Verkehrsfreigabe

Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 15

A 4 Eisenach – Görlitz

Streckenabschnitt Landesgrenze Thüringen/Sachsen bis AS Limbach-Oberfrohna

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Freistaat Sachsen

DEGES

Ausbau der A 4: mehr Sicherheit, geringere Umweltbelastungen

Die neue Trasse der A 4 orientiert sich in den vorliegenden Planungsabschnitten am Verlauf der alten Reichsautobahn aus den 1930er Jahren. Ziel der Ausbaumaßnahme war es, eine richtlinienkonforme und optisch flüssige Trassierung zu erreichen, die den gestiegenen Anforderungen einer modernen Autobahn genügt. Bereits 1991 wurden hier durchschnittlich 27.000 Kfz/24 h bei einem Lkw-Anteil von 20 % (tags) bis 45 % (nachts) gezählt – Tendenz steigend. Bei aktuellen Verkehrszählungen aus dem Jahr 2009 wurde eine durchschnittliche Belastung von 39.600 Kfz/24 h ermittelt, die Prognosen für 2015 gehen von Verkehrsmengen von bis zu 46.500 Kfz/24 h aus.

Einbau der Beton-Fahrbahndecke.

Die hohen verkehrlichen Anforderungen auf dieser wichtigen West-Ost-Magistrale in der Mitte Deutschlands und die Notwendigkeit einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur im Interesse der wirtschaftlichen Entwicklung in den neuen Bundesländern gaben den Ausschlag für die Entscheidung der Bundesregierung, den Ausbau der A 4 Eisenach – Görlitz (385,3 km) in Verbindung mit dem Neubau der A 44 Kassel – Eisenach (64,3 km) in die Liste der 17 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit als VDE Nr. 15 aufzunehmen und im Bundesverkehrswegeplan '92 als „Vordringlicher Bedarf" auszuweisen.

Im Zuge der Erweiterung von vier auf sechs Fahrstreifen plus Standstreifen mit einem Regelquerschnitt von 35,5 m Kronenbreite wurden auch extreme Längsneigungen der Trasse (bis zu 5,8 %) ausgeglichen. Die Anpassung der Linienführung an heutige Normen (Steigung: max. 4,5 %) führte zu einer erheblichen Verbesserung der Strecken- und Verkehrscharakteristik: mehr Komfort und Sicherheit, weniger Unfälle und Staus, geringere Lärm- und Schadstoffemissionen.

Die Maßnahme im Überblick

Sechsstreifige Erweiterung von Regelquerschnitt RQ 24 auf RQ 35,5 im Abschnitt Lgr. TH/SN – westl. AS Limbach-Oberfrohna

Länge:	34,7 km
Knotenpunkte:	AS Meerane (B 93) AS Glauchau-West (S 288) AS Glauchau-Ost (B 175) AS Hohenstein-Ernstthal (B 180) AS Wüstenbrand
Bauwerke:	9 Überführungsbauwerke 26 Autobahnbrücken, darunter die – Pleißetalbrücke bei Crimmitschau (550 m) – Muldebrücke Glauchau (188 m)
Besonderheiten:	3 Rastanlagen – PWC-Anlage „Am Angerberg" – PWC-Anlage „Oberwald" – Rastplatz „Rabensteiner Wald" 7.070 m Lärmschutzwände 17.345 m Lärmschutzwälle
Kosten:	ca. 262 Mio. € Bau und Grunderwerb

Mit der feierlichen Verkehrsfreigabe der Richtungsfahrbahn Eisenach – Görlitz im 11,2 km langen Abschnitt Hohenstein-Ernstthal – Limbach-Oberfrohna im Mai 2010 (die Fahrbahn in Gegenrichtung ist seit Dezember 2009 unter Verkehr) ist das VDE im Freistaat Sachsen vollständig fertig gestellt. Die Kosten für diesen Bauabschnitt belaufen sich auf insgesamt rd. 68 Mio. €

Störungsfreier Verkehr auf der fertig gestellten Autobahn.

