



Autobahngeschichte in der Lausitz und Niederschlesien von 1922 bis 1990

Kapitel 12: Das Getreidelager auf der Autobahn

Mario Stecker

1. Auflage 2018

© 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.

12. Das Getreidelager auf der Autobahn

Als Reaktion auf den Mauerbau verhängte die BRD 1963 ein Handelsembargo gegen die DDR. Zeitgleich kündigte die Hamburger Hafenverwaltung die von der DDR seit den 50er Jahren genutzten Anleger und Lagerhallen innerhalb des Hamburger Hafens. Somit entfiel die Möglichkeit, Exportgetreide aus der nicht sozialistischen Wirtschaftszone anzukaufen, um Missernten oder Lieferengpässe aus der Sowjetunion aufzufangen. Eine Ersatzlösung für die verlorenen Lagerkapazitäten musste dauerhaft und kostengünstig sein.

Die Lösung sah man im Bau einer modernen und ausbaufähigen Siloanlage. Da keine ausreichenden finanziellen Mittel zur Verfügung standen, konnte zunächst nur ein provisorischer Lagerkomplex geplant werden. Diese Anlage sollte eine langjährige Lagerung von Getreide bei minimaler Wartung sicherstellen. Nach Fertigstellung des Silolagerkomplexes musste ein Rückbau des Provisoriums ohne großen Aufwand möglich sein.

Da der Getreidebedarf gegenüber dem Produktionsaufkommen in den Bezirken Karl-Marx-Stadt (Chemnitz), Dresden und Cottbus überwog, war ein Lager in einem der Bezirke wirtschaftlich. Um die Baukosten gering zu halten, musste der zukünftige Standort bereits über eine ausgebaute Verkehrsinfrastruktur verfügen.

Unter Berücksichtigung aller Anforderungen rückte das wegen der zerstörten Spreetalbrücke unbefahrte Teilstück zwischen Bautzen Ost und Bautzen West auf der ehemaligen Reichsautobahn Dresden - Weißenberg ins Blickfeld. Details der näheren Umstände über die Einbringung des Vorschlages konnten nicht mehr recherchiert werden.

In der ersten Hälfte des Jahres 1965 reiste ein Mitarbeiter des staatlichen „Komitees für Erfassung und Ankauf landwirtschaftlicher Erzeugnisse Berlin – Karlshorst“ nach Bautzen. In Unkenntnis der Örtlichkeiten an der Anschlussstelle Bautzen Ost fuhr er auf die Richtungsfahrbahn Dresden - Weißenberg. Erst in Weißenberg stellte er den Irrtum fest. Auf Grund der angestrebten Dimensionen des Lagerkomplexes empfahl der Mitarbeiter den erkundeten Abschnitt als Standort.

Neben der Erreichbarkeit für Kraftfahrzeuge mit hohen Achslasten, konnte die Betonfahrbahn gleich-

zeitig als Fundament für die Hallen und Werkstraße dienen. Positiv bewertete man auch die Nähe mehrerer Bahnlinien sowie die Entfernung zur westlichen Staatsgrenze.

Im Spätsommer des gleichen Jahres begannen erste Vorplanungen. Im Zuge derer untersuchte man mehrere Hallenkonstruktionen und deren Aufstellen auf einer Betonplatte. Am 01.10.1965 wurde ein Bauablaufplan beschlossen, der von einer Inbetriebnahme zum 01.06.1966 ausging.

Ein Ministerratsbeschluss erfolgte am 22.12.1965. Im Beschluss hieß es, dass mit dem Bau einer „...großen Getreidesiloanlage zum Zweck (Lagerung) und der gesteigerten Abschöpfung von Getreide im Rücktausch mit industriellem Mischfutter zur Entlastung der angespannten Lagerwirtschaft...zu beginnen ist.“¹ Das Bauvorhaben lief unter der Bezeichnung „Sonderbauvorhaben der VEAB², 250.000 Tonnen Körnerfruchtlager Autobahn Bautzen - Weißenberg“.

