

Autobahngeschichte in der Lausitz und Niederschlesien von 1922 bis 1990

Kapitel 4: Abschnitt Görlitz – Bunzlau

Mario Stecker

Abschnitt Görlitz - Bunzlau

Mario Stecker

1. Auflage

© Mario Stecker

Damaschlkestraße 24

99096 Erfurt

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.

Inhaltsverzeichnis

4.	Abschnitt Görlitz - Bunzlau	2
4.1	Planung der Trassenführung	2
4.1.1	Planungsarbeit der OBR Dresden	2
4.1.2	Planungsarbeit der OBR Breslau	6
4.2	Straßen, Wege und Wasserläufe	12
4.2.1	Abschnitt Görlitz - OBR Grenze	12
4.2.2	Abschnitt OBR Grenze - Bunzlauer Dreieck	13
4.3	Planung der Erdarbeiten	18
4.3.1	Abschnitt Görlitz - OBR Grenze	18
4.3.2	Abschnitt OBR Grenze – Bunzlauer Dreieck	19
4.4	Bauverlauf zwischen 1938 und 1942	20
4.4.1	Abschnitt im Bereich der OBR Dresden	20
4.4.2	Abschnitt im Bereich der OBR Breslau	20
4.5	Der Fahrbahnquerschnitt	31
4.6	Anschlussstellen	31
4.6.1	Anschlussstelle Görlitz Ost	31
4.6.2	Anschlussstelle Günthersdorf	31
4.6.3	Anschlussstelle Bunzlau West	32
4.6.4	Anschlussstelle Wiesau	32
4.7	Das Bunzlauer Dreieck	36
4.8	Zwangsarbeiten und Kriegsgefangene	37
4.9	Aus - und Neubau von Straßen	38
4.9.1	Reichs- und Ortsverbindungsstraßen	38
4.9.2	Umfahrung von Bunzlau	40

4. Abschnitt Görlitz - Bunzlau

Die Recherche

Zu diesem Kapitel gestaltete sich die Suche nach Dokumenten problematisch. Das lag daran, dass im Zuständigkeitsbereich der OBR Dresden Vorarbeiten zum Bau dieses Abschnittes bis 1942 nur in einem geringen Umfang erfolgt waren. Zurückzuführen ist dies auf den bis 1941 nicht festgelegten Verlauf der zukünftigen „Riesengebirgsautobahn“ die östlich Görlitz abzweigen sollte. Dagegen waren sowohl die Planungen als auch die Arbeiten an der Trasse im Bereich der OBR Breslau bis 1942 relativ weit fortgeschritten. Leider verlief die Spurensuche in den Archiven von Lauban und Bunzlau¹ erfolglos. Man kann davon ausgehen, dass alle Akten aus den zuständigen Behörden bei Kampfhandlungen und bei der Säuberung nach 1945 in Lauban und Bunzlau zerstört wurden.

In Breslau war die OBR zunächst in einem Gebäude am Berliner Platz, dem späteren Elferplatz untergebracht. Auf Grund der Aufstockung von Personal reichten die Arbeitsräume nicht mehr aus, sodass man in ein großes Bürogebäude auf der Hohenzollernstraße 52 - 54 zog. Bei den Kämpfen im Stadtgebiet erlitt das Gebäude durch Beschuss große Schäden und brannte teilweise aus. Da eine Auslagerung der Akten nicht erfolgt war, wurde der Großteil vernichtet. Inwieweit einzelne Planungs- und Bauakten nach der Übernahme durch die polnische Verwaltung gerettet und dem Straßenbauamt übergeben wurden, konnte aus rechtlichen Gründen nicht recherchiert werden. Im Staatsarchiv, Zweigstelle Breslau lagerten keinerlei Aktenbestände aus dem Nachlass der OBR Breslau. Meine Hoffnung, Informationen durch die jeweiligen in Deutschland befindlichen Kreisverbände zu erhalten, blieb erfolglos. Wer hatte schon auf der Flucht an die Mitnahme von Verwaltungsakten gedacht.

Das Kapitel ist ein Versuch, mit Hilfe von Aktenfragmenten aus den Beständen des sächsischen Staatsarchives, dem Bundesarchiv Berlin, dem Ratsarchiv Görlitz, dem Stadtarchiv Niesky und dem polnischen Staatsarchiv, Niederlassung Breslau², den Planungs- und Bauverlauf der Trasse bis zum „Bunzlauer Dreieck“ zu beschreiben.

¹ Auf Anfrage bei der Stadt Bunzlau, ob aus der Zeit von vor 1945 Aktenbestände im Stadtarchiv existieren, antwortete die Leiterin des Stadtmuseums mir, dass keinerlei Unterlagen vorhanden sind.

² Nachlass des Oberpräsidenten der Provinz Schlesien sowie unvollständige Akten der Landesplanungsgemeinschaft Niederschlesiens

4.1 Planung der Trassenführung

4.1.1 Planungsarbeit der OBR Dresden

Mit der GI-Weisung vom 13.04.1937 fiel die Entscheidung, die Königshainer Berge nördlich zu umgehen und die Linie nah an Görlitz zu legen. Die Bauleitungen in Dresden und Breslau wurden durch die RAD beauftragt, schnell aussagekräftige Linienentwürfe zu erarbeiten. Als Zuständigkeitsgrenze definierte der GI die Lausitzer Neiße. Die OBR Breslau übergab wenige Tage später die bereits in den Jahren 1934 bis 1936 aufgestellten Planungsunterlagen an die OBR Dresden. Am 20.04.1937³ richtete diese in Görlitz eine Planungsstelle unter der Leitung des Regierungsbaumeister Schröter ein. Nach den Vorstellungen des GI, sollte auch die OBR Breslau eine Planungsstelle in Görlitz einrichten. Dies hielt man dort erst einmal für nicht notwendig.

Im Mai 1937 korrigierte der GI seine Entscheidung, dass die Neiße die Zuständigkeitsgrenze zwischen den Bauleitungen Dresden und Breslau darstellt. Er folgte somit dem Vorschlag der RAD, die Grenze an die östliche Görlitzer Landkreisgrenze⁴ zu verlegen. Damit sollten Kompetenzüberschneidungen und der sich daraus ergebende hohe Abstimmungsbedarf weitgehend ausgeschlossen werden. Die OBR Dresden übernahm mit der Einrichtung einer Planungsstelle in Görlitz am 01.06.1937 offiziell den Abschnitt östlich der Neiße.

Am 06.07.1937 ließ sich Mag. Baurat Zimmermann im Auftrag der Stadt Görlitz, durch den Vorstand der Planungsstelle, Regierungsbaumeister Schröder, während eines ersten Informationsgespräches über den Planungsstand im Raum Görlitz unterrichten. Dieser versicherte, die Arbeiten an der „Görlitzer Linie“⁵ entsprechend der GI-Weisung aufzunehmen. Dabei kritisierte Schröder im Bezug auf die Linienlegung den ungünstigen Flächenbedarf an Ackerland. Wie die OBR Breslau schon in ihren Vorplanungen feststellte, sah er das Durchschneiden landwirtschaftlicher Flächen ebenfalls problematisch.

³ Aus den im sächsischen Staatsarchiv erhaltenen Dokumenten geht hervor, dass schon im März 1937 eine „Planungsstelle Görlitz“ in Dresden gebildet wurde. Man arbeitete sich in die zu dieser Zeit bei der RAD vorliegenden Vorentwürfe für den Trassenteil Weißenberg - Görlitz ein.

⁴ Die Grenze stellte jetzt der Flusslauf „Kleine Tschirne“ dar. Auf Karten zwischen 1939 bis 1945 wird der Fluss als „Kleiner Hammerbach“ bezeichnet.

⁵ Die Aktennotiz gibt das Gespräch sinngemäß wieder. Die Formulierung Schröters, dass man an der „Görlitzer Linie“ arbeiten würde, ist zu diesem Zeitpunkt nicht ganz richtig. Nachweislich hatte der GI im Juni 1937 eine wesentlich südlichere Linienführung im Auge. Dabei sollte die „Görlitzer Linie“ lediglich eine Planungsvariante darstellen.



Abb. 1: Bei dem Arbeitsbesuch des Vorstandes der OBR Breslau legte man die hier abgebildete von Hand gezeichnete Karte vor. Auf dieser wurden die zwei seit 1933 (grün und blau dargestellt) geplanten Linien mit der von Görlitz (rote Darstellung) angestrebten gegenübergestellt. Urheber der Zeichnung waren wahrscheinlich der Stadtbaurat Wiggert und der Mag. Baurat Zimmermann. Als Zeichnungsgrundlage diente die Landkarte von Mitteleuropa Nr 052 „Landkreis Görlitz“ im Maßstab 1: 100 000. Eine Kopie dieser Karte wurde zusammen mit einem Begleitschreiben unmittelbar nach der Besprechung an die Provinzialregierung von Niederschlesien gesandt. Diese Karte war auch Diskussionsgrundlage bei den Gesprächen am 09.07.1936 im Görlitzer Rathaus.

Ratsarchiv Görlitz; Sign. 1399 Reg. 31-Fach 57

Um die Linienführung selber in Augenschein zu nehmen, kündigte sich der GI für den 14.08.1937 zu einer Streckenbereisung an. Für die Bereisung wurde der Linienverlauf zwischen Neiße und östlicher Landkreisgrenze bis zum 12.08.1937 eingemessen und mit Markierungsstangen abgesteckt.

Nach der Streckenbereisung schlug der GI eine Änderung an der Linienlegung ab Oberludwigsdorf vor. So sollte die Linie südlicher am Stadtbild von Görlitz verlaufen und die Reichsstraßen 6 und 115 als Zubringer einbinden.

Am 26.08.1937 lud der Vorstand der OBR Dresden Claußnitzer im Auftrag des ständigen Vertreters des GI bei der RAD Berlin, Dr. Ing. Kirsten zu einem Planungsgespräch ein⁶. Angereist waren der neue Vorstand der OBR Breslau, Baurat Neumann, der persönliche Referent des GI, Regierungsbaurat Meffert. Die Provinz Schlesien war durch den Dr. Matuschka, die Stadt Görlitz durch den Baurat Zimmermann vertreten. Von der wirtschaftlichen Seite nahm IHK-Vorstand, Dr. Behrens teil.

Die Zusammensetzung dieser Gesprächsrunde dürfte im Rahmen einer Planungsbesprechung eine Ausnahme darstellen. Zumal die Detailplanung zu diesem Zeitpunkt

1. Vermerk: Am 26. ds.Mts. hat auf Einladung der Obersten Bauleitung Dresden der Reichsautobahn eine Besprechung über die neue in der anliegenden Karte eingezeichnete Linienführung der Autobahnlinie Bautzen-Görlitz-Bunzlau und Triebel-Görlitz-Lauban stattgefunden, an der ich mit Herrn Baurat Wiggert teilgenommen habe. In der Versammlung wurde bekannt gegeben, daß diese neue Linienführung bereits die Genehmigung der Heeresverwaltung und der Reichsplanung gefunden habe. In der Nähe der Stadt Görlitz sollen 2 Abzweigungen geschaffen werden und zwar eine in der Nähe von Siebenhufen mit Anschluß an die Berliner Straße und die andere in der Nähe von Hennersdorf. Gegen diese Linienführung wurden insbesondere vom Reichsnährstand Bedenken erhoben und gefordert, daß die Linie nicht in der Nähe der Stadt Görlitz vorbei führen solle, sondern mehr nach Norden in die Heide verschoben würde. Es wurde geltend gemacht, daß die jetzige Linienführung zu viel guten Landwirtschaftsboden in Anspruch nähme. Demgegenüber habe ich nachdrücklich die Forderung der Stadt vertreten, daß die Autobahn in unserer Nähe vorbei führe. Ich habe mich mit dem jetzigen Plane einverstanden erklärt. Meine Ausführungen wurden von Herrn Handelskammersyndikus Dr. Behrens unterstützt, der insbesondere betonte, daß Handelskammer und Stadt völlig einer Meinung seien. Auch Graf Matuschka als Vertreter des Oberpräsidenten erklärte sich für die jetzige Linienführung.

Die Verhandlung hinterließ den Eindruck, daß die jetzt vorgeschlagene Linie vielleicht mit kleinen Änderungen in den Grundzügen von der Leitung der Reichs-Autobahn festgelegt wurde. Von Ober-Regierungsrat Dr. Kirsten wurde uns gegenüber am Schlusse der Verhandlung noch betont, daß voraussichtlich im Jahre 1939 mit der Autobahn begonnen werden würde. Er wies noch darauf hin, daß voraussichtlich von der Abzweigungsstelle bei Hennersdorf östlich der Straße nach Bunzlau eine Umgehungsstraße etwa parallel der Bahnstrecke Görlitz-Fenzig nach der Laubaner Straße hin geführt würde, die möglicherweise später ihre Fortsetzung nach Süden finden kann. (Zitat)

Wegen

Abb. 2: Auszug aus der Protokollniederschrift der Besprechung vom 26.08.1937. Das Dokument wurde von Baurat Zimmermann angefertigt. Görlitzer Ratsarchiv, Sign. 1400 31-Fach 57 Seite 47 und folgende.

noch nicht begonnen hatte. Vielmehr ging es um eine generelle Abstimmung der Linienplanungen. Ob den Anwesenden im Vorfeld überhaupt Unterlagen über den Linienentwurf zugestellt wurden, ist nicht bekannt.

Kirsten verkündete die Entscheidung des GI für die weiteren Planungen im Raum Görlitz und stellte die Linien ab der schlesischen Provinzgrenze in Richtung Bunzlau in großen Zügen dar. Er bemerkte, dass die Südlegung wegen dem hohen Flächenbedarf an landwirtschaftlichen Boden beim Reichsnährstand kritisch gesehen wird. Eine intensive Diskussion ist nicht dokumentiert. Vielmehr beteuerten Matuschka, Zimmermann und Behrens uneingeschränkte Zustimmung zu dieser Linie. Dabei wusste zumindest Matuschka, dass wegen der weit ausgeholten Südlage der Trasse Grundstückseigentümer Einsprüche beim Landesplanungsverein Niederschlesien angezeigt hatten.

Im Nachlass des GI ließen sich Dokumente finden, die die von Kirsten geäußerten Einwände des Reichsnährstandes konkreter darstellen. Diese stützten sich auf eine Stellungnahme des Kreisbauernführers zu dem gesamten Linienverlauf zwischen den Königshainer Bergen und Günthersdorf.

⁶ Das Gespräch sollte am 26.08.1937 um 14.30 Uhr in den Räumen der Planungsstelle Görlitz stattfinden. Siehe Ratsarchiv Görlitz; Sign. 1400 31-Fach 57, Aktennotiz Baurat Zimmermann nach Gespräch mit dem Vorstand der Planungsstelle Görlitz am 16.08.1937.

Aus dem Protokoll, welches im Görlitzer Ratsarchiv, Sign. 1400 31-Fach 57 Seite 47, hinterlegt wurde, geht der Versammlungsort nicht hervor. Im Nachlass der OBR Dresden ist das Protokoll nicht mehr auffindbar. Somit konnte nicht zweifelsfrei festgestellt werden, wo die Planungsbesprechung stattfand.



Abb.3: Um nicht unnötig Acker und Waldflächen zu zerschneiden, versuchte die BAR Görlitz, durch die Verziehung der Linienführung nach Norden, näher an den Dorf- und Langer Teich, den Grundbesitzern entgegenzukommen. Die geschwungene Trasse, durch Kurven von 2000 m Halbmesser entsprach den damaligen Gestaltungsansichten. Das Linienblatt wurde bei der Besprechung am 21.07.1938, dem anwesenden Görlitzer Oberbürgermeister Herrn Damrau übergeben. Der Vorschlag wurde vom GI nicht genehmigt. Der Ausschnitt ist aus zweierlei Gründen interessant. Er zeigt bei Hennersdorf die von Anfang 1938 beabsichtigte Linienführung und die im Oktober 1938 vom GI befürwortete leichte Südverziehung mit der geplanten Anschlussstelle Görlitz Ost (roter Bleistift). Aus Platzgründen und der besseren Einsicht des Autofahrers auf die Anschlussstelle musste die Linienführung entsprechend abgeändert werden. Es ist die einzige Darstellung der Anschlussstelle Görlitz, die gefunden werden konnte.

Ausschnitt aus dem Linienplan vom 11.07.1938, Blatt 5. Ratsarchiv Görlitz; Sign. 1400 31-Fach 57



Abb. 4: Ausschnitt aus dem Linienplan Blatt 5 der Planungsabteilung Görlitz vom 11.07.1938.

Die hier eingemessene Linienführung beruht im Wesentlichen auf einen Vorschlag des GI vom Spätsommer 1937. Im Nachgang wurde die Linienführung wegen der Einsprüche zwischen Pfahl 112 und Pfahl 115 etwas verzogen und im Oktober 1937 beim GI eingereicht. Das hier abgebildete Blatt wurde am 21.07.1938 im Breslauer Hof den Anwesenden vorgestellt.

Gelbe Linie: Linienentwurf, der auf Wunsch vom GI am 02.11.1937 von der Planungsstelle Görlitz als Alternativvorschlag eingereicht wurde. Die Darstellung erfolgt aus diesem Grund, da hier der Abzweig der Riesengebirgslinie eingezeichnet war. Das Original konnte im Nachlass der Stadtverwaltung Görlitz gefunden werden und ist somit das einzige Dokument, wo der Standort eingezeichnet war. Eine Abbildung ist wegen der Qualität des Dokumentes leider nicht möglich.

Grüne Linie: Im April 1938 bereiste eine Kommission die Linienführung Görlitz - Lauban - Hirschberg - Breslau. Nach der Auswertung schlug man den Abzweig bei km 116+500 vor. Am 05.05.1938 konkretisierte der GI und legte den Abzweig südlich von Gruna. Das eingezeichnete Dreieck wurde nach einer Aktennotiz des GI rekonstruiert.

Ratsarchiv Görlitz; Sign. 1400 31-Fach 57

Neben Einsprüchen der Grundbesitzer war das Militär ebenfalls gegen diese Linienführung. So machte das Generalkommando Breslau auf die mögliche Feindeinsicht vom Isarkamm auf den Teilabschnitt Görlitz - Gruna aufmerksam. Um Klarheit zu haben, reiste der Vorstand der OBR Dresden, Claußnitzer am 13.10.1937 persönlich nach Breslau, um über die Einwände des Generalkommandos zu sprechen. Das Gespräch fand in den Räumen des Transportstabes statt. Der zuständige Transportoffizier berichtete schriftlich der Landesplanungsgemeinschaft Niederschlesien von dem Gespräch. So bestand Claußnitzer auf einen Südverlauf bei Görlitz. Über mögliche Alternativen lehnte er jegliche Verhandlungen ab.⁷

Bis Ende Oktober 1937 arbeitete die Planungsstelle an einem weiteren Teilentwurf zwischen Görlitz und Gruna. Planungstechnisch betraf es den Abschnitt km 98 bis 115+500 gemäß der im August des gleichen Jahres vermessenen Hauptlinie. So sollte der Linienverlauf zwischen der Stadtgrenze und Hennersdorf liegen und nah am Dorf- und Langer Teich verzogen werden. Östlich von Karlshof sah man ein vorteilhaftes Gelände, um in einer leichten Südkurve auf Kießlingswalde zuzulaufen. Am 02.11.1937 reichte die OBR Dresden die Variante in Berlin zur Vorlage beim GI ein. Wahrscheinlich hatte die Planungsstelle eine Alternative dazu, die nördlich von Karlshof und Gruna lag.⁸

Die Abstimmung mit dem Reichsnährstand und dem Militär zogen sich bis in das Frühjahr 1938. In dieser Zeit arbeitete die Planungsstelle, so beweisen es Dokumente, nur punktuell an kleineren Linienkorrekturen. So empfahl eine vom GI beauftragte Kommission nach der Bereisung der Linien Görlitz - Lauban - Greifenberg - Hirschberg (Teil der Riesengebirgslinie) in der ersten Aprilwoche 1938, den Abzweig südlich bei Gruna im km 116+500 zu legen. Die Planungsstelle Görlitz sollte den Grundplan entsprechend abändern und das Gelände begutachten.⁹

⁷ Staatsarchiv Breslau; Sign. 570, Aktenvermerk vom 13.10.1937 nach einem Telefonat vom zuständigen TO an den Stellvertreter der Landesplanungsgemeinschaft Niederschlesien.

⁸ Die Einwände wurden in den Kapiteln 3 und 12 ausgiebig behandelt. Konkret betraf es den Teilabschnitt am Galgenberg und bei Gruna. Das Luftgau Dresden machte auf die ungünstige Konzentration der westlich und östlich der Neiße geplanten Autobahnabzweigungen sowie die verkehrliche Situation der Flussübergänge aufmerksam.

⁹ BArchiv; Sign. R 4601/ 4079 Teil 1, GeZuVor Akten
Im angestrebten Gesprächskreis sollte es neben den Einsprüchen auch um die Anschlussstellen bei Nieder Seifersdorf, Kodersdorf und bei Görlitz gehen. Aus dem Dokument geht nicht hervor, ob das Treffen überhaupt stattfand. Im Nachlass der OBR ist darüber kein Dokument auffindbar.

Im April 1938 forderte die RAD von der OBR Dresden Klarheit über die Einteilung der Erdlose und alle erforderlichen Bauwerke zwischen Ludwigsdorf und Gruna. Damit verbunden erwartete man eine Mittelanforderung, um schnell beim GI eine Baufreigabe zu erwirken. In Dresden war man von der plötzlichen Eile überrascht. Um terminlich nicht in Zeitverzug zu kommen, sendete man eine grobe Berechnung der BAR Görlitz für den Abschnitt ab der Anschlussstelle Görlitz Ost bis zur Kreisgrenze.

Die errechnete Bausumme lag bei ca. 2 Millionen RM. Der zuständige Streckenreferent bei der RAD wies daraufhin die OBR Ende April 1938 an, wegen der Heranziehung des Abzweigs der Riesengebirgsautobahn an Görlitz alle weiteren Vorarbeiten zu stoppen. Claußnitzer erklärte laut einer Aktennotiz dem Streckenreferenten, dass dieser Umstand eine völlige Neuplanung erfordert, die einen nicht unerheblichen Zeitraum benötigte. Ende Juni 1938 reichte man in Berlin einen Vorentwurf für den Teilabschnitt zwischen Kodersdorf und Gruna ein. Ausgenommen war der Abschnitt am Galgenberg. Dieser wurde vom GI bestätigt, worauf man den Linienverlauf messtechnisch bearbeitete und als Entwurf am 11.07.1938 erneut einreichte. Daraufhin versuchte die OBR, über den neuen Verlauf, das Abtreten der jeweiligen Flächen und der Anpassung der Straßen und Wirtschaftswege mit den Gemeinden eine Einigung zu erzielen.

Bis August 1938 zogen sich die Verhandlungen mit dem Reichsnährstand und dem Militär. Zum einen war der Flächenverbrauch durch die Autobahnlinie auf den landwirtschaftlichen Flächen westlich der Neiße zwischen Kodersdorf und dem Galgenberg sowie östlich der Neiße zwischen Hennersdorf und Günthersdorf groß. Zum anderen bestand das Oberkommando der Wehrmacht auf Teiländerungen. Unterstützt wurden die Forderungen der Wehrmacht durch ein Gutachten der Luftwaffe. In Aufklärungsflügen hatte das Luftgau Dresden die Lage der geplanten Autobahntrasse und die Konzentration zweier Autobahnverzweigungen im Raum Görlitz und der unzureichenden Anzahl von Brücken über die Neiße kritisiert.

Der vom GI vorgegebenen Zielsetzung, März 1939 mit den Arbeiten auf dem gesamten Abschnitt zu beginnen, standen die militärischen Bedenken, die Einsprüche des Reichsnährstandes sowie der Reichsbauernschaft entgegen. Nach den Gutachten des Armeekommandos Breslau sowie des Luftgaus Dresden verfestigte sich der Widerstand von Seiten des Oberkommandos der Wehrmacht gegen die südliche Linienführung zwischen den Königshainer Bergen

und Günthersdorf.¹⁰ Wie die Unterlagen aus dem Nachlass der RAD aufzeigen, war hier der GI persönlich gefordert.

Um die große Anzahl von Einsprüchen auf dem Abschnitt Weißenberg - Görlitz - Gruna beizulegen, und die Planungen an der Trassenführung abzuschließen, organisierte die OBR Dresden für den 10.08.1938 ein Treffen in Görlitz. Eingeladen waren der Kreisleiter der NSDAP und der Oberbürgermeister. Laut Dokumenten aus dem Nachlass der Direktion Berlin, wurde das Treffen von Seiten des GI angestrengt.¹¹ Die Einsprüche des Reichsnährstandes, die im Laufe 1938 auch von der Reichsstelle für Raumordnung vertreten wurden, versuchte die Planungsstelle Görlitz mit einer Teilverlegung zwischen den km 108 bis km 111+200 zu begegnen.

Obwohl bis August 1938 alle Beratungen mit dem Oberkommando der Wehrmacht über die Trassenführung ergebnislos verliefen, erteilte der GI am 06.09. des gleichen Jahres die Baufreigabe an die Bauleitungen Dresden und Breslau. Diese betraf den Lückenschluss zwischen Görlitz und Bunzlau¹². Laut dem Linienplan vom Juli 1938 definierte sich der Abschnitt ab km 106 bis km 156. Die Bearbeitungsgrenze zur OBR Breslau legte er auf den km 116+800.

Unterlagen aus dem Nachlass der RAD lassen den Schluss zu, dass im Sommer 1938 der Teilabschnitt ab Höhe Gruna (km 116+800) bis zur Gemeindegrenze von Günthersdorf (km 124) noch nicht festgelegt war. Hier fehlte die Festlegung der Abzweigung der Riesengebirgslinie.

Die Absicht Hitlers, die Abtretung des Sudetenlandes an Deutschland mit allen Mitteln durchzusetzen, würde für das Isar- und Riesengebirge bedeuten, nicht mehr Grenzgebiet zu sein. Damit entfielen die militärischen Einwände gegen die Linienführung bei Görlitz. Zum Thema Lufttarnung schlug der GI vor, die Betonfahrbahn auf dem Abschnitt einzufärben. Weitere Maßnahmen lehnte er ab.

¹⁰ Die Einwände wurden in den Kapiteln 3 und 12 ausgiebig behandelt. Konkret betraf es den Teilabschnitt am Galgenberg und bei Gruna. Das Luftgau Dresden machte auf die ungünstige Konzentration der westlich und östlich der Neiße geplanten Autobahnabzweigungen sowie auf die Situation der Flussübergänge aufmerksam.

¹¹ BArchiv; Sign. R 4601/ 4079 Teil 1, GeZuVor Akten
Im angestrebten Gesprächskreis sollte es neben den Einsprüchen auch um die Anschlussstellen bei Nieder Seifersdorf, Kodersdorf und bei Görlitz gehen. Aus dem Dokument geht nicht hervor, ob das Treffen überhaupt stattfand.

¹² In den Bauberichten der RAD wird der Lückenschluss als Abschnitt Görlitz - Bunzlau bezeichnet. Die geplante Überleitung auf die Berlin - Breslauer Linie sollte 8 Kilometer nordöstlich von Bunzlau liegen. Der Begriff „Bunzlauer Dreieck“ wurde erst 1939 intern in den Schriften der RAD geführt. Ob dieser Begriff später offiziell geführt werden sollte, ist unklar.



Abb. 5: Diese Übersicht rekonstruiert die Linienplanungen der OBR Breslau von 1934 bis 1937. Da alle jeweiligen Unterlagen nicht mehr existieren, wurde mittels Gesprächsniederschriften und Beschreibungen der Versuch unternommen, die einzelnen Planungen darzustellen.

Rote und blaue Linie: Ende 1934 vorgeschlagenen nördliche und südliche Linie.

Gelbe Linie: im Juni 1936 vorgeschlagenen Alternativlinie zum Schutz der Waldflächen.

Grüne Linie: Auf Grund der Kritik des GI an der Linienplanung von Ende 1934, reichte man Anfang 1935 einen verbesserten Teilentwurf ein.

Ausschnitt aus: Deutsche Heereskarte, Blatt 33/51, Ausgabe Frühjahr 1945.

