Aus- und Neubau der A 4 zwischen dem AD Dresden-Nord und der Bundesgrenze Deutschland/Polen

Dokumentation

aus Anlaß der

Verkehrsfreigabe

im März 1999

Aus- und Neubau der A 4

zwischen dem

AD Dresden-Nord

und der

Bundesgrenze Deutschland/Polen

Dokumentation

aus Anlaß der Verkehrsfreigabe

im März 1999

DEGES

Zum Geleit

Bundesminister für Verkehr . . . . . Seite 4
Ministerpräsident des Freistaates Sachsen . . . . . Seite 6

Historie

Es begann vor 70 Jahren . . . . . Seite 8
Provisorium mit Getreidespeicher . . . . . Seite 10

Neubeginn

Verkehrsprojekte Deutsche Einheit . . . . . Seite 13
Aus- bzw. Neubau von 95,8 km . . . . . Seite 14

Baumaßnahmen

AD Dresden-Nord–AS Bautzen-Ost . . . . . Seite 15
Spreetalbrücke . . . . . Seite 19
AS Bautzen-Ost–AS Weißenberg . . . . . Seite 20
AS Weißenberg–AS Görlitz/B 115 . . . . . Seite 22
Tunnel Königshainer Berge . . . . . Seite 26
AS Görlitz/B 115–Bundesgrenze D/PL . . . . . Seite 29
Neißebrücke . . . . . Seite 30

Umwelt

Hoher Stellenwert für die Ökologie . . . . . Seite 32

Infrastruktur

Unverzichtbare West-Ost-Achse . . . . . Seite 34
Aufschwung für Ostsachsen . . . . . Seite 35

Impressum

Die A 4 Aachen–Köln–Eisenach–Erfurt–Chemnitz–Dresden–Bautzen–Görlitz verläuft von der westlichen Bundesgrenze zu den Niederlanden bis zur östlichen Bundesgrenze zur Republik Polen. Die A 4 ist damit eine der fünf großen West-Ost-Autobahnen in der Bundesrepublik Deutschland und die wichtigste Verkehrsachse im Freistaat Sachsen. Sie verbindet die Wirtschaftsstandorte in Thüringen und Sachsen mit den Industriezentren an Rhein/Ruhr bzw. Rhein/Main im Westen und den polnischen Ballungsgebieten im Osten. Planung und Bau der Autobahn gehen zurück in die 30er Jahre, jedoch wurde das Projekt zwischen Dresden und Görlitz nie vollendet. Als die Bauarbeiten im Jahre 1940 eingestellt wurden, war gerade Weißenberg erreicht. Den weiteren Verlauf bis Görlitz konnte man nur anhand vereinzelt in der Landschaft stehender Brückenfragmente aus jener Zeit erahnen.

Nach der Wiedervereinigung Deutschlands und der Öffnung der Grenzen zu Osteuropa wurde angesichts des rapide ansteigenden Verkehrsaufkommens sehr schnell deutlich, daß die Autobahn so zügig wie möglich ausgebaut werden muß,

um den aktuellen und zukünftigen Anforderungen gerecht werden zu können. Deshalb wurde der Aus- und Neubau der A 4, Eisenach–Görlitz, im Zusammenhang mit dem Neubau der A 44, Kassel–Eisenach, in den Katalog der 17 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit und als „Vordringlicher Bedarf“ in den Bundesverkehrswegeplan 1992 aufgenommen.

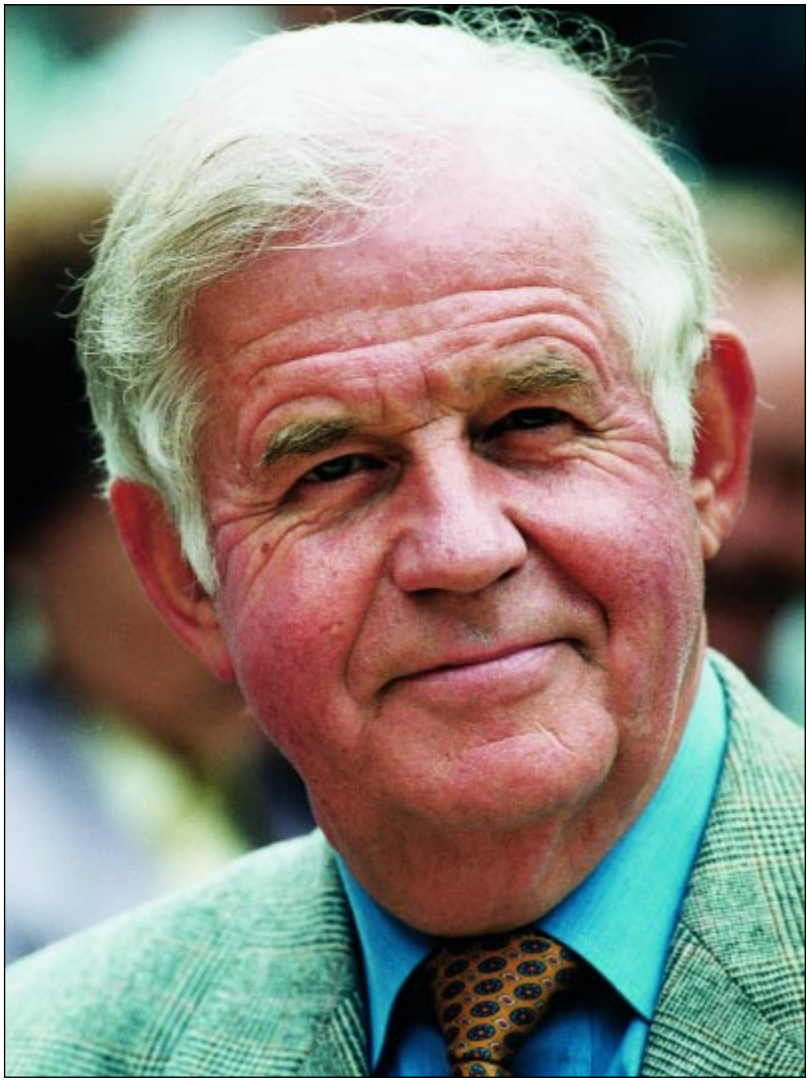
Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, die Straßenbauverwaltung des Landes Sachsen und die DEGES, Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH, haben unter großem Einsatz und mit vereinten Kräften dafür gesorgt, daß nunmehr rund 96 Kilometer der A 4 zwischen dem Autobahndreieck Dresden und der Bundesgrenze Deutschland/Polen durchgängig für den Verkehr freigegeben werden können. Mit der Schließung der beinahe 60 Jahre bestehenden Lücke zwischen Weißenberg und Görlitz kann die A 4 jetzt ihrer Funktion als große europäische Magistrale gerecht werden.

Neben anderen herausragenden Ingenieurbauwerken möchte ich den Tunnel „Königshainer Berge“ hervorheben. Dieser derzeit längste Autobahntunnel Deutschlands wurde im Interesse einer möglichst umweltschonenden und landschaftsverträglichen Trassenführung gebaut und macht in beispielhafter Weise deutlich, welch hohen Stellenwert die Aspekte der Ökologie im modernen Straßenbau in Deutschland einnehmen.

Mein Dank gilt allen, die bei der Realisierung der Aus- und Neubaumaßnahmen für den Abschnitt der A 4 zwischen Dresden und Görlitz mitgewirkt haben. Ich wünsche allen Benutzern dieser neuen Autobahn allzeit gute und unfallfreie Fahrt.

Franz Müntefering

Bundesminister für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen



Die Bundesautobahn A 4 ist eine bedeutende Ost-West-Straßenverbindung in Deutschland und die wichtigste Verkehrsader Sachsens. Mit der Freigabe des Tunnels durch die Königshainer Berge, des bisher größten deutschen Autobahntunnels, hat die A 4 ihr östliches Ziel an der deutsch-polnischen Grenze bei Görlitz erreicht. Ab Dresden kann der Verkehr nunmehr auf knapp 100 km Länge über eine neue, leistungsfähige Fernstraße fließen. Damit ist in Sachsen dreieinhalb Jahre nach der denkwürdigen Freigabe der Autobahn A 72 Hof–Zwickau im Oktober 1995 ein weiterer Schritt getan, um Deutschland und die westlichen und östlichen Länder Europas näher zusammenzuführen.

Kaum jemand wird sich noch daran erinnern, daß das Kleinkopfpflaster auf der Strecke zwischen Dresden und Bautzen in der Nachkriegszeit für eine geradezu unfaßbare Geschwindigkeitsbegrenzung von bis zu 20 Stundenkilometern auf einer Autobahn sorgte. Manchem wird dagegen im Gedächtnis haften geblieben sein, daß die noch unvollständige A 4 bei Bautzen seit den 60er Jahren als Fundament für ein Notlager mit 60 Hallen diente – nirgendwo sonst auf der Welt ist wahrscheinlich jemals eine Autobahn in dieser Form genutzt worden.

Heute stehen weniger solche Rückblicke in die Geschichte dieser Verkehrsachse im Vordergrund als die großartigen Leistungen, die Baufachleute aus Wirtschaft und Verwaltung seit 1990 erbracht haben. Denn kaum, daß die heruntergekommenen Straßen instand gesetzt waren, entstand als Ergebnis eines beispielhaften Gemeinschaftswerkes mit der Republik

Polen die neue Grenzbrücke über die Neiße. Sie symbolisiert wie kaum ein anderes Bauwerk die gemeinsame europäische Zukunft unserer beiden Länder. Und es waren gleichzeitig die ersten drei Kilometer Autobahn-Neubau in den neuen Bundesländern, die am 14. Juli 1994 für den Verkehr freigegeben wurden. Seitdem sind zwischen Dresden und Görlitz weitere 24 Kilometer Autobahn neu gebaut und 70 Kilometer grundhaft erneuert worden. Die Bundesregierung hat für diese rund 100 Kilometer insgesamt mehr als eine Milliarde Mark investiert.

Mit dem fortschreitenden Aus- und Neubau der A 4 verbessert sich nicht nur die Verkehrsinfrastruktur unseres Landes. Auch die wirtschaftliche Entwicklung in Sachsen, vor allem in der strukturschwachen ostsächsischen Region, erhält durch diese Trasse neue Impulse.

Die neue Aufgabe ermöglicht den Reisenden darüber hinaus einen Blick in die einzigartigen Landschaften zwischen der Landeshauptstadt und der „Perle“ an der Neiße: Aufsteigend aus dem Tal der Elbe geht es durch die Dresdner Heide vorbei am Moritzburger Teich- und Hügelland, weiter durch die Lausitz mit Blick nach Süden auf das charakteristische Bergland und das Zittauer Gebirge, quer zu den vielen naturbelassenen Gewässern wie Spree, Löbauer Wasser, Schwarzer und Weißer Schöps, bis hin zur Neiße. Eine Vielzahl von historischen Sehenswürdigkeiten lockt gleichermaßen zur Rast oder gar zu einem längeren Aufenthalt.

