

Die historische Entwicklung des Straßennetzes in Sachsen

1. Historische und geographische Grundlagen

Das Land Sachsen entstand im Verlaufe eines komplizierten historischen Prozesses, der mit dem Sturz Heinrichs des Löwen 1180 beginnt und mit der Wittenberger Kapitulation 1547 endet. In diesem Jahr gelangte das ernestinische Herzogtum Sachsen-Wittenberg an die albertinische Linie der Wettiner, die 1485 neben Teilen Thüringens das markgräflich-meißnische Gebiet als Kernbesitz erhalten hatte. An dieser Landschaft blieb der Name schließlich haften, auch nachdem 1815 das Gebiet des Herzogtums den Wettinern wieder verlorengegangen war. Mit ihm war die Kurwürde verbunden, durch die das Haus Wettin zum engsten Kreis der obersten Reichsfürsten des Römischen Reiches Deutscher Nation gehörte. Alle seine Zweige führten deshalb den Namen Sachsen, obwohl die Kurwürde mit dem Ende des Alten Reiches 1806 gegenstandslos geworden war.

Als Folge der Napoleonischen Kriege teilte der Wiener Kongreß 1815 Sachsen dergestalt, daß fast die Hälfte des Landes an Preußen fiel. Es entstand eine preußische Provinz, deren Südteil die abgetretenen sächsischen Gebiete bildeten. Die sächsische Niederlausitz wurde zur Provinz Brandenburg, der Ostteil der Oberlausitz zur Provinz Schlesien geschlagen. Der Rest mit einer Größe von 14.959 km² führte als Königreich der Albertiner, seit 1918 als Freistaat Sachsen, bis zur Gleichschaltung der Länder mit dem Reich im Jahre 1933 ein selbständiges Leben. Im

Jahre 1945 wurden Sachsen die 1815 schlesisch gewordenen Landesteile bis zur Neiße hinzugefügt, im Jahre 1947 kam mit der Auflösung Preußens die preußische Oberlausitz wieder an Sachsen zurück. Mit der Bildung der Bezirke Chemnitz, Dresden und Leipzig im Jahre 1952 verschwand Sachsen zwar von der politischen Bildfläche, doch nie aus dem geschichtlichen Bewußtsein. Die Bildung des Freistaates Sachsen im Jahre 1990 war damit ein folgerichtiger Schritt. Mit einer Fläche von 18.407 km² nahm er 1995 eine um etwa 20 % größere Fläche ein als im Jahre 1815.

Sachsen ist geographisch gesehen ein Teil Mitteleuropas, jener reich in sich gegliederten Großlandschaft, die sich zwischen Thüringer Wald und Erzgebirge, Harz und Fläming erstreckt und die ein eigenes geographisches Gepräge besitzt. Mitteleuropa ist seit grauer Vorzeit ein Durchgangsland und stets ein Land gewesen, in dem die Völker und Kulturen aufeinander stießen, sich mischten und miteinander verschmolzen und wieder in die Ferne wirkten. So wurde diese Landschaft zu einem Zentrum, an dem Sachsen seinen Anteil hatte. Seiner Lage nach tendierte es aber stets mehr nach Osten und Norden als nach Süden und Westen. Im Süden bilden die Gebirge wirkliche, jedoch seit altersher nicht unüberwindliche Verkehrshindernisse. Die Flüsse strömen von Süden nach Norden, wobei die westlicheren sich in der nach Norden offenen Leipziger Tieflandschaft sammeln. Hier liegt das eigentliche Verkehrszentrum des sächsischen Raumes. Der in der Lausitz nach Süden abbie-

Bisher erschienen:

- 1/96 Bewertung der Ergebnisse von Untersuchungsstrecken in der sächsischen Straßenbauverwaltung
- 2/96 Arbeitsunfallstatistik in den Straßenbauämtern der sächsischen Straßenbauverwaltung
- 3/96 Verkehrs- und Unfallstatistik
- 4/96 Das Netzknotensystem der Straßendatenbank / Hinweise zur Nutzung
- 5/96 Hinweise zu Wartung und Betrieb von Regenrückhaltebecken (RRB) einschließlich Regenklärbecken und RiStWag-Anlagen
- 1/97 Die historische Entwicklung des Straßennetzes in Sachsen

LIST
1997

gende sudetische Gebirgszug ermöglicht die Verbindung Sachsens nach Osten in breiter Linie, während nach Westen, allerdings schon im Thüringer Raum, mit dem Eisenacher Tor und der Goldenen Pforte Abgrenzungen und damit nur schmale Durchlässe bestehen.

Das Landschaftsbild Sachsens wird durch seine Oberflächengestalt bestimmt. Das Land nimmt im Wesentlichen die Nordabdachung des Erzgebirges bis hin zum norddeutschen Tiefland ein, an dem es einen schmalen Anteil hat. Das Erzgebirge erhebt sich bis zu einer Höhe von 1.240 m, während das Tiefland nur etwa 100 m Meereshöhe erreicht. Die Abdachung erfolgt sehr allmählich, so daß das nach Süden steil abfallende Erzgebirge nach Norden fast unmerklich in das Erzgebirgsvorland übergeht. Die stark eingeschnittenen Flußtäler der Zwickauer und der Freiburger Mulde, der Zschopau, der Flöha, der Großen und Kleinen Striegis sowie der Roten und Wilden Weißeritz gliedern die Abdachung. Im Westen und Osten schließen sich Landschaften an, deren Gestalt durch das Aufeinanderstoßen der erzgebirgischen Richtung des Mittelgebirges mit der von Nordwesten nach Südosten laufenden Streichrichtung bestimmt wird. Mit ihren Pässen und tiefen Flußtälern besitzen diese Gebirge wesentliche landschafts- und sträßennetzprägende Elemente.

Schon seit frühester Zeit führen vor allem über die flachen Pässe und die Höhenrücken des Erzgebirges viel begangene Wege nach Böhmen. Die Ausbildung des Wegenetzes in Sachsen wurde aber auch von den Furten durch die Elbe bei Merschwitz, Strehla, Radebeul und Pratzschwitz, durch die Mulde bei Eilenburg, Wurzen und Grimma sowie durch die Spree bei Bautzen bestimmt.

Wegabweisend waren die Wälder und sumpfigen Niederungen. Bis in

das 13. Jahrhundert war Sachsen von einer dichten Waldfläche bedeckt. Als ein ausgesprochenes Grenzgebirge galt das Erzgebirge. Seine frühen Namen, Fergunna und Mirkwidu/Miriquidi (805 bzw. 1004 bezeugt) deuten auf den Wald hin und so heißt das Gebirge noch im Mittelalter Böhmischer Wald oder Böhmisches Gebirge.

Erste Einwanderungen nach Sachsen lassen sich im 6. und 7. Jahrhundert nachweisen. Vor allem Sorben zogen entlang der Elbe in den von germanischen Stämmen während der Völkerwanderung verlassenen Raum zwischen Saale und Neiße. Sie setzten sich in den Flußauen und waldarmen Gebieten des Tieflandes fest. Mit dem 10. Jahrhundert begann die deutsche Kolonisation, die von Westen kommende Besiedlung des Landes durch Zuwanderer aus Thüringen, Franken, Bayern, Niedersachsen und auch aus Holland und Flandern. Es entstanden zunächst Stützpunkte, die Hauptburgen Altenburg, Meißen und Bautzen und auch zahlreiche Nebenburgen an strategisch wichtigen Punkten, wie beispielsweise Dohna. Im Schutze der Burgen entwickelten sich deutsche Siedlungen durch Neugründungen oder durch Erweiterungen bestehender slawischer Siedlungen.

Um 1100 lassen sich vier Gaue nachweisen: Plisni mit Altenburg, Daleminci mit Meißen, Nisani mit Dohna und Milcieni mit Bautzen als Kern.

Mit der Entdeckung der Silbererze um Freiberg im Jahre 1168 und der Zinnerze um Altenberg und Graupen erhielt Sachsen noch einmal einen starken Zuwachs an Siedlern. Nach und nach wurden die dichten Wälder bis in die Höhen des Erzgebirges gerodet. Neben dem Ackerland entstanden weiträumige Wiesenfluren, die sich im Osterzgebirge bis weit über den Kamm ziehen, während sonst der Wald auch heute noch die oberen Lagen des Gebirges beherrscht.

2. Erste Erwähnung von Wegen

Ein Urnetz von Wegen hat bereits im Hochmittelalter bestanden. Es waren aber nur Saumpfade, Reit- und Karrenwege, die ihre Lage ständig wechselten und im Winter überhaupt nicht benutzt wurden. Es waren Richtwege, Wegbündel, auf denen sich ein früher Handelsverkehr schon vor der Besiedlung Sachsens abspielte und deren Bedeutung mit der Besiedlung des Landes sprunghaft wuchs.

Mit frühen Erwähnungen lassen sich folgende Wege belegen:

Als eine der wichtigsten von West nach Ost führenden Fernstraßen die Hohe Straße, in der Oberlausitzer Grenzurkunde von 1223 und 1241 als „antiqua strata“, 1252 auch als „strata regia“, als „Straße des Königs“ erwähnt, die aus dem Raum Leipzig durch eine Furt an der Elbe nördlich von Meißen und weiter über Großenhain, eine Furt durch die Spree nach Bautzen, Weißenberg und Görlitz führte und die zeitlich unterschiedlich genutzte Seitenzweige besaß;

ein Wegbündel von der Nordsee nach dem Süden, das das Leipziger Tiefland mit Nürnberg und weiter mit dem Mittelmeerraum verband;

die Frankenstraße am Fuße des Erzgebirges, ein Weg von Franken über Plauen nach Freiberg und Bautzen, der sich aber wegen der schwierigen Überquerung der Flußläufe senkrecht zu den tief eingeschnittenen Tälern im Gebirge erst in späterer Zeit herausbildete, der aber dann wohl eine entscheidende Rolle für die Besiedlung Sachsens zwischen 1100 und 1250 spielte.