4.1.2 Planungsarbeit der OBR Breslau

In der Sektion 7 Schlesien der GeZuVor wurden ab Herbst 1933 bis Mitte 1934 verschiedene Linienvorschläge zwischen Görlitz und Breslau untersucht. Neben einer direkten wurde schon früh eine Trasse diskutiert, die ab Lauban am Fuße des Isar- und Riesengebirgsvorlandes verlaufen sollte. Da Letztere wegen dem baulichen Aufwand sich nur langfristig verwirklichen ließe, lehnte der GI den Vorschlag schon früh ab. Er wollte Entwürfe, die schnell umgesetzt werden können und wo der zeit- und finanzielle Bedarf kalkulierbar war.

Mitte 1934 entschied man sich für einen Linienverlauf, der nördlich von Bautzen und Görlitz bis östlich von Liegnitz verlief und dort auf die Berlin - Breslau Linie einschwenkte. Ein etwas später untersuchter Trassenverlauf orientierte sich ebenfalls nördlich von Görlitz nah an der Reichsstraße 115 und verlief auf der Linie Penzig, Langenau, Waldau nach Bunzlau. Hier vollzog die Linie an Goldberg und Jauer vorbei einen weiten Südbogen. Diesen Entwurf verwarf der GI 1935 und ordnete an, ab Höhe Görlitz eine kürzere Linienführung vorzulegen. Die OBR Breslau erarbeitete darauf hin bis zum Frühjahr 1936 einen Linienentwurf, der

auf der Nordseite der Reichsstraße 115 bis Haynau verlief.¹³

Dieser wurde nach Abstimmung mit der RAD dem Landesplanungsverein Niederschlesien Mitte Juni 1936 vorgelegt. Im gleichen Zeitraum nahm der Vorstand der OBR Breslau, Claus, mit dem Görlitzer Stadtbaurat Wiggert Kontakt auf, um dem Oberbürgermeister und dem Stadtrat die Linienführung innerhalb des Landkreises vorzustellen. Ein Treffen erfolgte am 22.06.1936 im Rathaus und war das Erste mit einem Mitarbeiter aus einer oberen Bauleitung.

Der Vorstand der OBR stellte laut Gesprächsprotokoll die „Reichsentwürfe“¹⁴ vor, wie sie im Auftrag der RAD geplant waren. Im Laufe der Unterhaltung trug man Claus die

¹³ Von 1936 bis 1937 wird als Ort der Überleitung auf die Berlin - Breslau Linienführung der Ort Haynau genannt. Nach 1937 wird die nordwestlich liegende Kleinstadt Kreibau aufgeführt. Die unterschiedlichen Orte sind auf die geplante Linienführung zurückzuführen. Die OBR Breslau plante zunächst eine Linienführung, die bei Görlitz nördlich und ab Bunzlau südlich der Reichsstraße 115 verlaufen sollte. Dabei war eine Überleitung bei Haynau vorgesehen. Als Alternativlinie sah man auf Weisung des GI ab Ende 1937 den Verlauf zwischen Görlitz und der Überleitung nördlich der Reichsstraße 115 vor. Räumlich lag somit die Abzweigung von der Berlin - Breslau Linienführung nahe Kreibau.

¹⁴ Gesprächsnotiz vom 17.06.1936. Unter „Reichsentwürfe“ sind wahrscheinlich, die von der OBR eingereichten und von der RAD bestätigten Linienentwürfe zu verstehen. Ratsarchiv Görlitz; Sign. 1400 31-Fach 57

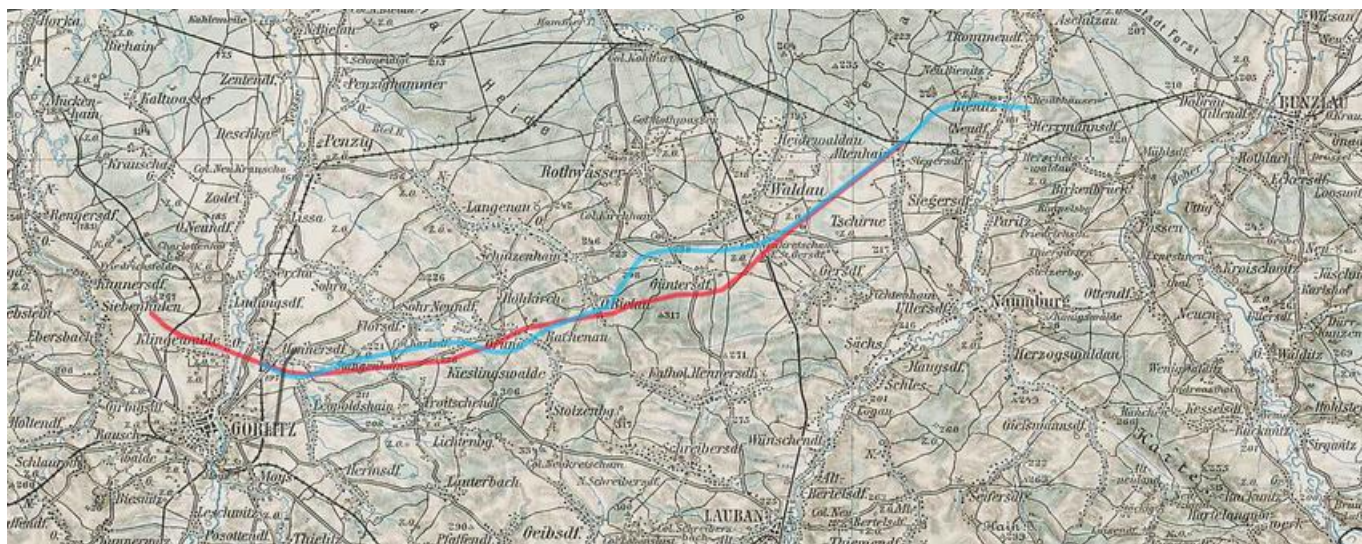


Abb.6: Der Kartenausschnitt zeigt die zwei Linienvorschläge der OBR Breslau aus dem Jahr 1938 gegenübergestellt. Zu diesem Zeitpunkt war die Zuständigkeitsgrenze zwischen Breslau und Dresden noch nicht endgültig festgelegt, so dass man bei der BAR Bunzlau bis Höhe der Ortschaft Gruna plante. Mit dem kurvenreichen Verlauf der etwas später geplanten roten Linie, versuchte man landwirtschaftliche Flächen weitgehend zu umgehen und das Berühren von Ortschaften zu vermeiden.

Vorstellungen der Stadt über den Linienverlauf vor. Dieser war offenbar vom Bestreben der Stadt Görlitz informiert.¹⁵

Im Protokoll ist kein Hinweis zu finden, das Claus Bedenken gegen den Görlitzer Vorschlag hatte. Tage später unterrichtete die OBR den Landesplanungsverein Niederschlesien¹⁶ von der angestrebten nördlichen Trassierung ab der Provinzgrenze in Richtung Breslau. Man erwartete eine Stellungnahme und Abstimmung mit möglichen eigenen Planungen.

Baudirektor Claus stellte die Entwürfe seiner Planungsabteilung am 26.06.1936 bei dem zuständigen Referenten der RAD vor. Dabei brachte er den Wunsch der Stadt Görlitz, auf eine stadtnahe Linienführung ins Gespräch. Offenbar hatte Claus eine konkrete Linie mit einer ersten Kostenschätzung dem Referenten unterbreitet. Denn dieser lehnte, wegen Mehrkosten von über 5 Millionen RM ein Heranführen der Autobahntrasse an Görlitz ab.

Im Nachlass der RAD ließen sich keinerlei Entwürfe der OBR Breslau finden. Aus einer Aktennotiz geht aber hervor, dass Claus einen Trassenverlauf hervorhob, der sich an der „Görlitzer Linie“ (rote Linie) orientierte. Um möglichst bald dem GI Entwürfe zwischen Weißenberg und Bunzlau zu unterbreiten, bestand der Referent auf die Nordtrassierung und wies Claus an, schnell baureife Detailpläne zu

erarbeiten. Am nächsten Tag schickte die OBR Breslau eine Karte im Maßstab 1:4000 von der Görlitzer Kommunal-Heide und eine Übersichtskarte im Maßstab 1:300 000 mit dem jeweiligen eingezeichneten abgeänderten Linienverlauf nach Görlitz. In einem wenig aussagekräftigen Begleitschreiben unterrichtete er den Baurat Wiggert vom Sachstand der Beratungen in Berlin. Ausdrücklich verwies er auf die vertrauliche Behandlung der Karten. Leider konnte auch nach intensiver Suche im Archivbestand des Görlitzer Ratsarchives, bis auf das Einleitungsschreiben keine der aufgeführten Karten aufgefunden werden.

In Anbetracht der Voranschreitenden Planungen drängte der Landesplanungsverein Niederschlesien auf eine Abstimmung der Linienpläne der OBR im Raum Görlitz mit allen Beteiligten. Am 09.07.1936¹⁷ kam es zu einer Besprechung im Görlitzer Rathaus. Im Rahmen des Treffens wurden die von der OBR Breslau eingereichten Linienentwürfe erörtert (siehe Abb. 1). Man beschloss, die stadtnahe Linienführung, in den Archivunterlagen als „Görlitzer Linie“ bezeichnet, zu unterstützen.

Im Kapitel 3 wird ausführlich auf das Entstehen der drei Linienführungen eingegangen. Das Kapitel 4 beschränkt sich ausschließlich auf die Planungsarbeit ab der Anschlussstelle Görlitz Ost.

¹⁵ Baurat Claus, Vorstand der OBR Breslau hatte seit dem Herbst 1933 eine berufliche Nähe mit dem ehemaligen Sektionsvorstand (Sektion 8 „Schlesien“) Landesbaurat Reumann. Ab Ende 1934 übernahm Reumann eine leitende Tätigkeit im Landesplanungsverein Niederschlesien und hatte im Rahmen der Abstimmung der Linienentwürfe engen Kontakt mit Claus. Somit war dieser von dem Bestreben der Stadt Görlitz sicher in Kenntnis gesetzt worden.

¹⁶ Landesplanungsvereins Niederschlesien an den Oberbürgermeister vom 20.07.1936. Ratsarchiv Görlitz; Sign. 1400 31-Fach 57

¹⁷ An der Besprechung nahmen neben dem Oberbürgermeister Konrad Jenzen teil: Mag. Baurat Zimmermann, Landrat v. Reinhard, Kreisbaumeister Walter, Landesplanungsverein Niederlausitz, Reg. - Baumeister a. D Graf, Landesplanungsverein Niederschlesien, Arke. Zur Diskussion standen drei Linienführungen. Darunter eine, die auf Anregung der Stadt Görlitz zurückzuführen ist. Die Besprechung diente zur Abstimmung der Interessen der Landesplanungsvereine mit denen des Landkreises Görlitz. Es bestand Einigkeit, die „Görlitzer Linie“ zu unterstützen und dabei alle politischen Möglichkeiten auszuschöpfen. Ratsarchiv Görlitz; Sign. 1400 31-Fach 57

Laut eines handschriftlichen Aktenvermerkes legte die OBR weisungsgemäß die Linienentwürfe in der ersten Juliwoche 1936 dem zuständigen Armeekommando in Breslau vor. Dort gab es eigene Linienvorschläge, die auf rein militär-taktischen Grundsätzen beruhten. Claus argumentierte, dass die OBR - Entwürfe auch diese berücksichtigten, und erläuterte die Gestaltungsparameter, die den Linienentwürfen zu Grunde lagen:

- Entlastung der Reichsstraße 115 zwischen Görlitz, Bunzlau und Liegnitz.
- Ausbau der Reichsstraße 115 mit Teilstreckenbegradigung kann somit entfallen.
- Umfahrung Bunzlau
- Kurze und kostengünstige Linienführung
- Abzweig einer Riesengebirgsautobahn östlich von Görlitz.

Der GI¹⁸ beschäftigte sich Ende September 1936 noch einmal mit dem Linienentwurf von 1935 und mit dem neu eingereichten von Mitte 1936. Dabei ging es dem GI um das Einbinden des in den Unterlagen als „Sorau - Görlitz - Greiffenberg Linie“¹⁹ bezeichneten Planungsprojektes sowie um einen günstigen Standort für die Abzweigung einer Linie, die sich an den Ausläufern des Riesengebirges orientiert. Durch den Streckenreferenten der RAD wurden die Planungen bis zum Jahreswechsel 1936 für eine abschließende Begutachtung aufgearbeitet. Inwieweit eine erste Baukostenschätzung und eine Bodenanalyse auf den kritischen Abschnitten erfolgten, ist nicht mehr zu recherchieren.

Während dieser Zeit fanden ergänzende Gespräche zwischen der Planungsstelle der OBR und der RAD statt. Dabei brachte man den Vorschlag einer generellen Südlage der Linie bei Görlitz unter dem Gesichtspunkt einer großzügigen Umfahrung des Stadtgebietes noch einmal ein. Zusätzlich wurden in der Gesamtplanung die Ausbauvorhaben des Straßennetzes und städteplanerische Maßnahmen der Städte, die durch den Oberpräsidenten von Niederschlesien eingereicht wurden, berücksichtigt.

Es ist wahrscheinlich, dass man bei der Planungsstelle in Breslau Ende 1936 oder Anfang 1937 eine weitere Linienplanung erarbeitete, die sich wesentlich am Stadtbild von Görlitz orientierte und nördlich von Hennersdorf einen Abzweig der Riesengebirgslinie vorsah. Dabei verblieb der Verlauf der Linie Dresden - Breslau so wie er im Entwurf

von Mitte 1936 vorgesehen war. Die Riesengebirgslinie sollte dagegen die Reichsstraße 115 kreuzen, in einem weiten Bogen um Görlitz führen und unterhalb von Gruna in Richtung Lauban verlaufen.

Nach Auswertung der vorgelegten Unterlagen verwarf der GI die Entwürfe der OBR Breslau und entschied sich im Februar 1937 für eine neue Linienführung, die die RAD der OBR Breslau zur planerischen Ausarbeitung übergab. Aus den Aktennotizen des GI ist unklar, welche Beweggründe zur Planungsänderung im Einzelnen führten. In den Nachlässen des GI und der OBR Dresden konnte der Entwurf auch nach intensiver Suche nicht aufgefunden werden.

Aufschluss über die Gründe, die Breslauer Entwürfe zu verwerfen, wurden auf einer Planungsbesprechung am 26.08.1937 in den Räumen der OBR Dresden den Anwesenden mitgeteilt. Von Seiten der Stadt Görlitz nahm Mag. Baurat Zimmermann teil, der ein detailreiches Protokoll anfertigte. Dabei wurden die Entscheidungen des GI, die er nach den Streckenbereisungen der Linie Weißenberg - Görlitz - Bunzlau²⁰ am 13.08. und 14.08.1937 gewonnen hatte durch Dr. Kirsten verkündet. Demnach sah der GI die Trassenführung parallel zur Reichsstraße 115 bis nach Haynau bzw. Kreibitz sinnlos und unwirtschaftlich. Zudem standen einige Bauvorhaben der Stadt Bunzlau und ein Siedlungsneubau der Gemeinde Martinswaldau entgegen. Nach seiner Meinung sollte die Linienführung ab der Provinzgrenze bei Weißenberg nördlich an den Königshainer Bergen verlaufen, um dann an das Stadtbild von Görlitz herangeführt werden. Hierbei sah er gestaltungstechnisch östlich der Neiße einen Vorteil für einen Abzweig einer Riesengebirgslinie. Im weiteren Verlauf folgte er den Argumenten der Wehrmacht, die Trassenführung wesentlich nach Norden zu legen. So könnte ebenfalls Bunzlau umfahren und eine zusätzliche Überquerung der Queis und des Bobers als Ausweichstrecke geschaffen werden. Nahe Bunzlau, bei Neuendorf sollte ein Dreieck entstehen, was eine Überleitung zur Reichsautobahn Berlin - Breslau ermöglichte.

¹⁸ Reisebericht des GI, Bundesarchiv, Sign. R 4601/ 4079 Teil 1

¹⁹ Siehe Kapitel 3 Seite 9 bis 10. Die „Sorau - Görlitz - Greiffenberg Linie“ stellt einen frühen Teilentwurf aus den Vorarbeiten der „GeZuVor“ dar. Nach dem Februar 1937 wurde die Linienführung unter den Begriff „Ost-Oder-Linie“ geführt. Der Linienverlauf sollte mit den Umplanungen der Trassierung Weißenberg - Görlitz südlich von Muskau auf die Westseite der Neiße verlegt werden und bei den Königshainer Bergen auf die Dresden - Görlitz Linie einmünden.

²⁰ Laut Protokoll waren bei der Unterredung von Seiten des Unternehmens „Reichsautobahnen“ anwesend: Oberregierungsrat Dr. Kirsten, ständige Vertreter des GI bei der Reichsautobahn Direktion im Vorstand. Reichsbahnoberrat Graupner, Stellv. des Vorstandes der OBR Dresden Regierungsbaumeister Schröter, Vorstand der Planungsstelle Görlitz Von Seiten der OBR Breslau war kein Vertreter angereist. Die Zusammenkunft fand in einem Raum außerhalb des Rathauses statt. Ratsarchiv Görlitz; Sign. 1400 31-Fach 57, Seite 83

Wie zuvor bei der Planung der Berlin - Breslau Reichsautobahn, spielte der Truppenübungsplatz Neuhammer a. Queis bei der Trassenlegung eine wichtige Rolle. Auf dem Übungsplatz waren in den späten 30er Jahren in dem umfangreichen Kasernenkomplex für die Landesverteidigung Einheiten stationiert. So befand sich die Panzer-Abwehr Abteilung 8, das Panzer-Grenadier-Bataillon Neuhammer, das Spähwagen-Bataillon Neuhammer, einige Artillerie Regimenter und eine Infanterie Division in Friedensstärke in Neuhammer. Zusätzlich waren verschiedenen Ausbildungseinheiten mit umfangreichen Fahrzeugen und Gerätschaften sowie eingelagertes Feldbahnmaterial untergebracht.

Ende Februar 1937 wies der Streckenreferent der RAD an, neue Entwürfe einzureichen. Als Basis übergab dieser im Rahmen einer Planungsbesprechung mit dem OBR Vorstand Claus in Berlin einen vom GI skizzierten Linienentwurf. So nahm die Linie ab den Königshainer Bergen eine Südlage ein und sollte nahe am Stadtbild von Görlitz unterhalb der Reichsstraße 115 verlaufen. Vor den Toren von Bunzlau nahm der Entwurf eine Nordostrichtung ein, um zügig auf die Berlin - Breslau Linie zu treffen. Bei der Überprüfung des vom GI bevorzugten Linienentwurfes stellte man fest, dass die Überleitung auf der bereits bestehenden aber noch im Bau befindlichen Trassenführung nach Breslau zwischen km 104 und km 103 erfolgt. Da in diesem Abschnitt eine schon fertiggestellte Überführung eines Wirtschaftsweges (km 103+850) und eine nicht abgeschlossene Überführung für den Gemeindeweg von Linde in Richtung Nieder Schönfeld (km 103+180) stand, war die Baulücke für ein Dreieck eingeschränkt. Letztere Aussage geht zusätzlich aus einer späteren Aktennotiz des GI hervor.²¹

Eine Ostverlegung stieß auf Probleme, da ca. bei km 101+800 wiederum eine Überführung einer Landstraße 1. Ordnung stand. Nach Rücksprache mit der RAD über die weitere Vorgehensweise, verlangte diese innerhalb weniger Tage einen ersten Vorentwurf eines Autobahndreieckes. Ob man in so kurzer Zeit in der Lage war, einen Entwurf vorzulegen, geht aus den Archivunterlagen nicht hervor. Aus Zeitdruck bestand die OBR Breslau auf eine schnelle Entscheidung, wie weiter zu verfahren ist. Nach Rücksprache mit dem GI sprengte man das noch nicht

fertiggestellte Bauwerk des Gemeindeweges im km 103+180 unmittelbar vor den Deckenarbeiten auf diesem Abschnitt.²²

Der Baurat Zimmermann nutzte eine Dienstreise²³ nach Breslau, um im Gebäude der OBR von Claus persönlich von der Änderung der Linienführung unterrichtet zu werden. Dabei erläuterte dieser grob den neuen Verlauf, der durch eine Kommission aus Berlin in wenigen Wochen begutachtet wird. Am 22.03.1937 benachrichtigte Zimmermann schriftlich den Görlitzer Oberbürgermeister vom Inhalt dieses Gespräches.

Leider sind keinerlei Entwürfe der OBR Breslau aus dieser Zeit mehr erhalten. Einzige Auskunft über den Planungsstand im Frühjahr 1937, gibt das Schreiben Zimmermanns an den Oberbürgermeister. Demnach hatte die OBR Breslau bis Anfang März 1937 auf Weisung des GI einen Linienentwurf ab Höhe Görlitz planungstechnisch umgesetzt, der etwa der „Görlitzer Linie“ entspricht. Leider ist dabei unklar, ob im Rahmen der Entwurfsarbeiten zwischen der östlichen Gemarkungsgrenze von Oberludwigsdorf bis Höhe Bunzlau die Trasse eingemessen wurde.

Am 13.04.1937 ordnete der GI an, eine Linienlegung um die Königshainer Berge sowie den von der OBR Breslau eingereichten stadtnahen Trassenverlauf näher zu untersuchen. Gleichzeitig legte er die Zuständigkeitsgrenze zwischen den Bauleitungen Dresden und Breslau an die Neiße. Am 30.04.1937 unterrichtete Claus die Stadt Görlitz²⁴, dass die Planungsunterlagen an die OBK Dresden übergeben wurden. Über eine Umsetzung der Planungen hatte der GI noch nicht entschieden. Die Zuständigkeitsgrenze zwischen den Bauleitungen sollte die Neiße darstellen. Nach seiner Meinung war diese Grenze unglücklich gewählt, da er bei der Zusammenarbeit mit Dresden Probleme erwartete. Die Einrichtung einer eigenen Planungsstelle bzw. Bauabteilung in Görlitz würde nach seiner Ansicht dabei nichts ändern.

Da über eine mögliche Abzweigung einer Riesengebirgslinie bei Görlitz im Frühjahr 1937 keine Entscheidung in Berlin getroffen war, sah man in Breslau zunächst von einer weiteren Bearbeitung der Linie zwischen der Neiße und der Bunzlauer Landkreisgrenze ab. Ein weiterer Grund, den Abschnitt unbearbeitet zu lassen, dürfte in der Lage der Zuständigkeitsgrenze gelegen haben. Dass der GI zum

²¹ Der GI besuchte am 28.05.1937 während einer Bereisung der Trasse Breslau - Forst, den geplanten Standort des Abzweiges nach Görlitz. Es ist davon auszugehen, dass er von Mitarbeitern der BAR Bunzlau vor Ort über die Sprengung des Bauwerkes informiert wurde.
BArchiv, Sign. R 4601/ 435; Reiseberichte des GI
Am 13. oder 14.08.1937 machte sich der GI mit Hilfe eines ersten Vorentwurfes, noch einmal ein Bild vom Standort des Abzweiges.
BArchiv, Sign. R 4601/ 4079, Aktenbestand der GeZuVor, Teil 1
GI-Reisebericht vom 13./14.08.1937

²² Wahrscheinlich erfolgte die Sprengung in der ersten Aprilwoche 1937.

²³ Ratsarchiv Görlitz; Sign. 1400 31-Fach 57

Schreiben vom 22.03.1937 an den Oberbürgermeister.

Wann die Dienstreise von Zimmermann erfolgte, geht aus dem Schreiben nicht hervor. Wahrscheinlich ist, dass das Treffen mit Claus zwischen dem 15.03. und dem 19.03.1937 erfolgte.

²⁴ Ratsarchiv Görlitz; Sign. 1400 31-Fach 57, Seite 64.



Abb. 7: Luftbildkarte für den Autofahrer, Nr. 13 Niederschlesien von 1937.

01.06.1937 die Grenze auf Anraten der RAD auf die östliche Görlitzer Landkreisgrenze legte, dürfte auch auf Initiative der OBR - Vorstände Dresden und Breslau erfolgt sein.

Nach der Streckenbereisung des GI am 13. und 14.08.1937 musste im Zuge der Umplanung zwischen den Königshainer Bergen und Görlitz auch die OBR Breslau eine völlig neue Linienplanung für einen Teilabschnitt innerhalb weniger Wochen vorlegen. So sollte jetzt die Trasse ab Görlitz bis Günthersdorf südlich der Reichsstraße 115 liegen und nördlich von Siegersdorf auf die im Frühjahr 1937 festgelegte Linie in Richtung Bober zur Berlin - Breslau Autobahntrasse verlaufen. Dabei sollten die Ortschaften Gruna und Günthersdorf in einem weiten Südbogen umgangen werden.

Wie der GI zu diesen Linienverlauf gekommen war, ist nicht eindeutig belegbar. Offenbar orientierte er sich dabei an einem ersten Linienentwurf der Riesengebirgslinie, der südwestlich der Ortslage²⁵ Gruna die Verzweigung vorsah. erfolgen. Man begründete dies mit dem günstigen Gelände. Die Lage sollte so gestaltet werden, dass die Trasse der Linie Görlitz - Bunzlau durch eine Baulücke mitten im Ort Kieslingswalde geführt werden kann, um den Abriss von Gebäuden zu umgehen.

²⁵ Der genaue Standort wird in keinem Dokument erwähnt. Nach dem Gesprächsprotokoll vom 05.05.1938 kann nur der Standort zwischen Gruna und den nordöstlichen Ausläufer des Grunaer Berges liegen.

Da diese Details kaum im Fokus des GI während einer Streckenbereisung standen, liegt es nahe, dass die BAR Bunzlau im Vorfeld vor Ort die ein oder andere Linienvariante prüfte. Im weiteren Verlauf sollte der Ort Ober Bielau südlich umgangen und der Kießlingswalder Kloster Forst nördlich durchschnitten werden. Ab hier konnte man jetzt direkt in einer nord/ost Kurve an Günthersdorf und dem Ort Waldstadt vorbei, wobei die Linie wegen der Industrieansiedlung am südlichen Bahnhofskopf mitten über die Gleisanlagen der Bahnstation geführt werden sollte.

Mit der Südlage und dem Abzweig der „Riesengebirgslinie“ unterhalb von Gruna und der Reichsstraße 6²⁶ führte der Verlauf über landwirtschaftliche Flächen und Waldgebiete. Hier rechnete man in Breslau mit Einwänden durch den Landesplanungsverein Niederschlesien und zahlreiche Einsprüche von Grundbesitzern. Einzelne Dokumente lassen den Schluss zu, dass vor der Streckenbereisung des GI

²⁶ Am 30.04.1937 erreichte Zimmermann ein Telefonat vom Vorstand der OBK Breslau, Claus. Indem erläuterte dieser die vom GI neu eingeschlagene Linie. Dabei erwähnte er den Abzweig der geplanten Riesengebirgslinien nahe Lauban.

Ratsarchiv Görlitz; Sign. 1400 31-Fach 57, Seite 64.

Nach einer Analyse der Dokumente und des Geländes war der erste Standort eines Abzweiges an der östlichen Seite des Grunaer Berges vorgesehen. Genaue Beweise ließen sich nicht finden. Doch hätte der Standort den Vorteil, relativ kaum landwirtschaftliche Nutzfläche zu beanspruchen. In Richtung Lauban hätte die Riesengebirgslinie den Stolzenberg geschnitten und wäre südlich Schreibersdorf verlaufen.

im August 1937 die Linie abgesteckt war. Unterlagen über eine messtechnische Aufnahme der Linienführung sowie Verhandlungen mit den Gemeinden und der Stadt Bunzlau sind nicht mehr erhalten.

Erst am 05.05.1938 unterrichtet man Claußnitzer und Claus im Rahmen einer Baubesprechung in Berlin über die Trassierungsdetails des Teilabschnittes Görlitz - Richtung Breslau und über die Festlegung des Abzweiges der Riesengebirgslinie. Die OBR Breslau wurde daraufhin aufgefordert, zügig eine Aufstellung der erforderlichen finanziellen Mittel einzureichen. Ob die OBR dieser Aufforderung nachkam, ist unklar. In den Unterlagen der RAD ließen sich keinerlei Aufstellungen finden. Nach Schätzungen dürften aber ohne Fahrbahndecke für die 32,600 km bis zur Überleitung auf die Berlin - Breslauer Autobahn der finanzielle Rahmen bei ca. 12 bis 14 Millionen RM gelegen haben. Neben dem Bau von hohen und langen Böschungen, ca. 26 Unter- bzw. Überführungen von Straßen, Wegen und Eisenbahnstrecken, mussten das tiefe Queist- und Bobertal überquert werden. Nahe Günthersdorf an der Reichsstraße 115 und südlich von Wiesau an der Reichsstraße 125 waren Anschlussstellen der Klasse 1 geplant. Zusammen mit Anschlussstellen, Fahrbahndecke, Grunderwerb, Tankstelle mit Wirtschaft und einen Rastplatz wäre die 20 Millionen Grenze überschritten worden.

