

Autobahngeschichte in der Lausitz und Niederschlesien von 1922 bis 1990

Kapitel 8: Eine Autobahn in die Oberlausitz



1. Auflage 2017

© 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.

8. Eine Autobahn in die Oberlausitz

Bis vor den 1. Weltkrieg waren die Straßen mit nur wenigen Ausnahmen in der Oberlausitz unzureichend befestigt und wiesen einen geringen Fahrbahnquerschnitt auf. Geh- oder Fahrradwege existierten kaum, Kreuzungen und Straßeneinmündungen waren unübersichtlich, Ortsdurchfahrten kurvenreich. Anfang der 20er Jahre begann ein umfassender Ausbau des Straßennetzes mit dem Anlegen von Bürgersteigen und Fahrradwegen. Die Weltwirtschaftskrise unterbrach jene Bauvorhaben. Durch die Arbeitsbeschaffungsprogramme im Rahmen der Notstandsarbeiten Anfang der 30er Jahre versuchten einzelne Städte und Gemeinden, den Straßenbau voranzubringen und führten einzelne Projekte fort.

Der Gütertransport erfolgte auf weiten Strecken über die Schienen, Pferdefuhrwerke übernahmen die kurze Entfernung zwischen Bahnstation und Manufaktur - ein Individualverkehr war nur im Ansatz vorhanden. Heute nicht mehr vorstellbar. Denn der überwiegende Teil der Lebensmittel und Gebrauchsartikel kam aus der Region und bedurften somit keiner langen Anfahrt.

Die Oberlausitz hatte mit den wirtschaftlichen Folgen des 1. Weltkrieges zu kämpfen. So brachen mit der Entstehung der Tschechoslowakei viele historische und traditionelle Handelsbeziehungen auf dem Gebiet der Textilmanufaktur weg. Nach einem zögerlichen Neuanfang wirkte sich die Weltwirtschaftskrise verheerend in der Region aus. Der Tourismus, welcher sich vor allem nach 1920 stabil entwickelt hatte, erlitt einen Einbruch.

Mit der Veröffentlichung erster Autobahnpläne im Spätsommer 1933, sah man eine Chance, durch den Bau moderner Straßen die Grundlage für einen wirtschaftlichen Aufschwung zu legen. So entwickelte man bei der Industrie- und Handelskammer des Landkreises Zittau zwischen Oktober und November 1933 die Idee einer Schnellstraße¹ für die Oberlausitz. In einem von der IHK in Auftrag gegebenen Gutachten wurde geprüft, in wie weit ein modernes Verkehrsnetz zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region beitragen könnte.

Das mit ca. 15 Mio. Reichsmark veranschlagte Projekt sah eine 48 km lange vierspurige Straße vor, die von der geplanten Autobahn Dresden - Breslau in Höhe Bautzen abzweigen sollte. Östlich an Bautzen vorbei war eine Linienführung entlang des Lausitzer Berglandes bis nach Zittau vorgesehen. Dabei stand man einer Anbindung an das Straßennetz der Tschechoslowakei offen gegenüber. Die Ortschaften Großpostwitz und Cunewalde die Reihendörfer Neusalz, Ebersbach, Neugersdorf und Oberoderwitz sollten bei der Trassenführung einbezogen werden. Am Löbauer Platz in Zittau, von dem aus ein Beginn der Schnellstraße geplant war, sah der Plan eine großzügige Auf- und Abfahrt vor. Anschlussstellen hatte man in Bautzen zur Überleitung auf die Reichstraße 6, in Großpostwitz, Beiersdorf, Neugersdorf und Oberoderwitz vorgesehen. In einem ausführlichen Schreiben präsentierte die IHK am 11.12.1933 das Projekt dem ersten Mann im sächsischen Straßenbau, Ministerialrat Speck. Gleichzeitig warb man für das Projekt bei den Amtshauptmannschaften von Löbau und Bautzen.²