Neben diesen Wegen bestanden Verbindungen von Leipzig, Merseburg und Altenburg bzw. von der

Frankenstraße sowie aus dem Elbtal nach Böhmen, wie

ein „Böhmischer Steig“, die wohl früheste Verbindung zwischen den Handelszentren Leipzig und Prag über Oederan - Gränitz - Sayda - Brüx (Most) auf den Höhen parallel zu den Flußläufen, auf der um das Jahr 965 der arabische Kaufmann Jacub ibn Ibrahim nach Böhmen gezogen sein soll;

die „Landstraße gegen Mitternacht“, die höchstwahrscheinlich im Jahre 892 Bischof Arno von Würzburg auf dem Heimweg von Böhmen benutzt hat, die um 1150 in der Hersfelder Grenzbeschreibung als „antiqua semita Bohemorum“, als alter Böhmischer Steig, und im Jahre 1174 als „Boemica semita“ erwähnt wurde. Sie führte von der mittleren Saale zur Furt durch den Chemnitzfluß und erreichte über die heutigen Fluren von Zschopau, Niederlauerstein und Zöblitz den Kamm des Gebirges bei Rübenau, von wo aus dann Komotau (Chomutov) und Saaz (Zatec) die nächsten Ziele waren;

ein Steig von Altenburg über Waldenburg und Zschopau nach Böhmen, im Jahre 1143 als „semita Bohemica“ urkundlich belegt;

der Slawenpaß, eine Verbindung zwischen Leipzig und Prag über Zwickau - Grünhain - Weipert (Vejprty) - Preßnitz (Prisecnice) nach dem ältesten waldlosen Gebiet Böhmens bei Kaaden (Kadan), deren Nutzung mit der Erwähnung Zwickaus als Zollstätte im Jahre 1118 belegt werden kann;

der Kulmer Steig, der schon in vorgeschichtlicher Zeit das Elbtal mit Böhmen verband, wie archäologische Funde zeigen, auf dem aber auch die Slawen im 7. Jahrhundert nach Norden wanderten. Er überquerte das Gebirge dort, wo dafür natürliche Bedingungen vor-

lagen, d.h. wo der Wald am schmalsten und der Gebirgsrücken am niedrigsten war. 993 werden Kulm (Chlumec) und Außig (Usti) als Zollstellen erwähnt. In Usti traf der Verkehr über das Erzgebirge auf den alten Flußverkehr auf der Elbe. Zwei militärische Märsche über den Kulmer Steig lassen sich belegen. Im Jahre 1040 zog ein Heer unter dem meißnischen Markgrafen Ekkehard II. nach Böhmen und 1126 ein Heer unter Lothar von Supplinburg, dem damaligen deutschen König und Herzog von Sachsen.

Auch über das Lausitzer Gebirge führten schon sehr früh alte Handelswege nach Böhmen. Aus dem Ostseeraum kommend und bei Görlitz die Hohe Straße kreuzend führte eine „Böhmische Straße“ am Rand des Neißetals von Görlitz bis südlich von Zittau. Hier spaltete sich die Straße in zwei Straßenzüge auf, die Alte Straße nach Leipa (Ceska Lipa) und die Straße nach Gabel (Jablonne), deren Verlauf im Zittauer Gebirge auch heute noch auf einer Wanderung nachvollzogen werden kann. Die Gabler Straße wird 1361 in einer in Prag ausgestellten Urkunde als Handelspaßstraße zur Benutzung empfohlen. Die Zoll- und Geleitsburg Karlsfried diente bis zu ihrer Schleifung der Sicherung des Verkehrs. Weitere alte Handelswege führten von Bautzen aus über das Lausitzer Bergland nach Böhmen.

In die Zeit des Hochmittelalters ist auch die erste Entwicklungsstufe des Baus steinerner Brücken in Sachsen einzuordnen. Vordem existierten wohl ausschließlich hölzerne Pfahljochbrücken, welche nur von historischen Abbildungen her bekannt sind. Aber selbst solche Bauten waren selten, hatten keinen langen Bestand und wurden des Öfteren durch Feuer, Hochwasserfluten oder Eisfahrten

zerstört. Wegen Hochwassers häufig unpassierbare Furten dominierten folglich im Zuge damaliger Handelswege.

Insbesondere der Bau von Kirchen in den Städten und Dörfern führte zur Zunahme der Fertigkeiten in der Wölbetechnik und somit dazu, daß der Steinbrückenbau nach seiner ersten Blütezeit in der Antike wiederentdeckt wurde. Seit dem 12. Jahrhundert ersetzte man Holzbrücken durch massive Steinbogenbrücken oder führte zumindest die Pfeiler von hölzernen Brücken in Stein aus. In Dresden ist vermutlich bereits im Jahre 1119 der Bau einer Brücke über die Elbe - mit steinernen Pfeilern und hölzernem Überbau - begonnen worden. Sicher ist dagegen, daß eine solche Brücke um die Mitte des 13. Jahrhunderts an der schmalsten Stelle des Elbelaufes in Meißen stand.

In der damaligen Zeit stand der Bau von Brücken und städtischen Befestigungsanlagen meist im Zusammenhang. Dieses trifft auch auf die Plauener „Alte Elsterbrücke“ zu, welche vermutlich zwischen 1230 und 1240 am Knotenpunkt zweier wichtiger Fernhandelswege errichtet wurde und ohne Zweifel das bedeutendste erhaltene Brückenbauwerk jener Zeit in Sachsen darstellt. Unsere Vorfahren wählten hier eine verhältnismäßig massive Konstruktion und befestigten die Brückenköpfe mit Tortürmen, die bis in das 19. Jahrhundert hinein vorhanden waren. Die reichlich dimensionierten Pfeiler und Gewölbe, welche die über Jahrhunderte vorherrschende Form des Halbkreises besitzen, sind Ausdruck der damaligen Vorstellungen von Wehrhaftigkeit. Typisch für steinerne Brücken des Mittelalters sind die wechselnden Spannweiten der einzelnen Bögen, das Verhältnis von etwa 1 : 2 zwischen Pfeilerbreite und Spannweite sowie die Überhöhung der Gradienten im Brückenbereich.

3. Entwicklung bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts

Am Ende des Hochmittelalters war Sachsen schon von einem dichten Netz von Städten bedeckt. Doch auch im 13. Jahrhundert entstanden weitere Städte, vor allem in der Lausitz. Nach mehr als 100 Jahren, die landesgeschichtlich gesehen keineswegs ruhig waren, erlebte Sachsen Mitte des 15. Jahrhunderts und in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts ein Aufblühen des Erzbergbaus, der zur Gründung zahlreicher neuer Bergstädte im Erzgebirge führte. Diese Blüte des Bergbaus führte zur endgültigen wirtschaftlichen Erschließung Sachsens und zur Erweiterung des Straßennetzes.

Vom Verlauf und dem Zustand der alten Straßen berichtet eine Urkunde im Jahre 1449. Hierin heißt es von den Straßen Zwickau - Chemnitz - Freiberg, Altenburg - Chemnitz und Chemnitz - Zschopau - Böhmen, daß dort, wo diese Straßen über freies Feld führen, sie mit Bäumen, Sträuchern, aufgeworfenen Gräben, Steinen oder anderen „merklichen“ Zeichen befestigt werden sollen, und zwar in einer Breite, daß dazwischen drei beladene Rüstwagen mit gutem Zwischenraum nebeneinander fahren können.

Im 15. und 16. Jahrhundert erreichte die Hohe Straße, die „strata regia Lusatica“, ihre Blütezeit. Als Dresden an Bedeutung gewann und die alte Frankenstraße von Dresden über Göda nach Bautzen den Verkehr an sich zog, vereinsamte die Hohe Straße.

Mitte des 15. Jahrhunderts erschien die erste Landkarte der meißnisch-thüringischen Länder, die Landstraßen enthält. Drei Straßen sind eingezeichnet:

- Lübeck - Halle - **Leipzig** - Borna - Chemnitz - Heinzebank - Marienberg - Komotau - Prag mit den beiden Zweigen Borna - Altenburg - Zwickau - Treuen - Plauen - Oelsnitz und Heinzebank - Annaberg - Joachimsthal - Karlsbad (Karlovy Vary) - Eger (Cheb);
- des Reiches Straße Naumburg - Weißenfels - **Leipzig** - Düben - Wittenberg - Berlin;
- **Leipzig** - Eilenburg - Belgern - Liebenwerda - Königsbrück - Bautzen - Görlitz mit einem Zweig Eilenburg - Torgau.

Neben dieser Karte gibt es für die Zeit bis 1500 eine geographisch und geschichtlich sicher begründete Abhandlung von Simon, die eine von ihm entworfene Karte enthält. In ihr sind alle Straßenzüge eingetragen, die als Folge der Besiedlung Sachsens und der damit verbundenen Verkehrsentwicklung sowie durch den wachsenden Handel entstanden sind.

Die Urkunden über gebotene und nicht gebotene Straßen bilden heute eine wichtige Quelle über vorhandene Straßenzüge. Dieser Straßenzwang wurde durch die Wirkung des Stapelrechts ergänzt, das den Fuhrleuten die Verpflichtung auferlegte, alle Waren nach der beliebigen Stadt zu bringen und dort drei Tage feilzuhalten. Bereits 1292 hatte Pirna, lange vor Dresden, das Stapelrecht. Das umfassendste Stapelrecht aber war das der Stadt Leipzig von Kaiser Maximilian im Jahre 1507 verliehene Recht, das den Niederlagszwang auf 15 Meilen ausdehnte. Dieser Zwang begünstigte die Entwicklung des sächsischen Straßennetzes und führte zur Festlegung der Hohen Heer-, Stapel- und Landstraßen um Leipzig. So wurden zum Schutze des Leipziger Handels folgende Straßen von

Leipzig aus festgelegt: 1521 die Straße nach Hof, 1541 über Weißenfels nach Frankfurt am Main, 1559 nach Halle, Hannover und Zwolle und 1643 die Hohe Straße nach Böhmen und Ungarn über Chemnitz - Reitzenhain und Prag.

Im 16. Jahrhundert entstanden insbesondere im Freiburger Raum massive Brücken aus unregelmäßigen Gneis-Hausteinen, welche der bereits erwähnten zweiten Blüte des Silberbergbaus in dieser Region geschuldet sind. Sie wurden im Zuge wichtiger Landstraßen zu den Städten Meißen und Dresden auf Veranlassung der Kirchen und des Feudaladels errichtet.

Die handwerklichen Fähigkeiten der Fachleute für den Bau jener Brücken, deren Standfestigkeit über Jahrhunderte beachtlich ist, entwickelten sich aus den vielfältigen

Anforderungen für die technischen Anlagen des Bergbaues. Träger der bautechnischen Entwicklung waren insbesondere Mühlenbaumeister, welche die Brückenbauten eigenständig planteten. Die Anpassung der Gewölbeform an die örtlichen Gegebenheiten und die allmähliche Verbesserung des Verhältnisses zwischen Pfeilerbreite und Spannweite sind Ausdruck der damaligen Entwicklung im Brückenbau. Die Renaissance-Brücken scheinen einen fließenden Übergang vom mittelalterlichen Brückenbau zu jenem im Barockzeitalter zu vermitteln. Erhalten haben sich derartige Brücken u.a. in Conradsdorf (1501), Freiberg-Halsbach (1550 - 1576) und Halsbrücke (um 1570) über die Freiburger Mulde sowie in Pappendorf (1564 - 1587) über die Große Striegis.