Dieser Linienentwurf stieß auf Einsprüche der Landbesitzer und dem Kulturamt von Liegnitz. Die OBR Breslau legte ungeachtet der angestrebten Trassenänderung durch die RAD ein vorläufiges Bauwerksverzeichnis für die eingeschlagene Trassierung mit einer Kostenkalkulation Mitte 1938 vor. Gleichzeitig beantragte man eine erste Teilsumme, um mit den den Arbeiten an den Erdlosen im Jahr 1939 beginnen zu können.

Gemäß des vom GI begutachteten ersten Teillinienentwurf führte die OBR Breslau Juli 1938 das Abstecken ihres Teils der Linienführung durch.²⁷ Da man in Breslau wegen dem Flächenverbrauch mit Einsprüchen sowohl von den Grundstückseigentümern als auch von Seiten des Landes rechnete, unterließ man die technische Ausarbeitung innerhalb der Günthersdorfer Gemeindegrenze.

Im Einzelnen konnte die Planungsarbeit der OBR Breslau zwischen Sommer und Jahreswechsel 1938 nicht recherchiert werden. Nach Auswertung der lückenhaften

Archivbestände des Staatsarchives Breslau kann aber als sicher gelten: In der zweiten Jahreshälfte 1938 reichte man eine Teilneuplanung bei der RAD zur erneuten Begutachtung durch den GI ein. Dabei reagierte man auf die Einsprüche und verzog die Linie, innerhalb der Gemeindegrenze von Günthersdorf näher an die Reichsstraße 115.

Bei der Bereisung am 19.08.1938 begutachtet der GI den abgeänderten Linienentwurf mit Vertretern der OBR Breslau und machte sich ein Bild über die geografischen Bedingungen am geplanten Standort für den Abzweig der Riesengebirgslinie. Nach Prüfung genehmigte dieser am 06.09.1938 den Planungssatz und erteilte die Baufreigabe für die Erdlose zwischen der OBR - Grenze und dem Queistal. Gleichzeitig legte der GI in einer Weisung die OBR - Grenze offiziell auf dem km 116+800 fest. Diese Grenze wurde nicht willkürlich festgelegt. Vielmehr wollte der GI die zukünftige Arbeitsbelastung der BAR Görlitz begrenzen. Außerdem zeigen Dokumente aus dem Nachlass der RAD, dass planungstechnisch zwischen Guna (km 116+800) und der Gemeindegrenze von Günthersdorf (km 124) der Linienverlauf erst im Oktober 1938 festgelegt war.

Warum er zum 01.11.1938 die Grenze offiziell an den „Kleinen Hammerbach“, unmittelbar an die westliche Gemeindegrenze von Günthersdorf verschob, geht aus den Archivunterlagen nicht hervor. In den Unterlagen wird die Grenze bei km 123+500 festgelegt und lag somit ca. 300 m westlich der Landkreisgrenze.

Im Dezember 1938 forderte der GI Breslau auf, eine Mittelbedarfsanforderung einzureichen, damit die Ausschreibungen der Erdlose erfolgen kann und die Arbeiten zügig begonnen werden können. Bis zum Frühjahr 1939 war die OBR nicht in der Lage, eine solche vorzulegen. Zum einen schaffte es die OBR Breslau nicht, die erforderlichen Planungs- und Ausschreibungsunterlagen anzufertigen. Zu anderen waren viele Baufirmen auf den Baulosen auf der Trasse zwischen Forst - Breslau eingesetzt oder arbeiteten an Straßenneubauprojekten im Rahmen des Ostbauprogrammes.

²⁷ Bekanntmachung über die Vermessungsarbeiten in den Gemeindebezirken Gruna, Rachenau, Heidewaldau, Günthersdorf, Gersdorf, Waldau, Altenhain, Bienitz, Wehrau, Hermannsdorf, Aschitzau, Thommendorf, Bunzlau, Wiesau, Dobrau, Kromitz, Eichberg, Nieder Schöndorf, Lichtenwaldau, Neundorf, vom 23.06.1938

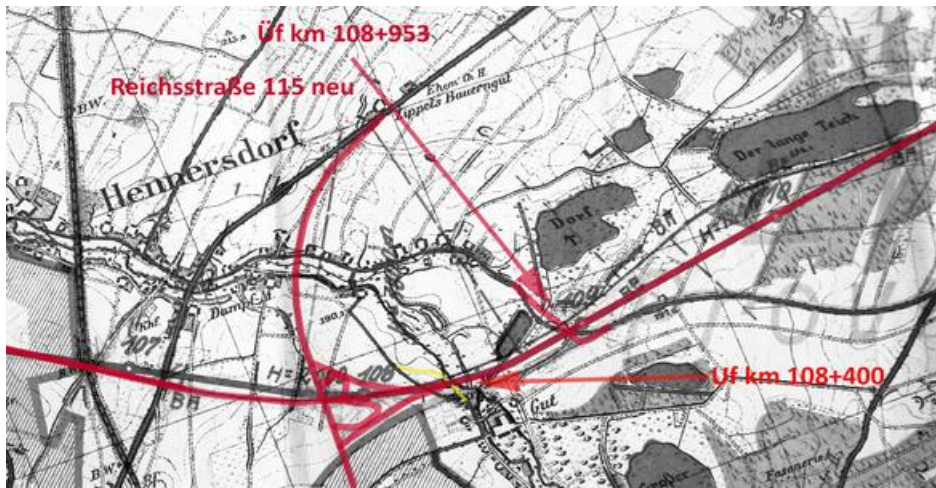


Abb. 8:

Der Auszug aus dem Planungsblatt 5 vom 11.08.1938 stellt den ersten Bauabschnitt an der Anschlussstelle Görlitz Ost dar. Zwischen km 108 und km 111 war 1938 nur die Weiterführung der Ortsverbindung Stangenhain - Henndorf mittels einer Überführung geplant. Offenbar war der Druck der Stadt Görlitz so groß, dass man 1941 die Weiterführung des Wirtschaftsweges von Leopoldshayn nach Henndorf (gelb dargestellt) innerhalb der Unterführung (km 108+400) des Mühlgrabens vorsah.

Ausschnitt aus dem Planungsblatt 5
Ratsarchiv Görlitz; Sign. 1400 31-Fach 57

4.2 Straßen, Wege und Wasserläufe

4.2.1 Abschnitt Görlitz - OBR Grenze

Die OBR Dresden nahm ab Ende 1937 Verhandlungen mit den Gemeinden Henndorf, Stangenhain und Gruna auf. Dokumente aus diesem Zeitraum sind nicht mehr erhalten. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass diese wegen der Durchschneidung landwirtschaftlicher Flächen nicht einfach verliefen. Aus einzelnen Dokumenten geht hervor, dass es bis Mitte 1938 noch offene Einsprüche gab. Hier spielte eine Rolle, dass die Bauernschaft Widerstand über den Reichsnährstand mobilisierte, den der GI nicht ignorieren konnte.

Trotzdem war man in Dresden von Seiten der RAD angehalten, die Planungen zügig fortzuführen, um mit dem Lückenschluss in Richtung Breslau bald beginnen zu können. Aus diesem Grund lud der Vorstand der OBR Dresden für den 21.07.1938 zu einer Besprechung über den Linienverlauf ab km 105 bis km 115 in den Breslauer Hof in Görlitz ein. Einige Tage zuvor hatte ein Messtrup die Trasse abgesteckt und somit Tatsachen geschaffen.

Bei der Besprechung wird von dem Vertreter des Kreisbauernführers ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Aussagen nur bedingt Gültigkeit haben, da immer noch die Entscheidung des Reichsbauernführers und des Reichsnährstandes ausstehen. Clausnitzer äußerte dagegen, dass der GI die Klärung herbeiführt und die Umsetzung der Südlinie unbedingten Vorrang hat. Die hier aufgeführten Umlegungsmaßnahmen beziehen sich auf diese Besprechung.²⁸

Flur Henndorf

- Fußweg Henndorf – Leopoldshayn

Die Stadt Görlitz sowie die Gemeinden Henndorf und Leopoldshayn traten für die Erhaltung des Weges ein. Wegen der im km 108 geplanten Anschlussstelle war die Realisierung nicht so einfach möglich. Vielmehr war eine Verlegung nach Osten mit der gleichzeitigen Überführung des Gemeindeweges Henndorf - Stangenhain möglich. Im Bauwerksverzeichnis vom Mai 1941 plante man, den Weg zusammen mit dem Mühlbach unter der Autobahn bei km 108+440 hindurch zu führen. Dabei sollte der Verlauf eine Breite von 3 m erhalten und versteinert werden.

Flur Stangenhain

- Gemeinde Weg Henndorf - Stangenhain

Der Gemeindeweg soll um 150 m nach Westen verlegt und bei Pfahl 108+953 über die Autobahn geführt werden.

Die Fahrbahn innerhalb des Bauwerkes war mit 5 m sowie beidseitige Geh- und Radwege mit einer Breite von 0,5 m geplant. Wie üblich sollte der Belag aus einer Magerbetonschicht, einer Ausgleichsschicht und Kleinpflaster bestehen. Rampenbefestigung: 20 cm Packlager, Unterbau aus 10 cm Steinschlag, 5 cm Splitt und einer wasser gebundenen Kiesdecke. Die Fahrbahnbreite auf den Rampen sollte auf die Breite des Weges von 4,50 m verringert werden. Da hier Kuhfuhrwerke verkehrten, plante man einen Steigungswinkel der Rampen von 1:30 und einen Kurvenhalbmesser von 25 m. Um dies technisch im Gelände umzusetzen, mussten beide Rampen eine Länge von über 200 m aufweisen.

²⁸ Niederschrift der Besprechung vom 21.07. 1937
Ratsarchiv Görlitz; Sign. 1400 31-Fach 57, Seite 114

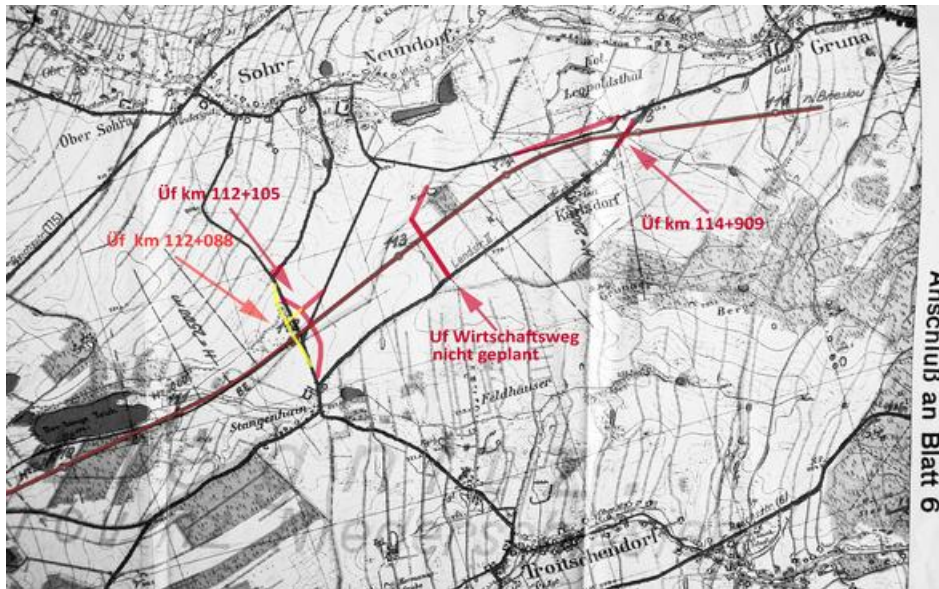


Abb. 9:

Im weiteren Verlauf der Linienführung im Bereich der OBR Dresden, Planungsstand 11.07.1938, wurden relativ wenige Bauwerke vorgesehen. Die Verlegung des Standortes der Überführung der Landstraße Florsdorf - Stangenhain von km 112+105 in den km 112+088 erfolgte aus dem Grund, möglichst wenig landwirtschaftliche Fläche durch den Autobahnbau zu beanspruchen. Im km 116 enden die Planungen. Das Bauwerksverzeichnis vom Mai 1941 endete sogar im km 114.

Laut einiger Dokumente hatte man im Sommer 1941 bis zum km 121 die Trassenführung festgelegt, eine Ausarbeitung war aber nicht mehr erfolgt.

Ausschnitt aus dem Planungsblatt 5.

Ratsarchiv Görlitz; Sign. 1400 31-Fach 57

- Landstraße 2. Ordnung Florsdorf - Stangenhain

Die Landstraße soll im Verlauf bleiben und bei Pfahl 112+105 über die Autobahn führen.

Technischen Grunddaten:

Rampenbreite: 7 m

Fahrbahn: 5,50 m

Rampenneigung: 1:30

An der Nordrampe soll der Wirtschaftsweg nach Florsdorf angeschlossen werden und dabei auf ca 180 m neu verlegt werden. Einsprüche von Seiten des Gemeindevorstandes oder des Kreisbauernführers wegen der Kappung einiger Wirtschaftswegen wurden bei der Beratung am 21.07.1938 nicht angezeigt.

Nach einer Umplanung offenbar auf Druck des Landesbauernführers, verlegte man die Überführung Anfang 1941 auf den km 112+088. Was eine Verlegung des Weges um nur ca. 50 und einen Neubau von nur 150 m bedeutete.

Flur Gruna

- Landstraße 2. Ordnung Gruna - Leopoldshain

Wird im Verlauf aufrecht erhalten und bei Pfahl 114+909 über die Autobahn geführt.

Technischen Grunddaten:

Rampenbreite: 7 m

Fahrbahn: 5,50 m

Rampenneigung: 1:30

Wegen Einspruch des Rittergutsbesitzers von Karlshof sollte zwischen Pfahl 112 und Pfahl 114 ein Durchlass für einen Wirtschaftsweg eingeplant werden. Da größere Landmaschinen auf den Flächen zum Einsatz kommen, sah die OBR eine Lichtweite von 5 m und eine Lichthöhe von 4 m vor. Über den genauen Standort konnte im Sommer 1938 noch keine Aussage getroffen werden.

Da das Bauwerksverzeichnis vom Mai 1941 im km 114+000 endet, kann abschließend nicht genau festgestellt werden, ob die Überführung in die weiteren Planungen aufgenommen wurde. Für die übrigen Wirtschafts- und Verbindungswege waren keine Ersatzneubauten vorgesehen. Um Nachteile bei der Erreichbarkeit der Grundstücke auszugleichen, sahen die Gemeinden Gruna, Florsdorf und Stangenhain einen Landtausch vor. Inwieweit dieser zur Reduzierung der Einsprüche beitrug, ist nicht überliefert.

Die Fortführung von Wasserläufen klammerte man bei der Besprechung aus, obwohl der geplante Verlauf der Autobahnlinie zwischen Pfahl 108 und Pfahl 110 Feuchtfelder berührte. Eine Begründung ist aus dem Besprechungsprotokoll vom 21.07.1938 nicht zu entnehmen.

4.2.2 Abschnitt OBR Grenze - Bunzlauer Dreieck

Im Zuständigkeitsbereich der OBR Breslau sind weder ein Bauwerksverzeichnis noch andere Unterlagen über die Verlegung von Straßen, Wegen und Wasserläufen erhalten. Im Folgenden wird versucht, durch die Auswertung von Spuren entlang der Trasse zwischen 2003 und 2006 und unter Zuhilfenahme 1943 gezeichneter Messtischblätter, Umlegungsmaßnahmen zu rekonstruieren.

Die nachfolgende Nummerierung der Bauwerke ist keine offizielle. Sie soll auf den Abbildungen 10 bis 12 die Standorte der Unter- und Überführungen kennzeichnen. Diese Karten bilden den letzten deutschen Zeichnungsstand von 1943 wieder. Da sie auf Messgrundlage vom Spätsommer 1942 beruhen, wurde die Autobahntrasse mit allen zu dieser Zeit im Bau befindlichen und fertigen Bauwerken berücksichtigt.

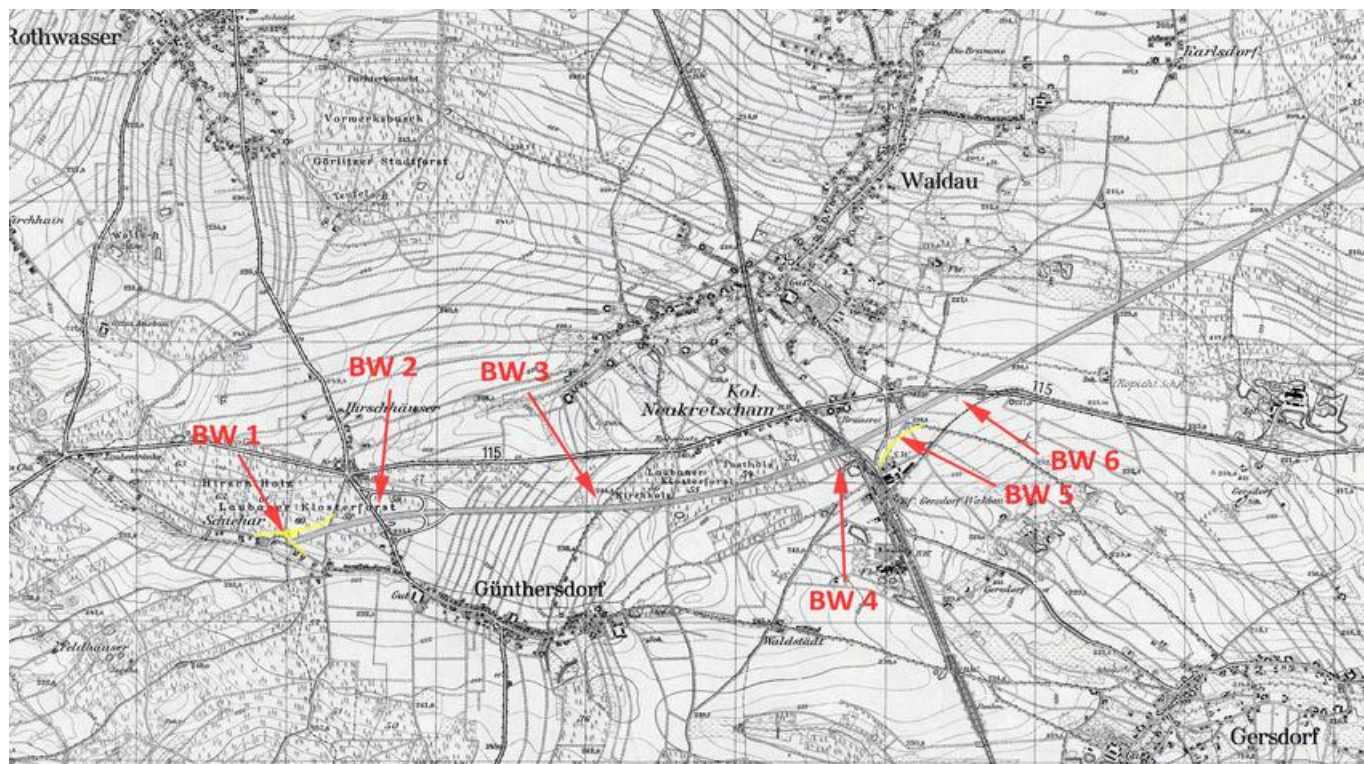


Abb. 10: Ausschnitte aus der Karten 4757 (Kohlfurt) von 1943.

Flur Günthersdorf

- BW 1 - Ortsverbindung Schiehar - Günthersdorf

Der Weg sollte unter Zusammenlegung und Teilverlegung des Wirtschaftsweges durch den Laubaner Forst, über die Autobahntrasse führen. Wegen der Einsparung hätte der Gemeindeweg Schiehar - Hirschhäuser so verlegt werden können, dass kein zusätzliches Kreuzungsbauwerk notwendig wäre.

- BW 2 - Landstraße 1. Ordnung Lauban - Hirschhäuser
Es war vorgesehen, die Landstraße im bestehenden Verlauf über die Autobahn zu führen.

- BW 3 - Gemeindeverbindung
Günthersdorf - Neu Kretscham

Der Gemeindeverbindungsweg sollte im bestehenden Verlauf unter der Autobahn hindurch führen. Bei der Ortsbegehung 2006 konnte im Trassenverlauf an der östlichen Seite ein länglicher Aushub festgestellt werden. Die Lage und Tiefe lassen den Schluss zu, dass es sich hier wahrscheinlich um einen Gründungsaushub handelt.

Innerhalb der Gemarkung Günthersdorf machte die nah an der Reichsstraße 115 verlegte Trassenführung es möglich, den Flächenentzug auf ein Minimum zu reduzieren. So waren weitere Kreuzungsbauwerke zwischen der Landstraße Lauban - Hirschhäuser und der Bahnlinie Lauban - Kohlfurt kaum notwendig. Die Wirtschafts- bzw. Forstwege im Kirch- und Postholz und des Laubaner Kloster Forstes

sollten offenbar bis an die Autobahn aufrecht erhalten werden.

Flur Waldau

- BW 4 - Ortsverbindung Gersdorf - Reichsstraße 115
- Bahnhof Gersdorf

Die Trasse schneidet den nördlichen Bahnhofskopf der Station Gersdorf. Ob eine Überführung oder Unterführung geplant war, ist nicht eindeutig zu klären. Die Auswertung der Spuren im Kirch- und Postholz sowie im Laubaner Klosterforst lassen den Schluss zu, dass die Trasse über die Geländeerhebung geführt werden sollte. Um im weiteren Verlauf zur Reichsstraße 115 den Bau einer Fahrbahnböschung einzusparen, wäre eine Absenkung der Trasse auf das vorherrschende Geländeniveau notwendig gewesen. Das hätte eine Fahrbahnneigung von 2,33 Promille bedeutet, was nach Auswertung der Örtlichkeiten baulich umsetzbar war.

Unklar ist, ob der Verbindungsweg zwischen dem Bahnhof von Gersdorf bis zur Reichsstraße 115 aufrecht erhalten worden wäre.

- BW 5 - Landstraße Bahnhof Gersdorf - Neu Kretscham
Eine Weiterführung der Landstraße war mittels einer Überführung vorgesehen. Beide nachfolgenden Wirtschaftswege sollten üblicherweise beidseitig der Trasse neu verlegt werden und in die Landstraße Bahnhof Gersdorf - Neu Kretscham einmünden.

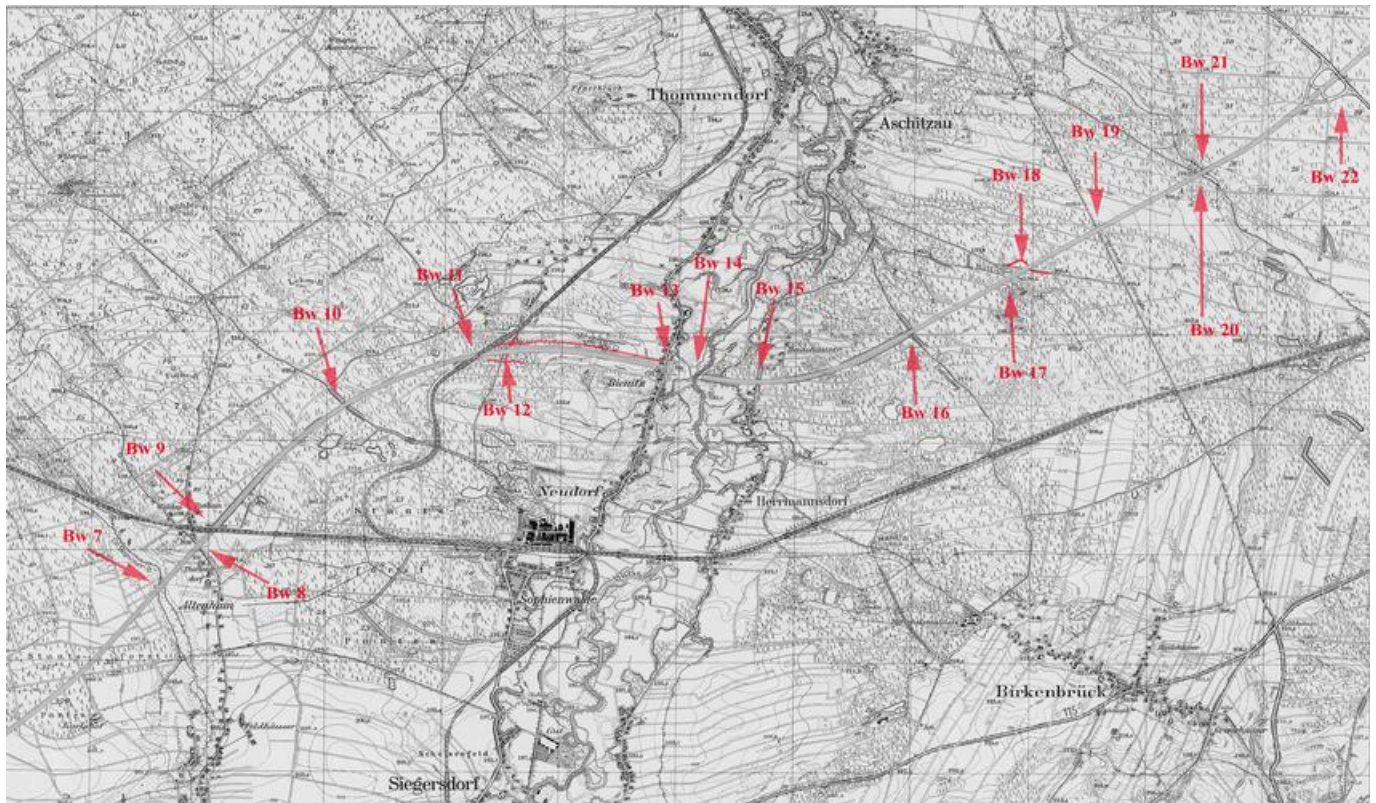


Abb. 11: Ausschnitte aus der Karten 4758 (Siegersdorf) Jahrgang 1943

- **BW 6 - Reichsstraße 115**

Die Reichsstraße sollte um wenige Meter nördlich verlegt werden und über die Reichsautobahn führen.

Über die Teilverlegung und Kreuzung der Gemeinde- und Wirtschaftswege zwischen der Reichsstraße 115 und dem „Großen Hammerbach“ kann keine gesicherte Aussage getroffen werden. Nach Auswertung verschiedener Dokumente aus dem Nachlass des GI unterlag der Teilabschnitt innerhalb der Gemarkung Waldau und im Staatsforst Panten bis Mitte 1940 Änderungen, was eine Detailausarbeitung verzögerte.

Flur Thomendorf

- **BW 7 - Durchlass „Großer Hammer - Bach“**

- **BW 8 - Gemeindestraße Altenhain - Waldau**

Um die Trassenführung über den Höhenzug nördlich der Bahnlinie Kohlfurt - Bunzlau zu führen, galt es 38 Höhenmeter zu überwinden. Aus diesem Grund musste ab dem Staatsforst Panten die Autobahn auf einem Damm liegen. Damit liegt es nahe, dass die Gemeindestraße im Verlauf bestehen bleiben sollte und mittels einer Unterführung die Autobahntrasse kreuzt.

- **BW 9 - Bahnstrecke Kohlfurt - Bunzlau**

Die Bahnstrecke sollte überführt werden. Bei den Abmessungen des Bauwerkes war die geplante Elektrifizierung von der RBD Breslau berücksichtigt.

- **BW 10 - Forstweg Neudorf - Forsthaus Hermannsberg**

Der Forstweg wurde im Verlauf belassen und sollte die Autobahntrasse mittels einer Unterführung kreuzen.

Da die Autobahntrasse zwischen Thomendorf und der Bahnlinie Siegersdorf - Neuhammer eine Vielzahl von Waldwegen unterbricht, waren Teilverlegungen und der Bau weiterer Unterführungen Bestandteil der Verhandlungen mit den betreffenden Gemeinden. Unterlagen sind nicht erhalten geblieben. Untersuchungen vor Ort konnten keine Arbeiten nachweisen.

Flur Bienitz

- **BW 11 - Bahnstrecke Siegersdorf - Neuhammer - Sorau**

Die Bahnstrecke, die hier in einem engen Einschnitt verläuft, wäre zu überführen. Im Zuge dieses Neubaus hätte aus Platzgründen eine Bahnbrücke, von der ehemaligen Grube Friedrich Wilhelm nach Bienitz abgerissen werden müssen.