Allen, die bei der Planung und beim Bau mitgearbeitet haben, danke ich herzlich. Dies gilt besonders dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen für die fachliche Begleitung des Projektes.

Den Autofahrern, die auf dieser länderverbindenden Straße durch Sachsen reisen, wünsche ich eine allzeit gute und vor allem unfallfreie Fahrt.

Kurt Biedenkopf

Meiner Frau danke ich für die Schirmherrschaft über den Tunnelbau!

Autobahnbau in Deutschland – zur Geschichte der A 4

Es begann vor 70 Jahren

Schon in den frühen 20er Jahren wurden angesichts des zunehmenden Kraftfahrzeugverkehrs in mehreren europäischen Staaten Pläne für die Anlage von leistungsfähigen „Nur-Autostraßen“ entwickelt. In Deutschland war es der 1926 gegründete „Verein zur Vorbereitung einer Autostraße Hamburg–Frankfurt a. M.–Basel (HaFraBa)“, der die ersten Planungen für ein Netz solcher „Nur-Autostraßen“ konkretisierte. Herausragende Persönlichkeiten waren der Vorsitzende des Vereins, Robert Otzen, und der Geschäftsführer, Willy Hof. Otzen war es übrigens auch, der den Begriff „Autobahn“ für Nur-Autostraßen ab 1929 populär machte.

Es dauerte noch bis 1932, ehe das erste 20 km lange Stück Autobahn mit verkehrstechnischer Nutzung in Deutschland zwischen Köln und Bonn eröffnet werden konnte. Ein Jahr später kam mit der Machtergreifung der Nationalsozialisten allerdings schon das Aus für die deutschen Autobahnpioniere. Aus „HaFraBa“ wurde 1933 „GeZuVor“ (Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsautobahnen). Die schon weit fortgeschrittenen Planungen der „HaFraBa“ für ein Autobahnnetz in Deutschland wurden kurzerhand übernommen, nicht ohne sie nach Kräften für Propagandazwecke („Straßen des Führers“) auszuschlachten. Die Umsetzung der ehrgeizigen Autobahnpläne lag fortan in Händen des „Generalbauinspektors für das deutsche Straßenwesen (GI)“, Dr.-Ing. Fritz Todt.

Der „Tag des ersten Spatenstichs an der Reichsautobahn“ fand am 23. September 1933 bei Frankfurt statt, und die Fertigstellung dieses ersten Autobahnabschnitts in Deutschland wurde am 15. Mai 1935 mit großem propagandistischem Beiwerk abgenommen. 1938 waren bereits 3000 Autobahnkilometer in Betrieb. In den Kriegsjahren wurde der Autobahnbau – bis auf wenige Ausnahmen – nicht fortgesetzt. Bei Kriegsende gab es 3860 km Reichsautobahn – weite Strecken davon stark beschädigt und nicht befahrbar.

Von den Anfängen bis in die Kriegsjahre

Auch die heutige A 4 geht zurück auf die frühen Überlegungen des „HaFraBa“-Vereins. Die gedanklichen Pioniere des Autobahnbaus in Deutschland hatten sich schon Ende der 20er Jahre mit der Idee

Mit einer Schmalspurbahn wurde damals das Material zur Baustelle gebracht (hier am Autobahndreieck Dresden).

Aufwendige Schalung für die Bogenkonstruktion der historischen Spreetalbrücke.

einer Nur-Autostraße von Kassel über Erfurt und Leipzig nach Dresden und darüber hinaus bis Breslau beschäftigt. Unter der Ägide der „GeZuVor“ erhielt die Realisierung des Abschnitts Eisenach–Dresden als eine der wichtigsten Grundnetzstrecken höchste Priorität.

Nach der faktischen Auflösung der „GeZuVor“ Ende 1935 wurden deren Aufgaben von regionalen „Obersten Bauleitungen der Reichsautobahnen (OBRen)“ übernommen. Die Aufgabe der für Sachsen zuständigen OBR Dresden bestand zunächst darin, die noch von der „GeZuVor“ ausgearbeiteten Pläne für die „Strecke 83 Dresden–Chemnitz–Meerane“ in die Tat umzusetzen. Am 21. März 1934 erfolgte der feierliche 1. Spatenstich an der AS Dresden-Altstadt. Von hier aus wurde der Bau sukzessive in Richtung Westen vorangetrieben.

In Thüringen wurde – ausgehend vom Hermsdorfer Kreuz, das im Zuge der A 9 schon 1935 fertiggestellt worden war – im Mai 1936 der Streckenabschnitt bis Jena-Göschwitz in Angriff genommen.

Inzwischen wurde geprüft, inwieweit auch in der Oberlausitz mit dem Bau der Reichsautobahnen begonnen werden könnte, da gerade in Ostsachsen zu diesem Zeitpunkt die Arbeitslosigkeit besonders hoch war. Ergebnis der Verhandlungen: im Herbst 1935 wurde auch der Abschnitt Dresden–Bautzen zum sofortigen Bau freigegeben.
Von nun an wurde unter Einsatz Tausender von Arbeitskräften mit Hochdruck an zahlreichen Teilstücken der Autobahn gearbeitet.

Doch die hochgesteckten Bauziele konnten nicht verwirklicht werden. Zwar wurden im westlichen Bereich der A 4 die Arbeiten nach Kriegsausbruch zunächst noch fortgesetzt, so daß 1941 die AS Eisenach-West, wenn auch weitgehend nur mit einer Richtungsfahrbahn, erreicht war. (Die Fertigstellung der zweiten Richtungsfahrbahn erfolgte hier in den Jahren 1968–1973.)

Im Sommer 1942 wurde der Autobahnbau in Deutschland dann generell eingestellt. Ausnahme: die Teilstrecke Eisenach–Bad Hersfeld, die im Sommer 1943 einbahnig für den Verkehr freigegeben wurde. Ab diesem Zeitpunkt war – mit vielen Provisorien – eine durchgängige Befahrbarkeit der Strecke Bad Hersfeld–Dresden gegeben.

Autobahnabschnitt Dresden–Görlitz

Provisorium mit Getreidespeicher

1936–1945
Auch hier verhinderte der Ausbruch des 2. Weltkrieges die Fertigstellung des Projektes, so daß mit der Einstellung der Arbeiten 1940 ein Autobahntorso übrigblieb. Nach dem Baubeginn im September 1936 konnte die A 4 abschnittsweise wie folgt freigegeben werden:

AS Dresden-Nord–AS Ottendorf-Okrilla	10,3 km	04. 12. 1938
AS Ottendorf-Okrilla–AS Uhyst	27,2 km	01. 07. 1940
AS Uhyst–AS Bautzen-West	14,2 km	03. 10. 1938
AS Bautzen-West–AS Bautzen-Ost	Spreetalbrücke	01. 07. 1940
AS Bautzen-Ost–AS Weißenberg	18,3 km	01. 07. 1940

Die Befahrbarkeit der Autobahn zwischen Dresden und Weißenberg war somit im Juli 1940, wenn auch zum Teil nur einbahnig, gegeben.
Östlich von Weißenberg hat man noch 1939/1940 mit den Bauarbeiten begonnen, die jedoch kurz darauf eingestellt wurden. Die Maßnahmen bezogen sich vor allem auf den Brückenbau (z. B. für die geplanten Anschlußstellen Weißenberg und Nieder Seifersdorf). Zwischen Nieder Seifersdorf und dem heutigen Tunnel durch die Königshainer Berge waren jedoch auch Erdbauarbeiten im Gange (z. B. ist südlich Oberwald die damals freigeschlagene Trasse mit ersten Erdbaumaßnahmen heute noch gut erkennbar).

Insgesamt fehlten im Ausbau zwischen Dresden–Weißenberg 16 km der 2. Richtungsfahrbahn.
Am 19. April 1945 wurde durch die Deutsche Wehrmacht die Spreetalbrücke zwischen Bautzen-West und Bautzen-Ost gesprengt, so daß nach dem Krieg nur die Abschnitte zwischen Dresden und der AS Bautzen-West sowie Bautzen-Ost bis Weißenberg nutzbar waren.

1945–1989
Am 15. Juli 1959 konnte die Richtungsfahrbahn Dresden–Bautzen zwischen Großröhrsdorf und Röderbrunn nach entsprechender Komplettierung auf 5,4 km in Betrieb genommen werden.

„Baudenkmal“ aus den 30er Jahren: eine Brücke auf freiem Feld bei Nieder Seifersdorf.

Getreide-speicher auf der Autobahn.

Aufgrund der Unterbrechung der Autobahn zwischen Bautzen-Ost und Bautzen-West war die Attraktivität der Nutzung des Abschnittes Bautzen-Ost–Weißenberg ebenfalls eingeschränkt. Dies führte im Jahre 1965 zur Entscheidung der Regierung der ehemaligen DDR, diesen Abschnitt als Straße zu entwidmen und ihn für die Einlagerung einer sogenannten Getreidestaatsreserve vorzusehen. So entstanden ab 1966 auf diesem Autobahnabschnitt 66 aneinandergereihte Getreidelagerhallen. Die insgesamt 16 Kilometer der A 4 zwischen Bautzen-Ost und Weißenberg wurden zudem eingezäunt und waren damit für die Öffentlichkeit nicht mehr zugänglich.

Im Zeitraum 1945–1989 verschlechterte sich der Zustand der Autobahn Dresden–Bautzen sukzessive. Bedingt durch mangelhaften Konstruktionsaufbau, die Zunahme der Verkehrslasten und die mangelnde Instandhaltung (bis 1990 fand in keinem Abschnitt der Gesamtstrecke zwischen Dresden und Bautzen eine grundlegende Sanierung statt) befand sich die Autobahn in den 80er Jahren über weite Teile in einem katastrophalen Zustand. Die Folge war, daß große Abschnitte mit Geschwindigkeitsbeschränkungen bis auf 20 km/h ausgeschildert werden mußten.

Die einzige erwähnenswerte größere Baumaßnahme war der Neubau der Spreetalbrücke, Richtungsfahrbahn Dresden–Bautzen (1973 bis 1977). Diese wurde erforderlich, um die in Bautzen-Teichnitz produzierten Betonplatten direkt über die Autobahn zum Aufbau des Wohngebietes Bautzen-Gesundbrunnen zu transportieren. Die Stadt war schon damals nicht in der Lage, diesen Verkehr aufzunehmen. Damit war der Abschnitt zwischen Bautzen-West und Bautzen-Ost ab dem Jahre 1977 nutzbar.

Weitere Defizite der Autobahnanlage zwischen Dresden und Bautzen war die provisorische Anbindung der Südseite der AS Ohorn mit Direktanbindung der Ortsstraße an die Autobahn. Anfang der 70er Jahre gab es hier mehrfache Bemühungen, diesen Zustand zu ändern. Allerdings wurde das Vorhaben wegen der wirtschaftlichen Schwäche der DDR nie beendet.