KNOTENPUNKTE

AS Meerane (S 288)

Um die wirtschaftliche Entwicklung des Wirtschaftsraumes Zwickau – Mosel – Glauchau – Meerane zu fördern, wurde die Bundesstraße B 93 als wichtigste Nord-Süd-Verbindung in dieser Region bereits in den Jahren 1991 bis 1994 neu trassiert und bedarfsgerecht ausgebaut. Im Zuge dieser Maßnahme, die das Straßenbauamt Zwickau realisiert hat, wurde die AS Meerane als vorgezogene Maßnahme von der DEGES gebaut.
Um rund 240 m nach Osten versetzt wurde die neue Anschlussstelle (AS) in Form eines klassischen Kleeblatts angelegt. Kernstück dieser Anlage ist eine 74 m lange Zweifeldbrücke über die die B 93 die Autobahn quert. Der Überbau dieser Brücke wurde aus 36,5 m langen Spannbeton-Fertigteilträgern hergestellt – mit die längsten vorgefertigten Brückenbauteile, die je bei einem Autobahnbauwerk in Ostdeutschland eingesetzt wurden.

AS Glauchau-West (S 288)

Diese Anschlussstelle wurde rd. 600 m westlich der alten Behelfsausfahrt Höckendorf neu gebaut. Über die zur Staatsstraße S 288 ausgebaute Höckendorfer Straße wird der gesamte Raum Meerane/Glauchau mit zahlreichen Industrie- und Gewerbeansiedlungen (z. B. das Güterverkehrszentrum Westsachsen) optimal an die A 4 angebunden. Mit der Verlegung des Autobahnzubringers konnten die Ortslagen im Zuge der alten S 288 deutlich vom Durchgangsverkehr entlastet werden.

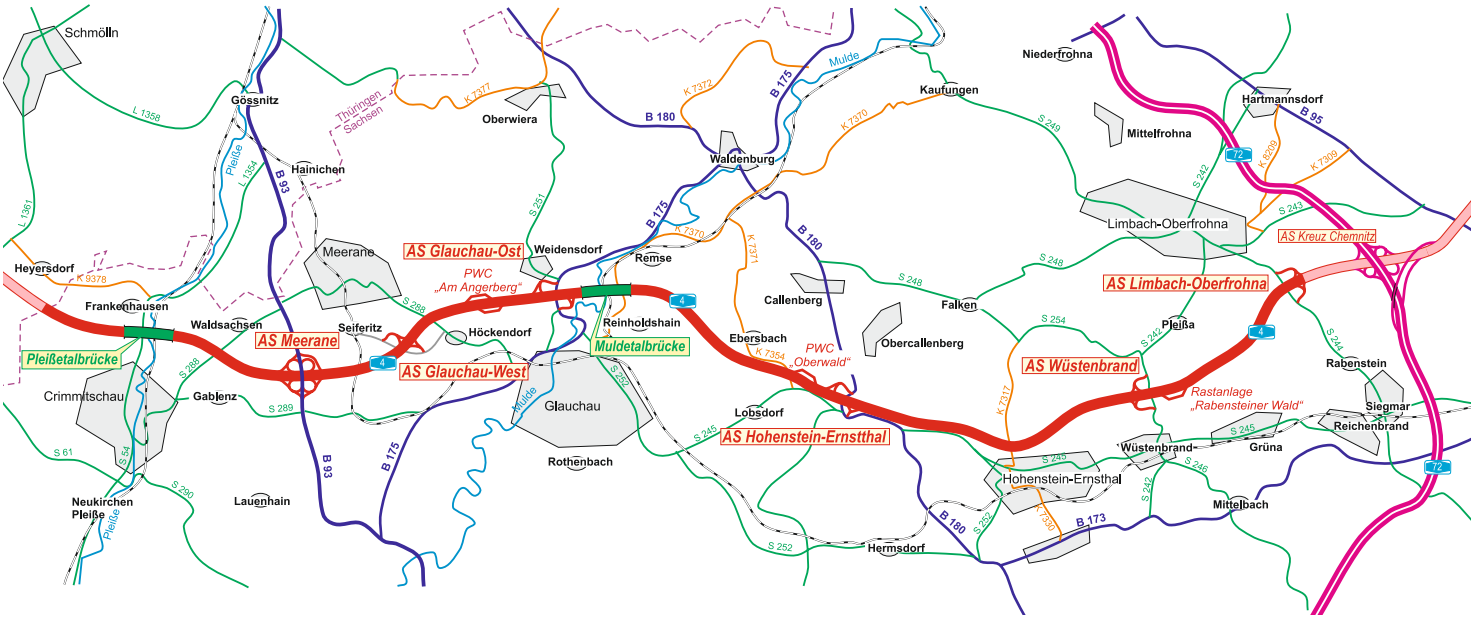
Die AS Meerane kurz vor ihrer Fertigstellung.

