VIA PORTA BOHEMICA

Neubau der A 17/D 8
Dresden – Prag

Výstavba dálnice D 8/A 17
Praha – Drážďany

Dieses Projekt wird von der
Europäischen Union kofinanziert

Tento projekt je spolufinancován
Evropskou Unií

Dokumentation / Dokumentace 2006
im Auftrag / vypracována z pověření

der Bundesrepublik Deutschland
Spolkové republiky Německo

der Tschechischen Republik
České republiky

des Freistaates Sachsen
Svobodného státu Sasko

DEGES

Inhalt

Zum Geleit

Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Seite 4
Verkehrsminister der Tschechischen Republik Seite 7
Sächsischer Staatsminister für Wirtschaft und Arbeit Seite 8
Hauptmann des Bezirks Ústí nad Labem Seite 11

Historie

Von Poststraßen und Meilensteinen Seite 12
Erst mit Öffnung der Grenzen wurde das Autobahnprojekt A 17/D 8 konkret Seite 16

Neubeginn

Höchste Priorität für den Aufbau einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur Seite 18

Planung

A 17/D 8 – ein wichtiger Lückenschluss im europäischen Fernstraßennetz Seite 22
Bürger und Träger öffentlicher Belange machten ihre Interessen geltend Seite 28
Aufwändiger Prozess zur Linienfindung Seite 32
Hohe Anforderungen an den Schutz von Natur und Umwelt Seite 36
Entlastung vom Durchgangsverkehr und Verbesserung der Erreichbarkeit Seite 40
Rechtzeitige Baubeginne durch frühzeitige Flächensicherung Seite 44

Die A 17 im Freistaat Sachsen

Maßnahmen

1. Abschnitt: AD Dresden-West – AS Dresden-Süd Seite 46

Technisch aufwändige Kombination von Tunnel – Brücke – Tunnel Seite 50

2. Abschnitt: AS Dresden-Süd – AS Pirna Seite 52

3. Abschnitt: AS Pirna – Bundesgrenze D/ČR Seite 58

Die D 8 in der Tschechischen Republik

Maßnahmen

Abschnitte 0807 und 0806: Bgr. D/ČR – AS Rehlovice Seite 67

Abschnitt 0805: AS Rehlovice – AS Lovosice Seite 79

Abschnitte 0804 bis 0801: AS Lovosice – Prag Seite 83

Service

Tanken, rasten und erholen Seite 87

Archäologie

Zeugnisse vergangener Kulturen wurden bei Ausgrabungen geborgen Seite 89

Obsah

Úvod

Spolkový ministr pro dopravu, výstavbu a rozvoj měst Strana 5
Ministr dopravy České republiky Strana 6
Saský státní ministr pro hospodářství a práci Strana 9
Hejtman Ústeckého kraje Strana 10

Historie

Poštovní silnice a milníky Strana 13
Teprve po pádu železné opony dostal projekt dálničního spojení D 8/A 17 konkrétní podobu Strana 17

Nový začátek

Nejvyšší priorita pro výstavbu kapacitní dopravní infrastruktury Strana 19

Příprava

Dálnice D 8/A 17 – doplnění důležitého chybějícího článku v síti evropských dálkových silnic Strana 23
Občané a dotčené orgány uplatňují své zájmy Strana 29
Složitý proces hledání výsledné trasy Strana 33
Vysoké požadavky na ochranu přírody a životního prostředí Strana 37
Odlehčení od tranzitní dopravy a zlepšení dopravního napojení Strana 41
Včasné výkupy pozemků umožňují zahajování staveb v termínu Strana 45

Dálnice A 17 ve Svobodném státě Sasko

Popis

1. úsek: Od dálniční křižovatky Dresden-West po křižovatku Dresden-Süd/B 170 Strana 47
Technicky náročná kombinace tunel – most – tunel Strana 51
2. úsek: Od křižovatky Dresden-Süd po křižovatku Pirna/B 172 Strana 53
3. úsek: Od křižovatky Pirna po státní hranice D/ČR Strana 59

Dálnice D 8 v České republice

Popis

Úseky 0807 a 0806: Od státních hranic D/ČR do Řehlovic Strana 66
Úsek 0805: Řehlovice – Lovosice Strana 78
Úseky 0804 – 0801: Z Lovosic do Prahy Strana 82

Servis

Tankování, odpočinek, osvěžení Strana 86

Archeologie

Svědkové dávných kultur promlouvají při vykopávkách Strana 88

Zum Geleit

Mobil zu sein bedeutet ein hohes Maß an Freiheit und Lebensqualität. Das gilt im Berufsleben wie in der Freizeit, aber auch Industrie, Handel und Gewerbe sind darauf angewiesen, dass der Verkehr mit Gütern und Personen funktioniert. Deshalb zählt die dauerhafte Sicherung von Mobilität zu den zentralen verkehrspolitischen Zielen der Bundesregierung. Nur so können wir den zunehmenden Verkehr heute und in Zukunft bewältigen. Dabei ist es entscheidend, dass unser Verkehrsnetz gut ausgebaut ist, effizient ausgelastet und genutzt werden kann und dass die Verkehrsträger miteinander vernetzt werden.

Der Neubau der A 17/D 8 Dresden – Prag ist als Bestandteil des Paneuropäischen Korridors Nr. IV, Dresden/Nürnberg – Prag – Budapest – Istanbul zudem ein Projekt von herausragender europäischer Bedeutung und ein Baustein der EU-Osterweiterung. Hier erfüllt sich der europäische Gedanke, Länder und Menschen einander näher zu bringen. Mit diesem Projekt werden die Bundesstraßen B 170 und B 172 sowie die Stadt Dresden vom Durchgangsverkehr und vom Transitverkehr nach Tschechien wesentlich entlastet. Aufgrund der hohen infrastrukturellen und grenzüberschreitenden Bedeutung fördert die EU die A 17 mit 277 Mio. € EFRE-Mitteln.

Mit der feierlichen Verkehrsfreigabe des Abschnittes von Pirna bis zur Bundesgrenze sowie der tschechischen D 8 von der Bundesgrenze bis Türmitz (Trmice) bei Aussig (Ústi nad Labem) wird am 21. 12. 2006 die Gesamtstrecke der A 17/D 8 in Betrieb genommen. Deutschland, die Tschechische Republik, das erweiterte Europa wachsen dank dieser Verbindung weiter zusammen. Die neue Autobahnverbindung zwischen Dresden und Prag wird den Namen „Via Porta Bohemica“ tragen.

Ich möchte allen Beteiligten, allen Planern und Bauleuten, in Tschechien und in Deutschland für ihren Beitrag zur Realisierung dieses Projektes danken und wünsche allen Nutzern der Strecke eine gute und allzeit unfallfreie Fahrt.

Wolfgang Tiefensee
Bundesminister für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung

Být mobilní znamená vysokou míru svobody a životní kvality. To platí jak v pracovním životě tak ve volném čase, ale rovněž průmysl, obchod a živnostenské podnikání jsou závislé na fungující přepravě osob a zboží. Proto patří trvalé zajištění mobility k ústředním dopravně – politickým cílům spolkové vlády. Jen tak můžeme dnes i v budoucnu zvládnout stále narůstající dopravu. Přitom je podstatné, aby naše dopravní síť byla dobře vybudovaná a efektivně vytížená, aby byla dobře využitelná a aby jednotlivé druhy dopravy byly mezi sebou propojeny.

Nová dálnice A 17/D 8 Drážďany – Praha jako součást IV. Panevropského koridoru Drážďany/Norimberk – Praha – Budapest – Istanbul je i projektem mimořádného evropského významu a jedním z pilířů rozšiřování EU na východ. Zde se naplňuje evropská myšlenka o sbližování lidí a národů. Tento projekt podstatným způsobem odlehčí spolkové silnice B 170 a B 172 i město Drážďany od tranzitní dopravy do České republiky. Vzhledem k vysokému významu pro infrastrukturu i pro přeshraniční spojení poskytla EU na dálnici A 17 prostředky z fondu EFRE ve výši 277 mil. €.

Slavnostním zprovozněním úseku od Pirny až po státní hranice a české dálnice D 8 od státních hranic do Trmic u Ústí nad Labem bude dne 21. 12. 2006 uveden do provozu ucelený dálniční úsek A 17/D 8. Německo, Česká republika i rozšířená Evropa se díky tomuto spojení dále sblíží. Nové dálniční spojení mezi Drážďanami a Prahou ponese jméno „Via Porta Bohemica“.

Chtěl bych poděkovat všem zúčastněným, všem projektantům a stavbařům v České republice i v Německu za jejich příspěvek k realizaci tohoto projektu a přeji všem uživatelům dálnice vždy dobrou jízdu bez nehod.

Wolfgang Tiefensee
Spolkový ministr pro dopravu, výstavbu a rozvoj měst

Úvod

Uvádíme do provozu již druhou dálnici mezi Českou republikou a Spolkovou republikou Německo. První byla VIA CAROLINA v roce 1997, která náš stát spojila se Svobodným státem Bavorsko, druhou je VIA PORTA BOHEMICA, spojující naši zemi se Svobodným státem Sasko.

Dálnice Praha – Berlín je součástí IV. multimodálního dopravního koridoru, procházejícího celou Evropou ze Skandinávie až na Balkán. Dostavba chybějícího dálničního úseku mezi Prahou a Drážďanami má pro Českou republiku, která je do značné míry tranzitní zemí, mimořádný význam. Stále narůstající tranzitní nákladní doprava se nemůže odvíjet po staré silniční síti s nevyhovujícími parametry.

Na českém území ještě chybí úsek v délce 16,4 km přes České středohoří, a právě v tomto úseku doprava po stávající silnici E 55 mimořádně zatěžuje životní prostředí. Zprovoznění dálnice v této oblasti přinese významné odlehčení jak pro přírodu, tak pro místní obyvatele.

Oba hraniční úseky dálničního spojení D 8/A 17, především však český úsek, byly budovány v mimořádně obtížných topografických podmínkách. Děkuji všem stavbařům,kteří se na stavbě podíleli, za jejich obětavou a kvalitní práci. Přeji všem motoristům, aby jim nová dálnice dobře a bezpečně sloužila.

Ing. Aleš Řebíček
ministr dopravy České republiky

Wir übergeben dem Verkehr bereits die zweite Autobahn zwischen der Tschechischen Republik und der Bundesrepublik Deutschland. Die erste war im Jahr 1997 die VIA CAROLINA, die unseren Staat mit dem Freistaat Bayern verbunden hat, die zweite ist die VIA PORTA BOHEMICA, die unser Land mit dem Freistaat Sachsen verbindet.

Die Autobahn Prag – Berlin ist Bestandteil des IV. multimodalen Verkehrskorridors, der durch ganz Europa von Skandinavien bis auf den Balkan führt. Die Fertigstellung des fehlenden Autobahnabschnitts zwischen Prag und Dresden hat für die Tschechische Republik, die in großem Maße ein Transitland ist, eine außerordentliche Bedeutung. Der ständig wachsende durchgehende Güterverkehr kann nicht über das alte Straßennetz mit ungenügenden Parametern abgewickelt werden.

Auf tschechischem Gebiet fehlt noch ein 16,4 km langer Abschnitt durch das Böhmische Mittelgebirge, und gerade in diesem Abschnitt belastet der Verkehr auf der vorhandenen Straße E 55 außerordentlich die Umwelt. Die Inbetriebnahme der Autobahn in diesem Raum wird eine erhebliche Entlastung sowohl für die Natur, als auch für die Anwohner mit sich bringen.

Beide Grenzabschnitte der Autobahnverbindung D 8/A 17, insbesondere aber der tschechische Abschnitt, wurden in außerordentlich schwierigen topografischen Bedingungen gebaut.
Ich danke allen Bauleuten, die am Bau beteiligt waren, für ihre mühsame und hochwertige Arbeit.
Ich wünsche allen Autofahrern, dass ihnen die neue Autobahn gute und verkehrssichere Dienste leistet.

Dipl.-Ing. Aleš Řebíček
Verkehrsminister der Tschechischen Republik

Zum Geleit

Sie ist fertig! Kaum eine Verkehrsverbindung wurde in Sachsen so sehnsüchtig erwartet wie die neue Autobahn Dresden – Prag: Sei es von den Anwohnern der B 170, die mit dem Lärm und den Abgasen des ständig wachsenden Transit-Schwerlastverkehrs leben mussten, oder von den Truckern, die auf ihren Strecken quer durch Europa ihre Brummis auch bei Schnee und Eis durch das „Nadelöhr“ Erzgebirge steuern mussten. Mit der A 17/D 8 rücken Deutschland und Tschechien, Sachsen und Böhmen, Dresden und Prag einander näher. Die neue Autobahn schließt auch die Lücke im transeuropäischen Netz zwischen Oslo und Sofia und ist eines der wichtigsten europäischen Verkehrsprojekte. Sie wurde aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung kofinanziert.

Wenn der Verkehr rollt, haben die Ingenieure und Bauleute ihre Arbeit getan. Dann sind Schwierigkeiten und Herausforderungen schnell vergessen. Was hier in Planung und Bauausführung geleistet wurde, machen allein die vielen anspruchsvollen Brücken und Tunnel deutlich. Das meiste, was zum Schutz der Pflanzen- und Tierwelt in der überaus sensiblen Landschaft gebaut wurde, ist für die Vorbeifahrenden nicht zu sehen. Grundvoraussetzung für jeden Meter dieser neuen Straße war die strikte Beachtung aller nationalen und europäischen Rechtsvorschriften zum Umweltschutz.

Europagerecht war auch die kollegiale Zusammenarbeit der deutschen und tschechischen Straßenbauverwaltungen. Ich danke allen, die zum Gelingen dieses Projektes beigetragen haben.

Thomas Jurk
Sächsischer Staatsminister
für Wirtschaft und Arbeit

Konečně hotovo! Žádné jiné dopravní spojení nebylo v Sasku očekáváno tak toužebně jako nová dálnice Drážďany – Praha, ať již se jedná o obyvatele podél silnice B 170, kteří museli žít v hluku a zplodinách stále rostoucí tranzitní kamionové dopravy, nebo o řidiče kamionů, kteří na svých cestách po Evropě museli řídit své vozy i ve sněhu a náledí v obtížných podmínkách Krušných hor. S dokončením dálnice A 17/D 8 se Spolková republika Německo a Česká republika, Svobodný stát Sasko a Čechy, Drážďany a Praha k sobě vzájemně přiblížily. Nová dálnice také uzavírá mezeru v transevropské síti mezi Oslem a Sofií a je jedním z nejdůležitějších evropských dopravních projektů. Proto také byla spolufinancována z prostředků Evropského fondu pro regionální rozvoj.

Po spuštění provozu je práce inženýrů a stavbařů u konce a obtíže a překážky jsou rychle zapomenuty. Skvělou práci, odvedenou při projektování a výstavbě, dokládají četné náročné mosty a tunely. Největší část toho, co zde bylo v citlivé krajině vybudováno k ochraně flóry a fauny, motoristé za jízdy neuvidí. Základním předpokladem pro každý metr této nové silnice bylo striktní dodržení všech vnitrostátních a evropských právních předpisů k ochraně životního prostředí.

V evropském duchu se rovněž odehrávala spolupráce německých a českých představitelů silničních správ. Děkuji všem, kteří přispěli k zdárnému dokončení tohoto projektu.

Thomas Jurk
Saský státní ministr
pro hospodářství a práci

Úvod

Dočkali jsme se výjimečné události, jakou je zprovoznění historicky první dálnice v Ústeckém kraji. Před pěti roky byla zahájena stavba hraničního úseku dálnice D 8 mezi Trmicemi a státními hranicemi. Nyní je toto ojedinělé stavební dílo u konce, stavební firmy odsud odejdou a dálnice začne sloužit svému účelu – silniční dopravě.

Výstavba v exponovaném horském terénu i v oblasti bývalé těžby uhlí byla nesmírně náročná, avšak i při její přípravě jsme se museli vypořádat s velkými obtížemi. Několik roků musel investor Ředitelství silnic a dálnic ČR, Krajský úřad Ústeckého kraje i Ministerstvo dopravy ČR bojovat s odporem takzvaných ekologických iniciativ, kterým stavební zákon umožňoval skutečně účinné obstrukce v průběhu územního i stavebního řízení. Výstavba se tím značně oddálila i prodražila. Dnes vidím, že smír, kterého se nakonec po mnoha společných jednáních podařilo dosáhnout, byl tím rozhodujícím momentem, kdy mohla být stavba tohoto úseku dálnice zahájena. Pevně věřím, že podobně skončí i průtahy, bránící stavbě posledního úseku mezi Řehlovicemi a Lovosicemi. Výstavbu dálnice není možné zastavit, a další oddalování této stavby již nelze dopustit. Po našem vstupu do Evropské unie významně narostla přeshraniční nákladní doprava, kterou může účinně a díky rozsáhlým ochranným opatřením i ekologicky šetrně převzít pouze dálnice.

O významu dálnice D 8 pro Ústecký kraj jsem hovořil již mnohokrát. Proto mne velmi mrzí, že dnes neotvíráme tuto dálnici v celé délce až do Lovosic. Budeme muset společně přečkat ještě období, kdy plynulá transevropská doprava v ose Praha – Berlín bude brzděna nedokončeným úsekem přes České středohoří. Obyvatelé podél stávající silnice E 55 jsou nesmírně sužováni nadměrnou kamionovou dopravou, a příroda v samém jádru Chráněné krajinné oblasti je díky nevyhovujícím parametrům této silnice silně poškozována exhalacemi a hlukem. Provizorní vedení tranzitní dopravy bude až do zprovoznění chybějícího úseku mezi Řehlovicemi a Lovosicemi značně zatěžovat i krajské město Ústí nad Labem.

Závěrem mi dovolte, abych srdečně poděkoval jménem obyvatel ústeckého regionu i celé České republiky všem dělníkům, projektantům a ostatním odborníkům, kteří se podíleli na výstavbě. Odvedli vynikající práci ve velmi drsných podmínkách, a výsledek jejich práce ve formě desítek impozantních inženýrských objektů i náročně vedené trasy nyní předáváme do užívání motoristům. Přeji všem stavbařům další zajímavé stavby a všem motoristům mnoho kilometrů bez nehod.

Ing. Jiří Šulc
hejtman Ústeckého kraje

Endlich haben wir den außergewöhnlichen Augenblick erlebt, an dem wir die historisch erste Autobahn im Bezirk Ústí nad Labem in Betrieb geben. Vor fünf Jahren wurde der Bau des Grenzabschnitts der Autobahn D 8 zwischen Trmice und der Staatsgrenze begonnen. Nun ist diese einzigartige Baumaßnahme beendet, die Baufirmen verlassen die Baustellen und die Autobahn beginnt ihrem Zweck – dem Straßenverkehr – zu dienen.

Der Bau im schwierigen Gebirgsgelände und im Bereich des ehemaligen Kohlenabbaus war extrem anspruchsvoll, aber auch bei der Planung und der Bauvorbereitung mussten wir zahlreiche Schwierigkeiten überwinden. Die Straßen- und Autobahndirektion der Tschechischen Republik als Auftraggeber, das Bezirksamt Ústí nad Labem und das tschechische Verkehrsministerium mussten mit Widerständen der so genannten ökologischen Initiativen kämpfen, denen das Baugesetz sehr wirksame Obstruktionen im Zuge des Flächennutzungs- und des Baurechtsverfahrens ermöglicht hat. Der Bau wurde damit erheblich verspätet und verteuert.

Heute kann ich sagen, dass die Einigung, die wir schließlich erreicht haben, der entscheidenden Moment für den Baubeginn dieses Abschnitts war. Ich bin fest davon überzeugt, dass ähnlich auch die Verzögerungen enden werden, die noch den Bau des letzten Abschnitts zwischen Řehlovice und Lovosice verhindern. Der Bau der Autobahn kann nicht gestoppt werden, und eine weitere Verzögerung dieses Bauabschnitts darf nicht mehr zugelassen werden. Nach unserem Beitritt zur EU ist der grenzüberschreitende Güterverkehr bedeutsam angestiegen. Dieser kann nur von der Autobahn wirksam und Dank umfangreicher Schutzmaßnahmen auch umweltschonend übernommen werden.
Über die Bedeutung der Autobahn D 8 für den Bezirk Ústí nad Labem habe ich schon oft gesprochen. Darum tut es mir Leid, dass wir heute diese Autobahn nicht in voller Länge bis Lovosice eröffnen. Wir müssen gemeinsam noch die Zwischenzeit überwinden, in welcher der fließende transeuropäische Verkehr in der Achse Prag – Berlin durch den ausstehenden Abschnitt im Böhmischen Mittelgebirge gebremst wird. Die Anwohner entlang der vorhandenen Straße E 55 werden vom starken Lkw-Verkehr außerordentlich belastet, und die Natur im Herzen des Naturschutzgebietes Böhmisches Mittelgebirge wird wegen ungenügenden Parametern dieser Straße sehr stark durch Abgase und Lärm beschädigt. Eine provisorische Führung des Transitverkehrs wird bis zur Inbetriebnahme des fehlenden Abschnitts zwischen Řehlovice und Lovosice auch die Bezirksstadt Ústí nad Labem erheblich beeinträchtigen.

Gestatten Sie mir, zum Abschluss im Namen der Einwohner unseres Bezirks und der ganzen Tschechischen Republik allen Bauarbeitern, Planern und weiteren Fachleuten, die am Bau beteiligt waren, herzlich zu danken. Sie haben hervorragende Arbeit unter sehr harten Bedingungen geleistet, und das Ergebnis ihrer Arbeit in Form von zahlreichen imposanten Ingenieurbauwerken und einer anspruchsvoll geführten Trasse übergeben wir jetzt den Autofahrern zur Nutzung. Ich wünsche allen Bauleuten weitere interessante Baumaßnahmen und allen Autofahrern viele unfallfreie Kilometer.

Dipl.-Ing. Jiří Šulc
Hauptmann des Bezirks Ústí nad Labem

Als Reisen noch ein Abenteuer war

Von Poststraßen und Meilensteinen

Die neue Autobahn A17/D8 VIA PORTA BOHEMICA liegt in einem Verkehrskorridor, in dem von alters her wichtige Straßenverbindungen zwischen Sachsen und Böhmen geführt wurden. Vor allem auf sächsischem Gebiet folgt die Trasse der Autobahn über weite Strecken in etwa dem Verlauf historischer Poststraßen.

„Alte Dresden-Teplitzer Poststraße“

Bis zur Mitte des 19. Jh. war die „Alte Dresden-Teplitzer Poststraße“ eine der bedeutendsten Verbindungen zwischen Dresden und Böhmen. Sie gehört in ihrer Trassenführung zum Korridor uralter Besiedlungs-, Pilger- und Heerespfade des „Kulmer Steiges“.

Der Postkurs begann am Pirnaischen Tor (heute Pirnaischer Platz) in Dresden und wurde 1725 vermessen. Von Dresden führte die historische Poststraße durch die heutigen Dresdner Stadtteile Strehlen, Leubnitz, Prohlis, Lockwitz und Kleinluga, über die Meuschaer Höhe und Heidenau nach Dohna und auf dem bis heute noch zum Großteil erhaltenen Teilstück bis zum Grenzübergang bei Fürstenwalde, wo das „Schwarze Kreuz“ nach einer Legende an eine im Morast versunkene Postkutsche erinnert. In Böhmen überquert die „Alte Dresden-Teplitzer Poststraße“ bei Ebersdorf/Harbatice am Geiersberg/Supi hora den Osterzgebirgskamm („Geiersbergpass“) östlich des bekannten „Mückentürmchens“. Weiter führte die Trasse über Maria Schein/Bohusudov, Kirchlitz (heute Wüstung) und Soberten/Sobědruhy nach Teplitz.

„Neue Dresden-Teplitzer Poststraße“

Die alte Höhenstraße zwischen dem Müglitz- und Gottleubatal verlor erst an Bedeutung, als nach 1810 der chauseemäßige Ausbau der „Neuen Teplitzer Poststraße“ weiter im Osten begann und sich der Verkehr auf diese in einer topografisch günstigeren Lage geführten Straße von Dresden über Pirna und Gottleuba durch das Bahratal zur Landesgrenze und über den Gebirgspass Naklerov nach Teplitz/Teplice verlagerte.

Ende der Poststraßen

Um 1850 entstand die „Sächsische-Böhmische Eisenbahn“ im Elbtal. 1851 – 64 folgte der Bau der Müglitztalstraße Heidenau (Mügeln) – Glashütte – Lauenstein – Sächsisch-Müglitz bzw. – Geising – Altenberg. Die alte Poststraße wurde mit der Schließung des Grenzüberganges am „Schwarzen Kreuz“ am 1. Januar 1860 stillgelegt. Zum gleichen Zeitpunkt eröffnete der Grenzübergang im benachbarten Sächsisch-Müglitz, wo die Müglitztalstraße nun jenseits der Grenze über Böhmisch-Müglitz, Voitsdorf und Mückenberg nach Teplitz/Teplice führte.

Postmeilensäulen

Steinerne Zeugen, die heute noch Aufschluss über Verlauf, Entfernungen, Hoheitsgebiet etc. jener historischen Straßenverbindungen geben, sind Postmeilensäulen. An der „Alten Dresden-Teplitzer Poststraße“ beispielsweise blieben im Abschnitt von Dohna über Köttewitz, Niederseidewitz, Göppersdorf, Börnersdorf, Breitenau und Fürstenwalde bis zur Grenze nach Tschechien neben einigen Originalwegetrassen alle Postmeilensäulen aus den Jahren 1729 bis 1732 erhalten oder wurden gefunden, wieder aufgestellt bzw. nachgebildet.

Poštovní silnice a milníky

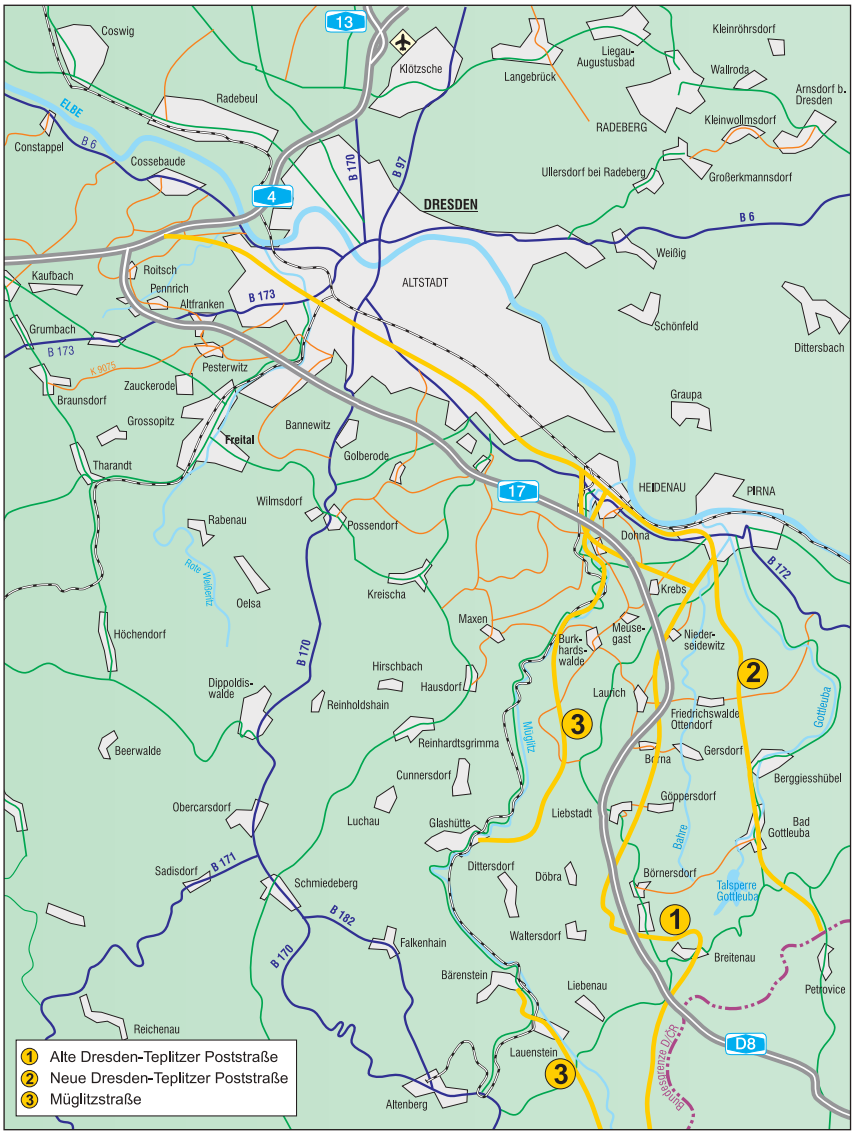
Nová dálnice D 8/A17 VIA PORTA BOHEMICA vede dopravním koridorem, kterým již v dávných dobách procházely důležité silnice z Čech do Saska. Především na saském území sleduje dálnice v dlouhých úsecích přibližný průběh historických poštovních silnic.

„Stará poštovní silnice Teplice – Drážďany“

Až do poloviny 19. století byla „Stará poštovní silnice Teplice – Drážďany“ jedním z nejvýznamnějších spojení mezi českými zeměmi a Drážďanami. Její trasa vedla koridorem prastarých osídlovacích, poutních a vojenských stezek, tzv. „Srbské cesty“.
V Drážďanech začínala poštovní silnice u Pirnské brány (dnes Pirnaischer Platz), kde byl její začátek zaměřen již v roce 1725. Historická silnice vedla dnešními drážďanskými čtvrtěmi Strehlen, Leubnitz, Prohlis, Lockwitz a Kleinluga přes Lughöhe, kolem hospody Lugschänke, přes Meuschaer Höhe, Heidenau a Dohna po dnes ještě z větší části zachovaném úseku až k hraničnímu přechodu Fürstenwalde/Fojtovice, kde ještě dnes upomíná „černý kříž“ na poštovní povoz, který podle legendy utonul v rašeliništi.
Na české straně překračovala „Stará poštovní silnice Teplice – Drážďany“ krušnohorský hřeben u Habartic poblíž Supí hory východně od známé Komáří vížky. Dále její trasa vedla přes Bohosudov, Modlany a Sobědruhy do Teplic.

„Nová poštovní silnice Teplice – Drážďany“

Stará silnice, vedoucí vrcholovými partiemi Krušných hor mezi údolími Müglitz a Gottleuba, ztratila význam teprve po roce 1810, kdy započala výstavba štěrkované „Nové poštovní silnice Teplice – Drážďany“, na kterou se doprava postupně přesunula. Její trasa vedla východněji v topograficky příznivějších podmínkách z Drážďan přes Pirnu a Gottleubu údolím Bahratal k zemské hranici a přes Nakléřovský průsmyk do Teplic.



Konec poštovních silnic

V roce 1850 byla vybudována „Česko-saská železnice“ v údolí Labe. V letech 1851 – 1864 následovala stavba silnice údolím Müglitz z Heidenau přes Glashütte – Lauenstein – Sächsisch Müglitz resp. Geising – Altenberg. Stará poštovní silnice přestala být využívána po zavření hraničního přechodu u „černého kříže“ dne 1. ledna 1860. Ve stejnou dobu byl otevřen hraniční přechod Sächsisch Müglitz – Česká Mohelnice, přes který nová silnice pokračovala na Fojtovice, Komáří hůrku a do Teplic.

Die Aufstellung Kursächsischer Postmeilensäulen befahl Kurfürst Friedrich August I. von Sachsen und König August II. von Polen („August der Starke“) im Jahre 1721. Die Förderung des Handels und die Modernisierung des Verkehrswesens standen im Vordergrund bei der Säulensetzung nach römischen Vorbildern. Ausgangspunkte der Poststraßenvermessung waren die Messestadt Leipzig und die Residenzstadt Dresden.
Im Zuge des verstärkten Chausseebaus ab 1800 und mit der Einführung der kleinen Meile des norddeutschen Bundes als Entfernungsangabe im Jahre 1840 (1 Meile = 7,5 km) verloren die Kursächsischen Postmeilensäulen ihre verkehrstechnische Bedeutung. Sie wurden überwiegend abgebaut und als billiges Baumaterial verwendet. 1859 – 60 traten die Königlich-sächsischen Meilensteine an ihre Stelle, die dann um 1900 von den Kilometersteinen abgelöst wurden. Beide Systeme stehen heute als Denkmale der Post- und Verkehrsgeschichte von europäischem Rang unter Denkmalschutz.

Forschungsgruppe
Kursächsische Postmeilensäulen e. V.

Namensgebung „VIA PORTA BOHEMICA“

Als Böhmische Pforte (Porta Bohemica) wird der Eingang der Elbe in den felsigen Durchbruch durch das Böhmische Mittelgebirge bei Litoměřice bezeichnet. Die fast steilen Felswände sind hier bis zu 140 m hoch, und das canyonartige Elbtal zieht sich von hier weiter durch das Elbsandsteingebirge bis nach Sachsen. Dem vom Norden kommenden Reisenden öffnet die Porta Bohemica einen weiten Blick in die fruchtbare mittelböhmische Ebene und lädt ihn zu einem Besuch im Herzen des Landes ein.
Die Bezeichnung Porta Bohemica stammt aus den romantischen Zeiten des 19. Jahrhunderts, ein historischer Fuhrweg durch das Elbtal, bekannt als Salzstraße, diente jedoch seit jeher dem Handel zwischen Sachsen und Böhmen.

Die neu gebaute Autobahnverbindung von der Elbe in Dresden zur Moldau in Prag kommt auf halbem Wege zwischen diesen zwei Metropolen der Böhmischen Pforte sehr nahe. Die Bezeichnung „VIA PORTA BOHEMICA“ soll sowohl die geografische Lage als auch die historische und gegenwärtige Bedeutung dieser Verbindung symbolisieren.

Poštovní milníky

Kamennými svědky, kteří ještě dnes podávají svědectví o výsostných územích, vzdálenostech a průběhu těchto historických silničních spojení, jsou poštovní milníky. Podél „Staré poštovní silnice Teplice – Drážďany“ v úseku Dohna – Köttewitz – Niederseidewitz – Göppersdorf – Börnersdorf – Breitenau – Fürstenwalde až k českým hranicím zůstaly zachovány kromě původních kamenů vyznačujících trasu i všechny poštovní milníky z let 1729 – 1732, které byly znovu postaveny resp. obnoveny.

Stavění „kurfiřtských poštovních milníků“ přikázal v roce 1721 saský kurfiřt Friedrich August I. a polský král August II. (1670 – 1733), zvaný „August silný“. Při stavění poštovních milníků ve městech a podél tehdejších poštovních silnic podle římského vzoru stála v popředí snaha podporovat obchod a modernizaci dopravních spojení.
Výchozími body staničení poštovních silnic bylo veletržní město Lipsko a rezidenční město Drážďany. Po roce 1800 započala intenzivní výstavba štěrkovaných silnic a v roce 1840 byla jako míra vzdálenosti zavedena „malá míle“ (1 míle = 7,5 km) severoněmeckého svazu.
Poštovní milníky byly převážně vykopávány a používány jako levný stavební materiál. Jejich význam začal být znovu uznáván teprve počátkem 20. století. V letech 1859 – 1860 byly zaváděny saské královské milníky, které byly po roce 1900 nahrazeny kilometrovníky. Oba systémy jsou dnes jako součást poštovní a dopravní historie evropského významu památkově chráněny.

Výzkumná skupina pro
Saské kurfiřtské poštovní milníky

Pojmenování „VIA PORTA BOHEMICA“

Jako Česká brána (Porta Bohemica) je označován vstup řeky Labe do skalnaté průrvy Českým středohořím u Litoměřic. Téměř svislé skalní stěny jsou zde vysoké až 140 m, a kaňonovité labské údolí se odtud táhne dále Labskými pískovci až do Saska. Příchozím ze severu otvírá Porta Bohemica pohled do úrodné středočeské nížiny a vybízí je k cestě až do samého srdce země.

Pojmenování Porta Bohemica pochází z romantických dob 19. století, historická vozová cesta labským údolím, známá jako Solná cesta, však sloužila od nepaměti obchodu mezi Čechami a Saskem.

Nově vybudovaná dálnice, vedoucí od Vltavy v Praze k Labi v Drážďanech, se v polovině vzdálenosti mezi těmito dvěma metropolemi České bráně velmi přibližuje. Označení „VIA PORTA BOHEMICA“ má symbolizovat jak geografickou polohu, tak i historický a současný význam tohoto dopravního spojení.

Erst mit Öffnung der Grenzen wurde das Autobahnprojekt A 17/D 8 konkret

1935 – 1945: Der Krieg verhindert die Umsetzung der Planungen

Die Planungsgeschichte für eine Autobahnverbindung zwischen Dresden und Prag reicht zurück bis in die 30er Jahre des 20. Jahrhunderts. Diese Pläne, nach denen die Trasse auf deutscher Seite quer durch die Dresdner Heide geführt hätte, wurden aufgrund des 2. Weltkrieges nicht verwirklicht.
Auf tschechischer Seite wurden erste Überlegungen zum Bau einer West-Ost-Fernstraße von Westböhmen bis in den Osten der damaligen Tschechoslowakischen Republik bereits vor 1935 angestellt. Nach Gründung der „Generaldirektion für den Bau von Autobahnen“ (Ende 1938) wurde im Mai 1939 auch mit dem Bau dieser Autobahn begonnen.
Der Einmarsch von Hitlers Truppen in die Tschechoslowakei (15. März 1939) hatte jedoch erhebliche Auswirkungen auf den Autobahnbau. Zwar wurde der Bau der West-Ost-Autobahn zunächst noch weiter betrieben, 1941 dann aber gänzlich eingestellt.