- **BW 12 - Gemeindeweg Neudorf – Neu Bienitz**

Der Weg sollte aufrecht erhalten werden und einige 100 Meter östlich unter der Trasse hindurchführen. Zwei aus Richtung Queistal kommende Forstwege hätten beidseitig der Autobahn verlegt werden können und auf den Gemeindeweg einmünden.

- BW 13 - Ortsverbindung 2. Ordnung

Siegersdorf - Neuhammer

Über den geplanten Verlauf der Straße kann nur spekuliert werden, da hier keinerlei Vorarbeiten in den 40er Jahren für den Autobahnbau stattfanden. Die im Queistal entdeckten Erdbewegungen lassen folgende Rückschlüsse zu: Für die Autobahn sollte eine flache Talbrücke entstehen. Bautechnisch wäre somit ein langer ansteigender Talaufstieg in Richtung der Bahnlinie Siegersdorf - Sorau erfolgt. Dies hätte zur Folge, dass für die Kreuzung der Ortsverbindungsstraße eine Überführung gebaut werden sollte. Wegen der tief angesetzten Talbrücke ist es wahrscheinlich, dass man aus Kostengründen den Straßenverlauf an die Talkante verlegt hätte, um somit den Bau langer Rampen einzusparen. Der Autobahnbau hätte den Abriss von 3 Wohn-, 6 Wirtschafts- und Nebengebäuden bedeutet und somit auch Einsprüche.

BW 14 - Brücke über das Queistal

Das Flusstal sollte durch eine flach angesetzte Brücke überquert werden. Wegen der geringen Talbreite wäre eine Beton- oder Blechträgerbrücke mit 2 Mittelpfeilern ausreichend gewesen.

Flur Herrmannsdorf

- BW 15 - Gemeindeweg Herrmannsdorf - Achitzau
In einer Luftbildaufnahme vom Frühjahr 1945²⁹ ist deutlich erkennbar, dass der Gemeindeweg unter der Autobahn hindurch geführt werden sollte. Das Planum der Straße wurde auf einer Länge von ca 500 m verbreitert.

Untersuchungen ergaben, dass an der Nordseite der Baustrasse ca. 150 m westlich eine Zufahrtsrampe aufgeschüttet wurde. Die Vermutung liegt nahe, dass ebenfalls eine Überführung für einen Wirtschaftsweg aus dem Queistal in Richtung Herrmannsdorf vorgesehen war, die bei Überarbeitung den Spuraufgaben zum Opfer fiel.

- BW 16 Ortsverbindung Herschelswaldau - Aschitzau
Die wichtige Verbindung sollte im Verlauf aufrecht erhalten werden.

- BW 17 - Höll - Graben

Der Wasserlauf sollte begradigt werden und durch einen Schleuse die Trasse unterqueren.

- BW 18 - Forstweg

Die Verlegung des Forstweges war offenbar vorgesehen.

- BW 19 - Alte Saganer Straße

Sollte im Verlauf die Autobahntrasse unterqueren.

In dem Waldgebiet zwischen der Queis und dem Bunzlauer Stadtforst unterbricht die Autobahntrasse eine Vielzahl von Forst- und Waldwegen. Über deren Verlegung oder Fortführung wurde sicher mit den Gemeinden intensiv verhandelt. Leider sind darüber keinerlei Dokumente erhalten geblieben. Auch die bis 2007 sichtbaren Spuren ließen keine Aussage zu.

- BW 20 - Forstweg im Bunzlauer Stadtforst

Der ausgebaute Forstweg sollte teilverlegt werden und die Trasse kreuzen.

- BW 21 - Wasserlauf

Das Gewässer wird durch eine Vielzahl von Quellen gespeist. Für die Kreuzung der Autobahntrasse entschloss man sich, eine Rohrschleuse in den Fahrbahndamm einzulegen.

Flur Bunzlau

- BW 22 - Landstraße 1. Ordnung Bunzlau - Klitschdorf

Als wichtige Verbindung von Bunzlau in Richtung Queistal war eine Überführung der Trassenführung geplant.

- BW 23 - „Lorenzdorfer Straße“

Die alte Landstraße sollte südlich des Trenksee teilverlegt werden und die Trasse überqueren.

In der Tillendorfer Heide können über geplante Verlegungen bzw. Kreuzungsbauwerke keine Aussagen getroffen werden. Erkundungen vor Ort verliefen ergebnislos.

Flur Kromnitz

- BW 24 - Gemeindeverbindung Dobrau - Kromnitz, „Die Treibe“

- Forstweg Bunzlauer Forst - Kromnitz, „Steinweg“

Ob beide Wege mittels Teilverlegung über die Autobahntrasse geführt werden sollten, ist nach Auswertung der Spuren unklar. Der hier vorgefundene flache Einschnitt ließe technisch eine Überführung zu. Vorarbeiten für ein solches Bauwerk konnten nicht gefunden werden.

- BW 25 - Landstraße 2. Ordnung Bunzlau - Kromnitz

Nach Verhandlungen mit der Gemeinde Kromnitz und dem Umlegungsamt Bunzlau sollte die Straße um ca. 450 m nach Westen verlegt werden. Gleichzeitig war ein Ausbau der Landstraße auf ca. 1 km mit einer Verbreiterung der Fahrbahn vorgesehen.

²⁹ Herder-Institut, Bestand: Senkrechtluftaufnahmen, K29_3470_059 - Luftbild im Bereich Bienitz (Siegersdorf), 17.02.1945

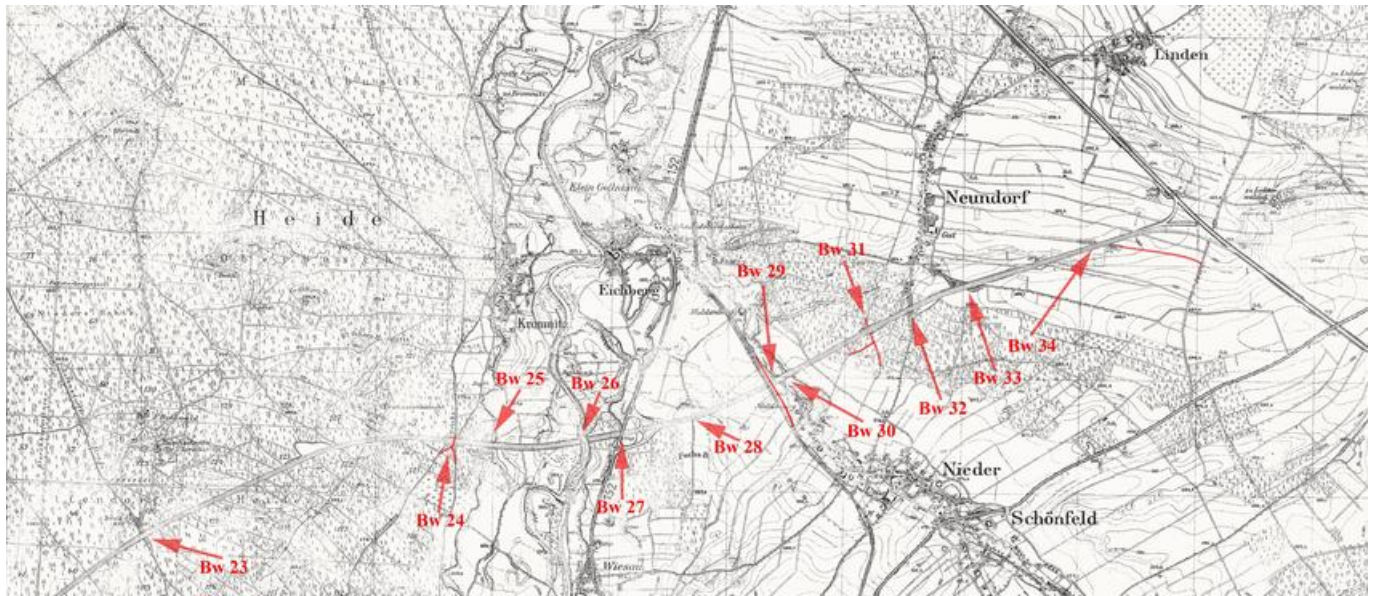


Abb. 12: Ausschnitte aus der Karte 4659 (Kittlitztreben), Jahrgang 1943

Flur Eichberg

- BW 26 - Bobertal

Für die Überbrückung des Flusses waren keine Unterlagen aufzufinden. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass der Überbau baugleich, als Blechträgerbrücke mit zwei separaten Fahrbahntafeln, wie der der Boberbrücke an der Reichsautobahn Berlin - Breslau ausgeführt werden sollte. Um aus Kostengründen die Spannweite der Brücke möglichst kurz zu halten, schüttet man einen langen Fahrbahndamm bis in das Flusstal auf. Dabei sparte man sich die Gründungsarbeiten für einen Mittelpfeiler. Dafür sprechen Archivadokumente, die eine Schiffbarmachung des Bobers bis in die 50er Jahre vorsahen.

- BW 27 - Reichsstraße 152

Die Reichsstraße war mittels Überführung über die Autobahn zu führen.

- BW 28 - Wirtschaftsweg Fuchs Berg - Eichberg

Der Weg wird unter Verlegung mit einem Weiteren die Autobahn kreuzen.

Flur Moldenberg

- BW 29 - Bahnstrecke Bunzlau - Modlau (Bunzlauer Kleinbahn)

Die Bahnstrecke, so beweisen es Untersuchungen vor Ort von 2005, sollte über die Autobahntrasse geführt werden. Geht man von der Fahrbahnhöhe der nur 100 m westlich bereits schon fertiggestellten Brücke über den „Kleinen Bober“ aus, hätte das Streckengleis um ca. 3 m angehoben werden müssen.

- BW 30 - Ortsverbindung Eichberg - Moldenberg

Die Straße sollte an den Bahndamm verlegt werden und zusammen über die Autobahn führen. Während der

Bauarbeiten wurde neben dem Streckengleis ein Anschluss verlegt, und dafür ein breiter Böschungsdamm aufgeschüttet. Auf diesen hätte später die Straße verlegt werden können.³⁰

- BW 31 - „Kleiner Bober“

Wird durch ein langes und flaches Bauwerk überquert. Für die notwendige Teilbegradigung sollte ein Gutachten vom zuständigen Landesflussbauamt Liegnitz eingeholt werden. Da die Autobahntrasse in das Bobertal absteigen musste, war das Bauwerk niedrig anzusetzen. Dies war bautechnisch bei den Vorplanungen mit Hochwasserschutzmaßnahmen abzustimmen.

Flur Neundorf

- BW 32 - Landstraße 2. Ordnung Nieder Schönfeld - Neundorf

Die Landstraße sollte im Verlauf überführt werden.

- BW 33 - Gemeindeweg Neundorf - Richtung Süden

Der Gemeindeweg sollte unter der Reichsautobahn hindurch geführt werden.

- BW 34 - Wirtschaftswege in der Gemarkung Neundorf
Der Fahrbahndamm führt in einem weiten Bogen um den Ort Neundorf und schnitt Zugangswege zu den Ackerflächen ab. Dieser Umstand musste schon bei Bekanntwerden der Linienplanung die Grundstückseigentümer zu Einsprüchen veranlassen. Nachweislich sollte ein Gemeindeweg und unmittelbar vor dem Dreieck ein Feldweg als Ausgleich bestehen bleiben.³¹

³⁰ Die Auswertung der Spuren lässt darauf schließen. So war der Böschungskörper der ehemaligen Bahnstrecke auf ca. 300 m verbreitert. Ob hier ein Anschlussgleis verlegt war, ist unklar.

³¹ Bis 2009 existierten beidseitig der Trasse aufgeschüttete Rampen in Höhe eines Feldweges.

4.3 Planung der Erdarbeiten

Die Linie unterlag während der Planungsphase und nach der Baufreigabe verschiedenen Änderungen. Das zeigt deutlich, dass der GI den Lückenschluss zwischen Görlitz und Bunzlau schnell unter den Voraussetzungen des Krieges umgesetzt sehen wollte. Als Bauziel für die Fertigstellung plante man im Sommer 1938 das Jahr 1942. Eine Zielsetzung, die ebenfalls für den Bau der Linie Dresden - Görlitz festgelegt wurde.

Ein erhebliches Gewicht waren die Einsprüche des Militärs sowie des Reichsnährstandes bei den Planungen. Letztere wurden ab 1938 auch von der Reichsstelle für Raumordnung vertreten. Nach Auswertung der Archivunterlagen entwickelte sich ein hartnäckiger Widerstand ab dem Zeitpunkt der Einsprüche der Grundstückseigentümer über die NSdAP-Orts- und Kreisbauernführer bis hin zum NSdAP-Landesbauernführer von Schlesien.

Die Bauabteilung Görlitz sah schon Mitte 1938 auf dem Teilabschnitt zwischen Görlitz Ost und Gruna Handlungsbedarf. Wie im Kapitel 4.2.1 ausführlich beschrieben, versuchte man planungstechnisch den Einsprüchen entgegenzuwirken. Im Zusammenhang mit dem geplanten Abzweig der Riesengebirgslinie im Raum Görlitz und zusätzlicher Kosten wegen der vorgeschlagenen Teilverlegung, lehnte die RAD alle Änderungen an der ursprünglichen Linienplanung vom Juli 1938 ab.

Innerhalb der Gemeindegrenzen von Günthersdorf und Waldau schlug die BAR Bunzlau Änderungen an der Linienführung vor, um so landwirtschaftliche Flächen zu schonen. Diese Korrekturen konnte die OBR Breslau mit einer Verkürzung der Linienführung untermauern, was zu einer nachträglichen Genehmigung führte. Wie der Referent des GI, Oberbaudirektor Meffert bei einem Besuch beim Oberpräsidenten von Schlesien am 28.10.1938 klarstellte, hielt man im Ganzen an der Linienlegung fest und lehnte weitere Änderungen ab.³² Meffert erklärte: „Es ist dem GI klar, dass der Flächenentzug an wertvollen Böden Proteste hervorrufen wird. Damit müsste man eben leben.“³³ In einer Aktennotiz legte der GI am 07.03.1939 die Bauziele fest:³⁴

³² Dieser Aussage bezieht sich laut Gesprächsprotokoll auf den am 23. Juli 1938 beim Oberpräsidenten von Schlesien vorgelegten Linienplan. Das Gesprächsprotokoll wurde von einem Mitarbeiter der Landesplanungsgemeinschaft Niederschlesien angefertigt.

Staatsarchiv Breslau; Sign. 570, Nachlass Landesplanungsgemeinschaft Niederschlesien, Protokoll vom 28.10.1938.

³³ Staatsarchiv Breslau; Sign. 570, Nachlass Landesplanungsgemeinschaft Niederschlesien, Protokoll vom 28.10.1938.

³⁴ BArchiv; Sign. 4601/1007
Aktennotiz vom 07.03.1939 „Betr. Fertigstellungsfristen“.

- Eröffnung der Reichsautobahn Dresden - Görlitz mit Anschluss an die Reichsstraße 115 (neu) bis Ende 1940.
- Abschluss der Erdarbeiten zwischen Görlitz Ost und dem Queistal bis Mitte 1941.
- Eröffnung des Abschnittes Görlitz Ost - Bunzlauer Dreieck im Jahre 1942

4.3.1 Abschnitt Görlitz - OBR Grenze

Nach Auswertung der Archivunterlagen war man bei der Planungsstelle Görlitz schon im Dezember 1937 so weit, auf Basis der Linienplanungen vom April des gleichen Jahres für den Abschnitt zwischen Oberludwigsdorf bis Höhe Karlsdorf eine Mittelanforderung für das Jahr 1938 aufzustellen. Dagegen stand, dass der GI die Zuständigkeitsgrenze im April 1938 zunächst an die Neiße legte und so die Anstrengungen der Planungsstelle Görlitz drosselte. Außerdem war die Abzweigung der Riesengebirgslinie nicht festgelegt und die geforderte planungstechnische Zuarbeit einer Ostumfahrung von Seiten der Provinzialregierung von Niederschlesien fehlte.

Mit der Baufreigabe der Linienführung am 06.09.1938 verfügte der GI die Zuständigkeitsgrenze zwischen den Bauleitungen Dresden und Breslau von der Neiße an die östliche Kreisgrenze. Wie Recherchen ergaben, legten die Bauleitungen Dresden und Breslau die Grenze ca. 500 m davor, westlich des „Kleinen Hammerbach“ fest. Offenbar gab es dafür bautechnische Gründe.³⁵ Von der BAR Görlitz zu bearbeitende erste Abschnitte umfassten laut der Mittelaufstellung vom 15.04.1938³⁶ den Teil ab Pfahl 105 (Höhe Ober Ludwigsdorf) bis Pfahl 116 (Höhe Gruna). Im Linienplan vom 11.08.1938 lag aber das Ende der Planung im Pfahl 117. Die OBR Dresden regte im September 1938 an, trotz fehlender Detailpläne, schnell die Einteilung der Erdlose für die 11 km ab der Anschlussstelle Görlitz Ost vorzunehmen und die erforderlichen Mittel für das Baujahr 1939 einzustellen. Der GI befürwortete diesen Vorschlag, entschied aber trotzdem, die Ausschreibung der Erdlose zunächst aufzuschieben.³⁷

³⁵ Die Überführung des „Kleinen Hammerbach“ wurde der OBR Breslau zugeschlagen. Bautechnisch musste für die westliche Flügelmauer der Wirtschaftsweg von Günthersdorf nach Ober Bielau als Bauzufahrt hergerichtet werden. Offenbar einigte man sich, zusätzlich den Anschluss an die Fahrbahnböschung herzustellen. Das dafür erforderliche Erdreich, so ergaben Recherchen 2005 zwischen Ober Bielau und Günthersdorf, könnte nur mittels Seitenentnahme nahe Feldhäuser gewonnen werden.

³⁶ Sächsisches Staatsarchiv, Archivstraße 14, 01097 Dresden, OBR Dresden; Sign. 11219/29, Aufstellung der Mittelverteilung der OBR Dresden an die RAD vom 24.08.1938.

³⁷ Der GI erließ wegen der Sudetenkrise für die Monate September und Oktober 1938 eine grundsätzliche Vergabesperre.

Erst am 09.11.1938 erteilte die OBR Dresden, nach Abstimmung mit der RAD, die Genehmigung einer beschleunigten Bearbeitung der gesamten Linie bis zur OBR - Grenze. Mit dem Einmessen im Spätsommer 1938 und nach Bereinigung der Fehlstationierung³⁸, lag diese auf dem km 122+500³⁹. Die zeitlich versetzte Freigabe des Teilschnittes ab Pfahl 116 ergab sich aus der erst im Juli 1938 getroffenen Festlegung des Abzweiges der Riesengebirgslinie nahe der Ortschaft Gruna. Wegen der Umplanung war die Planungsstelle Görlitz erst im Oktober 1938 in der Lage, die Stationierung für den Lückenschluss durchzuführen und die technische Ausarbeitung abzuschließen. Zum Jahreswechsel 1938/39 musste die BAR - Görlitz zusätzlich wegen Änderungen der Trassierung zwischen Neiße und Hengersdorf Umplanungen vornehmen, was den Bauverlauf wesentlich verzögerte.

Der Abschnitt zwischen km 105 bis zum km 116 stellt den ersten der insgesamt 17 km dar, der schnell in Angriff zu nehmen war. Um dies umzusetzen, teilte die BAR Görlitz den Abschnitt in 3 Erdlose auf. Ausgenommen davon war der Standort der Anschlussstelle Görlitz Ost. Diese wurde als Sonderbauvorhaben eingestuft und unterlag somit einer gesonderten Freigabe durch den GI.

Um zumindest den Anschluss an die Reichsstraße 115 neu, bzw. an die Ostumfahrung von Görlitz herzustellen, wurde zunächst nur das Los 61 (km 105 bis km 108) vergeben. Vergabe und Baugeschehen werden im Kapitel 3 ausführlich beschrieben.

Laut Mittelanforderung für 1939 bezifferte die OBR Dresden das Finanzvolumen für den Abschnitt ab dem km 108 bis 122+500 auf 3,2 Millionen RM. Im Einzelnen setzte sich die Summe wie folgt zusammen:

Bauwerke: ca. 825 000 RM

Anschlussstelle: Sonderbauvorhaben

Erdarbeiten: 1 520 000 RM

Grunderwerb: 240 000 RM⁴⁰

Nicht enthalten war die Verlegung eines Streckenfernsprechkabels und die Installation von Sprechstellen. Die Aufstellung erfolgte auf Grundlage einer ersten Schätzung der BAR Görlitz vom Sommer 1938. Zu diesem Zeitpunkt lagen weder ein Bauwerksverzeichnis noch genehmigte Lagepläne vor.

³⁸ Die Bereinigung der Fehlstationierung erfolgte in den Kilometern 94, 97, 103, 104, 108 und 110. Gegenüber der ersten Planungsvariante verlängerte sich die Trassierung um ca. 2000 m. Darin ist die 1940 erfolgte leichte Teilverlegung um wenige Meter bei Gruna noch nicht erfasst.

³⁹ Westufer des Flusses „Kleiner Hammerbach“.

⁴⁰ Sächsisches Staatsarchiv, Archivstraße 14, 01097 Dresden, OBR Dresden; Sign. 11219/29, Aufstellung der Mittelverteilung der OBR Dresden an die RAD vom 09.11.1938.

Der GI entschied nach Auswertung der Unterlagen im Dezember 1938, den Teilabschnitt Kodersdorf bis zur Reichsstraße 115 (neu) beschleunigt fertigzustellen. Als Fertigstellungstermin bestimmte er den Oktober 1939. Der Anschluss sollte zunächst nur behelfsmäßig erfolgen. Ein Baubeginn der Anschlussstelle Görlitz Ost und die Fortsetzung in Richtung Bunzlau konzipierte er für das Baujahr 1940. Eine Freigabe von Mitteln sowie die Aufnahme von Arbeiten östlich von Görlitz erfolgte bis 1942 nicht mehr. Dagegen liefen laut Bauberichte bis 1941 die Erdarbeiten im Bereich der OBR Breslau auf dem gesamten Abschnitt in vollem Umfang.

Warum der GI entschied, zwischen Görlitz Ost und Günthersdorf erst im Laufe des Jahres 1940 mit den Arbeiten zu beginnen, ist offenbar auf Folgendes zurückzuführen. Der GI wollte im Zuge der Trassenarbeiten gleichzeitig Vorarbeiten für den Abzweig der Riesengebirgsautobahn mit ausführen lassen. Warum bis Anfang 1941 immer noch nicht die technischen Planungen für den Abzweig in Berlin vorlagen, ist offenbar auf den Mangel an Planungsmitarbeitern bei der OBR Dresden zurückzuführen. Dafür spricht, dass in den Nachlässen der OBR Dresden und des GI keine bautechnischen Unterlagen für den Lückenschluss aufgefunden wurden. Wenn es tatsächlich Planungen gegeben hat, sind diese im Februar 1945 im Gebäude der OBR verbrannt. Ein einziges Dokument, das Bauwerksverzeichnis, konnte im Nachlass der BAR Görlitz gefunden werden.

4.3.2 Abschnitt OBR Grenze – Bunzlauer Dreieck

Zuständig für die Arbeiten war die Bauabteilung Bunzlau mit Dienstsitz in der Löwenberger Landstraße 14. Eingerichtet im Dezember 1933⁴¹, überwachte diese den Bau der Reichsautobahn Berlin - Breslau auf dem Abschnitt zwischen Triebel und Haynau. Seit Mitte 1934 waren Mitarbeiter an den Entwurfsarbeiten der Linie Görlitz - Breslau beteiligt.

Mit der Stationierung und der Aufnahme des Quer - und Längsprofils begannen Ende Juni 1938 ab dem geplanten Bunzlauer Dreieck bis an die westliche Grunauer Gemeindegrenze die Vorarbeiten. Über die genaue Einteilung der Erdlose fehlen leider alle Angaben. Schon Mitte 1938 schrieb die OBR die Erdlose aus, um den Baufirmen nach dem Abschluss der Arbeiten an der Berlin - Breslau Linie ab Ende 1938 Folgeaufträge anzubieten.

⁴¹ Wann die OBK Breslau in Bunzlau eine örtliche Bauabteilung einsetzte, ist nicht sicher festzustellen. Da Ende 1933 schon erste Linienentwürfe vorgelegt wurden und im Frühjahr 1934 Vorarbeiten zwischen Bunzlau und Forst begannen, kann der Zeitpunkt auf den Monat Dezember 1933 eingegrenzt werden.

Hier standen kleinere Baufirmen aus Schlesien und der Lausitz sowie Arbeitsgemeinschaften⁴², sogenannte Bündnisse aus Tiefbaufirmen, bereit. Diese waren in der Lage, in kurzer Zeit mit ihrem Maschinenpark schnell in Richtung Görlitz mit den Erdarbeiten zu beginnen.

4.4 Bauverlauf zwischen 1938 und 1942

4.4.1 Abschnitt im Bereich der OBR Dresden

Im August 1938 waren alle messtechnischen Vorarbeiten für einen Baustart Anfang 1939 bis zum km 115 in großen Teilen abgeschlossen. Der GI erteilte, wie schon beschrieben, zunächst die Baufreigabe bis zum km 108, also nur bis zum Anschluss an die Ostumgehung von Görlitz (Reichsstraße 115 neu). Für den Abschnitt ab km 108 sind keinerlei Lagepläne oder bautechnischen Zeichnungen für die Unter- bzw. Überführungen auffindbar. Einzig eine Durchschrift des Bauwerksverzeichnisses vom Mai 1941⁴³ blieb im Nachlass der BAR Görlitz erhalten.

Nach Auswertung aller Archivunterlagen und Untersuchungen vor Ort gelang es der BAR Görlitz nicht, den Lückenschluss bis zur Einstellung der Arbeiten planungstechnisch abzuschließen. Zum einen lag dies an der erst am 09.11.1938 festgelegten Linie ab km 115 bis Günthersdorf sowie an der bis Mitte 1941 unklaren Planungssituation für den Abzweig der Riesengebirgslinie.

4.4.2 Abschnitt im Bereich der OBR Breslau

Die Räumung der Bautrasse begann an verschiedenen Punkten zwischen Oktober und November 1938. Einen genauen Zeitpunkt geht aus den Bauberichten der OBR Breslau nicht hervor. Offiziell begannen laut Baubericht die Erdarbeiten von km 156 bis km 150 im Dezember 1938. Der Termin war eher als propagandistische Meldung einzustufen. Mit Hilfe der örtlichen Bauern räumte man bis zum Frühjahr 1939 zunächst die Bautrasse und legte nördlich eine Bauzufahrt von der Landstraße Neuendorf - Nieder Schönfeld in Richtung der abgesteckten Trasse an.

Das der Abschnitt bis Wiesau als Erstes in Angriff genommen wurde, hat verschiedene Gründe. Zum einen lagerte noch Baumaterial an der Autobahn Berlin - Breslau. Zum

⁴² Eine der größten Arbeitsgemeinschaft von Tiefbaufirmen setzte sich aus den Firmen Ernst Rösner (Breslau), Georg Matthies (Hindenburg/O.-S.), Karl Duck (Neusalz a.d.O.) und Richard Rösner (Reichenbach/Eule) zusammen.

⁴³ Sächsisches Staatsarchiv, Archivstraße 14, 01097 Dresden, OBR Dresden; Sign. 11219/166, „Bauwerksverzeichnis für die Reichsautobahn Dresden - Görlitz - Bunzlau für den Bereich der OBR Dresden“. Das Dokument ging am 30.05.1941 bei der BAR Görlitz ein und beschrieb die technischen Daten der geplanten Bauwerke zwischen km 105 bis km 114.



Abb. 13: Westlich der Ortsverbindung Nieder Schönfeld - Eichberg wurde direkt an der ehemaligen Bahnlinie der Bunzlauer Kreisbahn für Materialtransporte für den Reichsautobahnbau ein Hilfsdamm angefügt und das Gelände am Streckengleis auf ca. 300 m erweitert. Die Aufnahme entstand in westlicher Richtung unmittelbar an der Bautrasse der Autobahn. Aufnahme: Verfasser, 2003



Abb. 14: Im September 2003 vorgefundene Geländespuren auf das Messtischblatt von 1943 übertragen.

Rot: Hilfsdamm mit einer Kronenbreite von 3 m

Grau: Erweiterung der Böschung am Streckengleis

Grün: Erdarbeiten an der Trasse der Autobahn.

anderen war die RAD bis März 1939 nicht in der Lage, den Antrag der OBR Breslau auf schnellst mögliche Baufreigabe des Lückenschlussabschnittes zwischen Görlitz und Günthersdorf wegen der fehlenden Entscheidung des GI positiv zu beantworten. So wies man an, sich auf eine schnelle Fertigstellung der ersten zwei Baulose bei Bunzlau zur Entlastung des Stadtzentrums zu konzentrieren.