Abb. 1: Ausbeutemedaille der Halsbrücker Silbererzgruppe "St. Anna samt Altväter" mit Darstellung des ehemaligen Äquduktes und der heute noch vorhandenen Straßenbrücke über die Freiburger Mulde.

4. Entwicklung zwischen 1648 und 1800

Der Dreißigjährige Krieg und der Rückgang des Erzbergbaus bedeuteten für Sachsen als eines der bis dahin blühendsten deutschen Wirtschaftsgebiete einen Stillstand in seiner Entwicklung. Die Eingliederung der Lausitz im Jahre 1635 vergrößerte zwar das Land, wurde aber erst viel später wirtschaftlich wirksam. Schwierig ist es heute, den Einfluß des Krieges auf die Wirtschaft richtig zu beurteilen. Solange nicht starke kriegerische Auseinandersetzungen eintraten, ging der Handel von Sachsen aus offenbar ziemlich ungestört weiter.

Die Zeit nach dem Dreißigjährigen Krieg war gesegnet mit behördlichen Auflagen zur Verbesserung des Straßenzustandes, die aber kaum Nutzen brachten.

Auf dem sächsischen Landtag von 1661 wurden lebhaftere Klagen über den Zustand der Straßen und Brücken geführt. Als Folge dieser Klagen wurde hierauf in der Erledigung des Landesgebrechens verordnet, „schadhafte Brücken und Stege, böse tiefe Landstraßen und Wege in guten Zustand zu bringen und jährlich vor den drei Leipziger Messen ausbessern zu lassen, damit dadurch die öffentlichen Landstraßen jederzeit, insbesondere zur Zeit der Leipziger und Naumburger Märkte gut befahrbar sind und den Fuhrleuten, die gleichwohl Zoll und Gleite entrichten müssen, andere Beiwege zu suchen zu Nachteile der Städte nicht Ursache gegeben werde ...“.

Diese Verordnung enthält eine erste allgemeine Festlegung des Grundsatzes, daß derjenige, der das Geleit erhebt, auch zur Unterhaltung der Straßen verpflichtet ist. An diesem Grundsatz ist in der Folgezeit, wenn auch unter verschiedenen Modifikationen, immer wieder festgehalten worden.

Als Zeichen des guten Willens, den Verkehr auf den sächsischen Straßen zu fördern, ist die Aufstellung von Richtungsanzeigern an den Straßenkreuzungen zu sehen. In einem Oberamtspatent für die Lausitz wurde 1668 bestimmt, daß an den Scheidewegen in den Heiden Wegzeichen zu errichten seien. Im Jahre 1681 wurden dann in ganz Sachsen hölzerne Säulen, sogenannte Armsäulen, an den Straßen als Richtungsanzeiger aufgestellt.

Von großer Bedeutung für die Entwicklung des sächsischen Straßwesens im 17. Jahrhundert war die Anstellung des Martin Lucius als Inspektor über die Geleite im Erzgebirgischen Kreis. Lucius hatte vor allem die Erfüllung der landesherrlichen Zoll-, Geleits- und Akzise-Abgaben zu überwachen. Er sollte hierbei „die diesfalls eingedrungenen Unordnungen und Mißbräuche erörtern und das, was zur Vermehrung der Abgabe und Besserung gereiche, anordnen und auch darauf achten, daß die ordentlichen alten Landstraßen gebaut und die Schleif- und Beiwege vermieden werden“. Somit wurde er auf den Zustand der Straßen aufmerksam, über den er einen eingehenden Bericht erstattete. Dieser führte dann zum Generale vom 6. Juli 1693, durch das den Beamten befohlen wurde, „... alsbald diejenigen Straßen und Wege, so aus den Ämtern erhalten werden müssen, wieder zu bessern und in einen guten Zustand zu setzen ...“. Unter dem 17. Januar 1689 hatten bereits Ritterschaft und Städte klagend vorgebracht, „daß in allen Kreisen ... auf die öffentlichen Wege gar nichts gewendet werde, sogar daß darauf bei nur etwas bösem Wege nicht mehr fortzukommen sei“.

Von Nachteil war in dieser Zeit wohl auch, daß eine Klassifizierung der Straßen nach der Unterhaltungspflicht fehlte. Deshalb wurden aufgrund der Generalinstruktion vom 13. September 1691 in den Jahren

1691 bis 1694 Erörterungen darüber angestellt, welches die eigentlichen Landstraßen seien und seit altersher dafür gehalten würden. Daraufhin wurde ein Verzeichnis der durch das Kurfürstentum verlaufenden Landstraßen aufgestellt, wobei allerdings die Lausitz und das Vogtland fehlten.

Im Jahre 1694 wurde für den Leipziger Kreis ein Straßenbereiter angestellt, dessen Pflichten in einer detaillierten Instruktion niedergelegt wurden. Danach hatte der Straßenbereiter die Pflicht, die Straßen und Wege, Dämme und Brücken in seinem Bezirk zu untersuchen und für ihre Instandsetzung sorgen zu lassen. Nach Möglichkeit sollte er selbst bei den Ausbesserungen anwesend sein und sie beaufsichtigen oder wenigstens den Baupflichtigen ausreichend Anweisungen erteilen. In besonderem Maße hatte er in den Dörfern auf die Ableitung des Oberflächenwassers durch Abschläge und Gräben sowie die rasche Abführung von häuslichen Abwässern zu achten.

Die Instruktion enthält auch Hinweise bezüglich den einzusetzenden Baustoffen. Es wurde verordnet, daß dort, wo die Straßen mit Holz gebaut werden, die Schalhälzer in richtiger Länge zu legen und diese dann mit Kies, Sand und derber Erde zu überschütten sind, die Sümpfe und Löcher aber in Ermanglung von Steinen mit alten Schalbrettern und Faschinen zuzuschütten und dann auch mit derber Erde, Sand oder Kies abzudecken seien. Aber auch zum Einsparen von Holz wurde angehalten und zur Errichtung eines beständigeren und weniger kostenden Bauwerkes auf die Verwendung von Steinen und Kies hingewiesen.

In einem an den Hauptmann des Meißner Kreises ergangenen Schreiben vom 2. Juni 1699 findet

sich erstmalig die Einteilung der Straßen in „Haupt-Landesstraßen“ und in „Gemeine Straßen und Wege“, wobei gesagt wird, daß die Haupt-Landesstraßen durch die Ämter, d.h. auf fiskalische Kosten, die übrigen Straßen aber von denjenigen zu unterhalten seien, die von altersher dazu verpflichtet sind.

Der Erfolg aller bisher erwähnten Anordnungen scheint aber äußerst gering gewesen zu sein, denn im Jahre 1705 berichtete der Geleitsinspektor Lucius, „es sei nicht genug zu beschreiben, welch ein großes Lamentieren von reisenden Kauf- und Fuhrleuten der ganz in Grund eingegangenen Straßen halber geführt werde“. Lucius beklagte sich auch darüber, daß trotz hoher Einnahmen durch die Geleite niemals Geld für den Straßenbau verfügbar sei.

Nachdem daraufhin das Kammerkollegium am 29. Mai 1706 an das Kabinett einen Bericht zur Verbesserung der Straßen erstattet und in diesem die Einsetzung besonderer Commissarien zur Untersuchung der Straßen oder deren Umbau angeregt hatte, erging am 17. Juni 1706 das erste allgemeine Straßen-Mandat zur Besserung und Erhaltung der ordentlichen Landstraßen und sonderlich derjenigen Straße, die aus Polen und Schlesien über Lauban, Görlitz etc. bis nach Leipzig führt. Schon einen Tag später, am 18. Juni 1706, wurden für verschiedene Straßen Verantwortliche bestellt. Eine ziemlich genaue Instruktion regelte ihre technischen und administrativen Pflichten.

Um aber der angeordneten allgemeinen Straßenbesserung in der Ausführung mehr Einheit und Zusammenhalt zu geben, wurde am 30. August 1707 der Kammer- und Bergrat von Plötz zum Generalkommissar ernannt und beauftragt, gemeinsam mit dem Geleitsinspektor Lucius die Straßen

zu bereisen und Vorschläge für die Instandsetzung aufzustellen und zu erörtern. Damit wurde für das Land erstmals eine Oberste Straßenbaubehörde geschaffen.

Im Jahre 1711 erkannten die Landesstände die Notwendigkeit der Straßenverbesserung an, verschoben aber am 24. April 1711 in Anbetracht der Belastungen aus dem Nordischen Krieg die notwendigen Maßnahmen auf bessere Zeiten. In den Jahren 1716, 1718, 1722, 1728, 1731 und 1737 wurde regierungsseitig um einen Beitrag des Landes zu den Straßenbaukosten nachgesucht, doch der Landtag lehnte ihn immer wieder ab.

Ab 1712 ist eine vermehrte Verwendung von Steinen im Straßenbau nachzuweisen. Ein Dekret von 1713 regelte die Enteignung von Land, auf dem Steine für den Straßenbau gewonnen werden können.

1715 folgte eine nochmalige Verfügung, die für die Besserung der Straßen notwendigen Maßnahmen zeitlich zu verschieben. Diese Sperre dauerte bis 1718. Ab jenem Jahr wurden dann jährlich 10.000 Taler aus den Geleiteinnahmen für den Straßenbau bereitgestellt.

Im Auftrag des sächsischen Kurfürsten Friedrich August I. (August der Starke) begann 1721 die Aufstellung von Postmeilensäulen an den Poststraßen und in fast allen Städten, vor den Stadttoren oder auf dem Marktplatz. Sie wurden im Wesentlichen bis 1742 nach Vermessungsunterlagen von Adam Friedrich Zürner errichtet, den der Kurfürst zum Land- und Grenzkommissar ernannt hatte. Zürner vermaß mit seinen Kondukteuren und einem selbst konstruierten Meßwagen alle sächsischen Poststraßen und überwachte die Errichtung der Ganz-, Halb- und Viertelmeilenzeichen sowie der prächtigen Distanz-

säulen, deren künstlerische Entwürfe von seiner Majestät selbst stammten. Bereits 1733 waren die wichtigen Straßen fast durchweg mit Säulen besetzt. Die letzten Säulen wurden bis 1783 gemäß den Verordnungen von 1748 und 1753 aufgestellt, wobei die Kosten von den Gemeinden oder Städten gegen ihren Widerstand getragen werden mußten.

