

Autobahngeschichte in der Lausitz und Niederschlesien von 1922 bis 1990

Kapitel 1: Abschnitt Uhyst – Bautzen

Mario Stecker

Abschnitt Uhyst - Bautzen

Mario Stecker

1. Auflage

© Mario Stecker

Dorfstraße 11

88214 Ravensburg

www.autobahngeschichte-lausitz-mariostecker.de

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

Vielen Dank an:

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

Inhaltsverzeichnis

Vorgeschichte der West-Ost Autobahn	6
1. Abschnitt Uhyst – Bautzen	10
1.1. Die Linienplanung	10
1.2. Trassenführung Uhyst - Bautzen	12
1.3. Trassenführung im Stadtgebiet	14
1.4. Die Bauabteilung Bautzen	18
1.5. Spatenstich bei Zischkowitz	18
1.6. Straßen, Wege und Wasserläufe	20
1.7. Einsprüche und Enteignungen	24
1.8. Die Bauwerke	25
1.8.1. Uhyst - Salzenforst	25
1.8.2. Salzenforst - Burk	27
1.9. Anschlussstellen	33
1.9.1 Anschlussstelle Bautzen West	33
1.9.2. Auffahrstelle im km 56+630	34
1.10. Rast- und Parkplätze	36
1.10.1 Die Mühle von Bolbritz	36
1.10.2. Tank- und Rastplatz "Hummel"	36
1.10.3. Der Rastplatz am Flinzfelsen	37
1.11. Bauverlauf	38
1.11.1 Uhyst – Bautzen West	38
1.11.2 Bautzen West – Burk	41
1.12. Bodenfunde bei Bautzen	43
1.13. Eröffnung des Abschnittes	43

Vorgeschichte der West-Ost Autobahn

Von der HAFRABA zur GEZUVOR

Die Jahre zwischen 1920 und 1933 waren für die Entwicklung des deutschen Straßennetzes entscheidend. Die Komplexibilität der verschiedenen Ereignisse und die zeitliche Einordnung kommen in der Fachliteratur oft zu kurz. Deshalb möchte ich zu Beginn des ersten Kapitels die Planungsanfänge für ein modernes deutsches Straßen- und Autobahnnetz zusammenfassen.

Erste planerische Ideen eines Netzes von sogenannten „Nur - Autostraße“¹ erfolgten 1926 durch den Verein „HAFRABA“² unter dem Vorsitz des Prof. Dr.-Ing. Robert Otzen. Entwickelt wurden diese aus den Planungen der Linienführung Hansestädte - Frankfurt - Basel mit einer Verlängerung nach Genua. In weiterführenden Überlegungen standen zur Diskussion die Trassierungen Berlin – München – Rom sowie aus dem Ruhrgebiet über Berlin nach Oberschlesien.

Bis 1929 entwickelte sich unter Führung des Vereins „HAFRABA“ die Grundidee eines zukunftsorientierten Autobahnnetzes³ für Deutschland. Zeitgleich waren die Landesregierungen bemüht, das bestehende regionale Straßennetz auszubauen. Besonders in den östlichen sowie südlichen Provinzen Deutschlands waren die Zustände auf vielen Straßen den künftigen Anforderungen nicht gewachsen. Der Ausbau von Straßen lag in der Verantwortung der einzelnen Länder, was einer grenzübergreifenden Verkehrspolitik entgegenstand.

Parallel zu den Autobahnplänen legte der deutsche Straßenbauverband 1924⁴ einen Plan zum Ausbau von 30 000 km Staats - und Provinzialstraßen vor. Der Vorstoß beruhte

auf Eigennutz, da sich hier Baufirmen und Baustoffhersteller gewinnbringende Aufträge erhofften.

Wesentlich realistischer waren die Vorschläge, welche die 1924 gegründete Stufa⁵ vorlegte. So sollten ca. 15 000 km Landstraßen zu Fernstraßen mit einem Fahrbahnquerschnitt von 6 m bis 7 m ausgebaut werden. Dabei waren Ortsumgehungen und Streckenbegradigungen vorgesehen. Im Jahre 1928 veröffentlichte die Stufa zum Abschluss ihrer Untersuchungen einen Netzplan, der 22 500 km umfasste.

Im Mittelpunkt aller planerischen Bemühungen stand die Schaffung moderner Verkehrswege in den Ballungsräumen sowie zu den Urlaubsregionen. Bei Planung und Bau sollten technische Grundsätze in der Gestaltung der Linienführung und des Landschaftsschutzes entwickelt werden.

Die Reichsregierung führte am 17.01.1932 die Nummerierung von ausgewählten Straßen zu „Reichsstraßen“ ein. Gleichzeitig erfolgte die Festlegung einheitlicher technischer Standards wie Fahrbahnbelag, Straßenquerschnitt und Beschilderung der klassifizierten Straßen. Verantwortlich für die Unterhaltung der Straßen blieben die jeweiligen Straßen- und Wasserbauämter. Mit dem „Gesetz über die einstweilige Neuordnung des Straßenwesens“ vom 26.03.1934 regelte die Reichsregierung die Unterhaltung der Verkehrswege. So gingen, bis auf die jeweiligen Ortsdurchfahrten, die Kosten zulasten des Reiches. Für das System der Reichsautobahnen erließ man 1933 ein eigenes Gesetz.⁶

Ab 1930 stellten die Pläne der „HAFRABA“ und der 1928 gegründeten STUFA⁷ die Grundlagen eines Schnell - und Fernstraßennetzes in Deutschland dar. Die Verwirklichung hätte nach den Berechnungen 3,5 Milliarden Reichsmark gekostet. Ausgaben, die wegen der Weltwirtschaftskrise Ende der 20er Jahre nicht aufzubringen waren.⁸

Klarzustellen ist hier, dass im Gegenteil zu den „STUFA“-Plänen die Projekte der „HaFraBa“ durch eine private Finanzierung nach italienischem Vorbild vorgesehen waren. Staatsgelder sollten als Garantien oder Zuschüsse einfließen. Durch ein gestaffeltes Mautsystem könnte nach den prognostizierten Fahrzeugzahlen in wenigen Betriebsjahre Erträge erwirtschaftet werden.

¹ Der Begriff leitet sich aus dem italischen „Autostrada“ ab. Geprägt wurde er von Dr. Piero Puricelli, dem Entwickler der Nur-Auto-Straße, von Mailand zu den Seen in Oberitalien. Prof. Dr.-Ing. Robert Otzen und Willi Hof brachte den Begriff nach einem Besuch bei Puricelli 1924 mit nach Deutschland.

² „Verein zum Bau der Nur - Autostraße Hansestädte - Frankfurt - Basel. Die „HAFRABA“ wurde am 06.11.1926 in der Geschlechterstube des Frankfurter Rathauses gegründet. Am 18.08.1933 erfolgte die zwangsweise Auflösung. Einige Vorstandsmitglieder arbeiteten in der „GEZUVOR“ (Gesellschaft zur Vorbereitung des Autobahnbaus) weiter. Diese wiederum bestand nur bis zum 31.12.1935. Eigentliche Aufgabe der Gesellschaft war die Erarbeitung von Vorentwürfen und der dabei veranschlagten Kosten. Diese Pläne wurden dem vom Führer eingesetzten Generalinspekteur für das deutsche Straßenwesen (GI) vorgelegt. Durch die Mitte 1933 gegründete „Reichsautobahn Direktion“ (RAD) arbeitete man diese Vorprojektierungen bis zur Baureife aus. Neben der Überwachung des Baues der Reichsautobahn, erließ die RAD mit Sitz in Berlin in enger Abstimmung mit dem GI Weisungen und Richtlinien.

³ Robert Otzen gilt heute als Erfinder des Namens „Autobahn“

⁴ Der Verband wurde 1921 von verschiedenen Straßenbauunternehmen gegründet.

⁵ Stufa = Studiengesellschaft für Automobilstraßen

⁶ Gesetz über die Errichtung eines Unternehmens „Reichsautobahnen“ vom 27. Juni 1933.

⁷ Studiengesellschaft für die Finanzierung des deutschen Straßenbaus

⁸ siehe Gernot Pehnelt: „Das Unternehmen „Reichsautobahn“

Populärster Gegner einer Mautpflicht war Robert Otzen, Vorsitzender des Vereins „HAFRABA“. Trotzdem entstanden unter seiner Führung erste Musterblätter für die Anschlussstellen, als „Kraftfahrzeugbahnhöfe“ bezeichnet, mit Mauthäuschen.⁹

Am 06.04.1933, unmittelbar nach der Machtergreifung Hitlers, stellte der Geschäftsführer der „HAFRABA“, Willy Hof, diesem die Autobahnidee persönlich vor. Hitler war begeistert und entwickelte daraus eine propagandistische Vermarktung. Der Bau des Autobahnnetzes mit dem „...für Einheit und Stärke des Dritten Reiches und dessen räumlichen und zeitlichen Herrschaftsanspruch ...“,¹⁰ sollte gleich begonnen werden. Dokumente aus dem Görlitzer Ratsarchiv sowie dem sächsischen Staatsarchiv zeigen am Beispiel der Planungen der heutigen A4, wie dies erfolgte. Gleichzeitig gestatten die Unterlagen historische Einblicke über die Handelnden Personen.

Die ersten Ideen einer Mitteldeutschen West - Ostlinie gehen aus der Grundnetzplanung des Vereins „HAFRABA“ aus dem Jahr 1926 hervor. Bis 1928 stand fest, die Linie von Saarbrücken über die Städte Frankfurt, Erfurt, Dresden bis Niederschlesien zu führen.

Am 12.08.1933 lud der Vorstand der „HAFRABA“ Vertreter der an der Linien liegenden wichtigen Städte nach Frankfurt ein. Bei dieser Zusammenkunft sollte über die Gründung einer „Sektion für die Autobahn Saarbrücken - Frankfurt - Erfurt - Leipzig - Dresden - Görlitz - Breslau“ nach Vereinsrecht beraten werden. Die Sektion hatte gemäß Satzung alle in Betracht kommenden staatlichen und kommunalen Behörden¹¹ mit in die planerische Arbeit einzubeziehen. Die Sitzung fiel zeitlich in den politisch beschlossenen Auflösungsprozess der „HAFRABA“. Die Planungen sollte die „Gesellschaft zur Vorbereitung des Reichsautobahnbaus“ kurz „GEZUVOR“ fortführen.¹² Ihr Auftrag - für die Reichsregierung projektierungsreife Linienentwürfe mit Kostenaufstellungen erarbeiten. Alle erforderlichen finanziellen Mittel mussten die Mitglieder bestreiten, hofften im Gegenzug auf eine Mitsprache bei der Linienplanung. In der Satzung war festgelegt, dass neben einen Mitgliedsbei-

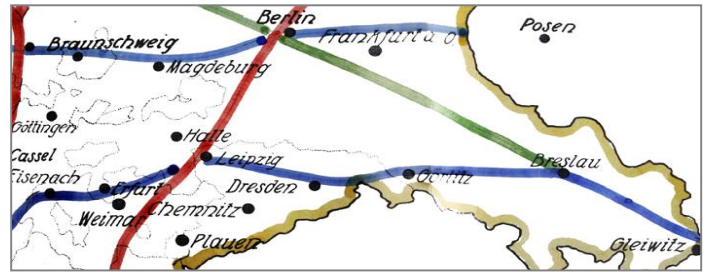


Abb. 1: Ratsarchiv Görlitz; Sign. R. 31 F. 57

Ausschnitt aus der am 12.08.1933 in Frankfurt vorgestellten Grundnetzkarte.

trag zusätzliche Leistungen, wie Beauftragte Gutachten oder Messarbeiten durch gesonderte Zahlungen auszugleichen waren. Für Görlitz bedeutete dies z.B. eine Summe von jährlich 500 RM, zuzüglich Kosten für Begutachtung und Bearbeitung der Linienführung.

Am 18.08.1933 löste sich die „HAFRABA“ im Frankfurter „Römer“ auf. Gleichzeitig erfolgte die Gründung der „GEZUVOR“ mit den jeweiligen Sektionen. Strukturell waren diese in Untersektionen gegliedert. Aufgrund der Gliederung in Sektionen firmierte die GEZUVOR nicht mehr nach dem Vereinsrecht, sondern bildete eine Gesellschaft. Die Sektionen arbeiteten nach folgender Struktur:¹³

1. Planungen werden in einzelnen Sektionen besprochen.
2. Bedeutung der Wirtschaftsströme und deren zukünftige Entwicklung müssen berücksichtigt werden.
3. Bestehende Verkehrswege, Siedlungen und Siedlungsverhalten werden festgestellt.
4. Vorgesehenen Linien werden vor Ort im Gelände untersucht.
5. Wichtige Kreuzungen mit Eisenbahn und Kanälen festlegen.
6. Einsatz von Messtruppen wo genaue Karten fehlen.
7. bei schwierigem Gelände - Luftbildaufnahmen
8. Geologische Untersuchungen beauftragen
9. Mit Behörden werden die geplanten Linien abgestimmt.
10. Forst und Bergbehörden werden angehört.
11. Industrie und Handelskammern arbeiten an der Linienführung mit.
12. Verkehrszählungen durchführen
13. Wünsche und Anregungen werden in die Planungen eingearbeitet.
14. Vergleich verschiedener Lösungen
15. Linienführung wird auf bessere Einbettung ins Gelände geprüft.
16. Erlassen von Anordnungen

⁹ Die 1928 entwickelten Pläne einer „Kraftwagenbahn Halle - Leipzig“ enthielten, trotz geplanter Mauthäuschen, laut den Benutzungsregelungen keine Gebühren. Die Baukosten der Verbindung Halle - Leipzig hätten pro Kilometer bei ca. 300.000 RM gelegen.

¹⁰ aus der Habilitationsschrift: „Reichsautobahn im Spannungsfeld von Natur und Technik“ Dr.- Ing. Charlotte Reitsam 26.07.2004

¹¹ Entnommen aus §1 der „Satzung der Sektion zur Bearbeitung und Durchführung der Autobahn Saarbrücken - Frankfurt - Erfurt - Leipzig - Görlitz - Breslau“. Ratsarchiv Görlitz; Sign. R 31 Fach 57, Protokoll vom 12. August 1933.

¹² In der Sitzung war die Gründung einer „GEZUVOR“ Thema. Wie in der „HAFRABA“ - Satzung hatte jedes Mitglied Einflussnahme auf die Linienführung.

¹³ Sinngemäß entnommen aus dem Sonderheft zur Sonderausstellung über den dt. Autobahnbau in München.

Dipl.-Ing. Todt, der von Adolf Hitler als Generalinspekteur (GI) für das deutsche Straßenwesen eingesetzt wurde, übernahm gemäß dem Führerprinzip die Entscheidung über alle Planungen.

Wie Unterlagen aus dem Nachlass der „GEZUVOR“ beweisen, machte sich Todt monatlich im „Bericht zum Stand der Vorprojektierungen“ ein Bild von den Planungen der Sektionen. In kurzen Anmerkungen zu den Berichten nahm er direkt Einfluss auf einzelne Projekte.¹⁴ Die abgeschlossenen Projekte mit Detailplänen und Kostenaufstellungen wurden in Bänden zu je 30 km Länge zusammengefasst. Von jedem Linienentwurf druckte man 4 Exemplare.¹⁵

Erst nach einem Studium der Linien-, Lage- und Baupläne, entschied der GI über das zukünftige planerische Vorgehen. Vor der endgültigen Baufreigabe verschaffte sich Todt oft zusammen mit Landschaftsanwälten¹⁶ bei Bereisungen ein Bild von der beabsichtigten Linienführung.

In Dresden wurde am 28.08.1933 die Gründung der „Untersektion für den Bau der Autobahn Saarbrücken - Frankfurt - Dresden - Breslau e.V.“ vollzogen. Die Hauptaufgabe der Untersektion bestand darin, unter Einbeziehung regionaler Verbänden und Behörden erste Vorschläge einer Linienführung zu erarbeiten. Für das Land Sachsen, welches Mitglied in der „GEZUVOR“ wurde, berief man den Ministerialrat Dr. Speck, Vorstand der Straßenbaudirektion Sachsen, als Vorsitzenden der Untersektion. Gleichzeitig wählte man ihn in den Vorstand der Sektion „Mitteldeutschland“.

Speck, der als einflussreicher Fachmann für die Entwicklung einer modernen Verkehrsinfrastruktur seit den 20er Jahren galt, stand den Autobahngedanken eher kritisch gegenüber. Er sah darin kaum Impulse, welche die regionale Wirtschaft unterstützen würden, ganz zu schweigen

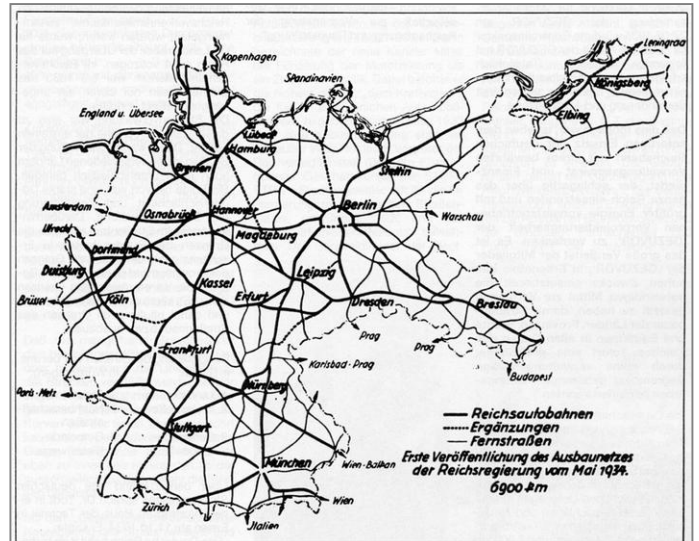


Abb. 2: Erster veröffentlichter Grundnetzplan von Reichsautobahnen und Fernstraßen, die aus Planungen der GEZUVOR hervorging. Im Wesentlichen zeigt diese Abbildung nur die letzten Arbeitsergebnisse der „HABRAFA“ vom Frühjahr 1933 dar.

von einer Entwicklung des individuellen Autoverkehrs. Er vertrat die Meinung, das bestehende Straßennetz schrittweise auszubauen bzw. zu modernisieren, um der Entwicklung einer Motorisierung gerecht zu werden. Er untermauerte seine Thesen mit den Ergebnissen der reichsweiten Verkehrszählungen aus den Jahren 1924/25 und 1928/29. Diese zeigten, dass der Bau von Autobahnen in wenigen Fällen gegeben war. Etwa bei Ausfallstraßen oder Ausflugsrouten. So ist zu verstehen, dass er sich im Rahmen seiner Tätigkeit in der GEZUVOR für eine umfassende Integration von Autobahnen in den einzelnen Regionen einsetzte.¹⁷

Am 01.11.1933 stand in der Sektion „Mitteldeutschland“ zu der am 12.08.1933 anvisierten West-Ostlinie eine Alternative zur Diskussion. Diese sollte von Berlin über Dresden nach Breslau führen. Wegen weit fortgeführter Planungen durch die Sektionen 2 (Berlin/Ostsee) und 7 (Schlesien) an einer direkten Linie Berlin - Breslau bzw. Oberschlesien, stellte man das Projekt zurück. Dagegen favorisierte Speck in der Sektionssitzung aller Anstrengungen entgegen auf eine zügige planerische Umsetzung einer West - Ostlinie zu setzen.

Sein Vorgehen war mit Reumann, Sektionsführer der Sektion 7 (Schlesien) und Vorsitzender der Landesplanungsgesellschaft Schlesien abgestimmt. Beide Herren hatten sich bei Gesprächen in Dresden im Spätsommer 1933 über eine mögliche Trassierung einer solchen Linie zwischen Sachsen und Niederschlesien verständigt.

¹⁴ Bis Ende 1934 wurden 25 Berichte über den Stand der Vorplanungen an den GI übergeben. Dieser äußerte sich schriftlichen zu den Projekten und gab Empfehlungen ab, die von den Sektionen in der weiteren Bearbeitung Beachtung fanden.

¹⁵ Die Exemplare hatten verschiedene Farben:

Blauer Einband - für den GI

Grüner Einband - für die Direktion der Reichsautobahngesellschaft

Brauner Einband - für die oberste Bauleitung

Weißer Einband - für das Archiv der GEZUVOR

In keinen der jeweiligen Nachlässe ist ein Exemplar erhalten.

¹⁶ Unter dem Begriff Landschaftsanwälte verstand man Landschaftsarchitekten bzw. Landschaftsgestalter. Dabei unterschied man nach künstlerischer Gestaltung und planerischer Tätigkeit. Erster landschaftlicher Berater war Prof. Alwin Seifert, der eher mit seinen weltanschaulichen Ansichten hervorstach als mit Fachkompetenz.

Bei der OBR Dresden wurde Max Lange 1935 zum Landschaftsanwalt berufen. Er galt als parteilicher Unterbringungsfall. Arbeitsdokumente des Landschaftsanwalts Max Lange konnten im Nachlass der OBR nicht gefunden werden.

¹⁷ Das entsprach nicht der politischen Richtung. Speck geriet in den nachfolgenden Jahren mit Todt in eine fachliche Auseinandersetzung, was ihm den Ruf eines Gegners des Autobahngedankens einbrachte.

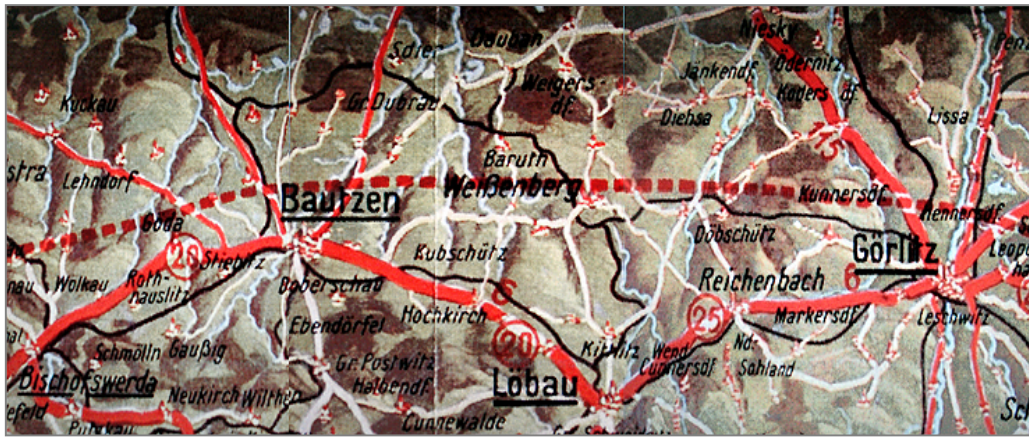


Abb. 3:
Die ESSO-Luftbildkarte aus dem Jahr 1934 zeigt die „GEZUVOR“-Auto-
bahnlinie in der Lausitz.

Wie die erhaltenen Dokumente der betreffenden Untersek-
tion darstellen, lagen zu diesem Zeitpunkt aber nur Tras-
sensenvorschläge für den Teilabschnitt Gera - Dresden vor.
Östlich von Dresden existierten lediglich Linienvarianten als
Diskussionsgrundlage. Dennoch gab man im Herbst 1933
bekannt, dass die Linienführung für den Abschnitt Frank-
furt - Dresden - Breslau feststand. Von einer Trassenfüh-
rung über Leipzig nahm man Abstand. Stattdessen sollte
die Trasse auf der Linie Erfurt, Gera, Chemnitz, Dresden,
Görlitz, Liegnitz liegen. In einem umfangreichen Beitrag in
der Zeitschrift der GEZUVOR „Die Autobahn“ vom Novem-
ber 1933 stellte man den Abschnitt Erfurt - Dresden - Gör-
litz vor.

Die Bauleitung Dresden

Die OBK¹⁸ Dresden wurde am 18.12.1933 unter der Lei-
tung des Reichsbahnoberrates Claußnitzer, Dienstsitz am
Bismarckplatz 5, eingerichtet. Mit der Baufreigabe richtete
die OBK zwischen Frühjahr 1934 und Sommer 1935 in
Glauchau, Chemnitz, Nossen sowie Dresden Bauabtei-
lungen (BAK)¹⁹ ein. Diese organisierten Mess-, Trassier-
ung- und erste Erdarbeiten.

Unterlagen der oberen Bauleitungen Dresden aus den
Jahren 1933 bis 1935 liegen fragmentarisch vor und erlauben
nur unzureichende Rückschlüsse über die Organisation der
Bauleitung. So geht aus den Dokumenten hervor, dass
überwiegend Reichsbahnbeamte aus dem Bereich der
Reichsbahndirektion Dresden für den Aufbau der OBK zur

Verfügung standen. Aufgrund von geforderten Qualifi-
kationen kamen Mitarbeiter der Betriebs- und Hochbau-
ämtern in Frage. Ab 1934 griff man auf Ingenieure, techni-
sche Zeichner, Verwaltungs- und Bürokräfte von Straßen-
baubehörden zurück. Vereinzelt erfolgte Einstellung über
die Arbeitsämter.

Durch Unterlagen aus dem Nachlass der Direktion Berlin
war es möglich, Details aus dem Zeitraum der Projek-
tierungsarbeit an der Linie Dresden – Bautzen – Görlitz zu
recherchieren. Nach den Dokumenten zufolge übergab der
GI die projektierungsreifen GEZUVOR-Entwürfe an die RAD.
²⁰ Diese beauftragte die OBK Dresden mit der detaillierten
Ausarbeitung.

Die Gründe für die Einbeziehung der OBK in die direkte Pla-
nungsarbeit sind unklar. Vielleicht missfiel Todt die Arbeits-
weise der einzelnen Planungsgruppen²¹ in den Sektionen
und die Einflussnahme regionaler Verwaltungen und Inte-
ressenverbände auf die Planungen. Auch könnten perso-
nelle Engpässe innerhalb der gerade gegründeten RAD eine
Rolle gespielt haben. Die OBK Dresden wurde angewiesen,
auf dem Abschnitt bis Bautzen die jeweiligen Linienent-
würfe in der Natur zu prüfen, erste Messarbeiten zu beauf-
tragen, Bodenprüfungen durchzuführen.

Die Direktion Berlin stellte Anfang 1935 detailliert ihre zeit-
lichen Vorstellungen über die Fertigstellungstermine dar.
So plante man, im Sommer 1938 den Abschnitt Dresden -
Bautzen, Oktober 1939 den Teilabschnitt Bautzen -
Weißenberg und Anfang 1940 den Teilabschnitt bis Görlitz
Ost fertigzustellen. In Görlitz Ost war die Anbindung an die
Reichsstraße 115 vorgesehen. Der Lückenschluss Görlitz
Ost - Bunzlau, mit der Überleitung zur Linie Berlin - Ober-
schlesien sollte im Laufe des Jahres 1941 erfolgen. Eine

¹⁸ Obere Bauleitung Kraftwagenbahnen (OBK), wurde ab 1936 in Oberen
Bauleitung Reichsautobahnen (OBR) umbenannt. Im Text wird die
Abkürzung jeweils der zeitlichen Einordnung benutzt. Die OBK unter-
stand der Reichsautobahn Direktionen (RAD) Berlin. Eine OBK hatte
einen Vorstand und bis zu 12 Dezernate mit entsprechenden Fach-
personal.

¹⁹ Die Bauabteilung Kraftwagenbahnen (BAK) richtete auf den Baustre-
cken Bauabteilungen ein. Diese betreuten bautechnisch zwischen 50
bis 100 km Baurasse. Als selbstorganisierende Verwaltungseinheiten
unterstanden sie direkt der OBK. Eine BAK hatten ebenfalls einen Vor-
stand, einen Stab von Ingenieuren und technischen Hilfskräfte sowie
ein bis zwei Schreibkräfte.

Zur Unterstützung ihrer Arbeit konnte eine BAK entlang der Baurasse
Streckenbüros einrichten. Dort saßen meist nur ein verantwortlicher
„Streckenbaumeister“ und eine technische Hilfskraft.

²⁰ Reichsautobahn Direktion

²¹ Der Begriff Planungsgruppen wurde an dieser Stelle aus Archivdoku-
menten entnommen. Als Planungsgruppe sind die Arbeitskreise
gemeint, die einzelnen Teilabschnitte einer Linienplanung bearbeiten.
Die Planungsgruppen setzten sich aus Mitarbeitern aus den an der
Linie liegenden Landkreise, Städte sowie aus Fachbehörden der
betreffenden Länder zusammen.

Zielsetzung, die nur zu realisieren war, wenn demokratische und föderalistische Prozesse durch Reichs- und Landesbehörden außer Kraft gesetzt würden. Planungstechnische Hemmnisse auf Länder- und kommunaler Ebene sollten bei der Umsetzung der Autobahnpläne keine Rolle spielen. Es galt der Gestaltungsgrundsatz, die „... landschaftlich eingegliederte ... Straße ...“, sowie „...technische und ästhetische Aspekte des Autofahrens.“²² Dieses wollte Todt mit sogenannten Landschaftsanwälten erreichen, die in dem Planungsprozess durch die Bauleitungen einzubeziehen waren.

1. Abschnitt Uhyst – Bautzen

1.1. Die Linienplanung

Die Sektion „Mitteldeutschland“ begann zwischen Dezember 1933 und Februar 1934 die ersten Linienentwürfe der West - Ostlinie zu erarbeiten. Östlich von Dresden konzentrierte man sich zunächst auf den Abschnitt km 0+00 (Anschlussstelle Dresden Mitte) bis 27+5 (Anschlussstelle Pulsnitz). Die Vorentwürfe wurden, wie bereits beschrieben, in gebundener Form am 05.03.1934 dem GI übergeben. Wochen später sollten ergänzende Bände mit Entwürfen der Linienführung Dresden - Görlitz folgen. Dazu kam es nicht, da der bis dahin bearbeitete Verlauf Dresden - schlesische Provinzgrenze bei Speck und einigen anderen Mitarbeiter aus der Sektion auf Kritik stieß. Diese verlangte eine südlichere Linienführung am Fuße des Lausitzer Berglandes.

Die Gründe für eine Südverlegung lagen klar auf der Hand. Durch eine Verlagerung der Trassenführung versprach man sich wirtschaftliche Impulse. Das Wegbrechen von traditionellen Handelsbeziehungen nach 1919 hatte der Lausitz und Niederschlesiens enorme Verluste gebracht. Vor allem die Textilmanufaktur und das Kleingewerbe waren zusammengebrochen. Hier waren die historisch gewachsenen Handelsbeziehungen mit Böhmen und Österreich durch den neu entstandenen Staat Tschechien nicht mehr vorhanden. Der Tourismus, der in den 20er Jahre in der Oberlausitz einsetzte, brach mit Beginn der Weltwirtschaftskrise zusammen.

1933 verzeichnete man in der Stadt Bautzen 3954, in den Wintermonaten 1934 über 7000 Arbeitslose. Die Stadtverwaltung beschäftigte in den Jahren zwischen 1928 und 1934 auf eigene Kosten bis zu 1500 Arbeitslose in Grünanlagen und städtischen Einrichtungen. Diese Arbeiten waren als Notstandsarbeiten beantragt aber nicht durch

Reichsdarlehen finanziell unterstützt. Somit musste die Stadt für die Leistungen selber aufkommen und beglich den Lohn überwiegend durch die Zuteilung von Lebensmitteln oder warmen Essen.

