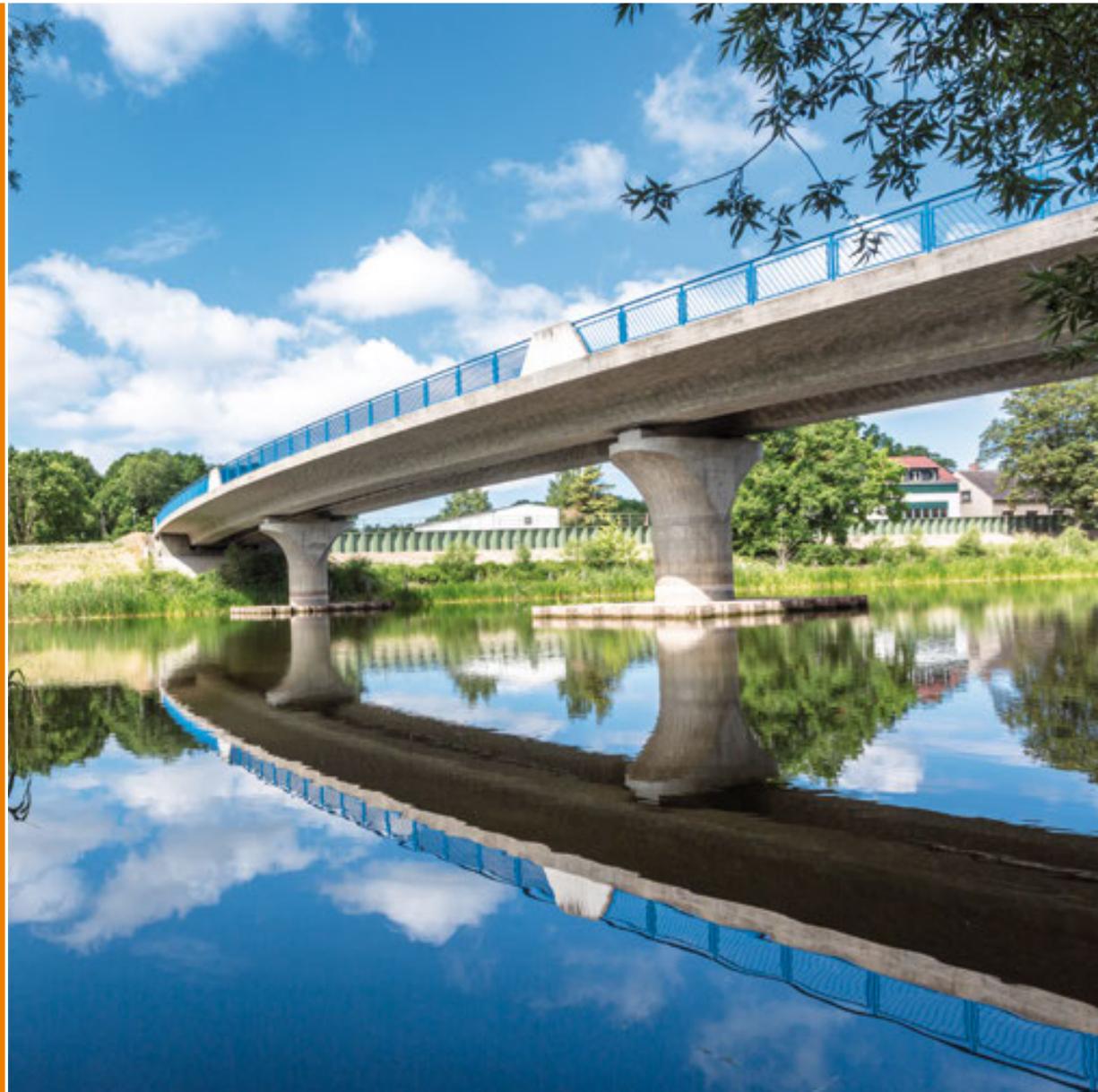


Straßenbau in Sachsen-Anhalt

Dokumentation 1990 - 2015



SACHSEN-ANHALT

Straßenbau in Sachsen-Anhalt

Dokumentation 1990 - 2015

Inhaltsverzeichnis

■ Karte Straßennetz Sachsen-Anhalt	6
■ Vorwort des Ministers	8 - 9
■ Straßenbau in Sachsen-Anhalt: Ein Überblick	12 - 21
■ Historie	22 - 29
■ Projekte und Personen - A 2, A 38, A 143, B 6n, A 14	30 - 61
■ Straßenbau und Umweltschutz	62 - 71
■ Brücken: Visitenkarten einer Region	72 - 81
■ Forschen, damit die Straßen länger halten	82 - 89
■ Verkehrsmanagement	90 - 95
■ Sicherheit und Sauberkeit im Blick	96 - 105
■ Herausforderung Hochwasser	106 - 113
■ Archäologen im Einsatz	114 - 117
■ Ein Blick in die Zukunft	118 - 121
■ Tabellen und Organigramm	122 - 129
■ Impressum/Bildnachweis	130