Heute sind von diesen historischen Wegbegleitern noch etwa 145 erhalten. Die nördlichste Postmeilensäule steht in Brück (Brandenburg), die östlichste in Görlitz (Lausitz), die südlichste in Rohrbach (Vogtland) und die westlichste in Oppershausen (Thüringen). Diese Standorte lassen ungefähr die Ausdehnung Kursachsens zur Zeit Augusts des Starken und seines Sohnes Friedrich August II. erkennen. Mit ihren historischen Entfernungangaben und ihrer schlichten wie oft auch prachtvollen Gestalt sind die Postmeilensäulen zu Denkmälern der Post- und Verkehrsgeschichte Sachsens geworden.

Am 13. August 1737 erschien ein neues Straßenbaumandat zur Regelung der Straßenbaupflichten. Um mehr Einheit im technischen Betrieb und eine allgemeine Oberaufsicht herzustellen, wurde am 15. Juli 1755 der Major Johann Gottlieb Fleischer zum „Oberstraßenintendant“ ernannt und mit einer Verfügung vom 25. Juli 1755 seine Pflichten geregelt.

Der bald darauf ausbrechende Siebenjährige Krieg führte zu einem beklagenswerten Zustand der Straßen. Ein Generale vom 29. April 1763 macht dies deutlich.

Die folgenden Generale vom 5. Juni 1764 und 18. Dezember 1764 zeugen vom Bemühen des Landes um eine Besserung der Situation im Straßenbau und in der Straßeninstandsetzung.

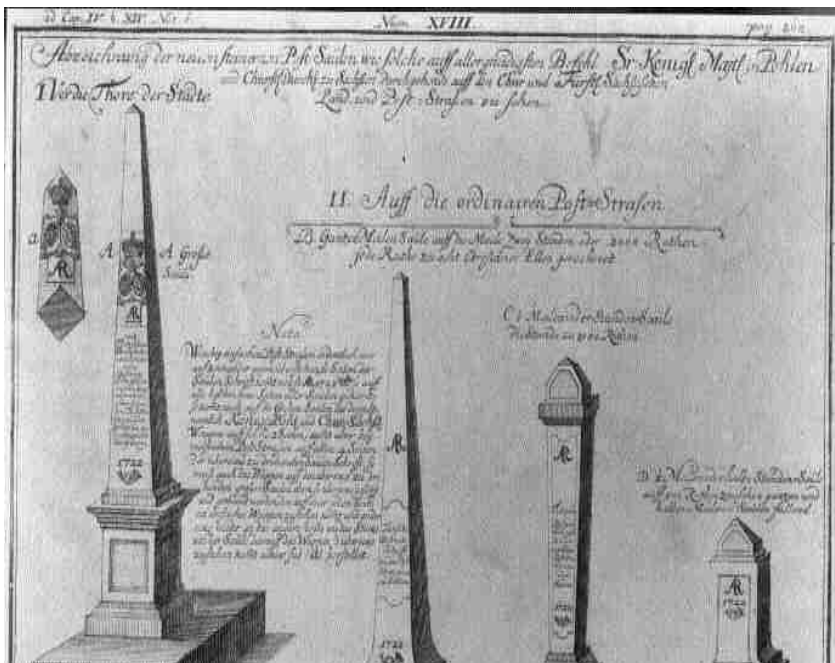


Abb. 2: Historische Darstellung der vier verschiedenen Typen kursächsischer Postmeilensäulen

Am 25. Januar 1765 wurde dann eine General-Instruktion für die Straßen-Commission und für die beim Straßenbau angestellten Diener erlassen, in der alle Pflichten genau festgelegt wurden. Gleichzeitig erging eine „Anweisung über die Anlage und den Bau von Straßen“.

Detlev Carl Graf von Einsiedel machte im Jahre 1770 „unterthänigst Anzeige von der neuerlich im Churfürstenthum Sachsen angenommenen Methode, die Straßen zu bauen“. Diese „Anzeige“ beinhaltet die ganze Fülle der Erfahrungen, die Graf von Einsiedel beim Ausbau der Straßen im Leip-

ziger Kreis sammeln konnte. Zwischen 1765 und 1769 sind unter seiner Leitung Straßen mit einer Länge von 5.123 Ruten, das sind 23,22 km, u.a. bei Langenleuba, zwischen Borna und Penig sowie zwischen Leipzig und Wurzen grundhaft ausgebaut worden, wobei der Ausbau bei Langenleuba als erste Versuchsstrecke im sächsischen Straßenbau anzusehen ist.

Am 22. Dezember 1774 legte Detlev Carl Graf von Einsiedel den Entwurf eines neuen Straßenbaumandats vor, das nach Diskussion im Kammerkollegium der Landesregierung und in den Ständen am 28. April 1781 endlich erschien.

Dieses Mandat galt für die Staatsstraßen in Sachsen bis zur Neuregelung des Straßenwesens im Jahre 1934, also 153 Jahre lang.

Ergänzend zum Straßenbaumandat erging auch wieder eine „Anweisung über die Anlage und den Bau von Straßen“, in die nicht nur die sächsischen, sondern auch die Erfahrungen anderer europäischer Länder eingeflossen sind. In dieser Anweisung waren u.a. Angaben zu einem Regelentwurf enthalten, die hinsichtlich der Abmessungen einzelner Bauteile für kleine und mittlere Brücken empfohlen wurden. Damit erfolgte erstmalig in Sachsen die Verknüpfung zwischen Straßen- und Brückenbau. Viele kleine und mittlere Brücken, welche somit unterhaltsmäßig beim Straßenbau lagen, und auch größere Brücken waren unter August dem Starken (Regierungszeit 1694 - 1733) und seinem Sohn Friedrich August II. (Regierungszeit 1733 - 1763) entstanden. Steinbogenbrücken wurden in jener Zeit nicht nur im Zuge wichtiger Handels- und Poststraßen, sondern auch für Nebenstraßen und Feldwege sowie für Gehöftzufahrten gebaut.

Während die kleinen und mittleren Brücken örtlich von Amtsmaurer- oder Straßenmeistern entworfen wurden und dem Oberlandbauamt zur Begutachtung vorgelegt werden mußten, erfolgte die Planung der größeren Bauwerke im Oberlandbauamt selbst. Dieses hatte sich in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts als kursächsische Baubehörde gefestigt, plante und genehmigte aber nicht nur, sondern es kontrollierte auch die qualitätsgerechte Ausführung des Baus. Die formschönen Quaderbrücken dieser Zeit zeichneten sich deshalb insbesondere durch einen klaren konstruktiven Aufbau aus und entsprachen einem in Deutschland allgemein noch nicht erreichten Entwicklungsstand. Technisch neu war u.a. die Pfeilergründung mittels sogenannter hölzerner Pfahlroste. Der Brückenbau erlebte folglich im



Abb. 3: Titelblatt des Sächsischen Straßenbaumandates von 1781

18. Jahrhundert eine bedeutsame Fortentwicklung.

In den Akten wird als Baumeister der erhaltenen Brücken in Waldheim (1713) über die Zschopau, in Nossen (1715 - 1717) über die Freiburger Mulde und in Grimma (1716 - 1719) über die Mulde Matthäus Daniel Pöppelmann genannt, der auch den phantastischen Umbau der ehemaligen Dresdner „Augustusbrücke“ (1727 - 1730) plante und als Architekt des Dresdner Zwingers berühmt wurde. In Wolkenstein-Schönbrunn erfolgte 1769 der Bau einer Brücke, welcher von dem späteren Oberlandbau-meister Christian Adolph Franck durchgeführt wurde und an dieser Stelle erwähnt werden soll. Der größte Bogen dieses Bauwerkes über die Zschopau besitzt die erstmals in Sachsen erreichte Spannweite von 20 m.

Trotz aller Anstrengungen, die Befahrbarkeit der Straßen sicherzustellen, ging es damit recht langsam vorwärts. Daher hörten die Klagen über den schlechten Zustand der Wege nicht auf. Angesichts der langjährigen Bemühungen kam man zu dem Schluß „Es ist zwar in hiesigen Landen an den Straßen von Jahr zu Jahr gebauet und gar vieles gebessert worden, in Grunde aber solches nur Stückwerk geblieben“. Durch mehrere Verordnungen versuchte die Regierung den bestehenden mißlichen Verhältnissen abzuweichen. Der Erlaß vom 4. Dezember 1795 und der Befehl des Kurfürsten vom 8. November 1800, wonach die in einer Gegend in Angriff genommene Straße auf die gesamte Länge vollendet werden sollte, zeugen von dem Bemühen, die Landstraßen endlich in einen dauerhaften Zustand zu versetzen. Schließlich verfügte Kurfürst Friedrich August III. am 2. August 1800 als Ansporn, einigen Straßenaufsehern, die sich um die Besserung des Straßenwesens besonders verdient gemacht ha-

ben, eine Zulage von 50 Talern zu gewähren.

5. Entwicklung nach 1800 bis zum Aufkommen des Kfz

Mit dem Straßenbaumantrat waren die Grundlagen für den chausseemäßigen Ausbau des sächsischen Straßennetzes aus verwaltungsmäßiger und technisch-konstruktiver Sicht geschaffen worden. Es fehlten aber die wirtschaftlichen Voraussetzungen, um nun das Straßennetz zügig ausbauen zu können, denn Handel und Verkehr lagen nach dem Siebenjährigen Krieg und den folgenden unruhigen und kriegerischen Jahren darnieder. So kam der Ausbau der bereits vorhandenen Straßen erst am Anfang des 19. Jahrhunderts in Gang. Mit dem Ausbau der Straßen zwischen Leipzig und Oschatz sowie zwischen Leipzig und Reitzenhain wurde 1803 der Anfang gemacht. Forderungen Napoleons beschleunigten den Ausbau. Auf seinen Befehl begann 1810 der Ausbau der alten Frankenstraße von Hof über Zwickau, Chemnitz, Dresden nach Bautzen und anschließend der Hohen Straße von Bautzen über Weißenberg nach Görlitz, welcher der Vorbereitung seines Feldzuges gegen Rußland diente.