Im Januar 1935 wies der Amtshauptmann von Bautzen Dr. Sievert²³ in einem Schreiben an das Sächsische Finanzministerium auf die prekäre Lage der Stadt hin. Er hoffte, durch den Reichsautobahnbau die hohe Arbeitslosigkeit zu bekämpfen. Am 01.02.1935 wandte sich der Bautzener Oberbürgermeister Walter Förster²⁴ über die jeweiligen Parteidiinststellen der NSDAP direkt an den Gauleiter von Sachsen, Mutschmann. Er bat, zugunsten der Region Lausitz auf die Linienführung Einfluss zu nehmen und sich persönlich für einen baldigen Baubeginn einzusetzen. Förster betonte, dass wegen der hohen Arbeitslosigkeit häufiger Kritik an der politischen Führung geäußert werden würde und ein Vertrauensverlust drohe.

Das Schreiben wirkte auf Mutschmann. Auf Grund der geschilderten Probleme setzte er sich bei Todt persönlich für eine beschleunigte Bearbeitung der Entwürfe ein. Gleichzeitig unterstützte er die südliche Linienführung.

Anfang März 1935 waren die Linienpläne für die Teilstücke Pulsnitz - Salzenforst und Salzenforst - Gröditz abgeschlossen. Den Entwürfen fügte man die Schreiben des Amtshauptmannes von Bautzen und des Oberbürgermeisters bei. Zusätzlich erläuterte Speck in einem ausführlichen Bericht an den GI die Vorzüge, die sich aus einer Einbettung der Reichsautobahn in die Lausitz ergeben könnten.²⁵ Wie diese Entwürfe im Einzelnen aussahen, bleibt unklar, da im Nachlass der „GEZUVOR“ keine aufzufinden sind. Es ist davon auszugehen, dass ab Höhe Pulsnitz bis östlich Rammenau, die Trassierung wesentlich südlicher verlief.

²² Zit. aus: „Reichsautobahn im Spannungsfeld von Natur und Technik“, Habilitationsschrift von Dr. - Ing. Charlotte Reitsam.

²³ Dr. Johannes Sievert, Amtshauptmann von 1928 bis 1938, galt als unparteiischer Amtsträger. Als nicht linientreu wurde er nach seiner Abwahl nach Zwickau versetzt. Dort bekleidete er bis 1945 das Amt des stellvertretenden Kreishauptmannes.

²⁴ Der aus der Oberlausitz stammende Walter Förster war Jurist und seit den 20er Jahren bei der Stadt Bautzen in verschiedenen Ämtern tätig. 1933 wirkte er als NSDAP - Mitglied aktiv bei der Amtsenthebung des demokratisch gewählten Bürgermeisters Hermann Niedner mit. Er ließ sich daraufhin selber als Oberbürgermeister einsetzen. Im Februar 1935 wurde er ebenfalls Opfer einer politischen Auseinandersetzung und durch das NSDAP Mitglied Opitz abgelöst. Ab März 1940 war Förster wieder als Oberbürgermeister eingesetzt.

²⁵ BArch Berlin; Sign. R 4601/ 4079, Akten der GEZUVOR. Das betreffende Schreiben liegt im Original in den Unterlagen.

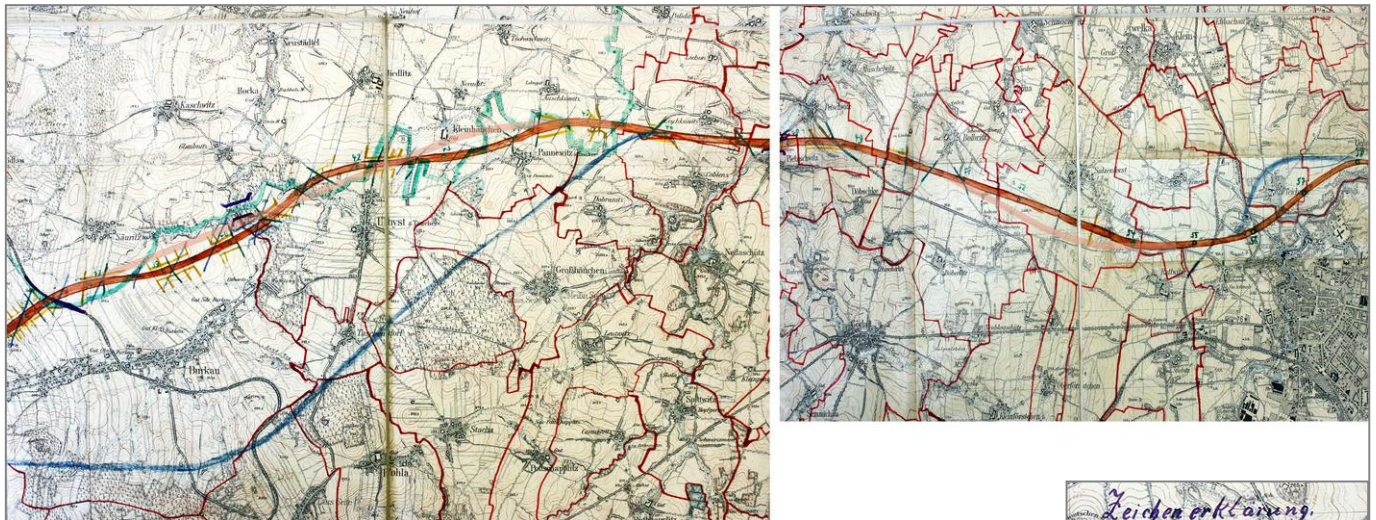


Abb. 4: Der Kartenausschnitt zeigt neben der Nordverlegung der Linienführung auch den ursprünglich beabsichtigten Verlauf (mit blauer Bleistift eingezeichnet) südlich von Burkau und Uhyst. Diese Nordverziehung wurde durch den GI erst Anfang 1936 endgültig entschieden, wobei hier noch Abänderungen westlich von Uhyst und bei Salzenforst erfolgen sollten (rot). Dabei handelte es sich um von den jeweiligen Gemeinden gewünschte Korrekturen. Da diese mit Bleistift eingezeichneten Teiländerungen sehr schwach zu erkennen sind, erfolgte eine Nachbearbeitung zur besseren Sichtbarkeit. Der Kartenausschnitt war zu groß, um hier abgebildet zu werden. Die Zeichenerklärung wurde aus diesem Grund gesondert dargestellt.

Archivverbund Bautzen, Staatsfiliale; Sign. 50016 Amtshauptmannschaft Zittau Nr. 6608

Widerstand gegen eine Nordlinie in der Lausitz

Im Tätigkeitsbericht der GEZUVOR Sektion 6 „Mitteldeutschland“²⁶ vom November 1933 wird zum ersten Mal die Linie Dresden - schlesischen Grenze erörtert. Ministerialrat Speck²⁷ unterrichtete am 30.11.1933 im Rahmen einer Informationsveranstaltung alle Amtshauptleute und den Landesverband Sachsen über den Stand der Planungsarbeit.

Das Thema war für Speck so wichtig, dass er die Amtshauptmannschaften der Oberlausitz gesondert zu einer Besprechung für den 06.02.1934 nach Löbau einlud. Neben Vertretern der Amtshauptmannschaften Zittau, Löbau, Bautzen erschienen die Kreisleiter der NSDAP und der Vorstand der IHK. Von der OBK Dresden nahm der Vorstand, Reichsbahnoberrat Claußnitzer teil. Speck, berichtete über die aktuelle Entwicklung der Planungsarbeiten an der Reichsautobahnlinie Dresden - Bautzen - Görlitz - Breslau. Diese beruhten auf dem Stand der Gespräche der Sektion Mitteldeutschland vom Januar des gleichen Jahres. Die Vertreter von Bautzen und Löbau verlangten einstimmig, die Linie nach Süden zu verlegen. Diese Forderung lag auch im Inte-

resse der Stadt Zittau, die durch die Grenzlage eine schwierige wirtschaftliche Lage zu verzeichnen hatte. Allen Anwesenden stimmten zu, dass durch eine Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur die Industrieregion der Oberlausitz langfristig eine Chance hätte.

Erstaunlich ist, dass am 03.02.1934²⁸ der Rittergutsbesitzer von Gröditz Einspruch über die geplante Linie bei der Kreishauptmannschaft von Bautzen erhob. Woher er Anfang 1934 den genauen Trassenverlauf kannte, ist nicht klar. Nach der Auswertung der Tätigkeitsberichte der GEZUVOR, Sektion Mitteldeutschland, erörterte man erste Gedanken über die Linienführung östlich von Dresden. Von genauen und aussagekräftigen Entwürfen konnte zu diesem Zeitpunkt nicht die Rede sein. Die Auswertung der Dokumente aus dem „GEZUVOR“-Nachlass ergab, dass erst ab Mai 1934 ein Vorentwurf für eine nördliche Linienführung bis Höhe Weißenberg zur Abstimmung vorlag.

Analysiert man das Archivmaterial aus dem Nachlass der OBR Dresden, hatten Specks Anstrengungen nach einer Südlegung der Trasse Erfolg. Die Sektion Mitteldeutschland begann ab dem Spätsommer 1934 an einer Südvariante ab Höhe Pulsnitz bis Weißenberg zu arbeiten. Der Linienvorschlag wurde, wie Dokumente im Nachlass der „GEZUVOR“ zeigen, nicht dem GI vorgestellt. Die RAD übergab die Ausarbeitung zur Prüfung auf Machbarkeit und Abstimmung mit den Städten und Landkreisen an die OBK Dresden. Gleichzeitig beauftragte man erste Entwurfsarbeiten.

²⁶ BArchiv Berlin; Sign. R 4602/600, Bericht zum Stand der Vorprojektierungsarbeiten vom 01.11.1933.

²⁷ Arthur Speck, geb. am 19. Juni 1877, war ein Straßenbauingenieur. Neben der Leitung der Straßenbaudirektion von Sachsen war er 12 Jahre Vorstand des deutschen Straßenbauverbandes. Speck galt in Fachkreisen als Erfinder der kreuzungsfreien Anschlussstelle, wegen ihrer Form auch Speck-Semmel genannt. Dem eingeschlagenen Weg der Reichsautobahnen wie sie Todt bauen wollte, stand er negativ gegenüber. Ab Mitte der 30er Jahre führte dies zu einer Reihe von fachlichen Auseinandersetzungen mit dem GI. Er beschränkte sich nach dem Ende der „GEZUVOR“ auf seine Arbeit im Sächsischen Innenministerium.

²⁸ Archivverbund Bautzen, Staatsfilialarchiv, Sign. 50013 Amtshauptmannschaft Bautzen Nr. 5774

Der Reichsautobahnbau in der Lausitz

Bautzen. Zwischen Vertretern der Oberen Bauleitung Dresden der Reichsautobahn, des Landeskulturamtes und der Amtshauptmannschaften Bautzen und Kamenz, des Straßen- und Wasserbauamtes Bautzen, der Kreisbauernschaft und den Bürgermeistern und Ortsbauernführern, durch deren Gemeinden die bereits abgesteckte Autobahnstrecke zwischen Uhyst a. T. und Prischwitz eine Besprechung abgehalten.

Reichsbahnoberrat Claußnitzer, Dresden, gab bekannt, daß vor der endgültigen Festsetzung der Strecke die Wünsche der vom Bahnbau betroffenen Gemeinden und Grundbesitzer gehört werden sollen.

Der Verlauf der Oberlausitzer Reichsautobahn ist in seiner Grundzüge festgelegt und vom Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, Dr. Todt, zur Bearbeitung freigegeben worden.

Der Generalinspektor hat selbst den Streckenverlauf durch eine Besichtigungsfahrt nachgeprüft. Um die verhältnismäßig starke Arbeitslosigkeit im Bautzener Bezirk zu mindern, soll möglichst bald die Bauarbeit an einer Teilstrecke von 6 Kilometern Länge begonnen werden. Nach den Vorschlägen der Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsautobahn wurde dieser Streckenteil bereits abgesteckt, indem man zugleich weitgehend Rücksicht auf die landwirtschaftlichen Belange nahm. Da die Reichsautobahn die landschaftlichen Schönheiten erschließen soll, hat man sie nicht in den Norden der Lausitz gelegt, sondern dicht nördlich an der Lausitzer Bergkette und an der alten Sechsstadt Bautzen vorbeigeführt. Dadurch wird die Reichsautobahn Dresden – Görlitz landschaftlich ganz besondere Vorzüge haben.

Der Landschaft und den Gemeinden kommt das Bestreben der Bauleitung entgegen, die Autobahn möglichst nahe an die Gemeindegrenzen zu legen, weil dadurch die Bewirtschaftung der Bauergrundstücke am wenigsten Nachteile erleidet. Trotz aller erdenklichen Berücksichtigungen müssen Opfer gebracht werden. Ueber die Wünsche der betroffenen Grundstücksbesitzer wird die Oberste Bauleitung in berechtigten Fällen ein Einvernehmen herbeiführen. Beim Bau der Reichsautobahn werden ganz allgemeine natürliche Vorfluten aufrecht erhalten, die Bahnstrecke wird durchgeräumt. Bei Aenderung der Drainagen wird die Landeskulturaußenstelle gutachtlich gehört. Wirtschaftswegen werden an vorhandene Wege angeschlossen oder müssen entfallen. Nach einer Mitteilung des Vertreters des Landeskulturamtes, Regierungsrat Rösler, Dresden, können Härten durch Grundstückszusammenlegungen ausgeglichen werden. Dabei werden die kleinen bäuerlichen Betriebe ganz besonders berücksichtigt werden.

Amtshauptmann Dr. Siebert begrüßt im Namen des Bautzener Bezirkes, daß Rund 40 Kilometer Reichsautobahn durch den Bezirk geführt werden.

Durch diesen Bau wird nicht nur die Arbeitslosigkeit bekämpft, sondern auch die Schönheit der Oberlausitz erschlossen. Zu dem Wunsche, daß die Reichsautobahn der Oberlausitz zu einem wesentlichen Teil mit heimischen Granitsteinpflaster versehen werden soll, betonte Oberbaurat Claußnitzer, daß die Bahn grundsätzlich möglichst mit den Unternehmungen und Baustoffen gebaut werde, die in der Nähe der Strecke vorhanden sind. Ob Granitpflaster tatsächlich in größerem Maße verwendet werden kann, hängt von der Verarbeitung des Gesteins ab. Die bisher durchgeführten Versuche haben noch nicht ganz die Ueberzeugung gewinnen lassen, daß größere Strecken Granitsteinpflaster eingebaut werden können. Gegenwärtig wird bei Dresden eine 3 Kilometer lange Strecke in Granit ausgeführt, deren Brauchbarkeit für die weitere Verwendung des Pflasters entscheidend sein wird. Die alten Pflasterstraßen sind zum großen Teil erst durch hartbereifte Fahrzeuge, die bei der Autobahn wegfallen, uneben geworden. Generalinspektor Dr. Todt hat die Bepflasterung der Autobahn auf einen bestimmten Hundertsatz beschränkt. Oberbaurat Claußnitzer versichert, daß auch dann, wenn eine Pflasterung in größerem Maße nicht möglich wäre, die heimische Steinindustrie bestimmt ausreichend herangezogen werde (Brücke, Überführungen, Betonsplitt). Die Vertreter der Amtshauptmannschaften, der Kreisbauernschaft, der Gemeinden und des Reichsnährstandes gaben der Obersten Bauleitung ihre Wünsche für die Lage der Teilstrecke zwischen Uhyst und Prischwitz zur Kenntnis. Es stellte sich heraus, daß im Bezirk Bautzen eine geringe Abweichung nach Norden, im Bezirke Kamenz eine geringe Verschiebung nach Süden wünschenswert erscheint. Die Verhandlungen, die durch das Entgegenkommen der Beteiligten glatt geführt werden konnten, werden die Grundlagen für den endgültigen Plan der Reichsautobahnstrecke geben, der dann zur landespolizeilichen Prüfung vorgelegt wird, bevor die Bauarbeiten beginnen können.

Abb. 5. Sächsischer Postillon, Ausgabe 199 vom 28.08.1935

Das Planungsbüro der OBK nahm nach dem Jahreswechsel 1934/35 die Planungsarbeit auf dem Abschnitt auf. Bei einer Besprechung zusammen mit den Sektionsvorstand am 15.01.1935 stellte man Todt einen ersten Vorschlag für eine südliche Linienführung bei Bautzen bis zur schlesischen Landesgrenze vor. Diese wurde von Todt positiv aufgenommen. Damit schloss er sich den Forderungen der Oberlausitzer Landkreise an, vertrat aber nicht deren Argumente. Vielmehr führte er ästhetische Gründe für eine Korrektur der „GEZUVOR“ Pläne auf. So begründete er die Südverlegung mit der Aussicht des Autofahrers auf Bautzen und auf die Gebirgskette.²⁹ Im Laufe des Gespräches bat Todt, die Linienführung nah an das Stadtgebiet von Bautzen heranzuführen. Seine Äußerungen ließen erkennen, dass er über Detailkenntnisse der Region verfügte. Ob Todt im Rahmen von NSDAP Wahlkampfaktionen vor 1933 die

Lausitz bereiste und dabei Eindrücke von Landschaft und Geografie gewann, ist nicht belegbar. Eine erste Bereisung der Linienführung zwischen Dresden und Bautzen erfolgte im Oktober 1935.

1.2. Trassenführung Uhyst - Bautzen

Die Notlage der Stadt Bautzen und der Lausitzer Landkreise nahm man ernst. Aus diesem Grund besuchte Speck in Funktion als Mitglied des Sektionsvorstandes bei der GEZUVOR am 03.02.1935 die Stadt. Im Rathaus unterrichtete er über Einzelheiten der beabsichtigten Trassenführung und das Heranführen an das Stadtgebiet von Bautzen. Wie er von offiziellen³⁰ Stellen erfuhr, war es „...bereits beschlossene Sache ...“³¹, die Trasse mitten durch den Landkreis und nahe an das Stadtgebiet zu verlegen.

²⁹ Das Gespräch fand am 15.01.1935 in den Geschäftsräumen der RAD in Berlin statt. Neben den Direktionsreferenten waren Mitarbeiter der Sektion „Mitteldeutschland“ anwesend. Der GI äußerte im Verlauf der Beratung klare Vorstellungen über die Linienführung bei Bautzen. BArchiv Berlin; Sign. R 4601/ 4079 Teil 1 GEZUVOR - Akten

³⁰ Als offizielle Stelle bezeichnete Speck offenbar die GEZUVOR. Bei dem Gespräch mit dem GI am 15.01.1935 war er nicht anwesend.

³¹ Zit. aus dem Gesprächsprotokoll vom 03.02.1935, Archivverbund Bautzen, Staatsfilialarchiv, Sign. 50013 Amtshauptmannschaft Bautzen Nr. 5774 Eingaben zum Bau der Autobahn Dresden – Görlitz;

In den Überlegungen der GEZUVOR Anfang 1935 sah man zwischen Rammenau und Pannewitz einen Verlauf südlich der Burkauer Berge vor. Diese Trassierung sollte Baukosten sparen und gleichzeitig an die Dörfer des sächsischen Wendlandes herangeführt werden.

Unklar ist, ob eine örtliche Begutachtung der beabsichtigten Linienführung durch Vertreter der „GEZUVOR“ vor Ort erfolgte. Aus den Unterlagen der Amtshauptmannschaften Bautzen und Kamenz geht nicht hervor, ob man bei den Vorplanungen die Landkreise mit einbezog. Auf Grund des geringen zeitlichen Vorlaufes ist es eher unwahrscheinlich. Vielmehr ist zu vermuten, dass Speck im Interesse Sachsens ohne Rücksprache mit den Landkreisen an der Linienplanung maßgeblichen Einfluss nahm.

Wegen der politischen Wirkung war man bestrebt, mit dem Einmessen einer vorläufigen Trasse Zeichen für einen baldigen Baubeginn zu setzen. Aus diesem Grund genehmigte die RAD der OBK Dresden im Mai 1935 auf dem Teilabschnitt zwischen Uhyst und Salzenforst die Messarbeiten zu beauftragen. Dabei handelte es sich um einen Linienverlauf, für den zu diesem Zeitpunkt keine Genehmigung durch den GI vorlag. Die betreffenden Gemeinden wurden durch ein Rundschreiben aufgefordert, die Grundbesitzer von den bevorstehenden Messarbeiten zu benachrichtigen. Unter den Bauern lösten die Arbeiten heftige Anfragen und Einsprüche aus. Ende Juni 1935 hatte man die gesamte Trasse bis vor die Tore der Stadt Bautzen mit Stangen abgesteckt.

Da der Abschnitt Dresden - Pulsnitz im Frühsommer 1935 zum Bau freigegeben war, mahnte am 15.07. des gleichen Jahres man Todt an, den Abschnitt Uhyst - Salzenforst zügig planerisch zu bearbeiten. Der Teilabschnitt Pulsnitz - Burkau sollte dagegen unbearbeitet bleiben, da er hier noch keine Entscheidung getroffen hatte. Wenige Wochen später legte die OBK die geforderten Unterlagen für den Abschnitt südlich der Ortschaft Uhyst bis Höhe Salzenforst.

Orientiert an den ersten Entwurf- und Messarbeiten der GEZUVOR an der Linie Dresden – Bautzen – Görlitz setzte man die Kilometer entsprechend um. Somit ergab sich bei Uhyst der Pf. 42, bei Salzenforst der Pf. 56.³² Der GI wies nach Prüfung der Unterlagen an, zunächst mit ersten Entwurfsarbeiten ab Pf. 46 zu beginnen. Die OBK Dresden veranstaltete daraufhin in den jeweiligen Gemeinden Informationsgespräche, um den Trassenverlauf vorzustellen. Diese waren nicht öffentlich und sollten zunächst nur die Bürgermeistern, Gemeinderäten und Bauernführern informieren.

³² Zur ersten Vermessung der Trassenführung wurden hohe Messpfähle mit roten Kappen in den Boden gerammt. Der Abstand der Pfähle betrug 100 m.

Die Veranstaltungen leitete der Vorstand der OBK Dresden, Claußnitzer, persönlich.

Im Einzelnen fanden die Gespräche am 26.08.1935 im Pritschwitzer Gasthof und am 27.08.1935 in den Ortschaften Boblitz, Bloaschütz, Salzenforst und Rattwitz statt. Die Klärung von Grundstücksfragen stand dabei nicht im Vordergrund, da man von Seiten der OBK so wie so noch mit kleineren Teilverschiebungen der Trassenführung rechnete.

Parallel zu den Gesprächen in den Ortschaften lud der Vorstand der OBK Dresden am 27.08.1935 in den Biergarten von Bautzen ein. Claußnitzer, Vorstand der OBK stellte bei dieser Gelegenheit den Reichsbahnoberrat Schmidt als Vorstand der Bauabteilung Bautzen vor. Die Stadt wurde durch den Bürgermeister Opitz und Mitgliedern des Stadtrates, der Landkreis durch den Amtshauptmann vertreten. Offiziell war auch die Presse geladen. Claußnitzer erläuterte die GEZUVOR Linienführung zwischen Baukilometer 52 und 60. Ein Protokoll existiert von der Unterredung nicht. Der Oberbürgermeister Opitz fertigte für seine Unterlagen eine Notiz an. Laut derer hatte Claußnitzer erklärt, dass der „GEZUVOR“-Verlauf als nicht unumstößlich anzusehen sei und eine andere Trassierung ins Auge gefasst werden könne.

Eine Formulierung, die zusätzlich den Eindruck hinterließ, dass Claußnitzer durchaus Verständnis für die Ablehnung der Trassenführung hätte. Dokumente aus dem Nachlass der OBK Dresden unterstützen den Eindruck.. So existieren Unterlagen, die beweisen, dass während der Bearbeitung der „GEZUVOR“ Entwürfe Alternativlinien gesucht wurden. Am 28.08.1935 berichtete der „Sächsischen Postillon“³³ vom bevorstehenden Baubeginn des Abschnittes Uhyst - Bautzen. Er wies darauf hin, dass der beabsichtigte Linienverlauf mit den betreffenden regionalen Entscheidungsträgern nicht im Detail abgestimmt war. Die Kamener und Bautzener Amtshauptmannschaften sowie der Kreisbauernführer wünschten geringfügige Änderungen.

Im Oktober 1935 bereiste Todt die GEZUVOR - Linienführung Dresden - Bautzen und die Teillinie der OBK. Im Ergebnis empfahl er einen Verlauf über den südlichen Ausläufer des Burkauer Höhenzuges³⁴ zu prüfen. Er begründete

³³ „Sächsischer Postillon“, Ausgabe vom 28.08.1935. In dem Artikel: „Reichsautobahnbau in der Lausitz“ stellte Claußnitzer in einem Interview die bereits abgesteckte Trasse vor. Durch die Zusammenlegung von Grundstücken könnten größere Nachteile durch die Flächenbenutzung der Autobahntrasse ausgeglichen werden. Auf kleinbäuerliche Betriebe wollte man Rücksicht nehmen. Er betonte, dass man bei beiderseitigem Entgegenkommen schnell alle Probleme lösen könnte.

³⁴ Der hier wiedergegebene Begriff „Burkauer Höhenzug“ wurde aus den Archivdokumenten entnommen. Geografisch gibt es keinen Burkauer Höhenzug, sondern nur den Burkauer Berg. Gemeint ist hier der Rammenauer Steinberg.

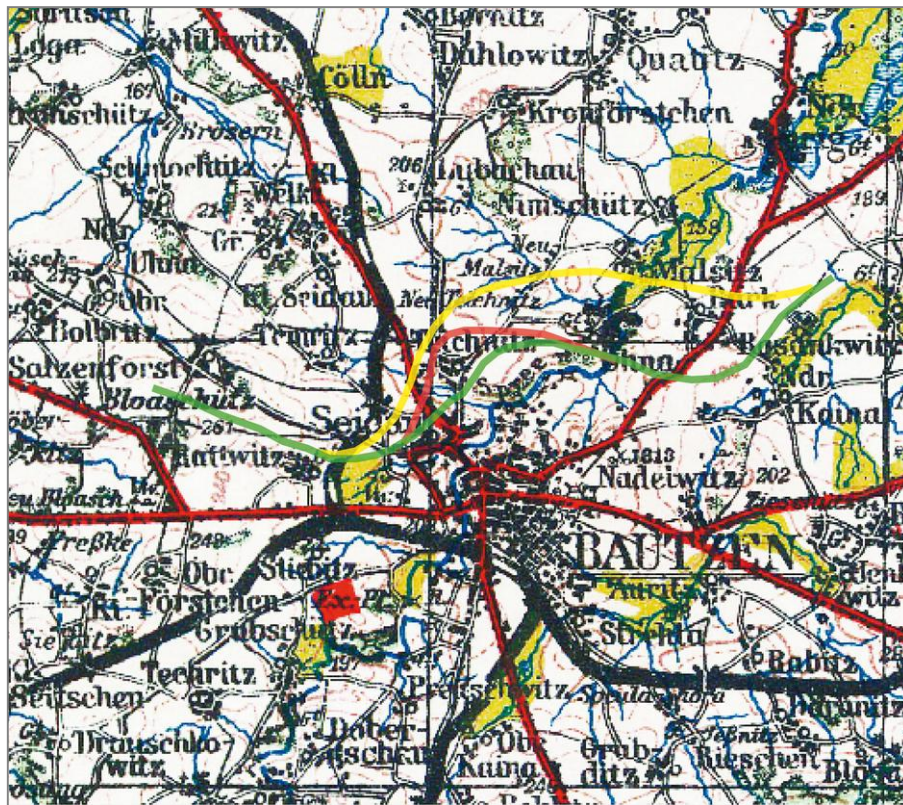


Abb. 6:
Zur besseren Übersichtlichkeit wurden die drei
Linienansätze, die am 15.05.1936 zur Diskussion
standen, auf die Kreiskarte von 1922 übertragen.

Grün:

Von der OBK Dresden vorgeschlagene Hauptlinien

Rot:

Alternativlinie der OBK Dresden

Gelb:

Vorschlag des Kulturamtes

Ausschnitt aus der Übersichtskarte Deutsches Reich
Nr. 117 im Maßstab 1:200 000, Ausgabe 1922.

diese Entscheidung mit dem hier reizvollen Blick auf die Lausitz. Auch sollte die Trassierung ab Pulsnitz nördlich in den Landkreis Kamenz verzogen werden und dabei in Höhe Burkau die Grenze zum Landkreis Bautzen überschreiten. Gleichzeitig bestätigte Todt den Abschnitt zwischen Zischkowitz und Salzenforst. Damit gab er Specks Bestreben, die Linie östlich von Dresden südlicher zu legen, eine Abfuhr.

Die RAD gab daraufhin der OBK Dresden den Auftrag die Linie zwischen Pulsnitz (km 25) und Uhyst (km 46) umzuplanen. Auf dem Abschnitt Uhyst (km 46) bis Höhe Bloaschütz (km 52) konnte die messtechnische Aufnahme des Quer - und Längsprofils sowie erste Umlegungsplanungen von Straßen, Wegen und Wasserläufen beginnen. Von Oktober bis Ende Dezember 1935 setzte die OBK die Gespräche in den Gemeinden fort. Dabei gelang die Einigung über die Verlegung von Verkehrswegen, Wasserläufen und Grundstücksfragen.

Mit der Festlegung der Linie wurde die westliche Zuständigkeitsgrenze der Bauabteilung Bautzen östlich der Bahnlinie Kamenz - Bischofswerda bei Pfahl 38 festgelegt.

1.3. Trassenführung im Stadtgebiet

Nach Auswertung des Archivmaterials aus den Jahren 1933/34 erfolgte eine Einbeziehung der Stadt Bautzen oder des Landkreises in die Planung einer sogenannten Kraftwagenbahn nicht. Einzig ein handgeschriebener Brief des Vorsitzenden der „Gesellschaft zur Vorgeschichte und Geschichte der Lausitz“, Dr. Frenzel, vom Dezember 1934 an den Amtshauptmann von Bautzen gibt Auskunft, wie es zur Linienführung gekommen ist. In diesem Schreiben verweist Dr. Frenzel auf eine positive Zusammenarbeit mit der „GEZUVOR“.

Nach seiner Darstellung entwarf ein Planungsstab im Herbst 1934 eine genaue Linienführung bei Bautzen. Eine Anschlussstelle, im Schreiben als „Kraftbahnhof“ bezeichnet, sollte im Gebiet der Hummel entstehen. Weiter schrieb Frenzel: „...Ich hatte Gelegenheit, den die Planung der Reichsautostraße bearbeiteten Herren eine für Bautzen günstigeren Plan mitarbeiten zu können. Er wird jetzt durchgerechnet und wird, wenn technisch möglich, auch ausgeführt werden“ (Originalzitat).

Nach seiner Schilderung verlief die geplante Linie über die „Hummel“³⁵ nördlich des Kupferhammers an der Landesstrafanstalt vorbei nach Burk. Geht man von dem erwähn-

³⁵ Hummel Berg, auch nur als Hummel bezeichnet, 234 m hohe Erhebung westlich von Seidau.

ten Schreiben aus.³⁶ Verwunderlich ist, dass dieser Brief eher einen informativen Charakter trägt und nur in wenigen Sätzen die Planungsarbeit umreißt. Grundsätzlich beweist aber das Schreiben, dass Ende 1934 bei der GEZUVOR an einer stadtnahen Linienführung gearbeitet wurde. In wieweit und in welcher Funktion Frenzel in die Planungsarbeiten einbezogen war, geht aus den erhaltenen Unterlagen der „GEZUVOR“ nicht hervor.