1945 – 1989: Bauruinen und Stagnation

Nach dem Krieg wurden in der Tschechoslowakei die Arbeiten an der West-Ost-Autobahn wieder aufgenommen. Im Jahr 1950 kam jedoch die politische Entscheidung, auch diese Baumaßnahme einzustellen. Der Wert der bereits fertiggestellten Bauobjekte war enorm: 77 km Autobahnkörper und über 60 Brücken sind nutzlos im Gelände stehen geblieben. In den 50er- und 60er-Jahren des vorigen Jahrhunderts haben sowohl die DDR als auch die Tschechoslowakei weiter an den Planungen für eine Autobahnverbindung Dresden – Prag gearbeitet, doch der politische Wille und der finanzielle Spielraum für eine Realisierung waren damals auf beiden Seiten nicht vorhanden.

nach 1989: Das erweiterte Europa im Fokus

Nach dem Sturz der kommunistischen Diktatur in Osteuropa schließlich wurde unter den veränderten politischen, gesellschaftlichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen die Diskussion um diese Fernstraße neu belebt. Nun ging es darum, in einem erweiterten Europa und im Hinblick auf die zu erwartende EU-Mitgliedschaft der Tschechischen Republik eine leistungsfähige Straßenverbindung zwischen den beiden Metropolen Dresden und Prag herzustellen und darüber hinaus die Lücke im europäischen Fernstraßennetz zwischen Nord- und Südosteuropa zu schließen.
So beschlossen die Bundesrepublik Deutschland und die Tschechische Republik bereits 1991 einen gemeinsamen grenzübergreifenden Planungsablauf zur Festsetzung der Linie und des Grenzschnittpunktes. Im Zuge dieser grenzübergreifenden Zusammenarbeit wurden zunächst relativ konfliktarme Trassenkorridore unter ökologischen Gesichtspunkten untersucht (siehe S. 32 ff.).

Im Jahre 1994 hat dann der Bundesminister für Verkehr die Linie für die A 17 zwischen Dresden und der Bundesgrenze D/ČR bestimmt. Die Festlegung der Linienführung der D 8 auf tschechischer Seite ab der Bundesgrenze bis Prag erfolgte in den Jahren 1984 – 2003 mit rechtskräftigen Flächennutzungsbeschlüssen für die einzelnen Planungsabschnitte.
Aufgrund der gegenseitig abgestimmten Trassenführung der Autobahnen A 17 und D 8 im Grenzbereich wurde am 12. September 2000 durch die jeweiligen Verkehrsminister ein „Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Tschechischen Republik über den Zusammenschluss der deutschen Autobahn A 17 und der tschechischen Autobahn D 8 an der gemeinsamen Staatsgrenze durch den Bau einer Grenzbrücke“ unterzeichnet.

Teprve po pádu železné opony dostal projekt dálničního spojení D 8/A 17 konkrétní podobu

Grenzbrücke im Bau.
Hraniční most ve stavbě.

1935 – 1945: Válka zabránila realizaci připravované výstavby

Historie přípravy dálničního spojení mezi Prahou a Drážďanami sahá do 30. let 20. století. Původní plány, podle kterých by trasa na německé straně vedla napříč Drážďanským lesem, nebyly kvůli 2. světové válce realizovány. Na české straně byly předloženy první návrhy na výstavbu dálkové silnice ze západních Čech až na východ tehdejší Československé republiky již v roce 1935. Po založení „Generálního ředitelství pro výstavbu dálnic“ koncem roku 1938 byla v květnu roku 1939 výstavba této dálnice zahájena.
Obsazení Československa Hitlerovou armádou 15. března 1939 však mělo závažný dopad na stavbu dálnice. Stavba sice zprvu ještě pokračovala, ale v roce 1941 byla zcela zastavena.

1945 – 1989: Ruiny a stagnace

Po válce byly v Československu práce na výstavbě dálnice obnoveny. V roce 1950 však přišlo politické rozhodnutí tuto stavbu ukončit. Hodnota již dokončených objektů byla enormní: 77 km dálničního tělesa a přes 60 mostů zůstalo stát v terénu bez jakéhokoliv využití. V 50. a 60. letech minulého století pracovalo Československo i Německá demokratická republika dále na přípravě dálničního spojení Praha – Drážďany, avšak na obou stranách chyběla politická vůle a finanční možnosti k realizaci.

Po roce 1989: Zaostřeno na sjednocenou Evropu:

Po pádu komunistické diktatury ve východní Evropě byla v nových politických, společenských a dopravních podmínkách znovu oživena diskuse o tomto dálkovém dopravním spojení. Nyní šlo o to, vybudovat kapacitní silniční spojení mezi oběma metropolemi Prahou a Drážďanami ve sjednocené Evropě a s výhledem na očekávaný vstup České republiky do EU, a kromě toho doplnit chybějící článek v evropské síti dálkových silnic mezi severní a jihovýchodní Evropou. Česká republika a Spolková republika Německo se již v roce 1991 dohodly na společné přeshraniční přípravě ke stanovení průběhu trasy a bodu překročení hranic. V rámci této přeshraniční spolupráce byly nejprve prověřeny ekologicky bezkonfliktní koridory pro vedení trasy (viz str. 33).

Průběh trasy dálnice D 8 na české straně byl stanoven v letech 1984 – 2003 pravomocnými územními rozhodnutími pro jednotlivé stavební úseky. Na německé straně byla trasa dálnice A 17 mezi Drážďanami a česko-německými hranicemi určena v roce 1994 rozhodnutím spolkového ministra dopravy.
Dne 12. září 2000 byla na základě odsouhlaseného vedení trasy dálnic D 8 a A 17 v příhraniční oblasti podepsána příslušnými ministry dopravy „Smlouva mezi Českou republikou a Spolkovou republikou Německo o propojení české dálnice D 8 a německé dálnice A 17 na společných státních hranicích výstavbou hraničního mostu“.

Zukunftsweisend für ein vereintes Europa

Höchste Priorität für den Aufbau einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

Die Bedürfnisse einer mobilen Gesellschaft, die Anforderungen eines modernen Industriestaates und die Tatsache einer geografischen Mittellage des vereinten Deutschlands in einem größer gewordenen Europa bilden die strategischen Vorgaben für eine in die Zukunft weisende Verkehrswegeplanung in der Bundesrepublik Deutschland nach 1990.
Nach dem Fall der Mauer, der Öffnung der Grenzen und mit der Herstellung der deutschen Einheit am 3. Oktober 1990 war sehr schnell deutlich geworden, dass der Aufbau einer modernen Verkehrsinfrastruktur eine der wichtigsten Aufgaben im vereinten Deutschland sein würde, um das sprunghaft ansteigende Verkehrsaufkommen in den neuen Bundesländern zu bewältigen.

Verkehrsprojekte Deutsche Einheit

Diese Notwendigkeit erkennend hat das Bundeskabinett schon am 9. April 1991 die 17 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) – davon 7 Fernstraßenprojekte – und deren vordringlichen Bedarf beschlossen. Die 7 Projekte mit ihren für den Ausbau und Neubau vorgesehenen ca. 2.000 km Autobahn stellen ein in sich logisches und vernetztes System dar, das nur bei einer möglichst zeitnahen Realisierung den angestrebten Nutzen erbringen kann, nämlich:

- Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den neuen Bundesländern,
- deren Anbindung an die Wirtschaftszentren der alten Bundesländer und damit
- Schaffung der Voraussetzungen für eine Angleichung der Lebensverhältnisse im vereinten Deutschland.

Zusätzliche Ressourcen durch Gründung der DEGES

Aus der Erkenntnis heraus, dass auf der administrativen Seite zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden mussten, um die neuen Bundesländer bei der Realisierung der sieben Fernstraßenprojekte (Auftragsvolumen ca. 15,7 Milliarden €) zu unterstützen, wurde am 7. Oktober 1991 die DEGES, Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH gegründet.

Alle Fernstraßenneubau- und mehr als die Hälfte aller Ausbauprojekte in den neuen Ländern (insgesamt ca. 1.200 km mit einem Volumen von ca. 8,7 Milliarden €) wurden der DEGES übertragen.
Als Projektmanagementgesellschaft nimmt die DEGES die Funktion als Bauherr und Hausherr (ohne hoheitliche Aufgaben) wahr.
In einem komplexen und in sich vernetzten Projekt- und Qualitätsmanagement koordiniert, optimiert und kontrolliert die DEGES die Leistungen externer Planer, Bauüberwacher, Grunderwerber und sonstiger ausgewählter Dienstleister.
Gegenstand des Unternehmens sind somit Planung und Baudurchführung (Bauvorbereitung und Bauüberwachung) von Bundesfernstraßen oder wesentlichen Teilen davon im Rahmen der Auftragsverwaltung gemäß Artikel 90 Grundgesetz.
Zusätzlich zu den VDE-Projekten wurde die DEGES Ende der 90er-Jahre mit der Realisierung von VDE-Zubringerprojekten – darunter die A17 – beauftragt. Insgesamt zeichnet die DEGES jetzt für den Aus- bzw. Neubau von ca. 1.350 km Bundesfernstraßen mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von ca. 9,6 Mrd. € verantwortlich.

Mit dem Erlass des Gesetzes zur Beschleunigung der Planungen für Verkehrswege in den neuen Bundesländern sowie im Land Berlin (VerkPBG) vom 16. Dezember 1991 wurden darüber hinaus die notwendigen rechtlichen Voraussetzungen für eine möglichst zügige Realisierung der Verkehrsprojekte in den neuen Bundesländern geschaffen.

Nejvyšší priorita pro výstavbu kapacitní dopravní infrastruktury

Die Öffnung der innerdeutschen Grenzen im November 1989 ermöglichte den Neubeginn.

Otevření hranic v Německu v listopadu 1989 umožnilo nový začátek

SPOLKOVÁ REPUBLIKA NĚMECKO

Potřeby mobilní společnosti, požadavky moderního průmyslového státu a skutečnost, že sjednocené Německo leží uprostřed rozšířené Evropy jsou strategická zadání pro plánování dopravních cest ve Spolkové republice Německo, které směřuje do budoucnosti.

Po pádu berlínské zdi, otevření hranic a sjednocení Německa dne 3. října 1990 bylo velmi brzy jasné, že výstavba moderní dopravní infrastruktury bude jedním z nejdůležitějších úkolů sjednoceného Německa, aby bylo možné zvládnout skokový nárůst dopravy v nových spolkových zemích.

Dopravní projekty německé jednoty

Spolková vláda si uvědomila tuto nutnost a již 9. dubna 1991 rozhodla o 17 dopravních projektech německé jednoty (VDE) – z toho 7 projektů dálkových silnic – a o jejich zařazení do kategorie naléhavých potřeb. Těchto 7 silničních projektů zahrnuje rekonstrukci a novostavbu cca. 2.000 km dálnic, které představují velmi logický a vzájemně propojený systém. Pouze rychlá realizace těchto dálnic však přinese požadované efekty:

- zlepšení dopravní infrastruktury v nových spolkových zemích,
- jejich napojení na hospodářská centra ve starých spolkových zemích,
- vytvoření předpokladů pro vyrovnání životních podmínek ve sjednoceném Německu.

Založení DEGES jako doplňující kapacity

Na základě poznání, že na straně státní správy musí být vytvořeny doplňující kapacity k podpoře nových spolkových zemí při realizaci sedmi projektů dálkových silnic (finanční objem cca. 15,7 miliard €), byla 7. října 1991 založena DEGES, Společnost pro přípravu a výstavbu dálkových silnic německé jednoty, s r. o. Všechny projekty nových staveb a dálkových silnic a více než polovinu projektů rekonstrukcí v nových spolkových zemích (celkem cca. 1.200 km s finančním objemem cca. 8,7 miliard €) převzala DEGES.
DEGES jako společnost projektového managementu přebírá úlohu investora (bez výsostných úkolů). Pomocí komplexního a vzájemně propojeného projektového managementu a managementu kvality DEGES koordinuje, optimalizuje a kontroluje práci externích projektantů, stavebních dozorů, pracovníků výkupu pozemků a dalších vybraných zhotovitelů. Předmětem činnosti společnosti je investorská příprava a realizace (řízení výstavby) spolkových dálkových silnic nebo jejich podstatných částí v rámci smluvních správních výkonů podle článku 90 Ústavy.
Koncem 90. let byla DEGES vedle dopravních projektů německé jednoty navíc pověřena realizací přípojných dálnic k projektům VDE, mezi něž patří i dálnice A17. V současné době je DEGES zodpovědná za výstavbu a rekonstrukci cca. 1.350 km spolkových dálkových silnic s celkovým finančním objemem cca. 9,6 miliard €.

Schválením Zákona o urychlení přípravy dopravních cest v nových spolkových zemích a ve spolkové zemi Berlín (VerkPBG) z 16. prosince 1991 byly kromě toho vytvořeny potřebné zákonné předpoklady pro pokud možno rychlou realizaci dopravních projektů německé jednoty v nových spolkových zemích.

Fertiggestellter Abschnitt der D 8 unter Verkehr.

Dokončený úsek dálnice D 8 v provozu.

Paneuropäische Korridore

In den 1990er-Jahren hat das Verkehrsaufkommen auf den Autobahnen und Straßen der nunmehr größer gewordenen Bundesrepublik stetig zugenommen. Mit der Erweiterung der Europäischen Union um zehn Mitgliedsländer am 1. Mai 2004 wurde dieser Trend weiter verstärkt. (Verkehrsprognosen des Bundes weisen im Zeitraum von 1997 bis 2015 insgesamt Steigerungen um 20 % im Personenverkehr und 64 % im Güterverkehr aus.)
Zur Anbindung der Beitrittsländer an das transeuropäische Verkehrsnetz haben die EU-Verkehrsminister „Paneuropäische Korridore“ festgelegt, in denen die Verkehrsträger leistungsfähig ausgebaut werden sollen.
Zwei dieser Korridore führen auch durch Sachsen:
Korridor Nr. III: Dresden (Berlin) – Breslau – Krakau – Lemberg – Kiew (A4),
Korridor Nr. IV: Dresden (Nürnberg) – Prag – Budapest – Sofia – Constantia/Thesaloniki (A17).

TSCHECHISCHE REPUBLIK

Veränderte Prioritäten in einer selbständigen Republik

Mit der politischen Wende in der Folge des 9. November 1989 ergaben sich auch für Tschechien neue Prioritäten in der Wirtschaft und in der gesamten Verkehrskonzeption. Die früheren Beziehungen zum Osten verloren an Bedeutung, wichtig wurden nun die Verknüpfungen mit Westeuropa, vor allem mit Deutschland.
Auch Nord-Süd-Verbindungen bekamen eine neue, viel höhere Bedeutung. Die Trennung des gemeinsamen tschechoslowakischen Staates am 1. Januar 1993 und die Gründung einer selbständigen Tschechischen Republik verstärkten noch diese Trends.
Diesen Tatsachen zufolge wurde eine neue „Entwicklungskonzeption der Verkehrsnetze der Tschechischen Republik“ erarbeitet und von der Regierung abgestimmt. Nach kompletter Fertigstellung aller Strecken soll die Tschechische Republik insgesamt ca. 2.100 km Autobahnen und zweibahniger Schnellstraßen besitzen. Dieser Stand sollte bis zum Jahr 2020 erreicht werden. Wichtiger Bestandteil ist dabei ein Autobahnring Prag mit einer Länge von ca. 70 km, der alle radial nach Prag führenden Autobahnen und Schnellstraßen miteinander verbindet.
Die größte wirtschaftliche Bedeutung haben die Autobahnverbindungen mit Deutschland, die D 5/A6 Prag – Nürnberg „VIA CAROLINA“ und die D 8/A17 Prag – Dresden „VIA PORTA BOHEMICA“. Die D 5 ist in gesamter Länge fertiggestellt, der letzte Abschnitt der Ortsumgehung Pilsen wurde am 6. Oktober 2006 dem Betrieb übergeben. Im Zuge der D 8 befindet sich noch ein 16,4 km langer Abschnitt durch das Böhmische Mittelgebirge in Bauvorbereitung (siehe S. 79 ff.).

EU-Beitritt

Der Beitritt Tschechiens zur Europäischen Union am 01. 05. 2004 hat bei der Planung der D 8 keine Probleme mit sich gebracht. Denn obwohl noch keine Pflicht dazu bestand, war die tschechische Straßen- und Autobahndirektion schon Mitte der neunziger Jahre bereit, im Zuge der engen Zusammenarbeit mit der deutschen Seite bei der Trassenfindung für den im ökologisch sensiblen Gebiet des Erzgebirgskammes gelegenen Grenzbereich die EU-Umweltschutzrichtlinien anzuwenden.
Diese Weitsicht wurde belohnt. Bei der späteren Bewilligung von EU-Fördermitteln gab es keine ernsthaften Einwendungen – sowohl für die deutsche Seite (EFRE-Fonds) wie für die tschechische Seite (ISPA-Fonds).

Panevropské koridory

V devadesátých letech intenzita dopravy na dálnicích a spolkových silnicích sjednocené Spolkové republiky Německo trvale narůstala. Po rozšíření Evropské unie dne 1. května 2004 o deset nových členských zemí se tyto trendy dále zesilovaly. (Dopravní prognózy Spolkového ministerstva dopravy předpovídají v období let 1997 – 2015 celkový nárůst 20 % v osobní dopravě a 64 % v nákladní dopravě). Za účelem napojení přistupujících zemí na transevropskou dopravní síť stanovili ministři dopravy členských zemí EU „panevropské dopravní koridory“, ve kterých mají být kapacitně vybudovány jednotlivé dopravní cesty. Dva z těchto koridorů procházejí i Svobodným státem Sasko:
Koridor č. III: Dresden (Berlin) – Wroclaw – Krakow – Lvov – Kyjev (A4),
Koridor č. IV: Dresden (Nürnberg) – Praha – Budapest – Sofia – Constanta/Thesaloniki (A17).

ČESKÁ REPUBLIKA

Změněné priority v samostatné republice

Po změně politických poměrů po 9. listopadu 1989 vznikly i v České republice nové priority v hospodářství i v celkové dopravní koncepci. Dřívější vztahy k východu ztratily důležitost, význam získalo napojení na západní Evropu, především na Německo.
Také severojižní spojení dostala zcela nový, mnohem vyšší význam. Rozdělením společného československého státu 1. ledna 1993 a vznikem samostatné České republiky tyto trendy ještě zesílily.
Tyto skutečnosti vedly k vypracování nové „Koncepce rozvoje dopravních sítí České republiky“, která byla schválena vládou. Po kompletním dokončení všech úseků má mít Česká republika celkem 2.100 dálnic a čtyřpruhových rychlostních silnic. Tento stav by měl být dosažen do roku 2020. Důležitou součástí je přitom pražský okruh celkové délky cca. 70 km, který má vzájemně propojit všechny dálnice a rychlostní silnice, směřující radiálně do Prahy. Největší hospodářský význam mají dálniční spojení s Německem, dálnice D 5/A6 Praha – Norimberk „VIA CAROLINA“ a dálnice D 8/7A17 Praha – Drážďany „VIA PORTA BOHEMICA“. Dálnice D 5 je v celé délce dokončena, poslední úsek obchvatu Plzně byl dán do provozu 6. října 2006. Na dálnici D 8 chybí ještě úsek v délce 16,4 km přes České středohoří, který je připravován k výstavbě (viz str. 79).

Vstup do EU

Přistoupení České republiky k Evropské Unii 1. května 2004 nepřineslo při přípravě dálnice D 8 žádné problémy. Ředitelství silnic a dálnic České republiky bylo již v polovině devadesátých let ochotno v těsné spolupráci s německou stranou při vyhledávání trasy v hraničním úseku v ekologicky citlivé oblasti hřebene Krušných hor aplikovat směrnice EU k ochraně životního prostředí, přestože je k tomu zatím nezavazovala žádná zákonná povinnost. Tato prozíravost se vyplatila, protože při pozdějším povolování finančních prostředků z fondů EU se nevyskytly žádné vážnější námitky ani pro českou stranu (fondy ISPA) ani pro německou stranu (fondy EFRE).

A 17/D 8 – ein wichtiger Lückenschluss im europäischen Fernstraßennetz

Eine der wichtigsten europäische Hauptverkehrsachsen in der Nord-Süd-Relation führt über die Europastraße E 55 von Nordeuropa über Berlin, Dresden und Prag weiter nach Südeuropa bis Istanbul. Von Norden her wird der Verkehr in Deutschland weitestgehend auf Autobahnen (A 24, A 19, A 14, A 9 und A 13) geführt. Ab Dresden weiter nach Südosten verlief die E 55 bislang jedoch nur über die zweistreifige Bundesstraße B 170 bis zur Bundesgrenze mit der Tschechischen Republik und weiter über die Straße I/8 nach Prag. Notgedrungen musste der gesamte Verkehr auf dieser Europastraße quer durch das Stadtzentrum von Dresden sowie durch eine Vielzahl von kleineren Städten und Gemeinden beiderseits der Bundesgrenze geführt werden.

Mit dem Neubau der A 17/D 8 zwischen Dresden und Prag konnte eine empfindliche Lücke im europäischen Fernstraßennetz – mit Ausnahme eines 16,4 km langen Teilstücks der D 8 zwischen Řehlovice und Lovosice (vgl. S. 78 ff.) – geschlossen werden. Die rd. 137 km lange Autobahn ist Bestandteil eines hochwertigen Straßensystems des IV. Multimodalen paneuropäischen Verkehrskorridors. Sie erfüllt auch eine wichtige Verbindungsfunktion (Stufe I), indem sie die Oberzentren Berlin, Dresden und Prag verbindet.

Gleichzeitig leistet die neue Autobahn einen wesentlichen Beitrag zur besseren Erschließung des südostsächsischen Raumes auf deutscher und Böhmens auf tschechischer Seite und erhöht die Attraktivität aller im Einzugsbereich liegenden Standorte. Damit entspricht sie auch den Entwicklungsanforderungen, die im Zusammenhang mit der Erweiterung der EU – speziell dem Beitritt der Tschechischen Republik in 2004 – gestellt wurden.

EU übernimmt einen Großteil der Kosten

Nicht nur die Arbeit konnte geteilt werden (vgl. S. 27), sondern auch die Kosten für die A 17/D 8. Aufgrund der Bedeutung der A 17/D 8 als Teil einer transeuropäischen Nordwest-Südost-Verbindung und der praktizierten vorbildlichen Zusammenarbeit beider Staaten bei den Voruntersuchungen und Planungen im Grenzbereich hat die Europäische Union Fördermittel für Planung und Bau in nennenswerter Höhe bereitgestellt. Bereits die Planung der A 17 wurde durch die Gewährung eines Gemeinschaftszuschusses (EU) im Bereich der transeuropäischen Netze unterstützt (Entscheidung der Kommission vom 27. Juli 1998). Für den Bau der A 17 wurde aus dem Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) ein Zuschuss gewährt.
Diese Förderung durch die EU ist mit hohen Standards des umweltgerechten und ökologisch verträglichen Straßenbaus verbunden.

A 17
Die Gesamtinvestition für Bau und Grunderwerb beläuft sich auf ca. 680 Mio. € und wurde wie folgt finanziert:

- 403 Mio. € aus Mitteln des Bundes;
- 277 Mio. € Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE).

Hinzu kommen 31 Mio. €, die der Freistaat Sachsen für den Bau von Zubringerstraßen investierte.

D 8
Das Investitionsvolumen auf tschechischer Seite beträgt umgerechnet ca. 1,55 Mrd. €. Davon wurden finanziert:

- 871 Mio. € aus dem Staatshaushalt
- 52 Mio. € aus dem EU-ISPA-Fonds
- 625 Mio. € aus Krediten von der EIB (Europäische Investitionsbank)

Dálnice D 8/A 17 – doplnění důležitého chybějícího článku v síti evropských dálkových silnic

Jeden z nejdůležitějších evropských dopravních tahů v severojižním směru je veden po evropské silnici E55 ze severní Evropy přes Berlín, Drážďany a Prahu dále do jižní Evropy a Istanbulu. Doprava ze severu je v Německu vedena téměř výhradně po dálnicích (A24, A19, A14, A9 a A13). Z Drážďan dále na jihovýchod však E 55 byla vedena pouze po spolkové silnici B 170 až na hranice s Českou republikou. Celá doprava z této evropské silnice procházela napříč centrem města Drážďany a řadou menších měst a obcí na obou stranách hranic.
Výstavbou dálnice D 8/A17 mezi Prahou a Drážďanami dochází k uzavření velmi citlivé mezery v evropské silniční síti, s výjimkou úseku dálnice D 8 délky 16,4 km mezi Lovosicemi a Řehlovicemi (viz str. 78). Dálniční spojení délky 137 km je součástí vysoce kapacitního silničního systému IV. multimodálního panevropského dopravního koridoru. Dálnice D 8/A17 rovněž splňuje spojovací funkci prvního stupně a propojuje hlavní centra Berlín, Drážďany a Prahu.
Nová dálnice současně významně přispívá k dopravnímu propojení jihovýchodního prostoru Saska s českým územím a zvyšuje atraktivitu všech míst, ležících v jejím dosahu. Tím také splňuje rozvojové požadavky, které byly formulovány v souvislosti s rozšířením EU, především s přistoupením České republiky v roce 2004.

Dálnice D 8/A 17 jako součást evropského dopravního koridoru.

Autobahn A 17/D 8 als Bestandteil des europäischen Verkehrskorridors.

EU přebírá značnou část nákladů

Nejen vlastní práce, ale i náklady na dálnici D 8/A17 byly rozděleny. Vzhledem k významu této dálnice jako severojižního transevropského spojení a díky každodenní příkladné spolupráci obou států při zpracování přípravné a projektové dokumentace v hraniční oblasti uvolnila Evropská unie finanční prostředky ve značné výši. Již projektová příprava dálnice A17 byla dotována příspěvkem EU v rámci transevropských sítí (rozhodnutí Komise z 27. července 1998). Na výstavbu dálnice A 17 byla poskytnuta dotace z Fondu pro regionální rozvoj EFRE.
Toto spolufinancování z fondů EU je spojeno s vysokými standardy silniční výstavby v souladu s požadavky na ochranu životního prostředí.

Dálnice A 17
Celkové investiční náklady představují cca. 680 mil. €, které byly financovány takto:
- 403 mil. € ze spolkového rozpočtu
- 277 mil. € z Evropského fondu pro regionální rozvoj (EFRE) v rámci programu Transevropských sítí (TEN)
- 31 mil.€ z rozpočtu Svobodného státu Sasko na výstavbu přivaděčů.

Dálnice D 8
Celkové investiční náklady na české straně představují v přepočtu cca. 1,55 miliardy €, které byly financovány takto:
- 871 mil. € ze státního rozpočtu
- 52 mil. € z Evropského fondu ISPA
- 625 mil. € z půjčky Evropské investiční banky

Die Maßnahme im Überblick A 17/D 8 Dresden – Prag

Aufgabenstellung:	Neubau einer Autobahn vierstreifig + Standstreifen
Länge:	137 km
Querschnitt:	RQ 29,5 (D), D 28,0 (ČR)

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

Länge:	44,6 km
Knotenpunkte:	1 Autobahndreieck 7 Anschlussstellen
Bauwerke:	30 Überführungsbauwerke 28 Autobahnbrücken, darunter 10 Großbrücken 5 Tunnelbauwerke
Anlagen:	2 PWC-Anlagen 1 Autobahnmeisterei
Besonderheit:	17 km Zubringerstraßen
Flächenbedarf:	ca. 495 ha Trasse und Anlagen ca. 629 ha Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen
Kosten:	ca. 680 Mio. € (Bau und Grunderwerb) ca. 31 Mio. € Zubringer

TSCHECHISCHE REPUBLIK

Länge:	92 km
Knotenpunkte:	13 Anschlussstellen
Bauwerke:	55 Überführungsbauwerke, davon 3 Eisenbahnbrücken 70 Autobahnbrücken, darunter 19 Großbrücken 4 Tunnelbauwerke
Anlagen:	3 Tank- und Rastanlagen 2 Autobahnmeistereien 1 Betriebsstützpunkt
Besonderheit:	1 km Zubringerstraßen
Flächenbedarf:	ca. 581 ha Trasse und Anlagen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erfolgten ohne Grunderwerb
Kosten:	ca. 1,55 Mrd. € (Bau und Grunderwerb) ca. 3,6 Mio. € Zubringer

Die neue Autobahn fördert wirtschaftliche Entwicklung

A 17

Abgesehen von der überregionalen Bedeutung und der außerordentlichen Entlastungsfunktion, die der A 17 zukommen, unterstützt die gewählte Linienführung in beträchtlichem Maße die landesplanerischen Entwicklungsziele des Freistaates Sachsen:

- Die Mittelzentren Freital, Dippoldiswalde und Pirna sowie eine Vielzahl von Unterzentren und Gewerbegebieten werden besser an das überregionale Straßennetz angebunden.
- Das Oberzentrum Dresden wird damit für die Menschen in der Region wesentlich besser erreichbar.
- Die Attraktivität der Industrie- und Gewerbestandorte im Einzugsbereich der A 17 wird erheblich verbessert. Das trägt zur Sicherung bestehender Arbeitsplätze und zur Einrichtung zusätzlicher Arbeitsplätze durch die Ansiedlung neuer Unternehmen bei.
- Von der verbesserten Erreichbarkeit werden vor allem auch die Fremdenverkehrswirtschaft sowie das Kur- und Bäderwesen profitieren.

D 8

Mit der D 8 bekommen die Mittelzentren Litoměřice, Lovosice, Teplice und die Bezirkshauptstadt Ústí nad Labem eine gute Anbindung zur Hauptstadt Prag sowie zum Autobahnnetz Tschechiens.
Die Landschaft zwischen Prag und Lovosice ist durch intensive Landwirtschaft mit großräumigen Lager- und Tiefkühlanlagen geprägt. In der traditionellen Industriestadt Lovosice wurden bereits 3 Fabriken für Fahrzeugkomponenten gebaut, in Zukunft soll in Stadtnähe ein bedeutsames logistisches Umschlagszentrum für kombinierten Verkehr errichtet werden. Die Stadt Ústí nad Labem mit weiteren Gemeinden plant in der Nähe der Autobahn die Errichtung einer integrierten Industriezone. Der Autobahnanschluss ist für alle diese Standorte lebenswichtig.
Auch die touristisch attraktiven Gebiete des Erzgebirges und des Elbsandsteingebirges sowie die Kurorte Teplice, Bílina und Dubí brauchen für ihre weitere Entwicklung eine gute Verkehrsanbindung.

Nová dálnice podporuje hospodářský rozvoj

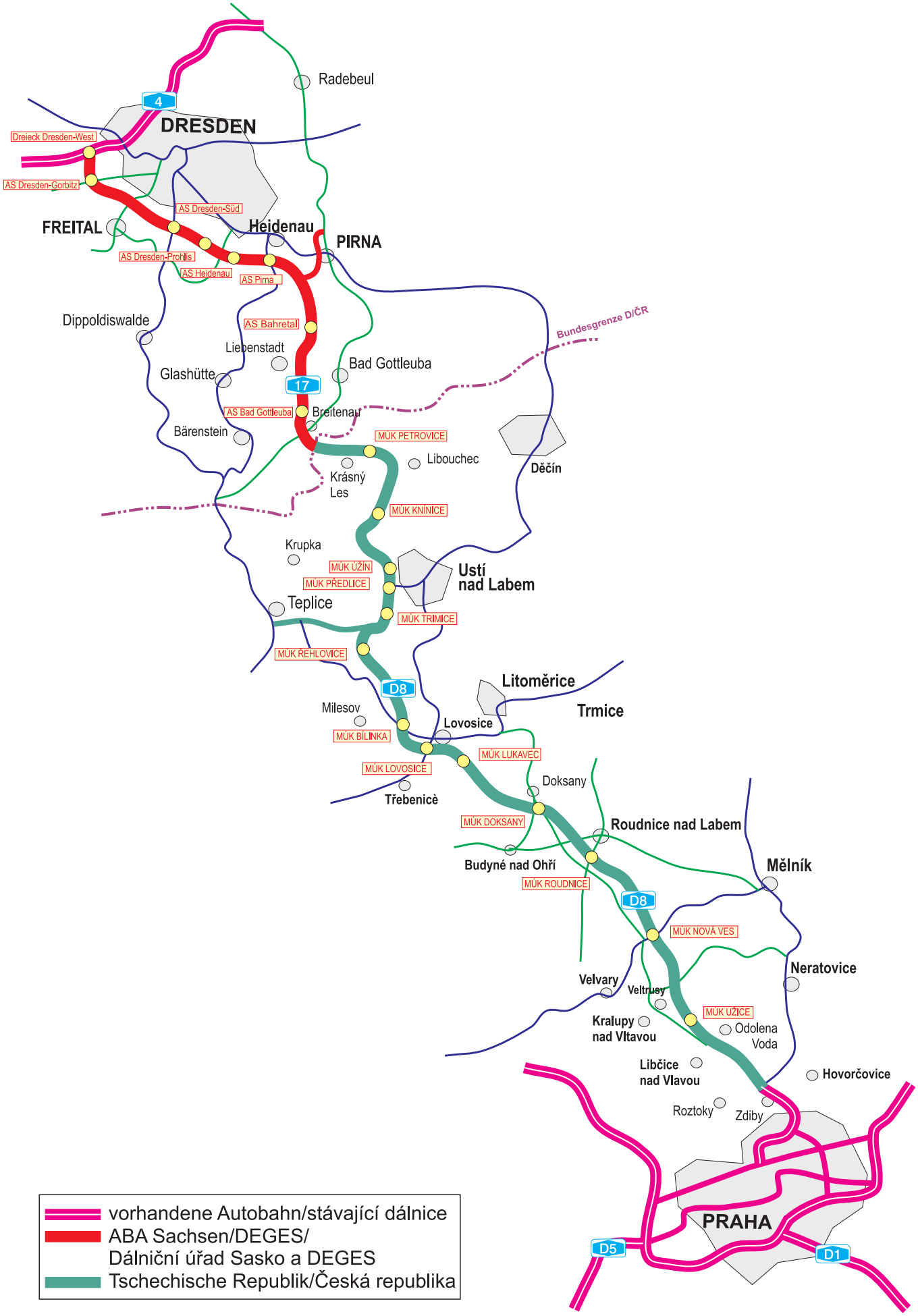
Dálnice A17
Kromě nadregionálního významu a mimořádné odlehčovací funkce, kterou dálnice A17 splňuje, podporuje výsledná trasa dálnice územně plánovací rozvojové cíle Svobodného státu Sasko:

- Středně významným centrům Freital, Dippoldiswalde a Pirna jako i řadě nižších center a průmyslových oblastí se dostane lepšího napojení na nadregionální silniční síť.
- Hlavní centrum Drážďany bude pro obyvatele z regionů podstatně lépe dosažitelné.
- Atraktivita průmyslových a obchodních zón v dosahu dálnice A17 se výrazně zvýší. To povede k zajištění stávajících a vzniku nových pracovních míst díky usídlování nových firem.
- Z lepší dostupnosti budou mít prospěch i podniky cestovního ruchu a lázeňské oblasti.

Dálnice D8
Po dokončení dálnice budou mít středně významná centra Litoměřice, Lovosice, Teplice a krajské hlavní město Ústí nad Labem velmi dobré spojení do hlavního města Prahy i na dálniční síť České republiky.
Území mezi Prahou a Lovosicemi je využíváno pro intenzivní zemědělství a je zde vybudováno značné množství velkoprostorových skladů a chladících zařízení. V tradičním průmyslovém městě Lovosicích již byly postaveny tři závody na výrobu automobilových součástek, v budoucnu má v blízkosti města vyrůst významné logistické překladové centrum pro kombinovanou dopravu. Město Ústí nad Labem spolu s několika obcemi plánuje v blízkosti dálnice vybudování integrované průmyslové zóny. Připojení na dálnici je pro všechny tyto lokality velmi důležité.
Také turisticky atraktivní oblasti Krušných hor a Labských pískovců a lázeňská města Teplice, Bílina a Dubí potřebují pro svůj další rozvoj dobré dopravní napojení.

Celkový přehled projektu D8/A17 Praha – Drážďany

Cíl:	výstavba nové čtyřpruhové dálnice s odstavnými pruhy
Délka:	137 km
Příčné uspořádání:	RQ 29,5 (D), D 28,0 (ČR)
SPOLKOVÁ REPUBLIKA NĚMECKO	
Délka:	44,6 km
Křižovatky:	1 dálniční křižovatka 7 nájezdů
Inženýrské objekty:	30 nadjezdů 28 dálničních mostů, z toho 10 delších než 100 m 5 tunelů
Příslušenství:	2 parkoviště s WC 1 dálniční cestmistrovství
Zvláštnosti:	17 km dálničních přivaděčů
Zábory ploch:	cca. 495 ha trasa dálnice a příslušenství cca. 629 ha ekologická kompenzační a náhradní opatření
Náklady:	cca. 680 mil. € (výstavba a výkupy pozemků) cca. 31 mil. € přivaděče
ČESKÁ REPUBLIKA	
Délka:	92 km
Křižovatky:	13 nájezdů
Inženýrské objekty:	55 nadjezdů, z toho 3 železniční mosty 70 dálničních mostů, z toho 19 delších než 100 m 4 tunely
Příslušenství:	3 odpočívky s čerpací stanicí 2 Střediska správy a údržby dálnice (SSÚD) 1 provozní středisko SSÚD
Zvláštnosti:	1 km dálničních přivaděčů
Zábory ploch:	cca. 581 ha trasa dálnice a příslušenství ekologická kompenzační a náhradní opatření byla prováděna bez záboru pozemků
Náklady:	cca. 1,55 miliardy € (výstavba a výkupy pozemků) cca.3,6 mil. € přivaděče


Radebeul
4
DRESDEN
Dreieck Dresden-West
AS Dresden-Gorbitz
AS Dresden-Süd
FREITAL
Heidenau
PIRNA
AS Dresden-Prohlis
AS Heidenau
AS Pirna
Dippoldiswalde
AS Bahretal
Liebenstadt
Bad Gottleuba
Glashütte
17
AS Bad Gottleuba
Breitenau
Bärenstein
Bundesgrenze D/ČR
MÚK PETROVICE
Libouchec
Děčín
Krásný Les
MÚK KNÍNICE
Krupka
MÚK ÚŽÍN
MÚK PŘEDLICE
Ustí nad Labem
Teplice
MÚK TRIMICE
MÚK ŘEHLOVICE
D8
Litoměřice
Trmice
Milesov
Lovosice
MÚK BÍLINKA
MÚK LUKAVEC
MÚK LOVOSICE
Třebenice
Doksany
MÚK DOKSANY
Roudnice nad Labem
Budyné nad Ohří
Mělník
MÚK ROUDNICE
D8
MÚK NOVÁ VES
Neratovice
Velvary
Veltrusy
MÚK UŽICE
Kralupy nad Vltavou
Odolena Voda
Libčice nad Vlavou
Hovorčovice
Roztoky
Zdiby
PRAHA
D5
D1
vorhandene Autobahn/stávající dálnice
ABA Sachsen/DEGES/
Dálniční úřad Sasko a DEGES
Tschechische Republik/Česká republika

Mit vereinten Kräften schneller zum Ziel

Allen Beteiligten war daran gelegen, dieses wichtige Autobahnprojekt effizient und zeitnah zu realisieren. Wichtige Voraussetzungen, um dieses Ziel zu erreichen, waren:

1. die sehr frühe und intensive Zusammenarbeit zwischen Deutschland und Tschechien sowie mit den Trägern öffentlicher Belange und
2. die Aufteilung des Projektes auf deutscher Seite in Abschnitte, und die Arbeitsteilung bei Planung und Bau zwischen dem Autobahnamt Sachsen und der DEGES.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

Nachdem 1998 bzw. 1999 die Planfeststellungsbeschlüsse für die beiden Teilstücke des 1. Bauabschnitts vom Autobahndreieck (AD) Dresden-West (A 4/A17) bis zur Anschlussstelle (AS) Dresden-Gorbitz bzw. von AS Dresden-Gorbitz bis AS Dresden-Süd (B 170) ergangen waren, wurde dort in der Zuständigkeit vom Autobahnamt Sachsen umgehend mit den Bauarbeiten begonnen.