Beim Ausbau paßte man nicht nur die Fahrbahn dem wachsenden Pferdefuhrwerksverkehr an, sondern auch die Lage der Straße im Grund- und Aufriß. Krümmen wurden verbreitert und steile Straßen verlegt. Diese Arbeiten am Straßenkörper haben oft nur geringe oder keine Änderungen des Straßennetzes zur Folge, doch bedeutet der chausseemäßige Ausbau der vorhandenen Wege eine so grundlegende Umwandlung, daß diese planmäßige technische Anlage der Straßen als die Grundlage des heutigen Straßennetzes bezeichnet werden muß.

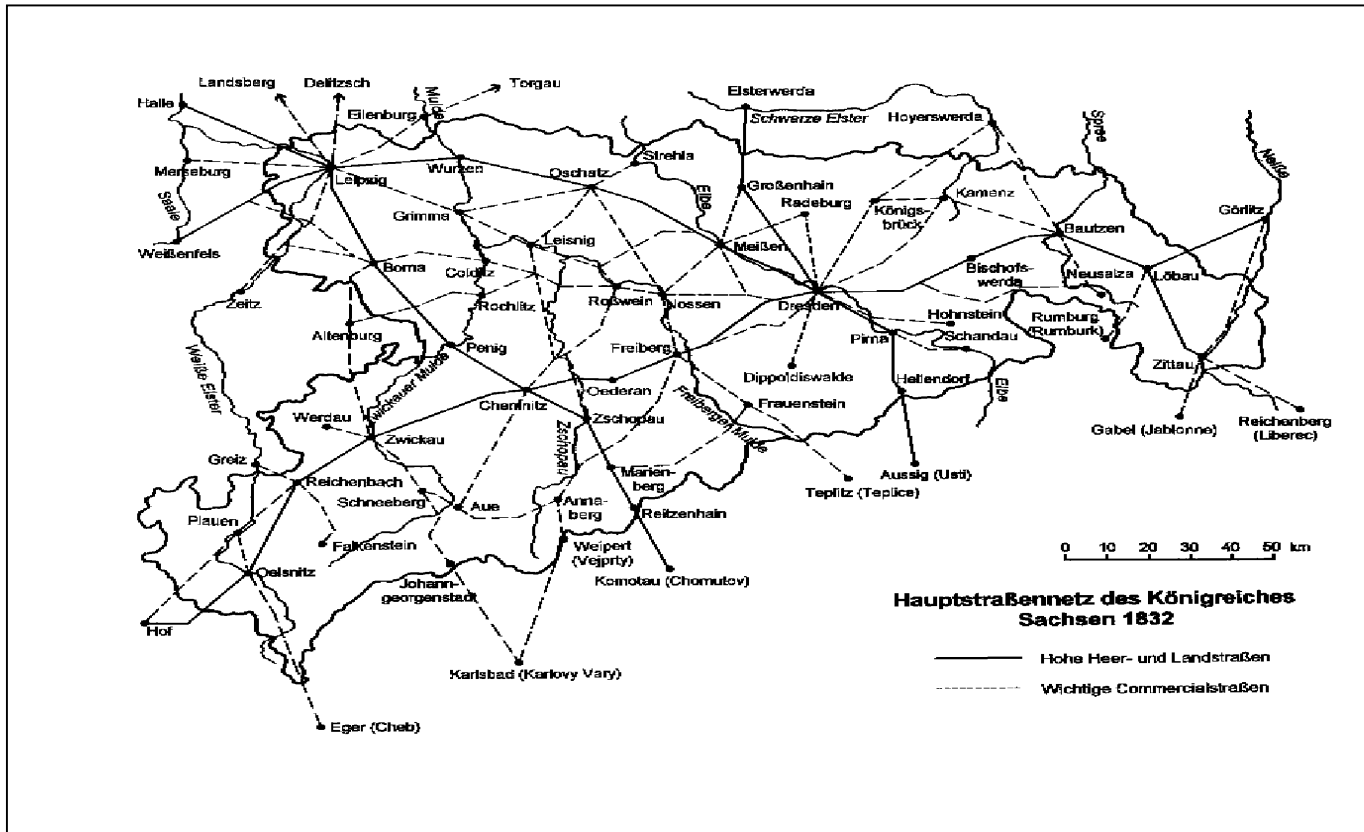
Nachdem die Straßen in den Kriegsjahren sehr gelitten hatten, begann 1816 der weitere Ausbau des sächsischen Straßennetzes mit den Arbeiten an der West-Ost-Handelsstraße Leipzig - Dresden - Bautzen - Görlitz. Damit hatte die alte Führung zwischen Oschatz und Reichenbach über Großenhain, Königsbrück, Kamenz, Bautzen und Weißenberg endgültig ihre Bedeutung verloren.

Der Ausbau ging verständlicherweise langsam vor sich. Noch im Jahre 1823 klagte August Schumann: „Zwei Hauptgebrechen am sächsischen übrigens sich sehr empfehlenden Postwesen sind grobenteils noch schlechte Poststraßen und unpassende Wagen, doch ist in beiderlei Hinsicht in den letzten Zeiten viel Heilsames geschehen.“

Zu den Verbesserungen der folgenden Jahre gehört, daß 1830 die verkehrsbehindernde Muldenfähre bei Wurzen durch einen hochwasserfreien langgestreckten Brückenbau über beide Muldenarme ersetzt wurde. Dieser Brückenbau war bereits 1799 von der Leipziger Postmeisterei neu angeregt worden, nachdem dieser 1690 und 1717 durch Entscheidung des Kurfürsten nicht zustande kam.

Nur drei Jahre später wanderte Friedrich List auf der Leipzig-Dresdner Poststraße entlang. Er hatte in Leipzig die Herzkammer des deutschen Binnenverkehrs und in der Poststraße die Mittellinie und Kristallisationsachse erkannt, an der sich alle anderen Linien des künftigen deutschen Verkehrsnetzes anzugliedern hätten. Wenig später entwickelte er die Trasse einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden im engsten Anschluß an die Poststraße.

Mit der vollständigen Übergabe der Eisenbahnstrecke von Leipzig nach Dresden am 7. April 1839 begann



der Einfluß der Eisenbahn auf die Entwicklung des Straßennetzes in Sachsen. Zunächst langsam, doch bald immer schneller verödeten die Poststraßen. Die Rolle der Straßen veränderte sich dahingehend, daß sie zunehmend Zubringer für die Eisenbahn wurden.

Zu den wenigen Straßenneubauten des 19. Jahrhunderts gehören einige Talstraßen im Erzgebirge wie Dippoldiswalde - Schmiedeberg (bis 1842) und weiter nach Altenberg - Zinnwald (ab 1846) und die Straße durch das Müglitztal zur Grenze mit Böhmen (Eröffnung des Zollamtes in Müglitz am 1. Januar 1860), mit denen alte Höhenstraßen ersetzt wurden.

Neben diesen und anderen Talstraßen sind auch einige Zugangsstraßen zu vom Ort entfernt liegenden Bahnhöfen gebaut worden, denn über die Straße vollzog sich jetzt die An- und Abfuhr der Güter zur Eisenbahn. Das klassische Beispiel dafür ist der Bau der

Straße von Meißen nach Niederau im Jahre 1838, womit die Stadt Meißen für die Eisenbahntrasse von Leipzig über Riesa nach Dresden statt über Lommatsch - Meißen entschädigt wurde.

Der Beginn der Anlage von Fernbahnstrecken Mitte des 19. Jahrhunderts verlangte die Überbrückung tiefer Täler und stellte die Brückenbauer vor eine große technische Aufgabe. Infolgedessen hatte das damalige Königreich Sachsen sicherlich einen wesentlichen Anteil daran, daß Deutschland einen führenden Platz im Massivbrückenbau einnahm.

Die wohl berühmteste dieser monumental an die alten römischen Aquädukte erinnernden Steinbogenbrücken aus der Frühzeit des deutschen Eisenbahnbaues ist die Göltzschthalbrücke bei Mylau im Vogtland. Sie wurde u.a. von dem Dresdner Professor Johannes Andreas Schubert entworfen, von

ihm nach dem Stützlinienverfahren durchgerechnet und schließlich von 1846 bis 1851 für die Bahnlinie Leipzig - Plauen - Hof aus 26 Millionen Ziegelsteinen errichtet. Mit ihren 81 Bögen in vier Stockwerken stellt sie das größte Ziegelbauwerk der Welt dar und wird deshalb nicht ohne Grund oft als „achtes Weltwunder“ bezeichnet.

Vergleichsweise bescheiden nehmen sich dagegen die Straßenbrücken aus, die ab etwa 1850 in neuen Dimensionen erforderlich waren und in den folgenden vier Jahrzehnten entstanden. Im Zuge von Straßen errichtete man die Bauwerke noch als Steinbogenbrücken, allerdings mit wesentlich größeren Längen und Breiten und vielfach mit flacheren, weitergespannten Segmentbögen. Die „Marienbrücke“ (1846 - 1852) und die „Albertbrücke“ (1875 - 1877) über die Elbe in Dresden sowie die Elbebrücke in Pirna (1872 - 1875) verdeutlichen dieses.

Während Sachsen im Jahre 1820 lediglich etwa 900 km an ausgebauten Straßen hatte, waren es im Jahre 1827 1.200 km, 1834 1.700 km, 1845 2.527 km, 1867 3.021 km und im Jahre 1900 3.648 km.

Die Fortschritte, die beim Ausbau vieler früher nicht befestigter Straßen zu Chausseen erzielt wurden, sollten auch in der Gesetzgebung ihren Niederschlag finden. Doch die Entwürfe zu Wegegesetzen aus den Jahren 1832, 1842 und 1865 fanden keine Zustimmung des Landtags. Erst 1870 erschien ein Gesetz über die Wegebaupflicht, das aber die Anlage zum Straßenbau-Mandat als gültiges technisches Regelwerk nicht berührte. Das Straßenbau-Mandat von 1781 einschließlich des Mandats von 1820 für die Staatsstraßen war somit im Wesentlichen bis 1934 gültig. Für die übrigen öffentlichen Straßen und Wege galt das Gesetz über die Wegebaupflicht vom 12. Januar 1870 bis zum Inkrafttreten der Verfügung über das Straßenwesen vom 18. Juli 1957.

Der Entwurf zu einem neuen Wegegesetz von 1832 enthält eine Anlage mit der Einteilung der Straßen in drei Klassen: als erste Klasse die Hohen Heer- und Landesstraßen, als zweite Klasse wichtige und minderwichtige Commercialstraßen und schließlich als dritte Klasse die Communications-, Dorf- und Nachbarwege.