Mehr Ruine als Brücke: das Kreuzungsbauwerk A4/A13 am AD Dresden-Nord im Jahre 1991.

Eine „Streckenbesonderheit“ war die noch vor 1945 begonnene, jedoch nicht fertiggestellte Überführung im Bereich der Luchsenburg. Hier stand ein Brückenrohbau ohne die erforderlichen Straßenrampen. Statt dessen gab es einen niveaugleichen Überweg über die Autobahn für Fußgänger und Radfahrer. Da das Bauwerk jahrelang ungeschützt der Witterung ausgesetzt war, wurde es Ende der 80er Jahre zu einer Gefährdung für den durchfahrenden Autobahnverkehr, so daß man sich im Jahre 1991 entschied, die Bauruine aus Sicherheitsgründen ersatzlos abzubrechen.

Ein Problemschwerpunkt der Streckenunterhaltung war der Pflasterbereich zwischen Prischwitz und Bautzen. Dieser zeigte vor allem wegen des konstruktiven Aufbaues und der Wasserdurchlässigkeit Schäden im Fahrbahnbereich, die es erforderlich machten, die Geschwindigkeit teilweise bis auf 20 km/h herabzusetzen. Unter der Kleinpflasterdecke war eine Sauberkeitsschicht von ca. 10 cm Kies auf einer Magerbetontragschicht. Bedingt durch die Gefälleverhältnisse, durch das Eindringen von mit Tausalz vermischtem Oberflächenwasser kam es zur Korrosion des Unterbetons und damit teilweise zu Tragfähigkeitsschäden, die sich in Verwerfungen an der Fahrbahnoberfläche darstellten.

Katastrophaler Zustand der Fahrbahn in den 80er Jahren.

Im Jahre 1989 war es somit fast nicht mehr möglich, die in der DDR zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h zwischen Dresden und Bautzen zu fahren. Das heißt, aufgrund des Fahrbahnzustandes war eine fast durchgängige Geschwindigkeitsbeschränkung angeordnet.
Infolge des schlechten Zustandes der Autobahn wich der Verkehr auf die parallel verlaufende B6 Dresden–Bischofswerda–Bautzen aus.

Bessere Infrastruktur für die neuen Bundesländer

Verkehrsprojekte Deutsche Einheit

Über vier Jahrzehnte hatten die politischen Verhältnisse in Europa den kontinuierlichen Aus- und Weiterbau von leistungsfähigen Fernstraßen in West-Ost-Richtung verhindert. Dies führte zu einem außerordentlichen Defizit der Verkehrsinfrastruktur in den neuen Bundesländern. Quasi über Nacht ist nach der politischen Wende das Verkehrsaufkommen sprunghaft angestiegen, und Autobahnen, Bundes- und Landstraßen im Vorkriegszustand mußten Verkehrsströme – insbesondere in West-Ost- und Ost-West-Richtung – aufnehmen, für die sie nicht ausgelegt waren. Die Folge: kilometerlange Staus und erhöhtes Unfallrisiko, unzumutbare Schadstoff- und Lärmbelastungen, schlechte Erreichbarkeit, lange Transportzeiten.

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. Die heute an vielen Stellen erkennbaren Zeichen einer sich stetig verbessernden Infrastruktur in den neuen Bundesländern sind die Ergebnisse einer an diesen Vorgaben orientierten Planung, die kurz nach Vollendung der Deutschen Einheit eingesetzt hat und seitdem konsequent umgesetzt wird.

Bereits im April 1991 hat die Bundesregierung die 17 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) beschlossen, um mit dem zügigen Aufbau einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur die wirtschaftliche Entwicklung in den fünf neuen Bundesländern zu fördern und das Zusammenwachsen der alten und neuen Bundesländer zu beschleunigen. Ein ebenso weitsichtiges wie mutiges Unterfangen, das hinsichtlich Komplexität und Dimension ohne Beispiel ist: neun Schienen- und sieben Fernstraßenprojekte sowie ein Wasserstraßenprojekt mit einem Gesamtvolumen von rund 70 Milliarden DM. Damit machen die VDE einen entscheidenden Teil der Verkehrsinvestitionen in den neuen Bundesländern aus.

DEGES – Projektmanagement für den Autobahnbau

Aus der Erkenntnis heraus, daß auf der administrativen Seite zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden müssen, um die neuen Bundesländer bei der Realisierung der sieben Fernstraßenprojekte zu unterstützen, wurde am 7. Oktober 1991 in Berlin die DEGES, Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH, gegründet. Eine Gesellschaft auf Zeit, die zu 50 Prozent dem Bund und zu je 10 Prozent den fünf neuen Bundesländern gehört. Rund 1200 Kilometer Aus- und Neubau von Autobahnen (das sind 60 % der Gesamtstrecke der VDE – Straße von 2000 km) wurden der DEGES übertragen.

Gemäß den Dienstleistungsverträgen mit den fünf neuen Bundesländern ist es Aufgabe der DEGES, die ihr übertragenen Fernstraßenprojekte nach Abstimmung mit den obersten Landesstraßenbaubehörden im Namen und im Auftrag des jeweiligen Landes zu planen sowie die mit dem Neubau (770 km) bzw. Ausbau (426 km) zusammenhängenden Verträge für Bau und Grunderwerb im Namen und auf Rechnung der Bundesrepublik Deutschland abzuschließen und abzuwickeln.

Im vorliegenden Streckenabschnitt der A 4 zwischen dem AD Dresden und der Bundesgrenze zu Polen lag in der Verantwortung der DEGES der Neubau des 23,6 km langen Teilstücks zwischen der AS Weißenberg und der AS Görlitz (B 115) mit dem Tunnel durch die Königshainer Berge.

Sofortmaßnahmen an der A 4

Aus- bzw. Neubau von 95,8 km

Ab 1990, also unmittelbar nach der Beseitigung der innerdeutschen Grenze und noch vor der Festschreibung der VDE – Straße im Bundesverkehrswegeplan '92, setzte die Sächsische Straßenbauverwaltung eine Reihe von Maßnahmen in Gang, um die Verkehrssituation im Zuge der A 4 in Ostsachsen zu verbessern. Die vielfach nicht mehr gewährleistete Verkehrssicherheit mußte umgehend wiederhergestellt, die Autobahn den heutigen Standards entsprechend ausgebaut und grunderneuert werden.

- Umfangreiche Sanierungsmaßnahmen wurden in den Jahren 1991–1994 zwischen Dresden und Bautzen zur Herstellung eines verkehrssicheren Zustandes wirksam. Insgesamt wurden 59 km Richtungsfahrbahn mit Asphalt überbaut.

- Gleichzeitig wurde der Abschnitt zwischen Bautzen und Weißenberg bis zum Jahre 1993 provisorisch auf einer Richtungsfahrbahn im Gegenverkehr hergerichtet. Diese Maßnahme beinhaltete auch den Abbruch der 66 Getreidelagerhallen aus den 60er Jahren.

- Als besonders dringlich erwies sich auch die „Entschärfung" der Situation an dem im Stadtgebiet von Görlitz an der B 6 gelegenen Grenzübergang zu Polen. Insbesondere in den Wintermonaten führte das um ein Vielfaches angewachsene Verkehrsaufkommen zu unerträglichen Belastungen für die Anwohner. Deshalb wurden die Planungen für den Neubau der A 4 zwischen der B 115 und der Bundesgrenze inklusive eines leistungsfähigen Straßenüberganges zwischen Deutschland und Polen außerhalb des Stadtgebietes von Görlitz vorrangig bearbeitet.

Nachdem der Aus- bzw. Neubau der A 4 als Projekt Nr. 15 in den Katalog der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) aufgenommen worden war, wurde die Übereinkunft getroffen, Planung und Bau der Neubaustrecke AS Weißenberg – AS Görlitz/B 115 (23,6 km) der DEGES zu übertragen. Die Realisierung der Abschnitte AD Dresden–AS Weißenberg (69 km) und AS Görlitz/B115–Bundesgrenze (3,2 km) verblieb in der Zuständigkeit der Sächsischen Straßenbauverwaltung.

Wirtschaftliche, ökologische und verkehrliche Belange bestimmten den Handlungsrahmen bei der Umsetzung der Ausbaumaßnahmen und stellten Ingenieure und Bauleute vor manche Herausforderung:

– Möglichst bestandsnaher Ausbau der Trasse, um den Grunderwerb und den Eingriff in Natur und Landschaft zu minimieren.

– Aufweitung des Querschnitts von bisher 24 m auf 29 m Kronenbreite (je Richtungsfahrbahn 2 Fahrstreifen plus Standstreifen).

– Notwendige Anpassung an das neue Streckenprofil und Verbesserung der Linienführung mit dem Ziel einer Entwurfsgeschwindigkeit von 120 km/h. Erhebliche Erdmassenbewegungen waren erforderlich, um Kuppen und Wannenradien zu vergrößern und die z. T. extremen Steigungen auszugleichen.

– Durch die Aufweitung der Querschnitte mußten alle Autobahnbrücken und Überführungsbauwerke erneuert werden.

– Bei den Ausbauabschnitten bestand die Forderung, für beide Richtungen möglichst je 2 Fahrstreifen verfügbar zu halten. Dies war in der Regel beim Umbau der 1. Richtungsfahrbahn nicht möglich, da vor allem in den Brückenbereichen der Querschnitt für die Aufnahme des vierstreifigen Verkehrs nicht ausreichte.

1. Abschnitt (55,5 km):

AD Dresden-Nord–AS Bautzen-Ost

Neben den bisher genannten Gründen sind es nicht zuletzt die für das Jahr 2010 prognostizierten Verkehrsmengen, die eine Grundsanierung und den Ausbau der Fernstraße in Ostsachsen unbedingt erforderlich machen. Nach diesen Prognosen liegen die Verkehrsbelastungen dann bei ca. 48.000 Kfz/24 h zwischen AD Dresden-Nord und AS Hermsdorf und bei ca. 38.000 Kfz/24 h im Abschnitt zwischen AS Hermsdorf und AS Bautzen-Ost.

Im Zuge des Ausbaus der 55,5 Autobahnkilometer mußten 62 Autobahnbrücken und 15 Überführungsbauwerke abgebrochen und neu gebaut werden. An drei Steigungsstrecken wurden über eine Gesamtlänge von 6.000 m Zusatzfahrstreifen angelegt. Außerdem wurden fünf Bauwerke beseitigt und durch Ersatzwege die Netzverknüpfung wieder hergestellt.

Die Befestigung der Fahrbahn erfolgte in einer Gesamtdicke von 90 cm. Der Oberbau wurde in Asphaltbauweise hergestellt, die Asphaltstärke liegt bei 30 cm, der Frostschutz beträgt 60 cm.