Planung und Bau der verbleibenden ca. 32 km der A17 von der AS Dresden-Süd bis zur Bundesgrenze D/ČR wurden 1999 von der sächsischen Straßenbauverwaltung der DEGES, Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH, übertragen. Bei der DEGES wird der Neubau der A17 als „VDE-Zubringerprojekt“ (nämlich zur A4/VDE Nr. 15) geführt.

TSCHECHISCHE REPUBLIK

Die Realisierung der D 8 in Tschechien liegt in der Zuständigkeit der Straßen- und Autobahndirektion der Tschechischen Republik. Die Gesamtstrecke von rd. 92 km ist in sieben Planungs- und Bauabschnitte eingeteilt, wobei die Nummerierung der Abschnitte von Prag ausgeht und an der Staatsgrenze endet. Mit Ausnahme des Abschnitts 0805 zwischen Řehlovice und Lovosice konnten alle Abschnitte termingerecht fertiggestellt werden. Das 16,4 km lange Teilstück der D 8 durch das Böhmische Mittelgebirge wird zu einem Baubeginn im Jahr 2007 vorbereitet.

(Um die Handhabung dieser Dokumentation für den Leser zu vereinfachen, wird bei der Darstellung der Maßnahmen die „Fahrtrichtung“ Dresden – Prag auch auf tschechischer Seite beibehalten.)

Spojenými silami rychleji k cíli

Všem zúčastněným velmi záleželo na tom, aby tento důležitý dálniční projekt byl realizován pokud možno efektivně a v krátké době. Důležité předpoklady pro splnění tohoto cíle byly:

1. velmi včasná a intenzivní spolupráce mezi Českou republikou a Německem a s dotčenými orgány,
2. rozdělení projektu na německé straně do tří úseků a pracovní rozdělení přípravy a výstavby mezi Dálniční úřad Sasko a DEGES.

SPOLKOVÁ REPUBLIKA NĚMECKO

Po vydání stavebních povolení (1998 a 1999) pro obě dílčí stavby prvního úseku mezi dálniční křižovatkou Dresden-West (A4/A17) a křižovatkou Dresden-Gorbitz resp. mezi křižovatkou Dresden-Gorbitz a křižovatkou Dresden-Süd (B 170) byla v investorství Dálničního úřadu Sasko neprodleně zahájena výstavba.

Příprava a výstavba zbývajících 32 km dálnice A17 mezi křižovatkou Dresden-Süd a státními hranicemi D/ČR předány v roce 1999 saskou státní silniční správou na DEGES. Novostavba dálnice A17 je u DEGES vedena jako přípojná dálnice k dálnici A4, která je jedním z dopravních projektů německé jednoty (projekt-VDE č. 15).

ČESKÁ REPUBLIKA

Realizace dálnice D 8 v České republice přísluší Ředitelství silnic a dálnic ČR. Dálnice o celkové délce 92 km byla rozdělena na 7 úseků, přičemž jejich číslování začíná od Prahy a končí na hranicích.
Všechny úseky s výjimkou úseku 0805 mezi Lovosicemi a Řehlovicemi byly dokončeny v termínu. Chybějící úsek přes České středohoří délky 16,4 km je připravován ke stavbě v roce 2007.

(Pro lepší přehlednost této dokumentace byl i na české straně zachován popis jednotlivých staveb ve směru Drážďany – Praha.)

Vielschichtiges Planungsgeschehen

Bürger und Träger öffentlicher Belange machten ihre Interessen geltend

Beim ersten Eisenbahnbau in Sachsen vor rund 150 Jahren genügte noch ein Plan, der vom König „festgestellt“ und dann auch so umgesetzt wurde. Heute wird die Öffentlichkeit in hohem Maße in die von den zuständigen Behörden des jeweiligen Bundeslandes/Staates durchgeführten Genehmigungsverfahren einbezogen.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

In der Regel wird für jeden Planungsabschnitt ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Gegenstand dieses Verfahrens sind Unterlagen, bestehend aus Plänen und Erläuterungen, die erkennen lassen, wo, in welchem Umfang und in welcher Weise die Autobahn im jeweils vorliegenden Abschnitt angelegt werden soll. Gegen diese der Öffentlichkeit zugänglichen Unterlagen können die Träger öffentlicher Belange und jeder Bürger, dessen Interessen bei Durchführung des Planvorhabens berührt werden, Einwendungen geltend machen und Änderungswünsche vortragen.
Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens werden die öffentlichen und privaten Belange abgewogen. In diesem Zusammenhang wird auch geprüft, inwieweit in die Rechte anderer eingegriffen werden muss. Dies geschieht nach dem Grundsatz: Jeder Plan, der zu seiner Durchführung einen Eingriff in privates Eigentum erfordert, muss dem Wohl der Allgemeinheit dienen.
Mit dem Planfeststellungsbeschluss, durch den Baurecht geschaffen wird, werden die öffentlich-rechtlichen Beziehungen im Zusammenhang mit dem geplanten Bauvorhaben abschließend geregelt. Ausgenommen sind Entschädigungsfragen, die einer gesonderten Einigung vorbehalten bleiben.

Planungsübersicht Gesamtmaßnahme

A 17 Dresden – Bundesgrenze D/ČR

1991–1993	Vorplanungen
1991	Deutschland und Tschechien beschließen enge Kooperation bei der Realisierung des Autobahnprojektes
1993	Anhörung der Träger öffentlicher Belange (Kommunen, Behörden, Verbände)
1994	Beurteilung durch das Sächsische Staatsministerium für Umwelt und Landesplanerische Entwicklung (A4 – Bundesgrenze) Linienbestimmung durch das Bundesministerium für Verkehr (BMV) für den Abschnitt A4 bis Pirna
1995	Deutsch-tschechische Studie „Grenzübergreifende Planung Teil A u. B“ Abschließende Landesplanerische Beurteilung durch SMUL
1996	Linienbestimmung durch das BMV für den Abschnitt Pirna – Bundesgrenze
1995–2006	abschnittsweise Vorentwurfsplanung und Entwurfsgenehmigung, Planfeststellungsverfahren und Baudurchführung

Občané a dotčené orgány uplatňují své zájmy

Při výstavbě první železnice před 150 lety ještě stačily výkresy, které byly potvrzeny králem, a podle takto schválené dokumentace se stavba provedla. V dnešní době je do povolovacího řízení, prováděného příslušnými úřady státu (resp. spolkové země), velkou měrou zapojena veřejnost.

SPOLKOVÁ REPUBLIKA NĚMECKO

Zpravidla se pro každý stavební úsek provádí samostatné schvalovací řízení. Podkladem pro toto řízení jsou výkresy a průvodní zprávy, z nichž je patrný rozsah a způsob výstavby dálnice v předmětném úseku. Proti těmto veřejnosti přístupným podkladům mohou dotčené orgány a každý občan, jehož zájmy jsou realizací stavebního záměru dotčeny, uplatnit námitky a předkládat k nim pozměňovací návrhy. V rámci schvalovacího řízení je provedeno vzájemné porovnání a zvážení veřejných a soukromých zájmů včetně posouzení vlivů na životní prostředí. V této souvislosti se také zkoumá, do jaké míry je nutno zasáhnout do práv dalších osob. Je přitom sledována zásada, že každý záměr, který ke své realizaci vyžaduje zásah do soukromého vlastnictví, musí sloužit veřejnému prospěchu.
Vydáním rozhodnutí, které dává stavebníkovi právo realizovat stavbu, jsou upraveny veřejnoprávní vztahy k zamýšlené výstavbě. To se netýká odškodnění, která je nutno upravit zvláštními dohodami.

Přehled přípravy celého projektu

Dálnice A17 Drážďany – státní hranice D/ČR

1991-1993	předprojektová příprava
1991	Česká republika a Německo se dohodly na těsné spolupráci při realizaci dálničního projektu
1993	veřejnoprávní projednání (obce, orgány, sdružení)
1994	posouzení Saským státním ministerstvem pro životní prostředí a rozvoj země (A4 – státní hranice) stanovení trasy Spolkovým ministerstvem dopravy pro úsek A4 – Pirna
1995	česko-německá studie „Přeshraniční příprava, část A a B“ konečné posouzení z hlediska územního plánování Saským státním ministerstvem pro životní prostředí a rozvoj země
1996	stanovení trasy Spolkovým ministerstvem dopravy pro úsek Pirna – státní hranice
1995 – 2006	přípravná dokumentace pro jednotlivé úseky a její schvalování, stavební řízení a realizace stavby

Planungsübersicht Gesamtmaßnahme

D 8 Bundesgrenze D/ČR – Prag

1963	Erstellung einer Autobahnnetzkonzeption der Tschechoslowakischen Republik, Stabilisierung der Autobahntrasse D 8
1984 – 1990	Vorgezogener Bau eines ersten Abschnitts Řehlovice – Trmice
1990 – 1993	Vorgezogener Bau eines zweiten Abschnitts Zdiby – Úžice
1991	Beginn der intensiven Zusammenarbeit mit Deutschland, Einleitung der Vorplanungen
1991 – 2005	schrittweise Einholung des Baurechtes und sukzessiver Baubeginn
1996	Festlegung der Vorzugsvariante im Grenzbereich
2000	Unterzeichnung des deutsch-tschechischen Staatsvertrags über den Zusammenschluss der Autobahnen durch den Bau einer Grenzbrücke

TSCHECHISCHE REPUBLIK

In der Tschechischen Republik wird das Baurecht in zwei Schritten erreicht. Der erste Schritt ist ein Flächennutzungsverfahren, das – ähnlich dem deutschen Planfeststellungsverfahren – für einen Planungsabschnitt von 15 – 20 km Länge durchgeführt wird. Als Unterlagen dienen Übersichtspläne und Erläuterungstexte, wichtiger Bestandteil des Verfahrens ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung. In dem Verfahren wird unter anderem die Übereinstimmung mit Raumordnungsplänen geprüft und die Koordinierung mit anderen Planungsvorhaben abgesichert. Mit einem Beschluss wird dann der Trassenverlauf im Gelände festgelegt.
In einem zweiten Schritt werden anhand von detaillierten Zeichnungen Baugenehmigungen für einzelne Bauwerke und kürzere Streckenabschnitte beantragt. Im Baugenehmigungsverfahren werden die bautechnische Ausführung und die Übereinstimmung mit geltenden Richtlinien sowie mit dem Flächennutzungsbeschluss geprüft.
Alle durch das Vorhaben betroffenen Bürger, Unternehmen und Behörden werden an den Verfahren beteiligt. In deren Verlauf können sie ihre Belange äußern und gegen die erlassenen Beschlüsse Einspruch erheben. Mit den beiden Verfahren wird sichergestellt, dass alle Einwendungen gründlich überprüft und abgewogen werden und am Ende eine Entscheidung im Interesse des Allgemeinwohls unter höchstmöglicher Berücksichtigung des Privateigentums getroffen wird.

ČESKÁ REPUBLIKA

V České republice se pravomocné stavební povolení získává pomocí dvou řízení. Prvním krokem je územní řízení, které se podobně jako schvalovací řízení v Německu provádí pro stavební úsek délky 15 – 20 km. Podkladem jsou přehledné výkresy a průvodní zprávy, důležitou součástí řízení je posouzení vlivů stavby na životní prostředí. V rámci řízení se mimo jiné zkoumá soulad záměru s územními plány a zajišťuje se koordinace s jinými zamýšlenými stavbami. Vydáním územního rozhodnutí se fixuje trasa silnice v terénu.
V druhém kroku se na základě podrobných výkresů žádá o vydání stavebního povolení pro jednotlivé stavební objekty a kratší úseky trasy. Ve stavebním řízení se přezkoumává stavebně technické řešení, soulad s platnými technickými požadavky na výstavbu a s územním rozhodnutím.
Účastníky obou řízení jsou osoby, podniky a orgány, dotčené stavebním záměrem. V rámci řízení mohou jeho účastníci předkládat své námitky a proti vydanému rozhodnutí se mohou odvolat. Průběh obou řízení zajišťuje důkladné přezkoumání a zvážení všech předložených námitek a vydání takového rozhodnutí, které je v obecném zájmu a přitom v maximální možné míře zohledňuje ochranu soukromého vlastnictví.

Přehled přípravy celého projektu

Dálnice D 8, hranice D/ČR – Praha

1963	vypracování koncepce dálniční sítě v Československu, stabilizace trasy dálnice D 8
1984 – 1990	výstavba prvního úseku Řehlovice – Trmice v předstihu
1990 – 1993	výstavba druhého úseku Zdiby – Úžice v předstihu
1991	zahájení intenzivní spolupráce s Německem, zahájení předprojektové přípravy
1991 – 2005	postupné získávání stavebních povolení a zahajování jednotlivých staveb
1996	rozhodnutí o výsledné variantě v hraniční oblasti
2000	podpis česko-německé státní smlouvy o propojení dálnic výstavbou hraničního mostu

Variantenvergleiche: planen – prüfen – optimieren

Aufwändiger Prozess zur Linienfindung

Wie bei allen Neubauprojekten ging es auch bei der A17/D8 in den ersten Planungsschritten darum, die beste, d. h. verkehrlich sinnvollste, raumordnerisch effektivste, ökologisch verträglichste und dabei ökonomisch vertretbare Linie herauszuarbeiten. Die notwendigen Vorplanungen als Grundlage für die spätere Detailplanung erfolgten in mehreren Schritten.

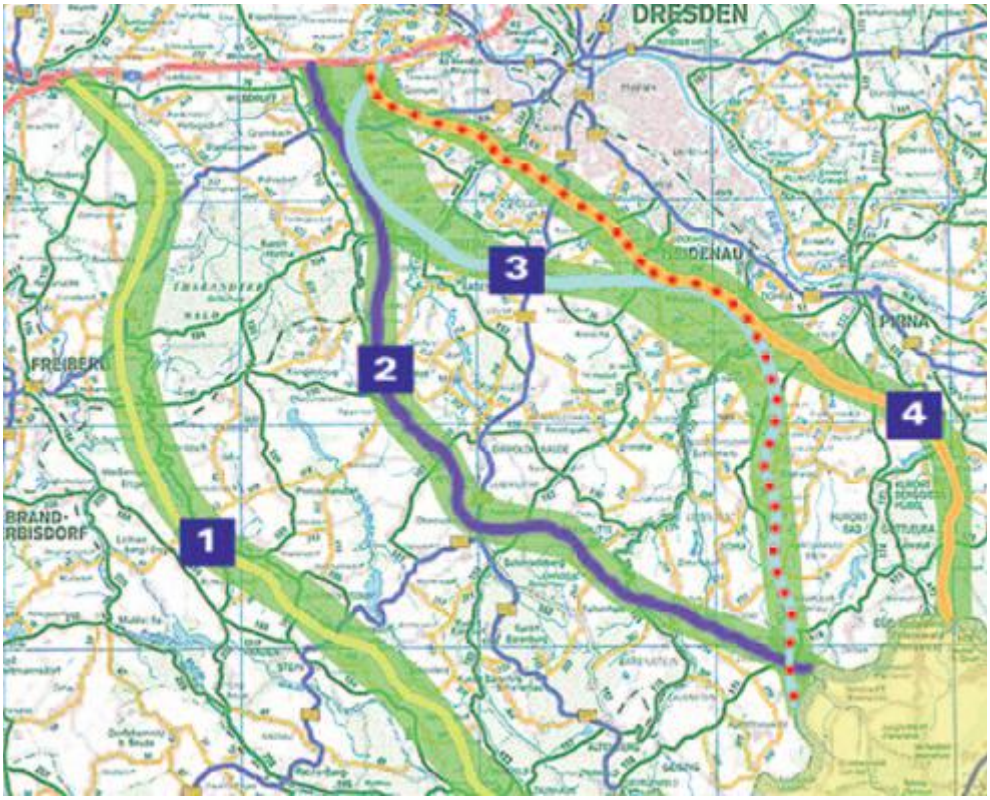
BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

Bereits 1991 begannen zwischen Chemnitz und Zittau großräumige Voruntersuchungen. Der Bereich zwischen Freiberger Mulde und Elbtal erwies sich für den Verlauf einer Autobahntrasse als wirtschaftlich am sinnvollsten. Nach umfassender Beurteilung des Flächenbedarfs für eine Autobahn sowie deren Auswirkungen auf landschaftliche und ökologische Beziehungen ergaben sich zunächst 4 relativ konfliktarme Korridore für eine Trassenführung der A17.

Linie 1
Anbindung an die A4 am AD Nossen, über weite Strecken parallel zur Freiberger Mulde; Grenzübergang bei Altenberg.
Nachteil: Keine verkehrliche Entlastung für Dresden; Beeinträchtigung des Trinkwasserschutzes.

Linie 2
Anbindung an die A4 bei Wilsdruff, über Dippoldiswalde, Glashütte und Dittersdorf; Grenzübergang bei Harthe.
Nachteil: Nur geringe verkehrlich Entlastung für Dresden.

Linie 3
Anbindung an die A4 wie jetzige Vorzugslinie, über Tharandt, Rabenau, Possendorf bis Lockwitz, dann Liebstadt und Börnersdorf; Grenzübergang bei Breitenau.
Nachteil: im Nordabschnitt hohe Beeinträchtigung des NSG Tharandter Wald.



Linie 4
Anbindung an die A4 bei Brabschütz, stadtnahe Führung zu Dresden über Altfranken, parallel zur B 172 über Lockwitz, Heidenau, Dohna, Gottleuba und Bahretal.
Nachteil: Im Südabschnitt Beeinträchtigung des Naherholungsgebiets Sächsische Schweiz.

Nach Auswertung aller relevanten Kriterien schieden die Linien 1 und 2 aufgrund der genannten Nachteile aus. Als Vorzugslinie, d. h. raumordnerisch günstigste und ökologisch verträglichste Trasse wurde schließlich eine Kombination aus den Varianten 3 und 4 gewählt. Diese Linienführung der A17 vermeidet die o. g. ökologischen Nachteile und bietet zugleich die höchste Verkehrswirksamkeit.

Složitý proces hledání výsledné trasy

Jako u všech novostaveb šlo i u dálnice D 8/A 17 v prvních krocích přípravy o nalezení nejlepší, tzn. dopravně nejvhodnější, z územně-plánovacího hlediska nejefektivnější, ekologicky nejúnosnější a přitom ekonomicky zdůvodnitelné trasy. Vypracování přípravných projektových podkladů pro pozdější podrobné projektování probíhalo v několika krocích.

SPOLKOVÁ REPUBLIKA NĚMECKO

Již v roce 1991 byly v prostoru mezi Chemnitz a Zittau prováděny rozsáhlé průzkumné práce. Přitom se pro vedení trasy dálnice jevila jako nejvhodnější oblast mezi Freiberger Mulde a údolím Labe. Po rozsáhlém vyhodnocení záboru ploch pro dálnici a dopadů na krajinu a životní prostředí byly pro dálnici A 17 navrženy 4 relativně bezkonfliktní koridory.

Trasa 1
Napojení na dálnici A 4 v dálniční křižovatce Nossen, vedení převážně rovnoběžně s řekou Freiberger Mulde, hraniční přechod u Altenbergu.
Nevýhody: žádné dopravní odlehčení pro město Drážďany, dotčení oblastí s ochranou pitné vody.

Trasa 2
Napojení na dálnici A 4 u Wilsdruff, vedení přes Dippoldiswalde, Glashütte a Dittersdorf, hraniční přechod u Harthe.
Nevýhoda: pouze malé dopravní odlehčení pro město Drážďany

Trasa 3
Napojení na dálnici A 4 jako u výsledné trasy, vedení přes Tharandt, Rabenau, Possendorf, Lockwitz, Liebstadt a Börnersdorf, hraniční přechod u Breitenau.
Nevýhoda: v severním úseku vysoké dotčení Chráněné přírodní oblasti Tharandter Wald.

Trasa 4
Napojení na dálnici A 4 u Brabschütz, vedení trasy v blízkosti Drážďan přes Altfranken, souběžně se silnicí B 172 přes Lockwitz, Heidenau, Dohna, Gottleuba a Bahretal.
Nevýhoda: v jižním úseku dotčení rekreační oblasti Saské Švýcarsko.

Po vyhodnocení všech relevantních kritérií byly kvůli uvedeným nevýhodám vyloučeny varianty 1 a 2. Jako výsledná varianta, tzn. ekologicky nejúnosnější a nejvhodnější z hlediska územního plánu, byla nakonec zvolena kombinace tras 3 a 4. Toto vedení trasy dálnice A 17 eliminuje uvedené ekologické nevýhody a současně poskytuje nejvyšší dopravní účinnost.

HRANIČNÍ OBLAST

Po rozhodnutí obou zemí (1991) provést trasování v hraniční oblasti a stanovení bodu překročení hranic společně byl pro první studie vymezen koridor šířky cca. 40 km mezi městy Freiberg – Bahratal na německé straně a Most – Ústí nad Labem na české straně. V roce 1993 se obě strany dohodly na užším koridoru šířky cca. 12 km, vymezeném obcemi Liebenau – Bahratal na německé straně a Chlumec – Libouchec na české straně.
V tomto prostoru byly stanoveny dva kloubové body – jeden u Chlumce na české straně a druhý u Börnersdorf na německé straně. Od těchto kloubových bodů do vnitrozemí projektovala každá strana na svém území samostatně. Prostor mezi kloubovými body byl v letech 1995 – 1996 prověřen ve společné česko-německé studii („Přeshraniční příprava, část A a B“). V rámci této studie bylo provedeno i posouzení vlivů na životní prostředí podle směrnic EU, a analytické mapy obou stran byly vyhodnoceny podle vzájemně odsouhlasených kritérií. Na podkladě těchto výsledků byla vypracována společná přeshraniční mapa ekologické citlivosti území, v níž byly vymezeny plochy s vysokou a velmi vysokou přírodní hodnotou.
Pro porovnání tras mezi kloubovými body byly nakonec vypracovány tři povrchové a tři podpovrchové varianty. Mimořádně vysoké náklady na tunelové objekty délky 10 – 12 km se stoupáním 3 – 4 % a aspekty bezpečnosti dopravy vedly nakonec k závěrečnému rozhodnutí vybrat jako výslednou variantu povrchovou trasu.
V bezprostřední blízkosti hranic česká strana akceptovala nejvyšší ochranu německé přehrady na pitnou vodu Gottleuba a dálnice D 8 byla vytrasována po západním úbočí hory Špičák, přestože to znamenalo větší

GRENZBEREICH

Nach dem Beschluss der Nachbarstaaten (1991), die Linienplanung im Grenzbereich und die Festlegung des Grenzschnittpunktes gemeinsam vorzunehmen, wurde zunächst ein ca. 40 km breiter Korridor zwischen Freiberg und Bahratal auf deutscher Seite und Most und Ústí nad Labem auf tschechischer Seite untersucht. Im Jahr 1993 haben sich dann beide Seiten auf einen engeren, ca. 12 km breiten Korridor zwischen Liebenau und Bahratal auf deutscher Seite und Chlumec und Libouchec auf tschechischer Seite geeinigt.
In diesem Raum wurden zwei Gelenkpunkte – einer bei Börnersdorf auf deutscher und der zweite bei Chlumec auf tschechischer Seite – festgelegt. Von diesen Gelenkpunkten aus in Richtung Inland hat jede Seite ihre eigenen Planungen durchgeführt.
Der Raum zwischen den Gelenkpunkten wurde in den Jahren 1995 – 1996 in einer gemeinsamen deutsch – tschechischen Studie („Grenzübergreifende Planung, Teil A und B“) untersucht. Im Zuge dieser Studie wurden auch Umweltverträglichkeitsuntersuchungen nach EU-Richtlinien durchgeführt und die Bestands- und Konfliktkarten beider Seiten wurden nach gegenseitig abgestimmten Kriterien ausgewertet. Auf Grundlage dieser Erkenntnisse wurde eine einheitliche, grenzübergreifende Raumwiderstandskarte erarbeitet, in der Gebiete mit hohem und sehr hohem Naturschutzwert ausgewiesen sind.
Zum Trassenvergleich zwischen den Gelenkpunkten lagen letztendlich drei oberirdische und drei unterirdische Varianten vor. Der enorme Kostenaufwand für die Tunnelbauwerke mit Längen von 10 bis 12 km mit Steigungen von 3 bis 4 % sowie Abwägungen zur Verkehrssicherheit führten letztendlich zu der Entscheidung, als Vorzugsvariante eine oberirdische Trasse zu wählen.
Im unmittelbaren Grenzbereich hat die tschechische Planung den höchsten Schutz der deutschen Trinkwassertalsperre Gottleuba akzeptiert. Die Trasse wurde westlich des Sattelberges (Špičák) verschwenkt – auch um den Preis von zusätzlich erforderlichen Brückenbauwerken. In enger Zusammenarbeit haben die Fachleute beider Seiten schließlich der Grenzschnittpunkt und der Standort für eine Grenzbrücke festgelegt.

D 8 – Anschlussstelle Lukavec bei Lovosice.

Dálnice D 8 – MÚK Lukavec u Lovosic.

TSCHECHISCHE REPUBLIK

Der Umfang und die einzelnen Trassen des Autobahnnetzes wurden mit einem Regierungsbeschluss nach umfangreichen Untersuchungen zur Verkehrswirksamkeit, Raumentwicklung und Wirtschaftlichkeit bereits im Jahr 1963 festgelegt. In den Jahren1968 – 1971 wurde die Anbindung der D 8 an das deutsche Autobahnnetz auf der Grundlage vorhandener Planungsunterlagen mit der DDR abgestimmt. Aus diesen Vorgaben wiederum ging man bei der Planung der zuerst gebauten Abschnitte aus. Nach der politischen Wende wurde die Grundkonzeption des Autobahnnetzes – einschließlich der Linienführung der D 8 – auch aus der Sicht der Umweltverträglichkeit geprüft und mit Regierungsbeschluss von 1999 erneut bestätigt.
Bei den umfangreichen Umweltverträglichkeitsprüfungen wurde auch die sog. Nullvariante – also Verzicht auf den Bau der Autobahn D 8 und Aufrechterhaltung des grenzüberschreitenden Verkehrs auf der vorhandenen Straße I/8 (E 55) – untersucht. Diese Variante erwies sich im Hinblick auf die damit verbundenen Belastungen für Mensch und Umwelt als absolut untragbar.
Mit dem Ende der 1980er-Jahre zur Entlastung der Stadt Ústí nad Labem gebauten Abschnitt Řehlovice – Trmice sowie mit den Anfang der 1990er-Jahre gebauten Abschnitten nordwestlich von Prag wurden wichtige Rahmenbedingungen für die Linienführung der D 8 vorgegeben.

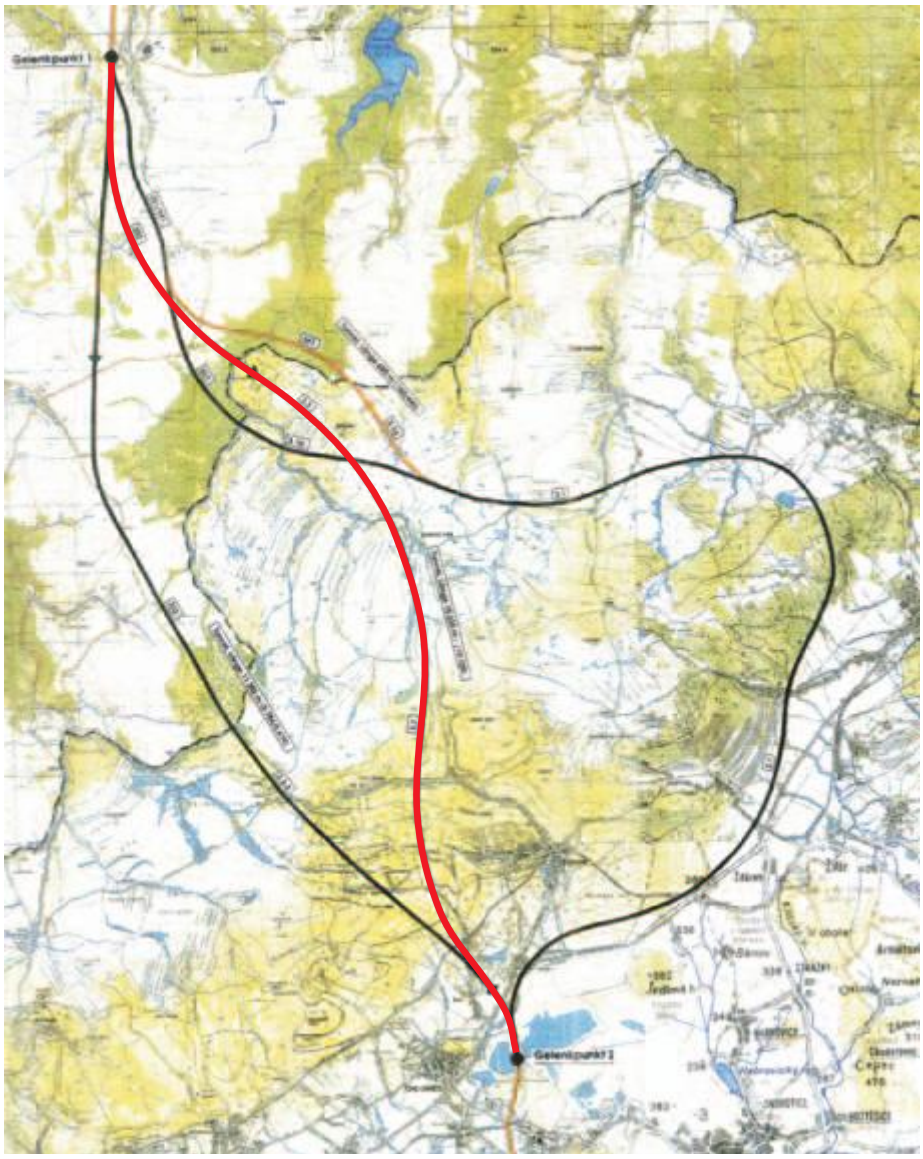
počet mostních objektů. Odborníci obou stran nakonec určili v těsné vzájemné spolupráci bod překročení hranic a místo pro stavbu hraničního mostu.

ČESKÁ REPUBLIKA

Rozsah a jednotlivé trasy dálniční sítě byly po rozsáhlých dopravně-inženýrských studiích, posouzení rozvoje území a ekonomické efektivnosti stanoveny rozhodnutím vlády již v roce 1963. V letech 1968 – 1971 bylo s Německou demokratickou republikou odsouhlaseno napojení dálnice D 8 na německou dálniční síť na základě tehdy vypracovaných projektových podkladů. Z těchto podkladů se vycházelo při přípravě prvních budovaných úseků dálnice.

Po změně politických poměrů byla základní koncepce rozvoje dálniční sítě – včetně vedení trasy dálnice D 8 – znovu přezkoumána a posouzena i z hlediska vlivů na životní prostředí, a nakonec byla znovu potvrzena vládním usnesením z roku 1999.
V rámci obsáhlých studií vlivů na životní prostředí byla vyhodnocena i tzv. nulová varianta, tzn. ponechání přeshraniční dopravy na stávající silnici I/8 (E 55) bez výstavby dálnice D 8. Tato varianta se z důvodu enormního zatížení obyvatel i životního prostředí ukázala jako naprosto neúnosná.
Úsekem Řehlovice – Trmice, postaveným koncem osmdesátých let k odlehčení města Ústí nad Labem a prvními úseky severozápadně od Prahy, budovanými začátkem devadesátých let, byly stanoveny zásadní rámcové podmínky pro vedení trasy dálnice D 8.

Úsek dálnice z Prahy až do Lovosic, který je již v provozu, prochází rovinatým a relativně bezkonfliktním územím a víceméně sleduje trasu stávající silnice I/8.



Další úsek z Lovosic do Řehlovic prochází Chráněnou krajinnou oblastí České středohoří, a je zatím ještě ve stádiu přípravy. S pomocí obsáhlé studie k posouzení vlivů na životní prostředí se nakonec podařilo vybrat výslednou variantu vedení trasy. Díky četným navrženým ochranným opatřením a nákladným inženýrským objektům české Ministerstvo životního prostředí vydalo rozhodnutí o výjimce k průchodu Chráněnou krajinnou oblastí. Na tento úsek je vydáno pravomocné územní rozhodnutí, výstavba by měla být zahájena v roce 2007.

Přehled prověřovaných variant v hraniční oblasti.

Übersicht der untersuchten Varianten im Grenzgebiet.

Innovative Lösungen für Europa

Hohe Anforderungen an den Schutz von Natur und Umwelt

Der Bau der A 17/D 8 ist ein herausragendes Beispiel für den Einsatz von planerischem Know-how und innovativen technischen Lösungen zur Wahrung der Belange von Natur und Umwelt.
Als grenzüberschreitende transeuropäische Verkehrsinfrastruktur waren mit der Förderung durch die EU – neben den bundesdeutschen Anforderungen des Umweltrechtes – hohe Standards zur Wahrung der Integrität des europäischen Schutzgebietssystems Natura 2000 verknüpft. Die Förderung der A 17 mit EFRE-Mitteln wurde aufgrund des innovativen Systems von Vermeidungs-, Schutz- und Entwicklungsmaßnahmen für die Umwelt von der EU bewilligt. Der von der A 17/D 8 gequerte Landschaftsraum ist insbesondere in der Nähe des Erzgebirgskamms, der gleichzeitig die Grenze zur Tschechischen Republik bildet, gekennzeichnet durch dünne Besiedelung und weitgehend intakte Landschaft mit Vorkommen sehr seltener und geschützter Arten.

Die A 17/D 8 tangiert bzw. quert sieben „Natura 2000“-Gebiete. Dabei handelt es sich um unterschiedliche Arten von Lebensräumen, die vor den bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen einer vierstreifigen Autobahn geschützt werden müssen. Meist sind es steile Kerbtäler mit Wäldern, Bächen und Wiesen. Hinzu kommen für Sachsen und Deutschland einzigartige Vorkommen von Trockenrasen, die durch eine besondere geologische Formation geprägt werden. Die Schutzgebiete im Grenzraum zur Tschechischen Republik sind europäisch bedeutsame Wanderkorridore von Arten wie dem Luchs, der in Westeuropa bereits als ausgestorben galt und seit einigen Jahren aus Osteuropa wieder einwandert.

Know-how und Technik für komplexe Konzepte

Die Umwelt- und Naturschutzkonzeption der A 17/D 8 beinhaltete die große Herausforderung, die Belange des europäischen Umweltschutzes und die Integrität des europäischen Schutzgebietssystems zu wahren und dies im Einklang zu bringen mit den Zielen des Projektes, nämlich eine Lücke im Transeuropäischen Verkehrsnetz zu schließen.

In den Wäldern des Grenzgebietes fühlt sich der Luchs wieder wohl.

V příhraničních lesích se opět daří rysům.

Beginnend mit der Suche nach einem geeigneten Raum, einem Trassenkorridor und einer Linie bis hin zu einer fein optimierten Trassenplanung wurde diese Umweltkonzeption in mehren Schritten und stets in enger Abstimmung mit den Tschechischen Partnern zu einer fundierten Grundlage für den Bau und den Betrieb der A 17/D 8 entwickelt.

Strenge EU-Richtlinien bestimmten die Planung

Die Genehmigungsplanung wurde ganz auf die Wahrung der Belange des europäischen Umweltschutzes abgestellt. Zahlreiche Spezialuntersuchungen wurden durchgeführt. Dazu gehörten eine Telemetrie an Fledermäusen, eine grenzübergreifende Birkhuhnuntersuchung durch ein Team von deutschen und tschechischen Biologen, eine Abschätzung möglicher Umweltbeeinträchtigungen durch die A 17/D 8 im Grenzgebiet der Tschechischen Republik und eine Untersuchung der Biotopverbindungskorridore zwischen Deutschland und Tschechien.