AS Glauchau-Ost (B 175)

Im Zusammenhang mit der vom Straßenbauamt Zwickau gebauten Ortsumfahrung (OU) Glauchau wurde die Anschlussstelle so verlegt, dass die OU vierstreifig von Süden über die A 4 geführt wird und nördlich der Autobahn zweistreifig an den Bestand anschließt. Um beide Maßnahmen zeitgleich abschließen zu können, wurde die AS Glauchau-Ost mit einem 5 km langen Teilstück der A 4 inklusive der Muldebrücke als vorgezogene Maßnahme in den Jahren 2003/04 realisiert.

AS Hohenstein-Ernstthal (B 180)

Durch die Überlagerung der Verkehre von den stark belasteten Straßen B 180, S 245 und S 255 hat sich dieser Knotenpunkt schon Mitte der 1990er Jahre zu einem gefährlichen Unfallschwerpunkt entwickelt. Um dem entgegenzuwirken, wurde der Bau der AS einschließlich der Verlegung der B 180 und



der Staatsstraßen vorgezogen und als separate Maßnahme 2005/06 gebaut. Mit der Verlegung der Anschlussstelle um rd. 1 km nach Westen konnte eine optimale Verkehrsführung sowohl des Verkehrs zur Autobahn als auch des regionalen Verkehrs erreicht werden. Im Zusammenhang mit dieser Maßnahme musste die Linienführung der Bundesstraße B 180 sowie der Staatsstraßen S 245 und S 255 im Anschlussstellenbereich verändert werden.

PWC-Anlage „Am Angerberg".

AS Wüstenbrand (S 242)

Am alten Standort wurde diese Anschlussstelle modifiziert und als symmetrisches halbes Kleeblatt umgebaut.

PWC-Anlage „Am Angerberg"

Zwischen den Anschlussstellen Glauchau-West und Glauchau-Ost wurde im Bereich eines alten Rastplatzes (Nordseite) diese moderne, beidseitige PWC-Anlage gebaut. Sie bietet für jede Richtungsfahrbahn (RF) Platz für 25 Pkw einschließlich zwei Behindertenparkplätze und 20 Lkw.

PWC-Anlage „Oberwald"

Westlich der AS Hohenstein-Ernstthal wurde diese Rastanlage einseitig an der RF Eisenach gebaut. Sie hat Platz für 29 Pkw, 14 Lkw sowie einen Parallelparkstreifen für Schwerlast- und Sondertransporte. In das Gebäude wurden ein Kabelhaus und das WC integriert. Das hier anfallende Abwasser wird in der neuen Pflanzenkläranlage behandelt.

Rastanlage „Rabensteiner Wald"

Diese nahe der AS Wüstenbrand an der RF Görlitz gelegene Rastanlage wurde in ihrem Bestand nicht verändert und an die neu betonierte Fahrbahn der A 4 angebunden. Die Zufahrt und damit der Betrieb der verpachteten SB-Gaststätte waren während der gesamten Bauzeit gewährleistet. Hier bestehen Parkmöglichkeiten für 43 Pkw, inkl. Caravan- und drei Behindertenparkplätze sowie für 14 Lkw.

Überwiegend volle einseitige Verbreiterung

Die sechsstreifige Erweiterung der A 4 im vorliegenden Streckenabschnitt erfolgte – teils auf der Nord-, teils auf der Südseite der vorhandenen Autobahn – weitestgehend nach dem Prinzip der vollen einseitigen Verbreiterung, der wirtschaftlich und verkehrstechnisch günstigsten Vorgehensweise.
Bei dieser Methode wird zunächst neben der bestehenden Trasse die neue Fahrbahn gebaut. Nach Fertigstellung wird der Verkehr komplett über diese neue Fahrbahn geführt, die alte Fahrbahn kann erneuert bzw. am äußeren Rand um 6,75 m zurückgebaut werden. Dieser Rückbaustreifen steht für Bepflanzungen und ggf. für Lärmschutzanlagen zur Verfügung.

