. Mai des gleichen Jahres bei einer Baubesprechung in Berlin, eigene Planungsarbeiten für eine Umfahrung von Weißenberg durchzuführen. Die OBR beauftragte daraufhin die BAR Bautzen, Planungsvorschläge auszuarbeiten, die sowohl das nördliche und südliche Straßennetz berücksichtigten. Bei der Erarbeitung griff die BAR jetzt auf den vom Straßen- und Wasserbauamt Zittau Planungsentwurf zurück. Nach Rücksprache mit der RAD informierte Ende Mai 1938 Claußnitzer das Straßen- und Wasserbauamt Zittau, eigene Planungen durchzuführen.

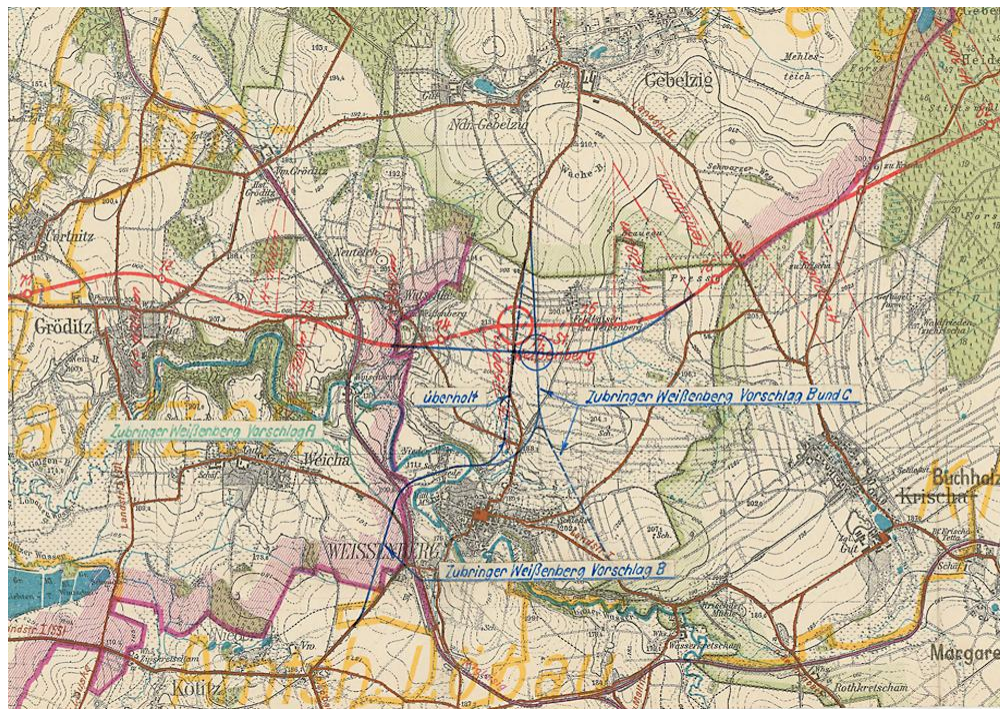
Im November 1938 unterbreitete die OBR Dresden dem GI eine Übersicht aller Umfahrungs- und Zubringervarianten zwecks einer Entscheidung. Die Baubesprechung fand am 11.11.1938 in den Räumlichkeiten des GI statt. Bei dem Gespräch standen die baulichen Unklarheiten der Lage der Anschlussstelle im Mittelpunkt. Außerdem wurde Todt vom Stellvertreter des Vorstandes der OBR Dresden, Graupner, über die verschiedenen Verlaufsvarianten zwischen Löbau und Weißenberg unterrichtet. Das Gesprächsprotokoll ohne den Lageplan ist erhalten geblieben. Es dürfte sich aber im Wesentlichen um die Planungsvarianten des Straßen- und Wasserbauamtes Zittau von 1937 handeln.⁵⁷ Die Vorlage der OBR beschränkte sich laut Gesprächsprotokoll nur auf zwei Varianten. Laut diesen handelte es

⁵⁶ Alle Unterlagen im Stadtarchiv von Weißenberg von vor 1936 sind nicht mehr auffindbar. Nach Aussagen der Zeitzeugin und Tochter des in den 30er Jahren gewählten Bürgermeister von Weißenberg Arno Künzel, zählte das Archiv nicht zu den Kriegsverlusten und war nach 1945 bis auf wenige Aktschäden vorhanden.

⁵⁷ Hinweis auf eine von der OBR separat geplante Westumfahrung von Weißenberg gibt eine Aktennotiz vom 11.11.1938, die durch den Streckenreferenten gefertigt wurde. In diesem Zusammenhang weist der Referent den Vertreter der OBR Dresden darauf hin, dass sich eine Westumfahrung unter Einbeziehung der Ortsverbindung Weißenberg - Reichenbach in das Zubringerkonzept überholt hat.

Abb. 24: Im Dezember 1938 wurde das Ergebnis der Besprechung vom 11.11.1938 zusammengetragen und auf das Linienblatt 4 (Planungsstand 15.06.1938) des Abschnittes Bautzen - Görlitz eingezeichnet. Zu diesem Zeitpunkt entsprach der Verlauf der Autobahn schon nicht mehr der hier dargestellten.

BArchiv R 4601/4089



sich um eine Westumfahrung (Variante A) und eine Ostumfahrung (Variante B). Claußnitzer stellte dabei die Variante B als die günstigste heraus. Sein Argument: Wegen dem Bau einer Anschlussstelle bei Reichenbach im Zuge einer geplanten Reichsautobahn Pommern⁵⁸ - Reichenberg, auf einen Zubringer aus dem niederschlesischen Gebiet verzichten könne.

Vorschlag A:

Umgehung Weißenberg westlich des Stadtbildes

Planungsentwurf: Straßen- und Wasserbauamt Zittau

Beginnend an der Landstraße 1 Ordnung Löbau - Weißenberg unmittelbar vor dem Bahnhof Weißenberg. Hier schwenkt die Straße nach Norden ab und verläuft direkt neben der Bahnstrecke Weißenberg - Radibor ca. 1 km. Einschwenken auf die Landstraße Weicha - Wuischke, Unterführung der Bahnlinie. Überquerung des Löbauer Wasser östlich der Wuischker Mühle. Unterführung mit Anschlussstelle am nördlichen Talrand. Der Ort Wuischke wird auf der Ostseite umgangen.

Vorschlag B:

Umgehung Weißenberg entlang der Stadtgrenze und Aufnahme eines Zubringers aus östlicher Richtung

Planungsentwurf: OBR Dresden

Die Umgehung beginnt zunächst wie Vorschlag A, kreuzt

die Bahnlinie Weißenberg - Radibor nach ca. 300 m. Überquert das Löbauer Wasser an der nach Osten ausgehobenen Schleife. Steigt nach Norden steil an, und mündet nach ca. 750 m nördlich der Autobahntrasse wieder in die Straße Weißenberg - Gebelzig. Eine zweite östliche Umgehung beginnt bei Wasserkretscham und mündet nach 1 km nördlich von Weißenberg wieder in die alte Chaussee Weißenberg - Gebelzig, wo die Anschlussstelle vorgesehen ist.

Vorschlag C:

Umgehung von Weißenberg

Planungsentwurf: OBR Dresden

Bündelung des Zubringerverkehrs auf der Ortsverbindung Reichenbach - Weißenberg. Der Entwurf erforderte einen Neubau der Landstraße zwischen Wasserkretscham und der Anschlussstelle.

Am 19.01.1939 entschied der GI sich für die Ostumfahrung und somit für Variante C. Er begründete seinen Entschluss, dass eine geplante Anschlussstelle bei Markersdorf an der Reichsautobahn Pommern - Reichenberg einen Zubringer von Reichenbach nach Weißenberg nicht ersetzen würde. Gleichzeitig unterstützte diese Entscheidung die Bemühungen der Wehrmacht für eine bessere Anbindung der Autobahn an das Straßennetz in der Grenzregion. Der GI ordnete an, so bald wie möglich baureife Planungsentwürfe für eine Ostumfahrung zusammen mit einer Verlängerung bis Gebelzig vorzulegen. Im Februar 1939 beauftragte man Messarbeiten mit der Aufnahme des Längs- und Querprofils an der Anschlussstelle und an der Umfahrung. Bis April des gleichen Jahres konnten die

⁵⁸ Reichsautobahn Falkenburg (Pommern) nach Reichenberg. Innerbetrieblich wurde der Teilabschnitt ab der Kreuzung mit der Autobahnlinie Berlin - Posen als Crossen - Görlitz bezeichnet. Gemeint ist das schlesische Crossen (Krosno Odrzańskie).

⁶⁰ Der Hinweis auf Planungen für eine Umfahrung von Kittlitz und Unwürde durch das Straßen- und Wasserbauamt Zittau findet sich in einem Schreiben der Behörde an den Löbauer Bürgermeister. Ratsarchiv Löbau; Sign. 874

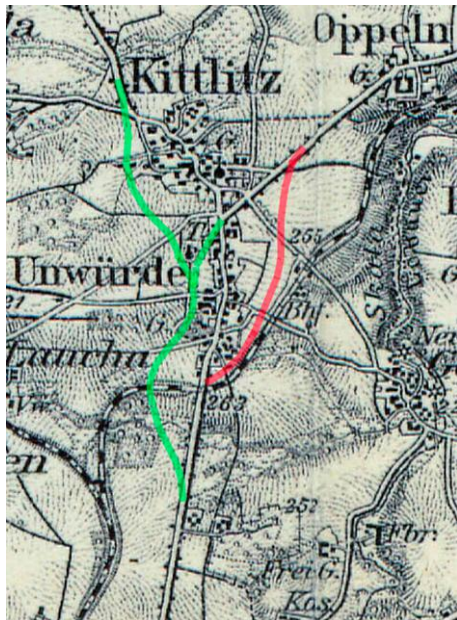


Abb. 25: Beide Umfahrungsvarianten von Kittlitz und Unwürde lagen zum Jahreswechsel 1937/37 bei der RAD Berlin vor. Der rot dargestellte Verlauf wurde vom GI im Rahmen eines Zubringers bevorzugt. Als Sammelzubringer sah er die Ortsverbindung 1. Ordnung 617 Reichenbach - Weißenberg. Der Verkehr aus Löbau sollte bei Unwürde abbiegen und über Lautitz zur Chaussee Reichenbach - Weißenberg geführt werden. Dagegen plante das Straßen- und Wasserbauamt Zittau schon seit dem Jahr 1936 eine Westumfahrung beider Orte. Durch die Verlängerung der Nieskyer Straße bis zum Horken, war es möglich, den Verkehr nach Osten zu führen. Eine Zerschneidung der Ortschaft nahm man in Kauf. Ausschnitt aus dem Grossblatt 102 Bautzen - Görlitz - Zittau (Oberlausitz) aus dem Jahre 1929.

Planungen dem GI vorgelegt werden. Nach den Berechnungen würde die Ostumfahrung und der Ausbau der Landstraße bis Gebelzig ca. 120.000 RM kosten. Die Frage der Kostenübernahme entschied der GI zunächst nicht.

Umfahrung von Kittlitz/Unwürde

Schon ab Mitte 1938 benutzte Claußnitzer offizielle Gespräche in Bautzen und Dresden dazu, das Thema eines Zubringers aus Richtung Niederschlesien nach Weißenberg anzusprechen. Dabei vertrat er Überlegungen seiner Planungsgruppe, bei Reichenbach die Ortsverbindungsstraße 1. Ordnung 617 bis nach Wasserkretscham auszubauen und somit eine Westumfahrung von Weißenberg einzusparen.