Erdarbeiten 1938 bis 1940

km 156 - km 150: Bunzlauer Dreieck - Bobertal

Nach dem Ende der Frostperiode 1939 lief die Bautätigkeit nur zögerlich an. Entgegen der Vereinbarung waren die Baufirmen kriegsbedingt nicht in der Lage, in voller Stärke und mit dem gesamten Maschinenpark die Arbeiten aufzunehmen. Die Entfernung des Mutterbodens erfolgte mit Hilfe von Bauern aus den umliegenden Ortschaften. Ab April 1939 waren ca. 50 bis 70 Arbeitskräfte auf dem Erdlos eingesetzt. Dafür wurde ein Baulager an der Bahnlinie bei Moldenberg eingerichtet und eine Feldbahn zwischen Neuendorf und den „Kleinen Bober“ verlegt.

Im Spätsommer 1939 begann eine Baufirma mit der Einrichtung eines Baulagers an der Landstraße Nieder Schönfeld - Neundorf und begann mit den Gründungsarbeiten für die Überführung. Nach kurzer Zeit brach man diese wegen Abzug von Arbeitskräften wieder ab.

Im Sommer 1939 verbreiterte die Bunzlauer Kreisbahn zwischen den Bahnhöfen Eichenberg und Nieder Schönfeld auf Antrag der OBR Breslau den Bahndamm und verlegte auf ca. 350 m ein Verladegleis mit zwei Weichen. Gleichzeitig entstand auf den Wiesen entlang der Landstraße nördlich von Moldenberg ein Baulager. Zeitgleich begannen die Arbeiter an der Teilbegradigung des „Kleine Bober“, dem Erweitern der Überflutungsflächen auf ca. 600 m und die Gründungsarbeiten für das Bauwerk.

Kriegsbedingt verringerte sich die Bauintensität ab Juli 1939 schrittweise auf dem Abschnitt und ruhte ab Oktober völlig. Ob Anfang 1940 die Arbeiten erneut aufgenommen wurden, ist unklar. Die Bauberichte geben darüber keinerlei Auskunft.

km 150 - km 145: Bobertal - Lorenzdorfer Straße

Im Januar 1939 wurde mit dem Räumen der gesamten Baulasse und ab März mit den Erdarbeiten am zunächst halben Erdlos begonnen. Für die Gewinnung von Erdreich beantragte die BAR Bunzlau die Seitenentnahme in der Kromnitzer Heide, direkt an der Baulasse. Mit Hilfe eines Baggers wurde der Sand auf Loren verladen, die diesen bis in das Bobertal fuhren. Dabei mussten die nicht ausgeführten Brücken umständlich umfahren oder überbrückt werden. Ob zu dieser Zeit, die Überführung der Landstraße Bunzlau - Kromnitz mit der Verlegung der Straße abgeschlossen werden konnte, ist nicht eindeutig zu klären. Probleme gab es sicher bei dem Aufschütten des Fahrbahndammes, da hier das westliche Widerlager der Boberbrücke fehlte.



Abb. 15: Auf dem Messtischblatt von 1943 ist die Seitenentnahme in der Kromnitzer Heide bei der messtechnischen Neuaufnahme mit beachtet worden. Nach einer Schätzung vor Ort 2004, wurden ca. 200.000 bis 280.000 Kubikmeter Erdreich entnommen. Dieses wurde zum Aufschütten der Böschungen 1939 im Bobertal sowie Mitte 1940 im Queistal verwendet. Der Transport erfolgte mittels einer Feldbahn.
Ausschnitt aus Messtischblatt 4659 Ausgabe 1943.

Ab August 1939 reduzierte sich die Anzahl der Arbeitskräfte, um bis Oktober auf Weisung des GI eine geregelte Stilllegung umzusetzen. Baubedingt war dies offenbar nicht möglich. In einem Schreiben an den GI vom 06.09.1939 beantragte die OBR Breslau, den Teilabschnitt von einem Baustopp auszunehmen. Man begründete dies, dass der Fahrbahndamm wegen der Segmentsetzungen abzuschließen ist, um zügig Mitte 1940 die Arbeiten bis zum Bobertal abschließen zu können.

Mit Hilfe von Arbeitskräften aus dem Sudetengebiet und aus Ostpolen plante man, bis Dezember den Erdbau weiterzuführen.⁴⁴ Ab Februar 1940 nahm man eingeschränkt die Arbeiten für eine kurze Zeit wieder auf. Bis zur Einstellung im Frühjahr 1940 hatte man die Baulasse vollständig geräumt, das Planum im Bunzlauer Stadtfurst mit Sand aufgefüllt und einzelne Wasserschleusen eingelegt. Trotz der baulichen Probleme gelang es, auf ca. 700 m einen Fahrbahndamm in das Bobertal aufzuschütten.⁴⁵

km 145 - km 140+500:

Lorenzdorfer Straße - Queistal

Die Baulasse wurde im Frühjahr 1939 gerodet. Entgegen der Planung der BAR Bunzlau, nahm die Baufirma die Erdarbeiten bis zum Frühjahr 1940 nicht auf.

km 140+500 - km 135+600:

Queistal - Bahnlinie Kohlfurt - Bunzlau

Eine Aufnahme der Bautätigkeit 1939 war nicht geplant. Die Gründe dafür sind vielseitig. Zum einen verzögerte die Korrektur der Teillinie ab km 138 bis zur Reichsstraße 115 die Planungen.⁴⁶ Zum anderen zogen Baufirmen, trotz erster Zusagen, zu Gunsten von Aufträgen aus der Wehrwirtschaft ihre Bereitschaft zurück. Hinzu kommt, dass bis zum Baustopp Ende 1939 keine Vorarbeiten für die zwei Bahnüberführungen⁴⁷ erfolgt waren.

⁴⁴ BArchiv; Sign. R 4601/4009

Schreiben der OBR Breslau an den GI vom 06.09.1939.

Die OBR möchte die Bautätigkeit im Raum Bunzlau im vollen Umfang mit Hilfe von Flüchtlingen weiterführen. In der Erläuterung sind damit Arbeiter aus dem Sudetengebiet und geflohene aus Oberschlesien gemeint. Ein Arbeitskräftemangel durch die Einberufung deutscher Arbeiter könne so kompensiert werden.

⁴⁵ Der Fahrbahndamm diene offenbar zur Verkürzung der Spannweite der Boberbrücke und der damit verbundenen Material- und Kosten-einsparung. Dafür musset man den sandigen Untergrund vor dem Auftragen der Fahrbahnböschung aufwendig entfernen und eine Drainage in die Böschungssohle einlegen.

⁴⁶ Auf Grund der Einsprüche musste man die Linie nach Westen verlegen, damit der Staatsforst Panten und landwirtschaftliche Flächen bei Karlsdorf und Waldau nicht mehr betroffen waren.

⁴⁷ Westlich von Bienitz verlief die Bahnstrecke Löwenberg - Siegersdorf - Sagan zusammen mit einer Feldbahn in einem schmalen Einschnitt. Für das Überführungsbauwerk der Autobahn musste beidseitig der Einschnitt aufgebrochen werden. Diese Erdarbeiten hätten einen langen Vorlauf benötigt. Inwieweit die Reichsbahn Direktion Breslau für die bauliche Ausführung Forderungen aufstellte, ist nicht bekannt.

km 135+600 - km 130+400:

Bahnlinie Kohlfurt - Bunzlau - Reichsstraße 115

In dem ersten und vom GI bestätigten Entwurf, verlief die Linie quer durch den Staatsforst Panten und direkt an den Dörfern Karlsdorf und Waldau. Damit durchschnitt diese Trassierung die Zufahrten zu den landwirtschaftlichen Flächen, was den Eigentümern und dem Reichsnährstand nicht gefiel. Nach einer Weisung des GI, weitgehend Rücksicht auf Agrarböden zu nehmen, musste die Bauabteilung Bunzlau eine Lösung suchen. Sie schlug vor, die Trasse in Höhe Karlsdorf und Waldau um bis zu 200 m östlich zu legen. Die neuen Verhandlungen mit den Eigentümern erfolgten im Frühjahr 1938. Dies verzögerte die zügige Ausschreibung der Bauwerke und Erdarbeiten bis in den Sommer des gleichen Jahres.

km 130+400 - 124+500

Reichsstraße 115 - „Kleiner Hammerbach“

Erst am 09.11.1938 wurde der Lückenschluss zwischen Gruna (km 115) bis zum „Kleinen Hammerbach“ durch den GI festgelegt. Bis Ende 1939 war man in Breslau nicht in der Lage, die Detailplanungen abzuschließen und die Ausschreibung der Bauwerke und das Erdlos umzusetzen.

Dem widerspricht der Baubericht vom Juni 1939. Nach diesem hatte man auf den Erdlosen zwischen der „Queis“ und dem „Kleinen Hammerbach“ die Erdarbeiten aufgenommen. Diese Angaben können nicht den Tatsachen entsprochen haben. Ansonsten wären wesentlich mehr Baufortschritte bis Ende 1941 erfolgt. Wahrscheinlich richteten einige Baufirmen erst die Baulager ein und verbrachten einen Teil des Maschinenparks, soweit er vom Militär nicht beschlagnahmt wurde, zu den Bauabschnitten.

Im Baubericht der OBR Breslau korrigierte man im Juni 1939 die Kilometerangabe. Jetzt begann der Bauabschnitt am „Bunzlauer Dreieck“ im km 157+800 und endete im km 123+400.⁴⁸ Die Differenz von 2900 Metern ergab sich aus der Verlegung der Trasse zwischen der Reichsstraße 115 und dem Bobertal im Jahr 1938. Der Ausgleich der Fehlkilometer zeigt, dass erst im Mai 1938 die messtechnische Aufnahme des Abschnittes erfolgte und ab Spätsommer des gleichen Jahres an den Planungsunterlagen gearbeitet wurde.

Zwischen Oktober 1938 bis April 1939 waren zeitweise nur bis zu 140 Arbeiter mit einem geringen Maschinenpark auf den Erdlosen eingesetzt.

Bauverlauf 1940 – 1942

Die OBR Breslau versuchte die Bautätigkeit Anfang 1940 ab der geplanten Anschlussstelle Günthersdorf bis nach Wiesa und etwas später, den Anschluss an die Reichsautobahn Berlin - Breslau zu realisieren. Die BAR Bunzlau hoffte bis zur Jahresmitte auf einen zügigen Hochlauf der Bautätigkeit auf den bauintensivsten Teilabschnitt ab dem Queistal bis zum Bunzlauer Dreieck. Leider liefen die Arbeiten nicht wie gewünscht. Größere Bauunterbrechungen auf Grund von fehlendem Material und dem Abzug von Personal kennzeichneten den Bauverlauf bis zum Spätsommer 1940.

Im Juli 1940 musste man auf Weisung des GI diese Zielsetzung korrigieren. Jetzt sollte zügig der Teilabschnitt zwischen Queistal und dem Bunzlauer Dreieck bis 1942 fertiggestellt werden. Offenbar aus Gründen der Material- und Zeiteinsparung, arbeitete man den Teilabschnitt um und plante für die Bauwerke östlich der Anschlussstelle Wiesa bis zum „Bunzlauer Dreieck“ eine Fahrbahntafel von nur 15 m Breite und eine Böschungsbreite von 18 m.⁴⁹

Dass diese Abweichung von vorn herein geplant war, ist eher unwahrscheinlich. Gemäß Erlass 2220-61A20 vom 22.01.1939 hatte man generell den Regelquerschnitt von 28,50 m einzuhalten. Ausgenommen waren Brücken, für die gesonderte Normblätter seit Mai 1940 als Planungsgrundlage dienten. Mit dieser Umplanung wollte man eine Aufnahme in das Lückenschlussprogramm für die Bauperiode 1940/41 erreichen.

Der GI nahm den Abschnitt Görlitz - Bunzlau mit Einschränkungen am 08.08.1940 in das Dringlichkeitsprogramm, Liste 2, auf. Die Einschränkungen bezogen sich darauf, zunächst zwischen km 145 und km 139 (Erdlos 3) die Arbeiten aufzunehmen und die Verlegung von Straßen und Wegen fortzuführen. Gleichzeitig genehmigte der GI die beschleunigte Bauausführung auf den 6 km ab der geplanten Anschlussstelle Bunzlau und Neuendorf.

Unter dieser Vorgabe versuchte die BAR Bunzlau schnell die Erdarbeiten zwischen der Bahnlinie Kohlfurt - Bunzlau und dem Dreieck zu aktivieren und vergab offenbar eine Vielzahl von Bauwerken auf dem vom GI genehmigten Abschnitt. Wegen der unklaren Materialzuteilung wurde ein Teil vorsorglich vergeben. Die Bauwerke über den „Kleinen Bober“ und bei Neuendorf mit den geänderten Bauplänen.

⁴⁸ Bauberichte der oberen Bauleitungen an den GI, Monat Juni 1939. Im Bericht über den Bauabschnitt Görlitz - Bunzlau vermerkt die OBR Breslau ausdrücklich die geänderte Kilometrierung. BArchiv; Sign. R 4606/6

⁴⁹ Erlass 2220-61A20: „Erweiterung des Regelquerschnittes auf Reichsautobahnen“. Der Erlass ließ Abweichung auf Brücken und Abschnitten zu und bedurfte einer Genehmigung des GI.

Zunächst wurden die 19 wichtigsten Bauwerke vergeben. Nach Auswertung der Berichte⁵⁰ und den Untersuchungen vor Ort kann als sicher angesehen werden, dass im September bis Dezember 1940 11 Bauwerke in Arbeit oder bereits fertiggestellt waren:

BW 10 - Forstweg Neudorf - Forsthaus Hermannsberg

Gründungs- und Fundamentarbeiten

Im Verlauf des Jahres 1941 wurden die Arbeiten eingestellt.

Bw: 11 - Bahnstrecke Siegersdorf - Neuhammer - Sorau

Bei der Räumung der Bautrasse wurde ein altes Widerlager einer bereits in den 20er Jahren abgebrochenen Bahnüberführung an der Westseite des Einschnittes entfernt und die Stelle verfüllt.⁵¹

BW 14 - Brücke über das Queistal

Keine Vorarbeiten an beiden Talseiten

BW 15 - Gemeindeweg Herrmannsdorf - Aschitzau

Bis Ende 1941 arbeitete man an der Tieferlegung und Neubau des Gemeindeweges auf ca. 300 m. Wegen des fortschreiten der Erdarbeiten an der Bautrasse musste die Baulücke für das Bauwerk mittels Aufschüttung für die Feldbahngleise überbrückt werden. In den 80 Jahren wurde im Rahmen des Ausbaus der Straße der eigentliche Verlauf wieder hergestellt.

BW 16 - Ortsverbindung Herschelswaldau – Aschitzau

Gründungs- und Fundamentarbeiten im Verlauf des Jahres 1940. Wahrscheinlich wurde Anfang 1941 der Bau nicht fortgesetzt.

BW 22 - Landstraße 1. Ordnung Bunzlau - Klitschdorf

Gründungs- und Fundamentarbeiten im Herbst 1940, Arbeiten Anfang 1941 abgebrochen.

BW 23 - „Lorenzdorfer Straße“

Gründungs- und Fundamentarbeiten, Teilfertigstellung im Verlauf des Jahres 1940, Arbeiten Anfang 1941 abgebrochen.

BW 25 - Landstraße 2. Ordnung Bunzlau - Kromnitz

Die Gründungs- und Fundamentarbeiten erfolgten 1939. Wahrscheinlich wurde das Bauwerk nach einer Bauunterbrechung im Laufe des Jahres 1940 fertiggestellt.

BW 27 - Reichsstraße 127

Der Baubeginn nicht bekannt. Das Bauwerk wurde bis Anfang 1941 abgeschlossen aber nicht an den Straßenverlauf angeschlossen. Im Zuge des Ausbaus der Straße in den 70er Jahren wurde das Bauwerk abgebrochen und der alte Verlauf der Straße wieder hergestellt.

BW 31 - „Kleiner Bober“

Nach der Flussbegradigung wurde im Spätsommer 1940 mit dem Bau der Brücke begonnen und Anfang 1941 abgeschlossen.

BW 23 - Landstraße 2. Ordnung

Nieder Schönfeld - Neudorf

Anfang 1941 fertiggestellt.

Bis zum Herbst 1940 liefen die Erdarbeiten auf den genannten Abschnitten abschnittsweise in unterschiedlicher Intensität an. Durch die betreffenden Firmen wurden die 1939 entlang der Bautrasse teilweise provisorischen Baulager erweitert. Nahe dem Forsthaus von Hermannsdorf sowie am Untreuweg und am Fuchsberg wurden zwei neue eingerichtet.

Zwischen dem „Kleinen Hammerbach“ und Altenhain wurde die Bautrasse geräumt. Größere Erdbewegungen erfolgten zwischen den Bahnlinien Kohlfurt – Bunzlau und Siegersdorf - Sorau. Dabei wurde nach der Räumung der Bautrasse ein ca. 600 m langer Fahrbahndamm bis an die Bahnlinie Kohlfurt - Bunzlau mit Hilfe eines Baggers und einer Feldbahn aufgeschüttet. Im März 1941 verlegte man die Feldbahn auf den Abschnitt östlicher des Bauwerks 10 und begann die Fahrbahnböschung aufzutragen. Nach wenigen Tagen stellte man die Arbeiten ein.

Den Abstieg in das Queistal bis zum Ortsrand von Bienitz hatte man geebnet und eine alte Kiesgrube verfüllt. Spuren, die auf einen Einsatz größerer Technik hinwiesen, waren hier nicht zu finden.

Am östlichen Talrand liefen im Sommer 1940 Erdarbeiten bis zum Untreuweg an. Dabei wurde das Gelände geräumt und der Mutterboden entfernt, eine Baurampe aufgeschüttet und der Talrand abgeflacht. Im Herbst wurde ein Regenwassersammler und Drainage in den Boden eingelegt. Untersuchungen von 2004 und 2006 zeigten, dass dieser vom ehemaligen Bauwerk 15 bis zur Queis an der Südseite der Fahrbahnböschung verlief.

Die Baustelle war an ein Feldbahnnetz angeschlossen, was sich zeitweise von der Queis bis zum Bober erstreckte. Die Erdbewegungen erfolgten mit Hilfe eines Baggers.

⁵⁰ Siehe monatliche Bauberichte aus dem Jahr 1939 und vom Frühjahr 1941. BArchiv; Sign. R 4606/6 und R 4601/4018 Teil 2 „Bericht der OBR Breslau an den GI über den Bauverlauf vom Februar 1941“

⁵¹ 2003 befand sich an der gegenüberliegenden Einschnittseite das Fundament des zweiten Widerlagers. Damit kann ausgeschlossen werden, dass weitere Vorarbeiten an der Bahnüberführung vollzogen wurden.

Die Arbeiten wurden wahrscheinlich bis zum Beginn der Frostperiode 1940 abgeschlossen. Dagegen stagnierte der schon 1939 weit vorangeschrittene Bau in der Tillendorfer Heide bis zum Bober. Mit nur wenigen Arbeiten wurde das Bauwerk 25 an den Fahrbahndamm angeschlossen sowie der Bau kleiner Wasserschleusen abgeschlossen.

Zwischen dem geplanten Standort des Bunzlauer Dreiecks bis zum „Kleinen Bober“ setzten durch die Baufirma umfangreiche Erdarbeiten ein. Zunächst wurde der Überleitungsschenkel in Richtung Breslau mit Hilfe eines Baggers aufgeschüttet. Auf der Rampe verlegte man eine Feldbahn, die den Sand von den Baustoffreserven an der Berlin - Breslau Autobahn für den Böschungsbau nach Neuendorf transportierte.

Der Kriegsverlauf Anfang 1941 nötigte den GI aus propagandistischen Gründen, den Autobahnbau aus dem Inneren des Reiches an die Außengrenzen zu verlagern. Aus diesem Grund sah man eine weitere Bautätigkeit auf dem Abschnitt Görlitz - Bunzlau für das 2. Kriegswirtschaftsjahr zunächst nicht mehr vor.⁵² Die OBR Breslau wurde angewiesen, mit allen verfügbaren Kräften den Bau der Reichsautobahnen Breslau - Wien sowie Gleiwitz - Kattowitz - Krakau voranzutreiben. Da ohnehin kaum eine Bautätigkeit zwischen Güntherdorf und Neuendorf zu verzeichnen war, verfügte die OBR mit Abstimmung der RAD im März 1941 die völlige Einstellung der Arbeiten. Gleichzeitig entschied sich die OBR, vorübergehend den Geschäftsbetrieb der BAR Bunzlau einzustellen, und versetzte das erst im Sommer 1940 aufgestockte Personal auf andere Autobahnbaustellen in der Slowakei und Oberschlesien.⁵³ Der Vorstand, BAR Reg. Baumeister Gutsche, wurde zum Fronteinsatz abgerufen.

Bis Anfang April 1941 erfolgte die Einstellung der Bautätigkeit und Sicherung der Baustellen. Ein Teil der Baumaschinen wurde abtransportiert, unterbrochene Verbindungen notdürftig wieder hergerichtet und entsprechend ausgemaldet.

Nach einer Einschätzung der OBR Breslau im Sommer 1941 könnte ein Teil der Reichsautobahn Görlitz - Bunzlau mit relativ geringen Mitteln in kurzer Zeit fertiggestellt werden.

⁵² BArchiv; Sign. 460173007

„Vorläufiges Bauprogramm 01.07.1941 – 30.09.1943“.

⁵³ Die Anzahl der Dezernenten in der OBR Breslau wurde 1937 von 5 bis Anfang 1940 auf 9 heraufgesetzt. 1941 musste man Personal auf Autobahnbaustellen nach Oberschlesien und in die Slowakei versetzen. Dabei schrumpfte das Personal im Haus der OBR auf eine Rumpfmannschaft zusammen. Auf Grund des wachsenden Baudrucks erhöhte man die Anzahl der Dezernate bei der OBR Breslau im Sommer 1942 auf 11 wieder. Die zusätzlichen Stellen wurden aus den Bauabteilungen Bunzlau, Breslau und Brieg versetzt. Siehe auch: Prof. Hermann F. Weiss „Die Obere Bauleitung Breslau und der Holocaust“.

Voraussetzung war die Aufnahme des Abschnittes in das Lückenschlussprogramm mit einer hohen Dringlichkeitsstufe. Dies sicherte eine bevorzugte Mittelzuweisung und die Bereitstellung von Arbeitskräften. Sowohl die OBR Breslau als auch die OBR Dresden beantragten die Aufnahme in das Lückenschlussprogramm 1941/1942. Nach einer Berechnung stellte man in den Mittelbedarf für die „Restarbeiten“ am Planum und der Bauwerke ca. 1,02 Millionen RM ein. Eine Summe, die nur eine vorläufige Befahrbarkeit eines Teils der Baustrasse bedeutete.

Da die Bober- und Queistalüberführung allein schon Kosten von 1 Millionen RM verursachten, konnte nur der 6 km lange Teilabschnitt ab dem Bunzlauer Dreieck bis zum Bobertal mit der Auffahrt zur Reichsstraße 152 gemeint gewesen sein. Nach der Vorlage der Mittelbedarfsberechnungen beim GI, verwarf dieser diese. Gleichzeitig genehmigte er den Antrag auf Einstufung in eine hohe Dringlichkeitsstufe für die Bausaison 1941/42 nicht. Zwar blieb er dabei, laut einer Randbemerkung des zuständigen Sachbearbeiters, den Abschnitt als einen dringlichen Lückenschluss in das vorläufige Bauprogramm wieder aufzunehmen. Korrigierte aber die Bausumme auf 32 000 RM. Diese Summe beinhaltete lediglich 3000 t Zement, 30 t Kies und Sand sowie 10 t Baueisen⁵⁴.

Mit diesen Einschränkungen korrigierte der GI die Anfang 1941 ausgegebene Zielsetzung, eine Betriebseröffnung für den Lückenschluss bis zum Bunzlauer Dreieck im Herbst 1942 anzustreben. Gleichzeitig sollten die Arbeiten möglichst günstig fortgesetzt werden. Um dies zu ermöglichen, befürwortete er die Zuweisung einer großen Anzahl von zwangsverpflichteten Juden, um das fehlende Stammpersonal sowie die abgezogenen Bagger auszugleichen. Konkret verfügte er, zum Weiterbau Juden aus Warschau und Litzmannstadt bereitzustellen.⁵⁵

⁵⁴ Sammelbegriff für Betoneisen. Die hier angegebene Masse dürfte für eine Brücke mit einer Spannweite von weit unter 15 m reichen.

⁵⁵ Ein Einsatz von Juden aus dem Generalgouvernement und dem Warthegau innerhalb des Altreiches war von Hitler per Erlass generell verboten. Erst der akute Mangel von Arbeitskräften an den Reichsautobahnbaustellen verstärkte den Druck, deren Einsatz auch im Reich zuzulassen. So setzte die OBR Berlin ab Mai 1941 auf den Abschnitten nach Posen und in Richtung Stettin - Danzig bis zu 7000 Juden ein. Die Vermittlung von Zwangsarbeitern bei der OBR Breslau erfolgte über die SS - Dienststelle Schmoldt. Diese organisierte Juden und russische Kriegsgefangene und vermietete diese an die OBR Breslau. Siehe auch: Prof. Hermann F. Weiss „Die Oberste Bauleitung Reichsautobahnen in Breslau und der Holocaust“.



Abb. 16: Überführung der Landstraße 2. Ordnung Nieder Schönfeld - Neundorf (Bw 23)

Das Bauwerk wurde wahrscheinlich zwischen September und Oktober 1940 gebaut und ist damit das erste Fertiggestellte auf dem Bauabschnitt. Die Lichtweite von 7 m war großzügig bemessen.

Die Oberflächenentwässerung der Fahrbahn erfolgte über zwei Kanalöffnungen in der Mitte der Brückenrampen. Diese mündeten in einen Regenwassersammler, die beidseitig der Straße eingebracht wurden. Die Außenflächen der Werksteinverkleidung sind mit einer Steinsäge geglättet. Die Brücke zeigte 2003 keinerlei sichtbare Schäden. Aufnahme: Verfasser Sommer 2003.



Abb. 17: Fahrbahntafel des Bauwerkes.

Beidseitig wurde die Fahrbahnböschung an das Bauwerk angeschlossen, das Erdreich verdichtet und die Böschung abgezogen. Ob ein Brüstungsgitter angebracht war, konnte nicht mehr festgestellt werden.

Aufnahme: Verfasser, Sommer 2006.



Abb. 18: Flussbrücke „Kleiner Bober“ (BW13)

Die schlanke Ausführung des Bauwerkes sticht förmlich hervor.

Die Begradigung des Flussbettes zur Vermeidung von Hochwasser, ist in der Aufnahme gut zu erkennen. Aufnahme: Verfasser, Sommer 2006



Abb. 19: Flussbrücke „Kleiner Bober“ (BW 13)

Da die Gründung für die Seitenrampen schon 1939 erfolgt war, konnte das Bauwerk bis zum Beginn der Frostperiode 1940 zu Abschluss gebracht werden. Aufnahme: Verfasser, Sommer 2006.



Abb. 20: Detailaufnahme von der unteren Seite der Fahrbahntafel. Die Sichtflächen der Werksteine wurden bossiert. Der Beton am Längsträger wurde mit Stockschatz bearbeitet. Aufnahme: Verfasser, Sommer 2006



Abb. 21: Wegen dem in das Bobertal eingeschobenem Fahrbahndamm wurde die Ortsverbindung Bunzlau - Kromnitz unterbrochen. Aus diesem Grund erfolgten die Verlegung der Straße und der Bau der Unterführung (BW 25) schon 1939. Aufnahme: Lucjan Zientek, Sommer 2006 <https://fortyfikacje.info/>



Abb. 22: Blick von Altenhain auf den zwischen Mitte 1940 und Anfang 1941 aufgeschütteten Fahrbahndamm. Im Vordergrund die Bahnstrecke Kohlfurt - Bunzlau. Mit dem Bauwerk für die Bahnüberführung wurde bis zur Einstellung der Bautätigkeit nicht begonnen. Aufnahme: Verfasser, Sommer 2006



Abb. 24: 2006 mussten nach 66 Jahren mit der erneuten Bauaufnahme die Gebäude auf der Trasse in Bienitz doch weichen. Es kann davon ausgegangen werden, dass 1939 ein Kauf der Gebäude erfolgte. Wahrscheinlich rettete der Baustopp im März 1941 die Häuser. Für die Bewohner ein Glück, da wegen der schlechten Materiallage der Bau von Ersatzwohnraum sicher fristgerecht nicht fertiggestellt werden konnte. Aufnahme: Verfasser, Sommer 2006

In einer grundsätzlichen Stellungnahme des GI zum geplanten Bauablauf am 14.08.1941 entschied er, den Abschnitt zwischen km 123+500 bis km 158 im Bauprogramm 1942 in der Stufe 2 zu belassen⁵⁶. Gleichzeitig konnte die OBR Breslau den GI überzeugen, dass eine Fertigstellung des Lückenschlusses im Jahr 1943 möglich sei. Der GI befürwortete daraufhin am 23.08.1941 die Aufnahme des Abschnittes in das „Vorläufige Bauprogramm 01.07.1941 bis 30.09.1943“.