Vorteile dieser Methode sind u. a.:

- Zeit und Kosten werden gespart, da keine provisorischen Fahrbahnen erforderlich sind.
- Durchgehend vierstreifige Verkehrsführung.
- Problemloser Abbruch und Bau der Überführungsbauwerke ohne Vollsperrung.
- Erhalt des Bewuchses auf einer Böschungsseite.

Zwischen den Anschlussstellen Hohenstein-Ernstthal und Limbach-Oberfrohna musste die Verbreiterungsrichtung wegen der dicht heranreichenden Bebauung zwei Mal gewechselt werden. An Bauanfang und Bauende wurden zuerst jeweils 4 km der RF Eisenach gebaut und im dazwischen liegenden rd. 3 km langen Abschnitt die RF Görlitz. Nach Fertigstellung dieser Bauabschnitte wurden die jeweils gegenüberliegenden Abschnitte der alten Fahrbahnen abgebrochen und die zweite RF gebaut. Dies erforderte mehrere Zwischenphasen und Bauprovisorien, um jederzeit eine vierstreifige Verkehrsführung zu gewährleisten.
Lediglich im Bereich der AS Meerane war eine symmetrische Verbreiterung, also eine jeweils entsprechende Erweiterung zu beiden Seiten der Trasse erforderlich.

Zum Neubau der Pleißetalbrücke gab es keine Alternative

Der Bau der Pleißetalbrücke bei Crimmitschau bedeutete für Planer und Ingenieure eine ganz besondere Herausforderung. Im Gegensatz zu anderen Großbrücken im Zuge der A 4 befand sich das alte Bauwerk in einem derart schlechten baulichen Zustand, dass eine Sanierung nicht mehr in Frage kam. So wurde bereits Anfang der 1990er Jahre entschieden, die marode Brücke durch einen Neubau zu ersetzen. Im September 1995 wurde dann mit dem Bau der Pleißetalbrücke als vorgezogene Maßnahme begonnen. Die beiden Überbauten wurden im ebenso umweltverträglichen wie wirtschaftlichen Taktschiebeverfahren hergestellt.
Unter der Vorgabe einer nördlichen Erweiterung der Trasse in dem gesamten Streckenabschnitt wurden zur Optimierung der Linienführung fünf Gradientenvarianten untersucht. Ausschlaggebend für den Verlauf aller Varianten war die Höhenlage der Pleißetalbrücke mit dem Gradiententiefpunkt auf dem Bauwerk, um so unnötige Dammschüttungen bzw. ein Anheben der Brücke und damit zusätzliche Kosten zu vermeiden. Als Vorzugsvariante ergab sich ein Bauwerk mit einer Gesamtlänge von 550 m. Durch eine Achsverschiebung rückte das westliche Widerlager 33 m, das östliche 52 m vom jeweils bestehenden ab. Um die vorgeschriebene max. Längsneigung von 4,5 % in dem gesamten Bauabschnitt zu erreichen, war für die Weiterführung der Trasse östlich des Bauwerks ein Hanganschnitt, westlich eine Dammschüttung erforderlich.

Minderung von Umweltbeeinträchtigungen

Eine Besonderheit der Pleißetalbrücke: Das Bauwerk führt über einen Teil der Ortslage Frankenhausen hinweg und kreuzt zwei Straßen, die zweigleisige Eisenbahnlinie Leipzig – Hof sowie das Flussbett der Pleiße. Schon allein durch die neu definierte Linien- und Gradientenführung konnten mit dem Neubau bestehende Umweltbeeinträchtigungen für die Anwohner im Nahbereich der Brücke teilweise reduziert werden.

Daten & Fakten

Länge:	549,50 m
Stützweiten:	31 + (2 ×) 37 + (9 ×) 45,5 + 35 m
Bauhöhe:	3 m
Breite:	36 m
Höhe über Tal:	max. 23 m
Bauweise:	Spannbeton-Hohlkasten im Taktschiebeverfahren
Bauzeit:	27 Monate
Kosten:	ca. 23,6 Mio. €

Während der Verkehr noch über die alte Brücke geführt wurde, entstand daneben das neue Bauwerk.