In Bautzen kam es am 15.05.1936 im „Weißen Roß“ unter der Leitung von Claußnitzer zu einer Präsentation des Linienverlaufes im Stadtgebiet. Eingeladen waren neben dem Amtshauptmann auch der Bürgermeister und die Vertreter des Bautzener Stadtrates. Um die betreffenden Gemeinden mit einzubeziehen, lud man die jeweiligen Ortsvorstände, den Kreisbauernführer und den Landschaftsschutz ein. Im Gegensatz zum GEZUVOR - Entwurf beschrieb die neue Linie einen scharfen nördlichen Bogen um Seidau und Teichnitz. Diese erlaubte nur im Bereich der „Hummel“ einen Blick über die Stadt. Die Linie sollte das Spreetal am Flinsfelsen überschreiten und die Ortschaft Burk und den Burkauer Höhenzug in einem Bogen südlich umgehen. In einem Teilvorschlag schlug er einen Verlauf am Ortsbild von Teichnitz vor, um in einem flachen Bogen den Höhenzug in Richtung Oehna nördlich zu führen. Vorteil dieser Linienvariante war es, dass man so den Autofahrer einen Blick auf das Stadtbild ermöglichte. Der Vertreter des Kulturamtes schlug nach eigenen Untersuchungen eine dritte Linie vor. Diese Linie sollte ab Seidau zwischen Teichnitz und dem Spreetal nördlich bis über Oehna/Burk verlaufen. Dabei blieben wertvolle Ackerflächen und Naturschönheiten bewahrt. Der Spreeübergang war unmittelbar vor dem Gut Maltitz vorgesehen.

³⁶ Schreiben vom 23.12.1934 vom Vorsitzenden d. „Gesellschaft zur Vorgeschichte und Geschichte der Lausitz“, Dr. Frenzel, an den Amtshauptmann von Bautzen. Dieses Dokument ist das Einzige aus der Frühzeit des Autobahnbaus im Archiv Bautzen, das auf konkrete Linienentwürfe bei Bautzen hinweist. Ob seine Darstellung den Tatsachen entspricht, konnte nicht nachgeprüft werden. Entsprechende Unterlagen aus den Nachlässen der GEZUVOR und der RAD konnten nicht gefunden werden.

Archivverbund Bautzen, Staatsarchiv; Sign. 50013 Amtshauptmannschaft Bautzen Nr. 5774 Seite 27

Die Zitate aus dem Brief wurden ohne Korrektur übernommen. Zur Person: Walter Frenzel (1892-1941), einer der bekanntesten Archäologen und Denkmalspfleger der Oberlausitz. Verfasser vieler wissenschaftlichen Schriften mit Schwerpunkt slawischer und frühgermanischer Geschichte. Nach dem Studium war er von 1928 bis 1936 als Geschichtslehrer und Vorsitzender der Gesellschaft für Vorgeschichte und Geschichte der Oberlausitz in Bautzen tätig. Ab 1936 wirkte Frenzel als Dozent an der Hochschule für Lehrerbildung in Frankfurt/ O. Im September 1939 konnte er als Offizier der Wehrmacht Ausgrabungen in Zentralpolen durchführen. 1940 bis 1941 leitete er das Museum in Łódź und sicherte in dieser Eigenschaft wichtiges Kulturgut. Frenzels Wirken gilt unter Wissenschaftlern als umstritten. Er begann 1941 Selbstmord.

Aus wirtschaftlichen Gründen lehnte Claußnitzer die durch den Landschaftsschutz eingebrachte längere Variante ab. Der Vertreter des Landschaftsschutzes bat, dennoch die Trasse so zu legen, dass die Abgottfelsen nicht berührt würden werden. Weiter wünschte er, keinen Brückenpfeiler ins Flussbett zu setzen, da mit jahreszeitlich wechselndem Strömungscharakter im engen Spreetal zu rechnen wäre. Gleichzeitig würde eine pfeilerlose Bogenbrücke die im Tal noch vorherrschende Naturbelassenheit weit aus mehr stören als ein Bauwerk mit Mittelpfeilern.

Am Ende der Beratung stimmte die Mehrheit der Anwesenden für die Südtrassierung. Der Amtshauptmann beschloss, bei der anstehenden Bezirksausschusssitzung die angenommene Variante hervorzuheben und zum Bau zu empfehlen. Claußnitzer bat die Gemeinde- und Ortsvorstände, zwecks detaillierter Planungen bei den Gesprächen die Besitzstandsbücher und Flurkarten mitzubringen. Fragen über die Streckenführung in Richtung Osten musste Claußnitzer, wegen des nicht endgültig festgelegten Verlaufes durch die RAD, unbeantwortet lassen.

Um im Vorfeld Einwänden an den unterschiedlichen Linienführungen zu begegnen, führte man in Burk am 12.06.1936 um 8.30 Uhr im dortigen Wirtshaus eine Besprechung durch. Bei dieser waren neben dem Gemeinderat von Burk die Gemeindevorstände von Oehna, Teichnitz und Seidau sowie die jeweiligen Ortsbauernführer und der Kreisbauernführer anwesend. Im Vorfeld des Treffens konnten die Eingeladenen die abgesteckte Trassierung begutachten.

Claußnitzer beschrieb im Detail die Linienführungen innerhalb der jeweiligen Gemeindegrenzen. Die Gemeindevorsteher und die Bauernführer erläuterten nach dem Vortrag an Hand der vorliegenden Flurkarten entstehenden Probleme. Zum Beispiel bat der Vertreter der Gemeinde Teichnitz um eine geringe Südverlagerung der Linie innerhalb der Flurgrenzen. So würden die ortsnahe Ackerflächen erreichbar bleiben und die Reichsautobahn nicht als Barriere empfunden. Ein umfangreiches Thema war die Aufrechterhaltung von Straßen und Wegen. Der Gemeindevorstand von Burk verwies auf den unmittelbar an der Grenze zur Gemeinde Niederkaina verlaufenden Gemeindeweg. Dieser wurde, als Schulweg genutzt sollte bestehen bleiben. Im Detail konnte Claußnitzer in diesem Planungsstand keine Auskünfte erteilen. Zum Schluss der Besprechung sprachen sich alle Teilnehmer für die von der OBK Dresden vorgeschlagene Südlinie aus.



Abb. 7: Ausschnitt aus dem Messtischblatt, das bei den Gemeindeämtern in Seidau, Teichnitz, Oehna und Burk im Januar 1937 ausgelegt wurde.

Das neben der von der OBK Dresden geplanten Linienführung auch die überholte GEZUVOR - Variante dargestellt wurde, war unüblich. Eine Erklärung könnte darin liegen, dass der zeitliche Vorlauf aktuellen Lagepläne für das Planfeststellungsverfahren zu zeichnen, nicht ausreichte. Da auf Anordnung eine Veröffentlichung zwingend zu erfolgen hatte, nutzte man überholte Druckvorlagen und zeichnete die OBK - Linie einfach ein. Neben dem im Sommer 1936 durch die OBK Dresden vorgeschlagenen Linienverlauf (rot) ist der GEZUVOR - Verlauf (schwarz) aus dem Jahr 1935 abgebildet. Nur bei der Nordlinie hatte man die Kloidien (Trassierungselement zur fahrdynamischen Bemessung von Verkehrswegen) berechnet und ein Längsprofil aufgenommen.

Archivverbund Bautzen, Staatsfiliale; Sign. 50013 Amtshauptmannschaft Bautzen Nr. 57777.

Bau der Autobahnstrecke 73 Dresden - Görlitz vom Pfahl 52,000 bis Pfahl 60,000

Mit den Ergebnissen der Gespräche in Bautzen und Burk stellte die obere Bauleitung in Berlin am 29.06.1936 die jeweiligen Varianten vor. Die Beratung fand im Gebäude der RAD Berlin statt und hatte das Ziel, den grundlegenden Verlauf der Linien von Salzenforst bis Burk festzulegen. Den Vorsitz führte der Direktor der Direktion, Reichsbahnoberrat Doll, was die Bedeutung dieses Treffens hervorhob.

Um nicht in Zeitverzug bei den Planungsarbeiten auf der Linie Dresden - Bautzen - Görlitz zu geraten, mussten zeitnahe Entscheidungen über den Linienverlauf getroffen werden. Dies war für eine kontinuierliche Arbeit der Bauleitung von großer Wichtigkeit. Hatte sie doch neben den planerischen Detailarbeiten alle organisatorischen und personellen Vorbereitungen für den Bau zu treffen. Aus diesem Grund bestimmte Doll am Schluss des Gespräches mit den Entwurfsarbeiten bis zum km 56+500 (Höhe Gemeindegrenze Seidau/Teichnitz) zu beginnen. Für den

übrigen Teilabschnitt entschied er, eine Entscheidung des GI abzuwarten. Dennoch sollten bis zum km 60 das Einmessen an beiden von der OBK vorgeschlagenen Varianten in Auftrag gegeben werden. Die OBK hatte erste Planungs-entwürfe zusammen mit Kostenvoranschlägen zügig zu erarbeiten und dem GI vorzulegen.

Nach Abschluss der Arbeiten an den Vorentwürfen stellte am 24.08.1936 der Planungsreferent dem GI die jeweiligen Varianten vor. Dabei hob er den Wunsch des Stadtrates von Bautzen hervor, der sich für die um 100 000 RM günstigere Trassierung bei Teichnitz aussprach. Im Verlauf des Gespräches erfolgte eine Auswertung der Bodenanalyse im Bereich der Stadt Bautzen. Demnach war im Bereich der „Hummel“ und bei der Ortschaft Oehna mit massiven Granit und Sprengfelsen, der durch Lehm Boden durchzogen war, zu rechnen. Dieser Umstand hätte nach Meinung des Referenten negative Auswirkungen auf die Bau-

zeit. Der GI nahm die Ausführungen zur Kenntnis, traf aber keine Entscheidung.

In einer Bezirksausschusssitzung am 19.09.1936 in Bautzen beschloss man, sich für die Südlinie mit einem zentrumsnahen Verlauf einzusetzen. Eine Anschlussstelle und ein Rasthof sollten an einem besonders schönen Ort errichtet werden. Als Gast bei der Bezirksausschusssitzung war Reichsbahnoberrat Thoß, Vorstand der Bauabteilung Bautzen, geladen. Dieser war nicht in der Lage, auf Nachfragen über den Planungsstand und den Verlauf in Richtung Osten Ausführungen machen.

Nach genauem Studium der Linienpläne entschied sich der GI am 24.10.1936 für die durch die OBK vorgeschlagene Südlinie. Er ordnete an, bis zum km 57+900 mit den Planungsarbeiten fortzufahren. Dass die Zustimmung nur bis zum km 57+900 erfolgte, beruht auf der zu diesem Zeitpunkt festgelegten Linienführung in östlicher Richtung. In Bezug auf eine Anschlussstelle auf der „Hummel“ wollte sich der GI auf Grund des Bodengutachtens noch nicht festlegen. Er wies die OBK Dresden an, einen zusätzlichen Standort zu prüfen. Seine Begründung: Ungünstiger felsiger Untergrund und einen unzureichenden Platz für Brems- und Beschleunigungsspur. Auch fand Todt einen Standort für einen Rasthof mit Tankstelle im Bereich der „Hummel“ nicht gegeben. Stattdessen sollte in Höhe Burk ein Rasthof entstehen, da nach seiner Meinung das Gelände hier günstiger wäre.

Die OBR Dresden untersuchte darauf hin das Areal in Höhe der Kreuzung der Landstraße Bautzen - Kamenz als neuen Standort einer Anschlussstelle. Hier bot sich am Südhang des Lerchenberges ebenfalls eine Sicht auf Bautzen.

Im Rahmen eines Planungsgespräches über den östlichen Verlauf bis Weißenberg im November 1936, prüfte Todt noch einmal die Thematik der Anschlussstellen im Bereich der Stadt Bautzen. Dabei ging es um den Vorschlag der OBR Dresden, unmittelbar östlich der Stadt eine weitere Anschlussstelle einzurichten. Das Vorgehen widersprach der Weisung des GI, der in einem Schreiben vom 24.10.1936 an die RAD eine weitere Anschlussstelle bei Bautzen grundsätzlich ausschloss. Todt äußerte, dass nach seiner Auffassung diese Planung sinnlos sei, „...da der Verkehr eher nach Westen strebe.“³⁷

³⁷ Aktenvermerk des zuständigen Referenten nach dem Planungsgespräch vom November 1936. In dem erwähnten Schreiben vom 24.10.1936 erläutert Todt zum ersten Mal ausführlich seine Entscheidung über den Linienverlauf bei Bautzen. Warum dennoch die OBK Dresden den Vorschlag einer zusätzlichen Anschlussstelle bei Bautzen einbrachte, ist nicht nachvollziehbar.

Vom Stand der Planungen unterrichtete Claußnitzer am 26.11.1936 in den Diensträumen der Amtshauptmannschaft den Oberbürgermeister Opitz, die Mitglieder des Stadtrates von Bautzen und den Amtshauptmann. Opitz war mit der vorgestellten Linienführung im Stadtgebiet einverstanden. Mit der Entscheidung, dass Bautzen nur eine Anschlussstelle erhalten sollte, gab er sich nicht zufrieden. Im Verlauf der Unterhaltung legte man alle notwendigen Straßenverlegungen im westlichen Landkreis und im Stadtgebiet zusammen mit dem Vorstand des Straßen- und Wasserbauamtes fest.

Einige Tage später erörtert der Bautzener Amtshauptmann im Auftrag des Oberbürgermeisters Opitz noch einmal telefonisch mit Claußnitzer das Thema der Anschlussstelle. Dabei versuchte der Amtshauptmann Claußnitzer zu überzeugen, als Ersatz für die entfallende Anschlussstelle an der Hummel, sich für eine zusätzliche östlich der Stadt einzusetzen. Laut Gesprächsnotiz argumentierte Claußnitzer mit den Einwänden des GI dagegen. Er betonte, dass er von der Einflussnahme des Oberbürgermeisters auf die OBK für eine Anschlussstelle an der „Hummel“ wisse. Er hätte durchaus Verständnis für das Handeln, erklärte aber, dass die Entscheidungen durch den GI getroffen werden würden.

Dieses Gespräch lässt erkennen, dass Opitz seine politischen Beziehungen einsetzte, um die Idee einer Anschlussstelle auf der „Hummel“ umzusetzen. Heute kann man darüber nur spekulieren, wie es dem Oberbürgermeister letztendlich gelang.

Wertet man die jeweiligen Dokumente aus dem Nachlass der OBR Dresden aus, ergibt sich im Bezug auf die zeitliche Einordnung der Planungsarbeit folgendes Bild: Es existierte bis zum November 1936 für den Abschnitt Salzenforst bis Burk ein trassierter und eingemessener Linienplan. Die Linie verlief zwischen dem km 54 und km 56 jeweils mit zwei gegenläufigen Kurven in nordöstlicher Richtung. Beide Kurven hatten einen Kurvenhalbmesser von 1000 m, der nur durch eine 380 m lange Gerade unterbrochen wurde. Durch die Wahl des großzügigen Kurvenhalbmessers gelangte die nachfolgende Trassierung automatisch an das Ortsbild von Teichnitz und somit nördlich des hier verlaufenden Höhenzuges zum Spreetal. Ende Dezember 1936 leitete die OBR Dresden das Genehmigungsverfahren ein und sandte zwecks Veröffentlichung die Unterlagen an die Amtshauptmannschaft Bautzen (siehe Abbildung 7).

Noch im Dezember 1936 senkte das Planungsbüro der OBR Dresden den Kurvenhalbmesser im Bereich der Hummel auf 1800 m ab. Die nun verflachte Kurve ließ jetzt den Bau

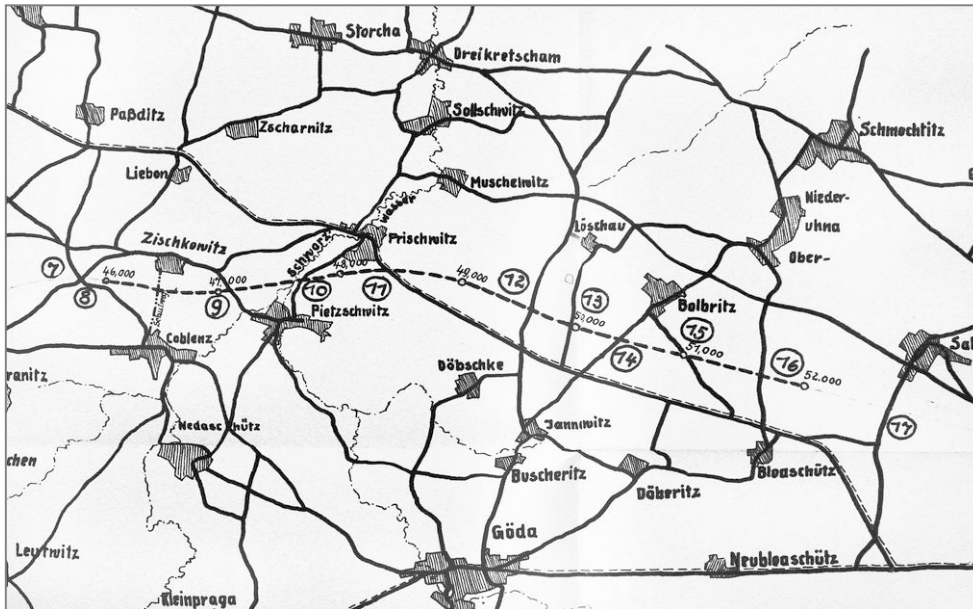


Abb. 8: Ausschnitt aus dem ersten Übersichtsplan der BAK Bautzen vom Juli 1935. Aufgrund der Qualität der Karte ist ein vollständiger Abdruck nicht möglich. Dargestellt sind die ersten zwei Erdlose zwischen Uhyst und Bautzen und der beabsichtigte Verlauf Uhyst und Salzenforst. Die Nummern kennzeichnen den Standort geplanten Bauwerke. Eine Erläuterung zu der Karte fehlte. Archivverbund Bautzen, Staatsfiliale; Sign. 50013 Amtshauptmannschaft Bautzen Nr. 577.

einer öffentlichen Anschlussstelle zu. Dabei konnten beide Anschlussrampen mit einem Kurvenhalbmesser von 45 m (Außenschenkel) bzw. 30 m (Innenschenkel) geplant werden. Der flache Kurvenhalbmesser und die vorgelagerten Gerade gestatteten die notwendige Übersichtlichkeit der Anschlussstelle für den Verkehrsteilnehmer. In Folge dieser Änderung rückte die Linie in Höhe der Ortschaft Teichnitz nach Süden. Das kam dem Gemeinderat der Ortschaft und der Stadt Bautzen entgegen. Nicht nur, dass wertvolle Ackerböden in den Gemarkungen Teichnitz und Burk verschont blieben, auch lag die Trasse jetzt am Bautzener Stadtbild.

Unter erheblichem Zeitdruck wurde im Januar 1937 trotz der technischen Änderungen das Planfeststellungsverfahren vorangetrieben. In den Gemeindeämtern von Rattwitz, Seidau, Teichnitz, Oehna, Burk und im Rathaus von Bautzen lagen Planungsunterlagen vom 04.01.1937 bis zum 14.01.1937 öffentlich aus. Zum Zeitpunkt der Auslegung entsprachen diese somit nicht mehr dem Planungsstand.

Das Auslegen der Lagepläne wurde durch die Amtshauptmannschaft beurkundet. Ein Exemplar verblieb bei der Kreishauptmannschaft, ein zweites wurde an die Bauleitung nach Dresden gesandt. Letzteres musste nach Abschluss der Arbeiten zusammen mit dem ersten Satz der Lagepläne an die Direktion zur Archivierung übergeben werden.

Im Februar 1937 stimmte Todt endgültig den geänderten Linienplanungen vom Dezember 1936 und dem Standort der Anschlussstelle Bautzen West auf der „Hummel“ zu.

1.4. Die Bauabteilung Bautzen

Für den Reichsautobahnbau in der Lausitz wurden im Juli 1935 eine Bauabteilung Bautzen gegründet. Sie firmierte zunächst in den Räumen der OBK Dresden. Als Vorstand der Bauabteilung wurde der Reichsbahnoberrat Schmidt eingesetzt, der die Dienstgeschäfte bis zur Verlegung nach Bautzen leitete. Mit dem Umzug nach Bautzen im Oktober des gleichen Jahres setzte man den Reg. Baurat Thoß als Vorstand ein. Der Mitarbeiterstab bestand aus einer Schreibkraft, einigen Bauingenieuren und technischen Hilfskräften sowie einem Kraftfahrer. Bis auf Thoß kamen die Mitarbeiter von der Reichsbahn und hatten zuvor bei der OBK Dresden gearbeitet. Als Geschäftssitz mietete man im Herbst 1935 in der Äußeren Lauenstraße 11 in Bautzen Büroräume an.

Der Zuständigkeitsbereich der OBK war zunächst der Landkreis Bautzen. 1937 erweiterte man den Bereich in östlicher Richtung bis zur sächsisch/schlesischen Provinzgrenze und westlich bis zum Baukilometer 34+500 (Höhe der Ortschaft Köderbrunn).

Im nachfolgenden Kapitel wird im Zusammenhang mit dem zeitlichen Baugeschehen immer wieder auf die Arbeit der Bauabteilung Bautzen eingegangen. Eine getrennte Dokumentation von Beginn der Arbeitsaufnahme bis zur Auflösung am 01.10.1941 war wegen der Komplexibilität nicht möglich.

1.5. Spatenstich bei Zischkowitz

Wegen der Eile begann die OBK ohne die offizielle Baufreigabe durch den GI, aber mit Genehmigung der RAD, Ende Oktober 1935 mit den Ausschreibungen der Erdlose zwi-

Die Oberlausitzer Reichsautobahn

Noch vor wenigen Wochen war die Reichsautobahn der Lausitz nur auf Plänen und Karten zu sehen. Eine Tagelager wehten dann über den Äckern und Wiesen zwischen Zischkowitz und Salzenforst unzählige Fährchen, lange Holzpfähle ließen erkennen, wo die Straße Adolf Hitler's in der Nähe von Bautzen laufen wird. Weit westlich von Prischwitz begann die Fährchenreihe, dann sprang sie bei Prischwitz über die Ramenzer Straße hinweg und lief östlich weiter, zwischen den Dörfern Bolbritz und Bloaschütz durch zur Salzenforster Höhe. Bald darnach schürften Erdarbeiter tiefe Gruben in das Erdreich. Alle 50 Meter wurde ein Schacht bis zu 5 Meter in das Erdreich aufgehoben: Bodenproben für die künftige Bauarbeiten. Hinter all diesen Anzeichen des Baubeginns standen umfangreiche sorgfältige Vorbereitungsarbeiten, mit denen nur die unmittelbaren Beteiligten zu tun hatten. Am 26.11.1935 wurde schließlich bei Zischkowitz der erste Spatenstich zum Bau der Reichsautobahn Dresden - Görlitz von km 46 bis km 52 vorgenommen.

Landschaftlich ein Kunstwerk

Die Strecke Dresden - Görlitz der Reichsautobahn wird zwischen der Eisenbahnstrecke Dresden - Bautzen, der Reichstraße Dresden - Bautzen, und der alten Handelsstraße Großenhain - Ramenz - Bautzen die Jahrhunderte hindurch als Via regia und „Hohe Straße“ hervorragende Bedeutung gehabt hat, auf die alte Sechsstadt Bautzen zugeführt. Sie wurde nicht weiter nördlich in das flache Lausitzer Heidegebiet gelegt, sondern an die Schwelle der Oberlausitzer Berge. Für die Autobahn ist ja nicht nur der Boden, auf dem sie gebaut wird maßgebend, sondern neben den verkehrsmäßigen Notwendigkeiten auch die Schönheiten und Lebenslust der Landschaft. Und gerade in diesem Punkte hat man die Oberlausitzer Reichsautobahn außerordentlich glücklich gelegt. Sie durchquert das hügelige Bergelände der Berglette, läßt nach Norden zu den Blick über die Ebene mit ihren Kiefernwäldern, Teichen und unzähligen Bauernhöfen frei und wird im Süden von den Bergen der Mittellausitz, vom Ralzenberg bis zum Gornehohe und Lbbauer Berg, begleitet. Schon jetzt kann man erkennen, daß hier die Autobahn landschaftlich ein Kunstwerk wird. Ein Höhepunkt ihrer Schönheit wird der Blick auf das alte turmreiche Bautzen sein.

Baustelle Zischkowitz - Prischwitz

Die sechs Kilometer lange Strecke der Autobahn zwischen Prischwitz und Salzenforst ist gegenwärtig in zwei Bauabschnitten in Arbeit, ein zwei Kilometer langer Mittelstück wird in den nächsten Wochen schon in Angriff genommen werden. Am Ende der zu jeder Jahreszeit reißvollen Reda-Schützter Stala treffen wir auf die erste Baustelle zwischen Zischkowitz und Prischwitz. Die Erdarbeiten sind schon so weit vorgeschritten, daß der Verlauf der Bahn in ihrer ganzen Breite erkennbar ist. Ueber sanfte Hügel, zwischen Bauernhöfen hindurch, legt sich hier das breite Band der Autobahn. Sie schmiegt sich an den Boden und an die Umgebung an, wird selbst ein Teil der anmutigen Landschaft. Gegenwärtig sind an dieser Baustelle 220 Mann mit Erdarbeiten beschäftigt. Man hat den fruchtbaren Ackerboden geschält und den Rasen aufgestochen. Mutterboden und Rasen sind zu den Seiten der Autobahn aufgestapelt worden, um später an den Seiten und im Mittelstreifen der Straße wieder aufgebracht zu werden. Der Verbindungsweg von Zischkowitz nach Prischwitz geht durch die schmale Aue eines Quellbächleins. Ueber den Geländeeinschnitt muß die Bahn auf einem 10 Meter hohen Damm hinweggeführt werden. An beiden Seiten der Mulde sind vorerst tiefe Stufen ins Erdreich eingeschnitten worden, damit nicht die Bodenmassen der Anhöhe herabrutschen. Der sumpfige Grund der Bachaue muß entwässert werden. Durch den Damm der Autobahn wird man den Wirtschaftsweg unterführen. Die nach Osten zu anschließende Anhöhe wird ein Stück eingeschnitten. Die Arbeiten sind dabei, die Bodenmassen ab-

des Schwarzwassers erhält ein neues Bett, die Straße zwischen Prischwitz und Prischwitz wird tiefer gelegt, die Autobahn muß in einer Brücke über Straße und Bach geführt werden.

Dort, wo früher Fährchen über den Aedern wehten, erhebt sich jetzt große Lichtmasten. Beim Schein der Lampen wird auch in der Dunkelheit gearbeitet.

Das zweite Bauabschnitt

Liegt näher an Bautzen. Auch hier sieht man bereits die Breite der Bahn und ihren Verlauf. Besonders schön ist das Straßenstück zwischen Bolbritz und Bloaschütz gelegen. Es steigt an einiger Bodenwelle hoch und geht dabei ganz dicht an einer alten hölzernen Windmühle vorbei. Die Windmühle ist noch in Betrieb und so eingerichtet, daß man ihren ganzen Bau auf einem Bock noch dem Winde drehen kann. Der zweite Bauabschnitt beschäftigt gegenwärtig rund 250 Arbeiter. Auch hier ist eine Feldbahn zur Beförderung der Bodenmassen eingesetzt. Maschinen werden zu den Abschnitten an der Autobahn jetzt noch nicht verwendet, außer der Feldbahn und den „Gräbchen“. Mit den Gräbchen verdichtet man den weichen Lehmboden, um einen festen sicheren Damm zu erhalten. Walzen würden sich dazu nicht gut eignen, weil sie den weichen Boden vor sich herschieben. Die Gräbchen sind Stampfen von 100 bis 1000 Kilogramm Gewicht und springen mit Hilfe eines Benzinmotors wie Gräbchen in die Luft. Mit einem einfachen Verdichtungsmesser kann man prüfen, ob der Damm fest genug wird. 220 000 Kubikmeter Bodenmassen müssen auf der Baustrecke bewegt werden, bevor der Unterbau des 6 Kilometer langen Bahnstückes fertiggestellt ist. Täglich arbeiten hier über 500 Volksgenossen in zwei Schichten. Die meisten kommen auf Bautzen, viele auf den Dörfern der Umgebung mit dem Fahrrad und dem Omnibus. Sie alle leisten eine schwere, herrliche Arbeit, sie schaffen die breiten Straßen in die Zukunft.

Abb. 9: Bautzener Stadtanzeiger vom 21.02.1936

schen Zischkowitz und Prischwitz. Der nur 4 km lange Abschnitt war in zwei Erdlose eingeteilt. Der feierliche Spatenstich fand am 26.11.1935 bei Zischkowitz statt. Bis auf Presseveröffentlichungen existieren über dieses Ereignis keine Dokumente mehr.

Das erste ca. 1000 m lange Erdlos hatte die Firma Geisler aus Hirschfelde übertragen bekommen. Diese begann einen Tag später mit der Entfernung des Mutterbodens.

Das zweite Erdlos teilten sich die Firmen Grohmann & Wagner aus Neugersdorf und Türpe & Zimmermann mit Sitz in Bautzen. In der ersten Dezemberwoche 1935 setzte auch hier die Bautätigkeit ein.³⁸ Beschäftigt waren um die 220 Arbeiter, die wegen des einsetzenden Frostes in der zweiten Dezemberwoche 1935 witterungsbedingt alle Arbeiten einstellen mussten.

³⁸ Der Abschnitt begann bei Zischkowitz und endete an der westlichen Gemeindegrenze von Bollwitz.

Ab dem Frühjahr 1936, nach dem Ende der Frostperiode, wurden die Arbeiten auf den Erdlosen wieder aufgenommen. Gleichzeitig genehmigte die OBK der Firma Türpe & Zimmermann mit dem dritten Erdlos bis Bloaschütz zu beginnen. Mit der Ausweitung der Bautätigkeit stieg die Anzahl der Arbeitskräfte sprunghaft auf über 1000 an. Motivation dabei war nicht nur für viele Arbeiter wieder in Lohn und Brot zu stehen. An einem zukunftsweisenden Werk mitzuarbeiten, ließ viele Menschen in der Lausitz euphorisch an das neue politische System glauben.

Zunächst kamen die Arbeitskräfte mit Fahrrädern und Bussen aus Bautzen sowie der näheren Umgebung an die Baustellen. Dort erhielten sie einen Spaten oder eine Spitzhacke und begannen mit den Arbeiten. Werkzeug und Material lagerte in Baracken, die entlang der Baustrasse aufgestellt waren. Die Versorgung erfolgte durch zwei Baukantinen, deren Betreiber ausreichend warmes Essen und Getränke bereitzustellen hatten.