Wahrscheinlich setzten bei Günthersdorf ab Juli 1941 die Erdarbeiten in geringem Umfang ohne technische Unters-

⁵⁶ BArchiv; Sign. 460173007,

„Vorläufiges Bauprogramm 01.07.1941 – 30.09.1943“

Die OBR Breslau stellte am 23.08.1941 den Antrag den Abschnitt Görlitz - Bunzlau in das Verzeichnis wichtiger Bauvorhaben aufzunehmen. Begründet wurde dieser Antrag mit den geringen Kosten bis zur endgültigen Fertigstellung. Um diese Kosten weiter zu reduzieren, schlug man den Einsatz von Kriegsgefangenen vor. Die RAD unterstützte den Antrag und stufte die Baustrecke als „Auffangstrecke für Kriegsgefangene ein.“



Abb. 23: Links im Bild, der Einschnitt der Bahnlinie Siegersdorf - Sorau. Der Abstand zwischen Böschungsrand und Einschnitt erklärt sich daraus, dass ausreichend Baufreiheit für den Bau der Überführung gelassen werden musste. Zuvor wurde das alte Widerlager der in den 20er Jahren abgebrochenen Bahnbrücke entfernt. Auf der gegenüberliegenden Seite war das Widerlager 2006 noch vorhanden.

Aufnahme: Verfasser, Sommer 2006



Abb. 25: Nach der Freilegung der ehemaligen Baurasse im Zuge der Reaktivierung sind die Spuren der Vorarbeiten zu erkennen. Rechts im Bild ist der Einschnitt der Bahnlinie Siegersdorf - Sorau zu sehen. Die Böschung wurde zumindest an der Südseite aufgebracht und abgezogen. Aufnahme: Verfasser, Sommer 2006

tützung ein. Dabei wurde die Baurasse im Laubaner Klosterforst und Postholz sowie zwischen der Bahnstation Gersdorf und der Reichsstraße 115 geräumt. Für die Arbeiten setzte man jüdische Zwangsarbeiter ein.

Am 27.08.1941 erließ der GI einen erneuten vorübergehenden Baustopp, unter den der Teilabschnitt Görlitz - Bunzlau fallen sollte. Im monatlichen Baubericht der OBR Breslau vom 28.08.1941 meldete man daraufhin die Einstellung der ohnehin geringen Bautätigkeit auf dem Abschnitt der Linie 73.⁵⁷

Durch die RAD war man in Breslau informiert, dass der Baustopp in absehbarer Zeit wieder aufgehoben wird. So reaktivierte man die BAR Bunzlau mit Hilfe eines kleinen Arbeitsstabes, der die Wiederaufnahme der Bautätigkeit zu organisieren hatte. Die Schwerpunkte der Arbeiten sollten dabei auf dem Abschnitt zwischen dem „Bunzlauer

⁵⁷ BArchiv; Sign. R 4601/3007

Dreieck“ bis zum Queistal liegen. Die Wiederaufnahme sollte mit Hilfe von russischen Kriegsgefangenen erfolgen.

Im Oktober 1941 meldete die OBR Breslau die Bauaufnahme zwischen dem Queistal und Neuendorf. Laut einiger Dokumente aus dem Nachlass der RAD, erfolgte die Bauaufnahme schon Anfang September 1941. Welche Baufirmen zum Einsatz kamen, bleibt wegen der geringen Dokumentenlage unbekannt. Laut Baubericht standen von den angeforderten 7 Baggern der Firmen nur 3 zu Verfügung. Dabei handelte es sich um Dampfbagger, die schon über 20 Jahre alt waren und bei Wiesau, an der Queis und im Bunzlauer Stadtforst arbeiteten.

Um den Lückenschluss zügig anzugehen, fehlten den Baufirmen die Arbeitskräfte. Die OBR Breslau hatte sich auf Baustrecken in Oberschlesien und an der Durchgangsbahn Breslau - Wien zu konzentrieren. Aus diesem Grund war man von einer Aktivierung im großen Maßstab weit entfernt. Außerdem fehlte Ende 1941 eine endgültige Entscheidung über die Einordnung der Baustrecke in eine Dringlichkeitsstufe die eine Mittelzuteilung für den Bauzeitraum 1941/42 gewährleistet, hätten.

Zu Beginn der Frostperiode 1941 begann man für den östlichen Talanstieg des Bobertales einen Einschnitt zu graben. Weitere umfangreiche Erdarbeiten wurden am „Bunzlauer Dreieck“ und an der Fahrbahnböschung bei Neuendorf fortgesetzt. Ein Baulager befand sich unmittelbar an der fertiggestellten Reichsautobahn Berlin - Breslau, am geplanten Standort des Bunzlauer Dreiecks bei Neuendorf. Zeitweise wurden Kriegsgefangene zu den Baustellen in den Stadtforst aus kleineren Lagern aus dem Bunzlauer Stadtgebiet zugewiesen.

Ende 1941 wurde eine weitere Unterführung für einen Wirtschaftsweg begonnen. Für dieses Bauwerk beantragte die BAR eine Nachforderung von 20 t Beton und 5 t Bewehrungsseisen. Nach der Frostperiode 1941/42 sollte die Fahrbahnplatte an diesem Bauwerk gegossen werden. Ab Dezember 1941 ruhten die Arbeiten.

Bei der BAR Bunzlau versuchte man, trotz Zunahme von Schwierigkeiten bei der Materialbereitstellung und der Arbeitskräftesituation, dennoch das Ziel umzusetzen, den Teilabschnitt bis zur Reichsstraße 152 Mitte 1942 dem Verkehr zu übergeben. Dafür sollten alle verfügbaren Baukapazitäten ab dem Frühjahr 1942 auf den Abschnitt Bobertal - „Bunzlauer Dreieck“ eingesetzt werden. Zum Jahresbeginn übernahm der schon im Ruhestand befindliche Reg. Baumeister Eberle den Vorstand der BAR Bunzlau und versuchte mit den wenigen Mitarbeitern, die Arbeiten

zwischen dem Bobertal und Neuendorf ab Februar 1942 zu aktivieren. Laut einer Einschätzung der BAR Bunzlau vom März 1942, standen bis zur Betonierung der Fahrbahn Erdarbeiten im Umfang von 130.000 bis 135.000 Quadratmeter an. Im gleichen Monat wurden Mitarbeiter der BAR zur OBR Berlin versetzt. Eine kleine Rumpfmannschaft verblieb in Bunzlau und versuchte, die laufenden Arbeiten zu betreuen.

Im Mai 1942 ordnete der GI eine Einstellung der Bautätigkeit auf den Autobahnbaustellen im Reich an. Nur auf strategisch wichtigen Strecken sollten, zeitlich begrenzt, Restarbeiten erfolgen, um so eine eingeschränkte Befahrbarkeit herzustellen. Diese Arbeiten mussten in einer detaillierten Aufstellung von Material und Arbeitskräften bei der RAD beantragt werden.

Im Nachlass der RAD konnte ein Entwurf der OBR Breslau über alle erforderlichen Restarbeiten in ihrem Zuständigkeitsbereich gefunden werden. Aus diesem geht hervor, dass man vorhatte, im Mai 1942 einige Mitarbeiter der aufgelösten Bauabteilung Breslau zur Überwachung der Rest - bzw. Abschlussarbeiten zur Bauabteilung Bunzlau zu versetzen. Vermutlich rechnete man mit einer Zuteilung von Baustoffen, um bei Möldenbergr die Straßen - und Bahnüberführung zu bauen und das Planum bis zum Bobertal auszubauen. Der GI entschied, den Entwurf über die Abschlussarbeiten auf dem Abschnitt Görlitz - Bunzlau nicht zu genehmigen und die Arbeiten einzustellen. Daraufhin leitete man die notwendigen Sicherungen an den unvollendeten Bauwerken und Baustellen ein. Die Bauabteilung Bunzlau wurde durch die OBR Breslau zum 01.06.1942 weisungsgemäß aufgelöst. Über den Verbleib der Akten ist nichts bekannt.

Die unterbrochenen Straßen und Wirtschaftswege wurden durch Kriegsgefangene provisorisch wieder hergestellt und die Baustellen teilweise geräumt. Diese Arbeiten zogen sich bis zum 30.09.1942⁵⁸ hin. Einige Baubaracken verblieben an Ort und Stelle und wurden nach 1945 als Heizmaterial verwendet. Wie eine Luftaufnahme eines Aufklärungsfluges vom März 1945 im Queistal beweist, wurden 1942 die Baustofflager nicht vollständig geräumt. So lagerten Steingutrohre für die Drainage, verrotteter Zement und Kies entlang der Baurasse.

⁵⁸ BArchiv; Sign. R 4602/689



Abb. 29: Ausschnitte aus der Karten 4758 (Siegersdorf) Jahrgang 1943.



Abb. 30: Senkrechtaufnahme K29_3470_059, Bereich Bienitz
https://www.herder-institut.de/bildkatalog/iv/K29_3470_059

Die Aufnahme wurde im Rahmen der deutschen Luftaufklärung am 17.02.1945 im Anflug aus Richtung Norden gemacht. Es zeigt die Baustelle an der Ostseite des Queistales. Der Gemeindeweg Hermannsdorf - Aschitzau wurde abgesenkt, die Autobahnüberführung aber noch nicht begonnen.



Abb. 32: Senkrechtaufnahme K29_3470_059, Bereich Bienitz.
https://www.herder-institut.de/bildkatalog/iv/K29_3470_059

Die Vergrößerung zeigt den Stand der Arbeiten an der Baustrasse. Da die Überführung des Gemeindeweges Hermannsdorf - Aschitzau nicht vorhanden war, überbrückte man die Baulücke unüblicherweise mit einem Hilfsdamm aus Sand. Die Regel war der Bau eines Holzüberbaus. Für die Dauer der Arbeiten verlegte man den Gemeindeweg um wenige Meter nach Westen und führte diesem über die Baustrasse. Vorarbeiten an der Überbrückung der Queis sind nicht zu erkennen. Das Baulager wurde vollständig geräumt, alle Baustoffe abtransportiert.



Abb.31 : Blick von Bienitz auf den östlichen Talrand der Queis. Erst nach den Rodungen für die Reaktivierung der ehemaligen Autobahntrasse ist der gesamte Umfang der Erdarbeiten erkennbar. Die Vorarbeiten und das Aufschütten der Fahrbahnböschung bis in das Tal wurden zwischen August 1939 bis Frühjahr 1940 ausgeführt. Die breite Rampe zur Brückenbaustelle wurde für einen Bagger hergerichtet, der bei den Gründungsarbeiten für den östlichen Widerlagerkörper helfen sollte.
 Aufnahme: Verfasser, Sommer 2006



Abb. 33: Im Bild rechts ist die aufgeschüttete Fahrbahnböschung mit dem an der Seite verlaufenden Sickerkanal zu sehen.

Die Böschung war weder verdichtet noch planiert. Es ist zu vermuten, dass der Fahrbahndamm eine leichte Südneigung erhalten sollte, um das Oberflächenwasser in einen Graben abzuleiten. Dort sollte es in den Kanal sickern und in die Queis abfließen. Spuren zwischen Gemeindestraße und dem Fahrbahndamm lassen vermuten, dass ein Anschluss der westlichen Bauwerksrampe des BW 15 in Vorbereitung war. Aufnahme: Verfasser; Dezember 2003



Abb. 34: Aller 100 m war ein gemauerter Kontrollschacht vorhanden. Der Durchmesser des Kanals betrug 0,80m. Die Kontrollschächte waren nicht abgedeckt und im Unterholz kaum zu erkennen.

Die Tritte wurden aus Armierungseisen gebogen. Die Zugänge waren in einem Zustand, der eine Benutzung gestattete.

Aufnahme: Verfasser, Dezember 2003



Abb. 35: Senkrecht zur Autobahn wurden 3 lange Kompostmieten in großer Anzahl angeordnet. In Halbbogen rechts daneben die Mieten mit Mutterboden. Die Lage läßt darauf schließen, dass die Mieten mit Hilfe von Loren aufgeschüttet wurden.

Der Kompost sollte auf die Böschung aufgebracht werden, um einen schnellen Bewuchs ohne Dünger zu garantieren. Untersuchungen hatten gezeigt, dass schon ab einem Jahr Lagerung der Nährstoffentzug stark zugenommen hatte.

Aufnahme: Verfasser, Herbst 2003



Abb. 36: Südwiderlager der Überführung Landstraße 1. Ordnung Bunzlau - Klitschdorf (BW 21). Die Arbeiten am Bauwerk begannen im Herbst 1940 und mussten witterungsbedingt nach nur kurzer Zeit abgebrochen werden. Ab März 1941 setzt die Firma die Bautätigkeit mit wenigen Kräften fort, um sie im gleichen Monat wegen dem Baustopp wieder abbrechen. Einige Werksteine wurden nach 1945 ausgebrochen. Im hinteren Teil liegen eine Menge grob gebrochene Steine.

Aufnahme: Verfasser, Winter 2003



Abb. 37: Am Nordwiderlager wurden die Arbeiten nach dem Betonieren des Fundamentes abgebrochen. Für den Mittelpfeiler hatte man innerhalb des zukünftigen Mittelstreifens die Auflagebank eingelassen. Die Bauausführung lässt vermuten, dass der Überbau als Blechträgerbrücke mit schlanken Pendelstützen ausgeführt werden sollte. Die Lichtbreite konnte mit 22 m ermittelt werden. Vor dem ersten Frost im November 1940 hatte man es geschafft, nur die Nordrampe aufzuschichten.



Abb. 38: So hätte die Überführung der Landstraße 1. Ordnung Bunzlau - Klitschdorf nach der Fertigstellung ausgesehen. Die hier abgebildete Bahnüberführung der Strecke Siegersdorf - Sorau an der Berlin - Breslauer Autobahn. Aufnahme: Verfasser, Sommer 2004

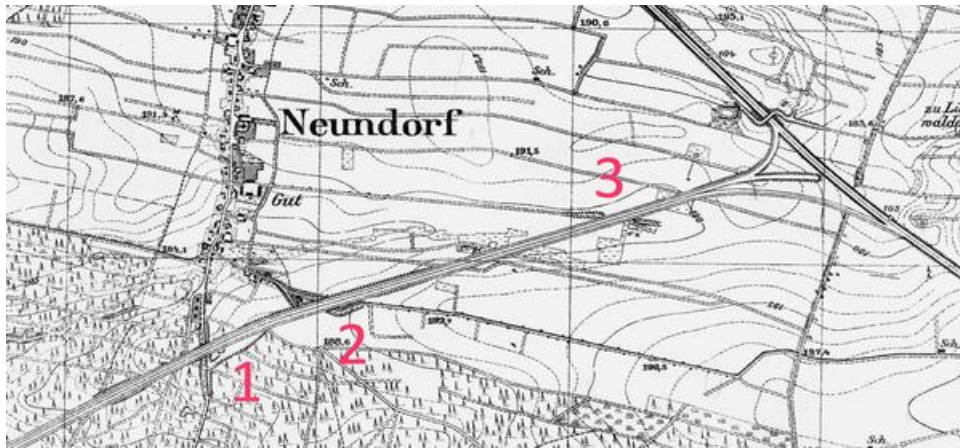


Abb. 39: Ausschnitt aus Messtischblatt 4659 Ausgabe 1943.

Trassenabschnitt in der Gemarkung Neuendorf.

1. Bauzufahrt: Wegen der Ausmaße der Zufahrt kann nicht ausgeschlossen werden, dass hier eine spätere Nutzung als „Nicht öffentliche Rampe“ vorgesehen war.

2. BW 33: Der Bau des Bauwerkes dürfte zwischen Oktober 1941 bis März 1942 erfolgt sein. Wegen Materialmangel pausierten die Arbeiten und mussten Schlussendlich abgebrochen werden.

3. BW 34: Die Zufahrtsrampen wurden im Herbst 1941 aufgeschüttet.



Abb. 40: Im Sommer bis Herbst 1940 wurden die Erdarbeiten ab dem geplanten Bunzlauer Dreieck und dem „Kleinen Bober“ in geringem Umfang aufgenommen. Ab Herbst 1941 bis März 1942 liefen die Erdarbeiten mit Hilfe von Zwangsarbeitern weiter.

Die Aufnahme zeigt die noch nicht vollständig aufgeschüttete Fahrbahnböschung in Höhe Neuendorf ab dem BW 33 in Richtung Bunzlauer Dreieck im Zustand 2003. Das Verkippen von Kies erfolgte durch eine Feldbahn von der linken auf die rechte Böschungsseite. Die komplette Fertigstellung der Erdarbeiten hätte bei einer Böschungshöhe von 2 m ca. 2 Monate in Anspruch genommen. Stellenweise sind wilde Entnahmestellen feststellbar. Aufnahme: Verfasser, Sommer 2003.



Abb. 41: Im September 1941 wurde mit den zugewiesenen Baustoffen das BW 33 in Höhe Neuendorf Widerlager begonnen. Die Fahrbahnplatte sollte nach der Frostperiode im Frühjahr 1942 gegossen werden.

Die Verschiebung ist offenbar darauf zurückzuführen, dass keine Baustoffe mehr zur Verfügung standen und man auf Nachlieferungen hoffte. Die Aufnahme zeigt das Bauwerk im Jahr 2008. Zu diesem Zeitpunkt waren die Bauteile für die bevorstehende Zerstörung im Zuge der Reaktivierung des Abschnittes freigelegt. Bei der ersten Besichtigung 2003 konnte das Bauwerk noch völlig unangetastet untersucht werden. Beide Widerlagerkörper waren mit der Fahrbahnböschung verbunden. Dabei wurden am linken Widerlager die Einlauföffnungen für das Oberflächenwasser mit abgedeckt. Der Abfluss an einen Kanal angeschlossen, der seitlich unter dem Weg (linke Seite) verläuft. Kontrollöffnungen konnten nicht gefunden werden.

Aufnahme: Verfasser, Sommer 2006.



Abb. 42: Bewehrungsseisen oberhalb der Widerlagerbänke am BW 33. Zum Zeitpunkt des Abbruchs der Arbeiten muss das Lehrgerüst noch am Bauwerk gestanden haben. Im Umfeld des Bauwerkes konnten keine Spuren von Werksteinen gefunden werden. Die Auswertung der Spuren ergab, dass über diese Baulücke in der Bauzeit Herbst 1941 bis März 1942 keine Feldbahngleise verlegt waren.

Aufnahme: Verfasser, Sommer 2004



Abb. 43: Der fertige Fahrbahndamm zwischen Bw 33 und Bw 32 in Höhe Neuendorf. Aufnahme: Verfasser, Sommer 2004.

4.5 Der Fahrbahnquerschnitt

Grundsätzlich war zum Zeitpunkt der Projektierung der Linie der Regelquerschnitt der Fahrbahn auf 26,50 m festgelegt. Während der Bauphase des ersten Teilabschnittes im Frühjahr 1939 erfolgte eine Änderung auf 28,50 m. Gemäß der GI - Weisung⁵⁹ versuchte man den Baustopp Mitte 1939 zu nutzen, um den neuen Regelquerschnitt in die Baupläne einzuarbeiten. Längere Bauwerke, wie die Queistal- und Bobertalbrücke, sollten abweichend den Sonderquerschnitt von 22 m erhalten.

Untersuchungen vor Ort ergaben, dass die OBR Breslau von den Vorgaben abgewichen ist. Bei Messungen entlang der Bautrasse konnte durch die Anordnung der Mutterbodenmieten folgende Bruttomaße ermittelt werden:

- Günthersdorf - Reichsstraße 115, Bahnlinie Kohlfurt - Bahnlinie Siegersdorf - Sorau sowie östliche Queistal bis kurz vor Anschlussstelle Bunzlau Nord = 34 m
- Rechnet man den Böschungswinkel gegen, entsprechen 34 m einem Regelquerschnitt von 28 m.

Bei folgenden Abschnitten konnte die Nettobreite des Regelquerschnittes durch Bauwerke und Fahrbahndämme bestätigt werden:

- Lichtbreite Überführung Landstraße 1. Ordnung Bunzlau - Klitschdorf (BW 21) = 22 m
 - Trasse Richtung Bober = 18 m, Unterführung Ortsverbindung Bunzlau - Kromnitz (BW 25) = 15 m
 - Anschlussstelle Wiesa = 40 m
 - Moldenberg – Dreieck Bunzlau = 18 m
- Bauwerke auf dem Abschnitt = 15 m

Abschließend ist festzustellen, dass man auf Grund von Einsparmaßnahmen und Zeitgründen im März 1940, auf dem Teilabschnitt zwischen dem Bobertal und dem Bunzlauer Dreieck auf den Regelquerschnitt von 18 m zurückging. Das bedeutete den beidseitigen Verzicht auf einen 2,25 m breiten Pannen- und einen 2 m breiten Randstreifen. Ebenfalls sollte der Mittelstreifen auf einen Meter beschränkt werden. Wie Untersuchungen an den Bauruinen ergaben, erlaubte die Bauausführung der Bauwerke eine spätere Erweiterung auf den Regelquerschnitt von 28,50 m nicht mehr. Eine Begründung für diese Entscheidung durch den GI geht aus keinerlei Dokumenten hervor. Offenbar sah der GI nur unter diesen Bedingungen,

⁵⁹ GI-Erlass 2220 – 61A20 vom 22.01.1939. Der Regelquerschnitt von 28,50 m sollte das Standardprofil der Reichsautobahnen werden. Am 15.01.1940 erließ die RAD auf Grundlage der GI-Verfügung 2020-88 A20 (Typengestaltung von Brücken und Durchlässe) eine Ausführungsanlage für die Gestaltung des Fahrbahnquerschnittes sowie zulässige Abweichungen auf Brücken. Diese Anlage stellt eine Vorstufe zu einer zukünftigen DIN für den Regelquerschnitt auf deutschen Autobahnen dar.

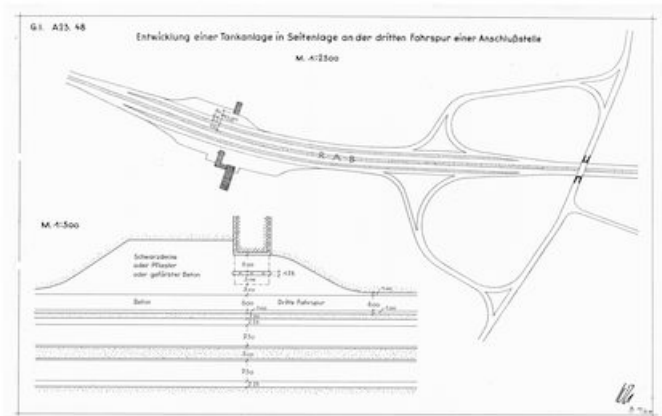


Abb. 44: Formblatt zum Bau einer Tankanlage mit Anschlussstelle.

BArchiv; Sign. R 4601 - 1538, GI-Anweisung: 23.48

So hätte die Anschlussstelle Görlitz Ost nach der Fertigstellung ausgesehen.

eine schnelle Fertigstellung des Abschnittes mit geringem Materialeinsatz. Auch dürfte das zu erwartete Verkehrsaufkommen diese Ausnahme zuzulassen. Zumal mit den Reichsstraßen 152 (Überleitung zu einer weiteren Anschlussstelle) und 115⁶⁰ ausreichend Ausweich- und Umleitungsstrecken zur Verfügung standen.

4.6 Anschlussstellen

4.6.1 Anschlussstelle Görlitz Ost

Die Anschlussstelle auf der Ostseite der Neiße sollte nach den technischen Parametern einer Auf- und Abfahrt der 1. Klasse bei Km 108+077 gebaut werden. Der Vorentwurf, der am 28.04.1939 durch die OBR Dresden abgeschlossen und zur Begutachtung an die RAD übergeben wurde, ist leider nicht mehr auffindbar.⁶¹ Mit 610 000 RM waren die Kosten relativ hoch, was offenbar an den Zusatzeinrichtungen wie dem Bau einer Großtankstelle mit Bewirtung lag. Der Entwurf wurde am 23.09.1939 nach einem erneuten Planungsgespräch durch den GI genehmigt. Die Unterlagen wurden zur Ausführung an die OBR Dresden zurückgegeben, eine Baufreigabe erfolgte nicht mehr.

4.6.2 Anschlussstelle Günthersdorf

Von Anfang an war man im Landkreis Lauban bestrebt, eine möglichst stadtnahe Auffahrt zur Reichsautobahn Dresden - Breslau zu bekommen. 1938 lehnte der GI dieses Ansinnen ab. Er argumentierte, dass im Rahmen der Linienführung Görlitz - Hirschberg - Breslau, unmittelbar am Stadtgebiet von Lauban eine Auf- bzw. Abfahrt

⁶⁰ Im Ostbauprogramm war der Ausbau der Reichsstraße 115 in Niederschlesien eingestellt. Bis 1942 sollte eine Umfahrung des Stadtzentrums von Bunzlau fertiggestellt werden.

⁶¹ In den Akten des Bundesarchives konnte zwar das Begleitschreiben aufgefunden werden. Der Umschlag, in dem sich der Entwurf befunden hatte, war leer.

berücksichtigt wird. Diese hätte aber für ein Fahrziel Liegnitz, dem Verwaltungssitz der Provinz Niederschlesien, kaum Bedeutung. Vielmehr diente diese Anschlussstelle eher dem Tourismus in der Region des Isargebirges. Im Kapitel über die Riesengebirgsautobahn wird auf dieses Thema tiefer eingegangen.

Erst nach der Entscheidung, den Bau einer Riesengebirgslinie kriegsbedingt zunächst aufzuschieben, genehmigte der GI eine Anschlussstelle nahe Lauban. Wie es zum Standort bei Güntherdorf gekommen war, lag in der relativ günstigen Anbindung durch die Ortsverbindungsstraße 610 nach Kohlfurt. Außerdem lag diese Anschlussstelle innerhalb des Landkreises Lauban, was sicher positiv durch die Stadt aufgenommen wurde. Ein Ausbau der kurvenreichen Landstraße war durch das Straßenbauamt angedacht.

Bis zur Einstellung der Bautätigkeit blieb das Areal der zukünftigen Anschlussstelle unbearbeitet. In den Archiven konnten keine Planungsunterlagen aufgefunden werden.

4.6.3 Anschlussstelle Bunzlau West

Geplant als militärische Rampe an der Landstraße 2. Ordnung Bunzlau - Klitschdorf, entschied der GI, den Ausbau zu einer Anschlussstelle 2. Klasse. Diese Entscheidung zeigt deutlich, dass man bei der OBR Breslau eng mit dem Oberpräsidium und der Gauleitung von Schlesien zusammen arbeitete. Der eigentliche verkehrliche Vorteil der Anschlussstelle ergab sich erst nach der Betrachtung zukünftiger Verkehrsprojekte. Zum einen sollte der von Norden kommende Kraftfahrer hier über die Auffahrt in Richtung Mitteldeutschland gelangen. Zum anderen war geplant, unter Berührung des Stadtzentrums von Bunzlau auf die Reichstraße 152 und somit in das Industriegebiet Hirschberg und über die Reichstraße 155⁶² zu den südlich davon liegenden Urlauberregionen zu gelangen. In Bad Flinsberg bestand Anschluss an die „Sudetenstraße“⁶³ in Richtung Mittelwalde und Toppau.