Für die geschützte Fischart Westgroppe wurde ein besonderes Schutzregime entwickelt. Dabei wird der Salzgehalt der Bäche gemessen und dann jeweils nur die Menge salzhaltiges Wasser aus den Regenrückhaltebecken in die Vorfluter geleitet, die für den Fisch nicht schädlich ist.
Zum Schutz des im Grenzgebiet vorkommenden Birkuhns wird ein deutsch/tschechisches Umweltkonzept durchgeführt. Dafür werden auf deutscher Seite des Erzgebirgskamms großflächig Lebensräume wie Feuchtwiesen, Hecken und Feldgehölze entwickelt.

Vysoké požadavky na ochranu přírody a životního prostředí

Výstavba dálnice D 8/A 17 je vynikajícím příkladem nasazení projektantského know-how a inovačních technických řešení k naplnění požadavků na ochranu přírody a životního prostředí.
Se spolufinancováním této přeshraniční transevropské dopravní infrastruktury z fondů EU byly spojeny kromě vnitrostátních zákonných předloh na ochranu životního prostředí i vysoké požadavky na zachování integrity evropského systému chráněných oblastí Natura 2000. Poskytnutí finanční dotace bylo povoleno na základě inovativního systému eliminačních, ochranných a rozvojových opatření pro životní prostředí. Přírodní prostor, kterým prochází dálnice D 8/A 17, je především v oblasti hřebene Krušných hor, který tvoří i hranici mezi Německem a Českou republikou, charakterizován řídkým osídlením a nedotčenou krajinou s výskytem velmi vzácných a chráněných druhů.

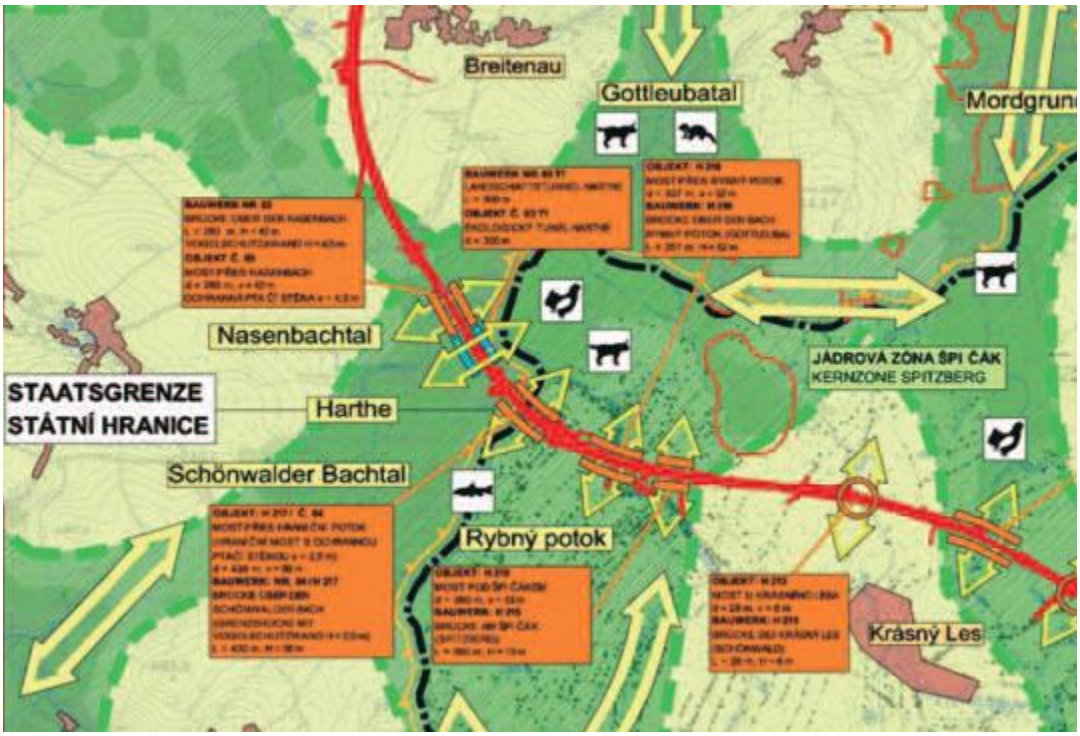
Dálnice D 8/A 17 se dotýká nebo kříží sedm oblastí Natura 2000. Jedná se o rozdílné druhy lokalit, které musí být ochráněny před dotčením výstavbou a provozem čtyřpruhové dálnice. Většinou jsou to strmá hluboce zaříznutá údolí s lesními porosty, potoky a loukami. Dále se jedná o jedinečné výskyty suchých stepních travin, vzácných v Sasku i v celém Německu, které jsou vázány na zvláštní geologické formace. Chráněné oblasti v prostoru česko-německých hranic představují celoevropsky významné migrační koridory živočišných druhů jako je rys, který byl v západní Evropě považován za vyhynulého a který se sem v poslední letech vrací z východní Evropy.

Know-how a technika pro komplexní koncepce

Koncepce ochrany přírody a životního prostředí se musely vypořádat s velkým úkolem dodržet požadavky evropských směrnic a zachovat integritu evropského systému chráněných oblastí, a uvést je do souladu s cílem projektu, kterým je doplnění chybějícího článku v transevropské dopravní síti. Tato koncepce ochrany životního prostředí byla aplikována v mnoha postupných krocích v těsné součinnosti českých a německých partnerů, a to od vyhledání vhodného území přes stanovení koridoru až po podrobné vyprojektování trasy, a stala se fundovanou základnou pro výstavbu a provoz dálnice D 8/A 17.

Přísné směrnice EU ovlivnily přípravu

Schvalovací řízení bylo orientováno na dodržení evropských požadavků na ochranu životního prostředí a byla k němu vypracována řada specializovaných studií. Patřila k nim např. telemetrická pozorování netopýrů,



Migrační koridory pro zvěř v hraniční oblasti.

Wanderungskorridore für Tiere im Grenzbereich.

In Grenznähe auf deutschem Gebiet befindet sich eine wichtige Trinkwassertalsperre Gottleuba. Zum Schutz der Wasserqualität wurden sowohl beim Bau als auch für den künftigen Betrieb der Autobahn zahlreiche strenge Schutzmaßnahmen realisiert, die sich grenzüberschreitend noch ca. 2,1 km auf das tschechische Gebiet erstrecken. So wurde zum Schutz der Talsperre die Trassenführung der A 17 und der D 8 optimiert, im Einzugsgebiet auf beiden Seiten der Grenze wurde nach deutscher Richtlinie RiStWaG gebaut und während der ganzen Bauzeit eine strenge Überwachung der Wasserqualität durchgeführt.

Der Bau in den sensiblen Landschaftsräumen Nöthnitz, Gebergrund, Lockwitz- und Müglitztal, Seidewitztal, Erlichtteich und Waldgebiet Harthe erfolgte zum Schutz der Arten und Lebensräume mit eingeschränktem Baufeld. Eine ökologische Bauüberwachung unterstützte die DEGES und die vor Ort tätige Bauleitung bei der Einhaltung der zahlreichen Umweltauflagen.

Erhalt des Biotopverbunds durch eine Vielzahl von Bauwerken

Technische Bauwerke wie Grünbrücken, Wild- und Kleintierdurchlässe und der 300 m lange Landschaftstunnel Harthe bewahren den Biotopverbund im Osterzgebirgsraum.

Gehölzsaatfläche im Bereich AD Dresden-West im Juli 2004.

Keřový porost v prostoru dálniční křižovatky Dresden-West v červenci 2004.

Auf der tschechischen Seite wird die D 8 im Grenzabschnitt in einer Länge von 7,8 km auf Ingenieurbauwerken geführt (5,0 km auf Brücken und 2,8 km in Tunnels), womit ein ausreichender Migrationsraum für alle Tierarten gewährleistet ist und ein Biotopverbund erhalten bleibt.

Landschaftspflegerischer Begleitplan

Für unvermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft, die durch Bau, Anlage und Betrieb einer Autobahn entstehen, werden umfassende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erarbeitet und im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) festgeschrieben.
Art und Lage der Maßnahmen, die mit den zuständigen Naturschutzbehörden abgestimmt sind, richten sich nach den Funktionsverlusten, die durch den Eingriff bedingt sind, und nach dem Entwicklungsbedarf des umgebenden Raumes. Die Maßnahmen des LBP sind Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens und -beschlusses. Die Effektivität der Umweltmaßnahmen wird durch ein mehrjähriges Monitoring gewährleistet.

Zur Kompensation der durch die A 17 hervorgerufenen Eingriffe in Natur- und Landschaft wurden und werden im Freistaat Sachsen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf einer Fläche von insgesamt ca. 629 ha durchgeführt. Solche Maßnahmen sind u. a:

- Extensivierung von Grünland
- Entwicklung von Streuobstwiesen
- Renaturierung von Fließ- und Stillgewässern
- Pflanzung von Gehölzgruppen, Feldhecken
- Baumpflanzungen
- Entwicklung von Bergwiesen und Magerrasenflächen

In Tschechien werden die von der D 8 hervorgerufenen Eingriffe durch entsprechende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ohne zusätzlichen Grunderwerb kompensiert.

přeshraniční studie výskytu a ochrany tetřívka, vypracovaná týmem českých a německých biologů, posouzení možného ovlivnění českého příhraničního území německou dálnicí D 8/A 17, studie biokoridorů mezi českým a německým územím.

Pro chráněné druhy ryb byl vyvinut zvláštní ochranný režim, při němž se měří obsah solí v potocích, a do potoků se vypouští z retenčních nádrží pouze takové množství vody s obsahem solí, které pro ryby není škodlivé.
K ochraně tetřívka, který se vyskytuje v hraniční oblasti, se realizuje rozsáhlá česko-německá ekologická koncepce. Její podstatou je rozvoj velkoplošných životních prostor na německém území, které zahrnují zamokřené louky a křovinné porosty.

V příhraniční oblasti se na německé straně nachází přehrada na pitnou vodu Gottleuba. K ochraně kvality vody byla jak po dobu výstavby tak pro budoucí provoz dálnice provedena řada přísných ochranných opatření, která pokračují i přes hranice ještě cca. 2,1 km na české území. K ochraně přehrady bylo optimalizováno vedení trasy dálnice A 17 i dálnice D 8, v infiltrační oblasti na obou stranách hranice se stavělo podle německé směrnice na ochranu vody RiStWaG a po celou dobu výstavby byla přísně kontrolována kvalita vody.

Výstavba v citlivých oblastech Nöthnitz, Gebergrund, Lockwitztal a Müglitztal, Seidewitztal, Erlichtteich a v lesním prostoru Harthe byla prováděna s ohledem na ochranu flóry a fauny a lokalit jejich výskytů, při současném omezení rozsahu stavenišť na nezbytné minimum. K podpoře investorů na obou stranách při dodržování četných podmínek ochrany přírody byl na stavbách ustanoven ekologický dozor.

Zachování biotopů pomocí četných inženýrských objektů

Technické objekty jako zelené mosty, propusty pro zvěř a pro obojživelníky a 300 m dlouhý ekologický tunel Harthe zajišťují propojení biotopů na německé straně východních Krušných hor. Na české straně je v hraničním úseku dálnice D 8 vedena v délce 7,8 km po inženýrských stavbách (5,0 km po mostech a 2,8 km v tunelech), čímž je zabezpečen dostatečný migrační prostor pro všechny druhy živočichů a je zachováno propojení biokoridorů.

Doprovodný plán vegetačních úprav

K vyrovnání nezbytných zásahů do přírody a krajiny v důsledku výstavby a provozu dálnice se navrhují rozsáhlá kompenzační opatření, která jsou zakotvena v Doprovodném plánu vegetačních úprav.
Druh a lokalizace těchto opatření, která jsou odsouhlasena s příslušnými orgány ochrany přírody, se řídí ztrátami přírodních funkcí, způsobenými výstavbou, a potřebami rozvoje okolního prostoru. Vegetační úpravy jsou součástí stavebního povolení, jejich efektivnost je zaručena několikaletým monitoringem.
Ke kompenzaci zásahů, vyvolaných stavbou dálnice A 17, byla na saském území realizována náhradní a kompenzační opatření na celkové ploše cca. 629 ha. K nejdůležitějším patří:

- rozšíření zelených ploch,
- rozvoj rozptýlených luk s ovocnými stromy,
- naturalizace vodních toků a vodních ploch,
- výsadba stromů,
- rozvoj horských luk.

V České republice se zásahy do přírody, způsobené výstavbou dálnice D 8, vyrovnávají vegetačními úpravami na vhodných plochách dálničního tělesa a v jeho bezprostředním okolí, a to bez nutnosti výkupu pozemků.

Verkehrswirksamkeit

Entlastung vom Durchgangsverkehr und Verbesserung der Erreichbarkeit

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

Angesichts der seit 1990 drastisch angestiegenen und in den Folgejahren kontinuierlich anwachsenden Verkehrsmengen entsprachen die technischen Parameter der stark befahrenen Bundes- und Staatsstraßen in keiner Weise mehr den heutigen Anforderungen. Hohes Unfallrisiko, sehr hohe Lärm- und Schadstoffbelastungen für die Anwohner und oftmals kilometerlange Staus – besonders im grenznahen Bereich – waren die Folge.
Bei regelmäßigen Verkehrszählungen entlang der B 170 bzw. B 172 wurden schon vor rd. zehn Jahren Verkehrsmengen registriert, deren reibungslose Abwicklung von einer zweistreifigen Bundesstraße nicht mehr gewährleistet werden kann. Beispiele:

B 170
1995: ca. 20.000 Kfz/24 h
(Dresden/Bergstraße),

B 172
1996: ca. 30.000 Kfz/24 h
(Dresden/Dohnaer Straße)

Da ein durchgehender Ausbau der vorhandenen Bundesstraßen, der den heutigen und künftigen Anforderungen gerecht würde, aufgrund topografischer Gegebenheiten und ortslagenbedingter Zwangspunkte nicht möglich war, gab es zum Neubau der A 17 keine Alternative. Entsprechend seiner vielfältigen Bedeutung wurde dieses Fernstraßenprojekt im Bundesverkehrswegeplan '92 als „vordringlicher Bedarf“ ausgewiesen.

Nach Inbetriebnahme des A 17-Teilstücks zwischen dem AD Dresden-West und der AS Pirna/B 172 a im Sommer 2005 konnte bereits eine erste Entlastung der Stadtstraßen von Dresden und Heidenau registriert werden. Die volle Verkehrsstärke, die für das Jahr 2010 mit rd. 70.000 Kfz/24 h im Bereich bis Pirna und mit rd. 35.000 Kfz/24 h im Osterzgebirge prognostiziert ist, wird erst mit der durchgängigen Befahrbarkeit der gesamten A 17/D 8 erreicht. Am Grenzübergang werden rd. 25.000 Kfz/24 h bei 22 % Anteil Schwerlastverkehr erwartet.
Seit dem EU-Beitritt Tschechiens und dem damit verbundenen Wegfall der Zollkontrollen ist der Lkw-Verkehr auf der B 170 zum Grenzübergang Zinnwald/Cínovec stark angestiegen. Die Folge sind verstärkte Lärm- und Schadstoffbelastungen für die Anwohner der Ortschaften im Weißeritztal.

Mit der Bündelung des Verkehrs auf der A 17 einher geht eine spürbare Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes mit den zahlreichen Ortsdurchfahrten. Insbesondere in der Dresdener Innenstadt wird sich die Verkehrssituation wesentlich verbessern. So werden gemäß Verkehrsgutachten die B 172 abschnittsweise um bis zu 14.000 Kfz/24 h, der innere Stadtring (26er-Ring) um bis zu 10.000 Kfz/24 h entlastet. Auf der Achse Königsbrücker Straße – Carolabrücke – St. Petersburger Straße werden täglich rund 9.000 Fahrzeuge weniger verkehren.

Verkehrschaos in der Dresdener Innenstadt. Die A 17 bringt Entlastung.

Dopravní chaos v centru Drážďan. Dálnice A 17 přinese odlehčení.

Odlehčení od tranzitní dopravy a zlepšení dopravního napojení

SPOLKOVÁ REPUBLIKA NĚMECKO

Rovněž spolkové a státní silnice budou novou dálnicí trvale odlehčeny.

Auch die Bundes- und Staatsstraßen werden durch die neue Autobahn nachhaltig entlastet.

Po drastickém skokovém nárůstu intenzity dopravy v roce 1990, která v následujících letech dále kontinuálně narůstala, neodpovídaly technické parametry silně zatížených spolkových a státních silnic v žádném ohledu současným požadavkům. Vysoké nebezpečí nehod, velmi vysoké zatížení obyvatel hlukem a zplodinami a časté mnohakilometrové zácpy především v příhraničních oblastech byly důsledkem tohoto stavu.
Při pravidelném sčítání dopravy na spolkových silnicích B 170 a B 172 byly již před deseti lety zaznamenány dopravní zátěže, které dvouprůhová silnice kapacitně nemůže bez poruch zvládnout. Příklady:

B170
Rok 1995: cca. 20.000 voz./24 h
(Dresden/Bergstraße)

B172
Rok 1996: cca. 30.000 voz./24 h
(Dresden/Dohnaer Straße)

Vzhledem k tomu, že průběžné zkapacitnění stávajících spolkových silnic, které by vyhovovalo dnešním a budoucím dopravním požadavkům, nebylo z důvodu topografické situace a místních podmínek v obcích možné, neexistovala kromě výstavby dálnice A 17 žádná jiná alternativa. Projekt dálkového spojení A 17/D 8 byl vzhledem k jeho vysokému významu zařazen ve spolkovém plánu dopravních cest z roku 1992 do kategorie naléhavých potřeb.

Po zprovoznění části dálnice A 17 mezi křižovatkami Dresden-West a Pirna/B 172 v létě 2005 bylo zaznamenáno první odlehčení v městských oblastech Drážďany a Heidenau. Plné kapacitní vytížení, které je prognózováno na rok 2010 intenzitou cca. 70.000 voz./24 h. v úseku do Pirny a cca. 35.000 voz./24 h. ve východních Krušných horách, bude dosaženo až po průběžném zprovoznění celého dálničního spojení D 8/A 17. Na hranicích se očekává zatížení cca. 25.000 voz./24 h. s podílem těžké nákladní dopravy 22 %.
Po vstupu České republiky do EU a s tím spojeným zrušením celních kontrol narostla na silnici B 170 na příjezdu k hraničnímu přechodu Zinnwald/Cínovec značně nákladní doprava. Důsledkem je vysoké zatížení obyvatel v údolí Weißeritztal hlukem a zplodinami.
Převedením dopravy na dálnici A 17 dojde k citelnému odlehčení spolkových silnic i sítě silnic nižších tříd a průjezdů obcemi. Především v centru města Drážďany se dopravní situace výrazně zlepší. Na spolkové silnici B 172 dojde podle prognóz v některých úsecích k odlehčení až o 14.000 voz./24 h., vnitřní městský okruh bude odlehčen až o 10.000 voz./24 h. Na ose Königsbrücker Straße – Carolabrücke – St. Petersburger Straße by mělo denně jezdit až o 9.000 voz./24 h. méně.

TSCHECHISCHE REPUBLIK

Bislang gibt es zwischen dem Freistaat Sachsen und der Tschechischen Republik nur drei Grenzübergänge für uneingeschränkten Lkw-Verkehr: Schönberg – Vojtanov im Zuge der Straßen B 92 – I/21, Altenberg – Cínovec (B 170 – I/8) und Neugersdorf – Rumburk (S 148 – I/9). Der grenzüberschreitende Güterverkehr ist nach 1990 sprunghaft angestiegen, wovon insbesondere die Straße I/8 Prag – Lovosice – Teplice – Cínovec betroffen ist. Verkehrszählungen am Grenzübergang Altenberg – Cínovec aus dem Jahr 2005 ergaben eine Gesamtbelastung von 7.600 Kfz/24 h, davon 2.700 Lkw (= 35 %).
Die Tschechische Republik ist ein Transitland und wird von einer Vielzahl ausländischer Speditionen in diesem Sinne genutzt. Die Straße I/8 übernimmt derzeit in Lovosice den gesamten Verkehr von der bereits fertiggestellten D 8 aus dem Süden und führt ihn weiter zur Grenze. Auf Grund des topografisch sehr schwierigen Geländes im Böhmischen Mittelgebirge und im Erzgebirge und angesichts der völlig unzureichenden Straßenparameter bedeutet dieses Verkehrsaufkommen für die Anwohner in den zahlreichen Ortsdurchfahrten eine außerordentliche Lärm- und Schadstoffbelastung. Erst die Inbetriebnahme der Autobahn D 8 in voller Länge wird eine nachhaltige Entlastung mit sich bringen.
Die A 17/D 8 ist Bestandteil des IV. Multimodalen europäischen Verkehrskorridors, der die günstigste großräumige Trasse von den Nord- und Ostseehäfen nach Südeuropa bildet. Die Autobahn D 8 stellt im europäischen Kontext eine Verknüpfung des deutschen Autobahnnetzes mit dem künftigen zweibahnigen Prager Ring dar, über den der Verkehr weiter zur Autobahn D 5 mit Weiterführung nach Nürnberg – Paris, zur künftigen Autobahn D 3 mit Weiterführung nach Linz/Wien und zur Autobahn D 1 mit Weiterführung in die Slowakei, nach Ungarn und zum Balkan geführt wird. Durch die Bündelung der Verkehre auf der D 8 wird das nachgeordnete Straßennetz nördlich und westlich von Prag wesentlich entlastet.

Überlastete Bundesstraßen – hier LKW-Stau auf der B 170 vor Altenberg.

Přetížené spolkové silnice – zde kolona kamionů na silnici B 170 před Altenbergem.

Nová dálnice přináší odlehčení – zde úsek A 17 u Pirny.

Die neue Autobahn bringt Entlastung – hier der A 17-Abschnitt bei Pirna.

ČESKÁ REPUBLIKA

Mezi Českou republikou a Svobodným státem Sasko existují doposud pouze tři hraniční přechody pro neomezenou nákladní dopravu: Vojtanov – Schönberg na silnicích I/21 – B 92, Cínovec – Altenberg (I/8 – B 170) a Rumburk – Neugersdorf (I/9 – S 148). Přeshraniční přeprava zboží po roce 1990 výrazně vzrostla, tímto nárůstem je zatížena především silnice I/8 (E 55) Praha – Lovosice – Teplice – Cínovec. Při sčítání dopravy v roce 2005 bylo na hraničním přechodu Cínovec – Altenberg zjištěno zatížení 7.600 voz./24 h., z toho 2.700 nákladních vozidel (= 35 %).
Česká republika je tranzitní zemí a je proto využívána velkým počtem zahraničních speditérů. Silnice I/8 nyní přebírá v Lovosicích veškerou dopravu přicházející z jihu a převádí ji dále k hranicím. Vzhledem k velmi obtížným topografickým podmínkám v Českém středohoří a v Krušných horách a z důvodu naprosto nevyhovujících parametrů silnice I/8 představuje tato doprava pro obyvatele v četných průjezdech obcemi neobyčejně vysoké emisní a hlukové zatížení. Teprve zprovoznění dálnice D 8 v její celé délce přinese trvalé odlehčení.

Dálniční spojení D 8/A 17 je součástí IV. multimodálního panevropského dopravního koridoru, který představuje optimální dálkovou dopravní trasu od přístavů Severního a Baltického moře do jihovýchodní Evropy. Dálnice D 8 v evropském kontextu představuje propojení německé dálniční sítě s budoucím čtyřpruhovým pražským okruhem, přes který bude doprava vedena dále k dálnici D 5 s pokračováním na Norimberk – Paříž, k budoucí dálnici D 3 s pokračováním na Linz/Vídeň a k dálnici D 1 s pokračováním na Slovensko, Maďarsko a Balkán.
Soustředěním přeshraniční i vnitrostátní osobní a nákladní dopravy na dálnici D 8 dojde k výraznému odlehčení celé silniční sítě v prostoru severozápadně od Prahy.

Grunderwerb an der A17 und der D8

Rechtzeitige Baubeginne durch frühzeitige Flächensicherung

SACHSEN

Für die in Zuständigkeit des Autobahnamtes Sachsen realisierten Streckenabschnitte der A17 wurden insgesamt 350 ha Fläche benötigt. Davon entfallen ca. 219 ha auf den Bau von Trasse und Anlagen, ca. 131 ha auf Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.
Mit insgesamt 350 Betroffenen wurden Verhandlungen geführt, wobei 95 % der Kauf- und Dienstbarkeitsverträge bereits abgeschlossen werden konnten.
Durch die Stadtnähe der Trasse gestalteten sich die Grunderwerbsverhandlungen mitunter schwierig. Eine Betriebsumverlagerung war unumgänglich. Weiterhin gab es 25 Besitzeinweisungsverfahren (13 wurden eingestellt), 7 Entschädigungsverfahren, 1 Enteignungsverfahren, 4 Straßenverdrängte und 4 Klageverfahren, die abgewendet werden konnten.

Für die in Zuständigkeit der DEGES realisiert Streckenabschnitte der A17 (einschließlich Zubringer) mit einer Gesamtlänge von ca. 44 km wurden insgesamt rund 1.000 ha Fläche benötigt. Davon entfallen ca. 440 ha (= 44 %) auf den Bau von Trasse und Anlagen, ca. 560 ha (= 56 %) auf Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Mit der termingerechten Durchführung des freihändigen Grunderwerbs vor Ort wurde die Sächsischen Landsiedlungs GmbH (SLS) von der DEGES beauftragt.

Mit rund 1.000 (Mit-)Eigentümern und Pachtbetrieben wurden für 1.350 Flurstücke die Kaufpreise bzw. Entschädigungen auf Grundlage objektiv ermittelter Grundstückswerte und der geltenden Vorschriften zur Wertermittlung verhandelt. Im Ergebnis der Verhandlungen sind bereits über 500 Kauf- bzw. Dienstbarkeitsverträge für ca. 770 ha (Trasse über 85 %) beurkundet.
Die Verhandlungen waren nicht immer einfach. Insbesondere dort, wo bereits private bauliche Nutzung geplant, Kleingärten vorhanden und gewerbliche oder spezielle landwirtschaftliche Nutzungen stattfanden, gab es oft sehr schwierige entschädigungsrechtliche Verhandlungen. Zur Sicherung der vorgesehenen Bautermine mussten 17 Anträge auf Besitzeinweisung gestellt werden. Davon konnten acht Verfahren durch gütliche Einigung beendet werden. Vier Besitzeinweisungsbeschlüsse sind gerichtlich angefochten worden, allerdings ohne dass hierdurch der Baubeginn beeinträchtigt wurde. Besonders hervorzuheben ist, dass es der SLS gelang, für alle Straßenverdrängten geeigneten Ersatzwohnraum zu vermitteln. Aufgrund erfolgreicher Verhandlungen konnte ein erheblicher Teil der geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bereits vor Beginn der Trassenbauarbeiten realisiert werden.
Insgesamt konnte eine breite Akzeptanz in der Bevölkerung erreicht werden – sowohl für die Verhandlungsergebnisse zur Entschädigung, als auch für die A17 insgesamt.

TSCHECHIEN

Für den Bau der Autobahn D8 mit einer Gesamtlänge von 92 km wurden insgesamt ca. 580 ha dauerhaft erworbene Flächen und ca. 170 ha vorübergehend erworbene Flächen benötigt. Ökologische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind ohne Grunderwerb durchgeführt worden. Die Verhandlungsführung mit den Eigentümern und Pächtern betreibt der Auftraggeber des Autobahnbaus – die Straßen- und Autobahndirektion – mit eigenen Kräften.

Bei den vor dem Jahr 1989 gebauten Abschnitten wurden vor dem Baubeginn nur Vorverkaufsverhandlungen mit den Eigentümern geführt, der endgültige Abschluss des Grunderwerbs erfolgte erst nach Fertigstellung der Maßnahme aufgrund einer detaillierten Schlussvermessung. Die Wertermittlung erfolgte nach damals gültigen Preisvorschriften. Eine Enteignung bzw. Besitzeinweisung war nicht möglich. Nach 1989 wurde das Verfahren geändert, Kaufverträge bzw. Verträge über vorübergehende Nutzung von Grundstücken müssen vor dem Baurechtsverfahren geschlossen werden. In besonderen Fällen ist auch eine Enteignung möglich.
Im Zuge der Bauvorbereitung der D8 wurde dreimal von diesem Instrumentarium der Enteignung Gebrauch gemacht. Eine Besitzeinweisung ermöglicht das tschechische Recht nach wie vor nicht.

Včasné výkupy pozemků umožňují zahajování staveb v termínu

SASKO

Pro úseky dálnice A17, realizované v investorství Dálničního úřadu Sasko, bylo zapotřebí celkem 350 ha ploch. Z toho připadá cca. 219 ha na výstavbu dálnice a příslušenství a cca. 131 ha na ekologická náhradní a kompenzační opatření. Jednání probíhala s 350 dotčenými, v současné době je již 95 % kupních a nájemních smluv uzavřeno.
Vzhledem k vedení trasy v blízkosti města a k zásahům do stávající zástavby byla některá jednání velmi obtížná. Nevyhnutný byl i zásah do speciálních zemědělských podniků, pěstujících např. ovoce a růže, kdy u čtyř z nich došlo k ohrožení existence a kde bylo dokonce nutné přesídlení. V souvislosti se zábory došlo i k 25 předběžným držbám (13 řízení bylo nakonec po dohodě zastaveno), k 7 řízením o odškodnění, k 1 vyvlastnění, k 4 vystěhováním a k 4 soudním žalobám, které nakonec byly zamítnuty.

Pro úseky dálnice A17, které realizovala DEGES, bylo zapotřebí cca. 1.000 ha pozemků. Z toho připadá cca. 440 ha (= 44 %) na stavbu vlastní trasy a příslušenství dálnice a cca. 560 ha (= 56 %) na ekologická a krajinářská opatření. Včasným provedením výkupů DEGES pověřila Saskou pozemkovou společnost s r.o. (SLS).
Výkupy resp. odškodnění byly projednány u 1.350 pozemků s tisícovkou majitelů resp. nájemců, a to na základě objektivně zjištěných hodnot pozemků podle platných předpisů. Výsledkem projednávání bylo uzavření více než 500 kupních nebo služebních smluv pro cca. 770 ha (přes 85 % trasy dálnice). Chybí již jen zápisy do katastru na základě téměř dokončeného zaměření skutečného stavu.

Jednání nebyla vždy jednoduchá. Především tam, kde byla plánována soukromá výstavba, kde byly pozemky využívány zemědělsky nebo podnikatelsky nebo kde se nacházely zahrádkářské kolonie, probíhala často velmi obtížná vyjednávání o odškodnění, která někdy vyžadovala i soudní procesy.
Pro zabezpečení plánovaných termínů výstavby muselo být podáno 17 žádostí o předběžnou držbu. Osm z těchto sporů bylo ukončeno smírnou dohodou, proti čtyřem rozhodnutím o předběžné držbě byly podány soudní žaloby, které však neměly odkladný účinek na zahájení stavby.
Obzvlášť je nutno vyzdvihnout, že se SLS podařilo zprostředkovat náhradní byty pro všechny dotčené majitele bytových objektů. Díky úspěšně probíhajícím jednáním bylo možno realizovat rozhodující část plánovaných ekologických a krajinářských opatření ještě před zahájením výstavby vlastní dálnice. Celkově bylo dosaženo všeobecného souhlasu obyvatelstva, a to jak při vyjednávání o odškodnění, tak i pro vlastní dálnici a pro doprovodná ekologická a krajinářská opatření.

ČESKÁ REPUBLIKA

Pro výstavbu dálnice D 8 celkové délky 92 km bylo zapotřebí celkem cca. 580 ha ploch trvalého záboru a cca. 170 ha ploch dočasného záboru. Ekologická kompenzační a náhradní opatření se realizovala bez záboru pozemků. Jednání s vlastníky a nájemci provádí investor výstavby dálnice Ředitelství silnic a dálnic vlastními pracovníky.

V úsecích realizovaných před rokem 1989 byla před zahájením stavby vedena s majiteli jednání na podkladě předběžných výkupových plánů, konečné majetkoprávní vypořádání bylo provedeno po skončení výstavby podle geometrických plánů skutečného provedení. Výpočet ceny se prováděl podle tehdy platných cenových předpisů. Vyvlastnění nebo předběžná držbu tehdejší právní řád neumožňoval.

Po roce 1989 se způsob získávání pozemků změnil, kupní smlouvy resp. smlouvy o dočasném užívání pozemků musí být uzavřeny před stavebním povolením. Ve zvláštních případech je možné i vyvlastnění, jestliže je stavební záměr zakotven v závazné části schváleného územního plánu jako veřejně prospěšná stavba.
Na celé trase dálnice D 8 byl tento právní instrument použit celkem třikrát. Předběžnou držbu český právní řád nadále neumožňuje.

1. Abschnitt (12,6 km) – Autobahnamt Sachsen

Vom Autobahndreieck Dresden-West zur AS Dresden-Süd/B 170

Der erste Abschnitt der A 17, der ausgehend vom Autobahndreieck Dresden-West (A 17/A4) bis zum Verknüpfungspunkt mit der B 170 an der AS Dresden-Süd führt, ist insgesamt 12,6 km lang und wurde vom Autobahnamt Sachsen realisiert.
Um möglichst frühzeitig erste Entlastungseffekte für die Dresdener Innenstadt zu erreichen, wurden Planung und Bau dieses Abschnitts in zwei Teilstücke unterteilt.
So konnte das **1.Teilstück** zwischen dem AD Dresden-West (A4/A17) und der AS Dresden-Gorbitz (3,6 km) nach dreijähriger Bauzeit bereits im Oktober 2001 in Betrieb genommen werden. Größte Einzelbaumaßnahme war neben dem Autobahndreieck die Großbrücke über den Zschonergrund (230 m).
Der Bau einer Autobahn in unmittelbarer Stadtnähe bringt für Planer und Ingenieure besondere Herausforderungen mit sich. Zum einen soll eine optimale Verkehrswirksamkeit erreicht werden, zum anderen gilt es, größtmögliche Rücksicht zu nehmen auf Wohn- und Gewerbegebiete, Bau- und Naturdenkmäler, Parks und gewachsene Wegestrukturen, und gleichzeitig ist darauf zu achten, die Lärm- und Schadstoffbelastungen für die im Nahbereich der Autobahn lebenden Menschen so gering wie möglich zu halten.

Die Maßnahme im Überblick

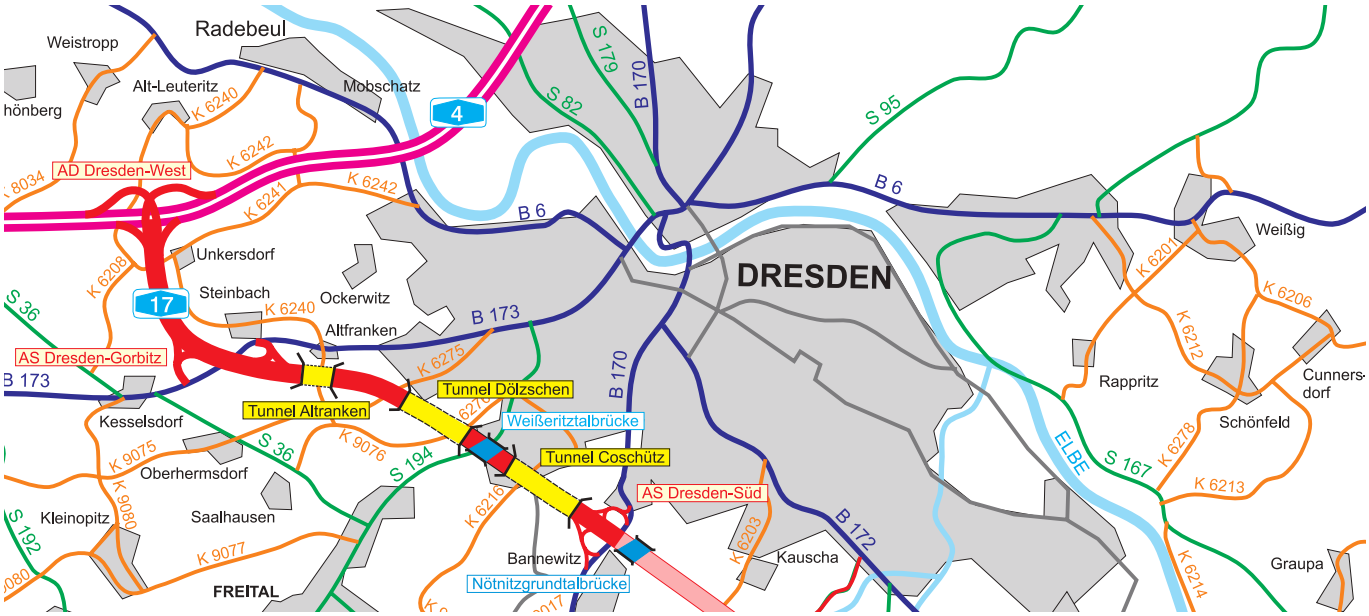
Länge:	12,6 km
Knotenpunkte:	AD Dresden-West (A4/A17) AS Dresden-Gorbitz (B 173) AS Dresden-Süd (B 170)
Bauwerke:	6 Autobahnbrücken, darunter vier Großbrücken 9 Überführungsbauwerke 3 Tunnel
Anlagen:	ca. 12,5 km Lärmschutzwälle/-wände
Besonderheit:	5 km Zubringerstraßen
Flächenbedarf:	219 ha Trasse und Anlagen 131 ha Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen
Bauzeit:	1998 bis 2004 1. BA Oktober 2001 2. BA Dezember 2004
Kosten:	ca. 365 Mio. € (Bau und Grunderwerb)

Landschaftstunnel Altfranken.

Ekologický tunel Altfranken.