Neubau der Bundesstraße B 6n

Neubau der Bundesstraße B 6n

Verkehrsfreigabe am 29.05.2015

Verkehrsfreigabe am 29.05.2015

Ortsumgehung Bernburg

Ortsumgehung Bernburg



Vorwort

Thomas Webel,
Minister für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt

Straßen sind Lebenswege und an Straßen lassen sich die Lebenswege der Menschen ablesen. Es gibt wohl wenige Bereiche, in denen die Veränderungen der vergangenen 25 Jahre so augenscheinlich sind, wie auf unseren Straßen.

Jeder verbindet damit ganz persönliche Erlebnisse. Ich erinnere mich noch gut an unsere erste Familientour über die damalige Grenze. Von Klein Ammensleben aus sollte es nur wenige Kilometer in Richtung Westen gehen. Doch die Staus auf der A 2 reichten in den ersten Tagen nach dem Mauerfall von Marienborn bis zur Elbbrücke bei Magdeburg. Die einzige Ost-West-Verbindung weit und breit war hoffnungslos überlastet.

Wir fuhren kurzentschlossen Richtung Osten und unser erster „Westbesuch“ begann auf dem Berliner Kurfürstendamm.

Es dauerte nicht lange, bis sich die Lage normalisierte, was nicht zuletzt dem unermüdlichen Engagement der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Straßenbauverwaltung zu verdanken ist.

Zunächst wurden provisorisch neue Wege durch das jahrzehntelang abgeschottete Niemandsland geschaffen. Es folgte ein gewaltiges Bauprogramm, nicht nur für Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen. Mit jeder neuen Straße wuchs Deutschland ein Stückchen mehr zusammen. Entstanden ist ein beeindruckendes Geflecht aus mehr als 50 Ortsumgehungen, die seit 1990 in Sachsen-Anhalt gebaut wurden. Rund 500 Kilometer Bundesstraßen entstanden neu. In diese zeitgemäße Verkehrsinfrastruktur flossen landesweit etwa zwei Milliarden Euro.

Mittlerweile haben wir uns beinahe schon an diese hervorragende Situation gewöhnt.

Inzwischen ist es für viele kaum vorstellbar, was es in den 1990er Jahren bedeutete, mit dem Auto von Magdeburg nach Hannover oder auch nur nach Halle zu fahren. Drei Stunden für die 80-Kilometer-Strecke, das war lange Zeit Normalität. Wer heute auf der A 14 unterwegs ist und sich über den starken Verkehr ärgert, sollte sich daran erinnern.

Es gibt nur noch wenige Lücken, die es durch Neubauten zu schließen gilt. Neben herausragenden Projekten, wie der Fertigstellung des A 14-Lückenschlusses und der A 143-Westumfahrung von Halle sowie dem Weiterbau der B 6n, konzentrieren sich unsere Anstrengungen heute auf den Erhalt dessen, was in den zurückliegenden Jahren geschaffen wurde. Diese Arbeit ist vielleicht nicht so spektakulär, aber genauso wichtig wie der Neubau. Wie jedes Haus wollen auch Straßen gepflegt und in Schuss gehalten werden.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Landestraßenbauverwaltung unternehmen tagtäglich große Anstrengungen, um das Straßennetz auch für die Zukunft belastbar und sicher zu halten.

Thomas Webel
Minister für Landesentwicklung und Verkehr
des Landes Sachsen-Anhalt



U3
U91

Magdeburg
Halle-Tornau

Halle-Zentrum
Peißen
Bitterfeld

Magdeburg
Halle-Tornau

Halle-Zentrum
Peißen
Bitterfeld

14

100

17
300 m

60

Baustellenverkehrsführung im Zuge einer Bauwerkssanierung auf der A 14



Uwe Langkammer,
Präsident der
Landesstraßenbaubehörde
Sachsen-Anhalt

Ein Amt im Lichte der Öffentlichkeit

Uwe Langkammer ist ein umgänglicher Mensch. Bei allem Stress, der zu seinem Amt gehört, bringt ihn nichts so schnell aus der Ruhe. Auch mit Kritik weiß er durchaus umzugehen. Nur etwas treibt dem Präsidenten der Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt (LSBB) die Zornesröte ins Gesicht: Die weit verbreitete Meckermoralität. Leute, die sich in ihrem Geschwindigkeitsdrang gestört fühlen und sich auch über kleinste Einschränkungen durch notwendige Arbeiten an den Straßen aufregen. Beschimpfungen am Telefon, Hupkonzerte hinter Fahrzeugen des Straßenbetriebsdienstes oder noch viel schlimmer hinter Fahrzeugen des Winterdienstes und halbschreiende Überholmanöver, die Menschenleben gefährden und auch immer wieder zu schwersten Unfällen führen, gehören leider zum Alltag. Zum Glück aber als Ausnahme.