Für das mit 17 Millionen MDN³ veranschlagte Projekt konnten folgende volkseigene Betriebe und Institutionen gewonnen werden: Erdbau - VE BMK Kohle und Energie; Fundament bzw. Betonieren des Mittelstreifens - NVA; Stahlbau - VEB Stahlbau Plauen; Montage der Konstruktion - VEB Energiebau Radebeul, VEB Industriebau Leipzig; Betonfertigteile - Betonwerk Frankfurt.

Zunächst waren nur 25 Lagerhallen mit einer Stützweite von 18 m und einer Länge von ca. 114 m geplant. 1967 fasste man eine Erweiterung der Anlage auf 66 Lagerhallen ins Auge. Hinzu kamen eine Verwaltungsbaracke und eine eigene Werkstatt. Insgesamt waren 51 Hallen (18,00 x 114,42 m) mit 24 000 t sowie 15 Hallen (18,00 x 72,00 m) mit 22 600 t Lagerkapazität geplant.

Der Boden der Lagerhallen bestand aus 150 mm Kies mit Sandabgleich, eine Lage Ölpapier, auf die 200 bis 400 mm Beton B300/40 aufgebracht war. Die durchschnittliche Lagerzeit sollte 3 Jahre bei einem Warenumschlag von ca. 80 000 t pro Jahr betragen.

Nach der Sperrung der Autobahn bis Weißenberg im Frühjahr 1966, begann die bautechnische Aufnahme der Fahrbahn und die Erarbeitung eines Über-

¹ Zit. aus der bautechnischen Erläuterung des Projektes vom 31.10.1965, Sächsisches Staatsarchiv, Archivstraße 14, 01097 Dresden, Sign. 11783 Nr. 17

VEB Getreidewirtschaft Bautzen, Sitz Rackel

² VEAB - Volkseigener Betrieb zur Erfassung und Ankauf landwirtschaftlicher Erzeugnisse Berlin

³ Mark der Deutschen Notenbank, eine Bezeichnung die zwischen dem 01.08.1962 bis 31.12.1967 eingeführt wurde.

gabeprotokolls. Dabei wurde festgestellt, dass auf weiten Teilen das Bankett nur aus Kies bestand und der Innenstreifen aufgeschüttet aber teilweise nicht verdichtet war.

Im Februar 1966 wurde der Betriebsteil „Körnerfruchtlager Rackel“ als Teil der Getreidewirtschaft Bautzen gegründet und mit dem Aufbau einer eigenen Verwaltung begonnen.

In den Monaten März und April des gleichen Jahres montierten Mitarbeiter der Firmen VEB Stahlbau Plauen und VEB Energiebau Radebeul die Hallen 6 und 7. Der Aufbau diente überwiegend dem Test, ob die Konstruktion den geforderten Ansprüchen entspricht. Zeitgleich erfolgte das Betonieren des Mittelstreifens.

Der Nutzungsvertrag ⁴ für das Autobahnteilstück km 55+100 bis km 69+980 ⁵ wurde am 10.07.1967 zwischen dem Autobahnaufsichtsamt Halle und dem „Körnerfruchtlager Rackel“ abgeschlossen. Der Nutzungszeitraum war vom 04.10.1965 bis zum 04.10.1980 festgelegt. Als Pachtsumme vereinbarte man eine jährliche Zahlung von 40.000 DDR Mark.

Die niedrige Pacht stand entgegen den 500.000 DDR Mark jährlichen Abschreibungen. Zusätzlich verblieben die Prüfungen und Wartungen aller Bauwerke, Kanäle und der Drainage weiterhin beim Autobahnaufsichtsamt Halle.

Um die Betriebssicherheit zu gewährleisten, wurden 1967 und 1969 alle Unter- bzw. Überführungen auf ihren baulichen Zustand untersucht. Bis auf die Unterführungen in den Kilometern 64+181 und 66+383 bestanden keinerlei Mängel. Bei den aufgeführten Bauwerken war eine uneingeschränkte Befahrbarkeit wegen dem Behelfsüberbau aus Holz nicht gewährleistet. Hier verfügte das Autobahnaufsichtsamt Halle eine Sperrung für jeglichen Verkehr. Um eine durchgängige Befahrbarkeit des gesamten Areals zu ermöglichen, forderte das „Körnerfruchtlager Rackel“ eine Wiederherstellung der genannten Bauwerke.