Organisation und Bauablauf

Das Vorhaben wurde mit 8 Planfeststellungsverfahren rechtlich gesichert. Die Vergabe der Bauleistungen erfolgte fachbezogen in kleineren Baulosen. Dieses Verfahren ermöglichte auch kleinen und mittleren Unternehmen die Teilnahme am Wettbewerb und sicherte so zahlreiche Arbeitsplätze im regionalen Baugewerbe.

Mit den Arbeiten im 1. Bauabschnitt wurde im Jahre 1994 mit einer Richtungsfahrbahn auf der Strecke zwischen Burkau und Uhyst begonnen. Es folgte der Ausbau des Abschnittes Burkau–Pulsnitz, anschließend Uhyst–Bautzen, danach AD Dresden-Nord–Hermsdorf und Hermsdorf–Pulsnitz. Bereits in den Jahren 1994/95 mußte aus verkehrstechnischen Gründen die Anschlußstelle Hermsdorf aus- und umgebaut werden. Weitere Prioritäten wurden wegen der fehlenden Brückenhälften in Prischwitz und an der Spreetalbrücke in Bautzen gesetzt. Aufgrund des frühen Baubeginns konnte der Abschnitt Dresden–Bautzen im August 1998 in Betrieb genommen werden.

Rasten und Erholen am Rande der Autobahn: die neue PWC-Anlage Grünberg.

Pluspunkt
Optimierte Anbindung

Eine leistungsfähige Autobahn zieht nicht nur den Durchgangsverkehr, sondern auch große Teile des Ziel- und Quellverkehrs, insbesondere Berufspendler und den regionalen Wirtschaftsverkehr auf sich. Für diese Verkehrsarten ist eine möglichst dichte Verknüpfung mit dem nachgeordneten Straßennetz besonders wichtig. Deshalb wurden die acht vorhandenen Anschlußstellen dieses Streckenabschnitts verkehrsgerecht ausgebaut. Hinzu kam eine neue Anschlußstelle bei Salzenforst, u. a. um die Erreichbarkeit des Bautzener Westens zu verbessern. Außerdem wurde so unter Einbeziehung der Kreisstraßen K 100 und K 51 (mit der neu gebauten Ortsumgehung Salzenforst) eine Querverbindung von der B 6 zur B 96 geschaffen.

Autobahnkirche Uhyst

Die Maßnahme im Überblick

Aufgabe:	Vierstreifiger Ausbau (plus Standstreifen) im Regelquerschnitt RQ 29
Länge:	55,5 km
Bauwerke:	– 62 Autobahnbrücken, darunter die Spreetalbrücke – 15 Überführungsbauwerke – 1 Wildbrücke
Anlagen:	– 2 PWC-Anlagen – T+R-Anlage Oberlausitz
Anschlußstellen:	– Hermsdorf – Ottendorf-Okrilla – Pulsnitz – Ohorn – Burkau – Uhyst – Salzenforst – Bautzen-West – Bautzen-Ost
Bauzeit:	1994–1998
Gesamtinvestition:	ca. 566 Mio. DM

Pluspunkt Rasten und Service

Ein wesentliches Defizit der A 4 bestand bis 1989 darin, daß Parkplätze nur in den Parallelspuren der Anschlußstellen z. T. vorhanden waren. Um für die Autofahrer das erforderliche Angebot an Rastplätzen zu schaffen, wurden bei Grünberg und Ohorn jeweils beiderseits der Trasse Parkplatzanlagen mit WC gebaut. Hier stehen nun 10 bzw. 16 Lkw-Standplätze und 23 bzw. 52 Pkw-Standplätze sowie 2 zusätzliche Parkstände für Körperbehinderte zur Verfügung. In einer ersten Baustufe ist die neue beidseitige Tank- und Rastanlage Oberlausitz bei Salzenforst in Betrieb. Nach Fertigstellung der Anlage (im Laufe des Jahres 1999) wird sich das Stellflächenangebot um weitere 40 Lkw-Standplätze, 65 Pkw-Standplätze und 6 Busparkplätze auf jeder Seite erhöhen.

Pluspunkt Ökologie

- Den Immissionsschutzgesetzen entsprechend, wurden auf einer Länge von 11,2 km Lärmschutzwände errichtet.

- Zur Verminderung der durch den Bau und den Betrieb der Autobahn hervorgerufenen Eingriffe in Natur und Landschaft wurden auf 199 ha Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen durchgeführt.

- Durch die Anlage von Regenrückhaltebecken wird künftig das gesamte Oberflächenwasser in geschlossenen Systemen dosiert in die Vorfluter eingeleitet. Im Falle einer Schadstoffhavarie im Fahrbahnbereich besteht darüber hinaus die Möglichkeit, die abfließenden Schadstoffe im Regenrückhaltebecken aufzuhalten und zu entsorgen. Ein weiterer Vorteil der Regenrückhaltebecken ist die dosierte Abgabe der Einleitmengen auch für den Hochwasserschutz.

- Um die Trennwirkung der A 4 im Bereich des Waldgebietes am Burkauer Berg zwischen der Luchsenburg und der Anschlußstelle Burkau zu minimieren, wurde eine Wildbrücke gebaut. Wild und Kleintiere des Waldes können hier gefahrlos die Autobahn überqueren, bisher getrennte Lebensräume werden so wieder miteinander vernetzt.

- Auch durch vergrößerte Brückenöffnungen wird der Biotopverbund deutlich verbessert. Außerdem werden dadurch die Belüftungsverhältnisse in den Tallagen optimiert.

- Trassennahe Gestaltungsmaßnahmen (z. B. standortgerechte Bepflanzungen an den Einschnitts- und Dammböschungen) tragen dazu bei, die Autobahn und ihre Bauwerke möglichst harmonisch dem Landschaftsbild anzupassen.

Die Spreetalbrücke ab 1977

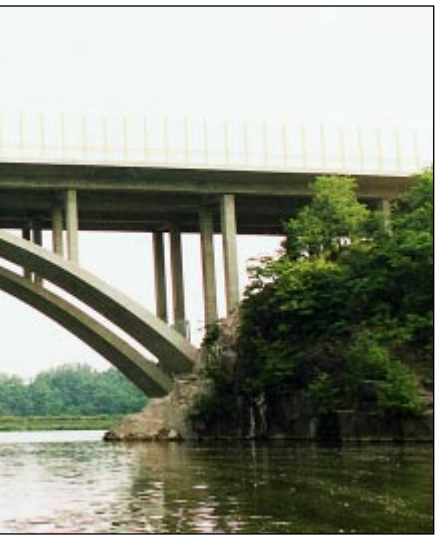
Die neue Spreetalbrücke im Bau

Die neue Spreetalbrücke nach Fertigstellung

Spreetalbrücke – ein Bauwerk mit wechselvoller Geschichte

Westlich der AS Bautzen-Ost quert die A 4 das Tal der Spree. Als erste Autobahnbrücke wurde hier Ende der 30er Jahre ein Gewölbeviadukt mit vier Öffnungen gebaut. Gegen Ende des Zweiten Weltkrieges wurde das Bauwerk von der Deutschen Wehrmacht gesprengt und damit die Autobahnverbindung auf Jahrzehnte unterbrochen.

In den Jahren 1973–1977 erfolgte dann ein teilweiser Wiederaufbau. Auf den Fundamenten des alten Bauwerks wurden Stahlbetonpfeiler und Widerlager errichtet, jedoch nur eine Überbauhälfte (Richtungsfahrbahn Dresden–Bautzen) wiederhergestellt. Damit konnte der Autobahnabschnitt Bauten-West–Bautzen-Ost wieder befahren werden – auf der Brücke allerdings nur auf zwei Fahrstreifen im Gegenverkehr.



1993 fiel dann die Entscheidung, die Spreetalbrücke im Zuge der Erneuerung der A 4 neu zu bauen. Der Bauwerksentwurf sah in Anlehnung an das historische Vorbild eine Bogenbrücke mit aufgeständerter Fahrbahnplatte vor. Tatsächlich besteht das neue Bauwerk aus zwei in sich abgeschlossenen Bogenbrücken mit getrennten Unterbauten und auf ganzer Länge getrennten Überbauten, die auf gemeinsamen Widerlagern an den Brückenenden aufliegen.
Entsprechend dieses Entwurfs wurde zunächst das Nordbauwerk (Richtungsfahrbahn Bautzen–Dresden) gebaut, so daß der Verkehr wie bisher auf der alten Brücke geführt werden konnte. Nach Freigabe dieser Brückenhälfte im Mai 1996 wurde der Verkehr auf die Nordfahrbahn umgelegt und der Bau der südlichen Brückenhälfte in Angriff genommen. Im Herbst 1997 konnte das gesamte Bauwerk vierstreifig für den Verkehr freigegeben werden.
Mit einem Auftragsvolumen von rund 20 Mio. DM war die Spreetalbrücke eines der größten und anspruchsvollsten Projekte des Autobahnamtes Sachsen. An den aufwendigen und zum Teil sehr schwierigen Betonierarbeiten waren Bauunternehmen aus der Region maßgeblich beteiligt.

Daten und Fakten

Länge:	160 m
Bogenspannweite:	70 m
Breite:	29,5 m
Höhe max. über Tal:	25 m
Beton:	4.500 m^3
Kosten:	ca. 20 Mio. DM
Fertigstellung:	– Mai 1996 Nordhälfte – Sept. 1997 Südhälfte

2. Abschnitt (13,5 km):

AS Bautzen-Ost–AS Weißenberg

Hinsichtlich der Nutzung stellte dieses Teilstück der A 4 über Jahrzehnte eine Kuriosität im sächsischen Autobahnnetz dar. Einem Beschluß des Ministerrats der DDR vom 22. 12. 1965 folgend, wurde hier ein „Körnerfrüchtelager“ eingerichtet. Insgesamt 66 Getreidelagerhallen mit Abmessungen von 18 m Breite und 72 m bzw. 114 m Länge wurden errichtet. Wegen einiger nur einbahnig befahrbarer Brücken mußten die Hallen z. T. am südlichen oder am nördlichen Fahrbahnrand aufgestellt werden.

Nach der Wende wurde sehr schnell deutlich, daß das fehlende Autobahnstück für die zügige Erreichbarkeit der Städte Görlitz und Niesky von großer Bedeutung ist. Nachdem der Nutzungsvertrag für die Hallen aufgelöst worden war, konnten sie im 2. Halbjahr 1992 abgebrochen werden. Anschließend erhielt eine Richtungsfahrbahn eine Asphaltbetondecke, so daß der Abschnitt Bautzen-Ost–Weißenberg am 8. Juli 1993 wieder mit je einem Fahrstreifen pro Richtung für den Verkehr freigegeben werden konnte.