Wie kaum eine andere Verwaltung steht die LSBB im Lichte der Öffentlichkeit.

Häufig ist der Präsident in Presse, Funk

und Fernsehen präsent. Jeder Bürger ist mit Auto, Fahrrad, öffentlichen Verkehrsmitteln oder zu Fuß auf den Straßen unterwegs. Und jeder will daher wissen: Warum wird hier gebuddelt? Wie lange dauert das? „Die meisten haben Verständnis für unsere Arbeit“, bricht Langkammer eine Lanze für die Verkehrsteilnehmer. Die Euphorie der frühen 1990er Jahre sei allerdings verflogen. Damals ging es darum, möglichst schnell, möglichst viel zu bauen, um das Straßennetz des jungen Bundeslandes Sachsen-Anhalt an die modernen Anforderungen anzupassen. Die Bürger hatten nicht nur Verständnis. Die meisten waren auch begeistert, dass es voran ging, erinnert sich Langkammer gern an diese Zeit zurück. Eine solche Begeisterung hatte den Diplomingenieur für Straßenbau und Straßenverkehr Mitte der 1970er Jahre auch zu seinem Traumberuf geführt. In der DDR schien es damals endlich vorwärts zu gehen. Nicht nur das Wohnungsbauprogramm sollte die Lebensbedingungen verbessern.



LSBB-Präsident Uwe Langkammer ist stolz auf die Leistungen seiner Mitarbeiter und besonders auf die Auszeichnung für die neue Schönebecker Elbebrücke.



Pressetermin am A 14-Lückenschluss. Verkehrsminister Thomas Webel (li.) und LSBB-Chef Uwe Langkammer

Es entstanden auch neue Straßen. Überall wurde gebaut. Die Umgestaltung des Riebeckplatzes in seiner Heimatstadt war für den gebürtigen Hallenser ein Schlüssel-erlebnis. Die Organisation des Verkehrs auf mehreren Ebenen und die Verknüpfung mit dem urbanen Leben faszinierten ihn und gaben den Ausschlag, sich für ein Studium an der „Hochschule für Verkehrs-wesen“ in Dresden zu bewerben. Das heutige „Who is Who“ des Straßenbaus aus halb Europa drückte an dieser renom-mierten Einrichtung die Schulbank. Von den Nöten des real existierenden Sozia-lismus blieben schon die Studenten nicht verschont. Die „materielle Ernüchterung“ kam dann für den Absolventen aber erst ab 1983 in der Praxis. „Wir haben gelernt, wie man mit Problemen bei knappen Ressourcen umgeht und sie löst“, er-innert sich Langkammer an die DDR-Zeit zurück. Außerdem wurde die Straße als komplexe Verkehrsanlage stets in Ver-bindung mit anderen Verkehrsträgern (zum Beispiel Bahn) gesehen.

Einen Wissens- und Erfahrungsschatz, den er heute gut anwenden kann. Ver-schiedene Stationen führten Langkammer vom jungen Technologen bzw. Planungs-ingenieur der Autobahndirektion der DDR in Halle (später Autobahnamt), über den Leiter des Planungsdezernates im Straßen-bauamt Wittenberg, 2005 zunächst als Fachbereichsleiter, dann als Leiter zur Niederlassung Mitte des Landesbetriebes Bau nach Magdeburg. Mit der Gründung der Landesstraßenbaubehörde, im Jahr 2012, war er zunächst deren Vizepräsident. Im April 2015 übernahm er offiziell den Chefposten.

„Ich mache meine Arbeit noch immer gerne“, versichert Langkammer, obwohl er die Aufbruchsstimmung der 1990er Jahre vermisse. Die Rahmenbedingungen seien heute schwieriger, was weniger an der finanziellen als an der personellen Aus-stattung liege. Rund 1.400 Mitarbeiter sind heute in der Landesstraßenbauver-waltung beschäftigt, knapp ein Drittel weniger, als noch vor zehn Jahren.