Zwar waren Ausbau und Neubau des übrigen Straßennetzes grundsätzlich Ländersache, führte aber in der Realität zu Behinderungen im Ausbau von überregionalen Fernverbindungen. Das betraf in diesem Fall die Entwicklung einer weitsichtigen Verkehrskonzeption in der Ostlausitz und dem anschließenden Grenzgebiet zu Niederschlesien. Laut eines Vertrages mit den Ländern verpflichtete sich das Unternehmen „Reichsautobahn“, den Bau von Zubringern, die durch das System der Reichsautobahnen notwendig wurden, finanziell mit einem Drittel zu

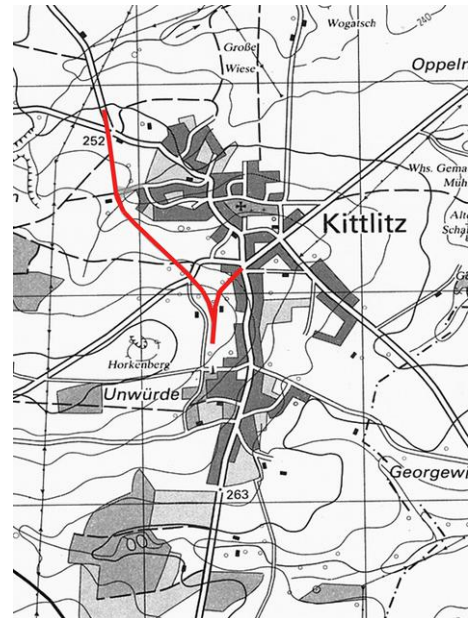


Abb. 26: Der Schriftsteller und Heimatforscher Karl-Heinz Noack aus Kittlitz stellte mir eine Kopie des aktuellen Messtischblattes zur Verfügung. Darauf ist die Trasse der Umgehung sowie die Verlängerung der Nieskyer Straße bis zum Horkenberg, eine Geländeerhebung westlich des Ortsbildes nur bis zur Flurgrenze von Unwürde mit Messsteinen markiert. Das lässt den Schluss zu, dass nur bis dahin die Arbeiten durchgeführt werden sollten. Unter den Einwohnern des Ortes bezeichnete man die Straße als „Autobahn“.

Ausschnitt aus der Karte TK 1211-32 der DDR aus dem Jahr 1979.

unterstützen. Das Land Sachsen, mit seinem Vertreter in Sachen Straßenbau, Ministerialrat Dr. Speck an der Spitze, setzte dagegen auf eine Einstufung der Ortsverbindung Nr. 32 Löbau – Weißenberg zu einer Reichsstraße und dessen Weiterführung bis nach Muskau. Dafür sah Speck Chancen, da 1937 die Straße Zittau - Löbau zur Reichsstraße 178 klassifiziert wurde und eine Fortsetzung bis Weißenberg eine logische Folge gewesen wäre. Der Amtshauptmann von Löbau unterstützte dagegen den Vorschlag, die Verbindungsstraße Kittlitz - Meuschwitz bis zur Landesgrenze zur Ortsverbindung 617 aus Reichenbach auszubauen. Ende 1938 hatte das Straßen- und Wasserbauamt Zittau im Auftrag der Landesstraßendirektion die Planungen einer Umfahrung von Kittlitz und Unwürde ausgearbeitet und im Januar 1939 ausgeschrieben. Die beauftragte Baufirma war nicht zu recherchieren.⁶¹

Mit den Bauarbeiten wurde in der letzten Februarwoche 1939 begonnen. Der Weißenberger Bürgermeister Arno Künzel besuchte am Morgen des 02.03.1939 die Ortschaft Kittlitz und stellte fest, dass die Arbeiten an der Umgehung begonnen hatten. Am gleichen Tag informierte dieser den Bürgermeister von Löbau. Eine Firma richtete nahe dem

⁶¹ Der Hinweis auf Planungen für eine Umfahrung von Kittlitz und Unwürde durch das Straßen- und Wasserbauamt Zittau findet sich in einem Schreiben der Behörde an den Löbauer Bürgermeister. Ratsarchiv Löbau; Sign. 874

Löbau, am 5. Januar 1939.

Verlegung der Landstraße 1. Ordnung Löbau-Weißenberg bei Kittlitz wird bald durchgeführt

Die von Löbau aus fast genau in nördlicher Richtung führende Landstraße 1. Ordnung Nr. 32 Löbau-Weißenberg wird in absehbarer Zeit, insbesondere sobald der Ausbau der Reichsautobahn Dresden-Görlitz beendet ist, eine erheblich größere Bedeutung für den Löbauer Verkehr erhalten, denn sie wird den Zubringerverkehr zu der in der Nähe von Weißenberg derzeit noch im Bau befindlichen Anschlussstelle Weißenberg (Löbau) übernehmen müssen. Der gesteigerte Verkehr erfordert von selbst eine Verbesserung der Straßenführung, besonders aber die Beseitigung unübersichtlicher Stellen, die sich beispielsweise noch bei Ortsdurchfahrten vorfinden. Ungünstig und unübersichtlich sind entlang der Löbau-Weißenger Staatsstraße hauptsächlich die Ortsdurchfahrten in den Ortsfluren Unwürde und Kittlitz. Dort sollen in absehbarer Zeit auch umfangreiche Straßenbauarbeiten einsetzen, um die Löbau-Weißenger Straße dem zu erwartenden gesteigerten Verkehr entsprechend zu verbessern. Und zwar geht es dabei nicht ohne eine Verlegung der Landstraße ab. Eine solche ist bereits seit einiger Zeit in den Ortsfluren Unwürde und Kittlitz vorgesehen und durch das Straßen- und Wasserbauamt Zittau straßenbautechnisch schon vorbereitet worden. Wie aus einer vor kurzem ergangenen öffentlichen Ausschreibung des erwähnten Straßen- und Wasserbauamtes zu entnehmen ist, soll vorerst der Straßennutzen zwischen dem Pflast 1687 und 2400, also auf einer reichlich 700 Meter langen Strecke, durchgeführt werden. Vorsehen ist für diese neue verlegte Staatsstraße eine Kronenbreite von 8 Metern. Der Umfang der bevorstehenden Straßenbauarbeiten geht auch aus verschiedenen Einzelheiten der Ausschreibung hervor, denn es sind etwa 10.000 Quadratmeter Wiesen- und Ackerflächen zu räumen, 5500 Kubikmeter Erdmassen zu gewinnen, 5500 Quadratmeter Einfrieden herzustellen, mehrere Gewölbedurchlässe herzustellen und einige Tausend Kubikmeter Packlagersteine und Karschlag anzuliefern.

Dass die Bauarbeiten für die Verlegung der Landstraße 1. Ordnung Nr. 32, Pos 1, schon in absehbarer Zeit, also sobald es die Wetterverhältnisse einigermaßen erlauben, in Angriff genommen werden sollen, geht u. a. auch daraus hervor, daß die Angebote der interessierten Bauunternehmen bereits in diesen ersten Januartagen beim Straßen- und Wasserbauamt Zittau eingelangt sein müssen. Anfang Februar läuft dann die Zuschlagsfrist ab. Bis dahin dürften die Arbeiten also schon an die in Betracht kommenden Bauunternehmer vergeben sein. So wird das kommende Frühjahr auch im Löbauer Landkreis und zwar sogar in der Nähe der Stadt Löbau wiederum im Zeichen weiterer straßenbaulicher Verbesserungen stehen, die im nationalsozialistischen Staat überall schon zu einer begrüßenswerten Selbstverständlichkeit geworden sind.

Abb. 27: Sächsischer Postillon Nr. 4 vom 05.01.1939

Horkenberg ihr Baulager ein, das aus einer Material- und Bürobaracken bestand. Etwas abseits stand ein WC-Häuschen. Bis zur Einstellung der Arbeiten im Spätsommer 1939 wurde eine kleine Brücke über den Dorfbach gebaut, ein flacher Einschnitt gegraben und eine Böschung aufgeschüttet. Laut einer Aussage eines Zeitzeugen, kamen keine größeren Baumaschinen zum Einsatz. Alle Arbeiten bewältigte man mittels Schaufel und einer kleinen Förderbahn, die aus ca. 10 Loren und einer Diesellok bestand.⁶²

Ausbau der Landstraße Reichenbach - Weißenberg

Laut einer Aktennotiz wollte im April 1939 der Streckenreferent vom GI wissen, wie zu verfahren ist, wenn das Land Sachsen den Ausbau der Landstraße Löbau -

⁶² Ein Zeitzeuge berichtete mir, dass Baustellenareal nicht bewacht war. Nach Feierabend spielten die Jungen des Ortes mit den Loren, die dabei oft aus den Schienen sprangen.

Weißenberg mit der Umfahrung von Kittlitz nicht umsetzen will. Darauf hin entschied Todt, den Schwerpunkt auf die Landstraße Reichenbach - Weißenberg zu legen, deren Verlauf überwiegend auf schlesischem Territorium lag. Im Auftrag der RAD versuchte die OBR Dresden im Juli 1939 über den Vorstand der BAR Görlitz, Regierungsbaumeister Schröder, in Gesprächen mit dem Amtshauptmann von Görlitz und dem Straßenbauamt auf das Problem aufmerksam zu machen. Hier war man durchaus bereit, sich dem Bauvorhaben eines Zubringers zu stellen, da man sowieso mit Planungen einer Umgehung der Stadt Reichenbach beschäftigt war.

Der Zustand der Landstraße 1. Ordnung 617 Reichenbach - Rothkretscham war beim Wasser- und Straßenbauamt Görlitz bekannt. Die erheblichen Straßenschäden machten in absehbarer Zeit umfangreiche Ausbesserungsarbeiten notwendig. Um gleich den erforderlichen Ausbau umzusetzen, legte das Straßenbauamt am 10.10.1939 eine erste Kostenberechnung bei der RAD Berlin vor. Das Straßenbauamt errechnete die Kosten für die Fahrbahnverbreiterung von 6 m auf 7 m und die Teilbegradigung der engsten Kurven auf 180.000 RM. Aus Fachkräftemangel bat der Vorstand des Straßenbauamt Görlitz, ob man in Dresden die Zeichnung der Planungsunterlagen, übernehmen könnte. Zeitgleich mit den Messarbeiten an der Anschlussstelle Weißenberg liefen die Trassierungsarbeiten an der Ostumfahrung und die Aufnahme des Längs- und Querprofils.⁶³

Offensichtlich gestaltete sich die Zusammenarbeit mit Niederschlesien wesentlich positiver als die mit Sachsen. Als am 22.01.1940 Dr. Speck in einem Schreiben an den GI noch einmal die finanzielle Lage des Landes Sachsen klarstellte, wobei er ausdrücklich auf den Bau eines Zubringers verzichtete, riss Todt der Geduldsfaden. In einer Gesprächsnotiz vom 29.02.1940 bemängelte der GI die Zusammenarbeit mit Sachsen. Er war verärgert, dass getroffene Vereinbarungen über den Aus- und Neubau eines Zubringers von Löbau nach Weißenberg nicht eingehalten werden, zumal man in Vorleistungen gegangen war. Mit harten Worten bemängelte er den Zustand der Ortsdurchfahrt von Weißenberg, wobei er die Verantwortung bei den Straßenbauträgern sah. Das Wirken Specks bezeichnete Todt als „Kirchturmpolitik“. Sämtliche notwendige Bauleistung, das betreffe auch den Neubau von Straßenteilen im Zusammenhang mit der Anschlussstelle

⁶³ Gemäß der Satzung des „Unternehmen Reichsautobahnen“ übernahmen jeweils ein Drittel das Land, das Reich und das Unternehmen selber. Das betraf den Bau von Zubringer und die notwendigen Änderungen im bestehenden Straßennetz, die in Verbindung zur Autobahn stehen. Das Längs- und Querprofil der Ortsverbindungsstraße Weißenberg - Gebelzig und der neuen Ostumfahrung wurden erst am 27.07.39 abgeschlossen.

Weißenberg, würde dem Land in Rechnung gestellt, wobei man eine Stundung der Kosten akzeptiere.

Schon im Herbst des Vorjahres begann man mit dem notwendigen Landerwerb, der ohne große Verzögerungen nach wenigen Monaten abgeschlossen wurde. Gemäß des Kostenvoranschlages der OBR Dresden, betrugen die Baukosten der Ostumfahrung ca. 129.000 RM. In den Kosten waren die jeweiligen Anpassungen an das bestehende Straßennetz und der Bau einer großzügigen Einmündung am nördlichen Stadtrand enthalten. Im Februar 1940 schaffte die OBR Dresden Tatsachen und legte die Planungsunterlagen für die Ostumfahrung im Rathaus von Weißenberg⁶⁴ für zwei Wochen aus. Todt wies an, unabhängig der Witterung im Frühjahr 1940 mit dem Bau der Straße und allen notwendigen zusätzlichen Arbeiten zu beginnen. Dabei sollte eine Erdbaufirma während der teilweisen Baueinschränkungen in den Wintermonaten aus einer näheren Autobahnbaustelle mit den Arbeiten beauftragt werden. Da keine Ausschreibungsunterlagen gefunden wurden, kann als sicher gelten, dass durch die OBR Dresden eine „Freihändige“ Zuteilung des Auftrages erfolgte.