Nach 9 Monaten stand der Großteil der 66 Lagerhallen, das Areal war eingezäunt, alle Rampen und Überfahrten gesperrt. Bis 1972 erhielten die zwei nach dem Krieg notdürftig hergestellten Brücken im Bereich

der nördlichen Richtungsfahrbahn einen betonierten Überbau.

Mitarbeiter der Aufbauleitung und Verwaltung arbeiteten zu Anfang provisorisch in Wohnwagen auf der „Autobahn“. Was der Baustelle die humorvolle Bezeichnung „längster Zirkus der Welt“ einbrachte.

In der Aufbauzeit gab es Besuch von Amerikanern, die in Militärjeeps den Zaun durchbrachen und im Betriebsgelände fotografierend umher fuhren. Offenbar vermutete man auf dem Areal das Entstehen einer getarnten militärischen Einrichtung. Ein Vertreiben der „Besucher“ oblag nur den russischen Militärstreifen vom nahen Bautzener Flugplatz.

Solche Vorkommnisse sowie die großflächige Abspernung trugen zur Bildung vieler Gerüchte bei. Um diesen zu begegnen: Herr Eisold, seit 1967 stellvertretender Leiter des Körnerfruchtlagers Rackel, versicherte mir, dass niemals im Gelände Geheimnisvolles untergebracht wurde.

Zur Verbesserung der Transportlogistik erteilte man im Frühjahr 1966 einer Studiengruppe der Verkehrshochschule Dresden den Auftrag, an einer modernen und wirtschaftlichen Umschlaganlage zu arbeiten. Am 20.03.1967 stellte man unter dem Titel „Getreideumschlaganlage für das Körnerfruchtlager auf dem Autobahnabschnitt Bautzen – Weißenberg“ einen ersten Arbeitsentwurf vor. Das Gesamtinvestitionsvolumen betrug 4.716,000 MDN. In den Kosten waren 24 Spezialkraftfahrzeuge mit ca. 3,6 Millionen MDN, eine werkseigene Diesellok für 590 000 MDN und der Bau eines Lokschrupps für 100 000 MDN in Baruth eingerechnet.

Der Plan sah vor, auf dem Abschnitt Weißenberg – Hp Gröditz der Nebenstrecke Löbau – Radibor eine Umladestelle einzurichten. Diese sollte östlich des Bahndammes zwischen Autobahnunterführung und der Überführung der Landstraße Gröditz – Wuischke entstehen. Dafür musste der Bahndamm für ein zusätzliches Gleis mit einer Nutzlänge von 230 m erweitert werden. Über ein Zuführungsgleis, was direkt nach der Überführung der Landstraße abzweigt, erreichte man die Anlage. Dort ermöglichten drei Gleise, Nutzlänge 150 m, dass gleichzeitige Entladen von zwei Spezialwagen. Über eine Förderanlage gelangt das Schüttgut in 20 Silobehälter mit jeweils 120 t Fassungsvermögen. Die Silobehälter waren so konstruiert, dass die LKWs zur Aufnahme des Schüttgutes direkt darunter fahren konnten. Die Umschlaganlage

⁴ Sächsisches Staatsarchiv, Archivstraße 14, 01097 Dresden, VEB Getreidewirtschaft Bautzen, Sitz Rackel, Sign. 11219/40, Im Archiv ist nur eine Kopie des Nutzungsvertrages vom 10.07.1967 hinterlegt.

⁵ Die Kilometrierung ist hier nach dem Einmessen 1957 angegeben.
1957 km 55+100 = vor 1945 km 59+614
1957 km 69+980 = vor 1945 km 74+448

war unmittelbar mit der ehemaligen Autobahn verbunden.

Das Bedienungskonzept sah vor, jeweils einen Halbzug von Baruth durch eine werkseigene Kleinlok zum Anschluss zu ziehen. Dort hätte die Lok die Wagen in die teilüberdachten Umladegleise geschoben. Das Streckengleis wäre nur zu der Anschlussfahrt und der Bedienung der Ladegleise gesperrt. Der in den 60er Jahren geringe Zugverkehr zwischen Löbau und Radibor ließ tägliche Anschlussfahrten ohne Probleme zu.