Zur Überwindung des Flusslaufes „Schwarzwasser“ musste ein 10 m hoher Damm über die Aue zwischen Zischkowitz und Prischwitz aufgeschüttet werden. Gleichzeitig war geplant, Drainagerohre in den Damm zu verlegt und den Flusslauf auf einigen Metern zu begradigen. Diese Arbeiten erfolgten nach dem Ende der Frostperiode im März 1936. Zeitgleich war der Abschnitt vom Mutterboden geräumt und es begannen die Schürfungen zur Baugrunduntersuchung. Das für den Damm benötigte Erdreich gewann man beim Anschneiden der östlich des Flusstales liegenden Anhöhe. Für den Transport des Erdreiches setzte die Firma Feldbahnloren ein, die von den Arbeitern geschoben wurden. Mittels Handverdichtern, sogenannten Fröschen, bearbeitete man den Untergrund für das Planum. Ab Februar 1936 liefen die Arbeiten von 6 Uhr bis 22 Uhr in zwei Schichten. Für eine Beleuchtung sorgten Petroleumlampen. In Zischkowitz richtete die Bauabteilung zur besseren Koordinierung der Arbeiten ein Streckenbaubüro ein.

Bis Oktober 1936 hatte die OBK Dresden zusammen mit der Planungsabteilung der Direktion in Berlin den Linienentwurf für den Lückenschluss zwischen Pulsnitz und Zischkowitz abgeändert und zur Abstimmung dem Wehrkommando Dresden vorgelegt. Nach der Aufstellung eines vorläufigen Bauwerksverzeichnisses errechnete die OBR Dresden einen Kilometerbaupreis von 615 000 RM.

In der zweiten Hälfte des Jahres 1936 begann das Brückenbüro mit den technischen Zeichnungen der ersten Brücken für den Abschnitt Zischkowitz - Bloaschütz. Die Erarbeitung der Konstruktionsunterlagen und statische Berechnungen wurde an externe Baumeister übergeben.

Unsicherheit herrschte in Dresden über den Zeitraum einer Freigabe weiterer Baulosen in Richtung Bautzen durch den Gl. Zwar stellte Claußnitzer den Baubeginn bis Salzenforst noch im Laufe des Jahres 1936 in Aussicht, gab aber trotzdem die Genehmigung, für das kommende Jahr die Felder erneut zu bestellen. Er sicherte zu, bei einem vorgezogenen Baubeginn, Entschädigungen für die entgangene Ernte zu zahlen.

Nach erfolgter Bestätigung der Linienführung bei Bautzen im Dezember 1936, konnte das Ausschreibungsverfahren für das vierte Erdlos bis Salzenforst beginnen. Gleichzeitig begann das Brückenbüro der OBR Dresden mit den Konstruktionsarbeiten für die Bauwerke.

1.6. Straßen, Wege und Wasserläufe

Mit Abstimmung der Amtshauptmannschaft, dem Straßen- und Wasserbauamt Bautzen sowie den Ortsvorstehern, erfolgten die Planungen über notwendige Änderungen am Straßen- Wegen- und Wassernetz. Dabei einigte man sich über die Aufrechterhaltung bestehender Verbindungen sowie den Neubau von Straßen und Wegen. Da so gut wie keine Dokumente mehr vorhanden sind, kann hier nur auf die tatsächlich beschlossenen und ausgeführten Maßnahmen eingegangen werden.

Flur Uhyst

- Landstraße 1. Ordnung Bischofswerda – Königswartha
Im Bereich der Autobahn teilverlegt.

Flur Pannewitz

- Landstraße 2. Ordnung Kleinhänichen – Pannewitz
Verlegung und Teilneubau auf ca. 750 m
- Landstraße 2. Ordnung Auschkowitz - Pannewitz
Teilverlegung der Straße um wenige Meter.

Mittels eines beidseitigen Teilneubaus entlang der Autobahntrasse sollten alle unterbrochenen Wirtschaftswege innerhalb des Flures erfasst werden. Geplant war, dass beide in die Landstraße Auschkowitz – Pannewitz münden sollte.

Flur Auschkowitz

Die OBR Dresden verlangte vom Gemeindevorstand Auschkowitz sich, mit der Gemeinde Pannewitz über einen Flächentausch zu einigen. Offenbar blieb diese Forderung unerfüllt, sodass man beidseitig der Autobahntrassen einige Feldwege für die Bauern neu herrichten musste.

Flur Zischkowitz

- Landstraße 2. Ordnung Zischkowitz – Dobranitz
Verlegung und Teilneubau der Straße auf ca. 800 m.

Ebenfalls sollte der Wirtschaftsweg aus Coblenz an die Südseite der Trasse bis zur Einmündung in die Landstraße verzogen werden. Die Einmündung des Gemeindeweges aus Paßditz sei um 50 m vorzuverlegen.

- Gemeindeweg Zischkowitz - Coblenz (Schulweg)
Wurde im Verlauf nicht aufrechterhalten.

Flur Coblenz

- Gemeindeweg Zischkowitz - Pietzschwitz
Der Gemeindeweg wurde im Verlauf beibehalten.

Flur Pietzschwitz

- Gemeindeweg Pietzschwitz - Prischwitz
Der Gemeindeweg wurde im Verlauf beibehalten.
 - Wirtschaftsweg Prischwitz in südlicher Richtung
Unter Teilverlegung war eine aufrechterhalten möglich.
- Bei der Durchschneidung von Ackerflächen durch die geplante Autobahntrasse bestanden die Gemeinde auf vielen Überquerungen. Claußnitzer argumentierte dagegen, dass ja die Ortsverbindung 2. Ordnung Prischwitz - Bloaschütz zur Reichsstraße 6 im Verlauf aufrecht erhalten wird. Nach seiner Ansicht wäre so die Erreichbarkeit der Grundstücksflächen südlich der Fahrbahnböschung gewährleistet. Die Gemeinde bestand trotzdem auf eine weitere Brücke und der Aufrechterhaltung der restlichen Wege. Zusätzlich sollte ein neu angelegter Wirtschaftsweg parallel zur Trasse geführt werden.

- Landstraße 2. Ordnung Prischwitz - Bloaschütz
Begradigung und Ausbau der Landstraße

Wegen der vom Militär gewünschten Rampe am vorgesehenen Kreuzungspunkt mit der Autobahn war geplant, die Landstraße auf ca. 1 km Länge zu verlegen. Gleichzeitig die Trassierung innerhalb des Ortes Prischwitz zu begradigen und den Fahrbahnquerschnitt zu verbreitern. Bei dem Vorhaben einigte man sich, dass Planung, Finanzierung und Bau durch den Landkreis getragen wird.

Flur Muschelwitz

- Landstraße Döbschke - Muschelwitz
Blieb im gesamten Verlauf erhalten.

Die Landstraße verläuft hart an der Flurgrenze zur Gemeinde Löschau und soll innerhalb der Autobahntrasse aufrechterhalten werden.

Flur Löschau

- Gemeindeverbindungsweg bis zur Einmündung Ortsverbindung Prischwitz - Bloaschütz
Wurde jeweils bis zur Autobahn aufrechterhalten
- Die OBR war zunächst bereit, den Weg über die Autobahn zu führen. Im Laufe des Jahres 1937 entschied man aus Kostengründen, den Gemeindeweg nur bis zur Autobahn-

trasse bestehen zu lassen. Die Gemeinden Löschau und Bolbritz verlangten dagegen eine Verziehung an der Nordseite der Autobahntrasse bis zur Landstraße Jannowitz - Bolbritz. Dafür wurde ein 850 m langer Neubau durch die Gemeinde Löschau verwirklicht.

Flur Bolbritz

- Landstraße 2. Ordnung Jannowitz - Bolbritz
Blieb im Verlauf bestehen.
- Gemeindeweg Bloaschütz - Bolbritz
Blieb im Verlauf bestehen.
- Landstraße 2. Ordnung Bloaschütz - Oberuhna
Blieb im Verlauf bestehen.

Flur Salzenforst

- Ortsverbindung Salzenforst - Rattwitz
Nach Verhandlungen, Verlauf bestätigt.

Der Gemeinde Salzenforst war es wichtig, wegen der Zerschneidung wertvoller Ackerflächen viele Verbindungen aufrecht zu erhalten. Da es wie von Salzenforst gefordert, nicht zur Südverlegung der Autobahntrasse gekommen war, machte die OBR Zugeständnisse bei dem Ausbau bzw. Neubau der Wirtschaftswege.

Größter Flusslauf auf dem Abschnitt war das Schwarze Wasser. Nach Absprache mit dem Landschaftsschutz beschloss man eine Verlegung und eine Begradigung auf ca. 250 m.

Nach der Festlegung der endgültigen Trassenführung im Bautzener Stadtgebiet konnte die OBR: am 20.08.1936 die Lagepläne für Pf. 54+0 bis Pf. 56+0 (Flur Rattwitz) und Pf. 56+0 bis Pf. 58+0 (Flur Seidau) am 08.09.1936 die Lagepläne für Pf. 58+0 bis 60+0 (Flur Bautzen) abschließen. Daraus ergaben sich im Stadtgebiet einige Veränderungen im Straßennetz. Claußnitzer griff bei der erwähnten Besprechung am 15.05.1936 das Thema auf, um der Stadtverwaltung den notwendigen Planungsvorlauf zu geben. Zusammen mit dem Straßen- und Wasserbauamt versuchten die Kreisverwaltung, geeignete Straßenkonzepte zu erarbeiten, die die Integration der Reichsautobahn mit einer Anschlussstelle an der „Hummel“ berücksichtigen.

Am 16.11.1936 stellte die Stadt Bautzen Claußnitzer ihre Vorstellungen über die Umlegung und den Neubau von Straßen vor. Dabei stellte dieser klar, dass der von der Stadt angestrebte Standort einer Anschlussstelle auf der „Hummel“ nicht sicher ist. Da die stadteigenen Planungen aber davon ausgingen, beschloss man das betreffende Areal, zunächst unberücksichtigt zu lassen. Inwieweit sich die Stadt und die OBR über die Kostenaufteilung für den Straßenneubau einigten, ist nur unvollständig zu ermitteln.

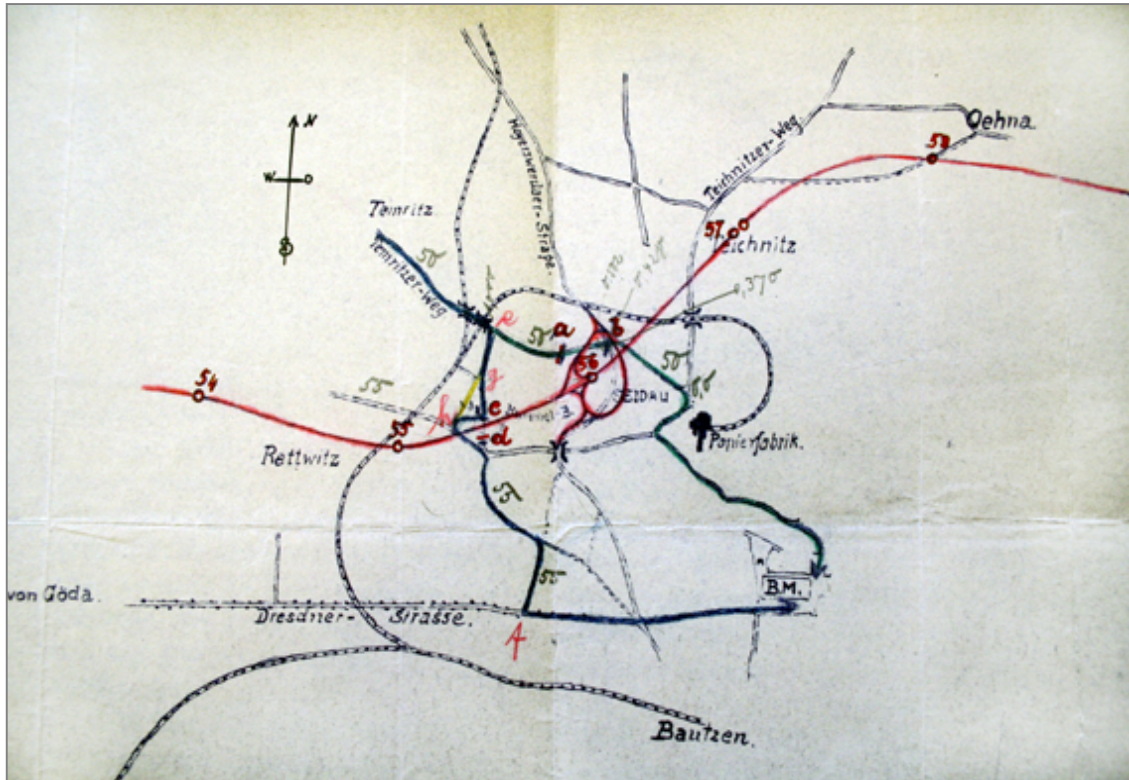


Abb. 10:

Für die Besprechung am 16.11.1936 wurden von einem Messtischblatt die Straßenverhältnisse kopiert und farblich alle Änderungen mit der neuen Verkehrssituation dargestellt.

Archivverbund Bautzen, Staatsfiliale; Sign. 50013 Amtshauptmannschaft Bautzen Nr. 5774

a) Sperrung der Landstraße 2. Ordnung Nr. 50 Höhe des Granitwerkes

b) Anschluss der Ortsverbindung 2. Ordnung Nr. 50 an die Reichsstraße 96

c) Aufgabe des Teilstückes der Landstr. 2. Ordnung Nr. 50

d) Teilstück der Ortsverbindung Nr. 50 bleibt bis zur Autobahntrasse erhalten.

e) Ausbau der Abzweigung

f) Ausbau der Einmündung der Landstraße 55 in die Reichsstraße 6

g) Ausbau des Gemeindeweges zu einer Landstraße wegen der notwendigen Umlegung der Ortsverbindung Nr. 50.

h) Neubau einer Landstraße wegen der Autobahntrasse. Ausbau der Einmündung in die Ortsverbindung 55.

Gelbe Linie) Bei der Umlegung der Ortsverbindung Nr. 55 beabsichtigte man, eine zusätzliche Variante vorzusehen. Damit war beabsichtigt, die Straßenführung und die Kurvenlage mittels einer leichten Westverziehung zu verbessern.

Bis zum Februar 1937 einigte man sich auf folgende Änderungen der Verkehrswege in den Fluren Rattwitz bis Burk:

Flur Rattwitz

- Bahnstrecke Bautzen - Königswartha

Die Bahnlinie soll an Ort und Stelle überführt werden.

Für die technischen Rahmendaten war man auf die Zusammenarbeit des Betriebsamtes Bautzen angewiesen.

Flur Bautzen

- Landstraße Nr. 55, Bautzen - Salzenforst
Blieb im Verlauf bestehen.

Wegen der Fahrbahnböschung und dem vorgesehenen Brückenbauwerk für die Landstraße müssen die in den Fluren 740B, 740C (siehe Abbildung) stehenden Einfamilienhäuser abgerissen werden.

- Reichsstraße 96, Hoyerswerdaer Straße
Teilverlegung und Verziehung nach Süden

Bereits im Spätsommer 1936 legte man den Standort für das Bauwerk im km 56+211 fest und plante, die Reichs-

straße 96 nach Süden zu verlegen. Dabei musste die Einmündung der jeweiligen Straßen in diesem Bereich umgebaut werden. Die OBK sagte zu, die Kosten für den ca. 40 m langen Neubau der Reichsstraße 96 zusammen mit den notwendigen Umbauten an den Einmündungen der Nebenstraßen komplett zu übernehmen.

- Umlegung der Landstraße 2. Ordnung Nr. 50

In dem ersten Gespräch, am 01.02.1937, plante die OBR die Landstraße, als Temritzer Weg (heute „Auf der Hummel“) bezeichnet, ab Höhe Papierfabrik bis zur Einmündung in die Hoyerswerdaer Straße, ersatzlos aufzugeben. Nach den Planungsunterlagen der Anschlussstelle Bautzen West lag die nördliche Auf- bzw. Abfahrt auf den Temritzer Weges. Da die Stadt bei der Seitenentnahme von Erdreich nordöstlich der „Hummel“ der Bauleitung entgegenkam, gab die OBR den Drängen auf Weiterführung des Weges nach. Am 03.06.1937 konnte die BAR Bautzen der Stadt mitteilen, dass die Straße auf Kosten der OBR verlegt wird und in die Hoyerswerdaer Straße einmündet.

- Gemeindeweg zwischen Temritzer Weg und Salzenforster Straße (heutiger verlängerter Temritzer Weg)
Ausbau zu einer Landstraße 2. Ordnung als Ersatz für die unterbrochene Landstraße Nr. 50. Straßentechnisch wirkte sich nachteilig die Steigung der neuen Straßenführung aus.

Außerhalb des Stadtgebietes legte man nach Verhandlungen zusammen mit den zuständigen Ortsverwaltungen folgende Verlegungen fest:

Flur Teichnitz

- Landstraße 1. Ordnung Bautzen - Teichnitz
Die Landstraße sollte im Verlauf unverändert bleiben.
- Fußweg Teichnitz - Teichnitz Siedlung
Der Weg konnte nicht mehr aufrecht erhalten werden. Von Seiten der OBK Dresden schlug man vor, den Verlauf an die Landstraße Teichnitz - Bautzen zu legen, und beide zusammen unter die Autobahn hindurchzuführen. Die hier in einer Senke geführte schmale Landstraße musste im Planum verbreitert werden, um einen Rad- und Fußweg aufzunehmen.
- Wirtschaftsweg Teichnitz - Oehna
Eine Weiterführung des Wirtschaftsweges war nicht vorgesehen. Graf von Lippe und Weißenberg, dem das Schloß und wesentliche Teile der Gemarkung Teichnitz gehörten, war damit nicht einverstanden. Nach Bekanntwerden dieser Entscheidung ließ er über seinen Verwalter am 08.01.1937 Verbindung mit der OBR Dresden aufnehmen. Er verlangte, dass für den unterbrochenen Wirtschaftsweg südlich der Ortschaft eine geeignete Überquerung der Autobahn zu den Feldern zu schaffen sei. Auf Seiten der OBR war man zunächst nicht bereit, den Forderungen nachzukommen. Man schlug vor, nach der Unterführung der Ortsverbindung Bautzen - Teichnitz einen 3 m breiten Wirtschaftsweg entlang der Autobahn in östlicher Richtung zu bauen. Die Gutsverwaltung stimmte zu, wollte aber eine getrennte Wegführung ab dem Gut bis südlich der Unterführung. Diese sollte auf einem gesonderten Planum neben der Landstraße Teichnitz - Bautzen geführt werden. Claußnitzer sah darin kein Problem, da das Bauwerk ohnehin mit einer Lichtweite von 12,30 m geplant war.

Flur Oehna

- Wirtschaftsweg Oehna - Bautzen
Da der Wirtschaftsweg die einzige und kürzeste Verbindung zu den Grundstücken südlich der geplanten Autobahn und nach Bautzen bedeutete, sicherte Claußnitzer die Aufrechterhaltung zu. Da an dieser Stelle der Bau einer Brücke wegen der Abschlüssigkeit des Geländes sehr aufwendig gewesen wäre, entschied man sich für eine Verlegung des Weges in westliche Richtung. An der Südseite der Autobahn sollte eine Verzweigung ins Spreetal erfolgen. Die OBR hatte für den über ca. 800 m langen Neubau die

Kosten zu übernehmen. Zur Feldbestellung wollte die OBR nördlich und südlich an der Fahrbahnböschung der Autobahn einen Wirtschaftsweg innerhalb der Gemarkung von Oehna anlegen.

Flur Burk

- Wirtschaftsweg/ Gemeindeverbindung Burk - Bautzen
Beide Verbindungen, die zwischen dem Baukilometer 59+900 bis 59+200 die geplante Autobahn schneiden, sollten nicht aufrecht erhalten werden. Das betraf neben dem östlich des Flinzfelsen um den Höhenzug führenden Weg auch die Gemeindeverbindungen Burk - Spreetal und Burk - Bautzen. Das Vorhaben, beide Wege ersatzlos zu streichen, traf in der Gemeinde auf keinerlei Einwände. Die Wirtschaftswege Niederkaina - Burk und der zum Steinbruch Wohmann sollten dagegen aus Nord- und Südrichtung entlang der Autobahn geführt werden. Dabei übernahm die OBR die Kosten der Umlegung bzw. des Neubaus. Mit dem Beschluss, an der Reichsstraße Bautzen - Muskau eine Anschlussstelle zu bauen, erfolgte wegen der Zufahrt zum Steinbruch eine Umplanung. Im korrigierten Lageplan von 1937 mündete die Zufahrt unmittelbar am unteren Teil des südlichen Anschlussschenkels ein.
- Gemeindeverbindungsweg Niederkaina - Burk
Die Kreisverwaltung forderte die Aufrechterhaltung der Verbindung, da er als Schulweg genutzt wurde. Die OBR lehnte eine Kreuzung mit der Autobahntrasse an dieser Stelle ab. Man schlug eine Verlegung an der Südseite bis zum geplanten Neubau der Reichsstraße Bautzen - Muskau vor. Die Gemeinde Burk war einverstanden, forderte aber einen separaten Fußweg entlang der Reichsstraße bis in die Ortschaft.
- Muskauer Straße, Reichsstraße 96
Teilverlegung und Begradigung
Im Zuge des Reichsautobahnbaus sah man eine Begradigung des kurvenreichen Verlaufs der Reichsstraße vor. Dabei war ein ca. 300 m langer Neubau notwendig. Für den Abfluss des Niederschlagswassers aus dem Gelände des Steinbruches Wohmann war unmittelbar an der geplanten Zufahrt ein breiter Graben vorgesehen. Im Zuge der Planungsarbeit für die Anschlussstelle sollte die Ableitung des Wassers in den Abwasserkanal unterhalb der Muskauer Straße erfolgen. Dabei war unklar, ob sich dies auf den Durchmesser des Abwasserkanals auswirkte.

Für das Temritzer Wasser wurde eine Wölbschleuse mit einem Durchmesser von 1.10 m und einer Lichtweite von 1,50 m in die Fahrbahnböschung vorgesehen. In Höhe der Ortschaft Oehna sparte man den Einbau von Durchlässen für das Hangwasser unter der Fahrbahnböschung. Hier versah man den Neubau des Wirtschaftsweges nach Bautzen beidseitig mit einem Graben, um so das aufstauende

Regenwasser abzuleiten. Da diese Gräben mit einem Gefälle von 1:8 angelegt werden sollten, war von einer zuverlässigen Ableitung des Oberflächenwassers zu den Versickerungsflächen südlich der Fahrbahnböschung auszugehen.

1.7. Einsprüche und Enteignungen

In den Gemeinden entlang der Trasse zwischen Bolbritz und Rattwitz legten im April und Mai 1936 Bauern nach erfolgter Trassenvermessung Einsprüche ein. Gerade die Einsprüche in Bolbritz und Salzenforst beklagten die Zerschneidung von Ackerflächen durch den Fahrbahndamm der Reichsautobahn. Auf Druck der Bauern forderten die betreffenden Gemeinden eine Verlegung der Trasse nach Süden. Zunächst versuchte die OBK zusammen mit den Ortsvorständen und dem Landratsamt, die Einsprüche durch einen Flächentausch beizulegen. Dieses Vorhaben stieß auf massiven Widerstand in den Gemeinden. Da der Linienverlauf bei Bautzen noch nicht endgültig feststand, unterbrach man die Verhandlungen.

Nach dem Auslegen der detaillierten Planungsunterlagen zwischen dem 07.01. und dem 14.01.1937 in den Gemeinden Salzenforst, Rattwitz, Seidau, Teichnitz, Oehna und Burk kam es zu weiteren Einsprüchen. Diese betrafen im Wesentlichen wasserrechtliche Fragen. So bemängelten zum Beispiel der Rittergutspächter von Rattwitz, Hermann Symnauk, und ein anderer Großbauer, die viel zu klein bemessenen Durchschleusungen innerhalb der Fahrbahnböschung. Sie befürchteten eine Versumpfung der Äcker durch Überschwemmungen infolge des Rückstaus. Beide forderten eine Abänderung des geplanten Durchmessers der Rohrschleusen von 0,70 m auf mindestens 1 m.

Insgesamt wurden beim Bautzener Amtsgericht 8 Einsprüche eingereicht. Davon ließ das Amtsgericht nur 4 zu. In einer abschließenden Verhandlung am 02.09.1937 ordnete das Gericht einen Ortstermin an, um an Ort und Stelle mit allen Beteiligten eine Lösung zu finden. Dieser Ortstermin fand erst am 28.06.1938 an der bereits im Bau befindlichen Trasse statt. Warum fast ein Jahr später der vom Gericht angeordnete Ortstermin zustande kam, geht aus den Dokumenten nicht hervor.

Wegen den zu klein bemessenen Wasserschleusen innerhalb der Fahrbahnböschung bei Rattwitz konnte man sich bei dem Ortstermin mit den Betroffenen einigen. Gegen eine Zahlung von insgesamt 700 RM verpflichteten sich diese, selber Abhilfe zu schaffen. Boden- und wegerechtliche Forderungen konnten durch Flächentausch oder der Bereitstellung von Ausgleichsflächen abgewendet werden.

Nach Abschluss der Verhandlungen hatte die OBR 3500 RM Entschädigungszahlungen an Grundstückbesitzer für die Erdlose zwischen Zischkowitz bis Salzenforst gezahlt.

Mit der endgültigen Festlegung der Trasse innerhalb des Stadtgebietes von Bautzen stand Mitte 1936 fest, dass zwei Wohngebäude an der Salzenforster Landstraße wegen der hier vorgesehenen Unterführung abgerissen werden mussten. Für die Besitzer der Zweifamilienhäuser in den Fluren 740B, 740C war es besonders tragisch, da sie erst 1935 mit dem Bau fertig waren. Nach einem Gutachten wurde der Wert für beide Grundstücke auf 33.773,50 RM festgestellt. Wegen der drohenden Zwangsenteignung nahmen die Besitzer das Angebot an. Durch die Stadt wurden Ersatzwohnungen bereitgestellt. Bis zum Herbst 1936 waren die Gebäude durch die Firma Löhner und Röschke abgebrochen.

Eine Regelung über die Benachrichtigung der betroffenen Grundstückseigentümer gab es für den Bau von Reichsautobahnen nicht. Das Beispiel der Firma „Dubsky Bautzen – Kraftfuhrwesen“ aus Seidau ist gut dokumentiert und zeigt, wie rücksichtslos vorgegangen wurde. Der Firmenbesitzer erhielt ohne Vorwarnung die Aufforderung, sein Grundstück bis zum 01.09.1936 zu räumen. Man begründete diese Forderung damit, dass das Firmengelände an der Hoyerswerdaer Straße auf der vorgesehenen Trasse der Autobahn liege. Der Firmeninhaber wandte sich an die Bauabteilung Bautzen und bat um Unterstützung bei der Umsiedlung seines Unternehmens. Diese wiegelte ab und verwies auf die Behörden der Stadt. Der Firmeninhaber schrieb an den Amtshauptmann, mit der Bitte um die Bereitstellung von Ausgleichsflächen für die Umlagerung

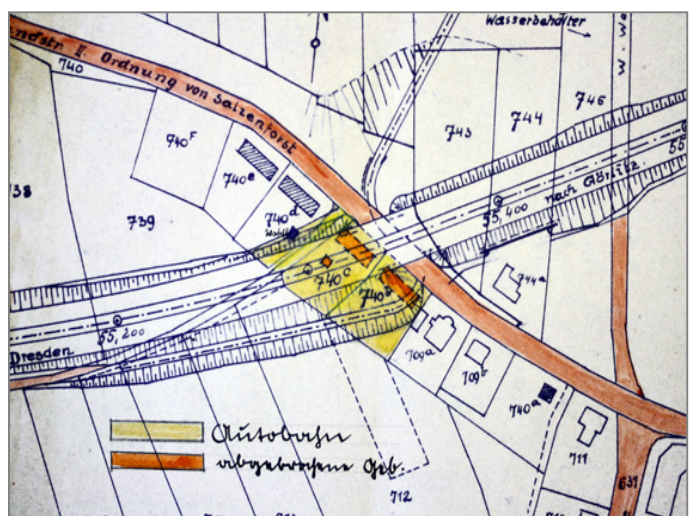


Abb. 11: Ausschnitt aus dem Lageplan km 55 bis km 57 vom 04.05.1937. Bei der Darstellung wird deutlich, wie hoch der Bedarf an privaten Grund- und Boden durch die Autobahntrasse im Stadtgebiet war. Archivverbund Bautzen, Staatsfiliale; Sign. 50013 Amtshauptmannschaft Bautzen Nr. 5797 Enteignungen für Zwecke des Autobahnbaues Dresden - Görlitz in Bautzen, Ortsteil Seidau

seines Unternehmens. Er wies auf seine Verantwortung hin, da auf dem Firmengelände einige Arbeiter wohnten und auch hier beköstigt wurden. Da bis zum 06.08.1936 keine Reaktion erfolgte, bat der Firmenbesitzer durch einen zweiten Brief die Stadt Bautzen um Unterstützung. Offenbar reagierte man jetzt von Seiten der Stadt. In einem Aktenvermerk wurde die Unterbringung einiger Fahrzeuge und Zugmaschinen in Scheunen bei Bauern im Umland durch Vermittlung bestätigt. Auch eine Verlegung des Firmensitzes nach Stiebnitz in das dortige Gut wurde vorgeschlagen.

Der Hausbesitzer Hugo Wolf wurde im selben Zeitraum aufgefordert, sein Haus zu räumen und den Grund für den Reichsautobahnbau zu Verfügung zu stellen. Das Anwesen befand sich an der Hoyerswerdaer Straße 266 ³⁹ und war neben der Familie des Hausbesitzers mit noch zwei Familien bewohnt. Die Räumung erfolgte erst Mitte 1937. Kauf- oder Enteignungsunterlagen sind nicht mehr erhalten.

Im Bereich der zukünftigen Anschlussstelle Bautzen West berührte die Trasse etliche Gärten mit einigen kleineren Gebäuden. Die Stadt erklärte sich bereit bei der Vermittlung von Ersatzflächen zu helfen. Da aber grundsätzlich bei einer Entschädigung nur der Verkehrswert herangezogen wurde, fanden die darauf angebauten Bäume und Pflanzen bei der Wertermittlung keinerlei Beachtung.

Ein Grundbesitzer machte in seinem Einspruch aufmerksam, dass er erst vor einigen Jahren auf dem erworbenen Grundstück neue Obstbäume eingesetzt hatte. Da diese jetzt anfangen Früchte zu tragen, wollte er für entgangenen Ernten finanziellen Ausgleich. Inwieweit diese Forderung Erfolg hatte, geht aus den Unterlagen nicht hervor. ⁴⁰

Die Beilegung von Einsprüchen von Grundbesitzern innerhalb der Fluren Seidau bis Teichnitz zog sich bis Mitte 1938 hin. Um die Forderungen zu klären, lud die OBR am 09.05.1938 zu einen Ortstermin in den betreffenden Fluren ein. Während des Ortstermins begutachteten Vertreter des städtischen Bauamtes die Flächen für die Entnahme von Erdreich im Bereich des Hummel Berges. Gleichzeitig kontrollierte man die bauliche Ausführung des fertiggestellten Temritzer Weges. In Teichnitz nahm man zusammen mit dem dortigen Gutsverwalter die baulichen Maßnahmen an der Durchschleusung des Teichnitzer Wasser am Schlosspark in Augenschein. Außerdem begutachtete

man die messtechnischen Vorarbeiten zur Verlegung der Wirtschaftswege zu den südlichen Ackerflächen. Zu diesem Zeitpunkt waren die neuen Wege vermessen und die Messpunkte mit Holzpfehlen mit roten Ringen gekennzeichnet.