Als aktive Lärmschutzmaßnahme wurden an den Rändern der Überbauten jeweils 4,5 m hohe, transparente Lärmschutzwände angebracht. Bei einer Reihe von Gebäuden wurden außerdem passive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster, Dachdämmung etc.) durchgeführt.

Einvernehmliche Lösung mit „Straßenverdrängten“

Aufgrund der Lage der Pleißetalbrücke stellte sich hier bei der Projektierung des Bauwerks ein bis dahin singuläres Problem im Zuge der Realisierung der VDE-Straße: der Umgang mit so genannten „Straßenverdrängten“. Damit die technische Planung für das Bauwerk tatsächlich umgesetzt werden konnte, mussten im unmittelbaren Bereich der neuen Brücke elf bewohnte Gebäude abgerissen und für 30 Menschen neuer Wohnraum geschaffen werden. Als einzige rechtliche Grundlage existierte damals lediglich eine Richtlinie von 1979, die sich ausschließlich auf die Verhältnisse der 1970er Jahre in den alten Bundesländern bezog. Für die anders gelagerte Problemstellung in den neuen Bundesländern mussten also neue Lösungswege gefunden werden. Eine Arbeitsgruppe wurde gegründet, in der unter der Federführung des Baudezernats der Stadt Crimmitschau Vertreter aller beteiligten Behörden sowie der DEGES mitwirkten, individuelle Lösungsmöglichkeiten für jeden einzelnen Betroffenen zu erarbeiten. Umfassende Angebote über mögliche Entschädigungsleistungen gehörten ebenso dazu wie die kompetente Beratung hinsichtlich der Inanspruchnahme von Fördermitteln.

Diese Vorgehensweise hat bestens funktioniert. Mit allen Betroffenen konnte eine entschädigungsrechtskonforme, einvernehmliche Regelung erzielt und die Terminplanung für den Brückenneubau eingehalten werden. Die in dem modellhaften Verfahren gewonnenen Erfahrungen und Erkenntnisse führten schließlich dazu, dass die alte Richtlinie zur „Ersatzwohnraumbeschaffung für Straßenverdrängte“ angepasst wurde.

Die Wohnbebauung reichte dicht an das alte Brückenbauwerk heran.

Muldebrücke Glauchau (188 m)

Die Muldebrücke kreuzt das Tal der Zwickauer Mulde und die Bahnstrecke Glauchau – Wechselburg. Zur Verringerung des vormals bestehenden Längsgefälles und aus Gründen des Hochwasserschutzes für die Autobahn sind das westliche Widerlager und der anschließende Autobahndamm um rd. 2 m angehoben worden.

Die Brücke wurde nach einem Sondervorschlag der ausführenden Firma als „semiintegrales“ Bauwerk errichtet. Hierbei sind die Pfeiler monolithisch mit dem Überbau verbunden, und die Lasten der Brücke werden gemeinschaftlich – „integral“ – von Überbau und Pfeiler getragen. An den Widerlagern liegt der Überbau konventionell auf Lagern auf. Der Überbau wurde auf einem bodengestützten Traggerüst in zwei Betonierabschnitten je Richtungsfahrbahn hergestellt.

Bei dem „Jahrhunderthochwasser“ im August 2002 war die gesamte Baustelle vollständig überflutet, und die Bauarbeiten mussten vorübergehend eingestellt werden.

Umfassende Kompensation für Eingriffe in Natur und Landschaft

Der Flächenbedarf für eine Autobahntrasse, die mit sechs Fahrstreifen und zwei Standstreifen im Regelquerschnitt (RQ) 35,5 angelegt wird, ist naturgemäß größer als bei einer vierstreifigen Autobahn mit nur 24 m Kronenbreite. Ein Eingriff in die Natur ist demnach nicht zu umgehen. Für unvermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft, die durch Bau, Anlage und Betrieb einer Autobahn entstehen, muss nach den geltenden Naturschutzgesetzen Ausgleich bzw. Ersatz geschaffen werden. Ein entsprechender Maßnahmenkatalog wurde erarbeitet und im Landschaftsspflegerischen Begleitplan (LBP) festgelegt. Art und Lage der Maßnahmen richten sich nach den Funktionsverlusten, die durch den Eingriff bedingt sind, und nach dem Entwicklungsbedarf des umgebenden Raumes. In enger Abstimmung mit den Naturschutzbehörden wurde besonders darauf geachtet, dass die Maßnahmen in räumlichem und funktionalem Zusammenhang zu vorhandenen bzw. beeinträchtigten Bestandteilen von Natur und Landschaft stehen.