Bei einer zügigen Inangriffnahme des Projektes, plante man die Inbetriebnahme der Anlage bis zum Frühsommer 1968 zu verwirklichen. Nach einer Entscheidung des staatlichen Komitees für Innen- und Außenhandel am 23.06.1967, waren die Detailplanungen abzubrechen.

Die Gründe für die Kehrtwende sind nicht überliefert. Es ist zu vermuten, dass die Bausumme von 4,7 Millionen MDN, für ein befristetes Provisorium zu hoch war.

Etwa zeitgleich untersuchte die Reichsbahndirektion Cottbus Alternativen. So lag der Bahnhof Baruth am nächsten. Doch bot die Gleislänge der Bahnanlage nur die Übergabe von Viertelzügen, was die Umladungskapazitäten einschränkte.

Man entschied sich für den Bahnhof Radibor. Die Bahnanlage hatte die erforderliche Gleislänge zum Abstellen von Ganzzügen. Durch den Einbau zusätzlicher Weichen sollte die Ein- bzw. Ausfahrt über alle Gleise Richtung Bautzen erfolgen. Gleichzeitig würde sich die Nutzlänge der Gütergleise erweitern. Der Ausbau machte einen Neubau eines mechanischen Stellwerkes am Bahnsteig notwendig. In Baruth erfolgte die Wagenübergabe, was eine Erhöhung der Strecke auf eine höhere Achslast bedeutete.

Da in Baruth die Gleisanlagen durch den Kiesverkehr belegt waren, entschied man, den Haltepunkt Gutttau zu einer Wagenübergabestelle auszubauen. Die Bahnanlage wurde an der südlichen Seite durch ein Nebengleis ergänzt. Hier konnte die Entladung von Viertelzügen erfolgen. Für die Anfahrt der Lastkraftwagen baute das Straßenbauamt Bautzen eine von der Landstraße Bautzen – Niesky abzweigende Zufahrt. Die errechneten Investitionen lagen bei ca. 2,5 Millionen MDN.

Nach dem Umbau der Gleisanlagen im Bahnhof Radibor endeten die Getreidezüge dort. Eine von der Reichsbahn angemietete Rangierlok zog die Viertelzüge zur Wagenübergabestelle Gutttau. Ende der 70er Jahre baute man für den Getreideimport aus der Sowjetunion bzw. Export in andere Ostblockstaaten eine zusätzliche Umladestelle im Bahnhof Reichenbach (Lausitz).

Um einen wirtschaftlichen Transport zwischen Umladebahnhof und Lager durchzuführen, schaffte das Körnerfruchtlager in den 70er Jahren aus Holland 22 DAF - LKWs an. Mit einem speziellen Auflieger für Getreide konnten bis zu 32 t pro Fahrt transportiert werden. Die Fahrzeuge besaßen eine einheitlich grüne Farbgebung und gehörten bis Ende der 80er Jahre zum Straßenbild in der Region.



Abb. 1: Lagerhallen 19 und 18 in Höhe Purschwitz im Jahr 1990. Aufnahme: Jörg Seidel

Die Betriebszufahrt zum Lagergelände erfolgte über das von Cannewitz verlaufende Teilstück der ehemaligen Landstraße nach Rackel. Hier standen Hauptwache und Verwaltungsbaracke. In den angrenzenden Hallen gab es eine Autowerkstatt, Ersatzteillager, Schlosserei und Gerätehaus für die Werksfeuerwehr. Die Anlieferung des Getreides von Gutttau erfolgte über die nördliche Auffahrtrampe an der Anschlussstelle Bautzen Ost. Beim Passieren des Werkgeländes befuhren die Fahrzeuge eine Waage, wo die angelieferte Menge erfasst wurde.