Leider verfolgte Löbau eigene Vorstellungen. So versuchte man über Speck, in seiner Funktion als Mitglied im Vorstand der Sektion Mitteldeutschland, auf die Linienführung der „GEZUVOR“³- Autobahn Einfluss zu nehmen. Ohne die IHK und den Zittauer Amtshauptmann zu unterrichten, verhandelte der Löbauer Amtshauptmann Regierungsrat Georg Dude über eine Verziehung der Linienplanung in den Landkreis. Dabei sollte eine räumliche Annäherung an die Oberlausitz erzielt werden. Letztendlich bedeutete diese Überlegung keine moderne Anbindung der Region. Eher sei dies aus einseitigen und wirtschaftlichen Interessen entstanden.

Speck stand dem IHK Vorhaben grundsätzlich kritisch gegenüber und versprach, den Löbauer Vorschlag in der Untersektion für Sachsen zur Sprache zu bringen. Um politische Fürsprecher zu gewinnen, unterbreitete der

¹ Das im Schreiben erwähnte Gutachten der IHK Zittau konnte nicht aufgefunden werden. Von der Gesamtplanung existiert nur eine kleine Fotokopie aus dem Jahr 1933. Sächsisches Staatsarchiv, Schloßstraße 1, 02625 Bautzen, Sign. 574 Amtshauptmannschaft Löbau.

² Die IHK Zittau unterbreitet ihre Planungen in einem ausführlichen Schreiben am 11.12.1933 dem sächsischen Ministerium des Inneren. Bei einer Beratung am 13.11.1933 unterrichtete man die Amtshauptmannschaften Löbau und Bautzen über die Vorstellung einer Schnellstraße.

³ Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsautobahnen

Kreisleiter der NSdAP von Löbau, Reiter, am 20.12.1933 dem Gauleiter von Sachsen, Martin Mutschmann, den Löbauer Vorschlag. Dieser zeigte sich während des Gesprächs mit Reiter ungehalten. Laut der Gesprächsniederschrift soll Mutschmann, welcher auch über das Zittauer IHK - Projekt unterrichtet war, entgegnet haben: „Ihr da unten wisst wohl nicht, was ihr wollt.“⁴ Mutschmann schlug vor, dass binnen 2 Tagen der Amtshauptmann den Vorschlag des Kreises Löbau in eine Karte einzeichnet und bei ihm zur Vorlage bringen sollte.

Das Gespräch führte im Ergebnis dazu, dass der beim sächsischen Ministerium für Inneres vorgelegte Plan auf Bemühen Mutschmanns unbeachtet blieb. Der Gauleiter unterstützte dagegen den Löbauer Vorschlag.

Am 22.12.1933 traf sich Speck mit den Amtshauptmännern von Löbau und Zittau, sowie dem Vorstand der Industrie und Handelskammer Zittau, Dr. Mauche zur Abstimmung einer grundsätzlichen Verfahrensweise im Bezug auf die Linienplanungen der GEZUVOR. Speck kritisierte in diesem Zusammenhang das Zittauer IHK - Projekt einer Schnellstraße. Ihm missfiel die geographische Lage der Straßenführung im Bergland, die keine durchgängige Geschwindigkeit von „180 km/h“ zuließe. Auch erhöhe die Häufung von Anschlussstellen das Unfallrisiko. Eine solche Straße diene nur dem Verkehr von und nach Dresden, eine Weiterführung über Zittau in Richtung Osten hinaus wäre nicht gegeben.

Eine unsachliche Kritik, die die Anstrengungen der IHK zur Verbesserung der wirtschaftlichen Lage nicht im Geringsten würdigte. Speck entschied, dass sich das Projekt erledigt hätte. Er sah vielmehr die Möglichkeit, die Linienführung der Reichsautobahn Dresden - Breslau zwischen Cannewitz und Görlitz nach Süden zu verlegen. Um den Landkreis Zittau und die Grenzregion an die Reichsautobahn anzubinden, schlug er als Alternative den Ausbau der Bezirkshauptstraße Löbau - Weißenberg vor. Der Ausbau könne durch das Straßen- und Wasserbauamt Zittau erfolgen. Wegen der Abstimmung und Finanzierung wollte Speck bei „zentraler Stelle“ Kontakt aufnehmen.