Die Unterhaltung der Straßen der ersten und zweiten Klasse sollte aus der Landeskasse geschehen, wobei für deren Benutzung ein Chausseegeld zu entrichten war, das der Landeskasse zugute kam. Das Chausseegeld war bereits 1789 eingeführt worden. Der Satz erwies sich aber als nicht auskömmlich, so daß er am Anfang des 19. Jahrhunderts erhöht wurde. Im Jahre 1845 unterstanden den königlich-sächsischen Zoll- und Steuer-Amtstellen 219 Chausseegeld- und 8 Brückenzoll-Einnahmestellen. Erst 1885 wurde die Erhebung von Chausseegeld abge-

schaft. Einige Chausseegeld-Einnehmehäuser sind bis heute erhalten geblieben. Die Mehrzahl ist jedoch umgebaut oder auch nach wechselvoller Geschichte abgebrochen worden.

Der Ausbau der Straßen führte auch zu Erleichterungen für die Reisenden auf den sächsischen Straßen. Am 29. Januar 1820 erschien eine Verordnung der Landesregierung, die Errichtung von Wegweisern und Ortstafeln betreffend. Demnach waren am Eingang eines jeden Ortes, also am ersten Haus, eine Tafel mit dem Namen des Ortes und „an allen Kreuzwegen, oder wo sonst Land-, Post- und Commercialstraßen, auch Communicationswege, Dorf- und Nachbarwege sich von einander trennen“ Armsäulen und Wegweiser aufzustellen, um den Reisenden die Orientierung zu erleichtern.

Mit der Veränderung der Meile von 9,062 km auf 7,5 km im Jahre 1840 wurden die Postmeilensteine als Entfernungs- und Richtungsanzeiger nicht mehr benötigt, so daß sie zunehmend verfielen. Aber erst 1858 begann man mit der Neuvermessung der Straßen und der Aufstellung königlich-sächsischer Meilen- und Halbmeilensteine, die jedoch bereits 15 Jahre später ihre Bedeutung verloren, nachdem das Deutsche Reich der Pariser Meterkonvention beigetreten war. Teilweise wurden die Steine noch mit Kilometerangaben versehen, wodurch bis heute etwa 270 erhalten geblieben sind. Sie gelten ebenfalls als Denkmale der sächsischen Verkehrs- und Postgeschichte und werden wie die Postmeilensäulen denkmalpflegerisch betreut. Ab 1874 standen an den sächsischen Straßen Kilometersteine, deren frühe Formen aber in Vergessenheit geraten sind.

Abschließend sei erwähnt, daß 1870 in Dresden eine „Übersicht der im Königreiche Sachsen zur

Chausseeunterhaltung verwendete Steinarten“ erschien, die auf der Grundlage von Angaben der 15 Straßenbauämter zu Fundort, Kosten, Verwendungsart und Eigenschaften erarbeitet worden ist. Damit liegt eine erste aufschlußreiche Arbeit zur Bewertung von gebrochenen Festgesteinen für den Straßenbau in Sachsen vor.

6. Entwicklung nach 1890 bis zum 1. Weltkrieg

Bereits im Zeitraum von 1901 bis 1904 stellte eine gleislose elektrische Motorbahn die fahrplanmäßige Verkehrsverbindung Bad Königsbrunn - Königstein her, und im Jahre 1906 wurde die erste Kraftomnibuslinie Sachsens zwischen Mittweida und Limbach eröffnet.

Beides verdeutlicht das Aufkommen des Kraftfahrzeugs, das sich auf den Landstraßen jedoch erst ab 1907 an auszuwirken beginnt und zu einem vollkommenen Bedeutungswandel im Straßennetz führte. Das zeigt sich erstens im Wechsel der Fahrzeugarten durch den Rückgang der pferdebespannten Fuhrwerke und die schnelle Zunahme der motorgetriebenen Fahrzeuge, zweitens im Anwachsen des Verkehrs nach Anzahl der Fahrzeuge als auch nach Gewicht und drittens in der Zunahme der Geschwindigkeit und der erbrachten Leistung. Dem raschen Anwachsen des Bestandes an schnell fahrenden und schweren Kfz konnten die vorhandenen Straßen nicht genügen. Sie waren nun ganz anderen Belastungen ausgesetzt, die es vor allem nötig machten, Straßendecken zu errichten, die eben und staubfrei waren. In Deutschland wurden wie in anderen Ländern verschiedene Verfahren entwickelt, mit denen man die ungebundene Schotteroberfläche behandelte: das Aufbringen einer dünnen Schicht heißen Teers, das Besprengen mit Ölen wie Petro-

leum, das Einmischen von Chemikalien wie Calciumchlorid, der Einbau von Asphaltmastix oder der Einbau eines Gemisches aus Gesteinskörnungen und Teer. Mit den beiden letztgenannten Varianten war die Geburtsstunde der gebundenen Bauweisen im Landstraßenbau gekommen.

Auch im Brückenbau erfolgten in diesem relativ kurzen Zeitraum wesentliche Veränderungen im Sinne einer bedeutsamen Fortentwicklung.

Die Entwicklung im Massivbrückenbau aus Mauerwerk und unbewehrtem Beton hatte einen Endpunkt erreicht, welcher von der 1903 bis 1905 errichteten „Friedrich-August-Brücke“ über das Syratal in Plauen markiert wurde. Ihr Hauptbogen besitzt eine lichte Weite von 90 m, so daß die heutige „Friedensbrücke“ die weitestgespannte Steinbogenbrücke Deutschlands darstellt.

Es traten nun zunehmend Brückenkonstruktionen aus Stahl auf und es begann die Zeit der Stahlbetonbrücken. Die „Loschwitzer Brücke“ über die Elbe in Dresden, welche 1891 bis 1893 als Fachwerkbrücke in Hängebrückenform errichtet und als „Blaues Wunder“ bekannt wurde, ist sicherlich der herausragende Vertreter stählerner Brücken dieser Zeit in Sachsen.

Eine der ersten Stahlbetonbrücken ist die „Augustusbrücke“ in Dresden über die Elbe. Allerdings ist dieses Bauwerk, welches im Zeitraum von 1907 bis 1910 entstand, keineswegs typisch für den damals beginnenden Stahlbetonbrückenbau. Sie mußte ein altehrwürdiges, letztmalig 1727 bis 1730 durch Pöppelmann umgebautes Bauwerk im barocken Stadtzentrum Dresdens ersetzen, dessen enge mittelalterliche Bögen immer mehr zum gefährlichen Hindernis für die neuzeitliche Elbschiffahrt wurden. Aus diesem Grund standen bei diesem Neubau insbesondere gestalterische Probleme im Vorder-

grund, so daß die „Augustusbrücke“ in erster Linie eine dem Stadtbild gerecht werdende Bogenbrücke verkörpert.

Die „Niederbrücke“ und die „Oberbrücke“ über die Freiburger Mulde in Döbeln, im Jahre 1912 bzw. 1913 errichtet, seien deshalb an dieser Stelle erwähnt. Mit ihren korb förmigen Gewölben stehen diese als typische Beispiele für Stahlbetonbrücken jener Zeit, von denen sich in Sachsen nur wenige erhalten haben.

Mit der Entwicklung und Anwendung des Stahlbetons für den Brückenbau kam es auch zu ersten Versuchen, Brücken aus vorgefertigten Stahlbeton-Elementen aufzubauen. In Erdmannsdorf bei Flöha wurde um 1910 - erstmals in Deutschland - eine Brücke über die Zschopau aus sogenannten Visintini-Stahlbetonfachwerkbalken errichtet. Dieses Bauwerk wird heute noch genutzt.

7. Entwicklung nach dem 1. Weltkrieg

Während der Anteil der Kfz am Landstraßenverkehr in Sachsen 1907 lediglich 4 % betrug, erreichte dieser im Jahre 1920 bereits 50 %. Der Kraftfahrzeugverkehr stellte nun andere Anforderungen an die Straßen, die bis dahin vor allem dem Fuhrwerksverkehr gedient hatten. Es war eine Zeit des Umschwungs im Verkehr und im Straßenbau. Das Kraftfahrzeug begann die Straße zu beherrschen, der Straßenbau in ein neues Stadium zu treten. Doch mit der bald nach dem Krieg einsetzenden Inflation waren der Straßeninstandhaltung enge Grenzen gesetzt. Die Straßen gingen unaufhaltsam dem Verfall entgegen, weil die zur Verfügung gestellten Gelder immer wertloser wurden. Im Rahmen einer Arbeitsbeschaffungsmaßnahme konnte aber im Jahre 1921 die Umgehung des Dorfes Kaitz südlich von Dresden im Zuge der heutigen

B 170 gebaut werden.

Drei Jahre später offenbarte eine erste Bestandsaufnahme den ersten Zustand der Straßen, die sich unter dem wachsenden Kraftfahrzeugverkehr, besonders unter den eisenbereiften Rädern der Lkw, in ihre Bestandteile auflösen drohten. Die Erkenntnis, daß die Unterlassung oder auch nur die Hinausschiebung der Instandsetzung der Straßen ein schwerer Fehler und ein Vergehen an der Volkswirtschaft sei, führte im Herbst 1925 zur Ausarbeitung einer Regierungsvorlage, die am 4. Februar 1926 mit dem Antrag der Regierung an den Landtag ging. Daraufhin ermächtigte der Landtag die Regierung, zur Anpassung der Straßen an den Kraftfahrzeugverkehr, sechs Jahre lang jährlich die angeforderten Mittel von insgesamt 120 Millionen Reichsmark in den Haushalt einzustellen und zu diesem Zweck eine innere Staatsanleihe von 60 Millionen Reichsmark aufzunehmen. Damals wurde der Satz geprägt „Ein armes Volk kann sich den Luxus schlechter Straßen nicht leisten!“. Die wirtschaftliche Denkwaise hatte über die kameralistische gesiegt und Sachsen wurde dadurch der erste deutsche Staat, der Straßen zu bauen begann und damit im Baugeschehen und in dessen Finanzierung Vorbild für andere Länder wurde. Sofort setzte 1926 die Instandsetzung der Straßen ein. Mit der Oberflächenbehandlung der Schotterstraßen mit Bitumenemulsion, mit Kleinpflasterdecken und hochwertigen, mit Bitumen oder Teer gebundenen Deckschichten machte sich Sachsen bald einen Namen, so daß es zum Mekka der deutschen Fachkollegen wurde.

Bis Ende 1931 waren von den 3.247 km sächsischer Straßen 834 km mit Kleinpflaster, 66 km mit Asphalt-, Teer- und Zementbeton und 662 km mit Tränkmakadam befestigt sowie 1.448 km mit einer

einfachen oder doppelten Oberflächenbehandlung versehen. Nur 237 km oder 7 % der Straßen waren noch nicht befestigt. Das Programm von 1926 war damit zielstrebig verwirklicht worden.