Im Mai 1995 wurde dann der Antrag auf Planfeststellung zum Umbau vom RQ 24 auf RQ 29 gestellt. Für die Planung galten analoge Vorgaben wie für den Abschnitt von Dresden bis Bautzen-Ost. Auch in diesem Abschnitt mußten die vorhandenen 23 Brückenbauwerke (17 Autobahnbrücken und 6 Überführungsbauwerke) abgebrochen und neu gebaut werden. Eine Besonderheit war das Bauende. Auf der Grundlage der Umweltverträglichkeitsuntersuchung und wegen der vorhandenen Trassierung im Bereich des Naturschutzgebietes (NSG) „Gröditzer Scala“, mußte die Autobahn auf ca. 3 km Länge verlegt werden. Nach dem Planfeststellungsbeschluß vom 3. Juli 1996 konnten die Bauarbeiten im Herbst 1996 beginnen. Die volle Befahrbarkeit war im November 1998 gegeben.

Anschlußstelle Weißenberg mit Autobahnmeisterei

Pluspunkt Autobahnmeisterei

Ein weiterer Schwerpunkt dieses Abschnittes war der Neubau der Autobahnmeisterei Weißenberg (August 1996 bis November 1997). Der Zustand der ehemaligen Autobahnmeisterei an der Anschlußstelle Bautzen-West und die Realisierung des Neubauabschnittes Weißenberg bis Görlitz setzten neue Akzente. Der Standort Weißenberg bot sich für den zu unterhaltenden Abschnitt von der AS Burkau bis zur Bundesgrenze zu Polen aus betrieblicher Sicht als Vorzugsort an. Die neue Autobahnmeisterei Weißenberg ist mit allen erforderlichen Einrichtungen ausgestattet. Von hier aus betreuen die Bediensteten der Autobahnverwaltung ca. 70 km Strecke, die Tank- und Rastanlage Oberlausitz, 6 Parkplätze mit WC-Anlagen, 11 Autobahnanschlußstellen, den Tunnel durch die Königshainer Berge und die Grenzzollanlage Ludwigsdorf.

Pluspunkt Ökologie

- drei aktiv geschützte Lärmschutzbereiche für die Ortslagen Niederkaina (700 m), Purschwitz (1.150 m) und Gröditz (725 m);
- 13 Regenrückhaltebecken;
- 32 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans auf insgesamt 53,8 ha.

Die Maßnahme im Überblick

Aufgabe:	Vierstreifiger Ausbau (plus Standstreifen) mit Regelquerschnitt RQ 29
Länge:	13,5 km
Bauwerke:	– 17 Autobahnbrücken – 6 Überführungsbauwerke – 1 Wilddurchlaß
Anlagen:	– PWC-Anlage Purschwitz – Autobahnmeisterei Weißenberg
Bauzeit:	1996–1998
Gesamtinvestition:	ca. 150 Mio. DM

3. Abschnitt (23,6 km):

AS Weißenberg–AS Görlitz/B 115

Aus regional-raumordnerischer Sicht ist der insgesamt 26,8 km lange Neubauabschnitt der A 4 zwischen der AS Weißenberg und der Bundesgrenze zu Polen einer der wichtigsten Straßenverbindungen in Ostsachsen, der dazu beitragen wird, diese periphere Region besser zu erschließen. Ein mehr als 60 Jahre währendes Provisorium wurde beseitigt und eine empfindliche Lücke im deutschen/europäischen Fernstraßennetz geschlossen. Planung und Bau des 23,6 km langen Teilstücks zwischen den Anschlußstellen Weißenberg und Görlitz/B 115 erfolgte in der Zuständigkeit der DEGES.

Die Anschlußstelle Weißenberg wurde als vorgezogene Maßnahme im November 1993 in Angriff genommen und konnte bereits ein Jahr später für den Verkehr freigegeben werden. Wichtigste Einzelbaumaßnahme in diesem Abschnitt ist der 3,3 km lange Tunnel durch die Königshainer Berge.

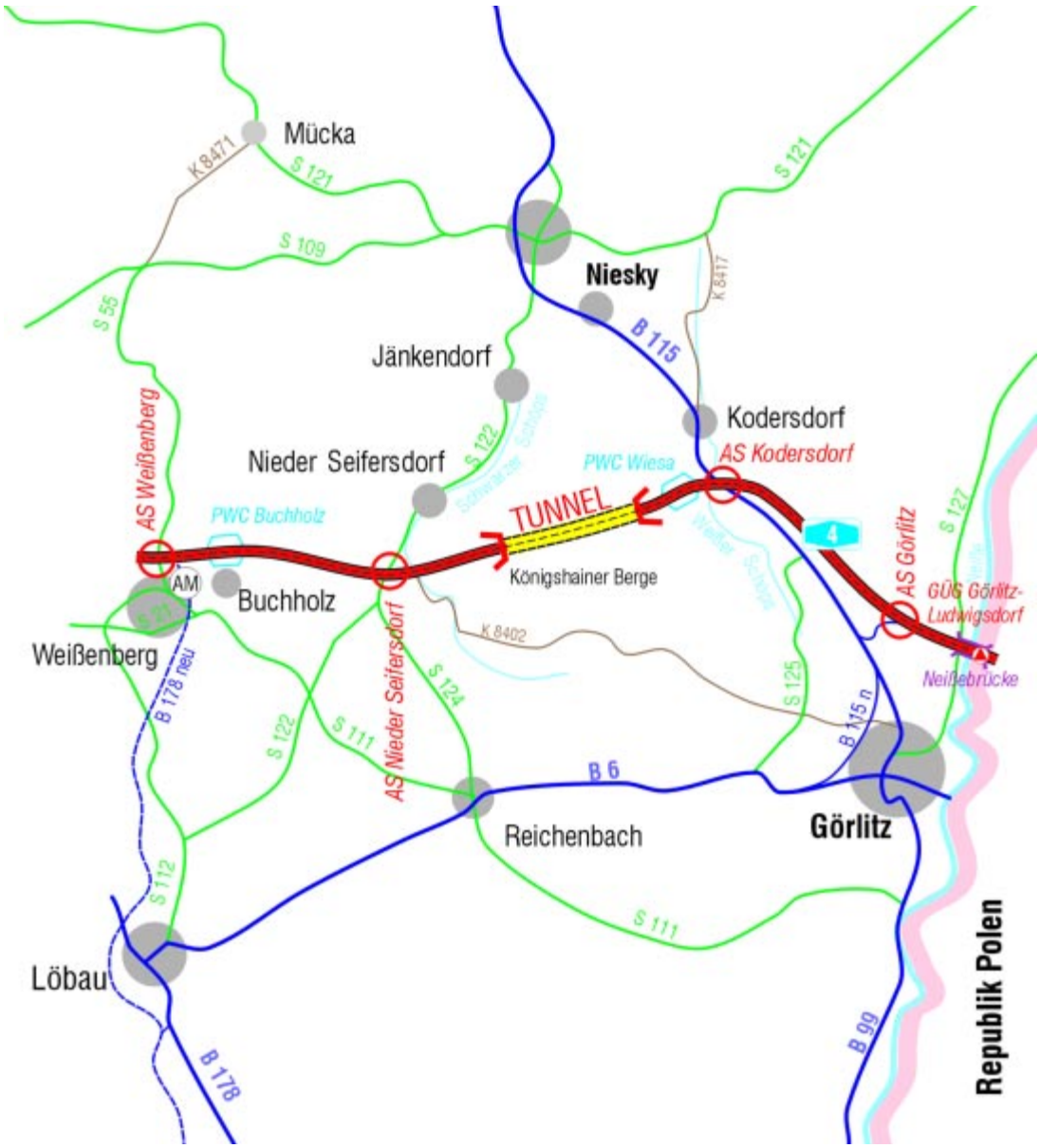
Im Linienfindungsprozeß sind zwei großräumige Varianten mit mehreren Untervarianten eingehend untersucht worden. Nach sorgfältiger Abwägung der Belange des Umwelt- und Landschaftsschutzes, der Verkehrswirksamkeit, der Raumordnung/Landesentwicklung und der Wirtschaftlichkeit hat der Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Freistaat Sachsen die Linie der Nordtrasse (Nord-Nord-2.0-Variante) im August 1992 bestimmt. Diese Lösung zum Lückenschluß der A 4 bringt der Region Ostsachsen eine Reihe von Pluspunkten.

Grunderwerb: Hohes Maß an Zustimmung

Als vorteilhaft erwies sich diese Lösung auch für den Grunderwerb. Je geringer der Flächenbedarf, desto weniger Land muß gekauft werden. Der Gesamtflächenbedarf für den vorliegenden Abschnitt betrug rund 502 ha, davon ca. 246 ha für Trasse und Anlagen und ca. 256 ha für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gemäß LBP. Zur Sicherung der benötigten Flächen wurden mit 368 Eigentümern und 25 Pächtern Verhandlungen über 680 Flurstücke geführt und schließlich 312 Kaufverträge abgeschlossen. Dabei war auf seiten der Betroffenen ein hohes Maß an Verständnis für die Notwendigkeit der Maßnahme und eine durchgängige Kooperationsbereitschaft vorhanden. In allen Fällen kam es zu einer einvernehmlichen Lösung, so daß weder Besitzeinweisungs- noch Enteignungsverfahren erforderlich wurden.

Die Maßnahme im Überblick

Aufgabe:	Vierstreifiger Neubau (plus Standstreifen) mit Regelquerschnitt RQ 29
Länge:	23,6 km
Bauwerke:	– 17 Autobahnbrücken, darunter die Talbrücken über – den Schwarzen Schöps (167 m) – den Weißen Schöps (406 m) und – das Arnsdorfer Wasser (108 m) – 10 Überführungsbauwerke – 1 Tunnel (3.300 m)
Anlagen:	– 2 PWC-Anlagen
Anschlußstellen:	– Weißenberg – Nieder Seifersdorf – Kodersdorf – Görlitz (B 115)
Bauzeit:	Nov. 1993–März 1999
Gesamtinvestition:	ca. 360 Mio. DM



Prognosebelastung im Jahr 2010

verbleibende Verkehrs-belastung	Süd-Variante (Kfz/24 h)	Nord-Variante (Kfz/24 h)	Differenz zugunsten Nord-Variante
B 6	13.200	5.000	– 8.200
B 115	22.150	5.800	– 16.350

Pluspunkt Verkehrswirksamkeit

Die Nordtrasse bewirkt eine stärkere Bündelung des Verkehrs und damit eine deutliche Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes (insbesondere B 6 und B 115) sowie der Ortsdurchfahrten. Die nach eingehenden Verkehrsuntersuchungen erstellten Prognosen für das Jahr 2010 ergeben für die Nordtrasse eine durchschnittliche Verkehrsbelastung von 28.400 Kfz/24 h. Mit prognostizierten 22.400 Kfz/24 h auf der Südtrasse hätte sich ein deutlich geringerer Bündelungseffekt auf der Autobahn, dafür aber eine wesentlich höhere Belastung der Bundesstraßen B 6 und B 115 ergeben.