Warum am 25.10.1938, nur wenige Tage nach der Betriebsübergabe, um 9.30 Uhr ein erneuter Ortstermin auf demselben Abschnitt stattfand, ist aus heutiger Sicht unklar.

Für den auf der Hummel befindlichen Sportplatz stellte die Stadt eine Ersatzfläche im südlichen Stadtgebiet bereit. Restgrundstücke wie z.B. wertlose Flächen zwischen den Anschlussrampen der Anschlussstelle auf der „Hummel“ wurden kostenlos dem „Unternehmen Reichsautobahnen“ übertragen.

1.8. Die Bauwerke

1.8.1. Uhyst - Salzenforst

Aufgrund des Fehlen von Ausschreibungs- und Bauunterlagen konnte für eine ganze Reihe von Bauwerken die ausführende Firma und genaue technische Daten nicht ermittelt werden. Die hier aufgeführten Baukosten wurden aus dem ersten und vorläufigen Bauwerksverzeichnis ⁴¹ von 1937 entnommen. Wahrscheinlich vielen die kalkulierten Kosten nach erfolgter Ausschreibung etwas geringer aus. Laut Archivdokumenten hatte das Brückenbüro für den Abschnitt km 42 bis km 52 erst Mitte 1938 ein endgültiges Bauwerksverzeichnis aufgestellt. Leider konnte dieses Verzeichnis im Nachlass der OBR Dresden nicht mehr aufgefunden werden.

Die Lagepläne für das Planfeststellungsverfahren wurden zwischen Juni und Juli 1938 gezeichnet, die Auslegung erfolgte ...

...in Auschkowitz am 30.04 bis 21.05.1939

...in Kleinhänichen 30.04 bis 24.05.1939

...in Jiedlitz 27.04 bis 10.05.1939

...in Uhyst, Großhänichen und Coblenz

am 24.04. bis 30.04.1939.

Zu diesen Zeitpunkt befand sich der Teilabschnitt Uhyst - Bautzen West schon ein halbes Jahr im Betrieb, was die Durchsetzung von Einsprüchen im Prinzip unmöglich machte. Erst nach der Verkehrsübergabe war es der OBR möglich, ein Bauwerksverzeichnis und die vorgeschrie-

³⁹ Adressverzeichnis von 1935

⁴⁰ Einspruchsführer war Hermann Hildebrandt, Er besaß ein Grundstück östlich der Hummel, was er vor einigen Jahren kaufte, und auf dem er Obstbäume pflanzte. Da jetzt mit Erträgen zu rechnen war, bat er am in einem Schreiben vom 06.08.1936 um Verlegung der Trasse.
BArchiv Berlin; Sign. R 4601/4079, Akte der GEZUVOR

⁴¹ Das Dokument heißt offiziell „Bauwerksverzeichnis und Nachweis der bei der RAB DD. – Gö. Berührten Weg und Vorflutverhältnisse bauliche Anlagen“. Diese Unterlage beinhaltete die technischen Parameter der einzelnen Bauwerke. Ein Bauwerksverzeichnis konnte im Nachlass der Amtshauptmannschaft gefunden werden. Wie es dort hingekommen war, ist heute nicht mehr zu rekonstruieren. Sächsisches Staatsarchiv; Schloßstraße 1, 02625 Bautzen, Linienführung der Autobahn im Bereich der Amtshauptmannschaft Bautzen (Pläne), Sign. 50013 - 5779

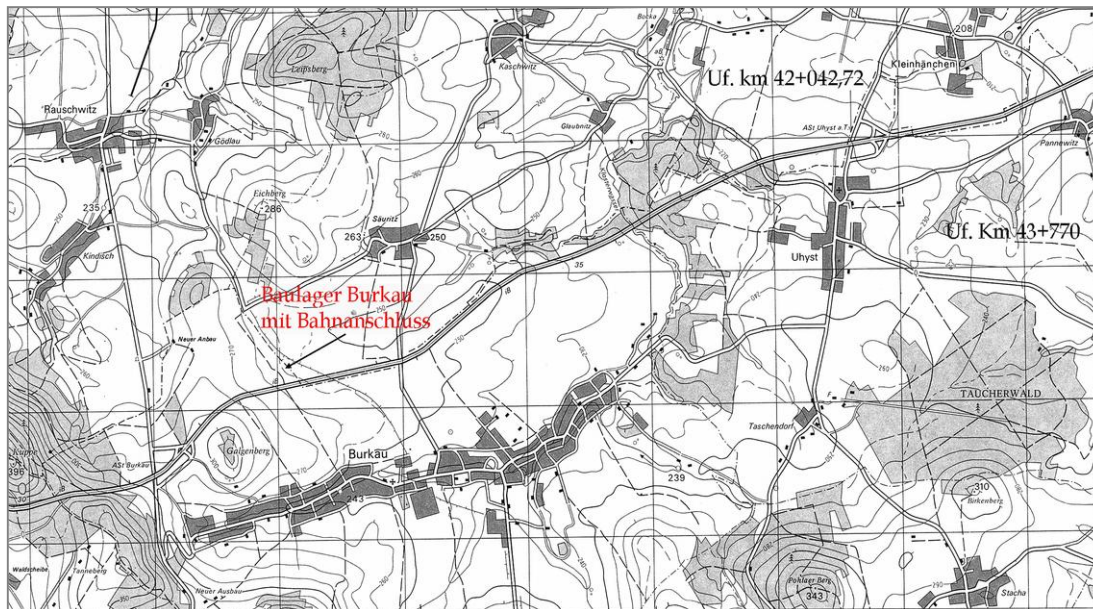
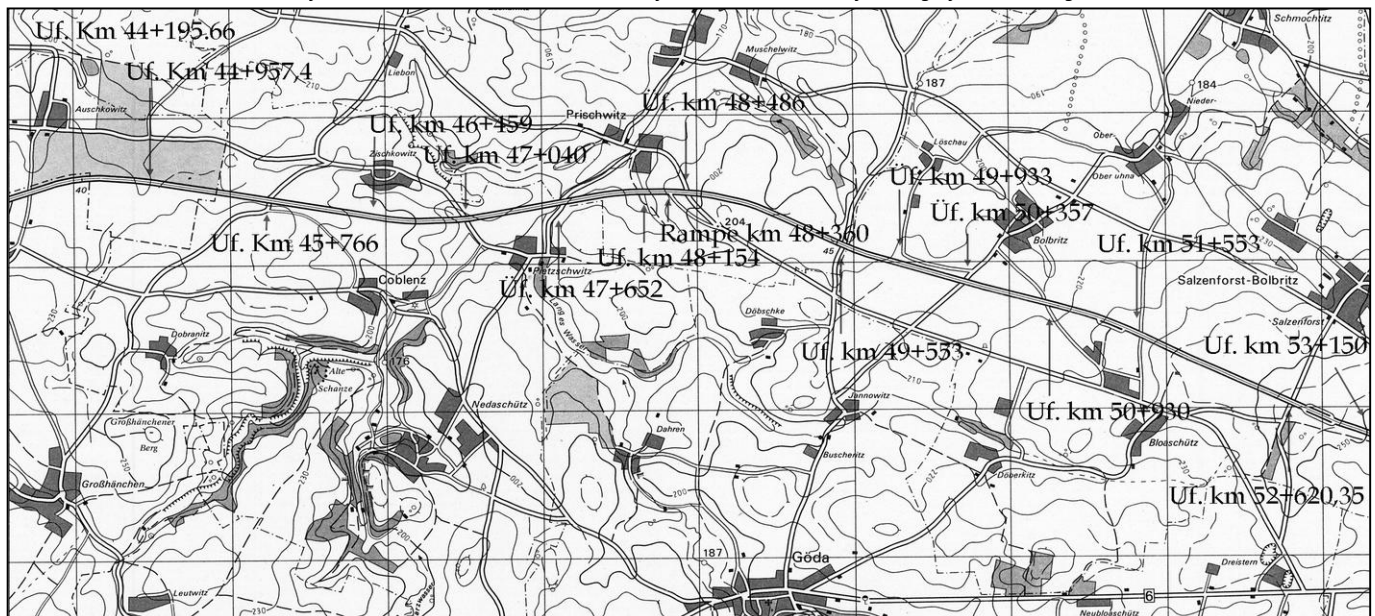


Abb. 12 bis 13:

Ausschnitte aus der geografischen Karte TK 1210-14 im Maßstab 1:25.000 der DDR, Jahrgang 1978.

Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald mathematisch - naturwissenschaftliche Fakultät Institut für Geografie und Geologie.



benen Planungssätze einer landespolizeilichen Begutachtung zu übergeben. Der Grund dieses vorschriftswidrigen Vorgangs lag in den vielen Änderungen innerhalb des Planungsprozesses. Am 22.10.1939 war die landespolizeiliche Begutachtung abgeschlossen. Im ersten Bauwerksverzeichnis waren folgende Bauwerke vorgesehen:⁴²

Unterführung km 42+042,72

Landstraße 1. Ordnung Bischofswerda – Königswartha
Veranschlagte Kosten:?

Unterführung km 43+770

Landstraße 2. Ordnung Kleinhänichen – Pannowitz
Veranschlagte Kosten:?

Unterführung Km 44+195.66

Landstraße 2. Ordnung Auschkowitz - Pannowitz
Veranschlagte Kosten: 625 000 RM

Unterführung Km 44+957,4

Wirtschaftsweg
Veranschlagte Kosten: 564 000 RM
Der Wirtschaftsweg sollte auf weiten Teilen neu gebaut werden und benachbarte Wege an der Südseite der Autobahn aufnehmen.

Unterführung Km 45+766

Landstraße 2. Ordnung - Zischkowitz – Dobranitz
Veranschlagte Kosten: 78 300 RM
Der Verlauf war auf ca. 800 m zu verlegen.

Unterführung km 47+040

Landstraße 2. Ordnung Zischkowitz - Pietzschwitz
Veranschlagte Kosten: 75 000 RM

⁴² Zuständiger Baumeister war für fast alle Bauwerke zwischen Uhlst und Salzenforst der Architekt Lomiller aus Bautzen die statischen Berechnungen erstellte das Büro Otto Huste aus Dresden.

Unterführung km 46+459

Feldwegunterführung im Flur Zischkowitz

Veranschlagte Kosten: 28 000 RM

Das Bauwerk fiel den Einsparungen zum Opfer.

Überführung km 47+652

Talbrücke Schwarz Wasser

Landstraße 2. Ordnung Prischwitz - Pietzschwitz

Veranschlagte Kosten: 235 000 RM

Das Bauwerk hatte eine Lichtweite von 33,40 m. Aus Kostengründen sollte diese durch eine Fahrbahnböschung verringert werden.

Unterführung km 48+154

Wirtschaftsweg

Veranschlagte Kosten: 90 000 RM

Überführung km 48+486

Landstraße 1. Ordnung Bloaschütz - Prischwitz

Veranschlagte Kosten: 90 000 RM

Unterführung km 49+553

Gemeindeweg Jannowitz - Muschelwitz

Veranschlagte Kosten: 78 000 RM

Überführung km 49+933

Wirtschaftsweg im Flur Löschau

Veranschlagte Kosten: 59 000 RM

Das Bauwerk fiel den Sparmaßnahmen zum Opfer.

Überführung km 50+357

Landstraße 2. Ordnung Jannowitz - Bolbritz

Veranschlagte Kosten: 68 000 RM

Unterführung km 50+930

Gemeindeweg Bloaschütz - Bolbritz,

Veranschlagte Kosten: 76 000 RM

Unterführung km 51+553

Landstraße 2. Ordnung Bloaschütz - Oberuhna

Veranschlagte Kosten: 58 000 RM

Unterführung km 52+620,35

Ortsverbindung Salzenforst - Rattwitz

Veranschlagte Kosten: 63 000 RM

Unterführung km 53+150

Wirtschaftsweg

Veranschlagte Kosten: 40 000 RM

Unterführung km 53+895

Wirtschaftsweg

Veranschlagte Kosten: 42 000 RM

Die Unterführungen in den Kilometern 53+150 und 53+895 hatten eine Lichtweite von 4,50 m, die Durchfahrten waren mit Granitpflaster ausgelegt. Im km 42+117 plante man einen gemauerten Durchlass für das Klosterwasser. Alle Rohrschleusen sollten aus Schleuderbetonröhren bestehen und einen Durchmesser von 0,60m haben.

In den Monaten April bis Juni 1937 richteten die jeweiligen Baufirmen ihre Baulager ein und begannen mit den Arbeiten. Vorschriftsmäßig wurden die Baugruben durch den

Vorstand der Bauabteilung Bautzen, Thoß, und den zuständigen Baumeister ⁴³ für jedes einzelne Bauwerk abgenommen. Dabei prüften beide die in den Bauplänen festgelegte Gründungstiefe der Baugruben. Ab dem Spätsommer 1937 waren alle Bauwerke ab der westlichen BAR Grenze bis Salzenforst im Bau. Die Materialtransporte gelangten über die Bahnstation Rattwitz an die Autobahntrasse. Dort erfolgte die Umladung auf Feldbahnzüge. Die Granitsteine lieferten die Steinbrüche mittels Lastkraftwagen direkt an die Bauplätze.

1.8.2. Salzenforst - Burk

Die Verhandlungen über die Aufrechterhaltung von Wegen und Straßen auf dem Abschnitt konnten noch Ende 1936 abgeschlossen werden. Das Bauwerksverzeichnis mit allen Konstruktionszeichnungen für die Bauwerke wurde am 12.12.1936 zur Genehmigung an die RAD übergeben. Diese wies, wegen den zügig fortschreitenden Vorarbeiten im Bautzener Stadtgebiet die OBR an, mit den Planfeststellungsverfahren und der Ausschreibung der einzelnen Bauwerke zu beginnen. Zwischen dem 09. und 16.01.1937 legte die OBR weisungsgemäß das Verzeichnis mit den Lageplänen im Rathaus von Bautzen aus. Zu diesem Zeitpunkt liefen an einigen Bauwerken die Gründungsarbeiten bereits. Eine Vorlage beim GI erfolgte erst im Februar 1937.

Nach einer Beratung mit den Streckenreferenden bestätigte der GI ohne Änderungen das Bauwerksverzeichnis. Folgende Unter- bzw. Überführungen sollten gebaut werden:

Unterführung km 54+938

Bahnstrecke Bautzen - Königswartha

Veranschlagte Kosten: 110.000 RM

Firma: Camillo Köhler, Bautzen

Die Baupläne wurden am 14.08.1936 durch Baurat Graupner bestätigt und für die statischen Berechnungen an das Baubüro Otto Huste übergeben. Die Baugrunduntersuchungen ergaben einen stark felsigen Untergrund, der gesonderte Maßnahmen bei dem Bau der Brücke benötigte. Um für die Widerlager Platz zu schaffen, musste erst ein Teil des Granitfelsen entfernt werden. Nach dem die oberen Erdschichten frostfrei waren, begannen Sprengarbeiten, die den gesamten Mai 1937 andauerten. Zur Unterbringung des Sprengmaterials und anderer Gerätschaften der Baufirma Köhler wurden am Bahnhof Rattwitz Baracken aufgestellt.

Am 20.06.1937 begutachtete der Vorstand der BAR Bautzen, Thoß, zusammen mit dem Baumeister Richard Weder

⁴³ Zuständiger Baumeister war für fast alle Bauwerke zwischen Uhyst und Salzenforst der Architekt Lomiller aus Bautzen. Alle statischen Berechnungen erstellte das Büro Otto Huste aus Dresden.

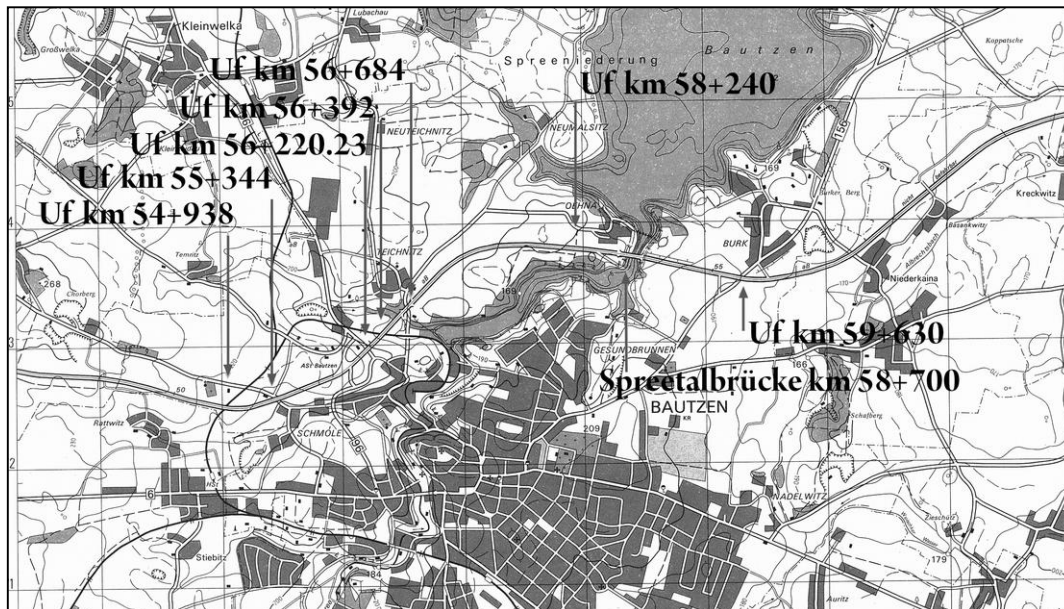


Abb. 14:
Ausschnitt aus der geographischen Karte TK 1210-24/2 im Maßstab 1:25.000 der DDR, Jahrgang 1978.
Ernst-Moritz-Arndt-Universität
Greifswald mathematisch-
naturwissenschaftliche Fakultät
Institut für Geografie und Geologie.

den Baugrund. Dieser war nicht nach den nachträglich aufgestellten Forderungen angelegt, wonach die Gründung der Seitenflügel tiefer erfolgen sollte. Im Protokoll vereinbarte man eine Nachbesserung, die die Baufirma in den nachfolgenden Tagen umsetzte.

Obwohl das Reichsbahnamt Bautzen die Bauunterlagen für das Bauwerk noch nicht genehmigt hatte, erteilte Thoß bei der Besichtigung den Auftrag, mit den Arbeiten zu beginnen. Das Reichsbahnamt sendete im Juli 1937 nach Abstimmung mit der Reichsbahndirektion Dresden den bestätigten Plan an die OBR. Zu diesem Zeitpunkt waren beide Widerlager und die Flügelmauern im Bau. Am 21.08.1937 konnte das Bauwerk durch den zuständigen Bauwart abgenommen werden. Die BAR Bautzen vollzog die Prüfung der Bauausführung des Bauwerkes und der Bauunterlagen erst am 13.01.1938.

Aufgrund der Überführung ergab sich eine Sichteinschränkung auf den beschränkten Bahnübergang am Wirtschaftsweg von der Hummel zum Gut Rattwitz. Am 17.03.1937 stellte das Betriebsamt bei der Amtshauptmannschaft Bautzen den Antrag, die fernbediente Schranke im Bahnkilometer 3+080 zu einer Anrufschränke umzubauen.

Unterführung km 55+344

Ortsverbindung Salzenforst - Bautzen

Veranschlagte Kosten: 102.000 RM

Firma: Werder, Bautzen, K.- G. Eisenbetonhochbauten
Hoch- und Tiefbau

Bis zum Herbst 1936 waren zwei Zweifamilienhaus, die der Fahrbahnböschung und dem Bauwerk im Wege standen, durch die Firma Löhner und Röschke abgebrochen. Die Firma Werder, Hoch und Tiefbau richtete im März 1937 das Baulager ein und begann in der ersten Aprilwoche 1937

mit den Gründungsarbeiten für das Bauwerk. Um den Verkehr auf der Salzenforster Straße auch während der Bauzeit nicht zu beeinträchtigen, wurde vor Beginn der eigentlichen Arbeiten ein Lehr- und Verschalungsgerüst aufgestellt.

In den nachfolgenden Wochen kam es zu Beschwerden über die geringe Durchfahrbreite von Autofahrern und Fußgängern. Bei der Kontrolle des Straßenbauamtes wurde festgestellt, dass die Durchfahröffnung wegen des rechtwinkligen Straßenverlaufes entgegen der geforderten 4 m nur 3,40 m aufwies. Das Unternehmen verpflichtete sich, alle Schäden zu übernehmen.

Die Arbeiten an der Unterführung begannen Ende Mai 1937 und waren bis Juli des gleichen Jahres abgeschlossen. Im September erfolgte die Abnahme durch den Bauwart und die Übergabe an die BAR Bautzen. Mit dem Heranführen der Fahrbahnböschung im Herbst 1937 verfüllte man beide Flügelkammern.

Unterführung km 56+220.23

Reichsstraße 96 Bautzen - Hoyerswerda

Veranschlagte Kosten: 102.000 RM

Firma: R. Weder, Bautzen, K.- G.

Eisenbetonhochbauten Hoch und Tiefbau

Im Spätsommer 1936 legte man den Standort des Bauwerkes in Höhe der Welkaer Straße fest. Die Reichsstraße musste nach Süden verzogen werden und vor dem Bauwerk die Welkaer Straße aufnehmen. Dadurch entstand für die Straße eine ungünstige Steigung für den stadtauswärts strebenden Verkehr. Um den Nachteil zu mildern, gestaltete man die Einmündung großflächiger. Wann die Baufirma mit den ersten Arbeiten begann, ist leider nicht überliefert. Die Bauakten sind nicht mehr

Spreetal-Bahn. Wegen der späten Zuarbeit des Reichsbahnamtes konnten die Planungsarbeiten erst im Mai 1937 beginnen. Um die Spannweite, ohne Mittelpfeiler zu realisieren, war ein stählerner Überbau vorgesehen. Aus Zeitgründen vergab man das Bauwerk ohne technische Detailangaben im Februar 1937 an die Großfirma Beuchelt & Co. In der ersten Märzwoche des gleichen Jahres richtete die Firma ein Baulager ein und begann mit den Schürfarbeiten zur Baugrunderkundung. Ende Juni 1937 lagen die vollständigen Bauunterlagen vor, worauf die Firma die Arbeiten fortsetzte. Im September 1937 war das Bauwerk fertig gestellt. Das Abnahmeprotokoll der Brücke ist nicht mehr auffindbar.

Unterführung km 56+684

Ortsverbindung Teichnitz - Bautzen

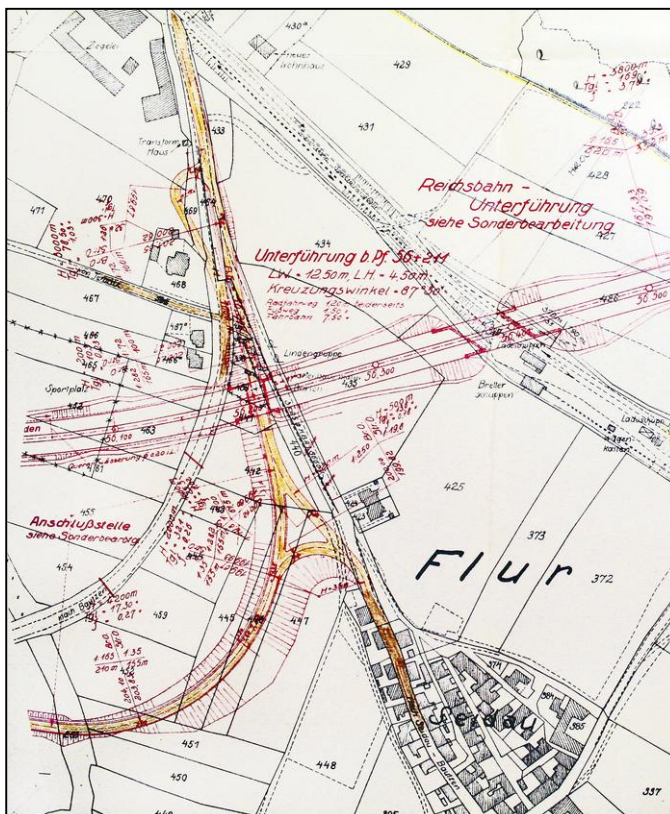
Veranschlagte Kosten für das Bauwerk: 150.000 RM

Firma: Matschie & Männig, Bautzen

Den Entwurf für das Bauwerk hatte das Brückenbüro am 24.12.1936 an die RAD übergeben. Der Forderung des Besitzers des Rittergutes von Teichnitz, den aufgelassenen Wirtschaftsweg umzulegen und ebenfalls innerhalb des Bauwerkes unter der Autobahn hindurchzuführen, stimmte Claußnitzer zu. Er sah keine Probleme, da ohnehin die Lichtweite der Brücke auf 12,30 m festgelegt war. Die Fahrbahn der Landstraße sollte von 6 m auf 7,50 m verbreitert werden. Aus Gründen der Verkehrssicherheit hatte das Straßen- und Wasserbauamt Bautzen einen separaten Fuß- und Radweg gefordert. Zusätzlich mussten für die Nieder- und Hochspannungskabel innerhalb des Bauwerkes zwei Kabelschächte verlegt werden. Dabei war vorgeschrieben, dass die betonierten Kabelschächte neben der Straße verlaufen müssen, was zusätzlichen Platz benötigte.

Im Frühjahr 1937 ergaben sich weitere Änderungen. So musste für die Oberflächenentwässerung der Fahrbahnplatte innerhalb des Bauwerkes beidseitig zwei 0,80 m breiten Seitengräben berücksichtigt werden. Das veranlasste das Brückenbüro die Lichtbreite auf 15,80 m festzulegen und einen Mittelpfeiler einzuziehen. Die Durchlassbreiten sah man jetzt mit 6 m bzw. 9 m vor.

Offenbar war die Firma Matschie & Männig berechtigt, alle Änderungen selber in den Bauunterlagen durchzuführen. Wie die erhaltenen Unterlagen zeigen, lagen die durch die Baufirma korrigierten Baupläne im Juni 1937 bei der OBR Dresden zur Prüfung vor. Die Änderungen ergaben eine wesentlich höhere Kalkulation der Kosten, was eine erneute Genehmigung durch den GI notwendig machte. Trotz fehlender Begründung über die Änderungen und der



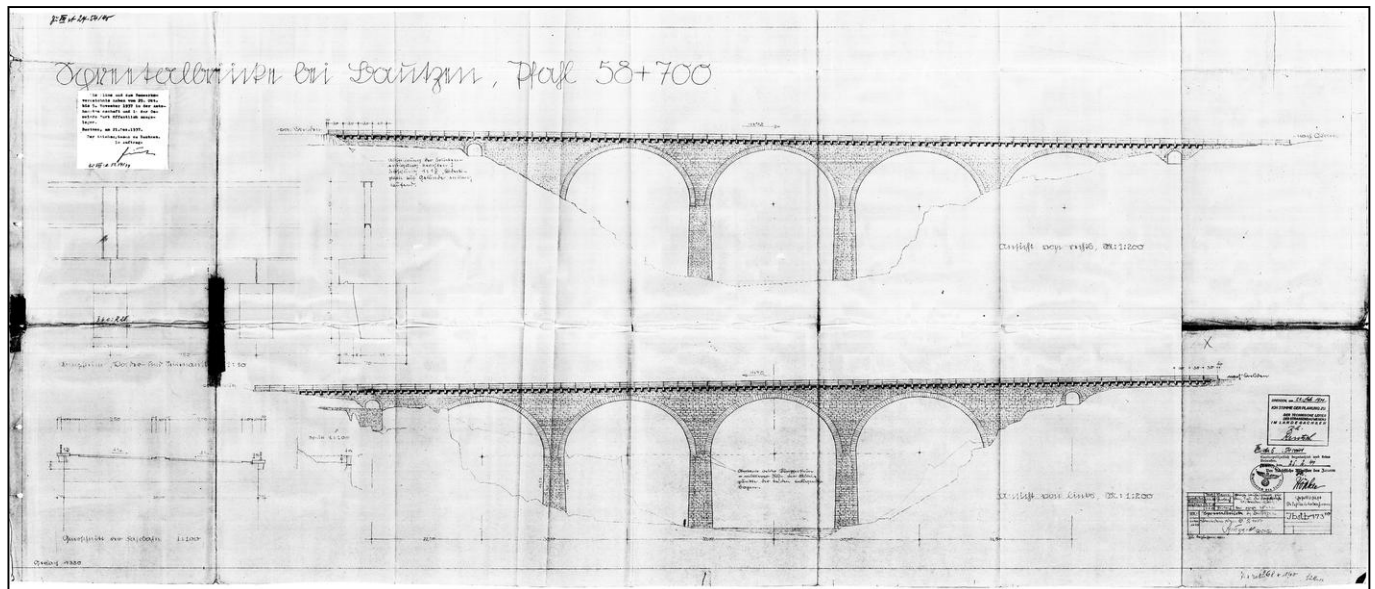


Abb. 16: In den Akten der Direktion Berlin konnte diese Planungszeichnung der Abgottbrücke von Bautzen gefunden werden. Es handelt sich nicht um das Original aus den Konstruktionsunterlagen, sondern um ein Exemplar, welches von der OBR Dresden an den Amtshauptmann von Bautzen gesendet wurde. Ein vollständiger Planungssatz war im Sächsischen Staatsarchiv und im Bundesarchiv nicht zu finden. Vorschriftenmäßig bestätigt der Amtshauptmann die Auslegung der Unterlagen in den betreffenden Gemeinden im Herbst 1937. Auf diesem Exemplar sind die notwendigen Genehmigungsvermerke vom Straßenbauamt und von der Baupolizei enthalten. Eigentlich wird das Planfeststellungsverfahren mit allen Konstruktionsunterlagen in einem eigenen Verwaltungsakt durchgeführt und die genehmigten Unterlagen bei der zuständigen OBR abgelegt. 1941, zum Zeitpunkt der behördlichen Genehmigung, stand das Bauwerk bereits 7 Monate unter Verkehr. Der zeitliche Abstand rührt von den Personalengpässen in der Verwaltung auf Grund des Krieges her. BArchiv; Sign. R4601- 4079 Abgottbrücke

Unterführung km 58+240

Wirtschaftsweg Teichnitz – Ohna

Veranschlagte Kosten: 42.000 RM

Firma: unbekannt

Da ja wegen der langen Bauzeit der Spreetalbrücke eine Fertigstellung des Abschnittes erst nach 1939 geplant war, bestand für den Bau der Unterführung keine Eile. Im Februar 1937 führte man die Bodenuntersuchungen aus. Diese ergaben einen lehmigen Untergrund mit darunter liegenden Sprengfels. Das Brückenbüro legte darauf hin fest, die Fundamente der Brücke bis zu 1,20 m tief zu gründen. Die Bauzeit erstreckte sich ab Mai bis Juli 1937. In beide Brückenrampen wurden nachträglich im April 1938 Sprengkammern eingebaut.

Spreetalbrücke km 58+700

Veranschlagte Baukosten: 1.300.000 RM

Da die Linienführung dicht an das Stadtbild herangeführt werden sollte, suchte die OBR eine optimale Stelle für die Überquerung des Spreetals. Die Enge des Tales und die bis zum Flussufer heranreichenden steil gewachsenen Felsen im Bereich des Abgottfelsen überzeugten die OBR, hier das Tal zu überqueren. In den Gesprächen am 05.05.1936 im „Weißen Roß“ zu Bautzen, stellte der Vertreter des Landschaftsschutzes den Antrag, die Abgottfelsen und das Spreetal an dieser Stelle unberührt zu lassen. Hier soll nach einer Sage vor über 1000 Jahren ein goldener Abgott der Sorben gestanden sein, den sie Flins nannten. Als

christliche Mönche in die Lausitz kamen, stürzten sie diese Skulptur vom Felsen in die Schlucht. Claußnitzer sagte zu, eine geringfügige Änderung der Linienführung zu prüfen.