Ebenfalls Anfang 1940 versuchte die schlesische Provinzialregierung, mit dem GI über weitere Schritte beim Bau des Zubringers Gespräche aufzunehmen. Man erhoffte sich neben finanzieller Hilfe auch Unterstützung, um die sächsische Landesregierung von dem grenzüberschreitenden Bauvorhaben zu überzeugen. Nach einer Überprüfung Mitte 1940 kam man zu dem Schluss, dass der Abschnitt Weißenberg - Reichenbach erhebliche Fahrbahnschäden hatte und einige Brücken sogar nur eingeschränkt befahrbar waren. Das Straßenbauamt Görlitz besserte bis zur sächsischen Grenze, die größten Schäden aus, verfolgte aber weiterhin eine umfassende Lösung. Am 23.09.1940 verfügte der GI im Erlass Nr. 1390, den sofortigen Ausbau des Zubringers. Die Mittel sollten durch die Länder selbst aufgebracht werden.

Bis zum Oktober 1940 legte das Landesstraßenamt Görlitz dem Landesverband von Schlesien eine kostengünstige Notlösung vor. So erstellte man am 18.10.1940 einen Kostenvoranschlag für den Teilausbau der Landstraße 1. Ordnung Nr. 617 zwischen km 6+380 bis km 9+500, Reißaus bis Südausgang Rothkretscham. Dabei sollte der Fahrbahnquerschnitt auf 7 m verbreitert, und einige Kurven entschärft werden. Die Kosten hätten für diesen Teilausbau ca. 250.000 RM betragen, die Gesamtkosten für den Ausbau bis nach Reichenbach waren auf über 425.000

RM festgelegt. An eine Bereitstellung dieser Mittel durch Schlesien im Jahr 1941 war nicht zu denken. Eine zeitnahe Ausbesserung der größten Schäden konnte wegen Personalmangel nicht realisiert werden. Nach dem Winter 1940/41 musste die Achslast auf dem gesamten Abschnitt auf 3,5 t herabgesetzt werden.⁶⁵

Nach persönlicher Einflussnahme des GI auf die schlesische Provinzialregierung im Frühjahr 1941, begannen die Planungen für den Ausbau der Landstraße 1. Ordnung 617 gemäß der Vorlage der OBR Dresden. Die Projektierungsarbeiten wurden von dem Landesverband Niederschlesien erarbeitet, und am 14.05.1941 an das Landesstraßenamt Görlitz zur weiteren Bearbeitung und zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens übergeben. Der Ausbau war wie folgt vorgesehen:

1. Südausgang der Ortschaft

Rothkretscham bis Provinzgrenze

Verlegung der Straße in den nördlichen Hang sowie Überbrückung der Görlitzer Kreisbahn. Die Breite des Planums war mit 10 m, die Fahrbahn mit 6,0 m geplant. Wie damals üblich, sollte die Fahrbahnoberfläche aus einer Einstreudecke mit beiderseitigen je 0,50 m breiten befestigten Randstreifen aus verzwickter Packlage von 20 cm Stärke bestehen.

2. Nordausgang von Ortschaft Reißaus

bis Südausgang Rothkretscham

Erweiterung des Planums auf 10 m und Verbreiterung der Fahrbahn auf 6,0 m. Die Fahrbahnoberfläche sollte aus einer vollen Einstreudecke mit beiderseitigen je 0,50 m breiten befestigten Randstreifen aus verzwickter Packlage von 20 cm Stärke bestehen.

3. Reichenbach bis Reißaus

Ab Westausgang von Reichenbach war die Erweiterung des Planums auf 9,0 m vorgesehen. Die Fahrbahn sollte eine Breite von 5,0 m, konstruktiv eine Oberfläche aus Einstreudecke mit beiderseitigen je 0,50 m breiten Randstreifen erhalten. Um die Geschwindigkeit zu erhöhen, sah die Planung vor, die Kurven auf dem gesamten Verlauf abzumildern.

4. Landstraße 1. Ordnung Nr. 32 bis Provinzgrenze -

Einmündung in Landstraße 1. Ordnung Nr. 617

Verbreiterung des Planums auf 9,0 m, Verbreiterung der Fahrbahn auf 5,0 m, Fahrbahn mit voller Einstreudecke.

⁶⁴ Im Bürgermeisteramt lagen die Planungsunterlagen vom 08. bis zum 15.03.40 aus. Einsprüche von Grundstückseigentümern gab es laut der Aktenlage keine.

⁶⁵ Am 22.03.1941 wurde durch das Straßenbauamt Görlitz die RAD Berlin und das Transportkommando Dresden von der Einschränkung auf der Landstraße verständigt.

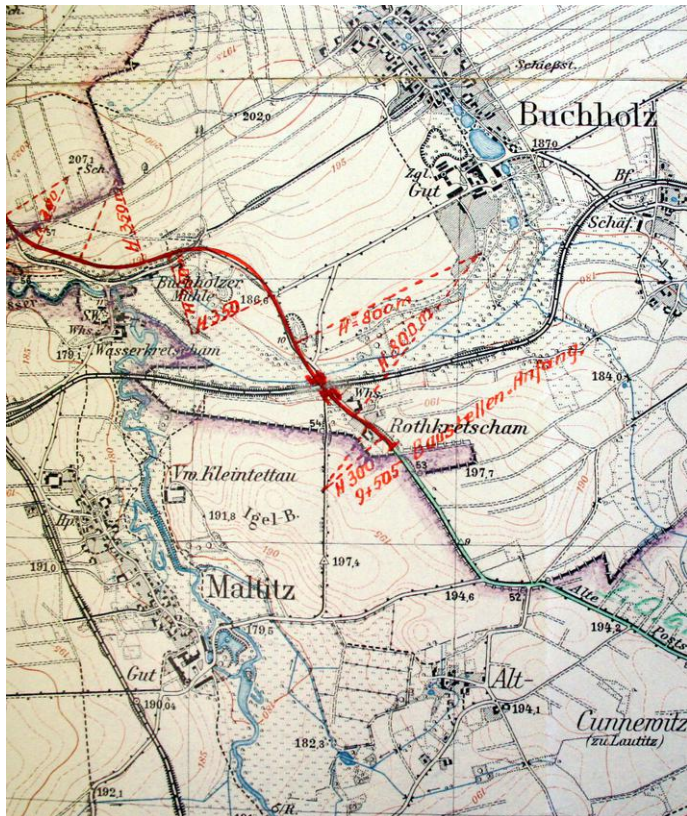


Abb. 28: Der Vorschlag der Verlegung in der Ortslage von Wasserkretscham und an der Kribscher Mühle wurde vom Straßenbauamt Zittau übernommen. Obwohl auf der Strecke der Görlitzer Kreisbahn ein nur geringer Verkehr zu verzeichnen war, sah man einen kreuzungsfreien Verlauf als zwingend notwendig.

Staatsfiliale, Archivverbund Bautzen; Sign. 50017 Amtshauptmannschaft Zittau Nr. 65 Kartenausschnitt aus den Planungsunterlagen des Straßen- und Wasserbauamtes Zittau (ohne Datum).

5. Verlegung des Schwarzen Schöpf

Teilverlegung des Flusslaufes innerhalb der Ortschaft Schöpf wegen Straßenausbau.

6. Überführung der Bahnlinie Weißenberg - Görlitz

Die veranschlagten Kosten für den Ausbau mit der Überführung der Bahnstrecke beliefen sich laut den Planungsunterlagen auf 1.400.000 RM. Für das kurze Teilstück der Landstraße 617 auf sächsischem Boden bis zur Anschlussstelle kalkulierte man die Kosten auf 155.000 RM.⁶⁶

Der GI stellte am 15.05.1941 das gesamte Ausbauprojekt aus Gründen der Landesverteidigung in die höchste Dringlichkeitsstufe. Dies bedeutete aus technischer Sicht, ein Beginn der Vorplanungsphase im gleichen Jahr. Weder aus finanzieller noch aus organisatorischer Sicht war das möglich. Zwar wurde die RAD Berlin vom GI angewiesen, den derzeitigen Zustand „einigermaßen“ beizubehalten. Inwieweit die BAR Bautzen durch die OBR Dresden angewiesen wurde, die größten Fahrbahnschäden zwischen Reichenbach und Weißenberg selber zu beheben war nicht zu recherchieren.

⁶⁶ Entwurf- und Kostensätze an das Landesstraßenbauamt Görlitz vom 08.05.1941. Staatsfiliale, Archivverbund Bautzen; Sign. 50017 Amtshauptmannschaft Bautzen Nr. 65

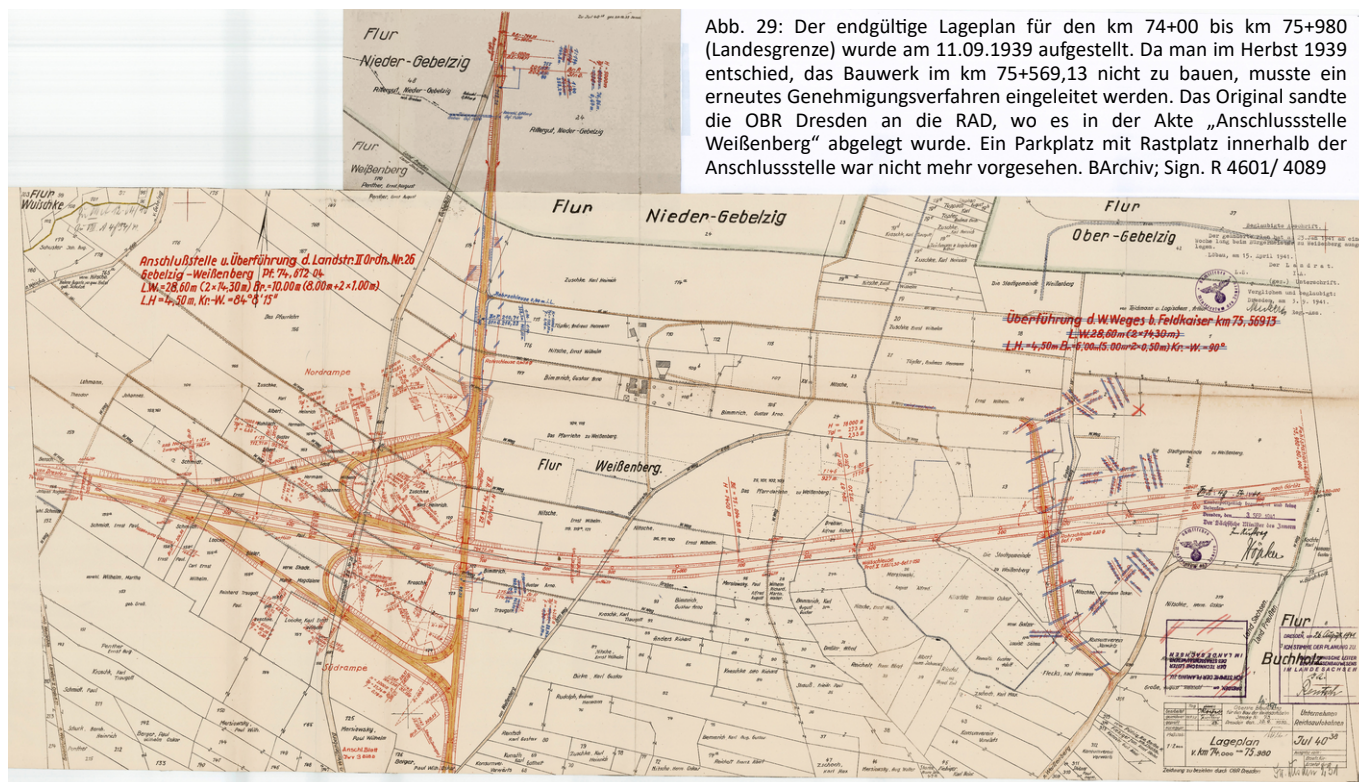
Wegen des Brückenneubaus über die Görlitzer Kreisbahnstrecke bei Rothkretscham, hatte man schon im Frühjahr 1941 den Vorstand des Unternehmens von dem Vorhaben informiert. Am 30.04.1941 beauftragte der Oberpräsident von Schlesien die Reichsbahndirektion Breslau, einen Brückenentwurf mit den statischen Berechnungen aufzustellen. Wegen der kriegsbedingten Reduzierung von Mitarbeitern bei der Reichsbahndirektion Breslau war an Entwurfsarbeiten überhaupt nicht zu denken. Um 1942 wenigstens einen Teil des Zubringers Weißenberg - Reichenbach auszubauen, beschloss das Straßenbauamt Görlitz einen Teilausbau zwischen km 9+505 (Südausgang Rothkretscham) bis km 11+348 (Anschluss an die Ostumfahrung von Weißenberg).