Pluspunkt Ökologie

Mit nur 23,6 km Streckenlänge und in Verbindung mit dem Tunnel hat die Nord-Variante den geringsten oberirdischen Flächenverbrauch aller in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) untersuchten Varianten (ca. ein Drittel weniger als die 30 km lange Süd-Variante).

- Der Tunnel und die Talbrücken über den Schwarzen und den Weißen Schöps ermöglichen darüber hinaus die in der UVS geforderte Vernetzung von überörtlich bedeutsamen Biotopen im Rahmen zeitgemäßer naturnaher Landschaftskonzepte.
- Lärmschutzanlagen auf insgesamt rund 2,5 km Länge wirken reduzierend auf die Immission in siedlungsnahen Bereichen.
- Zur Wiederherstellung von Biotopstrukturen wurden u. a. naturferne Meliorationsgräben renaturiert. Ein herausragendes Beispiel hierfür ist der „Rote Graben“ bei Nieder Seifersdorf, der in ein leicht mäandrierendes Gewässer umgestaltet und durch breite Ufergehölzstreifen begrünt wurde. In Verbindung mit den angrenzenden Wald- und Grünlandflächen kann sich hier langfristig ein stabiler Biotopverbund zwischen den Fließgewässern Schwarzer Schöps – Roter Graben – Buchholzer Wasser entwickeln.
  Für die dort vorkommenden seltenen Tierarten wie Fischotter, Storch und Amphibien wurden so neue Lebensräume geschaffen, die, in der Gesamtheit gesehen, einen gewissen Ausgleich für die in Anspruch genommenen Flächen darstellen.
- Unter Naturschutz stehende Waldameisen, die sich im Trassenbereich an Baumstümpfen angesiedelt hatten, wurden umgesetzt.
- In Bereichen mit hohem Reh- bzw. Schwarzwildbestand wurden beiderseits der Trasse Wildschutzzäune angebracht. Neben dem Schutz des Wildes dienen diese Zäune auch der Erhöhung der Verkehrssicherheit.
- Im Trassenkörper wurde eine Vielzahl von Amphibiendurchlässen eingebaut, um diesen Tieren die gefahrlose Wanderung in ein anderes Biotop zu ermöglichen.
- Im Zuge der Landschaftspflegerischen Begleitplanung wurden auf 256 ha Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen durchgeführt.

Das Buchholzer Wasser im zweiten Jahr nach Durchführung der Landschaftsbaumaßnahmen.

Die Oberlausitz: eine Landschaft mit viel Charme für Erholungssuchende.

Pluspunkt Regionalentwicklung

Durch bessere Erreichbarkeit und kürzere Transportzeiten werden vorhandene Standortnachteile für die ansässigen Unternehmen ausgeglichen und die Marktchancen verbessert. Dies sichert auf der einen Seite Arbeitsplätze und erhöht gleichzeitig die Attraktivität der Region für potentielle Investoren.

Mit den Anschlußstellen Nieder Seifersdorf und Kodersdorf erfährt vor allem der traditionell strukturschwache Raum Niesky/Rothenburg eine enorme Aufwertung. Um auch die Gebiete südlich der A 4 besser zu erschließen und die Erreichbarkeit der dort gelegenen Städte und Gemeinden zu optimieren, plant die Sächsische Straßenbauverwaltung, die Bundesstraße B 178 zwischen Löbau und der AS Weißenberg neu und zwischen Löbau und Zittau auszubauen.

Die Entwicklungsfähigkeit bereits vorhandener Industrie- und Gewerbepotentiale nördlich und südlich der Autobahn wird entschieden verbessert (z. B. der Schienenfahrzeugbau in Görlitz, Niesky und Bautzen oder die Textil-, Maschinenbau- und Leichtindustrie im Bereich Bautzen–Löbau–Zittau). Darüber hinaus werden neue Unternehmen in der direkten Anbindung zur Autobahn einen klaren Standortvorteil erkennen. Eine wichtige Rolle spielen in diesem Zusammenhang auch die Rohstoffvorkommen (Sand, Kies, Hartsteine, Tone und Lehme).

Nicht zu vergessen die positiven Impulse für die Fremdenverkehrswirtschaft. Das Wander- und Erholungsgebiet der Königshainer Berge diente bisher fast ausschließlich der regionalen Naherholung. Durch die Anbindung an die Autobahn wird das Gebiet nun auch für den überregionalen Fremdenverkehr erschlossen. Das gilt gleichermaßen für das Lausitzer Bergland und das Zittauer Gebirge oder für Naherholungsgebiete wie Quitzdorfer Talsperre, Lausitzer Teichlandschaft und Talsperre Bautzen-Burk als Wassersportzentrum.

Schließlich werden die Städte Bautzen und Görlitz mit all ihren Sehenswürdigkeiten und Kunstschätzen durch die bessere Erreichbarkeit künftig steigende Besucherzahlen verbuchen. Das Hotel- und Gaststättengewerbe und alle tourismusnahen Dienstleister werden davon profitieren, neue Arbeitsplätze werden entstehen.

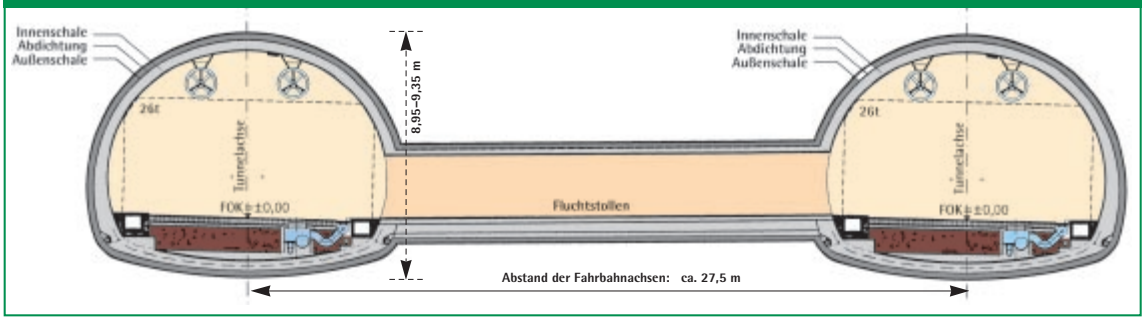
Der Umwelt zuliebe: im Tunnel

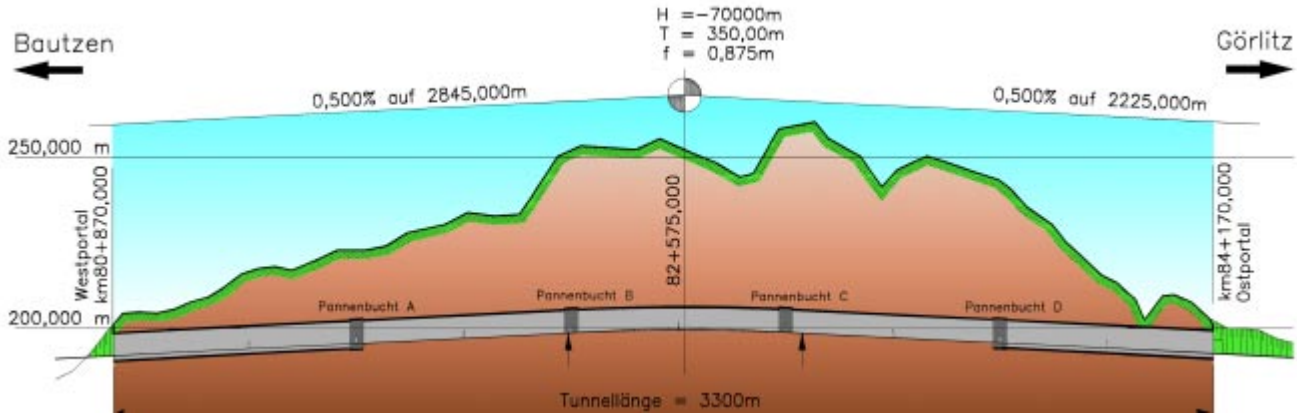
Kernstück des von der DEGES realisierten Neubauabschnitts ist der 3,3 km lange Tunnel Königshainer Berge. Mit dem Tunnelanschlag am 27. März 1996 erfolgte am Ostportal der offizielle Baubeginn. Insgesamt rund 155 Mio. DM wurden in den Bau dieses derzeit längsten Autobahntunnels in Deutschland investiert, damit Natur und Landschaft durch Bau und Betrieb der Autobahn sowenig wie möglich beeinträchtigt werden.

Die beiden Tunnelröhren wurden in Spritzbeton-Bauweise hergestellt. In Anpassung an die Baugrundverhältnisse und den Tunnelquerschnitt werden bei dieser Methode die Hohlräume im Bohr- und Sprengverfahren abschnittweise ausgebrochen. Je nach Bedarf werden die freigelegten Bereiche anschließend mit Spritzbeton, Stahlbögen, Bewehrungen und Ankern gegen ein Nachbrechen des Gebirges gesichert. Um die Bauzeit möglichst kurz zu halten, erfolgten die Arbeiten gleichzeitig an beiden Röhren und von beiden Portalen aus.

Die Lage der Tunnelportale West und Ost wurden nach detaillierten geologischen, ökologischen und topografischen Untersuchungen festgelegt. Damit stellt der Tunnel eine wesentliche Optimierung der Trasse dar.

Querschnitt durch die Tunnelanlage





Beginn der Vortriebsarbeiten am Ostportal.

Daten und Fakten zur Tunnelanlage

Länge:	Zwei Röhren von je 3.300 m
Fahrbahn:	Je Röhre zwei Fahrstreifen und zwei Notgehwege: 1,00 + 3,75 + 3,75 + 1,00 = 9,50 m
Ausbruchquerschnitt:	Zwischen 80,5 m² und 120 m² (Pannenbucht)
Pannenbuchten:	4× im Abstand von 642 m in jeder Röhre jeweils 50 m lang
Verbindungstunnel:	9× im Abstand von 321 m
Bauweise:	Zweischalig in Spritzbeton-Bauweise
Tunnelausbruch:	550.000 m³ (fest)
Betoninnenschale:	70.000 m³
Abdichtung:	140.000 m²
Belüftungssystem:	Längslüftung mit Strahlventilatoren
Baukosten:	ca. 137 Mio. DM (Rohbau) ca. 18 Mio. DM (Ausbau)

Bohren und Setzen der Gebirgsanker.

Schalung für die Nordröhre am Ostportal.

Innenausbau mit Schalwagen (Abdichtung und Bewehrung).

Brückenbauwerke zum Schutz der Biotope

Neben dem Tunnel wurden im Neubauabschnitt zwischen den Anschlußstellen Nieder Seifersdorf und Kodersdorf drei weitere markante Ingenieurbauwerke, nämlich die Talbrücken über den Schwarzen Schöps, das Arnsdorfer Wasser und den Weißen Schöps, gebaut. Mit den Arbeiten an den Brücken wurde im Juli bzw. November 1996 begonnen.