Zunächst standen zwei Brückenentwürfe zur Diskussion. Eine filigrane Spannbetonbrücke ohne Mittelpfeiler, wobei beidseitig eine Verankerung in die Felswände zu erfolgen hatte. Dagegen stand eine kompaktere Brücke mit 3 Mittelpfeilern, die mit Granitsteinen verkleidet werden sollten. Aus konstruktiven Gründen musste ein Pfeiler im Flussbett stehen. Um die regionale Granitindustrie zu unterstützen und wenig Fels durch Sprengung abzutragen, entschied man sich für letztere Variante.

In dem ersten Planungsentwurf vom August 1936 sah man das Durchziehen des Mittelstreifens auf der gesamten Brückenlänge vor, was eine Breite der Fahrbahnplatte von 24,50 m zur Folge hätte. Um die Kosten zu reduzieren, beschloss man bei einer Planungsbesprechung am 24.10.1936 in Berlin, die Fahrbahnbreite der Brücke auf 18 m einzuschränken. Im Rahmen dieser Besprechung genehmigte der GI das Verziehen der Linienführung zwischen den Baukilometern 58+462 und 60 um ca. 20 m nach Süden. Somit blieben der Abgott- und Flinzfelsen unberührt. Der neue Standort der Spreetalbrücke tangierte jetzt aber das Areal der Flinzbaude. Nach einem Einspruch erreichte der Wirt die Zusage, dass das Gebäude versetzt wird. Am 02.09.1937 stimmte man beim Amtsgericht Bautzen dem Vergleich zu. Die Kosten der Verlegung des Gebäudes

übernahm die OBR. Um die Umsetzungskosten zu rechtfertigen, sollte die Flinzbaude als Rastgaststätte im Spreetal unterhalb der Autobahnbrücke im Konzept eines Rastplatzes mit einbezogen werden. Der Zugang ins Spreetal war über eine breite Treppe vom Areal des Rastplatzes vorgesehen.

Im September 1937 wurden die Konstruktionspläne durch den GI genehmigt. Geht man nach der Arbeitsweise des GI, hatte er sich zuvor einen Eindruck über den Standort des Bauwerkes gemacht. Ein möglicher Termin für eine Begutachtung bestand im Rahmen der Bereisung am 13.08.1937.⁴⁵

Wie viele Autobahnbrücken in Sachsen und Bayern, war das Bauwerk als Steinbrücke mit 4 Halbkreisbögen geplant. Die Pfeiler setzten auf massiven Kämpferblöcken. Alle Bögen erhalten ein Spargewölbe, wobei über den Pfeilern begehbbare Kammern einzubauen sind. Das Bauwerk ist mit hochwertigem Lausitzer Granit zu verkleiden. Mit letzteren Entscheidung wollte man die regionale Baustoffindustrie unterstützen.

Um nicht in Zeitverzug zu kommen, begannen zusammen mit den Erdarbeiten auf der Trasse zwischen Seidau und Burk im März 1937 die Felssprengungen an den Abgott- und Flinzfelsen. Bei diese Arbeiten rechnete man mit erheblichen Schwierigkeiten, da die Beschaffenheit des Untergrundes unklar war. In einer Frostpause im Frühjahr 1937 richtete man Bauzufahrten ein und begann an beiden Talseiten den Mutterboden zu entfernen. Durch Materialtransporte aus Richtung der Ortschaft Oehna, waren die Wege nach Teichnitz in der Tauperiode völlig zerfahren.

Im März 1937 begann ein aus Penzig stammendes Brunnenbauunternehmen mit den Bohrungen im Flussbett der Spree. Die Bohrungen mussten bis zu 15m in die Tiefe getrieben werden, wo man auf festen Granitfelsen stieß. Nach Auswertung der geologischen Erkundungen entschied die OBR, die Verankerung der 3 Mittelpfeiler in dieser Schicht durchzuführen. Wegen der Schachttiefe mussten die Arbeiter, die in 3 Schichten arbeiteten, mit Frischluft versorgt werden.

Zusammen mit den Erdarbeiten im Bereich der Abgottfelsen fanden archäologische Untersuchungen statt,

die die Sagen, dass hier eine Opferstätte existierte, belegen. Diesbezüglichen Gegenstände wurden nicht entdeckt. Dagegen fand man bei den Seitenabtragungen am Ostrand des Tales ein Schulterstück eines wollhaarigen Nashorns und Skelettreste von einem Rentier und anderen Großsäugern. Diese Funde waren über 15000 Jahre alt und zeugten von einer Warmperiode nach der Eiszeit im Gebiet der heutigen Lausitz.

Im Oktober 1937, vor der Veröffentlichung⁴⁶ der Planungssätze, gab es mehrere Einsprüche aufgrund des Brückenpfeilers innerhalb des Flussbettes. So befürchtete der Mühlenbesitzer der Kunstmühle von Oehna bei Hochwasser eine größere Stromgeschwindigkeit der Spree, was eine Beschädigung der Mühle zur Folge haben könnte. Am 08.12. des gleichen Jahres trafen sich, auf Initiative des Amtshauptmannes von Bautzen Vertreter der OBR Dresden im Gasthof zu Burk mit einigen Einspruchsführern. Durch die OBR bestritt man die Auswirkungen der angeblichen Stromverengung und schloss Maßnahmen aus. Da weitere Unterlagen fehlen, kann über tatsächlich entstandene Schäden durch den im Flussbett stehenden Mittelpfeiler nichts berichtet werden.

Während der ersten Bauphase hatte der Wirt ein gutes Geschäft zu verzeichnen. Die Ausflugswirtschaft diente als Baukantine für die Arbeiter an der Trasse. An den Wochenenden im Frühling und Sommer bummelten viele Bautzener in das Spreetal, um sich die umfangreichen Arbeiten an der Abgottbrücke anzusehen.

Die Granitblöcke wurden von 20 Lausitzer Steinbrüchen über die Bahnhöfe Rattwitz und Seidau an die Baustelle geliefert. Aus Platzgründen an der Baustelle lagerte man den größten Teil der Granitsteine zunächst an den jeweiligen Bahnstationen. Die Steine waren grob vorgeschlagen und mussten an der Baustelle durch Steinmetze auf Mass bearbeitete werden. Das Baulager der Steinmetze befand sich westlich der Brücke. Hier standen Baubaracken mit den benötigten Maschinen. Verarbeitet wurden bis zu 15 000 t Granit zu ca. 8000 t Blendsteinen und 7000 t Mischmauerwerk für die Gründung und Widerlager.

Der für die Heimatgeschichte bekannte Lehrer i. R. Wilhelm, versuchte bei der OBR Dresden für die Spreebrücke, einen gesonderten Namen zu beantragen.⁴⁷

⁴⁵ Bundesarchiv, Sign. R 46014097

Aktennotiz nach der Bereisung am 13 - 14.08.37.

Der GI bereiste verschiedene Punkte auf der Strecke Dresden - Görlitz - Bunzlau zusammen mit dem ROR Graupner, Vertreter der OBR Dresden. In der Notiz findet sich kein Hinweis auf einen Besuch in Bautzen. Da aber die geplante Autobahntrasse zwischen Weißenberg und Görlitz abgefahren wurde, lag es nahe, die Baustellen bei Bautzen ebenfalls anzuschauen.

⁴⁶ In den Gemeinden Oehna und Burk wurden die Planungssätze vom 29.10. bis 05.11.37 öffentlich ausgelegt. Damit begann rechtlich das Planfeststellungsverfahren.

⁴⁷ Der Antrag ging am 04.02.1937 bei der OBR Dresden ein. Wilhelm schlug den Namen „Abgottbrücke“ vor. In den Bauakten führte man dagegen den Namen, Spreetalbrücke weiter. Archivverbund Bautzen, Staatsfiliale; Sign. 50013 Amtshauptmannschaft Bautzen Nr. 5774

Ebenfalls unterbreitete er den Vorschlag, weit sichtbar die Wappen der Lausitz und Bautzen an den mittleren Bogen anzubringen. Diesen Wunsch konnte Claußnitzer nicht selbst entscheiden und leitete den Antrag an die RAD weiter. Im Januar 1938 ⁴⁸ teilte man mit, dass für eine Namensgebung keine Einwände bestünden, ein Anbringen von Wappen lehnte man dagegen ab. Um dennoch Entgegenkommen zu signalisieren, sicherte man zu, an größeren Brücken im Stadtgebiet ein Relief mit dem Bautzener Stadtwappen ⁴⁹ und dem Baujahr des jeweiligen Bauwerkes anzubringen.

Noch vor Baubeginn wurde ein Planungssatz der Spreetalbrücke an das zuständige Generalkommando Dresden gesendet. Dieses hatte über den Einbau von Zerstöreinrichtungen zu entscheiden. Anfang 1938 äußerte sich der Transportoffizier des Generalkommandos zu diesem Thema. In einer Skizze stellte er dar, wo Sprengkammern vorzusehen sind. Durch das Brückenbüro der OBR wurden Zugänge und Sprengkammern in die Baupläne eingearbeitet und dem Transportkommando zur Genehmigung übergeben.

Innerhalb des Bauwerkes sah man über den Mittelpfeilern Kammern in unterschiedlicher Höhe vor. Der jeweilige Zugang erfolgte durch eine Öffnung von der Fahrbahntafel aus. Diese waren als Kanaleingänge getarnt. Das Zündkabel verlief unterhalb der Fahrbahn geschützt in einem Betonrohr. Über einen Zündverteiler war ein gleichzeitiges Auslösen der Sprengladung aus einiger Entfernung möglich.

Die Übergabe der Brücke erfolgte am 23.07.1939 im Rahmen einer Feier. Zu dieser Zeit waren die Arbeiter mit der Fahrbahn innerhalb des Bauwerkes immer noch beschäftigt. Vor der eigentlichen Betriebsübergabe stürzte sich in den frühen Morgenstunden des 12.11.1939 ein Mann von der Brücke in den Tod. Er litt an einer unheilbaren Krankheit und hinterließ Frau und zwei Kinder.

Unterführung km 59+630

Landstraße 1. Ordnung Muskauer Straße

Veranschlagte Kosten: 120.000 RM

Im November 1936 begann die Firma mit den vier im Bereich der geplanten Widerlager vorgeschriebenen Schürfungen zur Baugrunduntersuchung. Diese stellten eine starke Humusschicht mit darunter liegenden Granitfelsen fest. Um die Gründung der Fundamente sicher

und stabil anzulegen, musste die Baugrube tief erfolgen. Dabei waren auch Sprengungen in den Felsen notwendig. Die Arbeiten pausierten auf Weisung der OBR von April bis November 1937. Der Grund: Ausarbeitung von Lage- und Bauplan für eine Anschlussstelle an dieser Stelle. Dabei war unklar, in wieweit sich daraus bauliche Änderungen für die Unterführung ergaben.

Obwohl eine endgültige Bestätigung der Bauunterlagen durch die RAD im Oktober 1937 fehlte, genehmigte die Bauabteilung Bautzen der Firma das Ausheben der beiden Baugruben. Eine Entscheidung, die notwendig war, um zusätzliche Verzögerungen auf Grund der Witterung zu begegnen. Am 12.11.1937 nahm der Vorstand der BAR Bautzen die Baugrube ohne Beanstandungen ab. Erst einen Monat später genehmigte die RAD die Baupläne. Die statischen Berechnungen und der Bewehrungspläne für die Unterführung waren am 31.01.1938 durch das Baubüro Huster abgeschlossen. Die Übergabe des gesamten Planungssatzes an die Firma Kranz und Riedel erfolgte nach nochmaliger Prüfung der Berechnungen im Februar des gleichen Jahres.

Vor den eigentlichen Arbeiten am Bauwerk begann die Firma Löhnert & Röschke im April 1937 mit den Teilneubau der Landstraße Bautzen - Muskau und den Vorarbeiten für die Einmündungen des „Schulweges“. Da bis zum Sommer 1937 die Firma Kranz und Riedel die Arbeiten an der Unterführung nicht aufgenommen hatte, stellte die Firma den Teilneubau behelfsmäßig fertig. Erst im Frühjahr 1938 nach Abschluss der Brückenarbeiten vervollständigte man die Straßenführung innerhalb der Unterführung und schloss das Bauwerk an den neu gebauten Abwasserkanal an.

⁴⁸ Antwortschreiben der OBR Dresden vom 11.01.1938 an den Oberlehrer i.R. Wilhelm. Archivverbund Bautzen, Staatsfiliale; Sign. 50013 Amtshauptmannschaft Bautzen Nr. 5775

⁴⁹ Der Vorschlag wurde von der OBR nur an der Autobahnbrücke an der Muskauer Straße umgesetzt. Alle anderen Bauwerke im Stadtgebiet waren zu diesem Zeitraum schon fertig oder standen unmittelbar vor der Vervollendung.

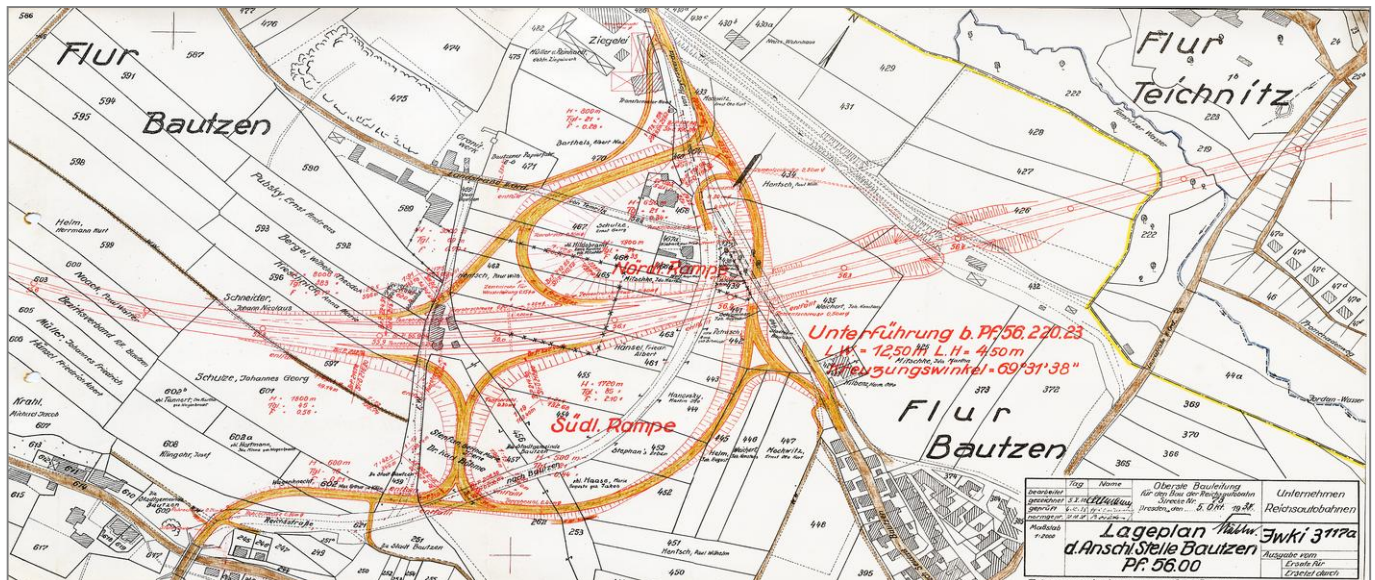


Abb. 17: Ausschnitt vom Lageplan der geplanten Anschlussstelle Bautzen West, Archivverbund Bautzen, Staatsfiliale; Sign. 50013 Amtshauptmannschaft Bautzen Nr. 5786 Lagepläne und Bauwerksverzeichnis der Autobahnstrecke Dresden - Görlitz Strecke 73 von Pfahl 52,000 bis Pfahl 60,000;

1.9. Anschlussstellen

1.9.1 Anschlussstelle Bautzen West

Da Todt mit dem Standort einer Anschlussstelle auf dem Hummel Berg nicht einverstanden war, schlug die Planungsabteilung der OBK Dresden ein Areal am Osthang des Lerchenberges, westlich Bautzens vor. Ein Unterschied bestand in der Qualität der Aussicht. Während auf der „Hummel“ der Rastuchende einen Blick auf das Stadtensemble genießen konnte, bestand auf den Lerchenberg eine Aussicht auf das Bergland. Die Stadt Bautzen war nur von der Ferne zu sehen. Und dies auch nur über eine erhöhte Aussichtsplattform am östlichen Teil des Rastplatzes. Der wesentliche technische Vorteil des Areals bestand ausschließlich darin, dass der Trassenverlauf problemlos den Bau einer Anschlussstelle mit Rastplatz zuließe. Durch eine Geländeabflachung war auch Platz für eine Tankstelle. Dagegen war die Anbindung an das übrige Straßennetz schwierig.

Wie im Kapitel 1.3. ausführlich geschildert, entschied man sich zwischen November und Dezember 1936, den Kurvenhalbmesser der Linienführung ab km 52 bis km 55 zu verflachen. Diese technische Änderung ermöglichte jetzt eine bessere Ausführung von Brems- und Beschleunigungsspur sowie der Kurvenberechnung beider Auf- bzw. Abfahrtschenkel einer Anschlussstelle auf der „Hummel“. Um die eigentlichen Bauarbeiten nicht zu verzögern, hatte die OBR Dresden den Lageplan für den Abschnitt km 52 bis km 60 bis zum 22.12.1936 ohne Berücksichtigung einer Anschlussstelle fertiggestellt. Am 01.02.1937 konnte Claußnitzer dem Oberbürgermeister von Bautzen mitteilen, dass

der endgültige Standort einer Anschlussstelle „Bautzen“ auf der „Hummel“ festgelegt wird.

Entgegen den Vorplanungen musste die Aufrechterhaltung des Temritzer Weges an die Reichsstraße 96 wegen des nördlichen Anschlussschenkels verworfen werden. Ab dem Hp Seidau sollte der Weg bis unmittelbar an die Autobahn wegen der Zufahrt zum Granitwerk bestehen bleiben. Über diese Detailfragen und die Planungen der Anschlussstelle unterrichtete Thoß am 10.02.1937 Vertreter der Stadt und den Amtshauptmann.

Das benötigte Gelände an der „Hummel“, geht man von den erhaltenen Dokumenten aus, wurde ohne Berücksichtigung von Einsprüche der Grundstückseigentümer enteignet. Zwischen November 1936 und Januar 1937 begann im Rahmen der Räumung der Bautrassen der Abriss der betroffenen Gebäude. Die Gebäude am Osthang der Hummel, am alten Verlauf der Hoyerswerdaer Straße bzw. am Temritzer Weg, wurden ebenfalls geräumt, aber nicht abgerissen. Erst mit den eigentlichen Planungen stellt man fest, dass sich die Grundstücke im unmittelbaren Bereich des Nordschenkels befanden, worauf man einen Teilabriss anordnete. Zwei Wohngebäude in den Fluren 467a und 466a blieben stehen.

Bei den umfangreichen Sprengungen an der geplanten Anschlussstelle, die ab Mai 1937 einsetzten, mussten bis zu 60 000 cbm Felsgestein abgetragen werden. Leider sind die Unterlagen aus dem Nachlass der OBR Dresden widersprüchlich. Welche Baufirma die Sprengarbeiten durchführte, geht aus den Dokumenten nicht hervor. Mit

den eigentlichen Erdarbeiten war die Firma Graf & Söhne aus Ebersbach beauftragt.

Nach dem Ende der Frostperiode 1937 verlegte die Firma die Reichsstraße 96, um den Verkehr für die Dauer der Arbeiten notdürftig vorbeizuleiten. Wegen der gesonderten Vereinbarung mit der Stadt Bautzen vereinbart, musste die Behelfsstraße befestigt sein, dass der Schwertransport zur Papierfabrik nicht beeinträchtigt wird.

Auf dem geplanten Areal der zukünftigen Anschlussstelle sollte auch ein Rastplatz entstehen, der einen Panoramablick auf die gesamte Stadt und das Lausitzer Bergland dem Autofahrer eröffnen sollte. Wie dies innerhalb der Anschlussschenkel bautechnisch gedacht war, ist nicht mehr zu recherchieren. Bis März 1937 lagen die Sonderplanungen für die Anschlussstelle Bautzen West mit der Genehmigung der RAD in Dresden vor. Der Bau der beiderseitigen Anschlussschenkel erfolgte ohne Ausschreibung durch die gleiche Firma, die mit dem eigentlichen Trassenbau beschäftigt war. Auf Wunsch der Stadt Bautzen beließ man den Temritzer Weg bis zum September 1937 in seinem Verlauf. Mit Beginn der Erdarbeiten an dem Ab- und Zufahrtsschenkel der Nordseite sperrte man endgültig den Weg.

Im Kapitel 1.11.1 wird ausführlich auf den Bauverlauf an der Anschlussstelle eingegangen.

1.9.2. Auffahrstelle im km 56+630

Durch die Stadt Bautzen regte man Anfang 1936 eine zweite Anschlussstelle an, die Claußnitzer generell ablehnte. Bei einer Baubesprechung am 23.11.1936, wo es um die Trassenführung im Flur Burk ging, begründete er seine Entscheidung. Was er nicht wusste, einen Monat zuvor hatte der GI bei einem Planungsgespräch mit der RAD Berlin neben der geplanten Anschlussstelle Bautzen West eine „Nicht öffentliche“ Rampe östlich der Stadt vorgeschlagen. Ob diese auf einer Forderung des Oberkommandos der Wehrmacht bzw. des Generalkommandos 4 beruhte, konnte nicht ermittelt werden. Viel mehr liegt die Vermutung nahe, dass der Vorschlag mit dem Bau einer Autobahnmeisterei östlich von Bautzen im Zusammenhang zu sehen ist. Nach den im Archiv vorhandenen Unterlagen, stellte der Transportoffizier beim Wehrkommando Dresden erst im März 1937 die Forderung auf, an der Reichsautobahn im Bereich der Muskauer Straße eine beidseitige Rampe zu bauen. Diese war notwendig, um den im Osten der Stadt stationierten militärischen Einheiten eine Zufahrt auf die Autobahn zu ermöglichen. Er begründete seinen Antrag mit den

Kasernenneubau an der Kantstraße direkt an der geplanten Reichsautobahn.⁵⁰

Eine Änderung an den am 24.11.1936 genehmigten Planungssätzen war zu diesem Zeitpunkt nicht mehr möglich. Um den Baubeginn nicht zu verzögern, mussten die Unterlagen im Januar 1937 in den Gemeinden zur Veröffentlichung kommen und das Planfeststellungsverfahren eröffnet werden. Auf direkter Weisung des GI arbeitete man Ende November 1937 eine „Auffahrtstelle für den nicht öffentlichen Verkehr“ mit beiderseitigen Rampen nachträglich in den Lageplan ein.⁵¹

Die technische Gestaltung der Beschleunigungs- und Bremsspur, der enge Kurvenhalbmesser von 18 bis 24 m und der Fahrbahnquerschnitt von 5 m, machten eine Benutzung durch den „öffentlichen Verkehr“⁵² nach der damals herrschenden Meinung unzumutbar. Im Januar 1938 legte man die abgeänderten Unterlagen für die „Auffahrtstelle für den nicht öffentlichen Verkehr im Pf. 56+630 in Burk wieder aus und leitete im Juni des gleichen Jahres ein erneutes Genehmigungsverfahren ein.

Unmittelbar an der Auffahrtstelle Bautzen Ost war eine Autobahnmeisterei vorgesehen. Diese sollte den Abschnitt ab Pulsnitz bis Görlitz bewirtschaften. Später war eine Erweiterung des Zuständigkeitsbereiches bis zum Abzweig Bunzlau vorgesehen. Für das Gelände hatte man das Areal südlich der Autobahn an der Muskauer Straße ausgewählt.

Am 02.03.1939 traf in Bautzen eine hochkarätig besetzte Kommission ein, die an der Anschlussstelle Bautzen Ost erste Entwurfsarbeiten für eine Straßenmeisterei

⁵⁰ Mitte 1937 begannen die Arbeiten an der Kant-Kaserne die am 14.04.1939 abgeschlossen waren. Daneben existierten in Bautzen eine Infanteriekaserne (König Albert Kaserne) und eine Artilleriekaserne (Barbara-Kaserne). 1937 bis 1938 war das Heeresverpflegungsamt, das Heeres - Bauamt, verschiedene militärische Lehrinrichtungen und Kampfeinheiten in Bautzen stationiert.

⁵¹ Bei eingeleiteten Planfeststellungsverfahren war vorgeschrieben, alle späteren Änderungen mit „Blau“ eingezeichnet und erneut zur landespolizeilichen Begutachtung vorgelegt werden. Die Bauleitung war angehalten, mit der Behörde in Kontakt zu treten, ob mögliche Einwände bestehen. Änderungen durch den GI, erfolgten in den Lagen- und Bauplänen mit der Farbe grün. Die OBR war an die Einhaltung der Richtlinien über das Planfeststellungsverfahren mittels Weisung des GI gebunden. Trotzdem ist in einer Referentennotiz vermerkt, dass Landespolizeiliche Einwänden nicht immer stattzugeben ist. Nur der GI entschied, ob der durch die Behörde geäußerte Einwand Beachtung in den Planungen fand oder nicht. Ab Ende 1939 gab es Probleme, alle für das Planfeststellungsverfahren notwendigen Planungsunterlagen rechtzeitig bereitzustellen. Das führte dazu, dass oft die Verfahren erst nach Fertigstellung der Autobahnabschnitte abgeschlossen waren.

⁵² In der Weisung 174/36 A 20.23 vom 08.07.1936 stellte der GI klar, dass sogenannte Baurampen mit einem Kurvenhalbmesser von 18 bis 24 m als Anschlussstelle Klasse 2. zur öffentlichen Benutzung übergeben werden können. Wegen der nachträglichen Segmentsetzungen sah man einen Straßenbelag aus Kopfsteinpflaster vor.



Abb. 19

Die Holländermühle von Bolbritz in den 30er Jahren. Das Bauwerk lag an der Südseite der Autobahn etwas über 1 km östlich des heutigen Rasthofes „Oberlausitz“. Der aus Dresden kommende Autofahrer konnte die Mühle durch eine lange Kurvenführung bei Prischwitz, schon von weiten erkenne.

<http://www.deutschefotothek.de/documentsobj70514606>

1.10. Rast- und Parkplätze

Bis Mitte der 30er Jahre war es planerisch die Regel, bei Anschlussstellen der 1. Klasse zwischen den jeweiligen Schenkeln eine Parkspur mit einer Rastmöglichkeit einzuplanen. Nach genormten Bauplänen sollten zwei Bänke und zwei Tische aus Holz aufgestellt werden.

Raststellen an landschaftlich reizvollen Stellen sollten zum Verweilen einladen. Oft gehörte neben Tischen und Bänken ein kleines Gebäude für den Streckenwärter dazu. Auf den Raststellen bestand die Möglichkeit, für eine Nacht ein Zelt aufzustellen. Toiletten und Waschräume waren nicht vorgesehen. Diese gab es nur in Tankstellen. Erst 1938 reagierte die RAD auf die Zunahme von Beschwerden der Straßenmeistereien über den untragbaren Zustand verunreinigter Rastplätze und Raststellen. Am 11.07.1938 kündigte man in einem Rundschreiben Lösungen an.⁵⁴

Geplante Rastplätze und Raststellen wurden ab dem Sommer 1938 aufgeschoben oder nur provisorisch angelegt.

⁵⁴ Das erste Toilettenhäuschen wurde als Testanlage im September 1938 an der Hirschfeldtalbrücke an der heutigen A 4 aufgestellt.

1.10.1 Die Mühle von Bolbritz

Nach den ersten Messarbeiten im Sommer 1935, hätte die Holländermühle, die zu diesem Zeitraum in Betrieb war, der Autobahn weichen müssen. Im Gespräch forderte der Ortsvorsteher von Bolbritz, am 27.08.1935 im Bautzener Bürgergarten, die historische Mühle um 200 bis 300 m nach Norden zu verlegen. Claußnitzer sagte eine Prüfung zu. Die Vielzahl von Einsprüchen von Landwirten aus der Gemeinde Bolbritz und Salzenforst nötigten die OBR Dresden, den Trassenverlauf zwischen km 50+9 bis 54+5 abzuändern. Nach der Korrektur lag die Trasse zur Schonung der Ackerflächen etwas südlicher, tangierte aber auf Bestreben der OBK nicht mehr das Areal der Mühle.

Was im einzelnen Claußnitzer bewog, Rücksicht auf das verfallene Gebäude zu nehmen, ist nicht überliefert. Es kann vermutet werden, dass er nach den allgemeinen Gestaltungsrichtlinien für den Streckenentwurf von Reichsautobahnen angehalten war, neben landschaftlichen auch kulturhistorische Besonderheiten zu berücksichtigen. Bei der Streckenbereisung des GI am 10.11.1938⁵⁵, machte Claußnitzer auf das weit sichtbare Bauwerk aufmerksam. Der GI war von der Bolbritzer Mühle so begeistert, dass er an Ort und Stelle für Reparaturen und Renovierung der Mühle 500 RM aus Mitteln des Reichsautobahnbaues zusagte. Außerdem sollte ein Rastplatz mit Zugang zur Mühle entstehen. Die Gesamtkosten für die Wiederherstellung der Mühle und die Befestigung der Zufahrt betrugen laut Kostenvoranschlag vom 18.01.1939, eingereicht durch die Firma „Zinnmühle Kumpa“ aus Neschwitz, 3000 RM. Inwieweit eine Instandsetzung erfolgte, ist leider nicht dokumentiert. Bis Mitte 1939 richtete man einen provisorischen Parkplatz zusammen mit einem Zugang zur Mühle an der Richtungsfahrbahn Dresden - Görlitz ein. Wegen Baustoffmangel unterblieb der Ausbau des Rastplatzes.