Das Körnerfruchtlager hatte eine Lagerkapazität von bis zu 250 000 t. Zeitweise mussten Freiflächen zur Lagerung herhalten. Dabei stieg die Kapazität auf 320 000 t. Auf den Freiflächen lagerte das Getreide, geschützt nur durch eine Plane, direkt auf der Beton-

platte. Wind und Wetter ausgesetzt, waren die Verluste dementsprechend.

Um Getreide vom Feld zu lagern, wurde für 1 Million DDR-Mark ⁶ eine Trocknungsanlage gekauft. Diese stand hinter der Lagerhalle 7 auf freier Betonfläche. Wegen der zu geringen Leistung erfolgte ein Jahr darauf der Abbau. Als Ersatz beschaffte die Betriebsleitung zwei fahrbare Dieseltrockner.

Da es überdachte Abstellflächen und Garagen nicht gab, standen Spezialfahrzeuge, Förderbänder, Traktoren und Anhänger im Freien. Das Beschleunigte den Verschleiß und den Alterungsprozess der Geräte.

Das Körnerfruchtlager entwickelte sich in den 70er und 80er Jahren zu einem Testgelände für landwirtschaftliche Maschinen aus dem Inn- und Ausland. Die Mitarbeiter erprobten Fahrlader, Planiertrappen, Förderbänder sowie eine englische Förderschnecke auf Alltagstauglichkeit.

Das Arbeitsleben im Betrieb wurde in Jahrbüchern von 1967 bis in die 80er Jahre mit vielen Fotografien dokumentiert. Diese Aufnahmen lassen erkennen, dass innerhalb des Betriebes, in dem bis zu 130 Menschen zeitgleich arbeiteten, ein kollegiales Miteinander herrschte.

Im Januar 1978 versank das Getreidelager im Schnee. Nur durch den Einsatz einer über den Kreis-katastrophenstab angeforderten Schneefräse war es möglich, Werksstraße und Werkszufahrt zu räumen.



Abb. 2: abgestellte Mähdrescher, aufgenommen von der Überführung Gröditz - Saubornitz im Frühsommer 1978. Aufnahme: Gisela Schnabel

Am 20. 07.1981 kam es nach langanhaltenden Starkregen erstmalig seit Bestehen der Autobahntrasse zu einem Hochwasser. Durch den Dauerregen traten das Löbauer Wasser und der davor liegende Flutgraben über die Ufer. In Höhe Cannewitz überschwemmte das Wasser die Autobahnböschung. Im letzten Augenblick brachten die überraschten Mitarbeiter ihre Privatautos sowie einen Großteil der Technik in Sicherheit.

In der Betriebsgeschichte kam es zu einer teilweisen Zweckentfremdung des Areals. Im Winter 1977/78 musste der Mähdrescherhersteller VEB "Fortschritt" 650 gefertigte Mähdrescher des Types E 450 wegen fehlender Lagerkapazitäten auf Freiflächen innerhalb des Getreidelagers abstellen. Der Grund waren Lieferengpässe des rumänischen Motorenzulieferers. Mit den vorhandenen Motoren fuhr man die Fahrzeuge auf das Gelände des Körnerfruchtlagers. Dort bauten Mitarbeiter die Motoren wieder aus und transportierten sie zurück ins Werk Singwitz. Nach der Lieferung der fehlenden Motoren stellte man dem Betrieb "Fortschritt" zur Endmontage der Mähdrescher die Hallen 65 und 66 zu Verfügung.

Im Zeitraum vom Juli 1978 bis Januar 1979 stellten die Robur - Werke Zittau zwischen den Hallen 45 und 46 hunderte Fahrzeuge ab. Der Grund: Zahlungsprobleme sozialistischer Bruderländer.

Im DDR-Autorennsport spielte das Teilstück in den 60er Jahren ebenfalls eine Rolle. Zwischen der Halle 7 und 8 (ca. 1600 m) fanden aus Mangel an geeigneten Trainingsstrecken Rennfahrten moderner Eigenentwicklungen des DDR-Motorsports statt.⁷

Bei Weißenberg übte die Offiziersschule Löbau das Kolonnenfahren mit LKWs und Spezialtechnik sowie den "Stechschritt" für Militärparaden.