Die Kompensation von Beeinträchtigungen erfolgt auf einer Fläche von insgesamt rd. 328 ha durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, also gleichartiger und gleichwertiger Wiederherstellung im engeren und weiteren räumlichen Zusammenhang zum Eingriff (z. B. Gehölzanpflanzungen, Anlage und Wiederherstellung von Waldrändern, Renaturierung von Teichen und Fließgewässern).
Im Abschnitt zwischen der Landesgrenze Sachsen/Thüringen und der AS Limbach-Oberfrohna wurde ein großer Teil der Kompensationsmaßnahmen zur Renaturierung der Auenlandschaften der Zwickauer Mulde und des Chemnitztals durchgeführt.
Eine Besonderheit stellen die Maßnahmen zur Renaturierung natürlicher Uferrandbereiche mittels ingenieurbiologischer Sicherung durch Weidenspreitanlagen (flächige Anpflanzungen von Weiden) dar. Die großflächige Anlage von Feuchtwiesen und Initialpflanzungen mit Auengehölzen erhöhen die Biotopwertigkeit der Auenlandschaft und tragen zu einer wesentlichen Aufwertung des Landschaftsbildes und zum Hochwasserschutz im betroffenen Naturraum bei. Es werden Lebensräume für Arten des strukturreichen Offenlandes geschaffen, so u. a. für Fledermäuse und Wiesenbrüter sowie für Kleinsäuger und seltene Schmetterlingsarten. Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die dargestellten Maßnahmen nach Art und Umfang geeignet sind, dem naturschutzrechtlichen Erfordernis entsprechend § 9 SächsNatSchG (Zulässigkeit und Kompensation von Eingriffen) gerecht zu werden. Es werden keine erheblichen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes durch den Eingriff hinterlassen, vielmehr wird das Landschaftsbild durch die Neugestaltung aufgewertet.

Neophytenbekämpfung durch Weidenspreitanlagen an der Zwickauer Mulde nahe Waldenburg. Aufbauphase (oben), Wachstumsphase (unten).

Grunderwerb

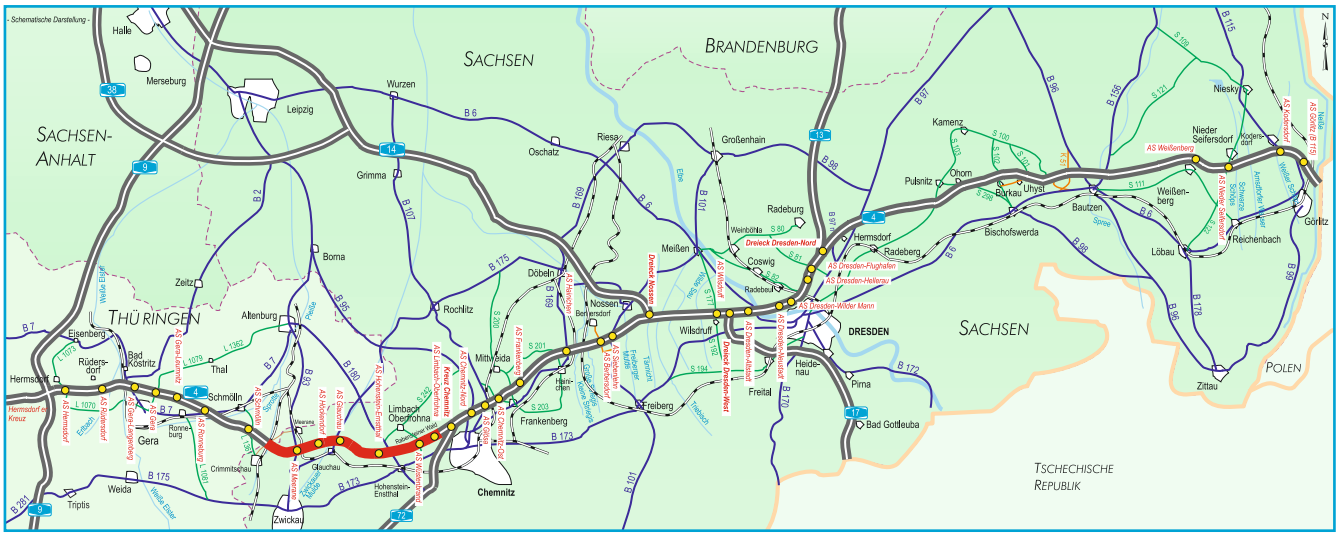
Für den Abschnitt der A 4 Schmölln (Lgr. TH/SN) – Limbach-Oberfrohna mit einer Länge von 34,7 km sind für den Flächenbedarf von rund 495 ha einschließlich der erforderlichen Flächen für Baustraßen (vorübergehende Nutzung) sowie für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen Verhandlungen mit ca. 660 betroffenen Eigentümern und Pächtern zu 870 Flurstücken zum Abschluss von Kauf- und Dienstbarkeitsverträgen sowie Entschädigungsvereinbarungen geführt worden. Die Verhandlungen gestalteten sich teilweise äußerst schwierig, da die planfestgestellte Trassenführung von einzelnen betroffenen Eigentümern und Pächtern kritisch bewertet wurde. Die Schlussvermessung ist auf der gesamten Strecke beauftragt. Auf Grundlage der für 23,5 km vorliegenden Veränderungsnachweise wurden für über 200 Flurstücke mit 125 ha durch die Beurkundung von Messungsanerkennungsverträgen die Voraussetzungen für die grundbuchmäßige Auflassung geschaffen.