1.10.2. Tank- und Rastplatz „Hummel“

Wie erwähnt, war ein Rastplatz auf der „Hummel“ mit einem Blick auf das Stadtpanorama von Bautzen vorgesehen. Bis Mitte November 1936 ging man davon aus, dass zusammen mit der Anschlussstelle im Westen der Stadt ein solches Vorhaben umgesetzt wird. Bei der technischen Prüfung ergaben sich jedoch Probleme. So waren die Baukosten nicht kalkulierbar. Außerdem bestand für Parkplatz, Tankstelle und Ausschank mit Bänken und

⁵⁵ Der GI Todt machte am 10.11.1938 über 10 Aufnahmen von der Mühle, die dem Reisebericht beigelegt wurden. Pläne für einen Rastplatz an dieser Stelle konnten nicht gefunden werden. BArchiv Berlin, Sign. R 4601/ 4079

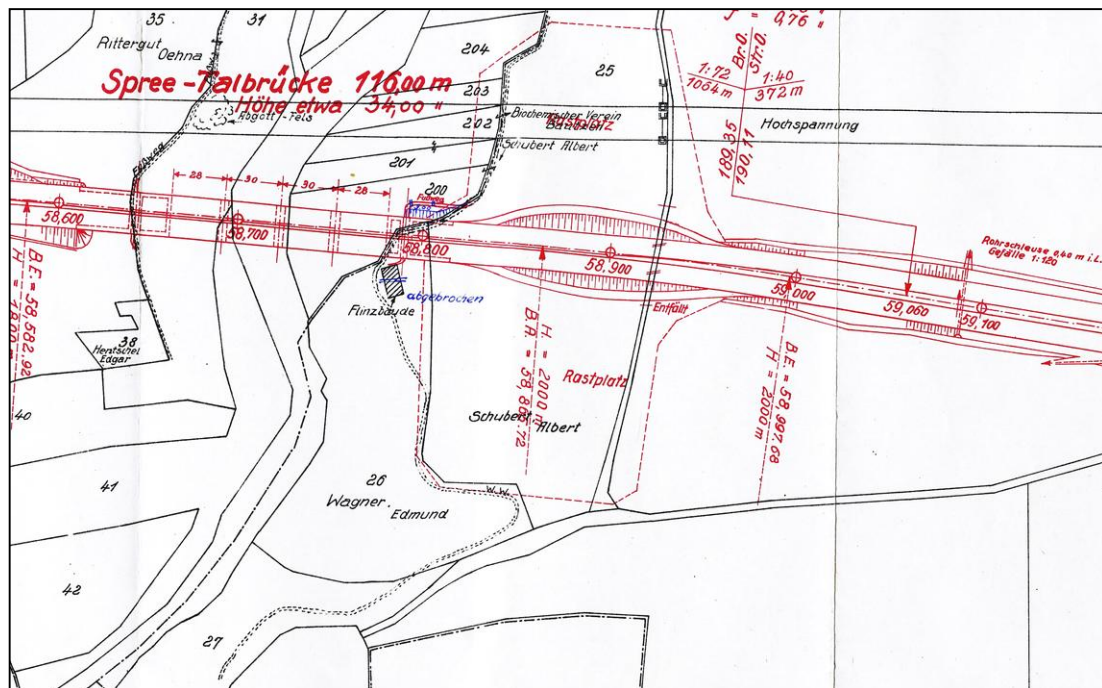


Abb. 20: Ausschnitt aus dem geänderten Lageplan Pf. 59 bis Pf. 60 vom 01.09.1937.

Archivverbund Bautzen, Staatsfiliale; Sign. 50013 Amtshauptmannschaft Bautzen Nr. 5786, Lagepläne und Bauwerksverzeichnis der Autobahnstrecke Dresden - Görlitz Strecke 73 von Pfahl 52,000 bis Pfahl 60,000

Das Areal des beabsichtigten Rastplatzes ist sehr großzügig festgelegt. Die Gebäude zur Unterbringung eines Museums und der Toiletten waren auf dem Südtel geplant. Von hier bestand ein Panoramablick auf die Stadt und das Lausitzer Bergland. Einziges Manko, die unterhalb des Hanges befindliche Strafanstalt. Durch die Anpflanzung von Hecken und Sträuchern am Hang wollte man den Gebäudekomplex verbergen. Auf dem nördlichen Teil des Rastplatzes sollte ein Areal zum Zelten eingerichtet werden. Die Bewirtung konnte durch die Flinzbaude erfolgen, die über direkte Zugänge erreichbar wäre.

Tischen zu wenig Platz. Zudem bestand wegen der Fahrbahnlage der Autobahn nur am Rande des Areals ein Blick über die Bautzener Altstadt. Erst nach der Inbetriebnahme des Abschnittes versuchte die OBR Dresden, über die RAD Klarheit zu schaffen.

Todt persönlich äußerte nach einem Besuch in Bautzen Bedenken über den vorgesehenen Standort auf der Hummel. In einem Schreiben an die RAD vom 24.01.1939 begründete er seine Einwände. Durch das Gefälle der Fahrbahnführung zwischen Lerchenberg und „Hummel“ war eine verkehrssichere Gestaltung der Rast- und Tankanlage nicht möglich. Todt schlug dagegen vor, bei km 54+350 (Höhe Rattwitz), ca. 1500 m vor der Anschlussstelle Bautzen West, eine Tankanlage zu bauen. In diese Planungen war Prof. Freese mit einbezogen. Ein Hinweis, dass der Gebäudekomplex repräsentativen Charakter haben sollte. Kriegsbedingt wurde die Planungsarbeit nicht aufgenommen.

1.10.3. Der Rastplatz am Flinzfelsen

Über das Bauvorhaben eines weiteren Rastplatzes östlich der Spreetalbrücke benachrichtigte am 02.02.1937 die OBR Dresden die Amtshauptmannschaft von Bautzen. Als Argument führte man die kulturelle Bedeutung der Burker

Berg mit ihren Gräberfeldern auf. Der Rastplatz sollte zwischen Baukilometer 58+8 und 59+0⁵⁶ beidseitig der Autobahn entstehen. Dabei wollte man die natürliche Neigung des Geländes in Richtung Süden bewahren, um so von der Autobahntrasse einen Ausblick auf die Stadt Bautzen und auf das Bergland zu erhalten. Um den Blick auf den hier dominierenden Gebäudekomplex der Strafanstalt zu verdecken, war am südlichen Rastplatz eine Bepflanzung mit niedrig wachsenden Sträuchern und Bäumen vorgesehen. Auf beiden Rastplätzen sollte ein Herabsteigen in das Spreetal zur Flinzbaude über eine Steintreppe möglich sein. Die Treppe sollte innerhalb der Brückenrampe verlaufen.

Nach bekannt werden der Pläne, setzte sich W. Frenzel als Vorsitzender der „Gesellschaft für Vorgeschichte und Geschichte der Lausitz“ zu Bautzen für den Bau eines kleinen Museums innerhalb des Rastplatzes ein. In diesem könne man durch ausgewählte Ausstellungsobjekte, die Region um den Burker Berg und die ältesten Siedlungsspuren der Lausitz präsentieren. Die Gebäude sollten im

⁵⁶ BArchiv, Sign. R 4601/ 4079 Teil 1 Durchschlag des Lageplanes über den geplanten Rastplatz mit dem betreffenden Schriftverkehr. Warum der Lageplan im Nachlass der „GEZUVOR“ aufgefunden wurde, ist unverständlich, da die Arbeiten an diesem Projekt erst 1937 begannen. Ein Abdruck des Lageplans ist wegen der Papierqualität nicht möglich.

typischen ländlichen Stil gebaut werden. Zufahrtsstraße und Wege, plante man mit Granitpflaster zu befestigen. Da zunächst im Frühjahr 1937 auf dem vorgesehenen Areal das Baulager für den Brückenbau der Spreetalbrücke entstand, entschloss man sich, alle Planungsarbeiten auf Mitte 1937 aufzuschieben.

Im Juni 1937 erfolgte die Ausarbeitung eines Lageplans durch das technische Büro der OBR. Erst im August des nachfolgenden Jahres begutachtete der GI den Lageplan an Ort und Stelle. Bei einer abschließenden Besprechung im September 1938 genehmigte er das Bauvorhaben. Gab aber die Weisung, wegen vordringlicher Aufgaben den Bau des Rastplatzes vorübergehend aufzuschieben. Die OBR legte darauf hin die Planungsunterlagen in den jeweiligen Gemeinden aus und leitete das Planfeststellungsverfahren ein. Mit der Zustimmung durch die Landespolizei am 25.02.1941, reichte man die Unterlagen des Rastplatzes am Flinsfelsen bei der RAD mit den Antrag auf Genehmigung zur Ausschreibung ein. Noch im Frühsommer 1941 bestimmte der GI, dass keine weiteren Baustoffe für den Abschnitt Bautzen – Weißenberg zur Verfügung stehen, und das Projekt vorübergehend aufzuschieben ist.

1.11. Bauverlauf

1.11.1 Uhyst – Bautzen West

Noch im Januar 1936 wurden die Arbeiten bis Höhe Salzenforst und somit auf das zweite Erdlos ausgeweitet. Zeitgleich begannen im Stadtgebiet von Bautzen das Abstecken der zwei favorisierten Linien zur Erarbeitung aussagekräftiger Unterlagen. Diese Eile führte dazu, dass im Juli 1936 Grundstückseigentümer, wie im Fall des Fuhrunternehmers A. Dubsky, aufgefordert wurden, Teile ihres Besitzes zu räumen. Dabei legte man das zu räumende Areal im Bereich der „Hummel“ großzügig aus. Ein Hinweis, dass man nicht über den genauen Verlauf der Trasse sicher war und eine Anschlussstelle auf der „Hummel“ nicht ausschloss.

Mitarbeiter der Bauabteilung Bautzen erkundeten im Sommer 1936 mögliche Umlade- und Lagerplätze für die Masse an Baustoffen und Maschinen. Dabei bot sich nördlich von Burkau an der Bahnlinie Bischofswerda - Kamenz ein geeignetes Areal. Bei Bautzen lag der Bahnhof Rattwitz unmittelbar an der zukünftigen Trasse günstig. Beide Standorte konnten mit geringen Mitteln den neuen Anforderungen angepasst werden. Die OBR beantragte bei der Reichsbahndirektion Dresden zunächst nur die Erweiterung der Bahnanlage Rattwitz durch zwei Ladegleise und eine Seitenrampe. Anfang des Jahres 1937



Abb. 21:

Der Autobahngrafiker Otto Flechner besuchte die Baustelle bei Bautzen. Nach dem auf dem Bild dargestellten Baufortschritt zu urteilen, im Frühjahr 1938. Die Aufnahme entstand am Lerchenberg bei Rattwitz mit dem auch heute noch schönen Panoramablick auf das Bergland und die Stadt Bautzen.

führte die Reichsbahn die Erweiterungen der Gleisanlagen im Bf. Rattwitz durch. Bis zum Frühsommer 1937 baute das Straßenamt im Auftrag der OBR Dresden die Zufahrt zur Ladestraße von der Reichsstraße 6 aus.

Über den kalkulierten Transportumfang, der jeden Tag zu den Baustellen transportiert werden sollte, fehlen die Unterlagen. Es ist anzunehmen, dass in der Hauptbauphase täglich mehrere Züge mit Baumaschinen, Steinen, Sand, Beton im Bf. Rattwitz entladen wurden. Die Lagerung der Feldbahngleise, Loren, Baumaschinen, die Mengen an Sand und Kies benötigten weite Flächen um die Bahnanlage. Es war geplant, ein Steinlager für den Brückenbau unmittelbar am Bahnhof Rattwitz einzurichten. Davon ging man ab und richtete bei Seidau einen Lagerplatz für die Granitsteine ein.

Zwischen dem Spreetal und der Muskauer Straße begannen die Erdarbeiten durch die Baufirma Löhnert und Rösche ebenfalls im Herbst 1936. Noch vor der Frostperiode hatte man die Trasse von Bäumen, Sträucher und den Mutterboden bis zum Baukilometer 60 geräumt. Ein Bagger trug im 58+900 Erdreich für die geplante Raststelle ab, welches zur Aufschüttung des Fahrbahndamms nach Burk transportiert wurde. Bei km 59+8 errichtete man auf der nördlichen Trassenseite eine Baurampe, um Baustoffe durch Lkw's an die Baustellen zu schaffen.

Zwischen Oehna und Teichnitz räumten Arbeiter im Herbst 1936 die Bau-trasse. Nach einer Unterbrechung in den Wintermonaten fällten sie ab März 1937 einen Teil der über 100 Jahre alten Bäume im Schlosspark von Teichnitz und versetzten die Parkmauer.

Durch die Nordverziehung bei Bloaschütz durchschnitten die Trasse jetzt den Lerchenberg. Hier musste ein bis zu 4 m tiefer Einschnitt gegraben werden, um die talabwärts führende Streckenführung abzuflachen.

Ab Juni 1937 waren alle Unterführungen auf dem Abschnitt Salzenforst – Uhyst fertiggestellt. Die Feldbahnanlagen dehnten sich auf den gesamten Bauabschnitt aus, was den Transport des Erdreiches vom Lerchenberg für den Böschungsbau bei Rattwitz und westlich von Bloaschütz möglich machte. Um die Steigung ab dem Bauwerk im km 56+682 nach Osten abzumildern, musste das Gelände für den Bau eines Einschnittes aufgebrochen werden.

Probleme bereitete der Böschungsbau zwischen Teichnitz und dem Spreetal. Das Fehlen der Brücken über die Reichsstraße 96, die Spreetalbahn und über die Landstraße Teichnitz - Bautzen machte das Verlegen einer Förderbahn bis Mai 1938 unmöglich. Geplant war, Erdreich vom Lerchenberg für den Böschungsbau in Richtung Spreetal zu transportieren. Um das fehlende Erdreich auszugleichen, war man gezwungen, den in Höhe Teichnitz vorgesehenen Einschnitt zu erweitern. Die Erdarbeiten an dem Einschnitt und am Fahrbahndamm bei Oehna führten die Arbeiter mit Hacke und Schaufel aus. Erst ab dem Frühjahr 1938 erweiterte man die Feldbahnanlage schrittweise vom Spreetal bis zum Verladebahnhof Rattwitz.

Eine zusätzliche Seitenentnahme beantragte man für das Gebiet nördlich der „Hummel“ und bot im Gegenzug an, den Temritzer Weg an die Reichsstraße 96 anzubinden. Der Antrag wurde am 03.06.1937 durch den Amtshauptmann genehmigt, wobei man das Einlenken der OBR entgegen vorherigen Planungen begrüßte. Dadurch wurde die Verlegung des Verwaltungsgebäudes der Ziegelei um wenige Meter notwendig. Wer diese Kosten trug, geht aus den Unterlagen nicht hervor.

Für die Versorgung der Bauarbeiter beantragten die Firmen Hermann Thomas sowie R. Werder, im Mai und Juni 1937 Schankrechte für das Einrichten von Baukantinen in Rattwitz, Teichnitz, an der Anschlussstelle Bautzen West und in Burk. Auf den Baustellen im Stadtgebiet und auf der Trasse bis Salzenforst arbeiteten über 1200 Arbeiter, die ordentlich versorgt werden mussten. Hier bot sich für viele Bauern ein recht beachtlicher Nebenverdienst beim Verkauf von Wurst und Fleisch aus eigener Schlachtung, aber auch von Getränken und Backwaren.

Wegen der immer größer werdenden Anzahl von Baustellen versuchte die Direktion, die oberen Bauleitungen anzuhalten, die vorhandenen Baustoffe und

Arbeitskräfte noch gezielter einzusetzen. Ende Januar 1937 wurde die OBR Dresden aus diesem Grund angewiesen, realisierbare Fertigstellungstermine von Autobahnabschnitten zu melden, um ein „wildes Bauen“ zu verhindern. Dabei musste der Materialbedarf von den Bauabteilungen exakt aufgestellt werden. Die OBR hatte nach genauer Prüfung gegebenenfalls koordinierend einzugreifen. In einem Erfassungsbogen waren die erforderlichen Baustoffmengen mit den Fertigungszielen der jeweiligen Bauabschnitte bei der Direktion vorzulegen. Mit Hilfe der Materialbögen und der monatlichen Bauberichte entschied der GI über die Zuweisung der geforderten Baustoffe. Mit dieser Regelung war weitestgehend sichergestellt, dass der Einsatz von Material und Arbeitskräften nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten erfolgte. Gleichzeitig war man in der Lage, die Baufortschritte bei Kontrollen durch Mitarbeiter der Direktion oder dem GI⁵⁷, an Ort und Stelle zu überprüfen.

Bauhöfe und Baulager

Unmittelbar am „Heiteren Blick“ bei Rammenau wurde ein Reichsautobahnbaulager aus Fertigbauteilen im Sommer 1937 errichtet. Vor Beginn der Deckenarbeiten hatte man das Baulager wegen der zusätzlich hier untergebrachten Arbeiter um einige Wohnbaracken erweitert. Für den Abschnitt westlich von Uhyst beantragte man bei der RBD Dresden Anfang 1938 eine Streckenverlegung der Bahnlinie Bischofswerda - Kamenz und den Bau eines Anschlussgleises für ein Baulager. Den über 1000 m langen Gleisneubau⁵⁸ baute die Firma Funke & Co mit einer im Bahnkilometer 13+600 abzweigenden 3 gleisigen Anschlussanlage im September des gleichen Jahres.

Ab Herbst 1938 verkehrten Züge mit Baumaterial in den Anschluss. Im Spätsommer 1939 erweiterte man die Entladestelle zu einem Deckenbauhof. Auf der weiten Fläche nördlich der Bau-trasse türmten sich Sand und Kiesberge, eine Kieswaschanlage und lange Lagerhallen. Ein weitverzweigtes Feldbahnnetz ergänzte das Areal.

Für die Materialtransporte für das Deckenbaulos Uhyst - Bautzen hatte die BAR im Herbst 1936 an der Spreetalbahn bei Teichnitz ein Bauhof eingerichtet. Dafür musste das Gelände erst aufwendig vorbereitet und eingeebnet werden. Da auf dem Areal kaum ausreichend Lagerflächen vorhanden waren, war man gezwungen, die meisten Baustoffe in Rattwitz abzuladen und zwischenzulagern. Im

⁵⁷ Kontrollflüge mit einem Fieseler Storch durch den GI, zur Überprüfung der Baufortschritte, waren zwischen 1938/39 keine Seltenheit. Bei Unstimmigkeiten mit den Bauberichten, verlangte er von dem Vorstand der betreffenden OBR eine Stellungnahme.

⁵⁸ Portmann/Raschinsky: „Die Eisenbahnlinie Kamenz - Elstra - Bischofswerda“, Kamenz 2002

Sommer 1937 entschloss sich die Baufirma Dyckerhoff & Widmann, hier den Deckenbauhof einzurichten. Neben den Lagerbaracken wurde ein 18 m hoher Mischurm, Rüttelsiebe und einige Hochbunker aufgestellt. Das Brauchwasser gelangte über zwei Klärbecken in das Teichnitzer Wasser wo es in die Spree floss. Der Kies wurde in den Salzenforster Sandgruben gewaschen und durch eine Feldbahn über den frisch aufgeworfenen Fahrbahndamm zum 2 km weiten Deckenbauhof transportiert.

Um alle benötigten Arbeitskräfte unterzubringen, beantragte die Firma bei der Stadt Bautzen die Errichtung eines Baulagers auf dem oberen südlichen Hang des Steinberges. In den aufgestellten Baracken waren eine Großküche mit einem Speiseraum, Waschräume, Duschen, Schlaf- und Aufenthaltsräume sowie ein Kino untergebracht. Wie viel Arbeiter zwischen Mitte 1937 und Anfang 1940 hier wohnten, ist leider nicht bekannt. Die Anzahl dürfte bei ca. 250 bis 300 Arbeitern gelegen haben. Unterlagen über den Deckenbauhof, wie Lieferscheine von Baumaterial oder Pachtrechnungen konnten nicht gefunden werden.

Die Herstellung der Fahrbahn westlich von Bautzen

Anfang 1937 stand fest, dass eine Betriebsübergabe auf dem Abschnitt Pulsnitz bis Bautzen West niemals bis Ende 1938, erfolgen konnte. Der Grund war darin zu suchen, dass der GI über die Trassenführung Pulsnitz - Burkauer Berge - Uhyst spät entschieden hatte. Trotzdem ordnete er an, dass die OBR Dresden alle Anstrengungen daran zu richten hat, wenigstens den kurzen Abschnitt Uhyst - Bautzen West aus propagandistischen Gründen schnell fertig zustellen.

Die Einteilung der Deckenbaulose, die Ausschreibung und Überwachung der Ausführung der Betonarbeiten lag in Verantwortung des Hilfsdezernenten Dipl. - Ing. Meißner innerhalb des Dezernates 1.⁵⁹ Im März 1937 wurde das Deckenbaulos 38f,⁶⁰ welches zwischen Uhyst und Burk lag, an die Firma Dyckerhoff und Widmann GmbH vergeben. Mit der Baufirma hatte ein spezialisiertes Bauunternehmen den Auftrag übernommen, das im Autobahnbau über die

notwendigen Großmaschinen verfügte. Mit den Arbeiten an der Betonfahrbahn begann die Firma ab dem km 49+350 (Höhe Bloaschütz) in Richtung Bautzen. Eigentlich war vorgesehen, an der Anschlussstelle Bautzen West mit dem Betonieren der Fahrbahn zu beginnen. Da die Erdarbeiten im Sommer 1937 hier noch nicht abgeschlossen waren, musste die Firma Dyckerhoff & Widmann den Verdichter zusammen mit dem Fertiger und den Betonmischer nach Bloaschütz transportieren und hier aufbauen. Bis Ende Juli 1937 waren alle Maschinen verlegt und eine Wasserleitung für die Bewässerung der Betonschicht installiert. Für das Aufbringen des Unterbeton und der eigentlichen Fahrbahnoberfläche musste das Planum mit der Sauberkeitsschicht verdichtet und auf den Millimeter abgezogen werden. Danach brachte man riesige Papierlagen als Trennschicht aus. Diese sollten ein schnelles Austrocknen des Unterbeton verhindern und die Betonschicht eine temperaturabhängige Dehnung ermöglichen. Der Seitenstreifen musste zeitaufwendig mit der Hand aufgebracht und die Kantenschienen für den Betonmischzug darauf befestigt.

Nach dem Einmessen der Fahrbahnführung begann Ende August 1937 das Betonieren der Fahrbahndecke auf der Nordseite und erreichte einen Monat später die Anschlussstelle Bautzen West. Hier setzte man die Arbeiten auf der Gegenrichtung fort.

Mitten in die Arbeiten kam die Weisung, den Regelquerschnitt von 24 m auf 26,50 m abzuändern. Hierzu mussten die Erdarbeiten an den Seitenrändern zur Verbreiterung des Bankettes wieder aufgenommen werden, was aber wegen den laufenden Deckenarbeiten zunächst unmöglich war. Durch die BAR Bautzen sicherte man zu, bei einem planmäßigen Arbeitsverlauf die Verbreiterung des Banketts nach dem Abschluss der Betonarbeiten zwischen Juli und August 1938 abzuschließen. Bis Juni 1938 setzten Betonfertiger und Verdichter über das Pflasterlos und begannen zunächst mit dem Betonieren der Nordfahrbahn bis Höhe km 42+500, unmittelbar hinter dem Anschlussschenkel der Anschlussstelle Uhyst. Zwischen Ende Juli und Anfang September 1938 vollzog sich das Aufbringen der Fahrbahndecke auf der Südfahrbahn in Richtung Bautzen. Zu dieser Zeit waren gerade die Erdarbeiten an den Zu- und Abfahrten der Anschlussstelle abgeschlossen und der Einbau des Straßenpflasters begann. Das Räumen des Deckenloses sowie die erforderlichen Nacharbeiten an der Fahrbahndecke erfolgten unter hohem Zeitdruck, konnten weitgehend im September des gleichen Jahres beendet werden.

⁵⁹ Um die bautechnischen Erfahrungen aus Forschung und Anwendung gezielt umzusetzen, setzten die oberen Bauleitungen auf Weisung des GI einen Hilfsdezernent ein. Dieser war ausschließlich für die Bearbeitung der Deckenbaulose zuständig und hatte über das Einfließen neuer Technologien bei der Deckenherstellung an die Direktion zu berichten. Am 25.03.1941 wurde dieser nach einer Verwaltungsanweisung als Dezernent Fahrbahnherstellung, mit dem Kürzel Dez. 5, in die Organisationsstruktur der OBR's eingefügt. Bei der OBR Dresden wurde nachweislich kein Dezernat 5 eingerichtet. Dipl.-Ing. Meißner übernahm am 11.03.1936 die Aufgaben eines Hilfsdezernenten innerhalb des Dezernates 1. BArchiv Berlin, Sign. R 4602/34

⁶⁰ Deckenlos 38f km 49+600 bis km 61+320

Granitpflaster statt Betondecke

Um die Granitindustrie zu unterstützen und Beton zu sparen, beauftragte die RAD die OBK Dresden 1935 mit dem Einrichten einer Teststrecke, die nur aus Granitsteinen bestand. In einer bautechnischen Anweisung wurde der OBR vorgeschrieben, wie das Verbauen der Granitsteine zu erfolgen hatte. Besonderes Augenmerk lag dabei auf die Problematik einer nachträglichen Setzung des Untergrundes.

Die OBK entschied sich für den Abschnitt km 42+350 bis km 49+300 als Versuchsstrecke für eine Granitpflasterung. Dabei sollte das in Massen anfallende Klein- und Bruchgestein verwendet werden.⁶¹ Den Abschnitt teilte man in zwei Pflasterlose. Da diese wegen den hohen Anteil von Handarbeit bei der Pflasterung immer noch zu groß in der Bearbeitung waren, vergab die BAR Bautzen diese in kürzere Unterlosen. So war es kleineren Straßenbaufirmen möglich, sich an den Ausschreibungen zu beteiligen.

Ab dem Spätherbst 1937 war das Planum hergestellt. Die Pflasterarbeiten begannen von Bautzen her ab dem km 49+300 und erreichten bis zum ersten Frost den km 46. Zwischen Dezember 1937 bis Februar 1938 pausierten die Arbeiten. Wegen Lieferprobleme an Granitsteinen konnten erst im April 1938 am zweiten Pflasterlos die Arbeiten fortgesetzt werden. Da die Zeit drängte, schlug man Anfang Mai 1938 der RAD vor, das zweite Pflasterlos um 250 m zu kürzen und auf den restlichen Abschnitt eine Betonfahrbahn aufzubringen. Aufgrund der erheblichen Personalbindung bei den Pflasterarbeiten genehmigte die RAD den Antrag.

Anders als bei einer kompletten Fahrbahn aus Beton, verlief die Pflasterung zeitaufwendig bei einem hohen Personalaufwand. Die Betonherstellung erfolgte direkt am Los, um diesen schnell auf die Sauberkeitsschicht zu vergießen. Nach dem Glätten brachte man auf den abbindenden Beton das Granitpflaster auf. Alle diese Arbeitsschritte setzten handwerkliche und fachliche Kenntnisse voraussetzte.

⁶¹ Der Untergrund wurde nicht wie erforderlich verdichtet. Nach wenige Jahre kam es in Folge einer nachträglichen Setzung des Untergrundes zu Rissen und Unebenheiten. Im Nachlass der OBR Dresden fanden sich keine Erfahrungsberichte über diese Fahrbahnbeschaffenheit. Es ist anzunehmen, dass man vonseiten der RAD Abstand von solchen Versuchen nahm. Bis zum Neubau 1993 war der Abschnitt mit einer Vielzahl von Ausbesserungen und Geschwindigkeitsbeschränkungen in Betrieb. Er galt als berüchtigter Teil der Autobahn und war für die Stoßdämpfer der Kraftfahrzeuge eine Herausforderung.

1.11.2 Bautzen West – Burk

Am 19.08.1938 besuchte der GI wiederholt die Autobahntrasse bei Bautzen. Dabei ließ er sich vor Ort von den Arbeiten an der Brückenbaustelle über die Spree berichten. Hier stellte er nach dem Studium der Lagepläne einen ruckartigen Kurvenverlauf unmittelbar nach der Spreetalbrücke fest. Dem GI gefiel nicht, dass der gewählte Kurvenradius von 2000 m ⁶² durch eine nachfolgende Senkenausrundung optisch negativ verstärkt wird. Oberbaurat Graupner, der als Vertreter der OBR Dresden bei der Besichtigung anwesend war, versprach eine Prüfung der Bauunterlagen. Im November des gleichen Jahres besuchte Todt wiederholt den Bauabschnitt bei Bautzen und musste feststellen, dass der im August gerügte Mangel an der Trasse immer noch vorhanden war. An Ort und Stelle gab er dem anwesenden Vorstand der Bauabteilung Bautzen, Thoß, die Weisung, den Kurvenradius trotz der weit fortgeschrittenen Trassenarbeiten auf 2500 m zu erweitern und den Steigungswinkel auf 3 Grad zu begrenzen. Er ordnete an, die Senkenausrundung zu verflachen und den Randstreifen breiter auszuführen. Bei den angeordneten Nacharbeiten musste der Fahrbahndamm auf einer Länge von ca. 120 m verbreitert und die Senke aufgefüllt werden.

Warum der Weisung des GI nicht schon im August Folge geleistet wurde, ist nicht nachzuvollziehen. Claußnitzer persönlich informierte den zuständigen Dezernenten bei der RAD telefonisch im Februar 1939, dass wegen der Vorarbeiten an der Deckenherstellung keine Änderungen an der Trasse mehr möglich waren. Er schlug eine Alternative vor. Da der Rastplatz zunächst nicht gebaut wurde, bestand die Möglichkeit, den Mittelstreifen bis unmittelbar vor die Spreetalbrücke durchzuziehen und dabei den Kurvenhalbmesser auf Kosten des südlichen Rastplatzareals flacher zu gestalten. Offenbar ließ sich der GI von der Alternativlösung überzeugen. Trotzdem sind in den am 14.06.1939 landespolizeilich genehmigten Lageplän für den Abschnitt km 52 bis km 60 keine Änderungen an den bemängelten Steigungswinkel oder den Kurvenhalbmesser enthalten.

Erst nach der Fertigstellung der Spreetalbrücke verlegte die Firma Dyckerhoff und Widmann GmbH im März 1939 Feldbahngleise und den Maschinenpark für die Fahrbahnherstellung bis zum km 63+1.

⁶² Der Kurvenhalbmesser von 2000 m war in den Urplänen von 1936 schon vorgesehen. Um die Brems- und Beschleunigungsspuren an der Raststelle gerade anzulegen, war ein Kurvenhalbmesser von 2500 m nicht möglich. Am 10.11.1938 vermerkte er im Reisebericht diesen Mangel wiederholt. Bundesarchiv; Sign, R 4601/ 4079 Teil 1.

Die Herstellung der Fahrbahn zwischen Bautzen West und Burk

Um eine Betriebsübergabe der gesamten Reichsautobahn bis Burk zu erreichen, stellte die OBR im Frühjahr 1938 den Antrag, den Abschnitt Dresden - Bautzen in eine hohe Dringlichkeit einzustufen. Sie begründete dies mit Verzögerungen im Bauablauf an den Teilabschnitten Dresden Nord - Pulsnitz - Uhyst sowie Salzenforst - Bautzen West und der Sicherstellung der benötigten Baustoffe. Gleichzeitig wollte man den betreffenden Firmen Planungssicherheit für die Einstellung von Personal und den wirtschaftlichen Einsatz ihres Maschinenparks ermöglichen. Die RAD folgte dieser Argumentation nur teilweise und stufte den Abschnitt Uhyst bis Bautzen West zur beschleunigten Fertigstellung ein.

Mit einem Verweis auf den laufenden Baubericht versuchte die OBR Dresden, im Mai 1938 eine Genehmigung für die Vorarbeiten zur Deckenherstellung bis zum km 61+200 zu erreichen. Offenbar hoffte man, durch eine zügige Fortführung der Bauarbeiten, bis zum Frühjahr 1939 einen weiteren Teilabschnitt eröffnen zu können. Zumindest schien eine eingeschränkte Befahrbarkeit bis zu einer Baurampe im km 59+630 in kürzester Zeit realisierbar. Die BAR Bautzen wurde beauftragt, die Deckenarbeiten an der südlichen Richtungsfahrbahn bis Ende 1938 abzuschließen und einen provisorischen Anschluss an die Muskauer Straße herzustellen. Eine Genehmigung für diese Deckenarbeiten ließ sich nicht finden. Trotzdem meldete die Bauabteilung im Mai 1938 im Baubericht den Beginn der Vorarbeiten zur Deckenherstellung ab km 56+2 bis km 61+300 (Höhe der Ortschaft Basankwitz).