Entsprechend anspruchsvoll gestaltete sich das **2. Teilstück** zwischen den AS Dresden-Gorbitz und Dresden-Süd/B 170. Die Trassierung einer stadtnahen Lösung für diese 9 km war nur durch die Anlage von drei Tunnelbauwerken mit einer Gesamtlänge von rd. 3,8 km möglich. Hinzu kommen die Großbrücken Weißeritztal (220 m) und Zschauketal (124 m), wodurch dieser Abschnitt mit einem Investitionsvolumen von rd. 310 Mio. € beinahe ebensoviel kostete wie die restliche Strecke der A 17 bis zur Bundesgrenze.
Um den Landschaftspark Altfranken nicht zu beeinträchtigen und aus Gründen des Lärmschutzes war der 345 m lange Tunnel Altfranken erforderlich. Dieser Tunnel wurde in offener Bauweise realisiert. Eine ingenieurtechnische Meisterleistung ist die „Tunnel-Brücke-Tunnel“-Konstruktion weiter östlich im Bereich des Weißeritztals (siehe S. 50 f.).
Trotz der Vielzahl höchst anspruchsvoller Ingenieurbauwerke, wurde auch das 2. Teilstück in einer sehr kurzen Bauzeit realisiert. Nach dem

Od dálniční křižovatky Dresden-West po křižovatku Dresden-Süd/B 170



První úsek dálnice A 17, který vede od dálniční křižovatky Dresden-West po napojení silnice B 170 v křižovatce Dresden-Süd, má celkovou délku 12,6 km a byl realizován Dálničním úřadem Sasko. Aby bylo dosaženo co nejrychlejší odlehčení centra Drážďan, byla příprava a výstavba tohoto úseku rozdělena na dva dílčí úseky.

1. dílčí úsek mezi dálniční křižovatkou Dresden-West a křižovatkou Dresden-Gorbitz (3,6 km) byl po tříleté době výstavby uveden do provozu již v říjnu 2001. Největším objektem byl kromě dálniční křižovatky most přes Zschonergrung (230 m).

Výstavba dálnice v bezprostřední blízkosti města je pro projektanty a inženýry obzvlášť náročná. Na jedné straně má být dosažena optimální dopravní účinnost, na druhé straně je nutno v nejvyšší možné míře zohledňovat obytné a průmyslové oblasti, stavební a přírodní památky, parky a historické cesty, a přitom současně dbát na to, aby zatížení obyvatel v blízkosti dálnice hlukem a škodlivinami bylo co nejmenší.

2. dílčí úsek mezi dálniční křižovatkou Dresden-Gorbitz a Dresden-Süd/B 170 (9 km) byl podobně náročný. Trasování v blízkosti města bylo možné pouze za pomoci tří tunelů o celkové délce cca. 3,8 km. K tomu ještě přistupují velké mosty Weißeritztal (220 m) a Zschau-

Celkový přehled

délka:	12,6 km
křižovatky:	křižovatka Dresden-West (A 14/A4) MÚK Dresden-Gorbitz B 173) MÚK Dresden-Süd (B170)
inženýrské objekty:	6 dálničních mostů, z toho 4 přes 100 m 9 nadjezdů 3 tunely
vybavení:	cca. 12,5 km protihlukových stěn a valů
zvláštnosti:	5 km přivaděčů
zábory ploch:	219 ha pro trasu a vybavení 131 ha pro ekologická kompenzační a náhradní opatření
doba výstavby:	1998 až 2004
náklady:	cca. 365 mil. € (výstavba a výkupy pozemků)

Autobahndreieck Dresden-West: Verknüpfungspunkt der A 17 mit der A 4.

Dálniční křižovatka Dresden-West: Napojení dálnice A 17 na dálnici A 4.

Tunnelanschlag für beide Tunnel am 27. Oktober 2000 konnte bereits im August 2001 der 1. Durchschlag in der Nordröhre des Tunnels Dölzschen gefeiert werden. Im Dezember 2004 schließlich wurde dieser Abschnitt auf gesamter Länge für den Verkehr freigegeben.

Umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen

Neben der Untertunnelung, die natürlich den wirksamsten Lärmschutz bietet, wurde eine Reihe weiterer Maßnahmen ergriffen, um die Anwohner im Nahbereich der Autobahn so gut wie möglich vor Lärmbelastungen zu schützen. Für aktiven Lärmschutz sorgen auf den oberirdischen Streckenabschnitten mehr als 12.700 m Lärmschutzwälle-/-wände. Die naturnah gestalteten Wälle sind bis zu 10 m hoch, die Lärmschutzwände erreichen Höhen von 2 m bis 5,50 m. An manchen Stellen liegt die Trasse bis zu 12 m tief im Einschnitt; im Bereich der Zschonergrundbrücke und auf der Weißeritztalbrücke wurde aus Gründen des Lärmschutzes zusätzlich offenporiger, lärmmindernder Asphalt als Fahrbahndecke eingebaut. Werden trotz all dieser Maßnahmen an einzelnen Gebäuden die gesetzlichen Grenzwerte überschritten, haben die Bewohner Anspruch auf passiven Lärmschutz (z. B. Lärmschutzfenster).

Knotenpunkte

AD Dresden-West
Für das Autobahndreieck, das die neue A 17 mit der vorhandenen A 4 verknüpft, wurden zwei übereinander liegende Brückenbauwerke gewählt. Diese Lösung ist platzsparend und gleichzeitig kostengünstig, da nur zwei (statt der üblichen drei) Brücken erforderlich sind.

AS Dresden-Gorbitz
Über einen Zubringer bindet hier die viel befahrene B 173 an die A 17 an. Nach den Prognosen der Planer werden im Jahr 2010 bis zu 65.000 Fahrzeugen pro Tag diesen Knotenpunkt nutzen.

AS Dresden-Süd
An der verkehrsreichsten Anschlussstelle im Zuge der A 17 bindet die B 170 an die Autobahn an. Um eine möglichst störungsfreie Abwicklung der Verkehrsströme von und zur Autobahn zu gewährleisten, wurde die B 170 auf 2,2 km vierstreifig ausgebaut. Außerdem wurde sie im Bereich Bergstraße/Kohlensraße um sechs Meter abgesenkt und ist damit an dieser stark befahrenen Stelle kreuzungsfrei.

ketal (124 m), takže tento úsek s investičním objemem cca. 310 mil. € stál téměř stejně jako celý zbývající úsek dálnice A17 až k státním hranicím.

Za účelem zachování krajinného parku Altfranken a rovněž z protihlukových důvodů byl vybudován 350 m dlouhý tunel Altfranken. Tento tunel byl realizován v otevřeném výkopu. Mistrovským inženýrským dílem je kombinace tunel – most – tunel, která byla vybudována východně od tohoto tunelu (viz str. 51). Navzdory velkému počtu velice náročných inženýrských objektů byl i tento 2. dílčí úsek realizován ve velmi krátké době. Po zahájení ražby obou tunelů dne 27. října 2000 byla již v srpnu 2001 slavnostně proražena severní trouba tunelu Dölzschen. V prosinci 2004 byl tento úsek v celé délce uveden do provozu.

Rozsáhlá protihluková opatření

Kromě podtunelování, které přirozeně poskytuje nejúčinnější protihlukovou ochranu, byla provedena řada dalších opatření k ochraně obyvatel v blízkosti dálnice před hlukem. K aktivní ochraně slouží u povrchových úseků více než 12.700 m protihlukových stěn a valů. Valy upravené do přírodní podoby jsou až 10 m vysoké, stěny mají výšku od 2 m do 5,50 m. V některých místech probíhá trasa v zářezech hlubokých až 12 m. V oblasti mostů Zschonergrund a Weißeritztal byl ke zvýšení protihlukové ochrany položen asfaltový koberec s otevřenou zrnitostí. Pokud dojde i při všech uvedených opatřeních k překročení zákonně povolené hladiny hluku, mají obyvatelé nárok na pasivní protihlukovou ochranu (např. protihluková okna).

Křižovatky

Dálniční křižovatka Dresden-West
Při výstavbě dálniční křižovatky, která vzájemně propojuje novou dálnici A17 se stávající dálnicí A4, byly navrženy dva mostní objekty, ležící nad sebou. Toto řešení umožňuje úsporu ploch a současně i snižuje náklady, protože namísto běžných tří jsou zapotřebí pouze dva mosty.

MÚK Dresden-Gorbitz
Na dálnici A17 je zde pomocí přivaděče napojena silně zatížená silnice B 173. Podle dopravně – inženýrské prognózy bude v roce 2010 touto křižovatkou projíždět až 65.000 vozidel denně.

MÚK Dresden-Süd
Tato dopravně nejzatíženější křižovatka napojuje na dálnici spolkovou silnici B170. Aby se zajistilo co nejplynulejší přivádění a odvádění dopravy z dálnice, byla silnice B170 v délce 2,2 km zkapacitněna na čtyřpruh a v prostoru ulic Bergstraße a Kohlenstraße byla její niveleta snížena o šest metrů. Na tomto silně zatíženém místě tak bylo možno vybudovat mimoúrovňovou křižovatku.

MÚK Dresden-Süd s napojením silnice B 170.

AS Dresden-Süd mit Anbindung der B 170.

Technisch aufwändige Kombination von Tunnel – Brücke – Tunnel

Eines der technisch interessantesten Bauwerke der gesamten A17 ist die „Tunnel-Brücke-Tunnel“-Konstruktion über den Plauenschen Grund. Zunächst kommt der 1.070 m lange Tunnel Dölzschen, der am Südportal aus einer 60 m hohen Felswand hervortritt und mit dem Widerlager der Talbrücke Weißeritz konstruktiv eine Einheit bildet. Die Gebirgswand selbst musste hier mit erheblichem Aufwand durch Gebirgsanker gesichert werden. Hier galt es vor allem, die östlich des Portals auf einem überhängenden Felsvorsprung gelegene, denkmalgeschützte Begerburg auch während der Sprengarbeiten vor Schaden zu bewahren Unmittelbar hinter dem Tunnelportal überspannt dann ein 220 m langes Brückenbauwerk das Weißeritztal. Direkt an die Talbrücke Weißeritz wiederum schließt der 2.350 m lange Tunnel Coschütz an, der u. a. den Ortsteil Coschütz und die Feldschlösschen-Brauerei unterfährt. Um die Standsicherheit der setzungsempfindlichen Hopfensilos der Brauerei zu gewährleisten, wurde hier bei der Unterfahrung zur Unterstützung ein Rohrschirm im Kalottenbreich eingesetzt.

Südportal des Tunnels Coschütz.

Jižní portál tunelu Coschütz.

Modernste Tunneltechnik

Jeder Tunnel verfügt über zwei getrennte Röhren, die jeweils über zwei Fahr- und einen Standstreifen verfügen und im Abstand von 300 m durch Querstollen verbunden sind. Ein umfangreiches Paket an Sicherheits- und Kommunikationstechnik sorgt für die größtmögliche Betriebssicherheit der Tunnel – rund um die Uhr.
Der Vortrieb der Röhren erfolgte im Sprengverfahren und Sicherung durch Spritzbeton, die Überdeckung liegt zwischen 10 und 40 m. Das gesamte Ausbruchsmaterial (ca. 1 Mio. m^3) wurde je nach Eignung zu Dammschütt- oder Frostschutzmaterial sowie zu Betonzuschlagsstoff verarbeitet.

Weißeritztalbrücke

Das futuristisch anmutende Brückenbauwerk, das die beiden Tunnel miteinander verbindet, verfügt über zwei Überbauten, die exakt im Abstand der Tunnelröhren über den Plauenschen Grund führen. Jeder Überbau besteht aus einem Stahlhohlkasten und einer quer vorgespannten Fahrbahnplatte aus Beton.
Aufgrund der Lage des Bauwerks und der Tatsache, dass die Felsen als Flächendenkmal dem Landschaftsschutz unterliegen, konnte von oben her nicht gearbeitet werden. Stattdessen wurden die Stahlhohlkästen aus bis zu 240 t schweren Teilstücken montiert, die mit Hilfe von Spezialkränen auf die Pfeiler gehoben wurden. Aus Lärmschutzgründen wurde auf dem Bauwerk neben den 4,50 m hohen, transparenten Lärmschutzwänden zusätzlich offenporiger, d. h. lärmmindernder Asphalt aufgetragen.

Daten und Fakten

Länge:	220 m
Breite:	15,10 m je Überbau
Bauhöhe:	3,30 – 4,50 m
Höhe max. über Tal:	33 m
Überbauten:	Stahlverbund als Hohlkasten
Herstellungs-Verfahren:	Einheben der Stahlsegmente mit Spezialkran Fahrbahnplatte monolithisch
Bauzeit:	51 Monate
Kosten:	ca. 37 Mio. € (inkl. Felssicherung)

Technicky náročná kombinace tunel – most – tunel

Nejzajímavějšími inženýrskými objekty celé dálnice A17 je konstrukce tunel – most – tunel přes údolí Weißeritztal (Plauenscher Grund). Prvním z objektů je tunel Dölzschen délky 1.070 m, jehož jižní portál vystupuje ze skalní stěny vysoké 60 m a tvoří jeden konstrukční celek s krajní opěrou mostu Weißeritz. Skalní stěna zde musela být zpevněna nákladnými skalními kotvami. Především bylo nutno během trhacích prací ochránit památkově chráněný hrad Begerburg, nacházející se na převislém skalním výstupku nad tunelovým portálem.
Hned za portálem začíná most přes Weißeritztal délky 220 m, na nějž bezprostředně navazuje další tunel Coschütz délky 2.350 m, který mimo jiné podchází městskou čtvrť Coschütz a pivovar Feldschlößchen. K zajištění stability chmelového sila pivovaru, citlivého na sedání, byla při tunelování zabudována do kaloty tunelové trouby ochranná klenba.

Nejmodernější tunelářská technika

Každý tunel má dvě oddělené trouby s dvěma jízdními pruhy a jedním odstavným pruhem, které jsou každých 300 m propojeny příčnou štolou. Rozsáhlý systém bezpečnostních a komunikačních technologií nepřetržitě slouží vysoké provozní bezpečnosti tunelů.
Ražba tunelů byla prováděna za pomoci trhacích prací, vylámaný profil byl okamžitě zabezpečen betonovým nástřikem. Mocnost nadloží je 10 až 40 m. Veškerý výrub (cca. 1 mil. m^3) byl v závislosti na kvalitě zpracován do násypů, do podkladních vrstev vozovek nebo jako drcené kamenivo do betonu.

Most přes Weißeritztal

Futuristicky působící mostní objekt, který propojuje oba tunely, má dvě nosné konstrukce, jejichž osová vzdálenost odpovídá vzdálenosti os tunelových trub. Každá nosná konstrukce se skládá z ocelového korýtkového nosníku a spřahující příčně předpjaté železobetonové desky.
Vzhledem k poloze mostu a ke skutečnosti, že skalní masivy podléhají památkové péči, nebylo možné osazovat jednotlivé prvky shora. Namísto toho byly korýtkové profily montovány z dílů o hmotnosti až 240 t, které byly zvedány speciálními jeřáby na pilíře. Z důvodů protihlukové ochrany byl na mostě kromě protihlukových stěn výšky 4,50 m položen tlumivý asfaltový koberec s otevřenou zrnitostí.

Údaje a fakta

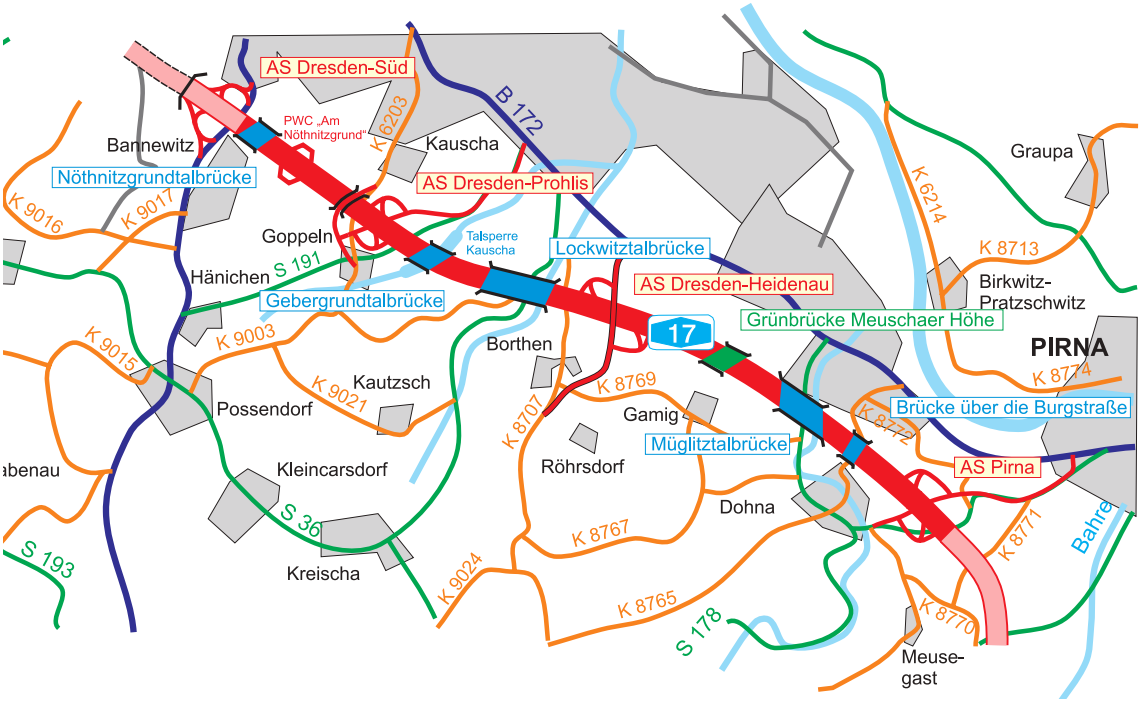
délka:	220 m
šířka:	2×15,10 m
stavební výška:	3,30–4,50 m
max. výška nad údolím:	33 m
nosná konstrukce:	ocelový komorový nosník pro každý jízdní pás
technologie:	zvedání ocelových prvků speciálním jeřábem, spřahující železobetonová deska
doba výstavby:	51 měsíců
náklady:	cca. 37 mil. € (včetně stabilizace skalní stěny)

Most přes údolí Weißeritztal – propojení mezi oběma tunelovýmu objekty.

Die Weißeritztalbrücke – unmittelbare Verbindung zwischen den beiden Tunnelbauwerken.

2. Abschnitt (12,7 km) – DEGES

Von der AS Dresden-Süd/B 170 zur AS Pirna/B 172 a



Der von der DEGES realisierte 2. Abschnitt der A17 beginnt südlich der AS Dresden-Süd (B 170), verläuft weiter in südöstlicher Richtung entlang der Stadtgrenze Dresdens und endet südwestlich von Pirna zwischen den Ortslagen Köttewitz und Krebs. Der Trassenverlauf in diesem knapp 13 km langen Teilstück wird vor allem bestimmt durch die Querung mehrerer Talräume. Entsprechend diesen topografischen Gegebenheiten war der Bau der vier Großbrücken Nöthnitzgrund (225 m), Gebergrund (288 m), Lockwitztal (723 m) und Müglitztal (310 m) erforderlich.
Um die Eingriffe in ökologisch wertvolle Flächen – insbesondere im Bereich der Täler – möglichst gering zu halten, erhielten die Brücken große Stützweiten und sie werden z. T. in großer Höhe geführt. Bei der Gestaltung der Bauwerke wurde besonders darauf geachtet, daß sie sich harmonisch in die Landschaft einfügen.

Die Autobahn A17 führt im zweiten Abschnitt in 200 m Entfernung am FFH-Gebiet „Meuschaer Höhe" vorbei. Zum Erhalt des europarechtlich geschützten Lebensraumtyps „Subpannonischer Steppentrockenrasen" sind kontinuierlich durchzuführende spezielle Pflegemaßnahmen erforderlich. Erst durch diese Maßnahmen und den zusätzlichen Bau einer Grünbrücke wird das Schutz- und Erhaltungsziel nicht erheblich beeinträchtigt.
Die Landschaftsbrücke Meuschaer Höhe ist 115 m lang und 90 m breit. Im Portalbereich werden die historischen Wirtschaftswege „Alte Poststraße" und „Meuschaer Höhe" über die A17 geführt, so dass auf den Bau zusätzlicher Brücken verzichtet werden konnte.
Die Zerschneidungswirkung der Trasse für den reich gegliederten Biotopverbund wird durch die Landschaftsbrücke gemindert. Gleichzeitig wird zahlreichen Tierarten das gefahrlose Queren der A17 ermöglicht.

Vielfältige Maßnahmen zum Lärmschutz

Um die von einer vielbefahrenen Autobahn ausgehenden Lärmbeeinträchtigungen für Mensch und Umwelt so gering wie möglich zu halten, wird die Trasse auf weite Strecken (ca. 7 km) bis zu 10 m tief im Einschnitt geführt. Die Aushubmassen wurden teils wieder in die Trasse eingebaut, teils zur beidseitigen Aufschüttung von Lärmschutzwällen (insgesamt 12 km) verwendet. Im Bereich der Brücken wurden auf rund 4,5 km Länge Lärmschutzwände montiert.

2. úsek (12,7 km) – DEGES

Od křižovatky Dresden-Süd po křižovatku Pirna/B 172 a

Druhý úsek dálnice A17 (přípojná dálnice A17 k projektům německé jednoty v investorství DEGES) začíná jižně od křižovatky Dresden-Süd (B 170), prochází jihovýchodním směrem po okraji města Drážďany a končí jihozápadně od Pirny mezi obcemi Köttewitz a Krebs. Trasa tohoto téměř 13 km dlouhého úseku je charakterizována křížením několika příčných údolí. V důsledku těchto topografických překážek byla nutná výstavba čtyř velkých mostů přes Nöthnitzgrund (225 m), Gebergrund (288 m), Lockwitztal (723 m) a Müglitztal (310 m).
Aby se minimalizovaly zásahy do ekologicky hodnotných území především v údolních nivách, byly mosty navrženy s velkými rozpětími a vozovka je u některých mostů vedena ve značné výšce. Při návrhu konstrukčního uspořádání se dbalo především na to, aby se mosty harmonicky začleňovaly do krajiny.
Dálnice A17 prochází v druhém úseku ve vzdálenosti 200 m od území FFH „Meuschaer Höhe“. Pro zachování celoevropsky chráněného biotopu „Subpanonické suché stepní travní porosty“ jsou nutná průběžně prováděná speciální udržovací opatření. Jen za pomoci těchto opatření, doplněných výstavbou ekologického tunelu, nedojde k závažnému narušení cílů ochrany a zachování tohoto biotopu.
Ekologický tunel Meuschaer Höhe je dlouhý 115 m a široký 90 m. V oblasti portálů převádí přes dálnici historické hospodářské cesty „Alte Poststraße“ a „Meuschaer Höhe“, takže nebyla zapotřebí výstavba dalších nadjezdů.
Rozdělovací účinek trasy na bohatě rozvětvený biokoridor se tímto ekologickým tunelem snižuje. Současně je umožněno četným živočišným druhům bezpečné křížení dálnice A17.

Rozsáhlá protihluková opatření

Trasa je vedena ve značné délce (cca. 7 km) v zářezech až 10 m hlubokých, aby hlukové zatížení obyvatel a životního prostředí od silně zatížené dálnice bylo co nejmenší. Vytěžená zemina byla zčásti zabudována do dálničního tělesa, zčásti byla použita ke zřízení protihlukových valů (celkem 12 km). V prostoru mostů byly namontovány protihlukové stěny v délce cca. 4,5 km.
Dálniční přivaděč v obci Nickern byl v délce cca. 800 m zapuštěn pod zem, přičemž úsek délky 530 m prochází otevřeným zářezem se svislými stěnami, obloženými vysoce absorpčními deskami, a úsek délky 270 m je shora zakryt. Přivaděč tak podchází dvě místní komunikace Alt-Nickern a Dresdener Straße.

Protihlukový objekt u Nickern.

Lärmschutzbauwerk bei Nickern.

Die Maßnahme im Überblick

Länge:	12,7 km
Knotenpunkte:	– AS Dresden-Prohlis (S 191 n) – AS Heidenau (S 175 n) – AS Pirna (B 172 a/S 51)
Bauwerke:	12 Autobahnbrücken, darunter 4 Großbrücken 1 Lärmschutz-Trog/-Tunnel „Nickern“ (800 m) 1 Landschaftstunnel „Meuschaer Höhe“ (90 m) 12 Überführungsbauwerke
Anlagen:	1 PWC-Anlage „Am Nöthnitzgrund“ 1 Autobahnmeisterei 12 km Lärmschutzwälle 4,4 km Lärmschutzwände
Besonderheit:	5,6 km Zubringerstraßen
Flächenbedarf:	ca. 133 ha Trasse und Anlagen ca. 208 ha Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen
Bauzeit:	2003 bis 2005
Kosten:	ca. 160 Mio. € (Bau und Grunderwerb)

In der Ortslage Nickern entstand am Autobahnzubringer ein ca. 800 m langes Lärmschutzbauwerk, wobei rund 530 m als offener Trog mit hochabsorbierenden Wänden und rund 270 m als Einhausung mit vorgelagerten Adaptionsstrecken ausgebildet wurden. Die Straße Alt-Nickern und die Dresdener Straße werden von dem Bauwerk komplett unterfahren.

Knotenpunke

Für eine optimale Anbindung des nachgeordneten Straßennetzes und vorrangig der Städte Dresden, Heidenau, Dohna und Pirna sorgen drei Anschlussstellen. Im Bereich dieser Knotenpunkte wurden als Bestandteil der Gesamtmaßnahme die erforderlichen Zubringerstraßen auf einer Gesamtlänge von 5,6 km neu gebaut.

AS Dresden-Prohlis
Durch die Anschlussstelle erhalten die Stadtteile Leubnitz, Torna, Prohlis und Reick im Dresdner Südosten einen unmittelbaren Zugang zur Autobahn. Die AS ist so konzipiert, dass der neue Zubringer S 191 n als Ortsumgehung nördlich von Kauscha verläuft und hinter der Ortslage Nickern (Lärmschutztunnel) am Knotenpunkt Dohnaer Straße/Langer Weg an die Bundesstraße B 172 anbindet.

AS Heidenau
Hier wird die Bundesstraße B 172 über den Zubringer S 175 n mit der A 17 verknüpft. Vor allem Lockwitz, Großluga, Großschachwitz sowie die westlichen Stadtteile von Heidenau verfügen damit über eine optimale Anbindung ans Fernstraßennetz.

AS Pirna
Über die Anschlussstelle und die Autobahnzubringer B 172 a/S 51 werden die Städte Pirna, Dohna und Heidenau-Ost verkehrlich hervorragend angeschlossen.

Anlagen
Bei Nöthnitz wurde ein Parkplatz mit WC (PWC-Anlage) und Stellplätzen für 27 Pkw (Westseite) bzw. 22 PKW (Ostseite) sowie 10 Lkw (je Seite) angelegt. Im Bereich der Gemeinde Bannewitz (Ortslage Goppeln) wurde ein verkehrsgünstiger Standort für eine Autobahnmeisterei gefunden.

Landschaftsbrücke Meuschaer Höhe.

Ekologický tunel Meuschaer Höhe.

Durch die unmittelbarer Nähe der AS Dresden-Prohlis können von hier aus die A 17 und weitere ca. 18 km der A 4 optimal betreut werden.

Celkový přehled

Délka:	12,7 km
Křižovatky:	– MÚK Dresden-Prohlis (S 191 n) – MÚK Heidenau (S 175 n) – MÚK Pirna (B 172 a/S 51)
Inženýrské objekty:	12 dálničních mostů, z toho 4 mosty přes 100 m 1 protihlukový zářez s tunelem „Nickern“ (800 m) 1 ekologický tunel „Meuschaer Höhe“ (90 m) 12 nadjezdů
Příslušenství:	1 parkoviště s WC „Am Nöthnitzgrund“ 1 dálniční cestmistrovství 12 km protihlukových valů 4,4 km protihlukových stěn
Zvláštnosti:	5,6 km dálničních přivaděčů
Zábory ploch:	cca. 133 ha trasa dálnice a příslušenství cca. 208 ha ekologická kompenzační a náhradní opatření
Doba výstavby:	2003 až 2005
Náklady:	cca. 160 mil. € (výstavba a výkupy pozemků)

Nöthnitzgrund

Gebergrund

Müglitztal

Křižovatky

Optimální napojení silnic nižších kategorií a měst Drážďany, Heidenau, Dohna a Pirna zajišťují tři dálniční křižovatky. K napojení těchto křižovatek byly jako součást dálničního projektu vybudovány nové přivaděče v celkové délce 5,6 km.

MÚK Dresden-Prohlis
Přes tuto křižovatku se na dálnici napojují městské čtvrti Leubnitz, Torna, Prohlis a Reick na jihovýchodě Drážďan. Křižovatka je navržena tak, že nový přivaděč S 191 n probíhá jako obchvat severně od obce Kauscha a za obcí Nickern, kde je vybudován protihlukový zářez a tunel, se napojuje v křižovatce Dohnaer Straße/Langer Weg na spolkovou silnici B 172.

MÚK Heidenau
Zde je na dálnici A 17 napojena spolková silnice B 172 přes přivaděč S 175 n. Optimální napojení na dálniční síť tak získaly především obce Lockwitz, Großluga, a Großschachwitz a západní část města Heidenau.

MÚK Pirna
Prostřednictvím přivaděče B 172 a/S 51 jsou na dálnici velmi dobře připojena města Pirna, Dohna a Heidenau-Ost.

Vybavení dálnice
U obce Nöthnitz bylo zřízeno parkoviště vybavené WC a odstavnými plochami pro 27 osobních vozidel na západní straně a 22 osobních vozidel na východní straně, a dále 10 stání pro nákladní vozidla na každé straně. V obci Bannewitz/Goppeln bylo vybudováno i dálniční cestmistrovství. Jeho výhodná poloha v bezprostřední blízkosti křižovatky Dresden-Prohlis umožňuje provádět odtud údržbu dálnice A 17 a dalších 18 km dálnice A 4.

Ein elegantes Brückenbauwerk überspannt das Lockwitztal

Mit dem längsten Brückenbauwerk in diesem Abschnitt wird die A 17 zwischen Sobrigau und Borthen in bis zu 63 m Höhe über das Lockwitztal geführt. Im Tal kreuzen der Sobrigauer Weg, die Staatsstraße S 183 und der Lockwitzbach.
Bei der Gestaltung wurde sehr großer Wert darauf gelegt, dass sich das Bauwerk harmonisch in die Landschaft einfügt und der Talraum so wenig wie möglich verstellt wird.
Das wurde erreicht durch:

- sehr großen Stützweiten von bis zu 125 m,
- sehr schlanke Pfeilerpaare,
- transparente Bogenkonstruktionen an den Mittelfeldern.

Die beiden getrennten Überbauten (Stahlverbund-Hohlkasten) wurden im besonders umweltschonenden Taktschiebeverfahren hergestellt, die Bogenherstellung erfolgte im Freivorbau.
Zur Andienung der Baustelle mussten mehrere Baustraßen angelegt werden. Diese wurden nach Fertigstellung der Brücke rückgebaut, die in Anspruch genommenen Bereiche rekultiviert. Aufgrund der Nähe zu den Ortslagen Sobrigau, Borthen und Lockwitz wurden beidseits über die gesamte Brückenlänge transparente Lärmschutzwände (1,50 – 4,50 m Höhe) angebracht.

Daten und Fakten

Länge	723 m
Stützweiten:	48 + 60 + 65 + 70 + 85 + (2×) 125 + 85 + 60 m
Breite:	29,90 m
Brückenfläche:	ca. 21.300 m²
Bauhöhe:	3,00 m
Höhe max. über Tal:	63 m
Überbauten:	einzelliger Stahlverbund-Hohlkasten pro Richtung
Herstellungs-Verfahren:	Taktschiebeverfahren (Stahlhohlkästen) Freivorbau (Bögen)
Bauzeit:	42 Monate
Kosten:	ca. 32 Mio. €

Elegentní mostní objekt překračuje údolí Lockwitztal

Na tomto nejdelším mostě v 2. úseku je dálnice A 17 vedena ve výšce 63 m nad údolím Lockwitztal mezi Sobrigau a Borthen. Údolím prochází cesta Sobrigauer Weg, státní silnice S 183 a potok Lockwitzbach. Při koncepčním návrhu mostu se velmi dbalo na to, aby se most harmonicky začlenil do krajiny a aby údolí bylo co nejméně zastavěno.
Toho bylo dosaženo

- velkými délkami polí (až 125 m),
- velmi štíhlými pilíři,
- transparentními obloukovými nosnými konstrukcemi ve středních polích.

Oddělené nosné konstrukce z ocelových korýtek se spřahující deskou byly zřízeny vysunutím od krajní opěry, oblouky byly zhotoveny letmou betonáží.
K realizaci mostu bylo zapotřebí několika staveništních komunikací, které byly po dokončení objektu rozebrány a plochy byly rekultivovány.
Vzhledem k blízkosti obcí Sobrigau, Borthen a Lockwitz byly v celé délce mostu na obou jeho stranách zřízeny protihlukové stěny výšky 1,50 – 4,50 m.

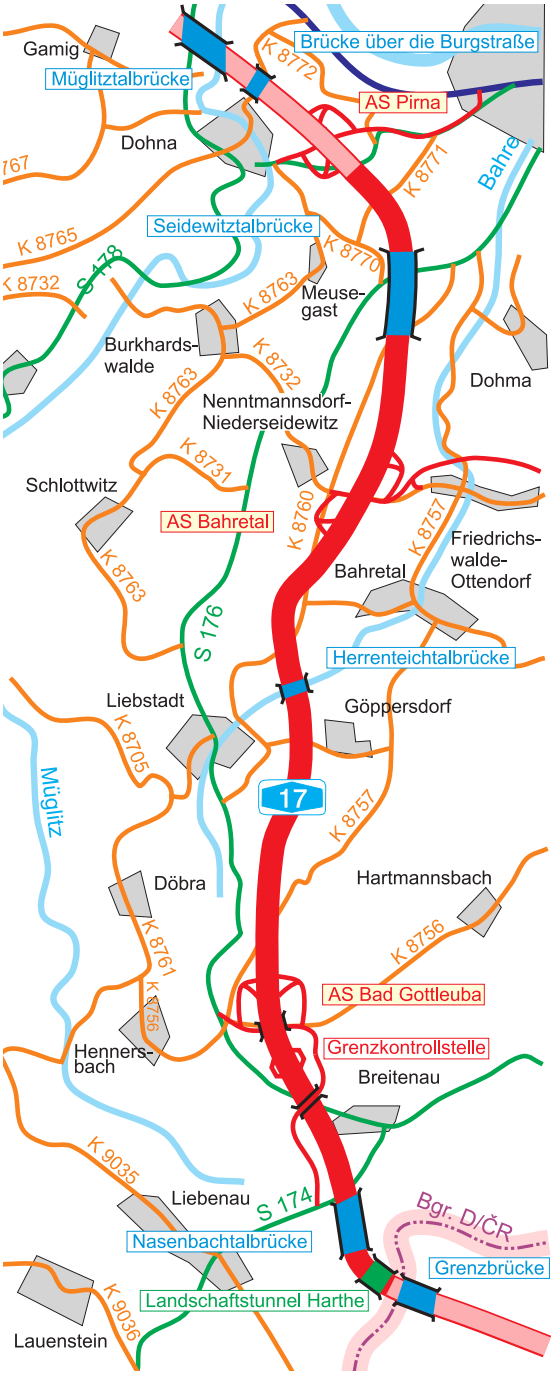
Údaje a fakta

délka:	723 m
rozpětí polí:	48 + 60 + 65 + 70 + 85 + (2×) 125 + 85 + 60 m
šířka:	29,90 m
plocha mostu:	cca. 21.300 m²
stavební výška:	3,00 m
max. výška nad údolím:	63 m
nosná konstrukce:	spřažený ocelobetonový komorový nosník pro každý jízdní pás
technologie:	vysouvaná ocelová konstrukce letmá betonáž oblouků
doba výstavby:	42 měsíců
náklady:	cca. 32 mil. €

3. Abschnitt (19,3 km) – DEGES

Von der AS Pirna (172 a) bis zur Bundesgrenze D/ČR

Ausgehend von der AS Pirna schwenkt die Trasse nach Süden ab, um das Seidewitztal mit einer weit gespannten Brücke (605 m) an einer topografisch und ökologisch günstigen Stelle zu queren. In der Folge verläuft die A 17 stetig ansteigend etwa in der Mitte eines Korridors, der durch die Ortschaften Oberseidewitz, Nentmannsdorf, Laurich auf westlicher bzw. Friedrichswalde und Borna auf östlicher Seite eingegrenzt wird.
Bei der östlichen Umfahrung eines Wäldchens am Käferberg liegt die Autobahn im Kuppenbereich kurzzeitig parallel zur K 8760 (Alte Dresden-Teplitzer Poststraße), die an die Autobahnführung angepasst werden musste. Nach einer kurzen Gefällstrecke quert die A 17 den Talraum bei Herbergen und steigt dann in Richtung Süden wieder konstant an. Die Waldgebiete entlang des Börnersdorfer Baches und des Heidenholzes werden größtenteils umfahren bzw. nur leicht tangiert. Unmittelbar hinter der AS Bad Gottleuba wurde auf der Hochfläche östlich Börnersdorf eine PWC-Anlage gebaut, die vorübergehend als Grenzübergang genutzt wird.
Südlich von Breitenau quert die Trasse im Waldgebiet der Harthe die Täler des Nasenbaches und des Schönwalder Baches (Bundesgrenze D/ČR).