Bis zum 08.01.1942 hatte man den Vorentwurf durch das Straßenbauamt gezeichnet. Da die Konstruktionsunterlagen für das Überführungsbauwerk der Bahnlinie fehlte, setzte man sich am 02.02. des gleichen Jahres mit der Reichsbahndirektion Breslau in Verbindung. Man schlug vor, die Konstruktionsunterlagen von eigenen Mitarbeitern aufstellen zu lassen, und bat um die Übermittlung der technischen Parameter, wie die Durchfahrhöhe und Durchfahrbreite. Im April 1942 sandte das Straßenbauamt Görlitz alle Planungsunterlagen an den Provinzialverband Schlesien und an den zuständigen Referenten für Raumordnung beim Oberpräsidenten von Schlesien. Nachdem von beiden Instanzen keine Einwände erfolgten, wurde das Einmessen beauftragt. Eine durch die Kreisbauernschaft Görlitz gewünschte Ortsbegehung im Mai 1942 fand nicht mehr statt. Mitte 1942 teilte der GI der Provinzialregierung von Schlesien mit, dass es zur Zeit nicht möglich sei, den Zubringer Reichenbach - Weißenberg in ein Dringlichkeitsprogramm aufzunehmen. Bei einer Besserung der Materialsituation würde er den Ausbau unterstützen. Damit stellte das Straßenbauamt alle Arbeiten an den Planungen ein.

2.10 Anschlussstelle Weißenberg

Unterrichtet von dem beabsichtigten Bau einer Autobahn Pommern – Zittau – Reichenberg nahm Speck Ende Dezember 1938 Abstand von einer Anschlussstelle bei Weißenberg und dem Projekt eines Autobahnzubringers. In einem Schreiben am 06.01.1939⁶⁷ informierte er den GI von den völlig gegensätzlichen Absichten. Unbeeindruckt davon entschied der GI am 19.01.1939 den Bau einer Anschlussstelle bei Weißenberg. In diesem Zusammenhang folgte er der Empfehlung der OBR Dresden, die Linienführung der Umfahrung an den Südhang des Höhenzuges bei Wasser-

⁶⁷ Das Schreiben ist in der Bauakte für den Autobahnzubringer im Nachlass der RAD abgelegt. Ein Antwortschreiben durch den GI konnte nicht gefunden werden.



kretscham zu legen, um so eine größere Steigung der Straßenführung zu vermeiden.

Ungeachtet davon schloss man nach Bestätigung des Trassenverlaufes und der Baupläne für die Anschlussstelle am 25.07.1939 durch den GI die Planungsarbeiten bis Anfang August 1939 ab und leitete eingeschränkte Ausschreibungsverfahren für das Überführungsbauwerk im km 74+672,04 und die Erdarbeiten ein. Ebenfalls im August 1939 liefen die Trassierungsarbeiten an einer Ostumfahrung und die Aufnahme des Längs- und Querprofils. Nach dem Kostenvoranschlag sollte Weißenberg eine Anschlussstelle 1. Klasse erhalten, die zusammen mit dem Überführungsbauwerk mit 480.000 RM angesetzt waren. In den Kosten war der jeweils zwischen den Zu- bzw. Abfahrtschenkeln vorgesehene Rastplatz mit Bänken und Tischen und einem zusätzlichen Parkstreifen nicht enthalten.

Im September 1939 erhielt die Löbauer Firma Czech, Eisenbeton - Hoch - und Tiefbau den Zuschlag. Da die Firma bis Ende des gleichen Jahres durch andere Bauprojekte gebunden war, informierte diese die BAR Bautzen, erst Ende des Jahres mit den Arbeiten zu beginnen.⁶⁸

⁶⁸ Die Firma arbeitete am Erdlos 34/35. Die Fertigstellung der Erdarbeiten stieß dort auf Schwierigkeiten, da die Wehrmacht ein Teil des Feldbahnmaterials der Firma einzog. Belassen wurden 4 Weichen und 2 km Gleise. Erst nach der Verlegung zusätzlicher Gleise durch die Firma Dyckhoff und Widmann GmbH im Januar 1940 konnten die Arbeiten an der Anschlussstelle Weißenberg beginnen. Bundesarchiv Berlin R 4601/1007

Da bis zum Herbst 1939 immer noch keine Planungen des zuständigen Straßen- und Wasserbauamtes Zittau für einen Zubringer vorlagen, entschied man nach Abstimmung mit dem GI, selber einen Zubringer zu planen und zumindestens die Umfahrung von Weißenberg zu bauen. Von dieser Entscheidung unterrichtete die OBR Dresden am 01.11.1939 die sächsische Landesregierung. Die finanzielle Frage blieb zunächst unberücksichtigt.

Im Dezember 1939 richtete die Firma Czech bei Weißenberg ein Baulager ein und begann am 12.01.1940 mit den Arbeiten am Bauwerk.⁶⁹ Zu dieser Zeit war der Boden gefroren, was nur eingeschränkte Bauarbeiten zuließ. Die Straße nach Gebelzig wurde zwischen Februar und Mai 1940 wegen der Erdarbeiten an der Anschlussstelle gesperrt. Die Umleitung erfolgte über Wuischke.

Aus Zeitgründen hatte man die Arbeiten für den Bau der Umgehungsstraße „freihändig“ an die Firma Buchner und Haase⁷⁰ aus Dresden vergeben, die mit Erdarbeiten seit dem Spätherbst 1939 nördlich der Ortschaft Buchholz am Erdlos 27 beschäftigt war. Den Baustopp auf dem östlichen Abschnitt nutzte die Firma und verlegte im Februar 1940

⁶⁹ Meldung des Streckenbaumeisters an die BAR Bautzen über die Aufnahme der Arbeiten.

⁷⁰ Die Firma Buchner und Haase hoffte auf weitere Aufträge an der Autobahn, sodass sie die Arbeiten der Umgehungsstraße mit den jeweiligen Anschlüssen der OBR Dresden zunächst nicht in Rechnung stellte. Das im Sächsischen Staatsarchiv aufgefundene Schichtenverzeichnis, was zusammen mit den Materialabrechnungen an die BAR Bautzen gesandt wurde, war leer. Man kann somit sagen, dass die Umgehung im Vorübergehen gebaut wurde.

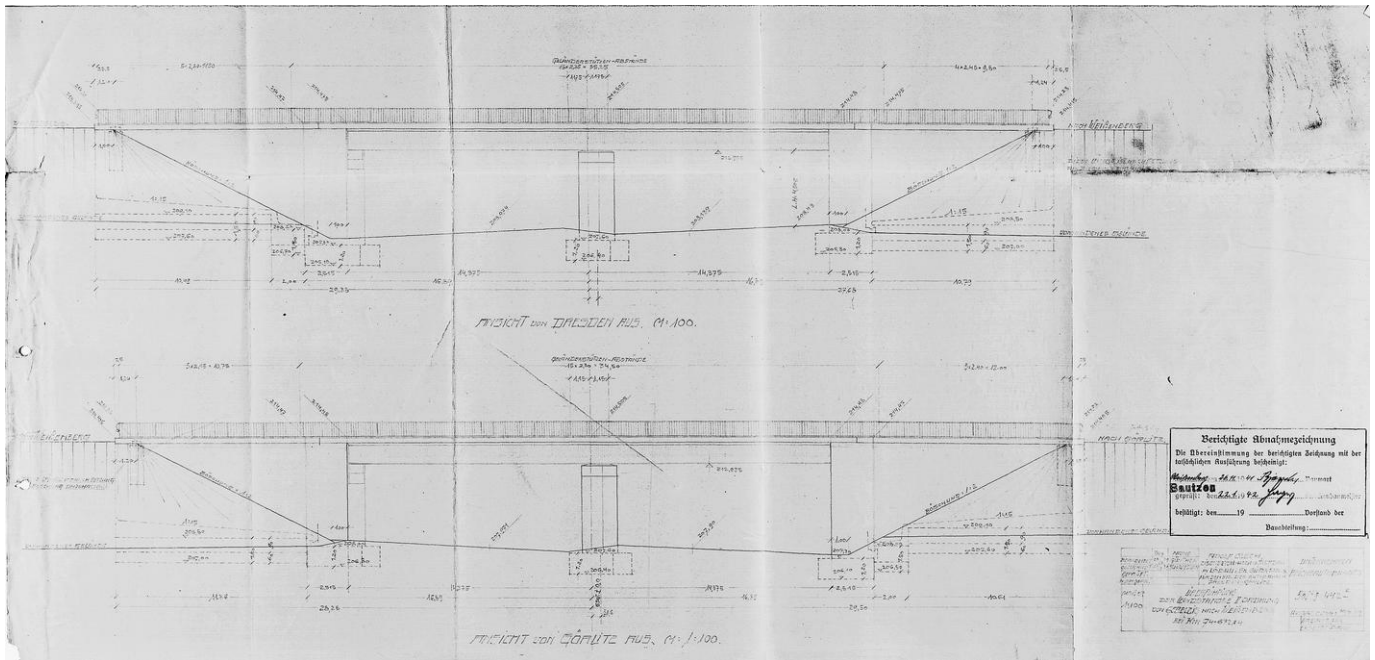


Abb. 30: Sächsisches Staatsarchiv; Sign. 11219/68, Abnahmezeichnung der Überführung Weißenberg - Gebelzig. Da das Bauwerk bis zur Baueinstellung nicht unter Verkehr genommen wurde, war eine Übernahme durch die BAR Bautzen nicht notwendig. Somit verblieb es mit allen damit verbundenen Pflichten bei der Firma Adolf Czech, Eisen-Hoch- und Tiefbau in Löbau.

nach Weißenberg.⁷¹ Die BAR Bautzen genehmigte der Firma, das ausgehobene Erdreich im Bereich der Anschlussstelle für die Fahrbahnböschung zu verwenden. Den erforderlichen Kies transportierten Feldbahnzüge von Gröditz zu der Baustelle.

Der Firma Graf & Söhne waren die Erdarbeiten an der Westseite der geplanten Anschlussstelle übertragen. Mit einer Küchen- und einigen Baubaracken, zog die Firma im Februar 1940 nach Weißenberg. Ende März des gleichen Jahres begannen mit zwei 1000 kg Delmag - Rammen, einer Kompressoranlage und zwei Förderbändern (je 15 m Länge Förderlänge) die Erdarbeiten an der Anschlussstelle. Der Bauauftrag wurde Anfang 1940 erweitert. Jetzt übernahm die Firma den Bau der gesamten Anschlussstelle zusammen mit den Anschlussschenkeln und das Aufschütten beider Brückenrampen. Da die zur Verfügung stehenden Baumaschinen für diese Arbeiten kaum ausreichend waren, stellte sich die BAR Bautzen auf eine längere Bauzeit ein.