Im „Fachblatt für Verkehr“ veröffentlichte Speck am 01.06.1934 Gedanken zum Thema einer Anbindung der Grenzregion an das Reichsautobahnnetz. Nach seinen Ansichten sollten die Bezirkshauptstraßen Bischofswerda - Oppach, Hoyerswerda - Bautzen - Zittau und Löbau - Zittau als Zubringer mit erhöhter Bedeutung fungieren.⁵ Im Bereich der Reihendörfer zwischen Neusalz und Oberoderwitz sah Speck Umfahrungen der Ortskerne vor. Das Stadtzentrum von Löbau sollte weiträumig westlich umgangen werden. In dem Artikel wies Speck in keinem Wort auf das Projekt der IHK Zittau hin. Er präsentierte die in dem Beitrag vorgestellten Straßenplanungen in der östlichen Lausitz als seine Vorstellung eines zukunftsweisenden Verkehrssystems.

Da das Schnellstraßenprojekt Ende 1934 keine Aussicht auf Verwirklichung hatte, unterstützten die IHK und die Amtshauptmannschaft von Zittau den Löbauer Vorschlag. Um dem Vorhaben Nachdruck zu verleihen, trat der Landkreis Löbau im Januar 1934 der GEZUVOR mit der Mitgliedsnummer 743⁶ bei. Offenbar geschah das auf Drängen von Dr. Speck, der den politischen „Würdenträgern“ bessere Chancen auf eine Südverlegung der geplanten Autobahn in den Landkreis ausmalte. Der Stadtrat von Zittau lehnte einen Beitritt ab, da man die Interessen der Stadt und des Landkreises ohnehin nicht vertreten sah.

Der Ausbau der Reichsstraße 178 und die Fortführung in Richtung einer geplanten Anschlussstelle bei Weißenberg zwang Löbau zu verkehrstechnischen Änderungen. Specks Vorschlag, durch den Bau einer Westumfahrung das Stadtgebiet zu entlasten, lehnte man grundsätzlich ab. Vielmehr plante man eine Stadtdurchfahrt mitten durchs

⁴ Schreiben des Kreisleiters der NSdAP Löbau v. 20.12.33 an Amtshauptmann Dude in Löbau. Kreisarchiv Zittau, Sign. 574

Hans Reiter und Martin Mutschmann waren „alte“ Parteikameraden und kannten sich seit den 20er Jahren. In verschiedenen Führungspositionen arbeiteten beide in der NSdAP in Sachsen.

⁵ Bezirksstraße Bischofswerda - Zittau, 1934 zur Reichsstraße 98 (Zeithain - Laußnitz - Bischofswerda - Oppach) erhoben.

Bezirksstraße Hoyerswerda - Bautzen - Zittau, 1934 zur Reichsstraße 96 (Saßnitz - Berlin - Senftenberg - Bautzen - Zittau) erhoben.

Bezirksstraße Löbau - Zittau, 1934 zur Reichsstraße 178 erhoben.

⁶ Der Mitgliedsausweis der Stadt Löbau befindet sich im Kreisarchiv von Zittau, Nachlass der Amtshauptmannschaft Löbau, Sign. 574

Löbau musste quartalsweise einen Beitrag von 139,10 RM bezahlen. Diese Summe errechnete sich aus der Einwohneranzahl des Landkreises, der damals 111 283 Personen zählte.

Zentrum. Das Bauvorhaben wurde 1937 beschlossen und bis 1938 weitgehend umgesetzt. Eine eher kurzsichtige Entscheidung, die bei der Zunahme des Verkehrs nach 1945 negative Folgen hatte.