Die Maßnahme im Überblick

Länge:	19,3 km
Knotenpunkte:	– AS Bahretal (K 8732) – AS Bad Gottleuba (S 176)
Bauwerke:	10 Autobahnbrücken, darunter zwei Großbrücken 1 Fledermausdurchlass 1 Wilddurchlass „Heideholz“ (58 m) 1 Landschaftstunnel „Harthe“ (300 m) 9 Überführungsbauwerke
Anlagen:	Grenzkontrollstelle Breitenau (später PWC-Anlage)
Besonderheit:	6,3 km Zubringerstraßen
Flächenbedarf:	– ca. 143 ha Trasse und Anlagen – ca. 290 ha für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen
Bauzeit:	2004 bis 2006
Kosten:	ca. 155 Mio. € (Bau und Grunderwerb)

Od křižovatky Pirna (172 a) po státní hranice D/ČR

Za křižovatkou Pirna se trasa dálnice A 17 odklání na jih a překračuje na topograficky a ekologicky nejpříhodnějším místě údolí Seidewitztal mostem o velkém rozpětí (605 m). Následně potom dálnice trvale stoupá v koridoru vymezeném na západě obcemi Oberseidewitz, Nentmannsdorf a Laurich a na východě obcemi Friedrichswalde a Borna.
Malý lesík na Käferbergu obchází trasa východně a na vrcholu stoupání probíhá krátce souběžně se silnicí K 8760 (Stará poštovní silnice Teplice – Drážďany), jejíž trasa musela být přizpůsobena trase dálnice. Po krátkém klesání překračuje dálnice údolí u Herbergen a dále potom trvale stoupá jižním směrem. Lesním oblastem u Heidenholz a podél potoka Börnersdorfer Bach se z větší části vyhýbá resp. se jich nepatrně dotýká.
Bezprostředně za křižovatkou Bad Gottleuba bylo na náhorní plošině východně od Börnersdorf vybudováno parkoviště s WC, které bude přechodně sloužit jako hraniční přechod. Jižně od Breitenau trasa v lesním porostu u Harthe překračuje údolí potoků Nasenbach a Schönwalder Bach (Hraniční potok), kde kříží státní hranice.
Přípravu a výstavbu hraničního mostu přes Hraniční potok (412 m) převzala podle státní smlouvy Česká republika. Spolková republika Německo nese náklady za část mostu, ležící na německé straně.

Celkový přehled

Délka:	19,3 km
Křižovatky:	– MÚK Bahretal (K 8732) – MÚK Bad Gottleuba (S 176)
Inženýrské objekty:	10 dálničních mostů, z toho 2 mosty přes 100 m 1 propust pro netopýry 1 propust pro zvěř „Heideholz“ (58 m) 1 ekologický tunel „Harthe“ (300 m) 9 nadjezdů
Příslušenství:	Pasové odbavení Breitenau (v budoucnu parkoviště s WC)
Zvláštnosti:	6,3 km dálničních přivaděčů
Zábory ploch:	cca. 143 ha trasa dálnice a příslušenství cca. 290 ha ekologická kompenzační a náhradní opatření
Doba výstavby:	2004 až 2006
Náklady:	cca. 155 mil. € (výstavba a výkupy pozemků)

Křižovatky

MÚK Bahretal
Z této křižovatky jsou po silnici S 170 n s obchvatem Friedrichswalde/Ottendorf na dálnici A 17 napojeny části obce Bahretal. Přípravu a výstavbu provádí DEGES, zahájení stavby se předpokládá v roce 2007.

MÚK Bad Gottleuba
Tato křižovatka byla vybudována bezprostředně za Börnersdorf a napojuje na dálnici A 17 silnice S 176 a S 174 n (obchvat Börnersdorf – Breitenau). Aby se zabránilo zatěžování obcí Börnersdorf a Breitenau přípojným provozem k dálnici ze směru Altenberg, byla vybudována obchvatová silnice S 174 n délky cca. 5 km, která se co nejtěsněji přimyká k dálnici. Investorem této silnice byl Svobodný stát Sasko.

MÚK Bad Gottleuba.

Anschlussstelle Bad Gottleuba.

Planung und Bau der Grenzbrücke Schönwalder Bach (412 m) erfolgten gemäß Staatsvertrag durch die Tschechische Republik. Die Bundesrepublik trägt die Kosten des Brückenanteils auf deutscher Seite.

Knotenpunkte

AS Bahretal
Über die Staatsstraße S 170 n, Ortsumgehung von Friedrichswalde/Ottendorf, werden die Teilorte der Gemeinde Bahretal an die A 17 angebunden. Planung und Bau der Ortsumgehung erfolgt in Zuständigkeit der DEGES. Baubeginn: 2007.

AS Bad Gottleuba
Unmittelbar hinter Börnersdorf entstand diese Anschlussstelle, mit der die Staatsstraßen S 176 und S 174 n (Ortsumgehung Börnersdorf-Breitenau) an die A 17 angebunden werden. Um zu verhindern, dass der Zu- und Abfahrtsverkehr in Richtung Altenberg die Ortsdurchfahrten von Börnersdorf und Breitenau belasten, wurde die rund 5 km lange Umgehungsstraße S 174 n gebaut, die sich so dicht wie möglich an die Trasse de A 17 anpasst. Kostenträger hierfür ist der Freistaat Sachsen.

Besondere Anstrengungen zum Natur- und Umweltschutz

Im 3. Bauabschnitt quert die A 17 das Osterzgebirgsvorland bis zur Kammquerung des Erzgebirges bei Breitenau. In dieser durch Weide- und Waldwirtschaft geprägten Kulturlandschaft haben zahlreiche europaweit seltene und schützenswerte Arten ihre Rückzugsgebiete. Besonders hervorzuheben sind das Seidewitztal mit dem bedeutsamen Restvorkommen der Fledermausart „Kleine Hufeisennase“, die Teichlandschaft „Erlichtteich“ – Nahrungsraum des Schwarzstorches und Amphibienlebensraum – sowie das Waldgebiet Harthe im Kammbereich (Teil des Vogelschutzgebietes „Fürstenau“ mit einem für Mitteleuropa bedeutsamen Birkhuhnvorkommen und Wanderungskorridor des aus Osteuropa zurückkehrenden Luchses).

Landschaftstunnel „Harthe“

Die 1,2 km lange Durchfahrung des Waldbereiches der Harthe wird durch die 280 m lange Nasenbachbrücke, den 300 m langen Landschaftstunnel und die 412 m lange Grenzbrücke für Tierwanderungen durchlässig gemacht. Außerhalb des Tunnels entstehen Kollisions- und Lärmschutzwände für Birkhuhn, Uhu und Käuze, eine speziell konzipierte Schutzzaunanlage von der Ortslage Breitenau bis zur Bundesgrenze für den querenden Luchs. Weiterhin werden die im Vogelschutzgebiet „Fürstenau“ und dem FFH-Gebiet „Oelsener Höhen“ angeordneten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (ca. 30 ha) Nahrungs-, Balz- und Brutareale des Birkhuhns abseits der Trasse entwickeln und verbessern.

Orientierungshilfen für Fledermäuse

Zu Beginn des 3. Abschnitts wird das Seidewitztal gequert, das als Naturschutzgebiet und als Flora-Fauna-Habitat (FFH)-Gebiet Bedeutung für die vom Aussterben bedrohte Fleder-

Der Landschaftstunnel „Harthe“ kurz vor Fertigstellung.

Ekologický tunel Harthe krátce před dokončením.

Pomocný most pro přelet netopýrů s naváděcími pásy křovin.

Überflughilfe für Fledermäuse mit Leitstrukturen.

Mimořádná snaha o ochranu přírody a životního prostředí

Ve 3. úseku prochází dálnice A17 předhůřím Krušných hor až po křížení krušnohorského hřebene u Breitenau. V této kulturní krajině pastvin a lesního hospodaření mají své domovy četné celoevropsky vzácné a chráněné druhy. Zvlášť je třeba vyzdvihnout údolí Seidewitztal, kde se vyskytuje v Sasku již vzácný netopýr vrápenec malý, oblast rybníků Erlichteich jako životní prostor černého čápa a obojživelníků a lesní oblast Harthe v hřebenové oblasti (část chráněné ptačí oblasti Fürstenau s celoevropsky významným výskytem tetřívka a s migračním koridorem rysa, vracejícího se z východní Evropy).

Ekologický tunel Harthe

V lesním porostu Harthe, kterým dálnice prochází v délce 1,2 km, usnadňují migraci zvěře most přes údolí Nasenbach délky 280 m, ekologický tunel Harthe délky 300 m a hraniční most délky 412 m. Před tunelovými portály byly vybudovány protikolizní a protihlukové stěny k ochraně tetřívka, výra a sýčka. Mezi obcí Breitenau a státními hranicemi byly osazeny speciální ochranné ploty pro rysa. V chráněné ptačí oblasti Fürstenau a v oblasti FFH Oelsener Höhen byly v rámci nařízených náhradních a kompenzačních ekologických opatření na ploše cca. 30 ha založeny resp. vylepšeny areály pro hledání potravy, tokání a hnízdění tetřívka mimo trasu dálnice.

Orientační pomůcky pro netopýry

Na začátku 3. úseku trasa dálnice kříží údolí Seidewitztal, které má jako chráněná přírodní oblast a jako oblast FFH význam pro netopýří druh „vrápence malého“, který je ohrožen vyhynutím. Tento netopýr zde přezimuje v bývalých kamenolomech.
Propojení zimovišť s oblastmi letního pobytu vrápence malého je ovlivněno trasou dálnice. Protože tento druh podléhá zvláštní ochraně podle směrnice FFH, bylo vybudováno celkem šest inženýrských objektů a navazující vegetace byla zformována do podoby naváděcích

mausart „Kleine Hufeisennase“ besitzt. Hier befinden sich in ehemaligen Steinbrüchen die Überwinterungsquartiere der Tiere.

Das Lebensraumgeflecht zwischen Winter- und Sommerquartier der „Kleinen Hufeisennase“ wird durch die Trasse beeinflusst. Da diese Art dem besonderen Schutz der FFH-Richtlinie unterliegt, wurden insgesamt sechs Bauwerke baulich angepasst und die angrenzende Bepflanzung als Leitstruktur gestaltet, so dass die sehr bodennah fliegenden Tiere beim Queren der Trasse vor Kollisionen mit Fahrzeugen geschützt werden. Bei den Bauwerken handelt es sich um drei Überflughilfen in Kombination mit Wirtschaftswegen (inkl. Leitstrukturen in der Feldflur) und drei Unterquerungen. Alleen und Gehölzstreifen leiten die Fledermäuse, die sich mit Ultraschall im Gelände orientieren, gezielt auf diese Kreuzungspunkte.

Ausgleichsmaßnahme Achlitz-Renaturierung

Im Bereich der AS Bahretal quert die A17 die Achlitz, einen kleinen Bach, der nördlich von Friedrichswalde in die Bahre mündet, mit einem großzügig dimensionierten Brückenbauwerk.
Vor der Renaturierung war die Achlitz ein fast vegetationsloser Bach inmitten einer intensiv genutzten Ackerlandschaft. Durch Herausnahme eines ca. 35 m breiten Streifens aus der landwirtschaftlichen Nutzung über eine Strecke von 1,8 km wurde es möglich, den Bach mit ingenieurbiologischen Maßnahmen naturnah zu modellieren und eine umfangreiche bachbegleitende Bepflanzung anzulegen. Rund 71.000 heimische Gehölze wurden gepflanzt.

Der Bachlauf vor der Maßnahme 2003 (links) und drei Jahre später (rechts).

Koryto potoka před naturalizací a o tři roky později (vpravo).

In Verbindung mit der Achlitzbrücke konnte so ein Biotopverbund geschaffen und damit die faunistischen Austauschbeziehungen beidseitig der A17 aufrechterhalten werden.Verschiedenen Tierarten dient die Bepflanzung als Leitstruktur in Richtung Brücke, wo dann ein gefahrloses Unterqueren der Autobahn ermöglicht wird.
Neben der Funktion als Biotopverbund ergibt sich durch die Renaturierung auch eine Aufwertung des Gewässers an sich (Erhöhung der Selbstreinigungskraft, Verminderung von Nährstoffeinträgen sowie Schaffung von Nist- und Nahrungsmöglichkeiten).
Knapp 3 Jahre nach der Pflanzung im Frühjahr 2004 prägt dieser Bereich inzwischen schon entscheidend das Landschaftsbild in dieser ansonsten sehr ausgeräumten Landschaft.

Grenzkonstrollstelle Breitenau/Krasny Les

Unmittelbar hinter der AS Bad Gottleuba und ca. 4 km vor der eigentlichen Grenze war ursprünglich eine ca. 40 ha große Gemeinschaftszollanlage geplant. Durch den EU-Beitritt der Tschechischen Republik wurden Zollkontrollen überflüssig und damit auch die für den Bau dieser Anlage erforderlichen Investitionen in Höhe von rd. 60 Mio. €.
Statt dessen entstand an gleicher Stelle ein Parkplatz mit einer Fläche von ca. 7,5 ha, an dem so lange die Personenkontrollen durchgeführt werden, bis die Tschechische Republik dem Schengener Abkommen beigetreten ist und auch diese Kontrollen entfallen. Danach kann der Parkplatz ohne großen Aufwand zu einer normalen PWC-Anlage umgebaut werden.

struktur, takže netopýři létající velmi nízko nad zemí jsou při křížení dálnice chráněni před kolizemi s vozidly. Jedná se o tři mosty přes dálnici, kombinované s hospodářskými nadjezdy včetně naváděcích porostů v polích, a tři propusty pod dálnicí. Netopýři, kteří se v krajině orientují pomocí ultrazvuku, jsou naváděni alejemi a pásy křovin k těmto propustům.

Ekologická stavba přírodní úprava potoka Achlitz

V prostoru dálniční křižovatky Bahretal překračuje dálnice A17 velkoryse dimenzovaným mostním objektem malý potok Achlitz, který ústí severně od Friedrichswalde do toku Bahre. Před úpravou byl potok Achlitz, ležící uprostřed intenzivně obhospodařovaných polí, téměř bez vegetace.

Po vynětí pruhu šířky cca. 35 m v délce 1,8 km ze zemědělského užívání byl potok za použití inženýrsko-biologických postupů vymodelován do přirozeného stavu, přičemž byla založena i rozsáhlá břehová vegetace. Celkem bylo vysázeno 71.000 kusů místních dřevin.

Ve spojení s mostem přes údolí Achlitz tak byl vytvořen biokoridor pro zachování migrace živočichů napříč dálnice A17. Vysázené křoviny slouží četným živočišným druhům jako naváděcí vegetační struktury ve směru k mostu, kde je možný bezpečný podchod pod dálnicí.
Kromě funkce biokoridoru bylo naturalizací potoka dosaženo i zvýšení jeho přírodní hodnoty (samočistící schopnost, snížení podílu splavovaných hnojiv a vytvoření možností pro hnízdění a obživu ptactva).

Necelé tři roky po provedení výsadby na jaře 2004 tento prostor již významně přispívá k utváření krajinného rázu v této jinak velmi holé krajině.

Parkoviště s WC u Breitenau bude přechodně sloužit jako stanoviště pro pasovou kontrolu.

Die PWC-Anlage bei Breitenau dient vorübergehend als Grenzkontrollstelle.

Pasové odbavení Breitenau

Bezprostředně za křižovatkou Bad Gottleuba ve vzdálenosti cca. 4 km od hranic bylo původně počítáno se zřízením společného celního odbavovacího prostoru na ploše cca. 40 ha. Po vstupu České republiky do EU byly celní kontroly zrušeny a původně plánovaných cca. 60 mil. € na toto zařízení již nebylo nutno vynaložit.
Namísto toho zde bylo vybudováno parkoviště o ploše cca. 7,5 ha, na němž budou prováděny kontroly osob do doby, než Česká republika přistoupí k Schengenské dohodě, kdy i tyto kontroly odpadnou. Plocha potom bude bez větších nákladů přebudována na normální parkoviště, vybavené WC.

Maßnahme

Größte Bogenbrücke in Sachsen führt über das Seidewitztal

Östlich der AS Pirna durchfährt die A17 das europäische Schutzgebiet „Seidewitztal und Börnsdorfer Bachtal“, das als Flora-Fauna-Habitat (FFH)-Gebiet ausgewiesen ist. Um diesen sensiblen Naturraum so wenig wie möglich zu beeinträchtigen, wurde zur Querung des tief eingeschnittenen Tales der Seidewitz ein 567 m langes Brückenbauwerk errichtet – und zwar als Bogenkonstruktion mit 154 m Spannweite. Damit ist die Seidewitztalbrücke die größte Bogenbrücke im Freistaat Sachsen.
Die beiden Bögen – je einer pro Richtungsfahrbahn – wurden im Freivorbau mit Kletterschalung hergestellt. Abspannvorrichtungen mit Pylonen und Felsankern sorgten für die erforderliche Stabilität während des Baus. Durch dieses Herstellungsverfahren konnte auch während der Bauphase auf die Errichtung von Hilfspfeilern im Tal verzichtet werden. Die Stahlkästen der Überbauten wurden im Taktschiebeverfahren eingeschoben.
Das Ergebnis ist ein außerordentlich schlankes, elegant und transparent wirkendes Bauwerk, das sich harmonisch in die natürliche Umgebung einfügt.

Daten und Fakten

Länge:	567 m
Stützweiten:	43 + (4×) 55 + 154 + (2×) 54 + 43 m
Bogen-konstruktion:	2 Bögen mit je 154 m Spannweite und 40 m Scheitelhöhe
Breite:	29,50 m
Brückenfläche:	ca. 16.712 m^2
Höhe max. über Tal:	50 m
Überbauten:	Stahlverbund-Konstruktion
Herstellungs-Verfahren:	Freivorbau (Bogentragwerke) Taktschiebeverfahren (Überbauten)
Bauzeit:	35 Monate
Kosten:	ca. 23,4 Mio. €

Největší obloukový most v Sasku překračuje údolí Seidewitztal

Východně od křižovatky Pirna prochází dálnice A17 evropskou chráněnou oblastí „Seidewitztal a Börnersdorfer Bachtal“, která je vymezena jako oblast FFH (Flora-Fauna-Habitat). Aby tento citlivý přírodní prostor byl co nejméně dotčen, byl k překročení hluboko zaříznutého údolí řeky Seidewitz vybudován most délky 567 m, který má obloukovou konstrukci o rozpětí 154 m. Tím se tento most stal největším obloukovým mostem ve Svobodném státě Sasko.

Obě oddělené obloukové konstrukce byly vybudovány letmou betonáží s pomocí šplhavého bednění. K zajištění stability během stavby sloužily pomocné pylony se závěsnými lany a skalní kotvy. Díky této technologii bylo možno i během výstavby uchránit dno údolí, protože nebyly zapotřebí žádné pomocné pilíře. Ocelové korýtkové nosníky mostovky byly umístěny na vybetonované oblouky postupným vysouváním.
Výsledkem je mimořádně štíhlý, elegantní a transparentní mostní objekt, který se harmonicky začleňuje do přírodního prostředí.

Údaje a fakta:

délka:	567 m
rozpětí polí:	43 + (4×) 55 + 154 + (2×) 54 + 43 m
oblouková konstrukce:	2 oblouky o rozpětí 154 m a vzepětí 40 m
šířka:	29,50 m
plocha mostu:	cca. 16.712 m^2
max. výška nad údolím:	50 m
nosná konstrukce:	spřažená ocelobetonová konstrukce
technologie:	letmá betonáž oblouků vysouvaná ocelová konstrukce
doba výstavby:	35 měsíců
náklady:	cca. 23,4 mil. €

Úseky 0807 a 0806 (Délka: 27,4 km)

Od státních hranic D/ČR do Řehlovic

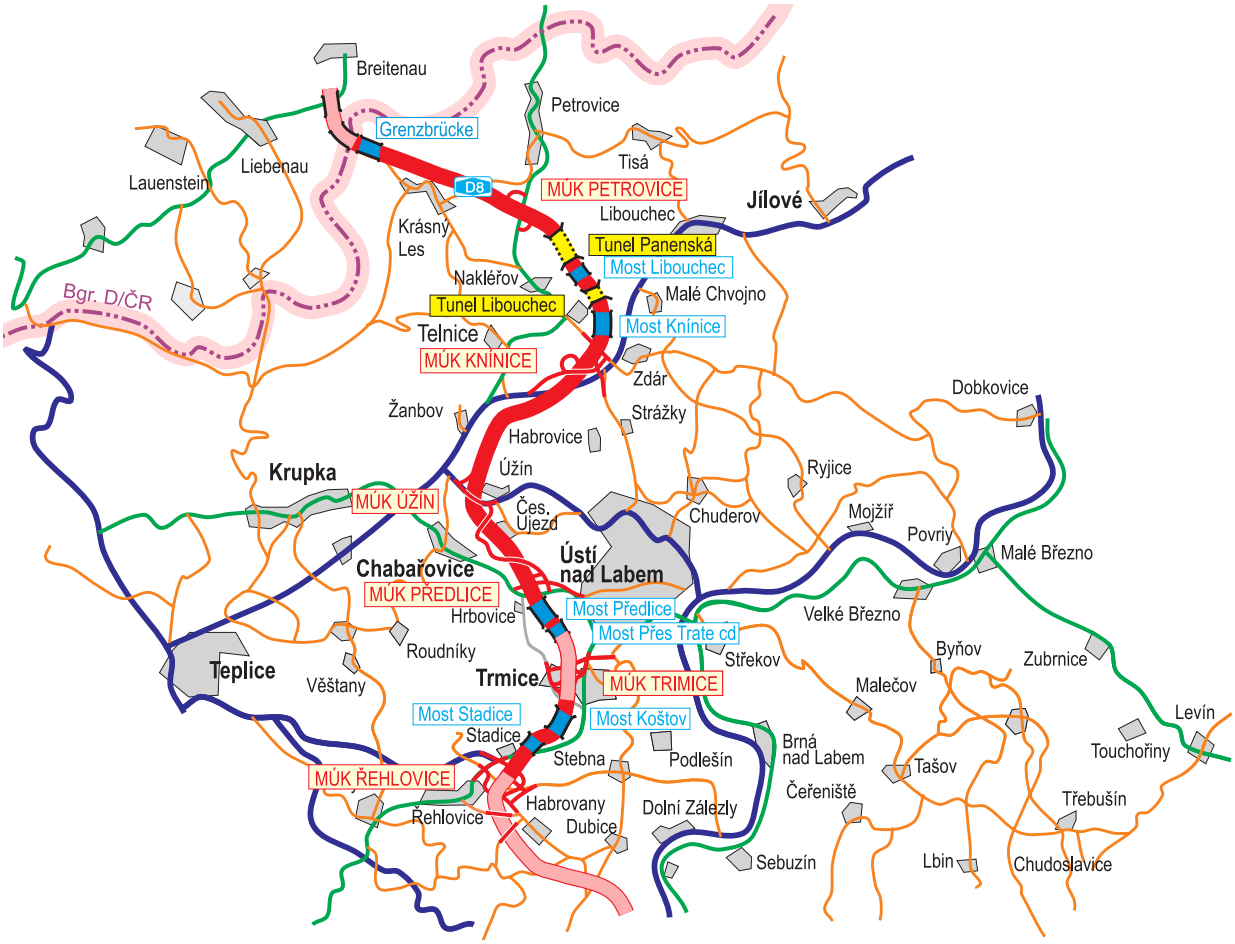
Hraničním mostem délky 412 m, který překračuje Hraniční potok ve výšce téměř 60 m, přechází dálnice A17 na české území a pokračuje dále jako D8. Bezprostředně za hraničním mostem následuje elegantní most přes Rybný potok délky 360 m, jehož vozovka se vznáší také cca. 60 m nad dnem údolí. Dálnice pokračuje částečně v odřezu a přes most po Špičákem (360 m) po náhorní plošině Krušných hor směrem na jihovýchod. Za dalším velkým mostem přes Mordovou rokli (525 m) následuje první mimoúrovňová křižovatka Petrovice. Za touto křižovatkou začíná dálnice klesat cca. 4,5% jižním směrem.

Četné velké mosty

K překonání příkrého svahu Krušných hor byly zapotřebí četné impozantní inženýrské objekty, pomocí nichž se dálnice dostává z nadmořské výšky cca. 650 m u Špičáku do výšky cca. 180 m v prostoru Ústí nad Labem. Prvním objektem je tunel Panenská celkové délky 2.240 m s dvěma hornicky raženými troubami a přidanými přesypanými troubami, vybudovanými v otevřeném výkopu. Za tímto tunelem následuje most Panenská (235 m), za ním galerie délky 180 m a další ražený tunel Libouchec s dvěma troubami o délce 510 m.

Železniční most u Úžína.

Eisenbahnbrücke bei Úžín.



Von der Bundesgrenze D/ČR bis zur AS Řehlovice

Mit der 412 m langen Grenzbrücke Schönwalder Bach, die den gleichnamigen Fluss in einer Höhe von fast 60 m überspannt, gelangt die Autobahn – im weiteren Verlauf mit der Bezeichnung D 8 – auf tschechisches Hoheitsgebiet. Unmittelbar hinter der Grenzbrücke führt ein weiteres imposantes Brückenbauwerk, die Talbrücke Gottleuba (360 m), in rund 60 m Höhe über das Tal.
In der Folge verläuft die D 8 zum Teil im Anschnitt und zum Teil auf einer Hangbrücke (360 m) am Sattelberg (Špičák) vorbei und dann über die Hochebene des Erzgebirges in Richtung Südost. Nach einer weiteren Großbrücke über den Mordgrundbach (525 m) erreicht die Trasse die erste Anschlussstelle Petrovice. Kurz dahinter erreicht die D 8 ein Gefälle von 4,5 % in Richtung Süden.

Eine Vielzahl großer Ingenieurbauwerke

Zur Überwindung des steilen Gefälles des Erzgebirgskamms auf tschechischer Seite waren zahlreiche weitere große Ingenieurbauwerke erforderlich, um von 650 m NN am Sattelberg auf 180 m NN im Bereich Ústí nad Labem abzusteigen.
Zunächst der zweiröhrige Tunnel Panenská (2.240 m), dahinter folgen die Brücke Panenská (235 m), eine 180 m lange Galerie und schließlich ein weiterer Tunnel Libouchec, ebenfalls mit zwei Röhren in einer Länge von 510 m. Unmittelbar hinter dem Südportal dieses Tunnels beginnt die Hangbrücke Knínice, die mit einer Länge von 1.080 m und einem Längsgefälle von 4,5 % die D 8 an den Fuß des Erzgebirges führt.

Ab der AS Knínice verläuft die D 8 parallel zur I/13 bis zur Tank- und Rastanlage Varvažov und erreicht dann einen Bereich von Absatzbecken des Gaswerks Úžín, zu deren Querung umfangreiche Untergrundstabilisierungen erforderlich waren.

Die Maßnahme im Überblick

Abschnitt 0807

Länge:	27,4 km
Knotenpunkte:	– AS Petrovice (II/248) – AS Knínice (I/13 – E 442) – AS Úžín (I/30) – AS Předlice (II/253) – AS Trmice (Zubringer Ústí nad Labem)
Bauwerke:	19 Autobahnbrücken, darunter – 8 Großbrücken – 2 Tunnel (2.240 m u. 510 m)
Anlagen:	– Tank- und Rastanlage Varvažov – Betriebsstützpunkt Petrovice
Flächenbedarf:	183 ha
Bauzeit:	2004 bis 2006
Kosten:	22 Mrd. Kč (785,7 Mil. €)

Abschnitt 0806

Länge:	4,1 km
Knotenpunkte:	– AS Trmice (teilweise ausgebaut) – AS Řehlovice (teilweise ausgebaut/ I/63 – Anbindung Teplice)
Bauwerke:	– 3 Großbrücken
Flächenbedarf:	18 ha
Bauzeit:	1984 bis 1990
Kosten:	1 Mrd. Kč (35,7 Mil. €)

Nordportal des Tunnels Panenská.

Severní portál tunelu Panenská.

Jižní portál tunelu Libouchec.

Südportal des Tunnels Libouchec.

Bezprostředně za jižním tunelovým portálem následuje z dálky viditelná estakáda Knínice délky 1.080 m, která přivádí dálnici D 8 na úpatí Krušných hor.
Za estakádou následuje mimoúrovňová křižovatka Knínice a dálnice potom sleduje souběžně silnici I/13 (E 442) až k odpočívce s čerpací stanicí Varvažov. Dále prochází územím odkalovacích nádrží plynárny Úžín, kde byly nutné rozsáhlé sanační úpravy pro stabilizaci podloží.
V prostoru Ústí nad Labem následují dvě další křižovatky Úžín a Předlice, most Předlice (470 m) a další estakáda Trmice délky 1.085 m, překračující dvě místní komunikace, vodní tok a 13 železničních kolejí.

Úsek 0806 vybudován v předstihu

Za touto estakádou navazuje dálnice v křižovatce Trmice na úsek 0806 Trmice – Řehlovice, vybudovaný v předstihu v letech 1984 – 1990. V tomto úseku trasa prochází jihozápadním směrem úzkým údolím souběžně s řekou Bílinou, dvojkolejnou železniční tratí a silnicí II/258. Stavba dálnice si vyžádala tři velké mosty – Trmice (440 m), Koštov (500 m) a Stadice (330 m). Na mostě Trmice byly při dostavbě mimoúrovňové křižovatky v rámci úseku 0807 dodatečně ještě osazeny římsy a protihlukové stěny.

Mimoúrovňové křižovatky

MÚK Petrovice
První křižovatka na českém území, která po silnici II/248 napojuje na dálnici obce Petrovice, Krásný Les a Telnice.

Celkový přehled

Úsek 0807

Délka:	27,4 km
Křižovatky:	– MÚK Petrovice (II/248) – MÚK Knínice (I/13 – E442) – MÚK Úžín (I/30) – MÚK Předlice (II/253) – MÚK Trmice (přivaděč Ústí nad Labem)
Inženýrské objekty:	19 dálničních mostů 8 mostů z toho přes 100 m 2 tunely (2.240 m a 510 m)
Vybavení:	odpočívka Varvažov provozní středisko SSÚD Petrovice
Zábor ploch:	183 ha
Doba výstavby:	2004 – 2006
Náklady:	22 miliardy Kč (785,7 mil. €)

Úsek 0806

Délka:	4,1 km
Křižovatky:	– částečně vybudovaná MÚK Trmice (přivaděč Ústí nad Labem) – částečně vybudovaná MÚK Řehlovice (I/63 – napojení Teplic)
Inženýrské objekty:	3 dálniční mosty přes 100 m
Zábor ploch:	18 ha
Doba výstavby:	1984 – 1990
Náklady:	1 miliarda Kč (35,7 mil. €)

Die D 8 hat inzwischen den Stadtbereich Ústí nad Labem mit den beiden Anschlussstellen Úžín und Předlice erreicht. Es folgen zwei weitere, die Brücke Předlice (470 m) und die Großbrücke Trmice über örtliche Straßen und ein Eisenbahngelände mit einer Länge von 1.085 m.

Vorgezogener Abschnitt 0806

Kurz hinter dieser Brücke knüpft dann die Trasse mit der AS Trmice an den zeitlich vorgezogenen Bauabschnitt 0806 Trmice – Řehlovice an, der 1984 – 1990 gebaut wurde. Die Trasse verläuft in einem engen Tal, wo parallel der Fluss Bílina, die D 8, eine zweigleisige Eisenbahnstrecke und die Straße II/258 nebeneinander führen, in Richtung Südwest. Drei Großbrücken Stadice (330 m), Koštov (500 m) und Trmice (440 m) mussten in diesem Abschnitt gebaut werden, auf der Brücke Trmice wurden im Zuge der Fertigstellung der AS Trmice zusätzlich Schallschutzwände errichtet.

Knotenpunkte

AS Petrovice
Die erste Anschlussstelle auf tschechischer Seite, mit der über die Straße II/248 die Ortschaften Petrovice, Krásný Les und Telnice angebunden werden.

Anschlussstelle Trmice.

MÚK Trmice.

AS Knínice
Anknüpfung an die wichtige Straße I. Ordnung I/13 (E 442), die an der Südseite des Erzgebirgskamms von Děčín bis Karlsbad führt. Über diese Straße wird ein Teil des grenzüberschreitenden Verkehrs nach Děčín im Osten bzw. nach Teplice, Most, Chomutov und weiter in Richtung Westen abfließen. Bei der Ausbildung der Anschlussstelle musste die I/13 auf einer Länge von ca. 1 km verlegt werden.

AS Úžín, AS Předlice
An diesen beiden Anschlussstellen wird über die Straßen I/30 und II/253 das Stadtgebiet von Ústí nad Labem optimal an die Autobahn angebunden.

AS Trmice
Im Zuge des Abschnitts 0806 wurde bereits vor 1990 ein Teil des Knotenpunktes gebaut. Die übrigen Rampen wurden später angelegt. Die Anschlussstelle stellt eine wichtige Anbindung über einen – ebenfalls im Vorfeld fertiggestellten – ca. 4 km langen vierstreifigen Zubringer (Žižkova ulice) zur Elbuferstraße I/30 dar.

Trasse der D 8 zwischen der Anschlussstelle Petrovice und der Grenze.

Trasa dálnice D 8 mezi křižovatkou Petrovice a státními hranicemi.

MÚK Knínice
Napojení důležité silnice I/13 (E 442), která vede po jižním úpatí Krušných hor z Děčína do Karlových Varů. Po této silnici bude sjíždět část přeshraniční dopravy směrem na Děčín a západním směrem do Teplic, Mostu a Chomutova. Výstavba této křižovatky si vyžádala přeložku silnice I/13 v délce cca. 1 km.

MÚK Úžín, MÚK Předlice
Těmito dvěma křižovatkami je po silnicích I/30 a II/253 napojeno na dálnici město Ústí nad Labem.

MÚK Trmice
Při výstavbě úseku 0806 byla část křižovatky vybudována již před rokem 1990, zbývající ramena byla dostavěna v rámci úseku 0807. Křižovatka nabízí důležité napojení centra města Ústí nad Labem po cca. 4 km dlouhé spojovací komunikaci (Žižkova ulice), která byla vybudována s předstihem.

Mimořádná snaha o ochranu přírody a životního prostředí

Úsek 0807 dálnice D 8 prochází vysoce citlivým přírodním prostředím hřebene Krušných hor. K ochraně flóry a fauny byla i na české straně realizována nákladná ochranná opatření. K nim patří především ochranné stěny výšky až 4,5 m, které byly vybudovány na obou stranách hraničního mostu a v délce dalších cca. 5 km na mostech a podél tělesa dálnice. Stěny slouží jako protikolizní ochrana ptactva, obzvlášť chráněného tetřívka, i jako ochrana infiltrační oblasti přehrady Gottleuba proti odstřiku znečištěné vody z vozovek. Infiltrační oblast německé přehrady na pitnou vodu Gottleuba zasahuje ještě cca. 5 km do českého vnitrozemí. Německá a česká silniční správa se proto dohodly, že v tomto úseku bude česká dálnice D 8 vybudována podle německé směrnice pro výstavbu silnic v ochranných pásmech vodních zdrojů RiStWaG, a že veškerá povrchová voda z vozovek bude odvedena mimo infiltrační oblast. Kromě toho byla vybudována řada retenčních nádrží s předčištěním, aby do povrchových toků byla vypouštěna pouze neznečištěná voda.

Na svazích podél dálnice byly na vhodných místech vysázeny široké zelené pásy sloužící jako ochrana proti imisím, hluku a jako životní prostory pro malé živočichy a ptactvo. Díky velkému počtu inženýrských objektů a propustů pro zvěř v hřebenové oblasti je zaručena vysoká propustnost dálniční trasy pro migrační koridory zvěře. Zvěř má k migraci přes dálnici pod mosty a nad tunely k dispozici celkem 7,8 km trasy.
Při projektování byly zohledněny i potřeby člověka. Trasa je důsledně vedena v dostatečné vzdálenosti od sídelních útvarů. Tam, kde přiblížení bylo nevyhnutné, byly dodrženy přísné směrnice protihlukové ochrany a byla realizována rozsáhlá protihluková opatření.

Estakáda Trmice.

Großbrücke Trmice.

Besondere Anstrengungen zum Natur- und Umweltschutz

Im Grenzabschnitt (0807) quert die D 8 den hochsensiblen Naturraum des Erzgebirgskamms. Zum Schutz von Flora und Fauna wurde auch auf tschechischer Seite eine Reihe aufwändiger Maßnahmen durchgeführt. Dazu gehören insbesondere bis zu 4,5 m hohe Schutzwände, die beidseitig auf gesamter Länge der Grenzbrücke und weitere ca. 5 km entlang der Trasse zum Schutz des Birkhuhns, aber auch zum Schutz des Trinkwassers (Spritzschutz) errichtet wurden.

Das Einzugsgebiet der deutschen Trinkwassertalsperre Gottleuba erstreckt sich noch ca. 5 km in das tschechische Inland. Die deutsche und die tschechische Straßenbauverwaltung haben deshalb abgestimmt, dass in diesem Abschnitt die D 8 nach RiStWaG, der deutschen Richtlinie für Straßenbaumaßnahmen in Wassereinzugsgebieten gebaut wird, und dass das gesamte Oberflächenwasser von der Fahrbahn außerhalb des Einzugsgebiets herausgeleitet wird. Darüber hinaus wurden zahlreiche Regenrückhaltebecken gebaut, um sicherzustellen, dass nur gereinigtes Wasser von der Autobahn in die Gewässer eingeleitet wird. An den Böschungen und entlang der Autobahn wurden an geeigneten Stellen breite Grünstreifen angepflanzt, die als Immissionsschutz und gleichzeitig als Lebensraum für kleine Tiere und Vögel dienen.

Durch die Vielzahl von Ingenieurbauwerken und Tierdurchlässen ist eine sehr hohe Durchlässigkeit der Trasse für Wanderungskorridore der Tiere im Kammbereich gegeben: insgesamt 7,8 km unter den Brücken bzw. über den Tunneln stehen den Tieren für die Trassenquerung frei. In Waldbereichen wurden zur Vermeidung von Kollisionen der Tiere mit Fahrzeugen Zäune errichtet, mit denen die Tiere zu Tierdurchlässen bzw. Unterführungen geleitet werden.
In Siedlungsnähe wurden strenge Lärmschutzgrenzwerte eingehalten und umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen realisiert.

Eisenbahnbrücke bei Knínice.

Železniční most u Knínic.

Fußgängerbrücke „Katzenaugen“.

Most pro pěší „Kočičí oči“.

Stützwand mit künstlerischer Ausgestaltung (Relief Erzgebirge und Böhmisches Mittelgebirge).