Zwischen Februar und Mai 1940 stellte Graf & Söhne das Areal der zukünftigen Anschlussstelle her und verlegte die Straße Weißenberg - Gebelzig um die Brückenbaustelle. Czech war mit dem Überführungsbauwerk beschäftigt und Buchner und Haase arbeiteten an der der Umgehung. Als positiv stellt sich heraus, dass wegen Baustopps auf den östlichen Baustellen über die Feldbahngleise keine Materialtransporte erfolgten. Somit war eine Behinderung

der Bautätigkeit an der Anschlussstelle Weißenberg ausgeschlossen. Trotzdem gab es einige Probleme, alle Arbeiten der drei Baufirmen zu koordinieren. Die Versorgung mit warmen Speisen und Getränken für die drei Baufirmen stellte die Firma Graf & Söhne in ihrer Küchenbaracke sicher.

Ende März 1940 erreichten die Deckenarbeiten auf der südlichen Richtungsfahrbahn Weißenberg und wurden im km 74+464 abgebrochen. Nachdem die Betonfahrbahn fertiggestellt wurde, erfolgten das Abziehen der Böschungen, das Montieren der spät angelieferten Brüstungsgeländer und das Auffüllen des Mittelstreifens zwischen Rackeln und Gröditz. Dafür setzte die Baufirma Dyckerhoff und Widmann zwangsverpflichtete tschechische Arbeiter ein. An der provisorischen Anschlussstelle zogen sich die Erdarbeiten bis in den Juni 1940 hin. Wegen der bevorstehenden Betriebsübergabe des Teilabschnittes untersagte man der Firma Graf & Söhne, die Rampen an das noch nicht abgenommene Überführungsbauwerk aufzuschütten. Dagegen baute die Firma den Anschluss der Umgehung an den alten Verlauf der Ortsverbindung. Dafür verzog man den Fahrbahnquerschnitt von 7,50 m des Straßenneubaus auf den nur 5,50 m breiten der Ortsverbindung Nr. 26 Weißenberg - Gebelzig.

Zwischen dem 08. und 15.03.1940 wurde im Bürgermeisterrat Weißenberg ein korrigierter Lageplan erneut öffentlich ausgelegt. Dieser betraf neben der jetzt geplanten Behelfsanschlussstelle auch die Umfahrung. Einsprüche im Zusammenhang mit der neuen Trassenführung

⁷¹ Archivverbund, Staatsfiliale Bautzen; Sign. 10013 - 5766 Abrechnungsunterlagen der Firma Dyckerhoff und Widmann GmbH

sind nicht mehr erhalten. Vorstellbar ist, dass allein schon wegen der großzügigen Seitenabtragungen an der nördlichen Seite der Autobahntrasse einzelne Grundstücksbesitzer finanzielle Forderungen stellten.

Laut einer Aktennotiz aus dem Nachlass der OBR Dresden, wurde ab dem 23. bis zum 29. Januar 1941 der Lageplan für den Teilabschnitt (siehe Abbildung 29) km 71+650 bis km 76+210 ⁷² (Landesgrenze) in Bürgermeisteramt Weißenberg ausgelegt und das Genehmigungsverfahren eingeleitet. Alle bis August 1938 getroffenen Änderungen der Trassierung Rackel – Gröditz und Weißenberg bis zur Provinzgrenze wurden dagegen erst Mitte 1941 in die Planungsunterlagen eingearbeitet. Zusammen mit einem Nachtrag zum Bauwerksverzeichnis wurden diese Lagepläne ⁷³ ohne erneute Veröffentlichung zur landespolizeilichen Begutachtung eingereicht. Um sich daraus ergebende Fragen dennoch mit den beteiligten Grundstückseigentümern zu besprechen, traf man sich am 14.12.1941 im Ratskeller zu Weißenberg. Während des Gespräches wurden alle offenen Einsprüche im Bezug der Umfahrung von Weißenberg und der Verlegung der Straße Gröditz - Wuischke, bereinigt.

Vom 18. bis 22.05.1942 lag erneut ein Lageplan in Gröditz und Weißenberg aus. In diesem waren jetzt die Linienbegradigungen in Höhe der Wuischker Mühle und bei Weißenberg mit den Seitenabtragungen sowie den verlegten und neu eingemessenen Straßen und Wirtschaftswegen eingezeichnet. Darunter auch die, die zu diesem Zeitpunkt noch gar nicht baulich abgeschlossen waren. Erst jetzt war es den Grundstücksbesitzern möglich, ihre Einsprüche anzuzeigen. Da bis Ende 1942 keinerlei Einigung erzielt wurde, reiste Claußnitzer persönlich zu einem Berainertermin am 19.02.1943 ⁷⁴ nach Weißenberg und traf sich dort mit dem Bürgermeister und den Gemeindevertretern von Wuischke. Inwieweit seine Anstrengungen erfolgreich waren, ist nicht überliefert.

Wie die rekonstruierten Karten der Abteilung Liegenschaften beim VEB Autobahndirektion Halle vom April

1990 zeigen, war der Autobahnabschnitt Bautzen – Görlitz nur bis zur westlichen Gemarkungsgrenze von Weißenberg eingemessen und mit Messkennzeichen versehen. ⁷⁵

2.11 Betriebseröffnung

Als Tag der Verkehrsübergabe wurde der Montag der 01.07.1940 bestimmt. Planerisch lag somit der Eröffnungstermin fast 9 Monate hinter dem 1938 festgelegten Zeitpunkt. Angesichts der arbeitstechnischen Probleme und Änderungen an der Linienführung, eine organisatorische Leistung der OBR Dresden und der BAR Bautzen. Obwohl einige Baustellen nicht vollständig geräumt waren und Berge von Kies entlang der Autobahntrasse lagerten, stand der Abschnitt ab diesem Tag offiziell unter Verkehr. Schon Tage zuvor benutzten Bewohner der umliegenden Ortschaften die nur unzureichend gesicherten Baurampen, um einige Runden auf der „neuen Straße“ zu drehen.

Da es sich nur um einen eher unbedeutenden und kurzen Abschnitt handelte, fand keine offizielle Eröffnungsfeier nach gewohntem Ablauf statt. Selbst in Zeitungen blieb das Ereignis ohne Erwähnung. Vielmehr handelte es sich um eine geregelte Unterbrechung der Bautätigkeit auf dem Abschnitt Bautzen – Görlitz. In östlicher Richtung liefen die Bauarbeiten weiter. Der Deckenbauhof in Gröditz war in Betrieb und über die Feldbahngleise fuhren Bauzüge zu den Baustellen in östlicher Richtung. Die Gleise waren in einem Bogen nördlich um die provisorische Anschlussstelle Weißenberg verlegt. Der Übergang an der Landstraße nach Gebelzig wurde mittels Warnkreuzen gesichert.

Die Anschlussstelle Weißenberg hatte, entgegen der Vorstellung der Lausitzer Landkreise, keinerlei Bedeutung. Das lag im Wesentlichen daran, dass von der sächsischen Straßenbaudirektion keine Anstrengungen aufgebracht wurden, die Umsetzung eines Zubringers zügig bis 1940 umzusetzen. Lässt man die politischen Rahmenbedingungen und den Beginn des 2. Weltkrieges außer Acht, hätte es bis zur Umsetzung der unter dem Kapitel 2.9 beschriebenen Planungen Jahre gedauert.

2.12 Kriegsgefangene und Zwangsarbeiter

Da immer mehr Mitarbeiter aus den Stammbesellschaften der Baufirmen zur Wehrmacht eingezogen wurden, spitzte sich die Arbeitskräftesituation Anfang 1939 erheblich zu. Die seit 1938 im Bereich der OBR Dresden eingesetzten sudetendeutschen Arbeitskräfte änderten daran nichts wesentlich. Um die angestrebten Bauziele zu erreichen,

⁷² Die Kilometerangaben 76+210 ergab sich aus den Planungen vom Juni 1938. Zum Zeitpunkt der Aktennotiz war diese Kilometerangabe längst überholt. Offenbar unterlag der Verfasser einen Irrtum.

⁷³ Das planerische Ende der Trassierung war laut der eingemessenen Trasse vom März 1939 der Kilometer 75+980. Rechnet man alle Fehlstationierungen hinzu, lag die Provinzgrenze bei km 80.

⁷⁴ Die zeitlichen Verzögerungen dieses Berainertermins ergaben sich aus der Umstrukturierung der OBR im Spätsommer 1942. Wegen der Auflösung der BAR Bautzen zum 01.10.1942, übernahm die BAR Görlitz den Abschnitt bei Weißenberg. Nach Auswertung der Unterlagen aus dem Nachlass der OBR Dresden, waren zu diesem Termin der Vorstand Claußnitzer und der ehemalige Vorstand der BAR Bautzen und jetzige Vorstand der BAR Görlitz, Baurat Thoss angereist. Der Termin wurde nur in einem Schreiben der OBR an den Amtshauptmann von Bautzen erwähnt. Ein Gesprächsprotokoll konnte nicht gefunden werden.

⁷⁵ Die Rekonstruktion erfolgte nach den Lageplänen der OBR Dresden aus den Jahren 1938 bis 1940. Das Liegenschaftsamt nahm nachträglich die Messpunkte neu auf.

beantragte die OBR Dresden in Berlin im Frühsommer 1939 auf Anraten des GI eine nicht genau bezifferte Anzahl von zusätzlichen Arbeitskräften. Wenige Wochen nach dem Einmarsch in die Tschechoslowakei wurden der OBR Dresden erste zwangsverpflichtete Arbeiter aus dem besetzten Gebiet zugewiesen. Innerhalb der BAR Bautzen überließ man ca 80 Zwangsarbeiter der Firma Dyckerhoff und Widmann GmbH.

Untergebracht wurden die Arbeiter im Schützenhaus von Weißenberg. Der Einsatz erstreckte sich im Wesentlichen zwischen Rackel und Buchholz. Einige Gefangene hatten technische Vorkenntnisse oder waren im Zivilleben Handwerker gewesen. Davon profitierten die Baufirmen, da sie diese Arbeitskräfte billig für qualifizierte Tätigkeiten, wie zum Beispiel das Bedienen von Maschinen oder als Ersatz für fehlende Facharbeiter einsetzten. Die Verpflegung und die Unterbringung im Lager Weißenberg war zunächst unzureichend. So fehlten frische Lebensmittel und ausreichend Waschmöglichkeiten.⁷⁶

Unter welcher Aufsicht das Lager stand, ist leider nicht mehr nachweisbar. Führung und Bewachung erfolgten durch den Reichsarbeitsdienst. Mit dem Ende der Arbeiten auf dem Abschnitt Bautzen - Weißenberg wurden die Arbeiter in das RAB - Lager Buchholz verlegt. Im Sommer 1940 quartierte man französische Kriegsgefangenen in Baracken am Schützenhaus Weißenberg ein. Diese mussten in zerrissenen Kleidern nach Gröditz laufen, um auf der Autobahn oder auf dem Deckenbauhof bei Neuteich zu arbeiten. Ab Juli 1941 bis September wurden russische Kriegsgefangene beim Bau der Straßenverlegungen in den Gemeinden Gröditz, Wuischke und Weißenberg herangezogen.

Ein handschriftliches Dokument aus dem Nachlass der RAD Berlin weist auf eine nicht genau genannte Auffangstelle für polnische Juden im Bereich der OBR Dresden hin. In einer anderen Quelle wird für das Jahr 1943 das Autobahnlager Gröditz als möglicher Unterbringungsort einer großen Anzahl polnischer Juden genannt. Da zu diesem Zeitpunkt alle Bauarbeiten östlich von Weißenberg eingestellt waren, ist fraglich, wo diese zur Zwangsarbeit herangezogen wurden. Im Nachlass der OBR Dresden fanden sich

keinerlei Unterlagen, die auf irgendwelche Einsätze von polnischen Juden hinweisen.⁷⁷

2.13 Straßenverlegung und Restarbeiten

Mit dem Zeitpunkt der Betriebsaufnahme auf dem Autobahnabschnitt Bautzen – Weißenberg mussten die Arbeiten an der Verlegung und dem Neubau des Straßen- und Wegenetzes abgeschlossen sein. Baurampen, Materialdepot und Baulager sollten von den Firmen geräumt sein. Durch die BAR Bautzen war man bestrebt, diese Arbeiten zügig durch die betreffenden Firmen ausführen zu lassen. Leider fehlen viele Unterlagen über die erforderlichen Neubauprojekte von Straßen und Wegen. Unklar, inwieweit die zuständige Straßenbaubehörde bei der Planung und dem Bau mit einbezogen wurde. Welche Baufirmen im Einzelnen die Arbeiten ausführten, ließ sich ebenfalls nicht mehr recherchieren.