Bei der Erarbeitung von Maßnahmen, wirtschaftlicher Maschinen und Menschen einzusetzen, schlug der Fachreferent „Deckenherstellung“ bei der Direktion, Meißner, dem zuständigen Dezernenten für die BAR Bautzen, Stäble, vor, das Los 38f bis zum Baukilometer 65 auszudehnen. Im Gegenzug sollte die östliche Grenze des Deckenloses 42f verschoben werden. Er argumentierte, dass so eine effektivere Nutzung des Deckenbauhofes Seidau möglich wäre. Außerdem konnte so der Abschnitt Bautzen West bis nach Purschwitz ohne zusätzlichen Zeitverzug fertiggestellt werden. Eine Maßnahme, die bei Betrachtung der politischen Situation Mitte 1938 und mögliche Auswirkungen auf die Arbeitskräftesituation sinnvoll schien.

Im Baukilometer 65 kreuzte die alte Landstraße Klein Bautzen - Purschwitz die Bautrasse, die seit Beginn der Erdarbeiten zu einer Baurampe umfunktioniert wurde. Diese Baurampe konnte ohne großen Aufwand zu einer

provisorischen Ab- bzw. Zufahrt ausgebaut werden und somit ein guter Anschluss der Betriebsstrecke an das bestehende Straßennetz erreicht werden. Wesentliche Vorbedingungen für die Teileröffnung bis nach Purschwitz war die komplette Fertigstellung des Teilabschnittes zusammen mit dem Betonieren der Fahrbahndecke beider Richtungsfahrbahnen. Arbeitstechnologisch war dies auch nicht anders möglich, da ja alle Materialtransporte für das Deckenbaulos 38f vom Deckenbauhof Seidau erfolgten. Eine Fortführung der Arbeiten bei einer Teileröffnung einer Richtungsfahrbahn hätte wegen der Behinderung keinen Sinn.

Nach diesem Planungsstand musste der OBR Dresden im Sommer 1938 klar gewesen sein, dass die Fahrbahn im östlichen Teil des Loses 42 erst im Sommer 1939 umsetzbar ist. Weitere Bauverzögerungen drohten durch eine GI-Weisung am 16.08.1938 an die OBR Dresden, ohne Rücksicht auf den Stand der Arbeiten, den Bau zwischen Uhyst und Burk sofort einzustellen. Die Bauabteilung Bautzen hatte innerhalb weniger Tage die Anzahl der Arbeiter zu melden, die von den eingesetzten Firmen durch den Baustopp abgegeben werden können. Diese sollten an den Autobahnbaustellen zwischen Dresden und Berlin für Restarbeiten zum Einsatz kommen. Da zu die Firma Dyckerhoff und Widmann GmbH im Juli 1938 mit dem Aufbringen der Fahrbahndecke auf dem gesamten Abschnitt Uhyst - Burk beschäftigt war, kam ein Baustopp unmöglich in Frage. Der Vorstand der Bauabteilung Bautzen, Regierungsbaurat Thoß, meldete der OBR Dresden, dass ein Abbruch der Deckenarbeiten zwischen Uhyst und Bautzen West bzw. bis vor die Spreetalbrücke aus bautechnischen Gründen nicht möglich ist.

Am 18.08.1938 lud der Vorstand der BAR Bautzen zu einem Pressetermin ein. Dabei fuhr man die gesamte Strecke zwischen Bautzen West und Uhyst ab, wo sich die Journalisten vom Fortgang der Arbeiten informieren konnten. Ein angereicherter Mitarbeiter der OBR Dresden stellte den Teilabschnitt mit dem Granitpflaster vor und erläuterte technische Details. Über einen Abbruch der Arbeiten und der damit verbundenen Verzögerung der Betriebsübergabe, erwähnte man nicht. Ebenso war ein möglicher Eröffnungstermin kein Thema. Den Pressevertretern blieb nicht verborgen, dass neben Brückenrampen an Überführungen, die Pflasterung der beiden Anschlussschenkel in Bautzen West fehlten. In Uhyst war das Betonieren der südlichen Richtungsfahrbahn nicht abgeschlossen. In ihren Berichten hoben die Reporter die sehr ruhige Fahrt auf der weißen und „jungfräulichen“ Fahrbahn hervor. Da ab dem km 46 die Deckenarbeiten noch andauerten, wendeten die Fahrzeuge in Höhe der

Ortschaft Pannowitz und fuhren mit den Pressevertretern zurück nach Bautzen.

Wegen der Einwände gegen die sofortige Einstellung der Bautätigkeit, traf am 20.08.1938 eine Mitarbeitergruppe der Direktion aus Berlin in Bautzen ein, um sich persönlich vom Stand der Arbeiten ein Bild zu machen. Vom Ergebnis der Kontrolle unabhängig, nahm der Vorstand der OBR Dresden Oberbaurat Claußnitzer, Kontakt zum persönlichen Fachreferenten beim GI Herrn Meffert auf. Er sollte den GI zur Wiederaufnahme der Arbeiten auf einigen Abschnitten im Bereich der OBR Dresden bewegen. Aus der aufgefundenen Gesprächsnotiz geht hervor, dass er gesondert auf den Abschnitt Uhyst - Bautzen hinwies, wo eine Fertigstellung unmittelbar bevorstände.⁶³ Gleichzeitig machte Claußnitzer noch einmal den Versuch, für den gesamten Abschnitt bis Görlitz eine Einstufung in das Dringlichkeitsprogramm zu erreichen. Damit wollte er einer Einstellung der Planungs- und Bautätigkeit begegnen. Am 27.08.38 traf die offizielle Weisung der RAD Berlin in Dresden ein, die Arbeiten auf dem Abschnitt Uhyst - Bautzen entgegen der Weisung nicht einzustellen.

Das Betonieren der Fahrbahndecke zwischen Bautzen West und Burk erfolgte auf der südlichen Richtungsfahrbahn Mitte Februar bis Ende März 1939. Erst in der zweiten Junihälfte des gleichen Jahres setzte man auf die Nordfahrbahn um. Bis August konnte auch hier die Fahrbahndecke abgeschlossen werden. Die Zeitdifferenz zwischen den Betonieren der beiden Richtungsfahrbahnen ergab sich daraus, dass der Betonmischer mit dem Fertiger und Verdichter die Richtungsfahrbahnen das Deckenbaulos 42f zwischen April und Juni 1939 betonierten. Ein Teil der Restarbeiten wurde auf Antrag der OBR Dresden in das „Vorläufige Bauprogramm“ für den Zeitabschnitt Juli 1941 bis September 1943 aufgenommen.

1.12. Bodenfunde bei Bautzen

Ein besonderes Thema waren Bodenfunde, die bei den Erdarbeiten zutage traten. Bereits in der ersten Bauphase stieß man 1936 auf interessante archäologische Funde im Landkreis Bautzen. Beim Graben des Einschnittes auf dem Lerchenberg fand man ein 80x40 m großes Gräberfeld mit

über 50 einzelnen Grabstellen aus der Stein-, Bronze- und jüngeren Eisenzeit. Friedrich Lehmann⁶⁴, Vertrauensmann für Bodenaltertümer, leitete die Grabungen, die sich bis zum Frühjahr 1937 hinzogen.

Wegen der zahlreichen Funde bei den Arbeiten an der Autobahn im Jahr 1936/37, verlangte Lehmann eine andere Organisation der Bergung und die Dokumentation der Fundstellen. Zwar war die Bauabteilung durch Anweisungen der RAD gehalten, jeden Bodenfund zu melden. Doch lag das Problem bei dem hohen Zeitbedarf, der für Bergung und Sicherung der Funde⁶⁵ benötigt wurde. Zum Beispiel überließen Baufirmen unter Vermittlung der Bauabteilung Bautzen bei der Erschließung des Gräberfeldes am Lerchenberg für einige Wochen Personal. Trotzdem konnte Lehmann das Vernichten von Einzelfunden nicht verhindern. Im Wettlauf mit der Zeit gönnte sich Lehmann keine Ruhe. Bis spät in die Nacht, bei spärlicher Baustellenbeleuchtung, grub man bis in den Herbst 1936 hinein.

Mit Zunahme der Funde erarbeitete die „Gesellschaft für Vorgeschichte und Geschichte der Lausitz“ eine Planung für Erkundungsgrabungen auf der geplanten Trassenführung. Die Bauabteilung Bautzen lehnte den Wunsch Lehmann's ab, durch Einstellung von zusätzlichem Personal diese Grabungen zu unterstützen. Der Vorstand der Bauabteilung Thoß begründete seine Entscheidung, dass eine Bauabteilung keine selbstständigen Einstellungen tätigen dürfte. So versuchte die Gesellschaft, eigenständig und aus eigenen finanziellen Mitteln Mitarbeiter zu beschäftigen. Da diese Mittel begrenzt waren, wandte man sich in einem Bittschreiben an die Amtshauptmannschaft von Bautzen und bat um Unterstützung. Im März 1938 konnten 1000 RM durch die Amtshauptmannschaft für die Sicherung von Bodenfunden bereitgestellt werden, die laut den aufgefundenen Dokumenten zum überwiegenden Teil aus Mitteln der Landesregierung stammten.

1.13. Eröffnung des Abschnittes

Wegen der politischen Zuspitzung im Sommer 1938 war die Direktion bemüht, an grenznahe Abschnitte eine zügige Betriebsübergabe anzustreben. Diese Aktion lief im Rahmen einer möglichen Mobilmachung und war mit dem Transportstab der Wehrmacht abgestimmt. In der ersten Juliwoche 1938 wurde die OBR Dresden beauftragt, in einer Bestandsaufnahme die betreffenden Teilstrecken zu

⁶³ Sächsisches Staatsarchiv, Archivstraße 14, 01097 Dresden, OBR Dresden, Sign. 11219/1166

Aktennotiz, angefertigt nach einem Telefonat mit dem Vorstand der Direktion Ministerialrat Schönleben. Claußnitzer, versuchte Schönleben zu überzeugen, über Meffert dem GI eine Empfehlung zum Weiterbau des Abschnittes Uhyst - Bautzen abzugeben. Somit hielt sich Claußnitzer an den Dienstweg. Eine direkte Kontaktaufnahme mit den Fachreferenten des GI war ausgeschlossen. Aus der Aktennotiz geht leider nicht hervor, welche Einstellung Schönleben vertrat.

⁶⁴ Friedrich Lehmann war Lehrer in Bautzen. Durch seine fachkundige und erfolgreiche Arbeit erhielt er den Spitznamen „Scherbel Lehmann“.

⁶⁵ Die Fundmeldungen wurden an das zuständige Landratsamt geleitet und der jeweilige Sachverständige für Bodenfunde verständigt.

melden, wo der Abschluss der Arbeiten unmittelbar bevorstand. Auf Grund dieser Bestandsaufnahme legte die Direktion Berlin Mitte Juli 1938 die Eröffnung des 14 km langen Teilabschnittes Uhyst - Bautzen West zum 01.10. 1938 fest. Dieser Termin war populistisch aufzuwerten, sollte er doch der Bevölkerung in der Lausitz die zielstrebige Politik des Systems und die wirtschaftliche Kraft des Reiches verdeutlichen. Zusätzlich kaschierte man, dass es eigentlich nur ein klägliches Abschnit ist, der nach zweieinhalb Jahren Bauzeit eröffnet wird. Außerdem muss so mancher sich die Frage gestellt haben, wer die Reichsautobahn eigentlich nutzen sollte. Zwar hatte sich die Beschäftigungs- und Einkommenssituation seit 1933 wesentlich verbessert, doch war der Großteil der Lausitzer Privathaushalte weit davon entfernt, die notwendigen finanziellen Mittel für einen Kraftwagen aufzubringen zu können. In der ersten Septemberwoche wurde der Termin auf den 03.10.1938 verlegt. Ob der geplante Einmarsch der Wehrmacht in das Sudetengebiet am 01.10 ausschlaggebend war, bleibt ungeklärt. Eine Begründung für die Terminverlegung ist in den Dokumenten der RAD nicht zu finden.

Nach Unterlagen der Bauleitung Dresden wurde am 01.10.1938 der Teilabschnitt von der Bauabteilung Bautzen abgenommen, wobei der Streckenreferent der OBR Dresden und der Straßenmeister anwesend waren. Bei der Abnahme wurden einige Restarbeiten vereinbart. So waren mehrere Meter Drainage nicht eingelegt, die Bepflanzung des Dammes und des Mittelstreifens fehlte. Auch war das Bankett auf Teilen des Abschnittes unbefestigt. Hier war die Baufirma aus Zeitmangel nicht in der Lage, die in der Bauzeit geänderte Breite des Banketts auf 2,50 m abzuschließen.

Der 14 km lange Teilabschnitt Uhyst - Bautzen West war der erste Abschnitt auf der Reichsautobahn 73⁶⁶ Dresden - Breslau, der mit einem Festakt dem Verkehr übergeben wurde. Schon Wochen vor dem offiziellen Eröffnungstermin nutzten Besitzer von Motorrädern und Kraftwagen das Teilstück für „wilde“ Fahrten. Am 03.10. 1938 wurde um 16 Uhr mit dem damals üblichen Abfahren des Abschnittes der Festakt eröffnet. Für den erkrankten

Gauleiter Mutschmann⁶⁷ war der Staatsminister Fritsch angereist. Um 14.30 Uhr formierten sich auf dem Kornmarkt in Bautzen Abordnungen der Hitlerjugend (HJ) - Werksschar, Ehrenabordnungen der NSDAP aus Bautzen und den benachbarten Orten und viele Reichsautobahnarbeiter. Neben dem Staatsminister Fritsch waren anwesend der Vorstand der OBR, Baudirektor Claußnitzer, Kreisleiter Martin und der Stadtrat.

Bei der Eröffnungsfeier auf der „Hummel“ hielten die Vertreter des Gauleiters von Sachsen, Dr. Fritsch und der Vorstand der OBR Dresden, Baudirektor Claußnitzer, eine Ansprache. Nach den üblichen Reden durchführte Staatsminister Fritsch an der Spitze einer langen Fahrzeugkolonne das weiße Eröffnungsband. Ca. 300 bis 400 Fahrzeuge nahmen an dieser Fahrt in festgelegter Reihenfolge nach Uhyst teil. Hochrangige geladene Persönlichkeiten erhielten besondere Einladungen und konnten ohne Kontrolle die direkte Zufahrt zur Anschlussstelle Bautzen West benutzen. Weitere Einladungen waren mit Wagenkarten in farblichen Gruppen von rot, gelb und grün versehen. Diese Wagen mussten die zu diesem Zeitpunkt noch vorhandene Baurampe an der nördlichen Seite der Anschlussstelle Bautzen West benutzen. In den mit roten Karten gekennzeichneten Wagen saßen die Vertreter der Städte Bautzen, Löbau, Zittau, der Amtshauptmann, Gemeinderäte, die Vorstände der OBR und der Bauabteilung. Dem folgten die gelben, dahinter die grünen Wagen sowie ca. 50 Busse mit Bauarbeitern, Mitgliedern der Verbände des Bundes deutscher Mädchen, der HJ und weiterer Vereine.

In Uhyst erfolgte ein kleiner Empfang. Der gesamte Ablauf wurde in einem Protokoll festgelegt und 14 Tage vor dem Eröffnungstermin mit allen Unterlagen über das Aufstellen von Fahrzeugen, Tribünen und Abordnungen der einzelnen Ehrenformationen dem GI vorgelegt. Nach kurzem Aufenthalt wechselte die Kolonne an der Anschlussstelle auf die Gegenfahrbahn der Autobahn und fuhr nach Bautzen zurück.

Zum Ausklang dieses denkwürdigen Tages fanden Kameradschaftsabende der jeweiligen Baufirmen in den Festsälen im Keglerheim und im Hotel „Zur Krone“ statt. Durch die NSG (Nationalsozialistische Gemeinschaft) „Kraft durch Freude“ wurde ein umfangreiches Festprogramm organisiert. Dabei traten damalige bekannte Künstler des

⁶⁶ Der Abschnitt Abzweig Dresden Nord – Görlitz wurde als Nr. 73 bezeichnet. Öffentlich erhielten Autobahnabschnitte die Bezeichnungen des Anfangs- und Endpunktes. Eine Durchnummerierung war in der Entstehungsphase eines Netzes von Autobahnen unmöglich. Intern setzte sich als Bezeichnung der Teilabschnitte die Nummerierung des Hauptkostenanschlages durch. Die Hauptkostenanschlätze dienten der innerbetrieblichen Kostenzuweisung im Rechnungswesen des Unternehmens „Reichsautobahnen“.

⁶⁷ Das Amt eines Gauleiters war in der Organisationsstruktur der NSDAP politisch geprägt. Er stand einem Gau, Anlehnung einer mittelalterlichen Territorialverfassung aus der Zeit Karl des Großen, vor. Die 43 Gaue entsprachen flächenmäßig den Reichstagswahlkreisen. Mutschmann war von 1932 bis 1945 Gauleiter von Sachsen und damit der höchste Würdenträger der NSDAP innerhalb des Landes Sachsen.

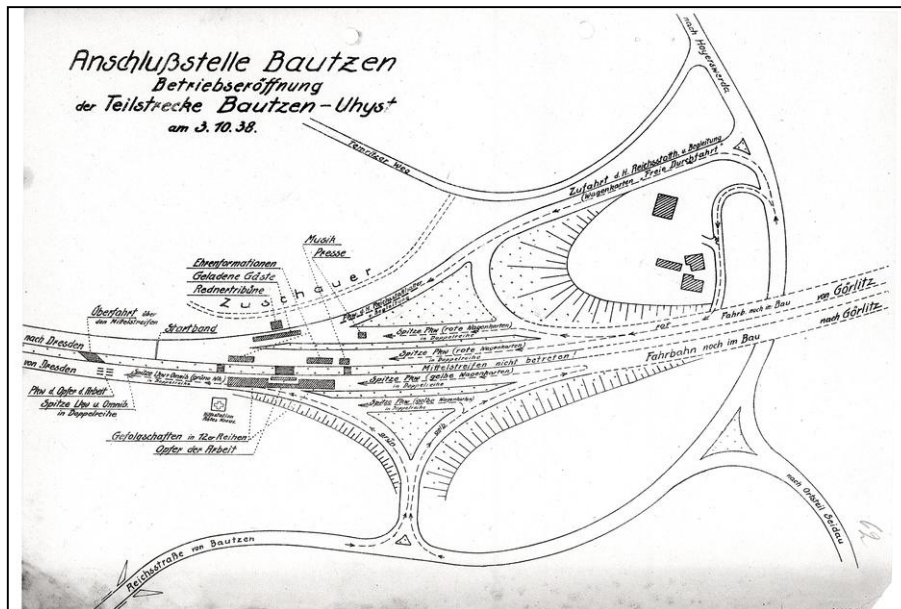


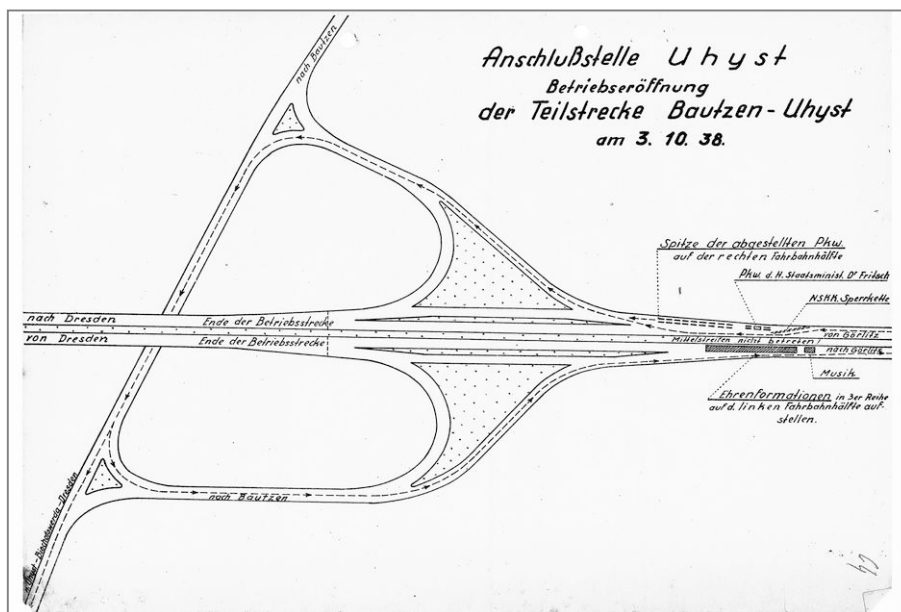
Abb. 22 und 23

Skizzen mit den genauen Aufstell- punkten für die Eröffnungsfahrt an den Anschlussstellen Bautzen West und Uhyst die dem GI vorgelegt wurden. Das Ablaufprotokoll befand sich nicht in den Archivunterlagen.

Die Teilnahme des GI bei der Eröffnung war nicht vorgesehen. Ebenso nahm kein Vertreter der RAD teil.

Der eingezeichnete befahrbare Mittelstreifen im linken Bildteil der Abbildung 22 war gepflastert ausgeführt. Diese Überfahrt sollte militärischen Einheiten den Fahrbahnwechsel an der Anschlussstelle ermöglichen.

BArchiv; Sign. R 4601 - 1007 Seiten 62 und 64



Grenzland Theater Bautzen wie z.B. Erika Rösch - Rodiger, Alfons Eckwert, das Tanzpaar „Nisonis“, die Solotänzerin Erna Haff, der Humorist Richard Engel und der Spezialmusiker Joseph Klahr in beiden Festsälen im Wechsel auf.

Der Teilabschnitt Bautzen West bis zur „nicht öffentlichen Rampe“ in Burk nahm man zusammen mit dem Abschnitt bis Weißenberg am 01.07.1940 in Betrieb. Dabei fand in Bautzen keine Eröffnungsfeier statt. Die als militärische Rampe, innerdienstlich als „Anschlussstelle Burk“ ausgewiesene Auffahrt hatte das Straßenbauamt im Auftrag der Bauabteilung gegen Befahren verkehrstechnisch gesichert.

Ein Teil der Restarbeiten wurde in das „Vorläufige Bauprogramm“ für den Zeitabschnitt ab Juli 1941 bis September 1943 aufgenommen. Verantwortlich für die Ausführungen war die Reichsautobahnmeisterei Dresden.

Diese beauftragte den 1940 eingerichteten Stützpunkt Bautzen, mit der fachlichen Überwachung. Im Herbst 1942 führten Kriegsgefangene ein Teil der Restarbeiten unter Bewachung von Angehörigen des Reichsarbeitsdienstes aus. Zum Auffüllen des Mittelstreifens zwischen der Anschlussstelle Bautzen West und Burk nutzte man Erdreich von den Einschnitten bei Teichnitz und Burk. Für den Transport verlegte man noch vorhandene Feldbahngleise entlang der Reichsautobahn. An einigen Stellen zog man den Böschungsdaam ab und räumte Baulager auf. Die nicht mehr notwendigen Baurampen trugen Bauern auf Antrag der BAR ab. Restliche Baumaterialien, wie Sand und Kies, der 1945 an der Reichsautobahn lagerte, verschwand nach und nach bis in die 50er Jahre. In die Baracken des „Reichsautobahn - Baulager“ am Steinberg, die nicht zu Brennholz in den Nachkriegswintern verarbeitet wurden, zogen Flüchtlinge ein. Später gründete man hier eine Gartensiedlung.

Bekanntmachung betreffend die Eröffnung einer Teilstrecke der Reichsautobahn

Am Montag, dem 3. Oktober 1938, wird die Teilstrecke Uhyst – Bautzen der Reichsautobahn Dresden – Görlitz in Betrieb genommen und ab 18 Uhr für den Verkehr frei gegeben. Die neue, 14 km lange Teilstrecke beginnt an der Anschlussstelle Uhyst bei km 42,5 an der Landstraße 1. Ordnung Nr. 47 Bischofswerda – Königsvartha. Sie verläuft von hier auf in vorwiegend west östliche Richtung und berührt nacheinander die Gemeinden Uhyst, Kleinhänchen, Großhänchen, Ansfrowitz, Coblenz, Pritschwitz, Löschau, Bolbritz, Salzenforst, Rattwitz und Bautzen. An der Anschlussstelle Bautzen bei km 56 an der Reichstraße Nr. 96 Bautzen – Hoyerwerda findet bis zur eröffnenden Strecke ihr vorläufiges Ende. An wichtigeren Verkehrswegen kreuzt die Bahn die beiden Landstraßen 1. Ordnung Nr. 49 Königsbrück – Bautzen bei km 48,5 und Nr. 44 Gaußig – Niedergurig bei km 49,5 sowie die eingleisige Nebenbahn Bautzen – Hoyerwerda der km 55.

Die Teilstrecke Uhyst – Bautzen liegt zum größten Teil innerhalb der Amtshauptmannschaft Bautzen. Nur in ihrem ersten Teil berührt sie auf kurzen Abschnitten das Gebiet der Amtshauptmannschaft Kamenz.

Von zahlreichen Punkten der Bahn aus ergeben sich weite Ausblicke in die schöne Lausitzer Landschaft. Diesem Umstand wurden durch Anlagen mehrere Rastplätze rechts und links der Bahn Rechnung getragen. Die Reichsautobahn besteht aus zwei 7,50 m breiten durch einen 5 m breiten Mittelstreifen voneinander getrennten Richtungsfahrbahnen (Einbahnstraßen). An der Außenseite jeder Fahrbahn verläuft ein 1 m breiter und an der Innenseite ein 0,40 m breiter Banlett. Anlässlich der Eröffnung der Teilstrecke wird auf Grund der vorläufigen Autobahn – Betriebs – und Verkehrs – Ordnung vom 14. Mai 1935 – RGBl. 11 S. 421, auf die hiermit verwiesen wird, folgendes bekannt gemacht:

1.

Die Reichsautobahn dürfen nur von Kraftfahrzeuge (maschinell angetriebenen, nicht an Elise gebundene Landfahrzeugen) benutzt werden. Jeder anderer Verkehr, ins besondere auch das Betreten oder Ueberschreiten der Reichsautobahnen, ist verboten.

2.

Zur Auf- und Abfahrt zu und von der Fahrbahnen der Reichsautobahn dürfen nur die in ihrer Fahrtrichtung (vgl. unter Ziffer 3a) rechts liegende Anschlussstellen benutzt werden. Die an der neuen Teilstrecke vorhanden Anschlussstellen sind oben genannt.

3.

Für den Verkehr auf den Reichsautobahnen sind neben den Bestimmungen der Straßenverkehrs-Ordnung vom 13. November 1937 – RGBl. 1 S. 4179 ff. – weiter noch folgende Verkehrs Vorschriften zu beachten:

- a) Die Kraftfahrzeuge müssen die rechte Hälfte der in ihrer Fahrtrichtung rechts liegenden Fahrbahn benutzen.
- b) Die linke Hälfte der Fahrbahn darf nur beim Ueberholen befahren werden. Beim Ueberholen ist jede Gefährdung nachfolgender oder vorausfahrender Fahrzeuge zu vermeiden. Verkehrsgefährdend ist z.B. für nachfolgende Fahrzeuge ein plötzlich Herauffahren auf der rechten Fahrbahnhälfte in die Ueberholungsspur und für vorausfahrende Fahrzeuge ein sofortiges Zurückfahren auf die rechte Fahrbahnhälfte unmittelbar nach dem Ueberholen (Schneiden).

Es ist deshalb erforderlich, in ausreichenden Abstand von dem zu überholenden Fahrzeug allmählich auf die Ueberholungsspur überzuwechseln und erst dann auf die rechte Hälfte der Fahrbahn zurückzufahren. Wenn das überholte Fahrzeug hinreichend weit zurückgeblieben ist. Vor dem Ueberholen muß nach rückwärts – oder in den Rückspiegel davon überzeugen, daß seine Absicht ohne Gefahr für andere ins besondere für nachfolgende Verkehrsteilnehmer ausgeführt werden kann. Wenn auch ein Abwinken lediglich zum Anzeigen einer beabsichtigten Aenderung der Fahrtrichtung vorgeschrieben ist, die beim bloßen Ueberwechseln auf die Ueberholungsspur nicht vorliegt, so ist doch gegen das kurze Abwinken vor dem Ueberholen nichts einzuwenden, falls unter Beobachtung der erforderlichen Sorgfalt dadurch lediglich ein Hinweis an nachfolgenden Verkehrsteilnehmer gegeben werden soll. Zur Warnung vorausfahrender Verkehrsteilnehmer empfiehlt es sich die Absicht des Ueberholens durch Warnzeichen (bei Tageslicht durch Schallzeichen, bei Dunkelheit durch Leuchtzeichen) kundzutun. Während des Ueberholens dürfen Führer eingeholter Fahrzeuge

ihre Fahrgeschwindigkeit nicht erhöhen.
c) Das Wenden auf der Fahrbahn ist verboten, ebenso das Rückwärtsfahren. Es ist auch nicht gestattet, zur Aenderung der Fahrtrichtung oder auf sonstigen Gründen über den Mittelstreifen zu fahren. Die Fahrtrichtung darf nur auf dem vorgeschriebenen Weg an den Anschlussstellen geändert werden.
d) Zum Erteilen von Fahrunterricht und zur Abhaltung von Führerscheineprüfungen dürfen die Reichsautobahnen nicht benutzt werden. Rennen, Rekordfahrten und ähnliche Veranstaltungen dürfen unbeschadet der sonst erforderlichen Genehmigung nur mit Zustimmung der Reichsautobahnen stattfinden.
e) Zum Halten und Parken stehen seitlich der Reichsautobahnen besonder unentgeltlich zur Verfügung. Ein Halten auf der Fahrbahn ist nur aus zwingenden Gründen statthaft. Hierbei sind die Fahrzeuge soweit wie möglich nach rechts zu fahren. Das befestigte Banlett darf zu diesem Zweck ausnahmsweise benutzt werden. Vor jedem Halten auf der Fahrbahn ist für eine ausreichende Sicherung des nachfolgenden Verkehrs zu sorgen, und zwar auch dann, wenn das haltende Fahrzeug nur teilweise auf der Fahrbahn steht.

4.

Es ist verboten, die Reichsautobahn einschließlich ihrer Nebenanlagen zu beschädigen oder zu verunreinigen. Gegenstände auf die Fahrbahn zu legen oder andere Fahrthindernisse zu bereiten. Signale nachzuahmen oder andere verkehrsfördernde oder verkehrgefährdende Handlungen vorzunehmen.

5.

Von den Benutzern der Reichsautobahnen wird strengste Disziplin erwartet. Sie haben den Anordnungen der Verkehrspolizei und der Bediensteten der Reichsautobahnen unbedingt Folge zu leisten.

6.

Zu widerhandlungen werden nach der Straßenverkehrs – Ordnung mit Geldstrafen bis zu 150 Reichsmark oder mit Haft bestraft wenn nicht nach den allgemeinen Strafbestimmungen eine höhere Strafe verwirkt ist.

Dresden, den 24. September 1938

Reichsautobahnen
Oberste Bauleitung Dresden

Abb. 23: Bautzener Tageblatt, Ausgabe Nr. 179 vom 30.09.1938
Amtliche Bekanntmachung über die Eröffnung des Abschnittes Uhyst – Bautzen und die Benutzungsregeln