Neben dieser für den Bestand der Straßen so wichtigen Instandsetzung wurden zahlreiche Neu- und Umbauten ausgeführt. Vor allem die Korrektur von Krümmen, die Verlegung von Steilstrecken sowie der Bau von Umgehungsstraßen und Brücken führte zu einer wesentlichen Verbesserung des sächsischen Straßennetzes. Als Beispiele für Umgehungsstraßen seien die Ortsumgehungen von Penig (B 95) mit einer Brücke über die Zwickauer Mulde und die Umgehung der Zwickauer Straße in Chemnitz durch die Verlängerung der Neefestraße bis zur Flurgrenze Mittelbach (B 173), beide mit den erstmals schon 1927 angewendeten autobahnähnlichen Kreuzungsbauwerken und Anschlüssen, sowie die Umgehung von Wolkenstein (B 101) mit einer Brücke über die Zschopau genannt. Der Ausbau der B 95 zwischen Chemnitz und Leipzig und der B 173 zwischen Plauen und Hof sind Beispiele dafür, ganze Straßenzüge dem ständig zunehmenden Kraftfahrzeugverkehr anzupassen. Bedeutende, zu jener Zeit errichtete Brückenbauwerke stellen u.a. die Seltenreintalbrücke in Löbau (B 178) mit drei Bögen und die Brücke über die Freiburger Mulde in Freiberg-Halsbach (B 173) mit sieben Bögen dar. Die Errichtung der genannten Bauwerke ermöglichte die Verlegung verkehrsbehindernder Straßenabschnitte im Zuge damaliger Reichsstraßen. Des Weiteren seien an dieser Stelle zwei Brücken über die Mulde bzw. das Mulde-Flutbett bei Wurzen (B 6) sowie die „Bahnhofsbrücke“ über die Zwickauer Mulde in Aue (B 169), die erste Spannbetonbrücke Deutschlands, erwähnt. Im Jahre 1931 fand allerdings der

Bau einer Reihe von Umgehungsstraßen im Freistaat Sachsen bereits seinen vorläufigen Abschluß, da sich einerseits die allgemeine Finanzmisere nachteilig auf den Straßenbau auswirkte und man sich andererseits zunehmend mit der Planung der sogenannten „Nur-Autostraßen“ befaßte.

8. Einbeziehung von Sachsen in das Autobahnnetz

Der Gedanke, „Nur-Autostraßen“ zu schaffen, die u.a. Kreuzungen mit anderen Straßen grundsätzlich durch Unter- oder Überführungen ersetzen, hat in Sachsen frühzeitig Gestalt angenommen. Bei dem Bau der Ortsumgehungen Penig im Zuge der B 95 wurde die Kreuzung mit der B 175 mit einer niveaufreien Unterführung und den bekannten semmelartigen Anschlüssen gestaltet. In Fachkreisen hießen diese Anschlüsse bald „Speck-Semmeln“ (nach dem damaligen Leiter der sächsischen Straßenbaubehörde Dr.-Ing. Artur Speck).

Auch die Verhandlungen zur Schaffung einer Autofernstraße Berlin - Leipzig - München und die Bestrebungen zur Errichtung einer Kraftwagenstraße Leipzig - Halle, die beide Sachsens Belange betrafen, förderten die Verbreitung des Gedankens einer nur für Kfz zugelassenen Straße.

Nach den ersten Planungen sollte Sachsen nur von einer Ost-West-Autobahn durchfahren und von einer Nord-Süd-Autobahn im Raum Leipzig berührt werden. Es zeigte sich jedoch sehr schnell die Notwendigkeit, zur verkehrlichen Erschließung der sächsischen Industriegebiete diese beiden Grundlinien zu ergänzen. Das geschah, indem

erstens die Ost-West-Linie westlich von Dresden bei Nossen verzweigt wurde, in einen Zweig über Leipzig

- Halle nach Magdeburg und in einen Zweig über Chemnitz - Gera - Erfurt nach Frankfurt am Main,

zweitens die Nord-Süd-Linie von Schkeuditz aus über die Schleizer Seenplatte in Richtung Hof - Nürnberg an Sachsens Westgrenze geführt und dafür eine Eckverbindung Chemnitz - Zwickau - Hof geschaffen wurde, die den Weg von Sachsen nach Süd- und Südwest-deutschland um 42 km verkürzte und

drittens Berlin und Dresden mit einer weiteren Nord-Süd-Linie verbunden wurden, die dann in späteren Planungen ihre Fortsetzung in Richtung Prag und Budapest fand.

Vergleicht man dieses Autobahnnetz mit dem Urstraßennetz, aus dem das heutige Landstraßennetz hervorgegangen ist, so zeigt sich in den Grundgedanken eine volle Übereinstimmung: Eine Achse aus dem Osten Europas über Görlitz - Nossen - Leipzig und Nossen - Eisenach nach dem west- und nordwesteuropäischen Raum, eine Nord-Süd-Linie von der Nord- und Ostsee über Leipzig - Hof nach dem süd- und südwesteuropäischen Raum, eine Linie parallel zum Erzgebirgsfuß von Hof nach Chemnitz und weiter nach Osten sowie schließlich aus dem Leipziger Raum und von der Ostsee über Berlin nach Dresden, von dort über den ältesten Paß des Erzgebirges, den Nollendorfer Paß, nach Böhmen, Mähren und dem Südosten Europas. Das sind die Hauptverkehrsrichtungen, die sich seit 1000 Jahren aus der Kernlage Sachsens im mitteleuropäischen Wirtschaftsraum ergeben haben.

Bereits im Dezember 1933 ist die für Sachsen zuständige „Oberste Bauleitung der Reichsautobahnen“ in Dresden eingerichtet worden und im Sommer 1934 wurden die ersten Anschlußstellen im Zuge der

Reichsautobahn Chemnitz - Plauen - Hof, der heutigen BAB A 72, zur Bauausführung freigegeben. In den folgenden Jahren verwirklichte man zielstrebig die Pläne zur Schaffung eines leistungsfähigen Autobahnnetzes. Die Brückenbauingenieure stellte der Autobahnbau in Sachsen aufgrund der erforderlichen langen Brücken über die breiten Täler von Elbe, Mulde und Saale, der hohen Brücken im mittelsächsischen Bergland sowie der zahlreichen kleinen Brücken vor eine vergleichbare Aufgabe wie die Eisenbahningenieure im 19. Jahrhundert. Infolgedessen erreichte der moderne Brückenbau in diesen Jahren des Autobahnbaus einen ersten Höhepunkt.

Als im Mai 1942 kriegsbedingt die Bauarbeiten eingestellt werden mußten, waren die geplanten sächsischen Autobahnen im Wesentlichen befahrbar. Die Lücke zwischen Leipzig und Nossen konnte jedoch erst 1972, die zwischen Plauen und Hof 1993 geschlossen werden. Wenn im Jahre 1998 der Ausbau der BAB A 4 zwischen Weißenberg und Görlitz und im Jahre 2002 der Bau der BAB A 17 zwischen Dresden und der Bundesgrenze zu Tschechien beendet worden ist, wird das in den 30er Jahren geplante Autobahnnetz vollständig entstanden sein. Das Gesamtnetz der Autobahnen und Landstraßen hat dann wieder die Stellung erobert, die vergleichsweise den Landstraßen im Mittelalter zukam.

9. Die Jahre nach 1945 bis 1990

Am Ende des 2. Weltkrieges waren auch in Sachsen die Straßen und Brücken in einem kritischen Zustand. Die Vernachlässigung der Unterhaltung der Straßen in den Jahren des Autobahnbaus und des Krieges, der Verschleiß der Straßenverkehrsanlagen durch Militärfahrzeuge und schließlich die gezielte Sprengung von über 600 Brücken in den letzten Kriegs-

wochen haben zu diesem Zustand geführt.

Eine erste Erhebung in Sachsen im März 1946 zeigte folgendes Bild:

1. Straßennetz nach Straßenklassen

Reichsautobahn	335 km
Reichsstraßen	1.478 km
Landstraßen I. Ordnung	4.669 km
Landstraßen II. Ordnung	6.084 km
Summe	12.566 km

2. Befahrbarkeitszustand (ohne Landstraßen II. Ordnung)

Zustandsnote I und II	51,1 %
Zustandsnote III und IV	48,9 %

Es bedeuteten

Zustandsnote I	normaler Zustand
Zustandsnote II	Oberflächenschäden
Zustandsnote III	Zerstörungen
Zustandsnote IV	nicht befahrbar

Im Vergleich mit den anderen Ländern der damaligen sowjetischen Besatzungszone hatte Sachsen aber noch den besten Straßenzustand.

Die Beseitigung der Schäden an den Straßen und Brücken begann unmittelbar nach Kriegsende. In vielen Fällen trug sie nur provisorischen Charakter, denn für eine gründliche Instandsetzung fehlten sowohl die Baustoffe, vor allem Bindemittel, als auch die notwendigen Maschinen. An einen Ausbau des Straßennetzes, wie der Weiterbau der Autobahn, war unter den damaligen Bedingungen nicht zu denken. Er wäre auch nicht zeitgemäß gewesen, denn der Straßenverkehr beschränkte sich auf ein Minimum.

Ende 1949 erfolgte eine zweite Bestandsaufnahme der Straßenverkehrsanlagen. Dieser waren Veränderungen der Ländergrenzen sowie

der Rechtsträgerschaft von Straßen und damit der Unterhaltungspflicht vorausgegangen. Danach hatte das sächsische Straßennetz zu diesem Zeitpunkt eine Länge von 13.740 km und bestand aus 335 km Reichsautobahnen, 1.795 km Reichsstraßen, 5.113 km Landstraßen I. Ordnung und 6.497 km Landstraßen II. Ordnung.

In den folgenden Jahren stand die Erneuerung der Fahrbahndecken im Vordergrund, um den Befahrbarkeitszustand grundlegend zu verbessern. Dazu gehörte auch die Verwirklichung eines Programms zur Behebung und Beseitigung von Frost- und Tauschäden.

Erste Ansätze zu Veränderungen im Straßennetz zeigten sich, als das Straßenwesen mehr und mehr Aufgaben zu erfüllen hatte, die sich aus volkswirtschaftlichen Schwerpunkten der DDR ergaben.