Ein Teil der geplanten Verlegungen wurde im Frühjahr 1938 eingemessen. Einige Neubauprojekte, wie die Ortsverbindungen Gröditz - Wuischke und Gröditz – Rackel, dagegen erst Ende 1939. Zusammen mit der Befestigung von Bauzufahrten und Rampen führte man erste Erdarbeiten an der Verlegung der Orts- und Landstraßen aus oder legte Provisorien für die wichtigsten Verbindungen an. Neue Wirtschaftswege wurden ohne größeren baulichen Aufwand in das Gelände verlegt. Das hieß, dass der Verlauf des Weges der natürlichen Geländebeschaffenheit folgte und sich die erforderlichen Erdarbeiten auf ein Minimum reduzierten. Bis zum Frühsommer 1943 war der Großteil der Umlegungen abgeschlossen.

Nach den aufgefundenen Akten der Amtshauptmannschaften Löbau und Bautzen sowie Schriftstücken aus dem Bestand der OBR Dresden war es möglich, einen zeitlichen

⁷⁷ Dokumente über den Einsatz von Kriegsgefangenen bei der OBR Dresden sind selten. Eine generelle Anforderung konnte im Nachlass der RAD Berlin gefunden werden. Nach den Berichten von Zeitzeugen aus Wuischke, waren es nur wenige Kriegsgefangene, die oft ohne Bewachung in zerrissener Bekleidung aus Richtung Weißenberg zu den Baustellen marschierten. Im Sommer 1941 wurde ein Kriegsgefangenenlager nahe der Wuischker Mühle, unmittelbar vor der Bahnüberführung aufgebaut. Nur für kurze Zeit sollen hier russische Soldaten untergebracht worden sein. Ob diese zu Arbeiten an der Autobahn herangezogen wurden, konnte nicht gesichert festgestellt werden. Einzige Quelle einer Nachnutzung des Reichsautobahn Arbeitslager Gröditz zur Unterbringung von Juden findet sich bei Wolf Gruner: „Die Arbeitslager für den Zwangseinsatz deutscher und nichtdeutscher Juden im Dritten Reich“ Gedenkstättenbrief 81, S. 12 - 20. Für eine tatsächliche Unterbringung von Juden im ehemaligen Reichsautobahnlager Gröditz ließen sich keine Dokumente im Nachlass der OBR Dresden finden. Auch konnten sich lebende Zeitzeugen auf den Einsatz von bewachten zivilen Juden entlang der Autobahntrasse nicht erinnern. Auszuschließen ist aber nicht, dass im Zusammenhang mit dem Einsatz polnischer Juden bei der BAR Bunzlau nach 1942, auch weitere Einsatzorte wie zum Beispiel im Bereich der BAR Görlitz möglich waren.

⁷⁶ Nach Aussage der Tochter des damaligen Bürgermeisters von Weißenberg, Arno Künzel, hausten diese Arbeitskräfte zunächst unter unwürdigen Zuständen. Verpflegung und Unterbringung besserten sich erst nach dem Eingreifen des Bürgermeisters.



Abb. 31/32: Die Straßenbrücke Cannewitz - Rackel (Bautzen - Baruth) wurde nach der Teilbegradigung des Flussbettes des Kotitzer Wassers neu errichtet. Da die einstige Straße bis zur Autobahn als Wirtschaftsweg herabgestuft wurde, gab man sich beim Bau der Brücke keine große Mühe. So wurde z.B. das westliche Widerlager einfach auf die Grundmauern der alten Brücke aufgesetzt. Aufnahmen: Verfasser März 2014.

Ablauf der einzelnen Umlegungen in den Gemeinden zu rekonstruieren:

Flur Niederkaina

Landstraße 2. Ordn. Niederkaina - Burk

Die Verlegung erfolgte nach der Fertigstellung der Überführung im Frühjahr 1939, unmittelbar vor den eigentlichen Fahrbahnarbeiten. Der Fahrbahnquerschnitt wurde von 6 m auf 7 m verbreitert und gepflastert. Mit der Gemeinde wurde die Abdeckung der nördlichen Böschung und Bepflanzung vereinbart, die aber bis Mitte 1943 nicht erfolgte. Bei einem der letzten Ortstermine wurde dieser Mangel nicht angemahnt. Thoss als ehemaliger Leiter der BAR Bautzen sicherte trotzdem die Nacharbeiten zu. Diese erfolgten bis zum Kriegsschluss nicht mehr.

Flur Basankwitz

Die Überführung (km 61+240) des Gemeindeweg Dobereschütz - Basankwitz wurde am 24.05.1940 durch die Gemeinde abgenommen. Wann die Ortsumfahrung von Basankwitz mit den Rampen für das Bauwerk fertiggestellt wurde, lässt sich nicht mehr ermitteln. Da im Abnahmeprotokoll vom 27. 07.1943 diese Umfahrung mit der Anbindung der Höfe an der Südseite nicht erwähnt wurde, erfolgte offenbar der Neubau später durch die Gemeinde. Das traf allem Anschein nach auch auf die zwei Wirtschaftswegen nördlich der Autobahn zu.

Flur Kreckwitz

Landstraße 2. Ordnung Kreckwitz - Niedergurig

Der Verlauf wurde am 31.05.1940 mit kleinen Mängeln abgenommen. Wegen des neuen Fahrbahnquerschnittes musste die Mauer am Rittergut teilweise versetzt werden. Diese Arbeiten wurden bis Ende 1942 durch die BAR durchgeführt, aber am 28.07.1943 erst abgenommen.

Flur Purschwitz

Einsprüche einiger Grundstückseigentümer wegen der beabsichtigten Verlegung der Ortsverbindung Purschwitz – Cannewitz nördlich der Autobahntrasse, konnten erst nach einigen Ortsbegehungen zwischen 1939 bis 1942 mit Vertretern der OBR und BAR und den einspruchführenden Parteien beigelegt werden. Am 13.01.1942 konnte im Rahmen einer vorübergehenden Abnahme der letzte Einspruch beigelegt werden. Da aber die Straße nicht vollständig fertig war, vereinbarte man die vorübergehende Sperrung für den Fahrzeugverkehr. Das Straßenbauamt Bautzen sollte auf Kosten der OBR die vorgeschriebenen Verkehrsschilder aufstellen. Auf Druck der Ortsvorstände von Purschwitz und Kleinbautzen beschloss man, den Anliegerverkehr entlang der Autobahn zu dulden. Diese Regelung war für die Feldbewirtschaftung notwendig, da sonst landwirtschaftliche Flächen nicht mehr erreicht würden.

Bei der Begehung der neu gebauten Straßen Purschwitz – Kleinbautzen sowie Purschwitz – Cannewitz am 13.01.1942 wurde Folgendes festgestellt und vereinbart:

1. Wegen den Fahrbahnquerschnitt von 7,50 m und der langen Rampe an der Südseite der Überführung des Bauwerkes im km 65+120 (Gefälle von 1:15 % gefordert), musste ein Wohnhaus an der westlichen Seite der Dorfstraße abgerissen werden. Bis zum Abnahmezeitpunkt hatte man laut Protokoll teilweise mit dem Abriss begonnen. Wegen der Verkehrseinschränkungen legte man fest, Hinweisschilder aufzustellen. Bei einer weiteren Ortsbegehung mit dem Vorstand der BAR Görlitz, Reg. - Baurat Thoss, am 23.07.1943 stand das Gebäude immer noch. Nach einer Prüfung beschloss Thoss an Ort und Stelle, das Haus bis nach Kriegsende stehen zu lassen.

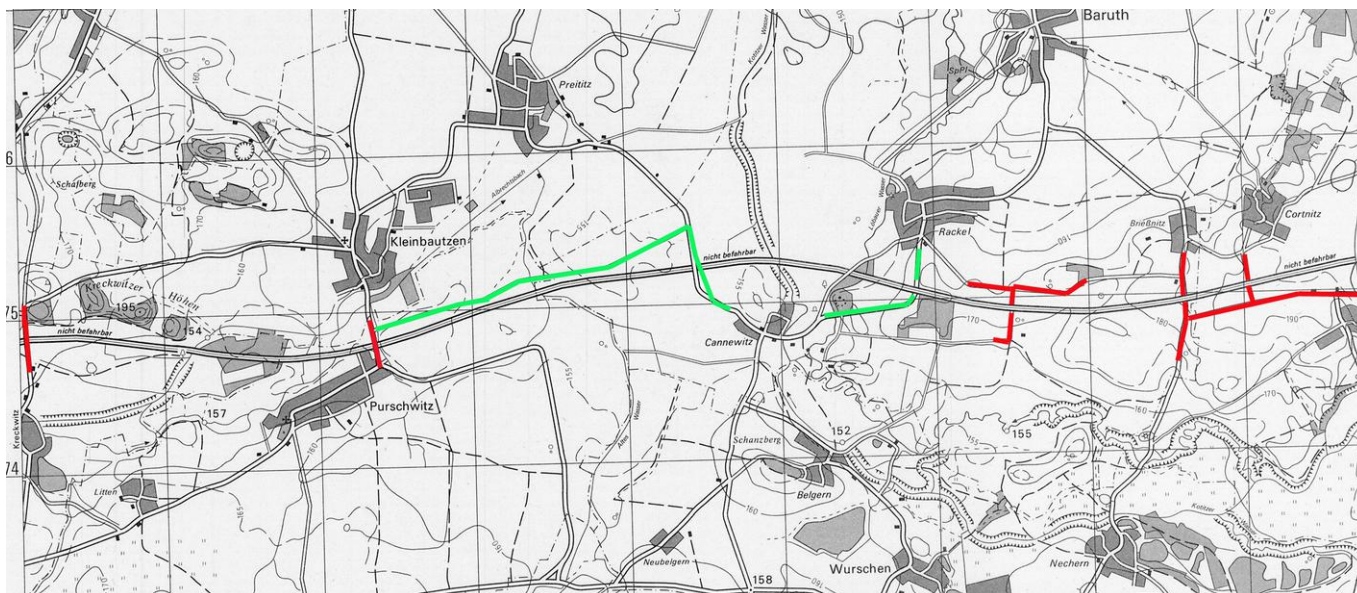


Abb. 33: Übersicht über alle erforderlichen Neubauprojekte im Zuge des Reichsautobahnhofs in den Gemeinden Kreckwitz, Putschwitz, Cannewitz und Gröditz. Dabei sind grün die nicht abgeschlossenen und rot die an die Gemeinden übergebenen Straßenverlegungen dargestellt.
Topographische Karte der DDR 1:25 000 von 1978

2. Auf Wunsch der Gemeinde Putschwitz beschloss man, an den abgezogenen Rampen der Autobahnüberführung wilde Rosen einzupflanzen.

3. Bemängelt wurde, dass die Arbeiten am Straßenneubau nach Cannewitz nicht vollständig abgeschlossen waren. Auf Bitten der Gemeinde beschloss man, sofort die Straße für den Anliegerverkehr freizugeben. Haftung und Unterhaltungspflicht verblieben bei der BAR Bautzen. Der alte Verlauf der Landstraße an der Südseite der Autobahntrasse wird bis zum letzten Haus an die Gemeinde Putschwitz als Gemeindeweg übergeben. Auf Nachfrage des Straßenbauamtes Bautzen am 23.07.1943 konnte die OBR Dresden einen Fertigstellungstermin der verlegten Landstraße nicht nennen und verwies auf das Ende des Krieges. Laut Erlass des GI über die Übernahme durch den neuen Unterhaltungsträger, musste die unvollendete Straße vorbehaltlos vom Straßenbauamt Bautzen übernommen werden. Der zeitaufwendige Umweg über Kleinbautzen - Preititz blieb für den überregionalen Verkehr auf unabsehbare Zeit bestehen. Das Straßenbauamt sperrte den Neubau in der zweiten Hälfte des Jahres 1943 auch für den Anliegerverkehr ab. Das eigentliche Verschwenken der Straße und der Rückbau zu einem Wirtschaftsweg erfolgte erst in den 50er Jahren.