Opěrná zeď s uměleckým reliéfem Krušných hor a Českého středohoří.

Popis

Hraniční most – společné dílo sousedů

Dálnice D 8 je propojena s dálnicí A 17 hraničním mostem přes Hraniční potok. Hluboce zaříznuté údolí překračuje most ve výšce 57 m. Při jeho projektování se dbalo především na minimální zásahy do údolního prostoru, aby byla zaručena ochrana přehrady na pitnou vodu Gottleuba a ochrana prostředí pro flóru a faunu.
Toho bylo dosaženo
- zřízením 6 polí, max. rozpětí 73 m,
- uspořádáním štíhlých pilířů mimo koryto toku,
- minimalizací stavební činnosti na dně údolí,
- osazením 4,5 m vysokých ochranných stěn na mostě.

Podle česko – německé státní smlouvy převzala výstavbu hraničního mostu česká strana. Spolková republika Německo se však podílí na celkových nákladech ve výši cca. 35,7 mil. € částkou cca. 17 mil. €. Oba oddělené ocelové komůrkové nosníky byly svařeny za českou krajní opěrou a vysunuty přes pilíře až na německou krajní opěru. Nosníky jsou zhotoveny ze speciální oceli ATMO-FIX, která vzdoruje povětrnosti a nevyžaduje protikorozní nátěr.
Komůrkové nosníky jsou spřaženy železobetonovou deskou. Její betonáž byla prováděna od obou krajních opěr, k nimž byly z české strany vybudovány staveništní komunikace s rozsáhlými opatřeními k ochraně pitné vody.

Údaje a fakta

délka:	412 m
rozpětí polí:	58,4 + (4×) 73 + 58,4 m
šířka:	30,80 m
plocha mostu:	cca. 12.600 m^2
stavební výška:	3,80 m
max. výška nad údolím:	57 m
nosná konstrukce:	spřažený ocelobetonový komorový nosník pro každý jízdní pás
technologie:	vysouvané ocelové nosníky, betonáž spřahující desky pomocí betonážních vozíků, pojíždějících po ocelové konstrukci
doba výstavby:	23 měsíců
náklady:	1 miliarda Kč (35,7 mil. €)

Die Grenzbrücke Schönwalder Bach – ein Brückenschlag zwischen Nachbarn

Bindeglied zwischen der A 17 und der D 8 – und damit zugleich ein symbolischer Brückenschlag zwischen den Nachbarländern Bundesrepublik Deutschland und Tschechische Republik – ist die 412 m lange Grenzbrücke Schönwalder Bach. Das tief eingeschnittene Tal wird in einer Höhe von bis zu 57 m überquert. Bei der Gestaltung des Bauwerks wurde in besonderem Maße darauf geachtet, die Eingriffe im Talraum so gering wie möglich zu halten, um den Trinkwasserschutz der Talsperre Gottleuba und den Schutz von Lebensräumen von Flora und Fauna zu gewährleisten.

Das wurde erreicht durch:
- 6 Felder mit Stützweiten von bis zu 73 m,
- Anordnung der schlanken Pfeiler außerhalb des Flussbetts,
- Minimierung der Bautätigkeit im Talgrund,
- 4,5 m hohe Schutzwände auf der Brücke.

Laut Staatsvertrag zwischen der Bundesrepublik und Tschechien erfolgte der Bau der Grenzbrücke in Zuständigkeit der tschechischen Behörden. Allerdings ist die Bundesrepublik mit 17 Mio. € an den Gesamtkosten von 35,7 Mio. € beteiligt.

Die beiden getrennten Stahlhohlkästen wurden hinter dem tschechischen Widerlager verschweißt und im Taktschiebeverfahren über die Pfeiler bis zum deutschen Widerlager geschoben. Sie sind aus einem speziellen wetterfesten Stahl ATMOFIX hergestellt, der keinen Korrosionsanstrich benötigt.
Die Stahlhohlkästen sind mit einer Stahlbetonverbundplatte abgedeckt. Die Betonierung erfolgte von beiden Widerlagern aus, zu denen von der tschechischen Seite Baustraßen mit umfangreichen Wasserschutzmaßnahmen angelegt worden sind.

Daten und Fakten

Länge:	412 m
Stützweiten:	58,4 + (4×) 73 + 58,4 m
Breite:	30,80 m
Brückenfläche:	ca. 12.600 m²
Bauhöhe:	3,80 m
Höhe max. über Tal:	57 m
Überbauten:	einzelliger Stahlverbund-Hohlkasten
Herstellungs-Verfahren:	Taktschiebeverfahren (Stahlhohlkästen)
Bauzeit:	23 Monate
Kosten:	1 Mrd. Kč (35,7 Mio. €)

Popis

Nedělená nosná konstrukce převádí dálnici D 8 přes údolí Rybného potoka

Bezprostředně za hraničním mostem následuje most přes Rybný potok. Cenné údolí překračuje most ve výšce 53 m. Také u tohoto mostu byly zásahy do údolního prostoru omezeny pouze na výstavbu pilířů, zřízení nosné konstrukce proběhlo shora.
Tento most má tu zvláštnost, že pro oba jízdní pásy slouží pouze jedna nosná konstrukce z podélně a příčně předpjatého železobetonu. Její zhotovení probíhalo ve stavební jámě ve dvou taktech za sebou. V prvním taktu byla vybetonována železobetonová komora, v druhém taktu byly přidány předpjaté krakorcové desky a diagonální výztuhy.
Samotný výsuv kladl vysoké nároky na stabilitu během výsuvu, na přesné zaměřování polohy a na příčné, výškové a podélné vedení vysouvané konstrukce, protože osa dálnice leží ve směrovém oblouku a v podélném spádu.
Hlavní charakteristiky:
– 7 polí, max. rozpětí 58 m,
– vysoké a štíhlé pilíře mimo koryto toku,
– minimalizací stavební činnosti na dně údolí,
– 4,5 m vysoké ochranné stěny na mostě.

Údaje a fakta:

délka:	360 m
rozpětí polí:	34 + 48 + 54 + (3×) 58 + 44 m
šířka:	31,10 m
plocha mostu:	cca. 11.070 m^2
stavební výška:	4,30 m
max. výška nad údolím:	53 m
nosná konstrukce:	železobetonový komorový průřez s převislými konzolami
technologie:	vysouvaná konstrukce, betonáž ve dvou taktech
doba výstavby:	22 měsíců
náklady:	620 mil. Kč (22 mil. €)

Einteiliger Überbau führt die D 8 über das Tal der Gottleuba

Unmittelbar hinter der Grenzbrücke wird das schutzwürdige Tal der Gottleuba (Rybný potok) mit einem 360 m langen Brückenbauwerk in max. 53 m Höhe gequert. Auch bei dieser Brücke wurden die Eingriffe in den Talraum nur auf den Bau der Pfeiler beschränkt, die Errichtung des Überbaus erfolgte von oben.

Die Brücke hat die Besonderheit, dass für beide Fahrbahnen nur eine Überbaukonstruktion aus längs- und quervorgespanntem Stahlbeton dient. Die Herstellung erfolgte im Taktschiebverfahren unter Einsatz von zwei hintereinander angeordneten Taktkellern. Im ersten Taktkeller wurde ein Stahlbetontrog betoniert, der dann im zweiten Taktkeller mit vorgespannten Kragplatten und Diagonalversteifungen versehen wurde.

Das Taktschiebeverfahren selbst hat hohe Anforderungen an die Stabilität während des Vorschubs, an genaue Einmessungen sowie an Quer-, Höhen- und Längsführung der geschobenen Konstruktion gestellt, da die Fahrbahnachse in einem Richtungsbogen und in Längsgefälle liegt.

Die wesentlichen Charakteristiken sind:
- 7 Felder mit Stützweiten von bis zu 58 m,
- hohe und schlanke Pfeiler außerhalb des Flussbetts,
- Minimierung der Bautätigkeit im Talgrund,
- 4,5 m hohe Schutzwände auf der Brücke.

Daten und Fakten

Länge:	360 m
Stützweiten:	34 + 48 + 54 + (3×) 58 + 44 m
Breite:	31,10 m
Brückenfläche:	ca. 11.070 m^2
Bauhöhe:	4,30 m
Höhe max. über Tal:	53 m
Überbau:	Stahlbetonhohlkasten mit Auskragungen
Herstellungs-Verfahren:	Taktschiebeverfahren mit Betonierung in zwei Taktkellern
Bauzeit:	22 Monate
Kosten:	620 Mio. Kč (22 Mio. €)

Most Knínice (1.080 m)

Strmý sráz Krušných hor na české straně si vyžádal hned za jižním portálem tunelu Libouchec vybudování estakády délky přes 1 km. Zřízení násypu této délky a výšky by jak z hlediska hospodárnosti tak z hlediska ochrany životního prostředí nebylo proveditelné.
Na štíhlých pilířích tvaru Y byla pro každý jízdní pás zřízena nosná konstrukce jako spojitý nosník o 26 polích, částečně předpjatý. Impozantní estakáda začíná těsně za jižním portálem tunelu Libouchec a končí 600 m před křižovatkou Knínice.

Hlavní charakteristiky:
– 26 polí, max. rozpětí 42 m,
– pilíře tvaru Y o max. výšce 24 m,

Údaje a fakta

délka:	1.080 m
rozpětí polí:	31,5 + (24×) 42 + 31,5 m,
šířka:	29,6 m
plocha mostu:	cca. 28.900 m^2
stavební výška:	1,40–2,60 m
max. výška nad údolím:	26 m
nosná konstrukce:	spojitý nosník pro každý jízdní pás z částečně předpjatého železobetonu
technologie:	betonáž na posuvné skruži
doba výstavby:	31 měsíců
náklady:	1,1 miliardy Kč (39 mil. €)

Estakáda Knínice.

Großbrücke Knínice.

Most Opárno (290 m)

Tento most se připravuje k výstavbě v úseku 0805 přes České středohoří, kde bude dálnice přecházet přes ekologicky hodnotné Opárenské údolí. Za účelem maximální ochrany tohoto citlivého přírodního prostoru byl k překročení hluboko zaříznutého údolí navržen obloukový most délky 290 m s obloukovou nosnou konstrukci o rozpětí 135 m. Tento most bude mít téměř shodnou konstrukci i vzhled jako obloukový most přes údolí Seidewitztal na dálnici A17.
Dva oblouky – pro každý jízdní pás samostatně – budou vybudovány letmou betonáží, aby bylo během výstavby uchráněno dno údolí od stavební činnosti.

Hlavní charakteristiky:
– 13 polí, max. rozpětí 135 m
– minimalizace stavební činnosti na dně údolí, kde bude provedeno pouze založení a výstavba opěr

Údaje a fakta

délka:	290 m
oblouková konstrukce:	2 oblouky o rozpětí 135 m
šířka:	cca. 30 m
plocha mostu:	cca. 9.000 m^2
max. výška nad údolím:	50 m
nosná konstrukce:	plnostěnný železobetonový oblouk s předpjatou deskovou mostovkou
technologie:	letmá betonáž oblouků

Hangbrücke Knínice (1.080 m)

Der steile Absturz des Erzgebirges auf tschechischer Seite machte es erforderlich, unmittelbar hinter dem Südportal des Tunnels Libouchec eine Hangbrücke mit einer Länge von über 1 km zu bauen. Eine Dammschüttung in dieser Länge und Höhe wäre aus wirtschaftlichen und naturschutzfachlichen Gründen unvertretbar.
Auf schlanken Y-förmigen Pfeilern wurde für jede Fahrbahn ein Überbau als Durchlaufbalkenträger über 26 Felder aus teilweise vorgespanntem Stahlbeton errichtet. Die imposante Brücke endet kurz vor der Anschlussstelle Knínice.

Die wesentlichen Charakteristiken sind:
– 26 Felder mit Stützweiten von 42 m,
– Pfeiler mit Y-Form, Höhe bis zu 24 m

Daten und Fakten

Länge:	1.080 m
Stützweiten:	31,5 + (24×) 42 + 31,5 m
Breite:	29,6 m
Brückenfläche:	ca. 28.900 m²
Bauhöhe:	1,40 – 2,60 m
Höhe:	26 m
Überbauten:	Durchlaufträger aus teilweise vorgespanntem Stahlbeton
Herstellungs-Verfahren:	Betonierung auf Lehrgerüst
Bauzeit:	31 Monate
Kosten:	1,1 Mrd. Kč (39 Mio. €)

Brücke Opárno (290 m)

Diese Brücke wird im Abschnitt 0805 über das Böhmische Mittelgebirge, wo die Autobahn ein naturschutzfachlich wertvolles Tal Opárenské údolí quert, zum Bau vorbereitet. Zum höchstmöglichen Schutz dieses sensiblen Naturraums ist zum Überschreiten des tief eingeschnittenen Tals eine 290 m lange Brücke mit einer Bogentragkonstruktion mit 135 m Spannweite vorgesehen. Die Brücke wird eine fast gleiche Konstruktion und Gestaltung wie die Bogenbrücke über das Seidewitztal im Zuge der A17 haben. Die beiden Bögen – je einer pro Richtungsfahrbahn – werden im Freivorbau hergestellt, um während des Baus den Talgrund zu schützen.

Die wesentlichen Charakteristiken sind:
– 13 Felder, max. Stützweite 135 m,
– Minimierung der Bautätigkeit im Talgrund, wo nur die Gründung der Stützen erfolgt.

Daten und Fakten

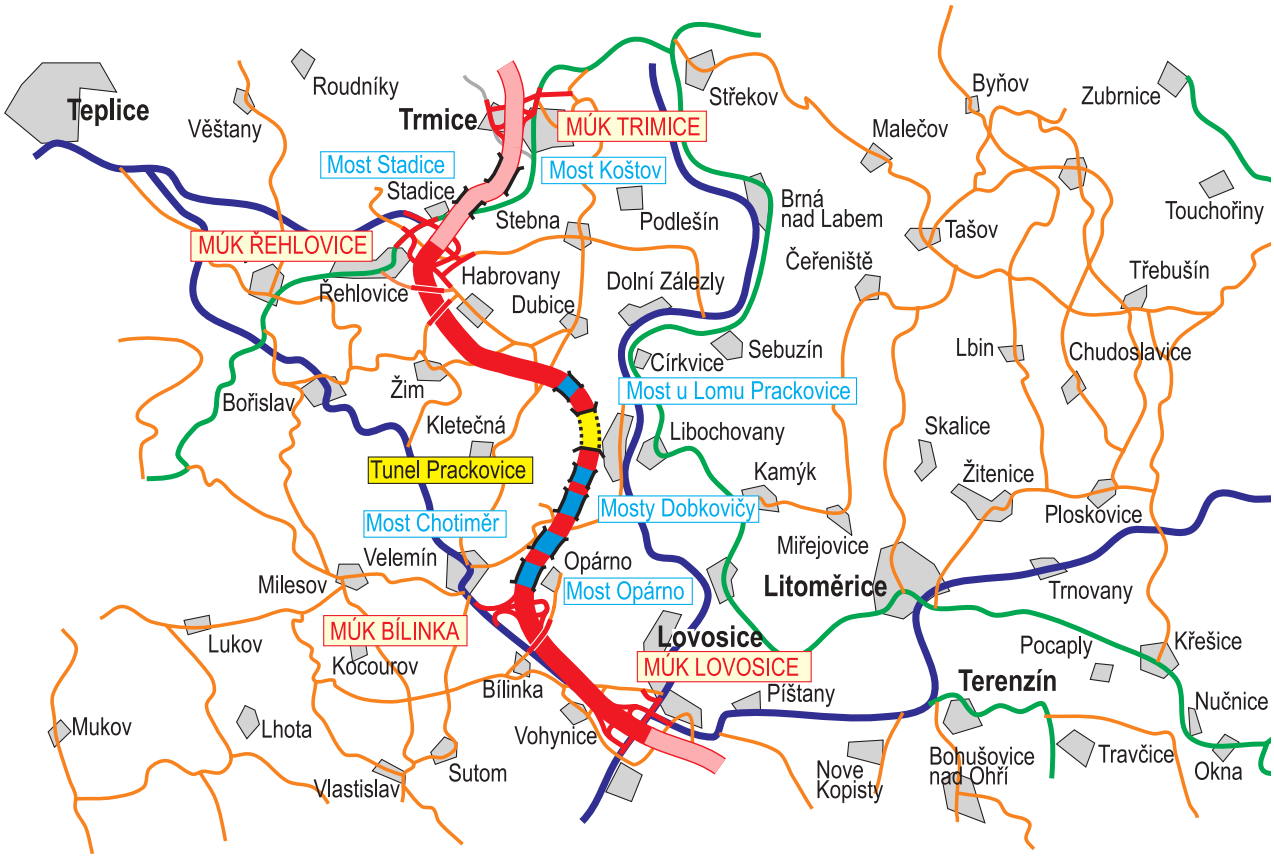
Länge:	290 m
Bogen-konstruktion:	2 Bögen mit je 135 m Spannweite
Breite:	ca. 30 m
Brückenfläche:	ca. 9.000 m²
Höhe max. über Tal:	50 m
Überbauten:	Vollwandbogen aus Stahlbeton mit vorgespannter Fahrbahnplatte
Herstellungs-Verfahren:	Betonierung im Freivorbau

Geplante Brücke Opárno.

Připravovaný most Opárno.

Úsek 0805 (Délka: 16,4 km)

Řehlovice – Lovosice



Za křižovatkou Řehlovice se trasa stáčí jihozápadně a stoupá až k obci Radejčín. Tunelem délky 620 m, mostem a dalším tunelem délky 270 m se dálnice dostává na plato bývalého kamenolomu vysoko nad údolím Labe v blízkosti České brány (Porta Bohemica).
Cenný přírodní prostor Opárenského údolí překračuje dálnice impozantním obloukem o rozpětí 135 m ve výšce 50 m nad dnem údolí. Most Opárno bude budován stejnou technologií jako most přes údolí Seidewitztal na německé straně, jeho celková délka bude 290 m. Dálnice obchází ze západu markantní vrch Lovoš a za křižovatkou Bílinka vede dále v trase dnešní silnice I/8 až do křižovatky Lovosice, kde navazuje na již provozovaný úsek do Prahy.

Celkový přehled

Délka:	16,4 km
Křižovatky:	– MÚK Řehlovice (I/63 – napojení Teplic) – MÚK Bílinka (I/8) – MÚK Lovosice (I/15, I/30)
Inženýrské objekty:	19 dálničních mostů, z toho 5 přes 100 m 2 tunely (270 m a 620 m) 10 nadjezdů
Vybavení:	– SSÚD Řehlovice
Zábor ploch:	32 ha
Doba výstavby:	2007 – 2009
Náklady:	14,2 miliardy Kč (507,1 mil. €)

Abschnitt 0805 (16,4 km)

Von der AS Řehlovice bis zur AS Lovosice

Ausgehend von der AS Řehlovice steigt die Trasse in Richtung Südost bis zur Gemeinde Radejčín. Mit einem Tunnel von 620 m Länge, einer Brücke und einem weiteren Tunnel von 270 m Länge gelangt die D 8 auf das Plateau eines ehemaligen Steinbruchs hoch über dem Elbtal in der Nähe der Böhmischen Pforte „Porta Bohemica“.
Ein wertvoller Naturraum im Tal Opárno wird mit einer imposanten Bogenbrücke (Bogenspannweite = 135 m) in einer Höhe von 50 m über dem Talgrund gequert. Die Talbrücke Opárno (290 m) wird in gleicher Bauweise wie die Seidewitztalbrücke auf deutscher Seite gebaut.
Die Autobahn umgeht vom Westen den markanten Berg Lovoš, erreicht die AS Bílinka und führt weiter in der Trasse der Straße I/8 zur AS Lovosice, wo sie an den bereits bis Prag fertiggestellten Teil anbindet.

Die Maßnahme im Überblick

Länge:	16,4 km
Knotenpunkte:	– AS Řehlovice (I/63 – Anbindung Teplice) – AS Bilinka (I/8 – E55) – AS Lovosice (I/15,I/30)
Bauwerke:	19 Autobahnbrücken, darunter – 5 Großbrücken – 2 Tunnel (270 m und 620 m) – 10 Überführungsbauwerke
Anlagen:	– Autobahnmeisterei Řehlovice
Flächenbedarf:	32 ha
Bauzeit:	2007 bis 2009
Kosten:	14,2 Mrd. Kč (507,1 Mil. €)

Knotenpunkte

AS Řehlovice
Einige Rampen dieser Anschlussstelle, an der eine zweibahnige Straße I/63 nach Teplice angeschlossen wird, wurden bereits im Zuge des Abschnitts 0806 Trmice – Řehlovice gebaut, eine komplette Fertigstellung des Knotens erfolgt im Zuge des Abschnitts 0805. Über die Straße II/258 wird in dieser Anschlussstelle das untergeordnete Straßennetz an die Autobahn angeschlossen.
In unmittelbarer Nähe dieses Knotenpunktes wurde eine moderne Autobahnmeisterei zur Bewirtschaftung des nördlichen Teils der D 8 gebaut.

AS Bílinka
Mit dieser Anschlussstelle wird die Verknüpfung mit der Straße I/8 hergestellt, über die der Ort Velemín sowie die weiteren Orte in Richtung Teplice angeschlossen werden.

AS Lovosice
Die Anbindung der Städte Lovosice und Třebenice sowie zahlreicher weiterer Gemeinden erfolgt über die Straße I/15. Angeschlossen wird hier auch die Straße I/30, die am linken Elbeufer nach Ústí nad Labem führt.

Die Anschlussstelle wird komplett im Zuge des Abschnitts 0805 gebaut. Der bereits in Betrieb befindliche Abschnitt der D 8 von Prag bindet hier in direkter Weiterführung vorübergehend an die zweistreifige Straße I/8 an.

Autobahnmeisterei Řehlovice.

Středisko správy a údržby dálnice Řehlovice.

Křižovatky

MÚK Řehlovice
Některé větve této křižovatky, v které se napojuje čtyřpruhová silnice I/63 do Teplic, byly vybudovány již při stavbě úseku 0806 Trmice – Řehlovice, kompletně bude křižovatka dobudována spolu s úsekem 0805. Silnicí II/258 bude v této křižovatce připojena na dálnice i silniční síť II. a III. třídy.
V bezprostřední blízkosti MÚK Řehlovice bylo vybudováno moderní Středisko správy a údržby dálnice (SSÚD) k údržbě severní části dálnice D 8.

MÚK Bílinka
V této křižovatce bude napojena silnice I/8, po níž bude možný nájezd na dálnici z obcí Velemín, Bořislav, Žalany a dalších obcí ze směru Teplice, které doposud neúměrně trpí silnou nákladní dopravou na silnici I/8.

MÚK Lovosice
Připojení Lovosic, Třebenic a četných obcí bude v této křižovatce možné po silnici I/15, napojí se zde také levobřežní silnice I/30 vedoucí podél Labe do Ústí nad Labem. Křižovatka bude kompletně postavena v rámci stavby 0805. Provozovaný úsek dálnice D 8 od Prahy zde prozatím plynule přechází do dvoupruhové silnice I/8.

Připravovaný tunel Prackovice.

Geplanter Tunnel Prackovice.

Mimořádná snaha o ochranu přírody a životního prostředí

Úsek 0805 dálnice D 8 prochází Chráněnou krajinnou oblastí České středohoří, kterou při výstavbě dopravního spojení Praha – Ústí nad Labem nelze nijak obejít. Stávající silnice I/8 (E 55), která je silně zatížena přeshraniční nákladní dopravou a jejíž dopravní funkci má převzít dálnice D 8, prochází velmi hodnotnými vrcholovými partiemi Českého středohoří (II. ochranná zóna) bez nejmenší ochrany jak přírody tak člověka.

Při projektování dálnice bylo prověřeno 5 variant vedení trasy, výsledná varianta prochází převážně po zemědělsky využívaných plochách nebo prostorem kamenolomů. Celkem 85 % trasy je vedeno ve IV. (nejnižší) ochranné zóně, cca. 14 % ve III. zóně a pouze 1 % ve II. zóně, což je zásadní rozdíl oproti současnému stavu na stávající silnici I/8 (E 55). II. ochrannou zónu v hřebenové oblasti trasa přechází v místě bývalého kamenolomu Prackovice systémem objektů tunel – most – tunel. Touto kombinací a dalšími mostními objekty je zaručena vysoká propustnost trasy pro zvěř. Obloukový most přes citlivé Opárenské údolí bude budován letmou betonáží bez zásahů do dna údolí, další most Vchynice bude celý uzavřen do tubusu z důvodu protihlukové ochrany.

V roce 2005 byly schváleny evropsky významné lokality NATURA 2000. V blízkosti stavby 0805 se nachází jediná lokalita – vrch Lovoš. Expertní posudek vyloučil jakýkoliv dopad výstavby i provozu dálnice na tuto lokalitu.
Pro průchod dálnice Chráněnou krajinnou oblastí České středohoří vydal ministr životního prostředí výjimku s 30 podmínkami. Ty budou zapracovány do realizační dokumentace, a tím bude zaručena dostatečná ochrana přírody a životního prostředí. Zahájení výstavby tohoto 16,4 km dlouhého úseku se předpokládá v roce 2007.

Geplante eingehauste Brücke Vchynice.

Připravovaný zakrytý most Vchynice.

Besondere Anstrengungen zum Natur- und Umweltschutz

Der Abschnitt 0805 der D 8 quert das Landschaftsschutzgebiet Böhmisches Mittelgebirge, das beim Neubau einer Verkehrsverbindung Prag – Ústí nad Labem nicht umgangen werden kann. Die vom grenzüberschreitenden Schwerlastverkehr stark belastete vorhandene Straße I/8 (E 55), deren Verkehrsfunktion die D 8 im Böhmischen Mittelgebirge übernehmen soll, führt durch ökologisch wertvolle Kammpartien (II. Schutzzone) des Böhmischen Mittelgebirges. Entlang dieser Straße gibt es keinerlei Schutzeinrichtungen, weder für die Menschen, noch für die Natur.

Bei der Planung der D 8 wurden fünf Trassenvarianten geprüft. Die Vorzugsvariante beansprucht überwiegend landwirtschaftlich genutzte Flächen bzw. Steinbrüche. Insgesamt 85% der Trasse führen durch die IV. (niedrigste) Schutzzone, ca. 14 % durch die III. Zone und nur 1 % durch die II. Zone. Dies bedeutet einen wesentlichen Unterschied gegenüber der bisherigen Situation auf der Straße I/8.

Die II. Schutzzone in der Kammpartie quert die Autobahn im Bereich eines ehemaligen Steinbruchs Prackovice mit einem Bauwerkssystem Tunnel – Brücke – Tunnel. Mit dieser Kombination und weiteren Brückenbauwerken wird eine hohe Durchlässigkeit der Trasse für Tiere gewährleistet. Die Bogenbrücke über das sensible Tal Oparno wird im Freivorbau ohne Eingriff in den Talgrund gebaut, eine weitere Brücke Vchynice wird aus Gründen des Lärmschutzes voll eingehaust.

Für die Querung des Landschaftsschutzgebietes Böhmisches Mittelgebirge hat der Umweltminister eine Ausnahmegenehmigung mit 30 bautechnischen Auflagen erteilt. Diese werden in die Ausführungsplanungen eingearbeitet, so dass ein ausreichender Schutz der Natur und Umwelt gewährleistet ist. Die Bauarbeiten an diesem 16,4 km langen Abschnitt der D 8 werden voraussichtlich im Jahr 2007 beginnen.

Úseky 0804 – 0801 (Délka: 48,2 km)

Z Lovosic do Prahy

Tato část dálnice D8 byla po úsecích vybudována v letech 1990 – 2000, a dnes již plně převzala svoji funkci při odlehčení silniční sítě a soustředění dopravy na dálnici. Stavby byly realizovány v topograficky příznivých podmínkách bez větších terénních překážek. Bylo nutno přemostit dvě velké řeky Vltavu a Ohři, četné železniční tratě a silnice.
V některých úsecích byly rovněž nutné rozsáhlé přeložky inženýrských sítí.
Dálnice probíhá téměř přímočaře jihovýchodním směrem a v šesti mimoúrovňových křižovatkách připojuje důležitá města a silnice. K napojení měst Lovosice a Litoměřice byl v předstihu (jako silnice II. třídy) vybudován přivaděč délky cca. 3 km. Na severním okraji Prahy se dálnice napojuje na Proseckou radiálu do centra města. V budoucnosti bude napojena na rychlostní okruh, který je zčásti vybudován, zčásti ve výstavbě a zčásti v přípravě.
V blízkosti mimoúrovňové křižovatky Lukavec leží odpočívka Siřejovice s čerpací stanicí, další se nachází v Klíčanech poblíž Prahy.
V prostoru křižovatky Nová Ves bylo vybudováno SSÚD k údržbě jižní části dálnice.
I v tomto úseku byla realizována rozsáhlá opatření k ochraně životního prostředí, protihluková opatření a vegetační úpravy. V blízkosti města Roudnice a slavné kultovní hory Říp byly před zahájením stavby dálnice provedeny rozsáhlé archeologické průzkumy s mnoha cennými nálezy.

Celkový přehled

Délka:	48,2 km
Křižovatky:	– MÚK Lukavec – MÚK Doksany (II/608, II/118) – MÚK Roudnice (II/608, II/240) – MÚK Nová Ves (I/16) – MÚK Úžice (II/608) – MÚK Zdiby (I/9, II/608, Prosecká radiála)
Inženýrské objekty:	29 dálničních mostů, – 19 nadjezdů
Vybavení:	– vybavená odpočívka Siřejovice – vybavená odpočívka Klíčany – SSÚD Nová Ves
Přivaděče:	– napojení Litoměřic a Lovosic (vybudováno jako silnice II. tř.) – napojení na Proseckou radiálu do centra Prahy – v budoucnu napojení na rychlostní okruh Prahy
Zábor ploch:	248 ha
Doba výstavby:	1990–2000
Náklady:	6,2 miliardy Kč (221,4 mil. €)

Von der AS Lovosice bis zur Hauptstadt Prag

Dieses Teilstück der Autobahn wurde abschnittsweise in den Jahren 1990 – 2000 gebaut, und es hat seitdem seine Entlastungs- und Bündelungsfunktion im Verkehr in Richtung Norden von Prag voll übernommen. In topografisch günstigen Verhältnissen erfolgte die Realisierung ohne größere Geländehindernisse. Allerdings mussten zwei große Flusse, die Moldau und die Eger, sowie zahlreiche Eisenbahnstrecken und Straßen überbrückt werden. In manchen Streckenabschnitten waren außerdem umfangreiche Leitungsverlegungen erforderlich.

Die Trasse verläuft beinahe geradlinig in Richtung Süd-Süd-Ost und sie bindet mit insgesamt sechs Anschlussstellen wichtige Städte über nachgeordnete Straßen an. Für die Anknüpfung der Städte Lovosice und Litoměřice wurde ein ca. 3 km langer Zubringer gebaut. Am Nordrand der Hauptstadt Prag knüpft die D 8 an eine Radialverbindung zum Stadtzentrum an. In Zukunft soll sie an den zum Teil fertiggestellten, zum Teil in Bau und zum Teil in Planung befindlichen Autobahnring angeschlossen werden.

In der Nähe der AS Lukavec befindet sich die Tank- und Rastanlage Siřejovice, eine Service-Station gibt es bei Klíčany nahe Prag. Eine Autobahnmeisterei zur Bewirtschaftung des südlichen Autobahnabschnitts wurde im Knotenpunktbereich der AS Nová Ves errichtet.

Auch in diesem Teilstück wurden alle erforderlichen Umwelt- und Lärmschutzmaßnahmen sowie umfangreiche Grünanpflanzungen realisiert.

In der Nähe der Stadt Roudnice und des berühmten Kultberges Říp wurden vor dem Baubeginn der Autobahn umfangreiche archäologische Ausgrabungen mit vielen wertvollen Funden durchgeführt.

Die Maßnahme im Überblick

Länge:	48,2 km
Knotenpunkte:	– AS Lukavec – AS Doksany (II/608, II/118) – AS Roudnice (II/608, II/240) – AS Nová Ves (I/16 – AS Úžice (II/608) – AS Zdiby (I/9, II/608, Radialzubringer zum Stadtzentrum
Bauwerke:	29 Autobahnbrücken 19 Überführungsbauwerke
Anlagen:	– Tank- und Rastanlage Siřejovice – Tank- und Rastanlage Klíčany – Autobahnmeisterei Nová Ves
Besonderheit:	– Zubringer Lovosice/ Litoměřice – Anschluss an einen Radialzubringer zum Stadtzentrum Prag – Anschluss an den Autobahnring Prag (geplant)
Flächenbedarf:	248 ha
Bauzeit:	1990 bis 2000
Kosten:	6,2 Mrd. Kč (221,4 Mio. €)

Popis

Nejdelší dálniční most v České republice vede přes Ohři

Doposud nejdelší dálniční most v České republice byl vybudován v úseku 0804. Most má tři oddělené nosné konstrukce o 29 polích. Říční tok překračuje třemi oblouky o celkovém rozpětí 280 m, oblouky byly zhotoveny letmou betonáží. Pravobřežní inundační území je přemostěno předpjatou železobetonovou konstrukcí o délce 330 m, levobřežní inundační území předpjatou železobetonovou konstrukcí o délce 581 m. Inundační estakády byly betonovány na výsuvné skruži.

Hlavní charakteristiky:
- pravobřežní estakáda o 9 polích s max. rozpětím 34,5 m,
- levobřežní estakáda o 17 polích s max. rozpětím 37,4 m,
- obloukový most přes Ohři o 3 polích s max. rozpětím 137 m,
- pilíře estakád založeny na vrtaných pilotách, pilíře obloukového mostu na podzemních stěnách,

Údaje a fakta

délka:	1.180 m
rozpětí polí:	28 + (7×) 34,5 + 29 + 71 + 137 + 71 + 22 + 28 + (14×) 37,5 + 28 m
šířka:	29,0 m
plocha mostu:	cca. 16.330 m^2
stavební výška:	2,10 m
max. výška nad údolím:	14,5 m
nosná konstrukce:	estakády – železobetonový předpjatý spojitý dvojtrám most přes Ohři – truhlíkový předpjatý železobetonový oblouk
doba výstavby:	42 měsíců
náklady:	640 mil. Kč (22,8 mil. €)

Über die Eger führt die längste Autobahnbrücke Tschechiens

Die bislang größte Autobahnbrücke in der Tschechischen Republik wurde im Bauabschnitt 0804 gebaut. Die Brücke hat drei getrennte Überbauten mit insgesamt 29 Feldern. Der Fluss wird mit drei Bögen von 280 m Gesamtspannweite gequert, die Bögen wurden im Freivorbau hergestellt. Die Flutbrücken am rechten und am linken Flussufer haben vorgespannte Stahlbetonüberbauten von 330 m bzw. 581 m Länge, die auf Vorschubgerüsten betoniert wurden.

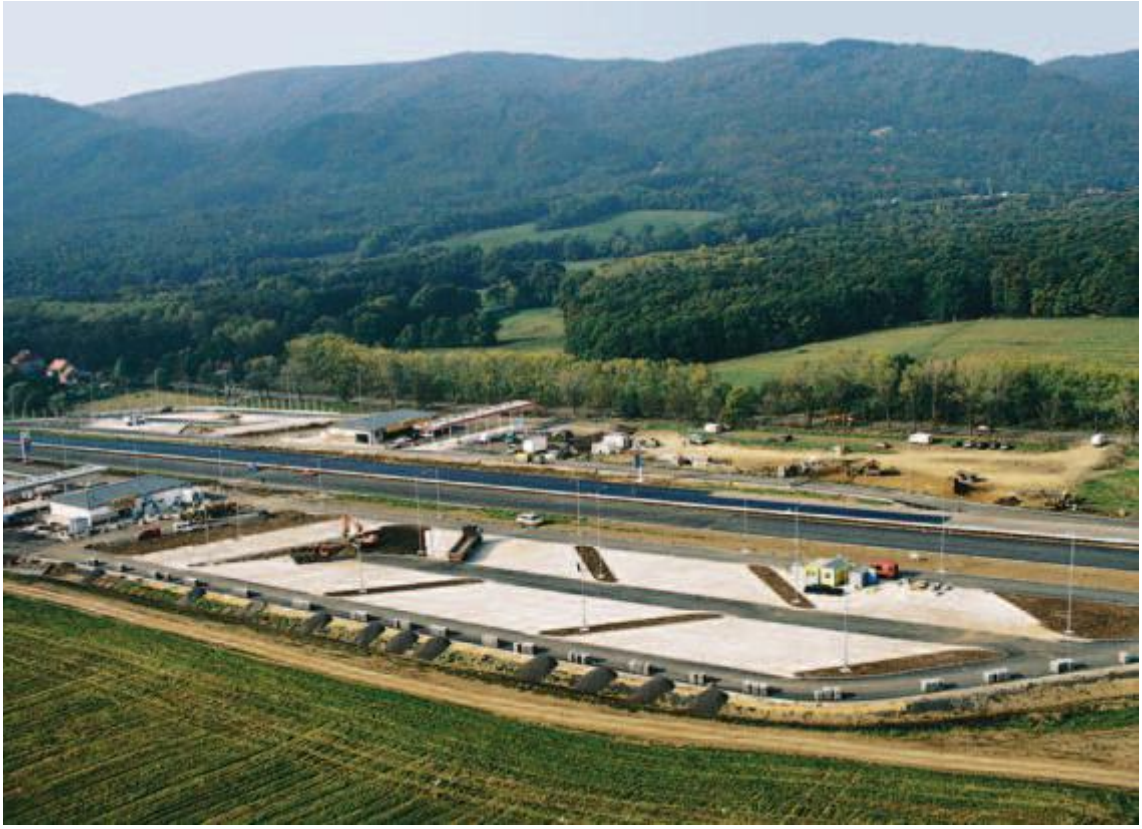
Die wesentlichen Charakteristiken sind:
- Flutbrücke am rechten Ufer mit 9 Feldern, Stützweiten von bis zu 34,5 m,
- Flutbrücke am linken Ufer mit 17 Feldern, Stützweiten von bis zu 37,5 m,
- Bogenbrücke über die Eger mit 3 Feldern, max. Stützweite von 137 m,
- die Pfeiler der Flutbrücken wurden auf Bohrpfählen gegründet,
- die Pfeiler der Bogenbrücke wurden auf Mailänder Wänden gegründet

Daten und Fakten

Länge:	1.180 m
Stützweiten:	28 + (7×) 34,5 + 29 + 71 + 137 + 71 + 22 + 28 + (14×) 37,5 + 28 m
Breite:	29,0 m
Brückenfläche:	ca. 16.330 m^2
Bauhöhe:	2,10 m
Höhe max. über Tal:	14,5 m
Überbauten:	Flutbrücken – zweistegiger Plattenbalken, Durchlaufträger aus vorgespanntem Stahlbeton Bogenbrücke – vorgespannter Stahlbetonhohlkasten
Bauzeit:	42 Monate
Kosten:	640 Mio. Kč (22,8 Mio. €)

Nejlepší služby pro řidiče

Tankování, odpočinek, osvěžení



Odpočívka Varvažov.