A 4 – eine leistungsfähige Autobahn, modern und fit für die Zukunft

Mit dem Bau der Reichsautobahn zwischen Eisenach und Dresden, der heutigen A 4, wurde im Jahre 1934 begonnen, eine durchgängige Befahrbarkeit der Strecke Bad Hersfeld – Dresden war jedoch erst 1943 gegeben. In ihrem weiteren Verlauf nach Osten endete die Autobahn bei Bautzen. Zwischen der AS Bautzen-Ost und Weißenberg gab es noch zwei Fahrstreifen, die zu Zeiten der DDR als Standort für Getreidespeicher dienten und für den öffentlichen Verkehr gesperrt waren. Der Lückenschluss Weißenberg – Görlitz wurde erst nach der Wende zwischen 1994 und 1999 im Zuge der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) von der DEGES realisiert.
Der Streckenabschnitt zwischen dem Autobahndreieck (AD) Dresden-Nord und der AS Weißenberg wurde durch das Autobahnamt des Freistaates Sachsen entsprechend dem heutigen Standard vierstreifig mit Standstreifen ausgebaut. Seit der Fertigstellung dieses Autobahn-Teilstücks zum Jahresende 2003 ist die A 4 zwischen Chemnitz und der Bundesgrenze mit Polen bei Görlitz durchgehend und komfortabel befahrbar.

Die Dimensionierung der alten Trasse – vierstreifig ohne Standstreifen mit einer Kronenbreite von 24 m, Anschlussstellen ohne Einfädelungs- und Ausfädelungsstreifen – war nicht ausgelegt für die rasant ansteigenden Verkehrsbelastungen nach Öffnung der innerdeutschen Grenze. Hinzu kam der schlechte bauliche Zustand der Fahrbahndecken und vieler Brücken, so dass ein zügiger, weitgehend störungsfreier und sicherer Verkehrsfluss auf dieser Fernstraße nicht mehr gewährleistet war.
Der Ausbau der A 4 zu einer leistungsfähigen Autobahn – über weite Strecken bedeutete das die Erweiterung auf sechs Fahrstreifen plus Standstreifen – war unerlässlich. Diese Ausbaumaßnahme beseitigt Verkehrsengpässe, vermindert die Staubildung, bewirkt eine deutliche Erhöhung der Verkehrssicherheit und entlastet das nachgeordnete Straßennetz, insbesondere die Ortsdurchfahrten. Die neue A 4 wird den aktuellen verkehrlichen und infrastrukturellen Anforderungen gerecht und ist fit für die Zukunft.