Flur Cannewitz

Die Firma Zentra führte im Dezember 1938 zusammen mit der Entfernung des Mutterbodens auf der Trasse Vorarbeiten für den Teilneubau der Ortsverbindung Cannewitz – Putschwitz/Kleinbautzen aus. Dabei wurde die Fahrbahnböschung aufgeschüttet und mit einer Einstreudecke behelfsmäßig hergestellt. Der alte Verlauf nördlich und

zulassen, dass der Verkehr die Autobahntrasse über den alten Straßenverlauf kreuzt. Der anwesende Vertreter des Landkreises war gezwungen, eingeschränkt die teilweise provisorisch verlegte Landstraße zu übernehmen. Alle Unterhaltungskosten sowie die Haftpflicht verblieben aber weiterhin beim Unternehmen Reichsautobahnen. Die Restarbeiten an der neuen Straße wurden durch die Gemeinde in den 60er Jahren abgeschlossen und die Verlegung der Straße über das Bauwerk im km 65+120 vollzogen.

Ebenfalls konnte der Neubau der Ortsverbindung Cannewitz - Rackel nicht übergeben werden. Hier stellte man bei einer Ortsbegehung fest, dass die Böschungen nicht abgezogen waren und der Anschluss an den alten Straßenverlauf in Rackel durch die Baufirma nicht erfolgt war. Alle Arbeiten an der Umlegung führte die Firma Martin Graf & Söhne, Hoch – Tief aus Baruth aus, die aber wegen der Einberufung von Mitarbeitern zur Wehrmacht ab dem Frühjahr 1940 kaum ihren vertraglich eingegangenen Arbeiten nachkommen konnte. Im Sommer 1941 führte die Firma nur vereinzelt Restarbeiten an der Brücke über das Kotitzer Wasser durch. Trotzdem schaffte es die Firma nicht, bis zum völligen Erliegen der Bautätigkeit den Straßenneubau abzuschließen. Die BAR Bautzen tröstete den Gemeindevorstand von Cannewitz, dass die Fertigstellung nach dem Krieg erfolgen würde. Für den Anliegerverkehr zur Feldbestellung gestattete die OBR den Gemeinden Cannewitz und Rackel die Nutzung des Neubaus. Eine Übergabe lehnte das Straßenbauamt Bautzen bei der letzten Begehung am 28.07.1943 ab.

Der Neubau sollte durchgängig einen Fahrbahnquerschnitt von 7 m erhalten, der in den Kurven bis auf 8 m verzogen wurde. Alle ehemaligen Feldwege wurden auf Kosten der

OBR angeschlossen. Da die Umlegung der Landstraße 2. Ordnung Bautzen - Baruth nicht abgeschlossen war, wurde der alte Verlauf nach dem Ende der Bauarbeiten an der Autobahntrasse aufrecht erhalten. Dabei nahm man in Kauf, dass der Straßenverkehr auf der alten Landstraße die Reichsautobahn niveaugleich kreuzen musste. Die Entscheidung, auf unabsehbare Zeit den bisherigen Straßenverlauf zu nutzen, traf auf ein weiteres Problem. An Stelle der im Sommer 1937 abgebrochenen Brücke über das Kotitzer Wasser im alten Verlauf der Landstraße Cannewitz - Rackel wurde für den Baustellenverkehr eine provisorische Holzbrücke errichtet. Da aber der Gemeinde zugesichert wurde, den bisherigen Straßenverlauf als Wirtschaftsweg bis zur Autobahn bestehen zu lassen, stellte man nach Abschluss der Teilbegradigung des Flussbettes das Bauwerk wieder her. So errichtete man auf den Grundmauern der alten Rampen eine neue schmalere Brücke mit einer Fahrbahntafel von nur 4 m Breite. Dieser Neubau erfolgte erst in der zweiten Jahreshälfte 1940. Unmittelbar vor dem Bau des Körnerfruchtalters wurde die nicht fertiggestellte Teilverlegung der Landstraße Bautzen - Baruth endgültig abgeschlossen.

Um den unterbrochenen „Alten Gröditz Kirchweg“ aufrecht zu erhalten, war auf Kosten der OBR von der Gemeinde Cannewitz ein Wirtschaftsweg bis zur Unterführung in km 69+356 herzustellen. Das benötigte Land musste käuflich erworben werden, wobei die OBR die Kosten tragen wollte. Der Grundstückseigentümer, Prinz zu Lippe - Weißenfeld zu Baruth war mit dem Bau des Weges über seinen Grund nicht einverstanden und versuchte das Vorhaben zu blockieren. Bis 1943 konnte keinerlei Einigung mit dem Grundeigentümer über eine Kaufsumme erzielt werden. Letztendlich wurde das Projekt wegen der grundsätzlichen Einstellung der Bautätigkeit nicht weiter verfolgt.

Flur Rackel

Der Gemeindeweg Rackel - Nechern mit allen abgehenden Wirtschaftswegen, war bis auf die Herstellung von Seitengräben und der Böschung südlich der Autobahn, zum größten Teil durch die Firma Martin Graf Söhne, Hoch - Tief aus Baruth fertiggestellt. Auch hier erfolgte am 28.07.1943 die Abnahme durch die Gemeinde. Alle Restarbeiten sollten nach Ende des Krieges nachgeholt werden.

Flur Brießnitz

Durch die Autobahntrasse wurde die Ortsverbindung Gröditz - Rackel getrennt. Schon 1938 machte der Gröditzer Ortsvorstand deutlich, auf den bisherigen Verlauf zu bestehen. Da aber bis Ende des gleichen Jahres noch nicht über eine Anschlussstellen der Region endgültig entschieden war, plante die OBR Dresden eine

größzügigere Straßenführung. Ab der Ortsgrenze von Gröditz sollte der Straßenneubau parallel südlich zur Autobahn bis zur Ortsverbindungsstraße 1. Ordnung Baruth - Nechern herangeführt werden, wo eine großflächige Einmündung geplant war. Der Straßenquerschnitt war auf 7 m festgelegt, auf der gesamten Länge war Granitpflasterung vorgesehen.

Da der Neubau auf den Fluren Gröditz, Cortnitz und Brießnitz liegen sollte, lagen Einsprüche vor. Diese wurden bei einem Ortstermin am 30.07.1941 beigelegt. Am gleichen Tag übernahm die Gemeinde Brießnitz den in ihrem Teil liegenden Abschnitt der Straße. Nach dem Abnahmeprotokoll bestanden aber Mängel. So war der Fußweg ungepflastert und einige Einlaufroste ragten im Bereich des Brückenbauwerkes über. Die Mängel lagen bei der letzten Ortsbegehung im Juli 1943 immer noch vor. Der anwesende Vorstand der BAR Bautzen, Reg. - Baurat Thoss, einigte sich mit der Gemeinde, dass diese selber beseitigt werden. An der Nordseite der Autobahn entfiel ersatzlos der alte Verlauf der Ortsverbindung Rackel - Gröditz, wurde aber wegen der Feldbestellung als Wirtschaftsweg bis zur Gemeindegrenze von der Gemeinde Brießnitz aufrecht erhalten.

Flur Cortnitz

Im November 1938 wurde der alte Verlauf der Landstraße Gröditz - Rackel wegen der Böschungsarbeiten an der zukünftigen Autobahntrasse gesperrt. Von den Bauarbeiten ebenfalls berührt war auch die Abzweigung des Gemeindewegs nach Gröditz. Bei den Vorgesprächen mit der Amtshauptmannschaft Bautzen und dem Ortsvorstand von Gröditz im Verlauf des Jahres 1938, lehnte Claußnitzer deren Umlegungsvorschläge ab. Diese sahen jeweils die Aufrechterhaltung und Teilneubau der bestehenden Straßen von Gröditz nach Cortnitz und eine nach Rackel vor. Claußnitzer bestand hingegen auf die gesamte Umlegung der Ortsverbindung Gröditz - Rackel und des Gemeindewegs Cortnitz auf die Südseite und parallel zur Autobahn bis zum genehmigten Bauwerk im km 70+474.

Das Generalkommando Dresden forderte Ende 1938 westlich von Gröditz beidseitig der Autobahn eine militärische Rampe. Aus diesem Grund genehmigte der GI im km 70+850 ein gesondertes Bauwerk. Hier sah Claußnitzer eine Möglichkeit, entgegen der zuvor geäußerten Ablehnung, doch den Gemeindeweg Cortnitz - Gröditz mittels Umlegung aufrecht zu erhalten. So beauftragte man die Firma Zentra, zusammen mit den Rampen, eine Bauzufahrt von Cortnitz und eine vom Straßenneubau Gröditz - Rackel in Höhe des Brückenbauwerkes einzurichten. Ab April 1939 ermöglichte man den Bauern, über diese Bauzufahrten ihre

Felder zu erreichen. Nach Abschluss der Bautätigkeit stellte die Firma bis zum Herbst 1939 die Umlegung des Gemeindeweges mit dem Anschluss an die Ortsverbindung Gröditz – Rackel entsprechend her. Mit dem 30.07.1941 wurde zusammen mit der Landstraße nach Rackel der ausgebaute Gemeindeweg übergeben.

Flur Gröditz

Der neue Verlauf der Ortsverbindung Gröditz - Rackel bis zur Einmündung auf die Landstraße 2. Ordnung Nechern - Cortnitz wurde im Juli 1939 abgesteckt. Wahrscheinlich noch im Spätsommer des gleichen Jahres begannen die Arbeiten an dem ca. 500 m langen Teilstück. Bei diesem Neubauprojekt gab es eine Anzahl von Einsprüchen betroffener Grundstückseigentümern. Die OBR Dresden war gezwungen, am 30.07.1941 um 8 Uhr einen Termin zur Einigung mit den Betroffenen anzusetzen. Dabei konnten alle Einsprüche beigelegt werden. Zu diesem Termin sollte gleichzeitig die Abnahme der Straße durch die Vertreter der Gemeinden Cortnitz und Gröditz erfolgen. Da aber der Fahrbahnbelag nur teilweise aufgebracht war und Teile der Böschungen und Gräben fehlten, lehnte man die Übernahme ab. Der Vertreter der BAR Bautzen, Reg. – Baurat Thoss, versprach, die betreffende Baufirma auf Nachbesserung zu verpflichten. Die Unterhaltungspflicht verblieb bis zum 28.07.1943 bei der OBR. Erst ab diesem Zeitpunkt übernahm die Gemeinde Gröditz die Haftung und Unterhaltungspflicht. Die BAR Bautzen sagte zu, die aufgelassenen Straßenabschnitte aufzureißen und mit Mutterboden aufzufüllen.

Bis Mitte 1943 war die Baufirma nicht in der Lage, die Nacharbeiten durchzuführen. Im Rahmen der Ortsbegehung am 28.07.1943 vereinbarte man mit dem Gemeindevorstand, die vorläufige Übernahme der Straße zu vollziehen. Alle Restarbeiten an der Böschung und an den Gräben wollte die Gemeinde auf Kosten der OBR durchführen. Laut Protokoll verblieb die Haftpflicht bei der OBR, die Unterhaltungspflicht übernahmen die Gemeinden.

Auch der Gemeindeweg Gröditz - Großsaubernitz konnte bis Anfang 1943 nicht fertiggestellt werden. Neben der nicht abgedeckten Böschung fehlte ein Teil der Fahrbahn. Hier ließ es der Vertreter der OBR Dresden der Gemeinde frei, die Arbeiten abzuschließen. Die Kosten würden übernommen. Grundsätzlich verblieb aber die Haftung bis zur endgültigen Abnahme bei dem Unternehmen Reichsautobahnen.

Für die unterbrochenen Ortsverbindung Gröditz - Wuischke hatte man schon 1937 einen Neubau nördlich der Autobahntrasse, abzweigend bei der Gärtnerei Kalisch von der Landstraße zum Vorwerk Gröditz bis zur Wieder-

einmündung unmittelbar an der Bahnunterführung geplant. Die Straßenreste beidseitig der Autobahn wurden nach der Vereinbarung vom Dezember 1937 belassen, der nördliche später zurückgebaut. Am 13.01.1942 beantragte die OBR beim Straßenbauamt Bautzen, den verbleibenden Weg als Wirtschaftsweg zu kennzeichnen.