Ab den 70er Jahren wurde der Teil des VEB Getreidewirtschaft Bautzen, Außenstelle Rackel, in den Komplex der Staatsreserve aufgenommen. In den Betriebsakten tauchte der Begriff „Staatsreserve“ nicht auf. Ein rund um die Uhr besetzter Haupteingang und eine regelmäßige Begehung des Areals in den Nachtstunden diente überwiegend dem Brandschutz. Eine gesonderte Unterweisung

⁶ Die hier wiedergegebene Abkürzung der Währung wurde aus den Dokumenten entnommen. Richtig wäre Mark (M) der Deutschen Demokratischen Republik. Vom 1. Januar 1968 bis 30. Juni 1990 offiziell geführte Bezeichnung.

⁷ In der umfangreichen Betriebschronik wurden keinerlei Hinweise gefunden. Belegt sind diese Fahrten durch Augenzeugen und kurze Schmalfilmaufnahmen.

des Werkpersonals über Verschwiegenheit und Geheimnisschutz fand zu keinem Zeitpunkt statt.

Wegen fehlender Valutadevisen war an die Verwirklichung eines modernen Silokomplexes auch Ende der 70er Jahre nicht zu denken. Im Sommer 1979 entschloss man sich, das „Provisorium“ weiter zu betreiben. Im Februar 1980 vereinbarte man eine Nutzungsverlängerung des Teilstückes des ehemaligen Autobahnabschnittes Bautzen Ost – Weißenberg bis zum 25.09.1989.

1971 wurde zwischen der BRD und der DDR ein Transitabkommen⁸ vereinbart. In den 80er Jahren folgten zusätzliche internationale Verkehrsabkommen. In denen verpflichtet sich die DDR, Transitrouten für den Autoverkehr festzulegen. Diese Routen mussten einen vertraglich vereinbarten technischen Standard erfüllen.

Die Abkommen stellten das Autobahnaufsichtsamt Halle vor ein Problem. So war geplant, den Autobahn-teil zwischen der innerdeutschen Grenze bei Eisenach und Weißenberg in die Europastraße Nr. 40 einzugliedern sowie einen verkehrsoptimalen Lückenschluss zur polnischen Grenze herzustellen. Finanzielle Mittel für Ausbaumaßnahmen, wie den Bau von Umgehungen der Städte Löbau, Reichenberg und Görlitz, waren nicht vorhanden.

Erst Ende der 80er Jahre legte die zuständige Bezirksbehörde in Zusammenarbeit mit dem VEB Autobahnbaukombinat mehrere Lösungen vor. Die Gewichtung lag auf einem minimalen materiellen und finanziellen Aufwand.

Nach dem Studium der Archivunterlagen hatte man folgende Verkehrsführungsvariantenerörtert:

1. Ausbau der damaligen Fernverkehrsstraße 6, heutige Bundesstraße 6, zwischen Bautzen und Görlitz.
2. Reaktivierung des Teilabschnittes Bautzen Ost - Weißenberg der ehemaligen Reichsautobahn 73, Ableitung zur Fernverkehrsstraße 6 über Landstraße in Richtung Reichenbach.
3. Reaktivierung der ehemaligen Reichsautobahn und Lückenschluss bis Görlitz mit veränderter Linien-

führung. Bei den Untersuchungen kam man zu dem Ergebnis, dass eine Benutzung der Fernverkehrsstraße 6 nur durch einen umfangreichen Ausbau erreicht werden konnte. Zusätzliche Kosten bereiteten die jeweiligen Umgehungsstraßen.

Wesentlich günstiger erwies sich die Variante 2. der Studie. Für den Fall sah man den Ausbau der Landstraße Weißenberg - Reichenbach (Laus) vor, wobei hier die Kosten überschaubar waren. Planungen von Umgehungsstraßen waren grundsätzlich nicht berücksichtigt.