Die Realisierung des VDE Nr. 15 liegt abschnittweise in Verantwortung der Länder Hessen: vierstreifiger Neubau A 44 (64,3 km) und sechsstreifiger Ausbau A 4 (6,4 km); Thüringen: sechsstreifiger Ausbau (93 km); Sachsen: vierstreifiger Ausbau (70 km). Der Anteil der DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH beträgt insgesamt 216 km und beinhaltet die sechsstreifige Erweiterung zwischen AK Hermsdorf und AD Dresden (156,1 km), den vierstreifigen Neubau zwischen AS Weißenberg und AS Görlitz (23,6 km) sowie im Freistaat Thüringen die Projekte „Hörselberge“ (24,5 km) und „Leutratal“ (11,8 km).


SACHSEN-ANHALT
SACHSEN
BRANDENBURG
THÜRINGEN
SACHSEN
POLEN
TSCHECHISCHE REPUBLIK
DRESDEN
Halle
Merseburg
Leipzig
Wurzen
Grimma
Oschatz
Riesa
Großenhain
Kamenz
Niesky
Nieder Seifersdorf
Pulsnitz
Ohorn
Bautzen
Weißenberg
Bischofswerda
Löbau
Görlitz
Reichenbach
Zittau
Radeberg
Hermsdorf
Coswig
Meißen
Radebeul
Dreieck Dresden-Nord
AS Dresden-Flughafen
AS Dresden-Hellerau
AS Dresden-Wilder Mann
AS Weißenberg
Boma
Zeitz
Altenburg
Rochlitz
Döbeln
Nossen
Wilsdruff
Freital
Heidenau
Pirna
Bad Gottleuba
Freiberg
Frankenberg
Chemnitz
Zwickau
Crimmitschau
Glauchau
Limbach-Oberfrohna
Mittweida
Eisenberg
Bad Köstritz
Rudersdorf
Thal
Hermsdorf
Schmölln
Gera
Ronneburg
Weida
Triptis
Hermsdorf/Kreuz
AS Hermsdorf
AS Stadtroda
AS Stadtroda-Langenberg
AS Ronneburg
AS Glauchau
AS Hohenstein-Ernstthal
AS Limbach-Oberfrohna
AS Chemnitz-Nord
AS Chemnitz
AS Frankenberg
AS Siebenlehn
AS Berbersdorf
AS Freiberg
AS Wilsdruff
AS Dresden-Altstadt
AS Dresden-Prohlis
AS Dresden-Nord
AS Niesky
AS Kodersdorf
AS Görlitz
AS Meine Gabelweiche
AS Bautzen-Ost
AS Bautzen
AS Burkau
AS Uhyst
AS Pulsnitz
AS Radeberg
AS Meißen
AS Nossen
AS Mittweida
AS Rochlitz
AS Grimma
AS Leipzig
AS Merseburg
AS Halle
AS Zeitz
AS Eisenberg
AS Triptis
AS Weida
AS Zwickau
AS Crimmitschau
AS Glauchau
AS Chemnitz
AS Limbach-Oberfrohna
AS Hohenstein-Ernstthal
AS Frankenberg
AS Siebenlehn
AS Freiberg
AS Wilsdruff
AS Dresden-Nord
AS Dresden-Prohlis
AS Dresden-Altstadt
AS Dresden-Wilder Mann
AS Dresden-Hellerau
AS Dresden-Flughafen
AS Radeberg
AS Meißen
AS Nossen
AS Döbeln
AS Rochlitz
AS Mittweida
AS Grimma
AS Leipzig
AS Merseburg
AS Halle
AS Zeitz
AS Eisenberg
AS Triptis
AS Weida
AS Hermsdorf
AS Stadtroda
AS Stadtroda-Langenberg
AS Ronneburg
AS Glauchau
AS Chemnitz
AS Limbach-Oberfrohna
AS Chemnitz-Nord
AS Frankenberg
AS Siebenlehn
AS Berbersdorf
AS Freiberg
AS Wilsdruff
AS Dresden-Altstadt
AS Dresden-Prohlis
AS Dresden-Nord
AS Niesky
AS Kodersdorf
AS Görlitz
AS Meine Gabelweiche
AS Bautzen-Ost
AS Bautzen
AS Burkau
AS Uhyst
AS Pulsnitz
AS Radeberg
AS Meißen
AS Nossen
AS Mittweida
AS Rochlitz