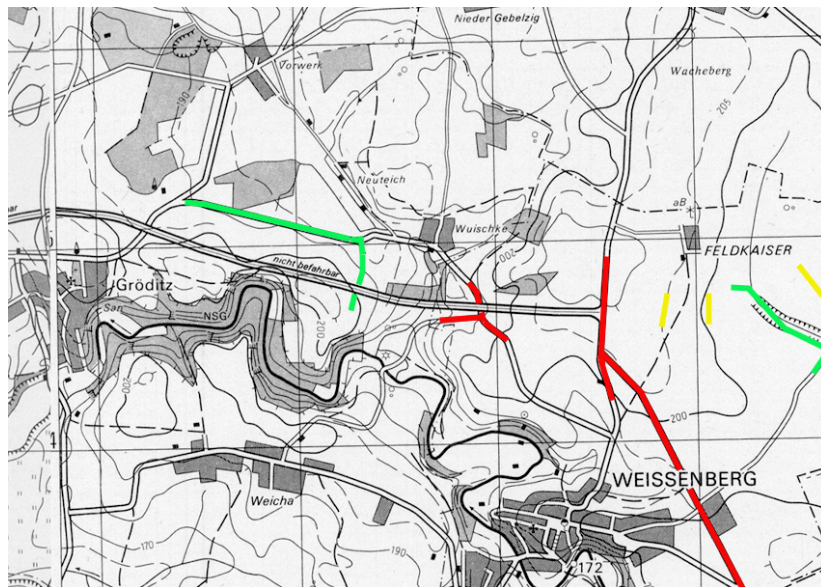
Durch den Neubau verlor der Rittergutsbesitzer Oberst a.D. v. Krauß weitere Ackerflächen, was ihm aber mit dem Bau einer zusätzlichen Überführung der Autobahn unmittelbar in Höhe der Ortschaft Gröditz belohnt wurde. Im Spätsommer 1941 begannen die Arbeiten durch die Dresdner Firma Günther, wobei aus Mangel an eigenen Arbeitskräften ca. 50 russische Kriegsgefangene eingesetzt wurden. Während der Arbeiten am Straßenneubau stellte die Firma auch die durch die Bauarbeiten an der Autobahn zerwühlten Ackerflächen wieder her. Schon bei einer Ortsbegehung am 13.01.1942 wurden Mängel an der Fahrbahn festgestellt, was eine Übernahme durch die öffentliche Hand unmöglich machte. Nach dem Winter 42/43 waren die Schäden mittlerweile erheblich. Stellenweise löste sich der Straßenbelag aus Bitumen von dem Untergrund. An einigen anderen Stellen schwamm förmlich der Fahrbahnbelag davon. Der Mangel resultierte aus einem Baufehler an der Deckenbefestigung. Der eingewalzte Kies verband sich nicht mit der Bitumenschicht und löste sich in großen Teilen. Der Reg. - Baurat Thoss nahm bei einer Begehung die Schäden auf und zeigte dies bei der ausführenden Firma Günther an. 1943 wurde die Gemeinde Gröditz durch die OBR Dresden verpflichtet, die Unterhaltungspflicht zu übernehmen.⁷⁸ Aufgrund der zahlreichen Klagen fand am 27.01.1944 eine nochmalige Ortsbegehung mit Thoss und dem Vertreter des Landrates, Reg. Inspektor Fischer, statt. In einem Protokoll erfasste man die Mängel und mahnte die Firma ein zweites Mal ohne Erfolg ab. Die heute hoch gewachsenen Bäume entlang der Straße, wurden erst in den 50er Jahren gepflanzt.

Der Wirtschaftsweg, der die Autobahntrasse bei km 73+280 kreuzt, wurde von der Firma Weder aus Bautzen abzweigend von der Ortsverbindung Gröditz - Wuischke als

⁷⁸ Staatsfiliale Archivverbund Bautzen; Sign. 50013 Amtshauptmannschaft Bautzen Nr. 5795 Abnahmeprotokoll der Umlegungen durch die Gemeinden.

Der Runderlass Nr. 164, der im Dezember 1941 durch den GI veröffentlicht wurde, regelte die Übergabe von Straßen und Wegen. Im Wesentlichen sollten die OBR's von den Unterhalts- und Haftpflichten bei vollständig oder nur in Teilen fertiggestellten Verkehrswegen entbunden werden. Somit war es möglich, vorhandene Mängel auf Kosten der jeweiligen OBR durch die Gemeinden selber zu beheben. Trotz kriegsbedingter Probleme erfolgte 1943 die Übergabe der Unterhaltungspflicht der neu gebauten Wirtschaftswege und Straßen verwaltungstechnisch genau. Nach einer Besichtigung wurden anfallende Nacharbeiten vereinbart.

Baufahrt hergestellt. Nach der Fertigstellung der Brücke und der Räumung der Ackerflächen von den Baubacken und Maschinen war die Zufahrt zunächst sich selbst überlassen. Mit vorhandenem Kies befestigte die Firma Günther im Sommer 1941 die ehemalige Bauzufahrt, und grub nördlich der Autobahn einen ca. 200 m langen Einschnitt, um die Steigung für die Fuhrwerke zu den Ackerflächen möglichst erträglich zu gestalten. Für diesen Weg gab es keine Planungsunterlagen, alle Bauleistungen wurden bei einer Ortsbegehung mit einem Mitarbeiter der BAB Bautzen und den jeweiligen Eigentümern der Grundstücke vereinbart.



Flur Weißenberg

Bis auf die vorgesehene Umfahrung des Stadtgebietes waren in den Flur Weißenberg bis zum vorläufigen Ende der Autobahntrasse nur wenige Umlegungen und Straßeneubauten geplant. Durch die Trasse wurden 5 Wirtschaftswege, der alte Gemeindeweg Weißenberg - Feldkaiser und die Ortsverbindung Weicha - Wuischke unterbrochen. Wie am 14.12.1937 vereinbart, führte man die Letztere durch einen Straßenneubau südlich der Autobahntrasse bis zur Unterführung der Landstraße 2. Ordnung Weißenberg - Wuischke.

Die durch die Erdarbeiten an der Autobahntrasse unterbrochenen Wirtschaftswege östlich Weißenbergs wurden nach der Einstellung der Bautätigkeit durch die Bauern provisorisch wieder hergestellt. Dafür schüttete man an der Böschung flache Rampen auf, um den Gespannen die Überfahrt zu erleichtern. Mit Zustimmung der OBR durfte Baumaterial verwendet werden, was an der Anschlussstelle lagerte.

Wasser- und Flussläufe

Für die Verlegung von Wasser- und Flussläufen waren ebenfalls Genehmigungsverfahren mit den zuständigen Wasserbauämtern Bautzen und Zittau notwendig. Bei kleineren Gräben, die jahreszeitlich bedingt Wasser führten und zur Be- oder Entwässerung von Äckern dienten, entschied man nach örtlicher Besichtigung über eine Durchschleusung.

Flur Purchwitz

Die Fahrbahnböschung der Autobahn verläuft südlich der Ortschaft durch ein Feuchtgebiet, was durch den Albrechtsbach abgeschlossen wird. Um den Wasserabfluss zu gewährleisten, wurden auf Druck der Gemeinden Purchwitz und Kleinbautzen mehrere Schleusen mit einem

Durchmesser von 0,20 bis 0,60 m in die Böschung eingelegt. Die Mühlgrabenüberführung⁷⁹ im km 64+480 wurde, wegen dem jahreszeitlich aufgetretenen Hochwasser, mit einer Lichtweite von 4 m großzügig gebaut. Der hohe Grundwasserspiegel in diesem Bereich zwang die Bauleitung, die Baugruben für die Bauwerke flach zu gründen und für die Fundamentarbeiten den Grundwasserspiegel zu senken.

Westlich von Purchwitz musste der Kubschützer Graben auf 600 m verbreitert und verlegt werden. Die Verlegung sah man vonseiten der Gemeinde kritisch. Man hatte Bedenken, dass dadurch südlich der Autobahn eine Hochwassergefahr bei erheblichem Niederschlag entstehen könnte. Die OBR beauftragte im Vorfeld der Planungen beim Wasserbauamt Bautzen ein Gutachten.⁸⁰

Flur Cannewitz

Überführung des Löbauer Wassers:

Das Flussbett des Löbauer Wassers hatte man mit Genehmigung des Wasserbauamtes im Flur Cannewitz auf ca. 450 m begradigt. Dies führte zu einer höheren Fließgeschwindigkeit. Grundstückseigentümer beklagten sich über die jetzt jahreszeitlich bedingten Überschwemmungen. Im Januar 1942 führte man eine Ortsbegehung durch, wobei der Vertreter der OBR Dresden eine Änderung des Flusslaufs mit der Begründung ablehnte, dass es immer schon Überschwemmungen im Frühjahr gegeben hatte.

Flur Rackel

Teilbegradigung des Kotitzer Wasser:

⁷⁹ Das Bauwerk wurde durch die Firma Zentra aus Dresden von Februar bis Mai 1939 gebaut.

⁸⁰ Das Anfang 1938 erstellte Gutachten ergab keinerlei negative Folgen für Land und Leute.

Bis zum Bau der Autobahnböschung überließ man dem Fluss große Wiesenflächen, was bei unterschiedlicher Strömungsgeschwindigkeit bei Hochwasser zu Geländeerosionen und zur natürlichen Flussverbreiterungen führte. Schon einige Jahre vor dem Autobahnbau erfolgte eine Kanalisierung des Wasserlaufes. In Absprache mit dem Straßen- und Wasserbauamt Bautzen wurde im Bereich der Autobahnüberführung das Kanalbett südlich und nördlich der Fahrbahnböschung verbreitert. Damit wollte man einem jahreszeitlich auftretenden Hochwasser im Bereich der Brücke vorbeugen und eine Unterspülung des Baukörpers verhindern. Bei einer gemeinsamen Ortsbegehung durch Vertretern des Wasser- und Straßenbauamtes Bautzen und der OBR Dresden im Spätsommer 1938, legte man fest, die Öffnung der Überführung des Krotitzer Wassers großzügig zu planen. Damit wollte man einen zusätzlichen Hochwasserschutz schaffen. Die Lichtweite wurde mit 3 x 6 m und einer Lichthöhe von 3,84 m festgelegt.

Nach der Regulierung traten Überschwemmungen an zuvor kaum betroffenen Flächen auf, was zu Beschwerden der angrenzenden Landbesitzer führte. Am 06.01.1942 unternahm die OBR eine Ortsbegehung, wobei flussaufwärts und flussabwärts weitflächige Überflutungen von Wiesen und Äckern festgestellt wurden. Anrainer, ein Vertreter der Gutsverwaltung zur Lippe, und der Rittergutsbesitzer von Rackel waren der Meinung, dass das Flussbett 1 m zu schmal geplant war. Ob der vorherrschende Zustand abzuändern wäre, konnte der anwesende Vertreter der OBR nicht sagen.

Flur Weißenberg

Zwischen der Anschlussstelle und der Landesgrenze waren zwei Durchleusungen vorgesehen.

Wölbschleuse im km 75+780:

Vor dem Bau der Wölbschleuse musste der Wassergraben auf 40 m begradigt werden. Wegen häufig hier auftretenden Hochwasser plante die OBR, die Schleuse großzügig auszuführen. Bis zur Einstellung der Bautätigkeit wurde die Wölbschleuse in die Fahrbahnböschung eingebaut. Zu einer Verkleidung der Sichtflächen durch Granitsteine ist es nicht mehr gekommen.

Die geplante Rohrschleuse im km 75+995, unmittelbar vor der Provinzgrenze, sollte zusammen mit der Überführung des Wirtschaftsweges Weißenberg – Gebelzig gebaut werden. Da die Überführung im August 1941 ersatzlos gestrichen wurde, war unklar, was mit der Schleuse geschehen sollte. Eine neue Planungsunterlage lag bis zum Bauabbruch nicht vor. Während der Arbeiten auf der Baurasse wurde der Wasserlauf behelfsmäßig überbrückt.