Brücke über den Schwarzen Schöps (167 m)

Unmittelbar östlich der AS Nieder Seifersdorf überquert das Bauwerk die Staatsstraße S 122 sowie ein geschütztes Biotop mit den Bächen „Mühlgraben“ und „Schwarzer Schöps“. Die beiden getrennten Überbauten wurden mit Lehrgerüst gefertigt. Auf beiden Seiten der Brücke gibt es Lärmschutzwände.

Brücke über das Arnsdorfer Wasser (108 m)

In Höhe der Ortslage Arnsdorf führt die Brücke über eine Ortsstraße sowie über ein geschütztes Biotop und den Bach „Arnsdorfer Wasser“. Auch hier wurden die beiden getrennten Überbauten mit Lehrgerüst gefertigt und beidseitig mit Lärmschutzwänden versehen.

Brücke über den Weißen Schöps (406 m)

Nahe der Ortslage Kodersdorf entstand das längste Brückenbauwerk in diesem Abschnitt. Es kreuzt drei Ortsstraßen, zwei Grundstückszufahrten sowie den „Weißen Schöps“ in einem geschützten Biotop. Hier wurden die Überbauten im Taktschiebeverfahren hergestellt. Auf gesamter Länge wurden auf beiden Seiten Lärmschutzwände angebracht.

4. Abschnitt (3,2 km):

AS Görlitz/B 115–Bundesgrenze D/PL

Dieser Abschnitt hatte aufgrund der nach 1989 immer schwieriger werdenden Abfertigungssituation im Stadtgebiet von Görlitz höchste Priorität. Bereits im Linienbestimmungsverfahren kam für alle im Verfahren befindlichen Linienvarianten zwischen Weißenberg und der Neiße nur der Grenzübergang bei Ludwigsdorf in Betracht. Dies war u. a. dadurch bedingt, daß die Weiterführung der Autobahn auf der polnischen Seite mit Anbindung an die Staatsstraße T 4 (Görlitz–Bunzlau–Breslau) bereits vereinbart war.

An allen vier Autobahngrenzübergängen zwischen Deutschland und Polen entstanden nach der politischen Wende erhebliche Wartezeiten bei der Abfertigung – bedingt vor allem wegen fehlender Abfertigungsspuren. Um die Durchlaßfähigkeit zu erhöhen, vereinbarten beide Staaten den Neu- bzw. Umbau der Zollabfertigungsanlagen. Um den Aufwand im gemeinsamen Interesse zu minimieren, entstanden einseitig Gemeinschaftszollanlagen, je zwei auf polnischem und deutschem Gebiet. Für den Grenzübergang Görlitz verständigte man sich auf den Standort Ludwigsdorf.

Die Maßnahme im Überblick

Aufgabe:	Vierstreifiger Neubau (plus Standstreifen) mit Regelquerschnitt RQ 29
Länge:	3,2 km
Bauwerke:	– 4 Autobahnbrücken, darunter Neißebrücke (339,5 m)
Anlagen:	– Grenzabfertigungsanlage
Bauzeit:	1993–1996
Gesamtinvestition:	ca. 62 Mio. DM

Die neue Grenzabfertigungsanlage aus der Vogelperspektive.

Die Neißebrücke –

Mit der Finanzbauverwaltung mußte neben der Straßenplanung auch der Bau der neuen Grenzzollanlage koordiniert werden. Aus Gründen der Zweckmäßigkeit wurde ein gemeinsames Baurechtsverfahren für Autobahn und Zollanlage durch die Straßenbauverwaltung durchgeführt.

Pluspunkt Entlastung für Görlitz

Neben der Neißebrücke waren vier weitere Brückenbauwerke notwendig, mit deren Bau schon im Juli 1993 begonnen wurde. Baubeginn für den Erdbau war im November 1993. Mit der Autobahneröffnung zwischen Deutschland und Polen am 14. Juli 1994 war die neue Gemeinschaftszollanlage (insgesamt 18,3 ha) bereits so weit fertiggestellt, daß hier – zunächst provisorisch – die Zollabfertigung für den Güterverkehr erfolgen konnte. Der Innenstadtbereich von Görlitz wurde damit spürbar vom Schwerlastverkehr entlastet. Im Endzustand konnte die Grenzzollanlage Ludwigsdorf am 5. August 1996 offiziell in Betrieb gehen.

Pluspunkt Ökologie

Entsprechend der Landschaftspflegerischen Begleitplanung wurden zur Kompensation der durch das Bauvorhaben bedingten Eingriffe in Natur und Landschaft auf ca. 60 ha Fläche 14 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen – vor allem im Bereich der Neißeaue – durchgeführt. Außerdem wurden sechs Regenrückhaltebecken zur Ableitung des Oberflächenwassers sowohl von der Autobahn als auch von den Verkehrsflächen der Zollanlage angelegt. Schließlich wurden in der Ortslage Ludwigsdorf 625 m Lärmschutzwände errichtet.

Das wichtigste Hindernis, das es in diesem Abschnitt zu überwinden galt, war der Grenzfluß, die Neiße. Das zu errichtende Brückenbauwerk wurde Bestandteil des Abkommens zwischen Deutschland und Polen vom 29. Juli 1992 über den Autobahnzusammenschluß und den Bau von Grenzabfertigungsanlagen für den neuen Grenzübergang im Raum Görlitz und Zgorzelec. Nach diesem Abkommen oblag der deutschen Seite die Planung und Bauausführung. Polen beteiligte sich an den Kosten gemäß dem Territorialprinzip.
Die Vorleistungen für den Bau der Neißebrücke begannen bereits im Dezember 1991 mit der Errichtung einer Behelfsbrücke. Im August 1992 erfolgte dann der Abbruch der vorhandenen Bauwerksteile

ein Brückenschlag für Europa

(das westliche Widerlager und ein Pfeiler waren bis zur Einstellung der Arbeiten 1940 noch entstanden) und der feierliche Baubeginn am Brückenbauwerk.
Der Bauwerksentwurf, der zur Ausführung gelangte, wurde aus mehreren Gestaltungsvorschlägen ausgewählt. Der Überbau besteht aus einem zweistegigen Plattenbalken, der im Flußbereich gevoutet ist und über zehn Felder führt. Den Baufortschritt betreute eine „deutsch-polnische gemischte Kommission“, die darauf achtete, daß der vertraglich vereinbarte Fertigstellungstermin (30. Juni 1994) eingehalten wurde. Am 14. Juli 1994 war es dann soweit: Der gesamte 3,2 km lange Autobahnabschnitt inklusive der grenzüberschreitenden Neißebrücke konnten für den Verkehr freigegeben werden.

Daten und Fakten

Länge:	339,5 m
Stützweiten:	24,5 – (6×) 31,0 – 39,0 – 55,0 – 35,0 m
Breite:	29,5 m
Höhe max. über Tal:	11 m
Konstruktionshöhe:	1,60 m – 3,0 m
Gründung:	Bohrpfähle
Bauzeit:	1992–1994
Kosten:	19,5 Mio. DM, davon – Bundesrepublik ca. 16,3 Mio. DM – Polen ca. 3,2 Mio. DM

Vielfältige Maßnahmen zum Natur und Umweltschutz

Hoher Stellenwert für die Ökologie

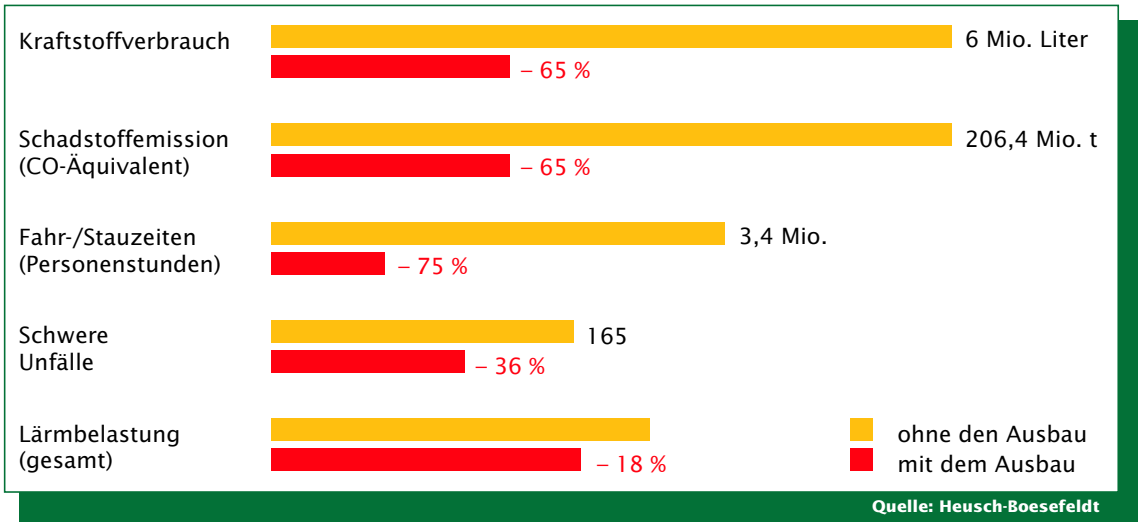
Unsere natürliche Umgebung mit ihrer Vielfalt an Pflanzen- und Tierarten ist ein kostbares und damit schützenswertes Gut, und das Bedürfnis und die Notwendigkeit nach Mobilität dürfen sich nicht über die ökologischen Belange hinwegsetzen. Diesem Grundsatz entsprechend nehmen die Aspekte eines möglichst schonenden Umgangs mit Natur und Umwelt in der Planungs-, der Bau- und der Betriebsphase heutzutage einen ausgesprochen hohen Stellenwert ein. Ein vor allem in Ostdeutschland bis dahin neuer Gesichtspunkt, der jedoch beim Aus- und Neubau der A 4 in vollem Umfang zum Tragen kam.

- Bei Überschreiten der vorgegebenen Immissionsgrenzwerte wurden im siedlungsnahen Trassenverlauf und auf vielen Brücken aktive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände und -wälle) umgesetzt.
- Durch die Bündelung des Verkehrs auf der Autobahn, verminderte Staubildung und zügigen Verkehrsfluß (Gradientenausgleich; zusätzliche „Kriechspuren“ an Steigungen) wird der Kraftstoffverbrauch und damit der Schadstoffausstoß insgesamt reduziert.

Pluspunkt Lebensqualität

Die Entlastung der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen und damit einhergehend der Ortsdurchfahrten vom Durchgangsverkehr hat ganz unmittelbare und nachhaltige Auswirkungen für die Bevölkerung: Schadstoff- und Lärmbelastungen werden deutlich reduziert, das Unfallrisiko gemindert. Diese spürbare Verbesserung der Lebensqualität – insbesondere für die Anwohner – läßt sich am Beispiel Löbau verdeutlichen. Durch die Verlagerung des Verkehrs von der parallel laufenden Bundesstraße B 6 auf die lückenlos befahrbare Autobahn wird die Ortsdurchfahrt wesentlich entlastet.