Dazu gehörten

- der Bau der Neustadt von Hoyerswerda im Zuge der Errichtung des Kombinats Schwarze Pumpe, wodurch sich eine Umgehung der Altstadt im Zuge der B 97 ergab,
- umfangreiche Straßenverlegungen im Rahmen der Erweiterung oder des Neuaufschlusses von Braunkohle-Tagebauen wie der Neubau einer gemeinsamen vierspurigen Trasse südlich der Stadtgrenze von Leipzig für die Bundesstraßen B 2 und B 95, die Verlegung der B 97 nördlich von Hoyerswerda und der B 156 im Raum Boxberg,
- die Folgemaßnahmen, die sich aus dem Neubau von Talsperren im Erzgebirge, u.a. bei Gottleuba und Eibenstock, ergaben.

Erweiterungen aus verkehrstechnischen Gründen waren nur in sehr

geringem Umfang möglich. Zu einer spürbaren Verbesserung des regionalen Verkehrsablaufes kam es durch die Vollendung des Ausbaues der B 169 in den sechziger Jahren (die Bauarbeiten zwischen Neudorf und Ostrau waren zu Beginn des 2. Weltkrieges eingestellt worden), wodurch zugleich eine Ortsumgehung für die Stadt Döbeln entstand sowie durch den Bau der Umgehung für die Orte Röderau und Zeithain im Zuge der B 169 und der Umgehung des Zentrums von Heidenau im Zuge der B 172.

Der Beginn der Bauarbeiten für die Ortsumgehung Dippoldiswalde im Zuge der B 170 weckte große Hoffnungen auf eine schnelle Entlastung vom Durchgangsverkehr. Da die Bauarbeiten nach dem Bau der Brücke über die Weißeritz aus wirtschaftlichen Gründen zum Erliegen kamen, sind diese jedoch erst nach 1990 erfüllt worden.

In den Jahren 1964 bis 1966 wurde in der DDR ein Autobahn-Neubauprogramm erarbeitet, das für Sachsen folgende Neubauabschnitte vorsah:

Von diesen vier geplanten Strecken konnte nur eine gebaut werden. Mit der Übergabe der heutigen BAB A 14 zwischen Leipzig und Nossen im Oktober 1971 trat eine verkehrserleichternde Erweiterung des Straßennetzes ein, denn dadurch konnte der Verkehr zwischen Leipzig und Dresden von der Bundesstraße B 6 auf die Autobahn verlagert werden.

Eine spürbare Erleichterung für den Straßenverkehr in Sachsen bedeuteten auch der Bau der zweiten

Richtungsfahrbahn zwischen Zwickau-Ost und Chemnitz-Süd, der 1969 abgeschlossen werden konnte sowie die Erneuerung der heutigen BAB A 4 zwischen Dresden und Chemnitz sowie in Teilabschnitten westlich von Chemnitz bis zur Landesgrenze mit Thüringen in den Jahren 1970 bis 1989.

10. Die Jahre nach 1990

Mit einem dichten Straßennetz, das im Wesentlichen schon im 19. Jahrhundert entstanden ist, aber den Ansprüchen des Straßenverkehrs im letzten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts in keiner Weise mehr genügen kann, steht Sachsen seit 1990 vor der Aufgabe, ein leistungsfähiges Straßennetz in der Mitte Europas zu schaffen, um seiner Rolle als Transitland gerecht zu werden.

Im Mittelpunkt dieser Aufgabe stehen die Verbesserung des Ausbauszustandes durch Veränderungen der Linienführung sowie der

Querschnitts- und Knotenpunktsgestaltung, des Baus von Ortsumgehungen und niveaufreier Bahnübergänge, aber auch bauliche Maßnahmen zugunsten des allgemeinen Erhaltungszustandes.

Die sächsische Straßenbaupolitik orientiert daher auf folgende konkrete Aufgaben im Land:

- Erhaltung und Sanierung der vorhandenen Straßen;
- Erweiterung von hochbelasteten

Autobahnabschnitten durch sechsstreifigen Ausbau der BAB A 4 Landesgrenze zu Thüringen - AB-Dreieck Dresden und der BAB A 14 im Nordraum von Leipzig;

- Ausbau von Autobahnen
 - BAB A 72 Landesgrenze zu Bayern - AB-Dreieck Chemnitz,
 - BAB A 4 AB-Dreieck Dresden - Bundesgrenze zu Polen;
- Neubau von Autobahnen und Bundesstraßen zur Ergänzung des bestehenden Netzes
 - BAB A 17 Dresden - Bundesgrenze zu Tschechien,
 - BAB A 38 Südumgehung Leipzig,
 - BAB A 72 Chemnitz - Leipzig,
 - Bundesstraße B 178 vom Anschluß an die BAB A 4 nach Zittau und weiter zur Bundesgrenze mit Tschechien;
- Bau von 90 Ortsumgehungen im Netz der Bundesstraßen und etwa 170 Ortsumgehungen im Netz der Staatsstraßen.

Mit den im Netz der Bundesautobahnen erfolgten Bauausgaben konnten bis Ende 1995 insgesamt an 262 km Richtungsfahrbahnen Erhaltungsmaßnahmen sowie an 13 km Fahrbahnen und an 14 km Richtungsfahrbahnen Erweiterungsmaßnahmen durchgeführt werden. 41,1 km Fahrbahnen wurden um- und ausgebaut, 4,4 km wurden neu gebaut.

Im Jahre 1995 wurde mit der Fertigstellung der letzten Teilabschnitte auf der BAB A 13 zwischen der Landesgrenze zu Brandenburg und dem Dreieck Dresden der Ausbau der Betriebsstrecken abgeschlossen.

Die bisher wichtigste Baumaßnahme war der Neubau der zweiten Fahrbahn und die Grunderneue-

zung mit Anbau von Standstreifen an der bestehenden Fahrbahn der BAB A 72 zwischen der Landesgrenze zu Bayern und Zwickau-Ost. Der vierstreifige Ausbau auf eine Länge von 57,6 km mit sechs neuen Großbrücken wurde nach vier Jahren Bauzeit im Oktober 1995 fertiggestellt und in Betrieb genommen.

Damit hat Sachsen einen leistungsfähigen Anschluß an den süd- und südwestdeutschen Wirtschaftsraum gefunden.

Einen hohen Stellenwert für den weiteren Ausbau des Straßennetzes hat auch die Fertigstellung der beiden Grenzbrücken Deutschland/Polen über die Neiße, im Zuge der BAB A 4 bei Ludwigsdorf (1994) und im Zuge der Kreisstraße K 837 bei Podrosche (1995).

Weitere Schwerpunkte beim Ausbau des sächsischen Straßennetzes waren bis zum Jahre 1995 der Ausbau der Autobahnen zwischen

- der Landesgrenze zu Thüringen und der Anschlußstelle Görlitz im Zuge der BAB A 4, welcher u.a. den Bau eines ca. 3,3 km langen Tunnels durch die Königshainer Berge erforderlich macht,
- den Anschlußstellen Leipzig-Messegelände und Leipzig-Mitte, sechsstreifig auf 4,1 km Länge

und folgende Neubauten auf Bundesstraßen:

- Bundesstraße B 2 auf eine Länge von 4 km nördlich der Stadtgrenze von Leipzig,
- Bundesstraße B 93 zwischen Zwickau und Meerane, vierstreifig, Länge 14 km,
- Ortsumgehung Dippoldiswalde im Zuge der Bundesstraße B 170, zweistreifig, Länge 1,2 km,
- Teilortsumgehung Rochlitz im

Zuge der Bundesstraßen B 175 und B 107, zweistreifig, Länge 2 km,

- Ortsumgehung Zschopau - Gornau im Zuge der Bundesstraße B 174, vierstreifig, Länge 6,9 km, u.a. Neubau einer Großbrücke mit 408 m Gesamtlänge über das Zschopautal.

Insgesamt sind im Netz der Bundes- und Staatsstraßen folgende Leistungen erbracht worden:

Nach dem Stand vom 1. Januar 1995 verfügt Sachsen über ein 13.698 km langes überörtliches Straßennetz, davon sind 424 km Bundesautobahnen, 2.433 km Bundesstraßen, 4.714 km Staatsstraßen und 6.127 km Kreisstraßen. Die Straßennetzdicke liegt mit 744 m/km² über dem Bundesdurchschnitt von 636 m/km².

Von den insgesamt ca. 12.070 Brücken in Sachsen sind 9.600 Straßenbrücken.

Schrifttum

- [1] Schumann, A. und Schiffner, A.:
Vollständiges Staats-, Post- und Zeitungslexikon von Sachsen,
Band X.
Zwickau 1814 - 1833.
- [2] Böhner, Winfried:
Wertermittlung und Werterhaltung historischer sächsischer Natur-
steinbrücken.
Dissertation, TU Dresden, 1965.
- [3] Erler, Uwe und Schmiedel, Helga:
Brücken.
Fachbuchverlag Leipzig, 1988.
- [4] Dietze, Walburg:
Denkmalgeschützte Brücken im Bezirk Karl-Marx-Stadt.
Faltblatt des Bezirkskunstzentrums Karl-Marx-Stadt, 1988.
- [5] Autorenkollektiv:
Lexikon Kursächsische Postmeilensäulen, 1. Auflage.
Transpress-Verlag für Verkehrswesen Berlin, 1989.
- [6] Walter Schlesinger (Herausgeber):
Handbuch der historischen Stätten Deutschlands, Band 8,
Sachsen.
Kröner-Verlag Stuttgart, 1990.
- [7] Stehling, H.:
Die Entwicklung des Straßenwesens in der sowjetischen Be-
satzungszone Deutschlands und in der Deutschen Demokrati-
schen Republik von 1945 bis 1989.
Archiv für die Geschichte des Straßenwesens, Heft 8.
Verlag der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrs-
wesen Köln, 1992.
- [8] Straßenbau 1995 - Aufgaben, Ergebnisse, Planungen, Programme,
Sachverhalte.
Schriftenreihe der Sächsischen Straßenbauverwaltung, Heft 3.
Herausgegeben vom Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft
und Arbeit Dresden, 1996.

Bearbeiter:

Dr.-Ing. Michael Feller
Technische Universität Dresden
Tel.: (03 51) 463 36 68

Dipl.-Chem. Joachim Schmiedel
Sächsisches Landesinstitut
für Straßenbau
Tel.: (0 37 37) 78 4-2 33

Herausgeber:

Sächsisches Landesinstitut
für Straßenbau
Seminarstraße 4
09306 Rochlitz

Tel.: (0 37 37) 78 4-0
Fax: (0 37 37) 78 4-2 03