T+R Anlage Varvažov.

V moderním dálničním stavitelství hraje aspekt odpočinku a osvěžení důležitou roli. Účastníkům provozu má být nabídnut dostatek možností k přerušení jízdy, k uvolnění v příjemném prostředí a k tomu, aby sebe i své vozidlo zaopatřil vším potřebným pro další jízdu. K zajištění těchto potřeb se zřizují ve vzdálenostech cca. 20 km neobhospodařovaná parkoviště s WC a ve vzdálenostech cca. 50 – 60 km obhospodařované odpočívky. Při volbě místa jsou kromě těchto účelných vzdáleností rozhodující také aspekty hospodárnosti, možnosti zásobování a odvozu odpadků, dopravně – technické a stavební podmínky. Ve smyslu těchto zásad jsou na dálnici A17 k dispozici 2 parkoviště s WC „Am Nöthnitzgrund“ a Breitenau (na obou stranách dálnice) s dostatkem odstavných míst pro osobní a nákladní vozidla a pro autobusy a pro tělesně postižené. Na dálnici D8 jsou to tři odpočívky Varvažov, Siřejovice a Klíčany. Na německé straně leží nejbližší obhospodařovaná odpočívka s názvem „Dresdner Tor“ na dálnici A4 za křižovatkou Dresden-West.

Odpočívky na dálnici D8/A17 byly vybudovány souběžně s příslušným úsekem dálnice a jsou řidičům k dispozici od okamžiku uvedení dálnice do provozu.
Pro parkoviště s WC na dálnici A17 ve vzdálenosti 4 km před hranicemi platí tyto údaje prozatím v omezeném rozsahu, protože tato plocha bude sloužit přechodně pro pasovou kontrolu, a teprve později bude přebudována na normální parkoviště.

Beste Versorgung für die Autofahrer

Tanken, rasten und erholen

Im modernen Autobahnbau spielt der Aspekt von Rasten und Erholen eine wichtige Rolle. Dem Verkehrsteilnehmer soll ausreichend Möglichkeit geboten werden, um eine Fahrpause einzulegen, in angenehmer Umgebung zu entspannen und sich und sein Fahrzeug mit allem Notwendigen für die Reise zu versorgen. Um das zu gewährleisten, werden im Abstand von ca. 20 km PWC-Anlagen (unbewirtschaftete Rastanlagen mit WC) und im Abstand von ca. 50 – 60 km bewirtschaftete Tank- und Rastanlagen (T+R) eingerichtet. Neben diesen zweckmäßigen Abständen sind bei der Standortwahl die Wirtschaftlichkeit, die Möglichkeit der Ver- und Entsorgung sowie verkehrstechnische und bautechnische Aspekte entscheidend.
Diesen Vorgaben entsprechend verfügt die A17 über die beiden PWC-Anlagen „Am Nöthnitzgrund“ und Breitenau (jeweils beidseitig der Autobahn) mit ausreichend Stellplätzen für Pkw, Lkw, Busse und Behindertenstellplätzen. Hinzu kommen die drei T+R-Anlagen Varvažov, Siřejovice und Klíčany im Zuge der D 8 in Tschechien. Auf deutscher Seite ist die nächste Service-Station hinter dem AD Dresden-West, und zwar die T+R-Anlage „Dresdner Tor“.

Die Rastanlagen an der A17/D 8 wurden im Zusammenhang mit dem jeweiligen Streckenabschnitt gebaut und stehen den Autofahrern unmittelbar mit Inbetriebnahme der Autobahn zur Verfügung.
Mit Einschränkungen gilt dies für die 4 km vor der Landesgrenze an der A17 gebauten Anlage, die vorübergehend als Grenzkontrollstelle dient und später zu einer normalen PWC-Anlage umgebaut wird.

T+R-Anlage Varvažov.

Odpočívka Varvažov.

Trasa dálnice zdrojem nálezů pro archeology

Svědkové dávných kultur promlouvají při vykopávkách

Při realizaci dálnice D 8/A 17 byli archeologové, tak jako u většiny dálničních staveb v uplynulých desetiletích, v jistém smyslu předvojem stavbařů. Se svými vykopávkami v prostoru budoucí trasy dálnice se vydávali po stopách dávno zaniklých kultur – a byli úspěšní. Archeologické průzkumy byly prováděny s časovým předstihem, aby nebyla zpožděna výstavba dálnice, takže byl dostatek času na odborné odkrytí a zdokumentování zjištěných nalezišť.

SASKO

Aby se zabránilo nevratnému zničení všech nalezišť silniční výstavbou, byla používána osvědčená metoda: v prvním sledu byla v celé délce trasy nejvrchnější vrstva půdy odebrána bagrem až na archeologicky relevantní úroveň. Pokud byla zjištěna možnost odkrytí archeologických nálezů, byla v druhém sledu prohloubena plocha v jejich okolí a naleziště pak bylo možno v plném rozsahu prokopat a zdokumentovat.
Vykopávky nebyly prováděny pouze ve vlastním prostoru trasy šířky cca. 40 m, ale na všech souvisejících staveništích jako jsou křižovatky, odpočívky, protihlukové valy, retenční nádrže, překládky inženýrských sítí a přivaděče.

Osídlování probíhalo především v blízkosti vodních toků

Nová dálnice je vedena po jižním okraji polabské nížiny oblastí, ve které se střídají ploché pahorky pokryté spraší a hluboko zaříznutá říční údolí. Jak ukázaly vykopávky, byly k osídlování vybírány především ploché svahy v blízkosti řeky. Odsud byly dobře přístupné úrodné náhorní plošiny, což bylo pro prehistorické zemědělské společnosti velmi důležité. Návrší ve větší vzdálenosti od řeky byla pro sídliště volena méně často.

Pozůstatky dávných sídelních oblastí v prostoru trasy dálnice se projevují odlišným zabarvením jinak neporušené půdy. Hloubka a tvar tohoto zabarvení, druh výplně a nakonec i vykopané nálezy podávají svědectví o původní funkci odkrytých jam.
Větší jámy sloužily m.j. jako zdroje hlíny nebo zásobní jámy. V několika málo případech byly nalezeny i pece. Pro nosné sloupy domů nebo jiných kůlových objektů byly vykopány malé kruhovité jámy. Jejich pravidelné uspořádání naznačuje půdorysy původních objektů. Jámy byly po splnění účelu opět zasypávány zeminou nebo odpadky a v těchto zasypávkách byly nacházeny úlomky nádob z vypálené hlíny, rozbité nástroje, dřevěné uhlí a popel.
V některých případech byly do jam ukládány předměty i úmyslně. Ve vápnitých půdách ze někde zachovaly i kosti.
Mezi nálezy z vykopávek chybí ostatní organické materiály jako dřevo, tráva, kůra, kůže nebo len, protože ty přetrvávají pouze v prostředí bez kyslíku (např. pod vodou), a takové podmínky se v oblasti dálnice u Drážďan nevyskytují.

Nálezy keramiky z doby bronzové a železné

Důležité informace pro časové zařazení naleziště poskytují především střepy keramiky, jejíž tvary a vzory se v průběhu času neustále měnily.

Archeologové při práci na nalezišti u Meusegast.

Archäologen bei der Arbeit auf einer Fundstätte bei Meusegast.

Zeugnisse vergangener Kulturen wurden bei Ausgrabungen geborgen

Wie bei den meisten Autobahn-Neubauprojekten in den zurückliegenden Jahrzehnten, bildeten auch bei der Realisierung der A 17/D 8 Dresden – Prag die Archäologen gewissermaßen die Vorhut der Straßenbauer. Mit ihren Ausgrabungen im Bereich der künftigen Autobahntrasse begaben sie sich auf Spurensuche nach längst vergangenen Kulturen – und sie wurden fündig.
Um den Autobahnbau zeitlich nicht zu gefährden, wurde im Vorfeld schon frühzeitig mit den archäologischen Untersuchungen begonnen, so dass ausreichend Zeit blieb, die festgestellten Fundstellen fachgerecht auszugraben und zu dokumentieren.

SACHSEN

Um Fundstellen vor der unwiederbringlichen Zerstörung durch den Straßenbau zu retten, wurde die sicherste Erkennungsmethode angewandt: der Oberboden wurde auf der gesamten Trassenlänge in einem ersten Grabungsabschnitt bis auf das archäologisch relevante Niveau mit einem Bagger abgetragen. Sofern dort archäologische Befunde festgestellt wurden, öffnete man in einem zweiten Grabungsabschnitt die umliegende Fläche. Nun konnten die Fundstellen vollständig ausgegraben und dokumentiert werden.
Die Grabungen erfolgten nicht nur im eigentlichen ca. 40 m breiten Trassenbereich, sondern an allen im Zusammenhang mit der A 17 stehenden Baumaßnahmen, wie Anschlussstellen, Rastanlagen, Lärmschutzwände, Regenrückhaltebecken, Leitungsverlegungen und Zubringerstraßen.

Siedlungsplätze nahe am Wasser bevorzugt

Die neue Autobahn führt am südlichen Rand der Dresdner Elbtalweitung durch ein Gebiet, in dem sich plateauartige, lössbedeckte Hügel mit tief eingeschnittenen Flusstälern abwechseln. Wie sich bei den Ausgrabungen zeigte, wurden in diesem Bereich vor allem die gewässernahen, flachen Hänge als Siedlungsplätze ausgewählt. Von dort aus waren die fruchtbaren Lössplateaus leicht zugänglich, was für die vorgeschichtlichen, Ackerbau betreibenden Gemeinschaften besonders wichtig war. Seltener wurde eine Kuppe weit ab des Wassers als Siedlungsplatz gewählt.

Bei den im Trassenbereich dokumentierten Fundstellen handelt es sich um ehemalige Siedlungsbereiche, deren Reste als Verfärbungen im sonst ungestörten Boden erkennbar sind. Tiefe und Form dieser Verfärbungen, die Art ihrer Verfüllung und schließlich die geborgenen Fundstücke geben Aufschluss über die ursprüngliche Funktion der Gruben.
Die größeren Gruben dienten u. a. als Lehmentnahme- oder Vorratsgrube. In einigen wenigen Fällen wurden auch Öfen gefunden.
Kleine, rundliche Gruben wurden für die tragenden Pfosten der Häuser und sonstigen Pfostenbauten ausgehoben. Ihre regelmäßige Anordnung lässt die ehemaligen Grundrisse der Gebäude erkennen.
Da die Siedlungsgruben nach deren Aufgabe mit Erde und Abfällen wieder verfüllt worden sind, konnten aus den Grubenverfüllungen zerbrochene Gefäße aus gebranntem Ton, kaputtes Werkzeug, Holzkohle und Asche geborgen werden. Manchmal wurden Gegenstände auch absichtlich in den Gruben deponiert. In kalkreichen Böden können zudem Knochen erhalten sein.
Andere organische Materialien wie Holz, Gras, Rinde, Leder Flachs oder auch Speisereste fehlen im Fundspektrum der Ausgrabungen, weil sie nur in sauerstoffarmer Umgebung (z. B. unter Wasser) überdauern und diese Bedingung an der Autobahn bei Dresden nicht gegeben war.

Keramikfunde aus Bronze- und Eisenzeit

Wichtige Hinweise auf die zeitliche Einordnung einer Fundstelle liefern insbesondere Keramikscherben, deren Formen und Verzierungen sich im Laufe der Zeit ständig änderten.

Většina sídlišť, která byla na této stavbě vykopána a zdokumentována, byla prostřednictvím nálezů keramiky datována do doby bronzové nebo železné. V tomto období byly zřizovány menší pravoúhlé domy, seskupené ve volném propojení. K domům patřily čtyřhranné spíže a jámy na zásoby potravin. Jeden z nejhezčích příkladů sídliště z mladší doby bronzové (cca. 1000 př. Kr.) byl nalezen na náhorní plošině u řeky Müglitz u Dohny, kde byla objevena řada různě velkých kůlových staveb a zvlášť velký počet kuželovitých resp. válcovitých zásobních jam. V jejich zásypu se nacházelo množství zcela zachovalých nádob.

Půdorys kůlové stavby u Dohny.

Grundriss eines Pfostenbaus bei Dohna.

U Sobrigau na východním břehu potoka Geberbach bylo vykopáno sídliště z rané doby železné (800 – 500 př. Kr.) s téměř čtvercovými půdorysy budov. Větší vzájemné vzdálenosti domů naznačují existenci dvorů, ačkoliv nebyla nalezena žádná oplocení.

Pro sídliště byly ve většině případů voleny spíše mírně skloněné svahy. Výjimkou je sídliště z mladší doby železné (300 – 0 př. Kr.) na strmém svahu nad potokem Rietzschkebach u Gamingu. Zdokumentované půdorysy budov s úzkými stěnovými příkopy a jámami pro kůly v podélné ose představují doposud neznámý typ. Několik úzkých topných jam se silně vypálenými stěnami a kamennými výplněmi svědčí o určité řemeslné činnosti. Interpretace tohoto naleziště jako výrobní lokality by mohla vysvětlovat i odlišný způsob výstavby budov a jejich polohu.

Slované sídlili u Pirny

Jižně od Pirny na poněkud vyvýšené ploše byly vykopány pozůstatky sídliště z římského císařského období (0 – 400 n. l.) a sídliště ze slovanského období (600 – 1 000 n. l.). Jsou to příklady vesnic, které byly vybudovány ve větší vzdálenosti od řeky.
U Pirny se dálnice stáčí poměrně ostře k jihu a prochází předhůřím a hřebenovou oblastí východních Krušných hor do České republiky. Protože klimatické a geologické podmínky pro zemědělství jsou v této oblasti spíše nepříznivé, bylo zde zaznamenáno oproti předchozímu úseku dálnice poměrně málo nálezů.

V blízkosti Meusegastu však archeologové narazili na sídlištní areál z doby 4000 – 3500 př. Kr., z níž v labském údolí bylo doposud známo jen málo sídlišť. V tomto období existovaly intenzivní kontakty s českou kotlinou, a jedna z mála cest přes východní Krušné hory procházela poblíž této lokality. Rovněž trasa dálnice sleduje tuto trasu, známou již po staletí.

Archeologické vykopávky na ploše přes 358.000 m²

Při průzkumech v prostoru trasy dálnice A17 bylo v Sasku vykopáno a zdokumentováno celkem 27 sídlištních areálů. Z nich se 13 nacházelo v druhém a třetím úseku dálnice mezi křižovatkou Drážďany – jih a státními hranicemi. Předběžné průzkumy se prováděly na ploše cca. 457.000 m², oblasti s nálezy měly celkovou plochu cca. 358.000 m². Kromě toho byly prováděny archeologické průzkumy na dálničních přivaděčích Nickern, Lockwitz, Borthen, Pirna a Friedrichswalde. V těchto oblastech bylo zdokumentováno celkem 10 nálezů. Pohřebiště nebyla, s výjimkou hrobů z ranné doby bronzové v prostoru Kaitz a Nickern, objevena žádná. Mnohá ze sídlišť nebyla dříve známa, a byla proto pro vědu obzvlášť významná. Každé jednotlivé naleziště přineslo rovněž nové pohledy na struktury, které existovaly uvnitř sídlišť v různých periodách vývoje.

Patricia deVries,
Landesamt für Archäologie Sachsen

So konnten die meisten Siedlungen, die während dieses Projektes ausgegraben und dokumentiert wurden über die Keramikfunde in die Bronze- oder Eisenzeit datiert werden. Zu jener Zeit wurden kleinere, rechteckige Häuser errichtet, die sich in einem lockeren Verband zusammenfügten. Zu den Häusern gehörten viereckige Speicherbauten und Vorratsgruben. Eines der schönsten Beispiele einer jungbronzezeitlichen Siedlung (um 1000 v. Chr.) lag auf einer Hochfläche an der Müglitz in Dohna mit einer Vielzahl unterschiedlich großer Pfostenbauten und besonders zahlreichen stumpfkegelförmigen bzw. zylindrischen Vorratsgruben. Ihre Verfüllungen bargen mehrere vollständig erhaltene Gefäße.

Bei Sobrigau, an der Ostseite des Geberbaches, wurde eine früheisenzeitliche Siedlung (800 – 500 v. Chr.) ausgegraben, die fast viereckige Gebäudegrundrisse aufwies. Die größeren Abstände der Häuser untereinander deuten auf die Existenz von Hofbereichen hin, obwohl Einzäunungen nicht festgestellt werden konnten.
Meist wurden eher gering geneigte Hänge als Siedlungsplatz ausgewählt. Eine Ausnahme ist eine jungeisenzeitliche Siedlung (300 – 0 v. Chr.) auf einem Steilhang zum Rietzschkebach bei Gamig. Die hier dokumentierten Gebäudegrundrisse mit schmalen Wandgräben und Gruben für die Firstpfosten in den Längsachsen repräsentieren einen bislang unbekannten Typus. Einige langschmale Brenngruben mit stark verziegelten Wänden und einer Verfüllung mit vielen Steinen zeugen von einer bestimmten handwerklichen Tätigkeit. Eine Interpretation dieser Fundstelle als Produktionsstätte könnte auch die abweichende Bauweise der Gebäude und ihre Lage erklären.

Slawische Siedlungen bei Pirna

Auf den etwas höher gelegenen Flächen südlich von Pirna wurden Zeugnisse einer Siedlung aus der Römischen Kaiserzeit (0 – 400 n. Chr.) sowie aus der Slawischen Zeit (600 – 1000 n. Chr.) ausgegraben. Beispiele für Dörfer, die in größerer Entfernung von einem Fließgewässer errichtet wurden.
Bei Pirna biegt die Autobahn relativ scharf nach Süden ab und führt über das Erzgebirgsvorland und das Osterzgebirge in die Tschechische Republik. Da die klimatischen und geologischen Bedingungen für den Ackerbau in diesem Naturraum eher ungünstig sind, wurden hier entsprechend weniger Fundstellen angetroffen als im vorangegangenen Autobahnabschnitt.
Bei Meusegast allerdings trafen die Archäologen auf ein Siedlungsareal der Jordansmühler Kultur (4000 – 3500 v. Chr.), von der bislang im Dresdner Elbetal nur sehr wenige Siedlungen bekannt sind. Zu dieser Zeit bestanden intensive Kontakte mit Böhmen, und einer der wenigen Wege über das Osterzgebirge verlief nahe dieser Siedlung. Auch die Autobahntrasse folgt dieser Wegführung, die seit Jahrhunderten als „Kulmer Steig“ bekannt ist.

Archäologische Grabungen auf mehr als 358.000 m²

Bei den Untersuchungen im Trassenverlauf der A17 in Sachsen wurden insgesamt 27 Siedlungsareale ausgegraben und dokumentiert. Davon befanden sich 13 im zweiten und dritten Abschnitt der Autobahn, zwischen der Anschlussstelle bei Dresden-Kaitz bis zur Bundesgrenze. Die Voruntersuchungen umfassten einer Fläche von insgesamt rd. 457.000 m², die Flächen der Fundstellenbereiche betrugen insgesamt rd. 358.000 m².
Außerdem wurden die Autobahnzubringer in Dresden-Nickern, Dresden-Lockwitz, Borthen, Pirna und Friedrichswalde archäologisch unter-

Bergung von Fundstücken aus einer Grube bei Dohna.

Vyzdvihování nálezů z jámy u Dohny.

ČESKÁ REPUBLIKA

Pravěk na břehu Vltavy

V místech, kde trasa dálnice D 8 překonává tok Vltavy, bylo narušeno a zkoumáno několik poloh s archeologickými nálezy. Především šlo o vysokou levobřežní terasu na katastru obce Vepřek. Předstihový výzkum v roce 1992 odkryl vedle poměrně rozsáhlého únětického pohřebiště i části sídlišť z neolitu a mladší doby bronzové.

Nejstarší stopou osídlení byl dlouhý dům kůlové konstrukce o rozměrech 18,5×6 m kultury s lineární keramikou. Významným objevem bylo 35 kostrových hrobů únětické kultury. Kostrové pohřby ve skrčené poloze hlavou k severu byly většinou výrazně obloženy opukovými kameny, poměrně chudou hrobovou výbavu představovaly drobné keramické nádobky, bronzové jehlice a jantarové korálky. Zajímavým nálezem byl pohřeb novorozence uložený v keramické zásobnici překryté mísou. Tento zvyk, označovaný podle antického vzoru jako pithoi, byl ve Vepřku zachycen již potřetí – dva podobné hroby zde byly objeveny již v 19. století.

Podstatnou část zkoumané plochy pokrývaly zbytky osady z mladší a pozdní doby bronzové. Ve více než 150 jamách byl nalezen m.j. i depot keramických misek a sedm lidských koster.
V sousedním katastru Nové Vsi byly v roce 1993 odkryty sídlištní objekty z neolitu (kultura s vypíchanou keramikou) a eneolitu (kultura nálevkovitých pohárů). Vedle množství keramických nádob zde byla nalezena i kostra ženy.

Pohřeb muže s malým dítětem z Únětické kultury.

Begräbnis eines Mannes mit einem kleinen Kind aus der „Kultur Únětice“.

Pravěká pohřebiště pod Řípem

V letech 1999 – 2000 bylo v úseku dálnice D 8 Nová Ves – Doksany na ploše cca. 5 ha prozkoumáno celkem 54 objektů. Nejstarším objektem byl kostrový hrob z doby cca. 3700 př. Kr., kdy byla zakládána první mohylová pohřebiště. Ta byla často využívaná a rozšiřovaná s přestávkami po celý pravěk.

Další objekty na lokalitě pocházejí z přelomu střední a mladší doby bronzové, t. j. z doby okolo r. 1250 př. Kr. Celkem se jedná o 11 kostrových hrobů. V rozích hrobů byly původně zapuštěny dřevěné sloupy nesoucí strop hrobové komory. Velmi neobvyklé konstrukce jsou dva typy kruhových žlabů o průměru 4 – 5 m resp. 12 – 19 m. Jednalo se pravděpodobně o klasické mohylové hroby nebo o palisádou vymezený areál.

Pravěká sídliště na Litoměřicku

Při výzkumu v úseku Doksany – Lovosice v letech 1995 – 1997 bylo na vysoké levobřežní terase Ohře doloženo nejstarší zemědělské osídlení z mladší doby kamenné – neolitu (cca 5500 – 4900 př. Kr.). Na lokalitě bylo prozkoumáno 33 větších zahloubených objektů kultury s keramikou lineární s nálezy keramiky, zvířecích kostí, kamenných broušených a štípaných nástrojů atd. Zachyceny byly též dva půdorysy tzv. neolitických dlouhých domů.

Další nálezy v této lokalitě:
- Podzemní zásobárny obilí z pozdní doby kamenné-eneolitu (kultura nálevkovitých pohárů cca 3500 př. Kr.), které posléze sloužily jako jámy odpadní. Mimořádnou hodnotu má kostrový hrob z této epochy, vybavený dvěma džbánky a hliněným bubnem.
- Památky tří kultur z doby bronzové:
  13 objektů ze starší doby cca. 2000 až 1500 př. Kr.,
  18 objektů ze střední doby cca. 1500 – 1250 př. K.,

sucht. In diesen Bereichen wurden insgesamt 10 Fundstellen dokumentiert. Gräberfelder wurden, bis auf einige frühbronzezeitliche Gräber bei Kaitz sowie in Dresden-Nickern, nicht festgestellt.
Viele der Siedlungsbereiche waren vorher nicht bekannt und sind damit für die Wissenschaft besonders bedeutsam. Jede einzelne Fundstelle erbrachte zudem neue Einsichten in die Strukturen, die innerhalb der Siedlungen in den verschiedenen Perioden bestanden haben.

Patricia deVries,
Landesamt für Archäologie Sachsen

TSCHECHISCHE REPUBLIK

Urzeit am Moldauufer

An der Stelle, wo die Trasse der Autobahn D 8 die Moldau überquert, wurden einige Lagen mit archäologischen Funden angeschnitten und untersucht. Besonders bedeutsam war eine hohe Terrasse am linken Ufer der Moldau nahe der Gemeinde Vepřek. Bei einer Voruntersuchung im Jahr 1992 wurden hier neben einer umfangreichen Begräbnisstätte aus der Kultur „Únětice“ auch Teile von Siedlungen aus der Jungsteinzeit und aus der jüngeren Bronzezeit entdeckt.

Die ältesten Siedlungsspuren waren ein langes Haus (18,5 × 6 m) mit Pfahlkonstruktion und Funde von Linearkeramik. Sehr bedeutsam war die Entdeckung von 35 Begräbnissen aus der Kultur „Únětice“. Die Skelettbegräbnisse – in geduckter Lage mit dem Kopf nach Norden – waren überwiegend mit Tonschiefersteinen umrahmt. Die bescheidene Grabausstattung bestand aus kleinen Keramikgefäßen, Bronzenadeln und Bernsteinbändern. Sehr interessant war der Fund eines neugeborenen Kindes, das in einem mit einer Schüssel überdeckten Vorratsgefäß aus Keramik bestattet wurde. Dieser Brauch – nach antikem Vorbild als Pithoi bezeichnet – wurde damit in Vepřek bereits zum dritten Mal aufgefunden (die ersten zwei bereits im 19. Jh.).

Begräbnis eines neugeborenen Kindes in einem Vorratsgefäß aus Keramik, überdeckt mit einer Schüssel. „Kultur Únětice“.

Pohřeb novorozeného dítěte s keramickou nádobou s víkem z Únětické kultury.

Den wesentlichen Teil der untersuchten Fläche bedeckten Reste einer Siedlung aus der jüngeren und aus der späteren Bronzezeit. In mehr als 150 untersuchten Gruben wurden u. a. ein Depot von Keramikschalen und sieben Menschenskelette gefunden.
Im Nachbarkataster Nová Ves wurden im Jahr 1993 neolithische Siedlungsobjekte ausgegraben („Kultur mit gestochener Keramik“ und „Kultur der Trichterbecher“). Neben zahlreichen Keramikgefäßen wurde auch ein Frauenskelett zu Tage gebracht.

Gräberfunde unter dem Georgsberg (Říp)

In den Jahren 1999 – 2000 wurden im Autobahnabschnitt Nová Ves – Doksany zwischen den Gemeinden Straškov und Vražkov auf einer ausgewiesenen Fläche von 5 ha insgesamt 54 Objekte untersucht.
Ältester Fund war ein Skelettbegräbnis aus der Zeit ca. 3700 v. Chr., in der die ersten Grabhügelbegräbnisse begannen. Diese Grabhügel wurden in vielen Fällen während der gesamten Urzeit genutzt und evtl. auch noch erweitert. Weitere Objekte in dieser Lokalität stammen aus der mittleren/jüngeren Bronzezeit, d. h. um das Jahr 1250 v. Chr. Insgesamt handelt es sich um 11 Skelettbegräbnisse. In den Ecken der Gräber befanden sich ursprünglich hölzerne Säulen, die eine Decke der Grabkammer getragen haben.
Sehr ungewöhnliche Konstruktionen sind zwei Typen von kreisförmigen Rinnen mit Durchmessern von 4 – 5 m bzw. 12 – 19 m. Dabei handelte es sich vermutlich um klassische Grabhügel bzw. um ein mit Palisaden eingegrenztes Grabareal.

Keramické nádoby z kultury nálevkovitých pohárů (cca. 3500 př. Kr.).

Keramische Gefäße aus der „Kultur der Trichterbecher" (ca. 3500 v. Chr.).

114 objektů z mladší doby bronzové, k nimž patří opevňovací příkop a zlomek pískovcového kadlubu na odlévání bronzových nožů a kopí.

- Z doby železné (5. století př. Kr.) pochází polozahloubené chaty (polozemnice), které představují zcela jiný typ objektů než starší nálezy.

Na dalších nalezištích v trase dálnice bylo objeveno několik hrobů převážně z kultury se šňůrovou keramikou (cca. 2500 př. Kr.).

Ústecko pravěké a středověké

Poslední úsek dálnice D 8 na české straně prochází u Ústí nad Labem okrajem nížiny mezi Českým středohořím a Krušnými horami. Díky kvalitním přírodním podmínkám (vodním tokům, sprašovým půdám, klimatu) byla tato krajina již v pravěku hustě osídlena (významné sídliště na soutoku Labe a Bíliny).

Již při budování prvního úseku dálnice D 8 v letech 1987 – 1988 byly na katastru obcí Řehlovice a Stadice při archeologických výzkumech nalezeny bohaté pozůstatky pravěkého osídlení. Nejstarší stopy člověka představuje unikátní sídliště lovců mamutů z období mladého paleolitu (25000 př. Kr.). Mladší pravěk je zde zastoupen sídlišti z doby bronzové a z mladší doby železné. Rovněž v oblasti obcí Trmice a Předlice byly objeveny nálezy z pravěku.

Důležité místo zaujímala tato oblast i ve středověku, kdy zde panoval čilý obchodní ruch na významné komunikaci, tzv. Srbské cestě, spojující Čechy se severní částí Evropy. V 11. a 12. století mělo zásadní vliv hradiště Chlumec, jehož posádka zajišťovala ochranu zemské hranice i obchodní cesty. Na tohoto hradiště je vázán vznik prvních sídlišť trvalého charakteru. K rozvoji přispěli i rytíři johanitského řádu, kteří zde od roku 1169 vlastnili několik vesnic. Význam regionu jako příhodné oblasti napojené na řeku Labe a na Srbskou obchodní cestu pak jen podtrhuje založení královského města Ústí nad Labem v první polovině 13. století.
Z raného středověku pochází sídliště s pozůstatky hutnické dílny u obce Český Újezd, které bylo vázáno na obchod na Srbské cestě a na hradiště Chlumec. Archeologický výzkum v trase stavby dálnice probíhal i v oblasti Krušných hor, kde byly nalezeny pozůstatky historických cest a stopy středověkého a novověkého osídlení u vesnic Nakléřov a Krásný Les.

Mgr. Petr Lissek, Ústav archeologické památkové péče severozápadních Čech, Most

Keramické střepy z raného středověk.

Keramikscherben aus dem frühen Mittelalter.

Urzeitliche Begräbnisstätten in der Nähe von Litoměřice

Bei Ausgrabungen im Abschnitt Doksany – Lovosice in den Jahren 1995 – 1997 wurde auf einer hohen Terrasse am linken Ufer der Ohře die älteste landwirtschaftliche Besiedelung aus der jüngeren Steinzeit (ca. 5500 – 4900 v. Chr.) nachgewiesen. Insgesamt wurden hier 33 größere vertiefte Objekte der „Linearkeramik-Kultur“ untersucht, in denen Keramik, Tierknochen, Steinwerkzeuge usw. gefunden wurden. Außerdem wurden zwei lange neolithische Wohnhäuser entdeckt.

Weitere Funde in dieser Lokalität:

- Unterirdische Getreidelager aus der späten Steinzeit („Kultur der Trichterbecher“ ca. 3500 v. Chr.), die später als Abfallgruben dienten. Außerdem ein archäologisch außerordentlich bedeutsames Skelettbegräbnis aus dieser Epoche – ausgestattet mit zwei Bechern und einem größeren keramischen Gefäß.
- Zeugnisse aus drei Kulturen der Bronzezeit:
  - 13 Objekte aus der älteren Kultur ca. 2000 – 1500 v. Chr.,
  - 8 Objekte aus der mittleren Kultur ca. 1500 – 1250 v. Chr. und
  - 14 Objekte aus der jüngeren Bronzezeit, zu denen ein Befestigungsgraben und eine Sandsteinform zum Gießen von Bronzewerkzeugen und -waffen gehören.
- Aus der Eisenzeit (5. Jh. v. Chr.) stammen neun halbvertiefte Gebäude, die einen ganz anderen Objekttyp darstellen als diejenigen aus den früheren Epochen.

An weiteren Fundorten entlang der Autobahntrasse wurden mehrere Gräber – überwiegend aus der „Schnürkeramik-Kultur“ (ca. 2500 v. Chr.) – entdeckt.

Urzeit und Mittelalter bei Ústí nad Labem

Der letzte Abschnitt der D 8 verläuft von Ústí nad Labem am Rande einer Niederung zwischen dem Böhmischen Mittelgebirge und dem Erzgebirge. Dank den günstigen natürlichen Bedingungen (fruchtbarer Lössboden, Wasserläufe, Klima) war diese Landschaft bereits in der Urzeit dicht besiedelt (bedeutsame Siedlung am Zusammenfluss von Elbe und Bílina). Bei archäologischen Ausgrabungen im ersten Bauabschnitt 0806 der D 8 in den Jahren 1987 bis 1988 wurden im Kataster der Gemeinden Řehlovice und Stadice umfangreiche Funde einer urzeitlichen Besiedelung entdeckt. Die ältesten Spuren menschlicher Anwesenheit stellt eine einmalige Siedlung von Mammutjägern aus dem Paläolithikum (25000 v. Chr.) dar. Die jüngere Urzeit ist in dieser Gegend mit Siedlungen aus der Bronze- und Eisenzeit vertreten.

Skelettbegräbnisstätte mit Steinverfüllung und kreisförmiger Rinne.

Kostrový hrob s kamenným závalem obkroužený žlabem.

Eine wichtige Rolle spielte diese Gegend auch im Mittelalter, indem hier reger Handel an einem wichtigen sog. Sorbischen Handelsweg von Böhmen nach Nordeuropa herrschte. Außerordentlich bedeutsam war im 11./12. Jh. die Burg Chlumec. Von hier aus wurden die Landesgrenze und der Handelsweg überwacht, und auch die Entstehung der ersten ständigen Siedlungen war an diese Burg gebunden. Zur Entwicklung haben u. a. die Ritter des Johanniterordens beigetragen, die hier seit 1169 einige Dörfer in Besitz hatten. Die Bedeutung der Region an der Elbe und am Sorbischen Handelsweg unterstrich die Gründung der königlichen Stadt Ústí nad Labem (Aussig) in der ersten Hälfte des 13. Jh.
Aus dem frühen Mittelalter stammt eine Siedlung mit einem Eisenwerk in Český Újezd, die an den Handel am Sorbischen Weg sowie an die Burg Chlumec gebunden war. Im Erzgebirge hat man in der Autobahntrasse Reste von historischen Wegen und der mittelalterlichen Siedlungen Nakléřov und Krásný Les gefunden.

Mgr. Petr Lissek, Institut für Denkmalpflege und Archäologie von Nordwestböhmen, Most

Herausgeber/
Vydal: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Spolkové ministerstvo dopravy, výstavby a rozvoje měst

Ministerium für Verkehr der Tschechischen Republik
Ministertvo dopravy České republiky

Sächsisches Ministerium für Wirtschaft und Arbeit
Saské státní ministerstvo pro hospodářství a práci

Konzept/
Koncepce: Hubert von Brunn, Berlin

Redaktion/
Redakce: Hubert von Brunn, Berlin/Dr.- Ing. Karel Schimek, Liberec

Fachberatung: DEGES, Autobahnamt Sachsen, Straßen- und Autobahndirektion der Tschechischen Republik

Odborná
spolupráce: DEGES, Dálniční úřad Sasko, Ředitelství silnic a dálnic České republiky

Fotos/Fotografie: S. 8–10: Forschungsgruppe Kursächsische Postmeilensäulen e. V.
S. 15: Autobahndirektion Nordbayern
S. 16, 30, 68, 77, 80, 81, 84, 85: Straßen- und Autobahndirektion der Tschechischen Republik/Ředitelství silnic a dálnic České republiky
S. 66, 67, 69, 70, 3×71, 72, 73, 74, 75, 76, 79, 87: Dr.-Ing. Karel Schimek
S. 88–91: Landesamt für Archäologie Sachsen
S. 92–95: Institut für Denkmalpflege und Archäologie von Nordwestböhmen, Most/Ústav archeologické památkové péče severozápadních Čech, Most

Skizzen/Situace: S. 19, 33: Straßen- und Autobahndirektion der Tschechischen Republik / Ředitelství silnic a dálnic České republiky
S. 37: EVERNIA Liberec und Plan T Dresden

Alle weiteren Fotos, Skizzen und Übersichtspläne: DEGES/
Všechny ostatní fotografie, situace a přehledné plány: DEGES

Layout/Lithos/
Fotosatz: Type-Design Fotosatz- und Layoutservice GmbH,
Gubener Straße 47, 10243 Berlin

Druck/Tisk: Druckerei Stein, Hegelallee 53, 14467 Potsdam

Drucklegung/
Vydání: Dezember 2006

Diese Druckschrift ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdrucks, des Vortrags, der Entnahme von Abbildungen und Tabellen, der Funksendung, der Mikroverfilmung oder Vervielfältigung auf anderen Wegen und der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen, bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, vorbehalten. Eine Vervielfältigung der Druckschrift oder von Teilen daraus ist auch im Einzelfall nur in den Grenzen der Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Regelungen zulässig. Sie ist grundsätzlich genehmigunspflichtig. Zuwiderhandlungen unterliegen den Strafbestimmungen der Gesetze.