Bei den Erdarbeiten zwischen dem Queistal und dem Bunzlauer Stadtforst wurde das zukünftige Areal der

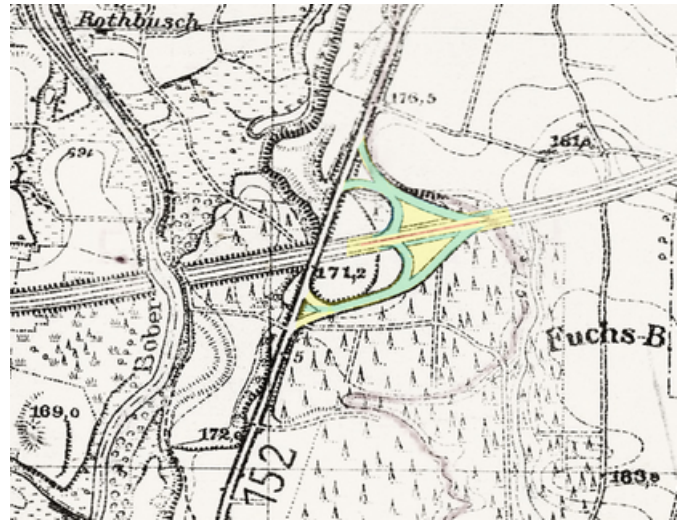


Abb. 45: Ausschnitt aus Messtischblatt 4659 Ausgabe 1943.

Nach den Recherchen war innerhalb der Anschlussstelle eine Großtankanlage vorgesehen. Untersuchungen vor Ort in den Jahren 2003 bis 2006 widerlegen aber diese Planungen. Die Fahrbahn des Nordschenkels war betoniert und geglättet. An der Südseite war die Zufahrt nur ein Provisorium, das Schenkeldreieck dagegen vollständig aus Unterbeton ausgeführt. Gelbe Fläche: vorbereitetes Planum

Grüne Fläche: betonierte Fahrbahn

Anschlussstelle freigeräumt und die Ortsverbindungsstraße auf 300 m verlegt. Bei der Spurensuche vor Ort in den Jahren 2003 und 2006 konnten weitere Vorarbeiten nicht nachgewiesen werden.

4.6.4 Anschlussstelle Wiesau

Welchen Namen diese Anschlussstelle an der Reichsstraße 152⁶⁴ bekommen sollte, ist leider nicht genau aus den Unterlagen ersichtlich. Ebenso konnten Planungsentwürfe, Genehmigungen, Bauunterlagen und Kosten der Anschlussstelle 1. Klasse nicht ermittelt werden. Unklar ist auch, ob Zusatzeinrichtungen, wie ein Rastplatz oder eine Tankstelle vorgesehen waren. Auf Grund der Ausmaße der Anlage kann aber der Bau einer Tankanlage generell ausgeschlossen werden.⁶⁵

Die geplante Anschlussstelle war nur rund 6 Kilometer von der Anschlussstelle bei Groß Dollnisch an der Berlin - Breslaulinie entfernt. In den veröffentlichten Straßenkarten von 1939 wurde diese als „Anschlussstelle Bunzlau“ bezeichnet.

Der Entschluss, bei Wiesau eine Anschlussstelle zu bauen, sollte überwiegend der Auffahrt des regionalen Quellverkehrs in westlicher Richtung dienen. Nach Breslau und

⁶² Reichsstraße 155: Zittau - Reichenau - Friedland - Löwenberg - Goldberg. Im Ostbauprogramm 1938/39 waren einzelne Teilabschnitte zum Ausbau eingestellt. Zum Beispiel plante die Stadt Greifenberg, eine Umgehung des Stadtzentrums bis 1941 umzusetzen.

⁶³ Sudetenstraße: Zittau, Bad Flinsberg, Ober Schreiberhau, Krummhübel, Landeshut, Bad Kudowa, Bad Reinerz, Mittelwalde, Toppau. Vordergründig als Urlauberstraße zur Verbindung der Kur- und Urlauberorte im Isar- Riesengebirge und dem Eulengebirge nach dem Vorbild der Alpenstraße projektiert. Einzelne Quellen lassen den Schluss zu, dass auch militärische Gründe im Rahmen der Grenzsicherung eine Rolle spielten. Ein Teil der Straße wurde zwischen 1935 bis 1940 dem Verkehr übergeben. Siehe: Droga Sudecka (Sudetenstraße) von Dr. Przemysław Wiater

⁶⁴ Die Reichsstraße 152 verlief von Freystadt nach Glatz.

⁶⁵ Im Nachlass des GI fanden sich widersprechende Dokumente über die Ausstattung von Nebenanlagen auf dem Abschnitt Görlitz - Bunzlau. Geht man nach Besprechungsprotokollen aus der Planungszeit, war zunächst beidseitig der Anschlussdreiecke eine Tankstelle und ein Rastplatz mit Bewirtschaftung vorgesehen. Da die Anschlussstelle in der späteren Bauausführung der Klasse 2 entsprechen sollte, entfielen mögliche Nebenanlagen.

Oberschlesien standen dem Kraftfahrer aus dem südlichen Raum von Bunzlau die entfernungsstechnisch besser zu erreichenden Anschlussstellen Kreibitz und Liegnitz zur Verfügung. Dokumente aus dem Nachlass des GI zeigen, dass auch aus militärischer Sicht ein großes Interesse an der Anschlussstelle bestand. So forderte das Wehrkommando Breslau in der Frühzeit der Planungen der Reichsautobahn Berlin - Breslau eine taktische Umfahrungsmöglichkeit des Boberübergangs. Dieser Forderung entsprach man mit den Anschlussstellen Bunzlau West und Wiesau, verzichtete aber dafür auf die Einhaltung erweiterter bautechnischer Vorgaben⁶⁶ an der Boberbrücke im Zuge der Berlin - Breslauroute.

Bau der Anschlussstelle

Wann die Arbeiten an der Anschlussstelle begannen, ist unklar. Nach den Monatsberichten der OBR Breslau dürfte der Zeitraum im Spätsommer 1941 liegen. Für die Baukräfte diente wahrscheinlich das schon 1938 eingerichtete RAB - Baulager bei Lichtenwalddau. Zur Unterstützung der wenigen Stammarbeiter wies man der Baufirma russische Kriegsgefangene⁶⁷ und jüdische Zwangsarbeiter zu. Diese waren im Nebenlager der Berg- und Hütten AG in Wiesau untergebracht. Alle Materialtransporte wurden durch Lastkraftwagen vom Bahnhof Bunzlau durchgeführt. An den Seitenbereichen der Böschung verlegte man Drainage, die mit einer Sammelleitung aus Tonröhren, Durchmesser 20 cm, verbunden war. Dieser verlief unterhalb des Mittelstreifens und sollte das Oberflächenwasser in einen Hauptkanal transportieren. Bei Ortsbegehungen zwischen 2003 bis 2005 konnte dieser nicht gefunden werden.

Mit den Erdarbeiten zum Ostanstieg aus dem Bobertal, wurde der Nordschenkel der Anschlussstelle zusammen mit dem Anschluss an die Reichstraße 152 hergestellt. Es ist rein spekulativ, warum dieser Schenkel so vorangetrieben wurde. Offenbar plante man, den Teilabschnitt Bunzlau West bis zur Anschluss Wiesau schneller fertigzustellen. So hätte man in kurzer Zeit die Möglichkeit geschaffen, den Fernverkehr von der Reichstraße 115 vor Bunzlau abzuleiten und zur Anschlussstelle Wiesau zu leiten. Hier bestand über die Reichstraße 152 und der Auffahrt Groß Gollnisch die Überleitung zur Autobahn nach Breslau bzw. Oberschlesien. Eine durchaus nahe liegende Vermutung, da dadurch das Bunzlauer Stadtzentrum sowie



Abb. 46: Die Fahrbahn der sehr großflächig gestaltete Auf- und Abfahrt zum Anschlusschenkel wurde vollständig aus Beton hergestellt. Eine Kennzeichnung der jeweiligen Richtungsspuren war nicht vorhanden. Auf ein Bankett wurde verzichtet.

Auf Grund der Qualität der Ausführung kann man schlussfolgern, dass hier eine zeitintensive Nachbearbeitung der Fahrbahnoberfläche notwendig wurde. Nach 1945 diente das Areal als Rastplatz an der Fernverkehrsstraße.



Abb. 47: Die breit ausgeführte Zufahrt ist aus Sicht des Kraftfahrers vorteilhaft und verschafft diesen rechtzeitig einen Überblick über die gesamte Anlage mit dem aus Osten kommen den Verkehr.



Abb. 48: Ansicht aus Richtung der Auf- und Abfahrtschenkel am unteren Teil. Bautechnisch bedingt ist die Einarbeitung der Fahrbahnneigung bei einer Betonfahrbahn nur stufenartig möglich. Die unterschiedlichen Neigungswinkel und der Kurvenradius erforderten eine genaue Bearbeitung. Dies war hier offenbar so. 2006 ist die Fahrbahn noch tadellos. Was die Ausführung hervorhebt, der Schrambord aus Beton. Diese Gestaltung war nur an Anschlussstellen integrierten Tankstellen innerhalb des Anschlussdreiecks vorgesehen. Der Fahrbahnquerschnitt betrug auf beiden Schenkeln 6 m, was die Standardanforderungen weit übertraf.

Aufnahmen 46,47 und 48: Verfasser, Sommer 2006.

⁶⁶ Folgenden Vorgaben des Transportführungsstabes des OKW wurden mit der RAD in den 30er Jahren für größere Brücken festgelegt: Bau zweier getrennter Brückenüberbauten, mit einem Abstand von 3 m zueinander. Die Verlegung von Betriebs- und Fernsprechkabel sollte in einem Abstand von 500 m um das Bauwerk erfolgen. Der Einbau von Sprengkammern ist mit dem zuständigen Wehrkommando abzustimmen.

⁶⁷ Schätzungsweise kamen um die 20 russische Kriegsgefangene und eine Handvoll jüdische Zwangsarbeiter aus den Niederlanden zum Einsatz

weitere Verkehrseingänge entlang der Reichsstraße 115 bis Halbbau gemieden wurden.

Die bauliche Ausführung der Fahrbahn am Nordteil wurde in einer hohen Qualität umgesetzt. Auf dem Unterbeton hatte man die Fahrbahn aufgebracht und geglättet. Beide Schenkelteile endeten am Übergang zur Fahrbahnböschung. In Richtung Breslau schloss sich auf ca. 50 m ein betoniertes Bankett an. Im Einmündungsbereich zur Reichsstraße und im Innenteil des Schenkels war ein Schrammbord aus Beton eingelegt. An den jeweiligen Enden hatte man diesen aus optischen Gründen in Form eines Dreieckes gegossen.

Der südliche Anschlussschenkel wurde ebenfalls mit einer Fahrbahn aus Beton hergestellt. Baulichen Ausführung und Zustand zeigen gegenüber dem Nordschenkel deutliche Unterschiede. So erfolgte der Anschluss an die Reichsstraße 152 wesentlich eingeschränkter. Hier fehlten die beidseitigen breiten Einmündungen. Für die Fahrbahn wurde der Unterbeton vergossen wobei die Dehnungsfugen aus Asphalt bestanden. Eine Glättung erfolgte nicht mehr. Dafür wurde eine dünne Bitumenschicht zum Schutz vor Verwitterung aufgetragen. 2004 befand sich der Südschenkel in einem verwitterten Zustand, die Bitumenschicht war in großen Teilen abgelöst. Beide Schenkelteile schlossen an die schon betonierte Parkspur an. An den unteren Ohren der Anschlussschenkel war ein Bordstein eingelegt. In den Verzweigungen hatte man diesen ebenfalls in der Form von Dreiecken gegossen.

Dass die Anschlussschenkel aus einer Betonfahrbahn bestanden, war ungewöhnlich. Üblicherweise bestanden diese aus Granitpflaster, da grundsätzlich eine optische Trennung zwischen der eigentlichen Autobahn und den übrigen Einrichtungen vorgeschrieben war. Darunter zählten Rastplätze, Tankstellen und Anschlussstellen. Letztere galten als Zufahrten und waren somit Unterhaltungsbestandteil des sonstigen Straßennetzes. Außerdem bot der Aufbau einer Granitpflasterung auf einer stabilen Packlage Flexibilität, die das Setzen des Untergrundes zuließ, den Beanspruchungen der Fahrbahn genügte, und Reparaturen ohne großen Aufwand ermöglichte. Außergewöhnlich war die aufwendige Herstellung der Seitenbegrenzungen aus Beton.

Was letztendlich dazu führte, dass man hier von dem bis dahin geltenden Grundsatz abwich, ist nicht mehr zu recherchieren. Wahrscheinlich ist aber, dass auf Grund von Lieferproblemen von Granitsteinen keine Pflasterung in absehbarem Zeitraum möglich war. Unterstützt wird diese Vermutung von der Entscheidung des GI Mitte 1941, doch

nur den Abschnitt zwischen km 157 bis km 145 in das Dringlichkeitsprogramm aufzunehmen, um eine Betriebsübergabe bis Anfang oder Mitte 1942 zu realisieren. So reagierte die Bauabteilung und setzte alles daran, die Anschlussstelle rechtzeitig fertigzustellen.

Dass die Arbeiten unter hohem Zeitdruck standen, zeigen die aufgefundenen Spuren. Während die Erdarbeiten an der Trasse in östlicher Richtung liefen, wurde der Südschenkel gebaut. In der Materialanforderung für den Zeitraum Juli 1941 bis September 1942 stellte die OBR Breslau gesondert für die Arbeiten an der Trasse Görlitz - Bunzlau eine Bausumme von 32 000 RM ein. Diese Summe beinhaltete neben einem geringen Anteil von Arbeitskosten, 1500 t Zement, 15 t Kies, Sand und Splitt.⁶⁸ Hierbei handelte es sich eindeutig um Material für den Weiterbau der Anschlussstelle Wiesau mit dem Anschluss an die Reichsstraße 152. Da die Mittel in das vorläufige Bauprogramm aufgenommen wurden, hatte der GI das Bauvorhaben offenbar genehmigt. Obwohl Ende Juli 1941 alle Materialanforderungen der Bauleitungen durch die RAD zusammengestrichen wurden, schlug die BAR Bunzlau vor, mit den zugewiesenen Baustoffkontingent provisorisch die Anschlussstelle fertigzustellen.

Am östlichen Talaufstieg war ein Bagger eingesetzt. Darauf wiesen die Spuren, die nach der Rodung des Areals 2006 sichtbar wurden, hin. Mittels Loren wurde das Material für die Fahrbahnböschung verwendet. Ob die Reichsstraße teilverlegt wurde, ist unklar. Ebenfalls lassen die Spuren keinerlei Rückschlüsse zu, ob der Bau einer Überführung bereits begonnen wurde. Ende September 1941 wurden alle Arbeitskräfte, die überwiegend aus russischen Kriegsgefangenen bestanden, abgezogen.⁶⁹

Die Auswertung unterschiedliche Quellen lässt vermuten, dass zunächst an der Anschlussstelle eine Tankstelle geplant war. Nach den baulichen Ausmaßen zu urteilen, nur in Fahrtrichtung Breslau - Görlitz.⁷⁰

⁶⁸ Materialanforderungen der OBR Breslau für das 3. Kriegsjahr.

⁶⁹ Die Kriegsgefangenen stammen aus dem Stalag VIII-E Neuhammer und wurden Ende September 1941 wieder dem Hauptlager übergeben.

⁷⁰ An der Anschlussstelle Bunzlau (Reichsautobahn Berlin - Breslau) war eine beidseitige Tankhilfe vorgesehen, die bis 1942 nicht gebaut wurde. Die nächsten Tankstellen befanden sich an den Anschlussstellen Kreibitz und Sagan in Fahrtrichtung Breslau. Aus Richtung Dresden sollte an der Anschlussstelle Görlitz Ost eine Tankanlage eingerichtet werden. Unter dieser Betrachtung erscheint es wahrscheinlich, dass zumindest eine Tankhilfe an der Anschlussstelle Wiesau vorgesehen wurde.



Abb. 49: Nach der Räumung des Areals im Zuge der Reaktivierung 2006, sind die Spuren der Erdarbeiten von 1941/42 zu erkennen. Der stufenartige Absatz zeugt vom Einsatz eines Baggers, mit deren Hilfe das Erdreich für den Aufstieg aus dem Bobertal abgetragen und für den Unterbau der Fahrbahn aufgeschüttet wurde. Da keinerlei Hinweise auf eine Feldbahntrasse in Richtung Moldenberg gefunden wurden, kann davon ausgegangen werden, dass das Erdreich mit Loren und Muskelkraft aufgebracht wurde. Darauf weisen auch die ungleichen Schüttungsspuren an der Böschung hin.

Aufnahme: Verfasser, Sommer 2006.



Abb. 50: Gesamtansicht aus Richtung des Südteils der geplanten Anschlussstelle. Die Aufnahme zeigt die Ausmaße der Anlage und erlaubt eine Einschätzung des baulichen Aufwandes. Sie beweist aber auch, dass man Mitte 1941 alles daran setzte, den Teilabschnitt zwischen dem Bobertal und dem „Bunzlauer Dreieck“ bis zum Herbst 1942 fertig zu stellen.

Aufnahme: Verfasser, 2006.



Abb. 51: Südschenkel der Anschlussstelle Wiesa 2003

Selbst im zugewachsenen Zustand kann man den Unterschied zum Nordschenkel feststellen. So zeigen die Zu- bzw. Abfahrt deutliche Witterungsschäden des Unterbetons. Die Schutzschicht aus Bitumen zeigt Abnutzungsspuren und löste sich. Der Fahrbahnquerschnitt der Schenkel betrug jeweils nur 3 m. Eine starke Abweichung im Vergleich zu den 6 m auf dem Nordschenkel.

Aufnahme: Verfasser, Sommer 2004.



Abb. 52: Anschlussdreieck mit überwachener Park- und Abfahrspur

Nur an der Parkspur wurde ein Schrambord aus Beton ausgeführt. Im Innenteil des Dreiecks waren Bänke und Tische aus Holz für eine Rast vorgesehen. Wahrscheinlich sollte auch eine Sprechstelle mit Fernsprecher eingerichtet werden. Pläne der Reichspost deuten darauf hin, dass ein Fernsprechkabel von Breslau nach Dresden im Mittelstreifen der Autobahn verlegt werden sollte.

Aufnahme: Verfasser, Sommer 2004.



Abb. 53: Anschlussstelle Neuhammer an der ehemaligen Reichsautobahn Berlin - Breslau im Zustand 2004. Die Aufnahme zeigt die Südseite der Auf- und Abfahrt im Originalzustand von 1938.

Aufnahme: Verfasser, Sommer 2004.



Abb. 54: Anschlussstelle Neuhammer

Auf- und Abfahrtschenkel wie sie im Original 2004 noch erhalten waren.

Aufnahme: Verfasser, Sommer 2004

4.7 Das Bunzlauer Dreieck

Erst nach der Änderung der Linienentwürfe, Anfang 1937, sollte die Überleitung bei Neundorf auf die Linie Berlin - Breslau erfolgen. Aus platz- und verkehrstechnischen Gründen, entschied man sich für eine klassische Gabelung. Wegen der späten Festlegung des Standortes musste eine schon fast fertiggestellte Überführung der Ortsverbindung Lichtenwaldau - Nieder Schönfeld gesprengt werden.

Für die Breslauer Richtungsfahrbahnen war ein Kurvenhalbmesser von ca. 1000 m geplant, was eine theoretische Überleitungsgeschwindigkeit von 180 km/h gestattet. Für den Kraftfahrer aus Richtung Berlin hätte es hier noch einmal die Gelegenheit gegeben, über eine Abzweigung, mit einem Kurvenhalbmesser von 300 m auf die Reichsautobahn nach Görlitz zu gelangen. Für diese Überleitung war wegen der Überführung eines Feldweges von Lichtenwaldau der Einbau einer Bremsspur nicht möglich. Außerdem beschränkte das Bauwerk die Sicht auf die geplante Abzweigung. Eine sehr ungünstige Situation, die den vom GI erlassenen Gestaltungsnormen widersprach.

Nach einer Rekonstruktion des Dreiecks kann ausgeschlossen werden, dass der Bau einer Überleitung in Richtung Berlin vorgesehen war.

Der Begriff „Bunzlauer Dreieck“ wurde in den Dokumenten der RAD verwendet und sollte später offiziell in die Straßenkarten übernommen werden. Da laut Bauberichte am äußeren Überleitschenkel der Kilometer 156+00 begann, berechnete man die Entfernung ab dem damaligen „Bauzener Dreieck“ dem heutigen „Dreieck Dresden-Nord“. An der Reichsautobahn Berlin - Breslau lag die Abzweigung im km 103+8, gerechnet ab der Anschlussstelle Breslau West.

Nach den Erkundungen vor Ort in den Jahren 2003 bis 2006 wurde die Hauptböschung bis an die Reichsautobahn Berlin - Breslau herangezogen. Die Überleitung in Richtung Breslau war in einem weiten Bogen bis an die Richtungsfahrbahn aufgeschüttet und das Planum mit Sand aufgefüllt. Die Rampe für den Überführungsschenkel der Richtungsfahrbahn Berlin - Dresden fehlte. Spuren auf der gegenüberliegenden Seite der Autobahn Berlin - Breslau für die Brückenauffahrrampe der Überleitung sind nicht zu finden. Wenn es erste Erdaufschüttungen gegeben hatte, wurden diese im Zuge der Feldarbeiten nach 1945 eingeebnet.

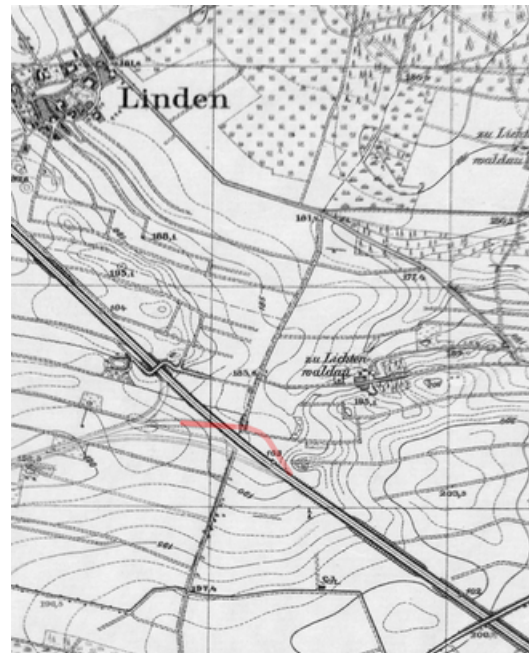


Abb. 55:

Ausschnitt aus Messtischblatt 4659 Ausgabe 1943.

Die Erdarbeiten lassen auf die technische Ausführung des Dreiecks in Form einer Trompete schließen.

Am Überleitungsarm und dem Bauwerk für die Tangente der Richtungsfahrbahn Breslau - Görlitz wurde bis 1942 nicht gearbeitet und konnte hier nur rekonstruiert dargestellt werden.

Offenbar hatte man vor, als Provisorium vorübergehend eine Spur der Richtungsfahrbahn Görlitz - Breslau zu nutzen. Dafür hätte die Gegenfahrbahn Berlin - Breslau gekreuzt werden müssen.

Es kann davon ausgegangen werden, dass bis 1945 keine endgültigen Bauunterlagen für die Gestaltung des Dreiecks von der OBR Breslau zur Genehmigung vorgelegt wurden. Auch nach intensiver Suche konnten weder in den Gesprächsniederschriften des GI noch in den Vorlagen der OBR Breslau Details des Abzweiges gefunden werden. Die weit vorangetriebene östliche Überleitung deutet darauf hin, dass man zunächst eine provisorische Nutzung dieser Anlage im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme des Streckenteils bis zu Anschlussstelle Wiesau anstrebte. Offenbar war geplant, den Richtungsverkehr Breslau - Dresden über die Gegenfahrbahn auf die Überleitung zu führen.

4.8 Zwangsarbeiten und Kriegsgefangene

Zur Beschaffung einer möglichst großen Anzahl von Zwangsarbeitern für das Baujahr 1942 versuchte die OBR Breslau, unter Vermittlung von Wehrmachtsdienststellen und der SS, polnische und russische Kriegsgefangene und Juden⁷¹ für die betreffenden Baufirmen zu bekommen. Die geringen Unterlagen aus dem Nachlass des GI lassen genaue Aussagen über deren Einsatz bei der OBR Breslau nicht zu. Doch geht aus den Bauberichten hervor, dass bereits ab Oktober 1941 russische Kriegsgefangene mit Arbeiten am Planum bei Günthersdorf und im Laubaner Klosterforst beschäftigt waren.

An der Anschlussstelle Wiesau unterstützten nachweislich polnische Zwangsarbeiter, die vom Warschauer Arbeitsamt vermittelt wurden, nur mit Spaten ausgerüstet die schon Ende 1940 begonnen Erdarbeiten. Ab August 1941 überstellte man auf Antrag der OBR Breslau, russische Kriegsgefangene aus dem Stalag 308 (Neuhammer). Aber auch einige wenige niederländische Juden, die im Lager Wiesau der Berg- und Hütten AG untergebracht waren, wurden herangezogen. Hier dürfte es sich offenbar um technisch qualifizierte Arbeiter gehandelt haben, die deutsche Facharbeiter ersetzen sollten.

Über die Gesamtanzahl der eingesetzten zwangsverpflichteten und kriegsgefangenen Arbeitskräfte gibt es nur grobe Angaben. So meldete die OBR Breslau in den Baubericht den Einsatz von zeitweise bis zu 200 Fremdkräften⁷². Obwohl Hitler generell den Arbeitseinsatz von ausländischen Juden innerhalb der Grenzen des Altreiches verbot, gab es eine Vielzahl von Ausnahmen. Laut der Bauberichte, setzte man ab April 1942 neben russischen

Kriegsgefangenen auch Juden⁷³ ein. Der Baubericht spricht von ca. 208 Arbeitern auf dem Abschnitt Lauban⁷⁴ - Bunzlau.

Die Unterbringung erfolgte in Lagern entlang der Bau-trasse. So sollten zwischen April 1941 bis Ende 1942 allein im Zuständigkeitsbereich der OBR Breslau 15 solcher Gefangenenlager existiert haben. Nachweisbar sind nur die Lager in Günthersdorf, Tonhain (Tschirne), Tillendorf und Wiesau bekannt.

Lager Günthersdorf

Hauptlager: Stalag VIII B, Lamsdorf⁷⁵

Über das Nebenlager sind keine Unterlagen erhalten. Einziger Hinweis auf das Lager konnte im Landesarchiv Baden Württemberg, Findbuch EL 48/2 I, gefunden werden. Die russischen Kriegsgefangene wurden zur Beräumung der Trasse und zum Erdbau zwischen der OBR - Grenze und der Reichsstraße 115 eingesetzt. Später ersetzte man diese durch jüdische Zivilkräfte.

Lager Tonhain

Hauptlager: Stalag VIII B, Lamsdorf

Das Nebenlager befand sich in einem Gutshof. Die russischen Kriegsgefangenen wurden auf der Bau-trasse im Staatsforst Panden eingesetzt. Der Einsatz gestaltete sich nur für einen kurzen Zeitraum. Später mussten die Gefangenen in der Landwirtschaft helfen.

Lager Tillendorf

Hauptlager: KZ Groß Rosen

Das Nebenlager war ein Bestandteil des „Kommando-Bunzlau“⁷⁶. Gegründet wurde das Nebenlager in Tillendorf für den Bedarf an Zwangsarbeitern im Chamottewarenfabrik Hoffmann & Co., Sitz Bunzlau. Nur wenige russischer Kriegsgefangene wurden aus dem Lager am Bau der Reichsautobahn zwischen dem Queis- und dem Bobertal ab August bis Oktober 1941 eingesetzt. Nachweisbar sind auch Einsätze im Jahr 1942.

⁷¹ Siehe auch: Prof. Hermann F. Weiss „Die Obere Bauleitung Breslau und der Holocaust“. Die Forschungen von Weiss beweisen, dass die OBR Breslau ab 1940 intensiv um den Einsatz von Juden bemüht war. Dabei arbeitete der Vorstand der OBR mit der SS zusammen. Vor allem polnische Juden aus Ostoberschlesien wurden für den Reichsautobahnbau innerhalb des Zuständigkeitsgebietes der Bauleitung angefordert.