Zeitgleich errechnete man den erforderlichen Kostenrahmen für einen Lückenschluss bis an das östliche Neißeufer. Um die Investitionen gering zu halten, plante man eine andere Linienführung, die Ende der 80er Jahre vermessen und abgesteckt wurde. So war bis zur Ostseite der Königshainer Berge der Verlauf mit den Reichsautobahnplänen identisch. Ab Höhe Wiesa sollte die Trasse entlang der östlichen Ausleger der Königshainer Berge liegen, dann südlich von Siebenhufen den Taleinschnitt des Weißen Schöps überqueren, um vor Oberludwigsdorf auf die alte Reichsautobahntrasse einzuschwenken. Ein Vorteil der neuen Trassenführung war der geringe Verschleiß an Agrarböden.

Welche Variante man letztendlich verfolgte, ist nach der Recherche unklar. Als Übergangslösung favorisierte sich die Aktivierung des Autobahnabschnittes bis Weißenberg und der Ausbau der Landstraße nach Reichenbach heraus.

Eine sofortige Räumung des Getreidelagers kam nicht in Betracht, da erhebliche Mengen Exportgetreide in den Hallen 45 bis 66 lagerten. Die übrigen Lagerhallen waren seit Anfang der 80er Jahren an LPGs vermietet. Wegen der langfristigen Einlagerung des Exportgetreides hatte der VEB Getreidewirtschaft Bautzen den 1989 auslaufenden Nutzungsvertrag bis 1995 verlängert. Aus dem Protokoll geht hervor, dass eine Nutzungsdauer bis nach dem Jahr 2000 zur Diskussion stand. Ende 1989 einigte man sich auf eine Teilräumung zum Dezember 1992 mit der Demontage der Lagerhallen 1 bis 44.

Bis zur Räumung und Wiederherstellung des Autobahnabschnittes untersuchte die Autobahndirektion Halle vorübergehende Verkehrslösungen. In nur wenigen Monaten legte man 3 Varianten vor, die Landstraßen 2. Ordnung einbezogen. Fast alle dieser Straßen besaßen sanierungsbedürftige Fahrbahn-

⁸ Mit der BRD wurden unter anderem folgende Leistungen vereinbart:

- Ausbau bzw. Neubau des nicht mehr vollendeten Teilstückes zwischen der Anschlussstelle Eisenach West und der deutsch /deutschen Grenze,

- Abriss der bis 1942 nicht mehr zum Abschluss gebrachten Werrabrücke und deren Neubau.

In Verhandlungen versuchte die DDR, einen Teil der erforderlichen Kosten durch die BRD aufbringen zu lassen.

decken, von einer Zulassung hoher Achslasten ganz zu schweigen. Im Detail schlug die Autobahndirektion Halle folgende Varianten vor:

Variante 1.

Teilnutzung der ehemaligen Autobahn ab Bautzen Ost bis km 62+7 (1945 km 67+240) vor Cannewitz. Ab hier Anbindung an Landstraße 71, in Ortslage Cannewitz Wechsel auf Landstraße 84 Richtung Landstraße 111. Auf Landstraße 111 südlich um Weißenberg nach Reichenbach.

Ausbauaufwand: Wiederherstellen der Brücke über das „Alte Wasser“. Die Ortsdurchfahrt Cannewitz bedeutete einen verkehrlichen Engpass. Neben dem Bau einer Ab- bzw. Zufahrt, musste der Böschungsquerschnitt der Landstraßen 71 und 84 von 5,50 m auf 6 m verbreitert werden.

Variante 2.

Teilnutzung der Autobahn bis km 61+ 2 (1945 km 65+140), Überleitung auf Landstraße 72, über Landstraße 111 südlich von Weißenberg nach Reichenbach.

Variante 3.

Teilnutzung der Autobahn bis km 60+ 650 (1945 km 65+290), Überleitung zur Landstraße 72, weiter wie Variante 2.

Aufbauaufwand: Die Varianten 2 und 3 machten, neben dem Bau einer Zufahrt an der Südseite der Autobahn, einen umfangreichen Ausbau der Landstraße 72 erforderlich.

Nach den Planungen sollte im Frühjahr 1993 der Ausbau beginnen und im Laufe des Jahres 1995 abgeschlossen sein. Bei der Machbarkeitsprüfung, unter Berücksichtigung der Kosten, stellte sich die Variante 3 als die wirtschaftlichste, aber nicht sinnvollste Lösung heraus. Die politischen Ereignisse überholten alle Planungen.