Entlastungseffekte an der B 6 am Beispiel Löbau *(Werte jeweils pro Jahr)*



Neuer Lebensraum für seltene Tiere und Pflanzen am „Roten Graben“.

Pluspunkt Landschaftspflegerischer Begleitplan

Dem Vermeidungs- und Verursacherprinzip folgend, muß für Eingriffe in die Natur und Landschaft, die durch Bau, Anlage und Betrieb einer Autobahn entstehen und nicht vermieden bzw. vermindert werden können, Ausgleich bzw. Ersatz geschaffen werden. Art und Lage solcher Maßnahmen richten sich grundsätzlich nach den Naturschutzgesetzen und werden in enger Abstimmung mit den zuständigen Naturschutzbehörden festgelegt.

Die Kompensation von Beeinträchtigungen erfolgte durch Ausgleichsmaßnahmen – also möglichst gleichartiger Wiederherstellung in engerem räumlichem Zusammenhang zum Eingriff (z. B. Neuanlage von Hecken als Ausgleich für den Verlust geschlossener Gehölzbestände). Dort, wo Ausgleichsmaßnahmen nicht möglich waren, wurden Ersatzmaßnahmen durchgeführt zur möglichst ähnlichen und gleichwertigen Wiederherstellung im erweiterten räumlichen Zusammenhang zum Eingriff (z. B. Renaturierung von Gewässern für die durch Versiegelung hervorgerufenen Beeinträchtigungen des Wasserhaushaltes).

Der gesamte Maßnahmenkatalog für die einzelnen Abschnitte wurde im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) festgelegt, der wiederum Bestandteil der Planfeststellungsverfahren und -beschlüsse war. Im Zuge des Aus- und Neubaus der A 4 zwischen dem AD Dresden und der Bundesgrenze wurden auf insgesamt rund 569 ha Fläche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen durchgeführt. Allein diese Zahl macht deutlich, welche herausragende Rolle der Natur- und Umweltschutz im modernen Straßenbau spielt.

Die Bedeutung der A 4 im vereinten Europa

Unverzichtbare West-Ost-Achse

Hohe Verkehrswirksamkeit durch vielfältige Verknüpfungen mit dem nachgeordneten Straßennetz. Hier die AS Kodersdorf.

Maßgebend für die Linienführung der A 4 in den 30er Jahren war die Anbindung der Industriezentren Thüringens und Sachsens an eine leistungsfähige Verkehrsachse sowie die Erschließung des „grünen Herzens Deutschlands“ für den einsetzenden motorisierten Fremdenverkehr.
Nach der deutschen Wiedervereinigung und der damit einhergehenden Öffnung der Staaten Mittel- und Osteuropas hat diese Autobahn schließlich die Bedeutung zurückgewonnen, die sie schon im Konzept des Reichsautobahnnetzes der 30er Jahre innehatte: als eine der wichtigsten West-Ost-Achsen, die die mitteldeutschen Zentren mit dem Rhein-Ruhr-Raum bzw. dem Rhein-Main-Gebiet im Westen und mit den polnischen Industriezentren im Osten verbindet. Die Bedeutung der A 4 als Transitstrecke wird unterstrichen durch ihre Klassifizierung als Europastraße E 40.

Die Verkehrsmengen allerdings, die heute von dieser Fernstraße aufgenommen werden müssen, sind um ein Vielfaches höher als vor 60 Jahren. Auf dem am stärksten belasteten Abschnitt zwischen dem Autobahndreieck Chemnitz (A 72) und dem Autobahndreieck Dresden (A 13) lagen die durchschnittlichen Verkehrsbelastungen bereits Anfang der 90er Jahre bei 35.000 bis 64.000 Kfz/24 h, bei einem Lkw-Anteil von 20 bis 30 %. Bis heute ist das Verkehrsaufkommen weiter gestiegen.

Die Dimensionierung der Trasse: vierstreifig ohne Standstreifen mit einer Kronenbreite von 24 m, Anschlußstellen ohne Einfädelungs- und Ausfädelungsstreifen sowie der schlechte Zustand der Fahrbahndecken und vieler Brückenbauwerke erwiesen sich als völlig ungeeignet für eine zügige, weitgehend störungsfreie und sichere Abwicklung solcher Verkehrsmengen. Und wie sollte eine Autobahn, deren Kapazitätsgrenze bereits Anfang der 90er Jahre teilweise überschritten war, den verkehrlichen und infrastrukturellen Anforderungen der nächsten Jahrzehnte gerecht werden? Denn sicher ist: das Mobilitätsbedürfnis – gerade auch in den neuen Bundesländern – wird weiter steigen, und mit der Osterweiterung der EU wird die herausragende Bedeutung der A 4 im europäischen Fernstraßennetz weiter zunehmen.

Die Summe dieser Notwendigkeiten und das Ziel, den wirtschaftlichen Aufschwung in den neuen Bundesländern durch eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur zu fördern, haben konsequenterweise dazu geführt, daß der Ausbau der A 4 Eisenach–Görlitz in Verbindung mit dem Neubau der A 44 Kassel–Eisenach in die Liste der 17 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE Nr. 15) aufgenommen und im Bundesverkehrswegeplan '92 als „Vordringlicher Bedarf" ausgewiesen wurde.

Die A 4 nützt der regionalen Entwicklung

Aufschwung für Ostsachsen

Die wirtschaftliche Entwicklung eines Landes hängt wesentlich von der Verkehrsinfrastruktur ab. Lange Wege, schlechte Erreichbarkeit und hohe Transportkosten infolge langer Stauzeiten sind für die regionale Wirtschaft ein klarer Standortnachteil. Das galt bislang auch für die Region Oberlausitz–Niederschlesien. Umgekehrt ist die problemlose Anbindung an eine leistungsfähige Fernstraße mit der Möglichkeit der „Just-in-time"-Lieferung von Rohstoffen und Produkten für potentielle Investoren ein ganz entscheidender Standortfaktor.

Wie bei allen vorhandenen Autobahnen in den neuen Bundesländern, wurde seit der Wende auch der unmittelbare Einzugsbereich der A 4 von Investoren für Standortentscheidungen bevorzugt. Städte und Gemeinden haben dieser Nachfrage entsprechend Flächen für Gewerbe- und Industrieansiedlungen bereitgestellt. Insgesamt wurden in der Region seit 1990 rund 1.700 ha Fläche für Gewerbe- und Industriegebiete genehmigt. Das zeigt, daß in den zurückliegenden Jahren eine beträchtliche Anzahl neuer Unternehmen die Standortpotentiale der Region Oberlausitz–Niederschlesien zu nutzen wußten. Dazu gehören u. a. die:

- zentraleuropäische Mittellage mit Straßen- und Bahnverbindungen nach Berlin, zur Europäischen Cityregion „Sachsendreieck" Dresden–Leipzig–Chemnitz/Zwickau und zu den Wirtschaftszentren in Polen und Tschechien,
- differenzierte Wirtschaftsstruktur mit bedeutenden Energiepotentialen (Braunkohle und erneuerbare Energien),
- reichen mineralischen Rohstoffvorkommen,
- ertragreiche Land-, Forst- und Fischwirtschaft,
- Nähe zum Verdichtungsraum Dresden,
- Grenzlage zu Polen und Tschechien,
- Vielfalt der Kultur- und Naturlandschaften,
- im Zuge der Braunkohlenbergbausanierung entstehende Lausitzer Seenlandschaft.

Die Ausweisung von Gewerbeflächen, die für Investoren attraktiv sind, so daß neue Arbeitsplätze entstehen können, gehört zu den vorrangigen Zielen der Landesentwicklungsplanung im Freistaat Sachsen.

Zügiger Verkehrsfluß auf der ausgebauten A 4 – hier im Abschnitt Pulsnitz–Ohorn.

Um die angestrebten Strukturverbesserungen tatsächlich zu erreichen, muß jedoch auch die Verkehrsinfrastruktur mit den steigenden raumordnerischen Anforderungen Schritt halten. Die nunmehr ausgebaute und durchgängig befahrbare Autobahn gewinnt als leistungsfähige Regionalachse zwischen Dresden und der Bundesgrenze zu Polen eine außerordentliche Bedeutung. Die neue A 4 trägt wesentlich bei zur verkehrlichen Erschließung der Kreise Kamenz, Bautzen, Niederschlesischer Oberlausitzkreis sowie der Städte Niesky, Rothenburg und Görlitz und fördert damit die wirtschaftliche Entwicklung in der Region.

Durch die bessere Erreichbarkeit wird die Region Oberlausitz–Niederschlesien auch von der dynamischen Entwicklung im Großraum Dresden profitieren.

- Die Kooperationsmöglichkeiten z. B. von Dienstleistern und Zulieferern in Ostsachsen mit den neuen großen Unternehmen, die sich im Dresdener Norden niedergelassen haben, werden verbessert.
- Expandierende Unternehmen werden zunehmend Betriebsteile auch über den Verdichtungsraum Dresden hinaus bis Kamenz, Bischofswerda und Bautzen im Einzugsbereich der A 4 ansiedeln. Schon heute gibt es eine Reihe von Gewerbegebieten entlang der Autobahn, die diesen Trend belegen.
- Über die neue Anschlußstelle Dresden-Flughafen gibt es nun eine schnelle und direkte Anbindung zum nationalen/internationalen Luftverkehrsnetz.

Diese positiven Effekte, die von der Fertigstellung der A 4 ausgehen, werden dazu beitragen, den wirtschaftlichen Aufschwung in Ostsachsen – und darüber hinaus im gesamten Freistaat – zu fördern, die Marktchancen für ansässige Unternehmen zu verbessern und Arbeitsplätze zu sichern bzw. neue zu schaffen.

Die neugestaltete AS Hermsdorf mit Lärmschutzwänden.

Impressum

Herausgeber:	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit DEGES, Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH
Konzept, Gestaltung, Redaktion:	Hubert von Brunn
Textbeiträge:	SMWA und Autobahnamt Sachsen
Fotos:	– DWT/Dittrich, Dresden, – R. Kühn, Bautzen, – Stadtverwaltung Görlitz, Pressestelle; – transit/Sächsische Staatskanzlei; – SZ/W. Wittchen; – ABA Sachsen/Archiv – DEGES
Karten/Grafiken:	DEGES
Layout, Lithos und Fotosatz:	Type-Design Fotosatz- und Layoutservice GmbH Schnellerstraße 139, 12439 Berlin
Druck:	Druckerei Stein Hegelallee 53, 14467 Potsdam
Kontakt:	Autobahnamt Sachsen Bautzener Straße 19 01099 Dresden Tel.: (03 51) 8 13 90 DEGES, Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH Zimmerstraße 54 10117 Berlin Tel.: (0 30) 20 24 35 08

Drucklegung: März 1999

Gedruckt auf 100 % chlorfrei gebleichtem Papier.

Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 15