⁷² Stalag 308 in Neuhammer, nur ca. 15 km von den Bauabschnitten entfernt, zwecks Bereitstellung von Kriegsgefangenen nach. Hier waren seit dem Polenfeldzug neben Kriegsgefangenen auch Juden untergebracht. Nach dem Überfall auf die Sowjetunion kamen russische Soldaten hinzu, die in einen gesondert abgetrennten Lagerteil eingesperrt wurden. Siehe dazu: BArch; Sign. R 3101/31321, Aktenbestand der Buhag, sowie BArch; Sign. R4803/03 „Bericht der OBR Breslau von Juli 1941“

⁷³ Der Erlass des GI vom 28.06.1940 über den Einsatz von Kriegsgefangenen und Juden gestattet die Verwendung nur nach Genehmigung und regelte alle Fragen der Unterbringung, Verpflegung und Behandlung. Dabei sollten Juden aus dem Generalgouvernement generell nur außerhalb der Grenzen des Altreiches zu Arbeiten herangezogen werden. Im Oktober des gleichen Jahres wurde das Verbot im Bereich der OBR Berlin aufgeweicht. Der Reichsstatthalter von Posen genehmigte auf Antrag der OBR den Einsatz von Juden auf den Bauabschnitt der Linienführung Frankfurt Oder - Posen, wobei ein Teil der Erdlose im Altreich lag.

⁷⁵ Das Hauptlager Lamsdorf war überwiegend zur Unterbringung britischer Kriegsgefangener, die Nebenlager für russische Kriegsgefangene vorgesehen.

⁷⁶ Das Kommando Bunzlau gliederte sich in zwei Lagerbereiche. Zum einen deckten die Lager den Bedarf an Zwangsarbeitern in den Betrieben in Bunzlau zum anderen die des Kupferhüttenbaus.

Lager Wiesau

Hauptlager: KZ Groß Rosen

Das Lager befand sich auf dem Werksgelände der Berg- und Hütten AG bei Wiesau. Mit untergebracht waren dort russische Kriegsgefangenen des Stalag 308 Neuhammer. Zusammen mit einigen wenigen holländischen Juden erfolgte der Einsatz der Kriegsgefangenen an der zukünftigen Anschlussstelle Wiesau und an der Trasse bis Neuendorf.

4.9 Aus - und Neubau von Straßen

Im Rahmen des Straßenneubauprogramms⁷⁷ wurden in den Jahren 1934 bis 1937 gezielt der Ausbau des Straßennetzes vorangetrieben. 1938 ersetzte man dies durch das Ostbauprogramm, was vor allem die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur im grenznahen Raum bewirken sollte. Dabei konnten die zuständigen Fachbehörden der Länder finanzielle Mittel für Straßenbauprojekte, wie dem Bau von Zufahrts- und Umgehungsstraßen sowie dem Ausbau der bestehenden Verkehrsinfrastruktur beantragen. Zusätzliche Leistungen erfolgten im Zuge des Reichsautobahnbaus.

Wie die Dokumente des GI zeigen, erfolgte die Kostenübernahme an von dem GI genehmigen Ausbauvorhaben an Reichsstraßen in Niederschlesien als Lastenträger vollumfänglich, dagegen nur im geringen Umfang bei Landstraßen 1. und 2. Ordnung. Eine Ausnahme bildeten hier solche, die als Zubringer im Rahmen des Reichsautobahnbaus an Bedeutung gewannen.

4.9.1 Reichs- und Ortsverbindungsstraßen

In der Provinz Niederschlesien stand 1937 und 1938 ein Finanzvolumen von über 1 Millionen RM zur Verfügung. Für das Jahr 1939 sicherte der GI dem Regierungspräsidium nur 400 000 RM für die beantragten Projekte zu. Der geringen Summe standen Ausbauprojekte gegenüber, die im Zuge des Reichsautobahnbaus in den Landkreisen Lauban und Bunzlau notwendig wurden. Bei einigen Teilverlegungen einigte man sich mit der OBR Breslau, neben den Bauleistungen auch die Baukosten zu über-

nehmen. Ab 1940 stufte der GI einige Straßenbauleistungen, die im Rahmen des Autobahnbaus in den Landkreisen Lauban und Bunzlau notwendig wurden, in das Mitte 1940 aufgelegte Ostbauprogramm ein. Laut der Auswertung von Dokumenten aus dem Nachlass des GI hatte man bis Mitte 1942 folgende Straßenverlegungen und Neubau einzelner Verbindungen ausgeführt:

- Teilausbau und Neubau der Verbindung
Sagan - Neuhammer - Siegersdorf

Gesamtkosten: 3.727000 RM

Das Vorhaben wurde vom Oberpräsidenten von Niederschlesien im Rahmen der Grenzlandhilfe⁷⁸ geplant. Damit sollte die Anschlussstelle Neuhammer an der Reichsautobahn Berlin - Breslau besser an das übrige Straßennetz angeschlossen werden. Im Vordergrund stand dabei, die Verbindung zu den Reichsstraßen 115 und 6 herzustellen. Aus militärischer Sicht war das Vorhaben für die Garnison Neuhammer ebenfalls von Vorteil.

Dafür sollte in Richtung Sagan zwischen Neuhammer und Eisenberg die Landstraße 630 ausgebaut und dabei der Fahrbahnquerschnitt verbreitert und teilbegradigt werden. In Richtung Süden war ein Neubau entlang der Bahnstrecke Siegersdorf - Sagan bis zum Ortseingang von Prinzdorf geplant. Im weiteren Verlauf sah man bis Siegersdorf den Ausbau der Ortsverbindungsstraße vor.

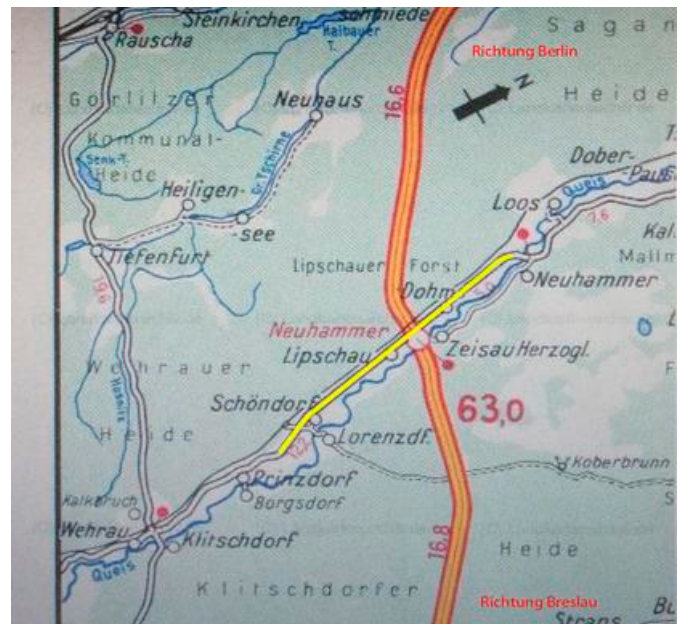


Abb. 56: Ausschnitt aus dem „REICHAUTOBAHNATLAS“
Herausgegeben vom Generalinspektor für das Deutsche Straßenwesen,
Ausgabe 1938.

Der Neubau Prinzdorf - Neuhammer wurde gelb markiert.

⁷⁷ Durch die aufkommende Motorisierung Anfang der 30er Jahre in Deutschland musste das veraltete Straßennetz den zukünftigen Herausforderungen angepasst werden. Da die Länder nach der Wirtschaftskrise finanziell nicht in der Lage waren, eigene Ausbau-, bzw. Neubauprojekte umzusetzen, legte die Reichsregierung ab 1934 ein Straßenneubauprogramm auf. Überwiegend wurden nur Leistungen genehmigt, die den Ausbau von Reichsstraßen oder deren Zubringer betrafen. Neubauprojekte dagegen konnten bis zum Ausbruch des Krieges nur im eingeschränkten Umfang genehmigt werden. 1940 floss das Programm in das Ostbauprogramm ein, was überwiegend den Neu- und Ausbau von Straßen in Polen und in den späteren eroberten Gebieten im Osten vorantreiben sollte.

⁷⁸ Die Grenzlandhilfe umfasste eine finanzielle Unterstützung durch die Reichsregierung zur Aktivierung des Tourismus und der Wirtschaft in der Grenzregion zwischen 1934 bis 1939.

Im Herbst 1936 wurde das Bauvorhaben in den Haushaltsplan von Niederschlesien aufgenommen. Da das Armeekommando 7 in Breslau strategisch Interesse bekundete, übernahm der GI am 24.01.1937 auf Antrag der Provinz Niederschlesien das Bauvorhaben in das Straßenneubauprogramm. Der Ausbau sollte eine Verbindung zwischen den Truppenübungsplatz und Garnison Neuhammer und den Reichsstraßen 122 in Richtung Sagan und 115 bei Siegersdorf herstellen. Gleichzeitig sah der GI eine Anbindung an die zu diesem Zeitpunkt schon projektierte Reichsautobahn Berlin - Breslau.

Die Ausbautwürfe wurden am 24.02.1937 durch den Landesplanungsverein Niederschlesien beim GI zur Genehmigung eingereicht. Gleichzeitig äußerte man die Bitte, einen Teil der Baukosten zu übernehmen. Ende 1937 reichte der Transportstab des Armeekommandos 7 im Rahmen einer taktischen Analyse weitere Ausbauwünsche ein. So sah man es als zweckmäßig an, an der zu diesen Zeitpunkt projektierten Linie Görlitz - Breslau eine zusätzliche Auffahrrampe vorzusehen. Offenbar ist darin der Grund zu sehen, dass der GI 1938 den Straßenneubau Neuhammer - Prinzdorf mit einem Dringlichkeitsvermerk versah.

Im Vorfeld des Autobahnbaus erfolgte ab Mitte 1936 der Ausbau der schon bestehenden Landstraße 1. Ordnung 630 zwischen Sagan und Neuhammer. Im Frühjahr 1937 begannen erste Vorarbeiten für den Neubau ab Neuhammer bis zur Anschlussstelle an die Reichsautobahn Berlin - Breslau. Bis zum Zeitpunkt der Fertigstellung der Anschlussstelle Ende September 1937 konnte nur ein kleiner Teil des Neubaus umgesetzt werden. Ende 1939 war der Straßenneubau in Richtung Süden bis Ortsbeginn von Prinzdorf fertiggestellt. Die Fahrbahndecke des Neubaus wurde ab der Anschlussstelle aus Beton gefertigt und zwischen März und Mai 1938 hergestellt. Alle Anschlüsse an die 7,50 m breiten Betonstraße wurden wegen fehlender Arbeitskräfte erst im Laufe des Jahres 1939 abgeschlossen.

Bis Mitte 1939 plante man den Ausbau der Landstraße 630 bis Siegersdorf, wobei alle Ortsdurchfahrten verbreitert, und mit einer durchgehenden Granitpflasterung versehen werden sollten. Dieses Vorhaben kam kriegsbedingt nicht mehr zur Ausführung.

Vermutlich gab es Bestrebungen des Armeekommandos 7, in der Ortschaft Bienitz eine militärische Rampe an der Linienführung der Reichsautobahn Görlitz - Bunzlau (Breslau) bei der OBR zu beantragen. Der GI kam dem

Anliegen mit der Planung einer Anschlussstelle an der Ortsverbindungsstraße Klitschdorf - Bunzlau entgegen.

Aus Dokumenten aus dem Nachlass des GI geht hervor, dass Planungen der Provinz Niederschlesien unter Einbeziehung von Nebenstraßen, das Entstehen einer Verbindung von Sagan bis Lauban und weiter ins Grenzgebiet vorsahen. Dabei sollten Ortsdurchfahrten ausgebaut bzw. durch Umgehungen umgangen werden. Unterlagen darüber, waren nicht mehr auffindbar.

- Landstraße 1. Ordnung 629 Klitschdorf - Bunzlau

Kosten: veranschlagt 15 000 bis 20 000 RM

Ausbau ab Kreuzung innerhalb der Ortschaft Klitschdorf und Teilneubau auf ca. 800 m, um die Anschlussstelle Bunzlau West besser anzubinden.



Abb. 57: Abschnitt des Neubaus in Höhe Schöndorf. Der Verlauf wurde unmittelbar an der Reichsbahnstrecke Siegersdorf - Sorau geführt. Bis auf wenige Kurven verlief die Straße schnurgerade.

Aufnahme: Verfasser, Sommer 2003



Abb. 58: Südseite der Anschlussstelle Neuhammer, Reichsautobahn Berlin - Breslau mit dem Neubau im Originalzustand. Zur Seitenbefestigung des Neubaus wurden Granitsteinen eingelegt. Das Bankett war lediglich 1 m breit und verdichtet.

Aufnahme: Verfasser, Sommer 2003

- Reichsstraße 115

Kosten für den Teilausbau: 392 000 RM

Ausbau der Reichsstraße westlich und östlich von Bunzlau im Rahmen eines Zubringers zu den beiden Reichsautobahnen. Bis 1940 konnte der Ausbau bis auf einen geringen Teil abgeschlossen werden.

- Landstraße 2. Ordnung Günthersdorf - Lauban

Kosten: nicht bekannt.

Ausbau der bestehenden Straße zwischen Lauban und der Einmündung zur Reichsstraße 115. Dabei sollte der Fahrbahnquerschnitt erweitert werden. An der Anschlussstelle war eine Verlegung auf 500 m vorgesehen. Ein Ausbau erfolgte wegen kriegsbedingter Kürzungen bis 1945 nicht mehr.

- Reichsstraße 152 Freystadt - Spottau - Bunzlau

Teilausbaukosten: 230 000 RM

Die Reichsstraße sollte als Zubringer zur Anschlussstelle bei Dohms an der Reichsautobahn Berlin - Breslau ausgebaut werden. Ab 1938/39 ergänzte man die Ausbaupläne wegen der geplanten Anschlussstelle bei Wiesau an der Trasse Görlitz - Bunzlau - Breslau. Auf weitere Bauvorhaben bei Bunzlau wird im Folgenden eingegangen.

4.9.2 Umfahrung von Bunzlau

Im Zuge des Reichsautobahnbaus und dem Ausbau der Reichsstraßen im Landkreis Bunzlau, entstanden einige Verkehrsplanungen durch die Provinz von Niederschlesien, bzw. ab 1941 durch die Fachbehörde des Oberpräsidenten von Schlesien. Im Mittelpunkt dabei stand, das Bunzlauer Stadtgebiet für den zukünftigen Kraftverkehr anzupassen. Stadtplanerisch erwies sich das enge Straßennetz mit den auftretenden Reichsstraßen 115 und 152, sowie wichtiger Provinzialstraßen nach Lauban, Hirschberg, Löwenberg und Goldberg auf dem Marktplatz als Nadelöhr.

Eher zaghaft begann man Mitte 1939 mit ersten Arbeiten an einer Südumfahrung, der aber kriegsbedingt schon im Herbst des gleichen Jahres eingestellt wurden. 1940/41 gingen die Arbeiten weiter, wobei bebautes Gelände, was von der Stadt schon vor 1939 aufgekauft war, im Zuge erster Vorarbeiten beräumt wurde. Bis Mitte 1941 hatte man teilweise bestehende Straßen erweitert und auf einem Neubauabschnitt das Planum aufgeschüttet und mit den Pflasterarbeiten begonnen.

1939 waren Planungen für eine Nordumfahrung, die im Zuge des Reichsautobahnbaus von der Landesplanungsgemeinschaft Schlesien zusammen mit dem Bunzlauer Landkreis entwickelt wurden, weit fortgeschritten.

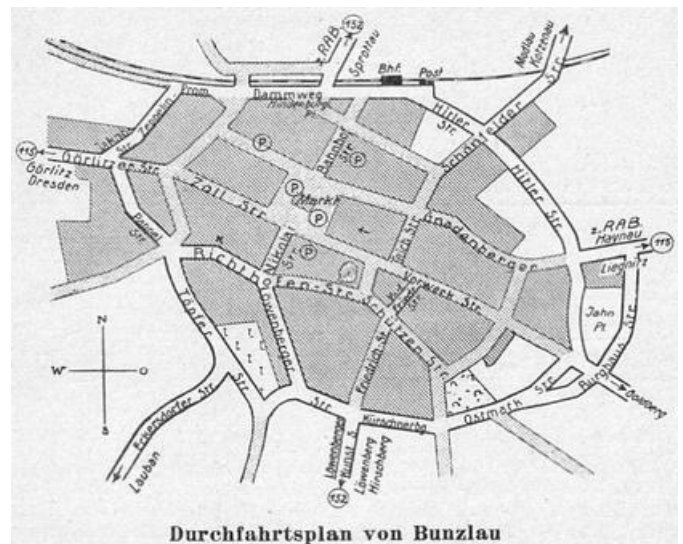


Abb. 59: Durchfahrplan, Stadt Bunzlau von 1938

Beachtung fanden bei der weiträumigen Nordumfahrung, die Pläne der Reichsregierung, den Bober für einen durchgängigen Schiffsverkehr zwischen der Elbe und der Oder durch eine Anstauung nutzbar zu machen.⁷⁹ Dabei sah man bei Bunzlau zwei Staustufen und den Bau eines Hafens im breiten Flusstal vor.

Die Reichsstraße 152, Zubringer zu den Anschlussstellen Bunzlau und Wiesau musste somit entsprechend zwischen dem Stadtgebiet und Wiesau so gestaltet werden, dass eine Verkehrsführung ohne Einschränkungen möglich wurde. Dabei wurde eine kreuzungsfreie Zufahrt zu der geplanten Stauanlage und dem zukünftigen Hafen beachtet.

Das Bauvorhaben wurde am 19.09.1941 durch die Bunzlauer Stadtverwaltung dem Oberpräsidenten von Schlesien vorgelegt. Im Nachlass des GI konnten über die Nordumfahrung nur wenige Dokumente aufgefunden werden. Wahrscheinlich war das Projekt bis Anfang 1942 vom GI nicht genehmigt worden. Trotzdem begann das zuständige Straßenbauamt mit ersten Böschungsarbeiten und dem Bau einer Überführung im Spätsommer 1941 im Zuge der Verlegung der Reichsstraße 152 zwischen Bunzlau und Wiesau.

Bis zum Frühjahr 1942 wurden die Arbeiten an der Teilverlegung eingestellt und die Überführung mit einem Brüstungsgeländer aus Holz gesichert.

⁷⁹ Die Schiffbarmachung des Bobers bis Naumburg in Schlesien wurde seit 1908 angestrebt. Mit dem Erschließen weiterer Kupferabbaugebiete bei Goldberg, Bunzlau und Siegersdorf durch die Buhag (Berg&Hütten AG, Breslau) wurden die Pläne ab 1940 aktiv vorangetrieben. Dafür sollte nördlich von Bunzlau eine Staustufe mit Hafenbecken entstehen. Die Buhag beauftragte 1943 die Projektgesellschaft Klöckner-Humboldt-Deutz AG, bei Wiesau eine Kupferhütte für zu bauen. Die Kapazitätshöhe war bei täglich 1000 Tonnen festgelegt. Bis Ende 1944 konnte nur ein Verhüttungssofen in Betrieb gehen. Brandenburg Hauptlandesarchiv; Sign. 27C/5.2.4

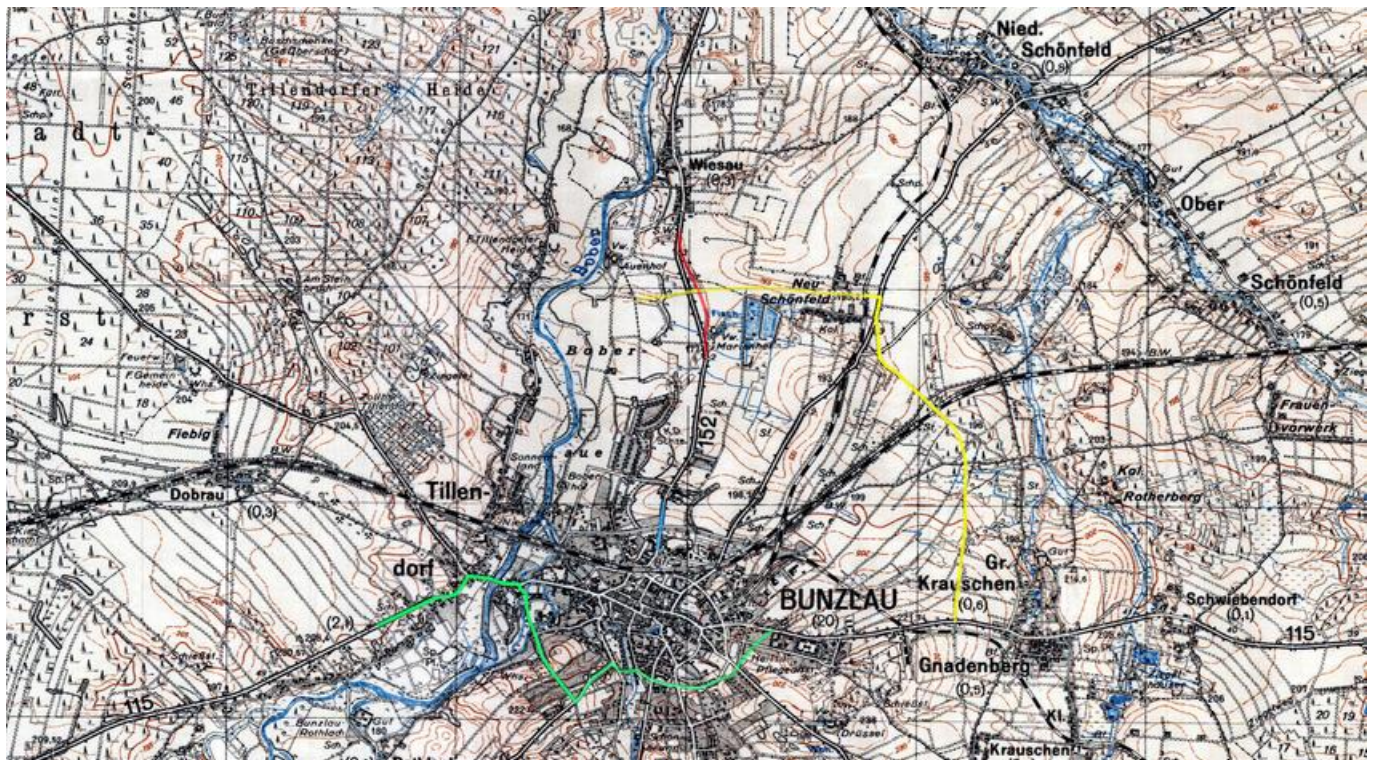


Abb. 60: Ausschnitt aus dem Messtischblatt Nr. mit der Süd- und Nordumfahrung von Bunzlau.

Der Verlauf der Nordumfahrung wurde anhand einer Beschreibung des Bauvorhabens gezeichnet. Der dazugehörige Kartensatz ist nicht mehr auffindbar. Die Teilverlegung der Reichsstraße 152 ist rot gekennzeichnet.

Grün: zentrumsnahe Südumfahrung, teilweise 1940/42 im Bau. Ausbau der schon bestehenden Straßen, Abbruch von Gebäuden, Schaffung von Baufreiheit für die späteren Neubauabschnitte, östliche Abzweigung von der Reichsstraße 115 gepflastert, Kreuzung aus Richtung Tiltendorf bereits fertig.

Gelb: Nordumfahrung, Linienentwurf bereits wegen der Ermittlung der Kosten wahrscheinlich Mitte 1941 abgesteckt. Bei Schönfeld war die Verlegung der Kleinbahntrasse notwendig, um die Straße der Nordumfahrung darunter hindurch zu führen, Verhandlungen mit der Verwaltung der Kleinbahn wurden bereits aufgenommen. Projekt 1942 auf die Zeit nach dem Krieg verschoben. Wie die Anbindung an die Reichsstraße 152 bei Wiesau gedacht war, ist wegen dem fehlen von Unterlage nicht mehr zu ermitteln.

Blau: Ausbau der Reichsstraße 152, Höherlegung der Gleisanlagen der Hafenbahn, um den Bahnübergang aufzulassen, Projekt nicht verwirklicht.

Rot: Ostverschwenkung der Straßenführung auf ca. 3,5 km zwischen Marienhof und Wiesau um eine Steigung zu vermeiden und eine kreuzungsfreie Zufahrt zu der geplanten Stauanlage am Bober herzustellen, Böschungsbau im Sommer 1941 begonnen und mit einer Unterbrechung im Frühjahr 1942 endgültig eingestellt. Überführung aus Beton mit einer Behelfsbrüstung aus Holz.



Abb. 61: Überführungsbauwerk für die Reichsstraße 152

Das Bauwerk wurde vollständig abgeschlossen und an die Fahrbahnböschung angeschlossen. Die Lichtbreite beträgt 3,50 m und ist somit relativ schmal bemessen. Die Entwässerung der oberen Fahrbahn erfolgt über beide Widerlager und endet direkt im Innenteil des Bauwerkes. Offenbar verlief vor der Modernisierung beidseitig ein Entwässerungsgraben. Eine Werksteinverkleidung der Außenflächen des Bauwerkes war nicht vorgesehen.

Aufnahme: Verfasser, Sommer 2004.



Abb. 62: Überreste der Anfang 1942 angebauten hölzernen Brüstung. Diese Ausführung war ab Mitte 1941 wegen der Verknappung von Rohstoffen zulässig. Der GI erließ aus diesem Grund eine genormte Musterzeichnung, die einen Baustandard vorgab.

Dieser Fund ist bemerkenswert, da dieser zeigt, dass man mit einer baldigen Fertigstellung rechnet.

Aufnahme: Verfasser, Sommer 2004.



Abb. 63: Kartenausschnitt aus „Ostdeutschland“ Reichsamt für Landesaufnahme, Ausgabe 1943, Maßstab: 1:800 000.

Übersicht aller Aus- und Neubauprojekte, die im Rahmen mit dem Reichsautobahnbau zwischen 1936 bis 1942 in den Landkreisen Görlitz, Bunzlau, Sagan und Sprottau geplant bzw. ausgeführt wurden:

1. Landstraße 2. Ordnung Priebus - Mellendorf - Sorau

Zubringer zur Anschlussstelle der Reichsautobahn Berlin - Breslau

Begradigung und Ausbau auf einen durchgehenden Straßenquerschnitt von 6 m. Das Bauvorhaben wurde zwischen 1938 und 1939 nur teilweise umgesetzt.

2. Ortsverbindung Priebus - Dobers

Ausbau zu einer Landstraße 2. Ordnung mit Anbindung an die Reichsstraße 99. Konnte bis 1940 abgeschlossen werden. .

3. Ostumfahrung von Görlitz

Neubauprojekt im Zuge des Baues der Reichsautobahn Dresden - Breslau

Der Neubau des ersten Teilabschnittes wurde ohne Anschlussstelle „Görlitz Ost“, in weiten Teilen fertiggestellt.

4. Landstraße 2. Ordnung Sagan - Eisenberg

Neu- und Ausbau der Landstraße im Rahmen eines Zubringers zur Anschlussstelle Neuhammer. Der Ausbau konnte nicht vollständig abgeschlossen werden.

5. Ausbau und Neubau Eisenberg - Neuhammer - Prinzdorf

Das Projekt war zunächst als Zubringer zur Anschlussstelle Neuhammer gedacht. Später wahrscheinlich von Seiten des Militärs als Zubringer auch zu einer geplanten Anschlussstelle bei Bunzlau, Reichsautobahn Dresden - Breslau, geplant. Bis 1940 konnte der Neubau vollständig abgeschlossen werden.

6. Ortsverbindung Prinzdorf - Klitschdorf - Siegersdorf - Reichsstraße 115

Anpassung des Straßenquerschnittes in den Ortschaften und Teilbegradigung. Nicht umgesetzt.

7. Landstraße 2. Ordnung Klitschdorf - Bunzlau sowie Südumfahrung

Ausbau als Zubringer zur Anschlussstelle an der Reichsautobahn Dresden - Breslau. 1940 im Bau, nicht abgeschlossen.

Südumfahrung: in weiten Teilen abgeschlossen.

8. Ortsverbindung Günthersdorf - Lauban

Ausbau zu einer Landstraße 2. Ordnung im Rahmen eines Zubringers zur Anschlussstelle „Günthersdorf“. Das Projekt wurde verworfen.

9. und 11. Reichsstraße 15: Teilbegradigung in der Ortsdurchfahrt Hohkirch und Ausbau der Ortsdurchfahrt von Thomaswaldau.

Baumaßnahmen bis 1939 abgeschlossen.

10. Ausbau und Teilneubau der Reichsstraße 152 zwischen Bunzlau und Wiesau

Die Reichsstraße war als Zubringer zu den Anschlussstellen Bunzlau und Wiesau geplant. Zusätzlich war eine Teilverlegung zwischen Bunzlau und Wiesau wegen verschiedener Bauvorhaben im Zuge der Schiffbarmachung des Bobers notwendig.

Die Teilverlegung war im Bau, konnte aber bis 1942 nicht abgeschlossen werden.