Das Getreidelager „auf der Platte“ hatte sich mit der deutschen Einheit, dem Zusammenbruch des sozialistischen Lagers und der damit verbundenen Normalisierung der Handelsbeziehungen erübrigt. In der Wendezeit firmierte der VEB Getreidewirtschaft Bautzen zur Getreidehandels GmbH Bautzen mit dem Sitz in Rackel. Als Geschäftsführer fungierte der ehemalige Leiter des Körnerfruchtlagers, Herr Hille.

Da ein Einlagern von Getreide in Massen nicht mehr wirtschaftlich war, standen bald viele Hallen leer. Verkehrsgünstig gelegen, schlug man von Seiten der Stadt Bautzen vor, in den Hallen Verbrauchermärkte

einzumieten. Eine Möglichkeit, unkompliziert die Versorgungslage im Kreis Bautzen zu verbessern.

Ab September 1990 richteten sich in 6 Hallen die ersten Handelsfirmen ein. Mit der Einführung der D-Mark schlossen Verbrauchermärkte und ein Polstermöbel-Händler mit der Getreidehandel GmbH Verträge ab. Alle Verträge waren bis Anfang 1992 befristet, da am 02. 11. 1990 der Nutzungsvertrag durch den Rechtsnachfolger des VEB Autobahndirektion Halle, dem Autobahnamt Sachsen, auf den 31.03.1992 gekündigt wurde.

Im November 1990 beschloss man, den Rückbau bis zum 21. 12. 1994 abzuschließen. Durch die Aufnahme des Teilstückes Bautzen - Weißenberg in den Bundesverkehrswegeplan, legten die Vertragspartner den Zeitpunkt auf den Oktober 1992 vor. Somit konnten Anfang 1993 erste Vorarbeiten zur Reaktivierung beginnen.

Unter zeitlichem Druck begann der Rückbau aller Hallen im Frühjahr 1992. In der Endphase waren nur noch 30 Mitarbeiter bei der GmbH tätig. Viele von ihnen wirkten beim Aufbau des „Körnerfruchtlagers“ mit und mussten jetzt, nach 26 Jahren, den Abbau ihrer Arbeitsplätze akzeptieren. Herr Eisold, der als stellvertretender Leiter sowie langjähriger Mitarbeiter vom ersten Tag an im Körnerfruchtlager arbeitete, dokumentierte den Abbau 1992. Zusammen mit dem im sächsischen Staatsarchiv befindlichen Nachlass, vermitteln die Dokumente einen umfassenden Eindruck über den Arbeitsalltag im einstigen „Provisorium“.

Abb.: 3/4

Die Karten auf der nachfolgenden Seite zeigen den gesamten Abschnitt des Lagerkomplexes im Zustand Ende 1989.

Offenbar existierte zum 1967 abgeschlossenen Nutzungsvertrag kein Lageplan mit einer genauen Darstellung des Lagerkomplexes. Im Rahmen der Verhandlungen zur Verlängerung des Nutzungsvertrages wurde auf Grundlage eines Lageplanes von 1974 das Firmengelände mit Zufahrt und Hallenanordnung aufgenommen. Wie die Karte zeigt, unterlag das Dokument im Laufe der Verhandlungen zwischen September und Oktober 1989 Ergänzungen. Gewissenhaft wurden die jeweiligen Abweichungen der Stationierungen in einer Tabelle vermerkt.

Im Zuge der angestrebten Reaktivierung des Autobahnabschnittes ergänzte das Autobahnaufsichtsamt im Oktober die Karte durch verschiedene Verkehrsvarianten (rote Pfeile). In den letzten Gesprächsrunden waren diese Planungen Bestandteil über den Zeitraum einer Nutzungsverlängerung.

Leider liegt die Karte nur als Kopie vor. Ich bitte die Wiedergabequalität zu entschuldigen. Mit freundlicher Genehmigung, Sächsisches Staatsarchiv, Archivstraße 14, 01097 Dresden, VEB Getreidewirtschaft Bautzen, Sitz Rackel, Sign. 11219/ 40