Dabei seien die Aufgaben insgesamt nicht weniger geworden. Große Neubauprojekte gehörten zwar weitgehend der Vergangen-heit an, dafür erfordern der Unterhalt und die Erhaltung des Straßen- und Brücken-netzes im Lande stetig wachsende An-strengungen. Diese Tätigkeit sei nicht nur weniger spektakulär, sondern im Vergleich mit mehr Aufwand und Beeinträchtigun-gen für den laufenden Verkehr verbunden. Insofern kann Langkammer den Unmut der Autofahrer verstehen, wenn sie durch eine Baumaßnahme zur Unterhaltung des Straßennetzes, eine Tagesbaustelle oder durch Pflege- oder Reinigungsarbeiten aus-gebremst werden. Auf die Arbeit seiner Mitarbeiter lässt er allerdings nichts kommen. Wie jedes Wohnhaus müsse auch das Straßen- und Brückennetz ständig repariert und saniert werden, um in Schuss zu bleiben und das auch vor dem Hintergrund der ständig steigenden Ver-kehrslastungen unserer Straßen und Autobahnen. Das sind interessante und vor allem sehr wichtige Aufgaben, die

zwar nicht im Verborgenen erledigt wer-den, aber ihn und seine Mitarbeiter vor immer neue Herausforderungen stellen. Da ist es natürlich besonders erfreulich, dass 2014 die neue Elbebrücke in Schöne-beck mit dem „Structural Award“, dem englischen Brückenbaupreis, ausgezeich-net wurde. Darauf können alle Beteiligten mit Recht stolz sein, denn das ist bisher für Brücken in Deutschland einmalig. Die Landesstraßenbaubehörde Sachsen-An-halt ist Auftraggeber für Straßenbaumaß-nahmen und neben den Landesstraßen, im Auftrag des Bundes für die Planung, den Bau, den Betrieb und die Unterhal-tung der Autobahnen und der Bundes-strassen im Land sowie für einige Kreis-strassen zuständig. Insofern führt sie staat-liche Aufgaben aus. In das Klischeebild der typischen Amtsstuben lässt sich die LSBB aber nicht pressen. „Es ist uns in 25 Jahren nicht gelungen, unsere Straßen und Brücken dazu zu bewegen, ins Büro zu kommen. Ich bin mir sicher, dass dies auch künftig so bleiben wird“, sagt der Präsident lächelnd.

Ein leistungsfähiges Netz

Straßenbau ist Wirtschaftsförderung. Die positiven Effekte für die Wirtschaft nach Herstellung einer leistungsfähigen Infrastruktur werden vor allem durch Gewerbeansiedlungen an den neuen oder neu ausgebauten Straßen sichtbar.

Beispielhaft seien erwähnt das Chemiedreieck Buna/Leuna, der Technologiepark Ostfalen, das Gewerbegebiet Osterweddingen, der Saalepark Günthersdorf und der Flughafen Leipzig/Halle.

Das Land Sachsen-Anhalt ist für mehr als 4.000 Kilometer Landesstraßen Bau- lastträger. Planungsgrundlage ist der seit 2004 in Sachsen-Anhalt bestehende Landesverkehrswegeplan - Teil Straße. Sein Bewertungsverfahren griff zurück auf die raumordnerische Einstufung der Straßen im Landesstraßennetz sowie deren Verkehrsbelastung und Verkehrssicherheit.

Aber auch Mängel in der Linienführung, im Querschnitt, in der Ausstattung und

im Zustand der Fahrbahn sowie auftretende Immissionen wurden landesweit nach einheitlichen Kriterien bewertet.

Schwerpunkte des Landesverkehrswegeplanes - Teil Straße sind der Bedarf für den Neubau von Landesstraßen, für die Erhaltung bestehender Fahrbahnen und Brücken im Zuge der Landesstraßen sowie die Erhaltung und Ergänzung straßenbegleitender Radwege im Netz der Landesstraßen.

Infolge der im Land erreichten hohen Straßennetzdichte treten bei den Bundes- und Landesstraßen die Aufgaben der Erhaltung sowie des Um- und Ausbaus in den Vordergrund.



Die Elbebrücke der B 188 bei Tangermünde.



Neben dem Streckenbau gehört auch die Begrünung der Trasse zu den Aufgaben.

Planungsablauf für Bundesfernstraßen

Bundesverkehrswegeplan
- Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen -

Vorplanung



Raumordnungsverfahren



Linienbestimmung



Entwurfsplanung



Planfeststellungsverfahren



Ausführungsplanung



Ausschreibung der Bauleistung



Baubeginn

Straßenbau: Mehr als nur neue Strecken schaffen

Der Straßenbau umfasst heutzutage nicht nur die Planung und den Bau von Straßen, Brücken und anderen Ingenieurbauwerken. Immer wichtiger wird es, die Interessen von Mensch, Umwelt und Infrastruktur in Übereinstimmung zu bringen. Die Straßenplanung berücksichtigt demzufolge einerseits die Verbesserung der Erreichbarkeit von Orten und die Verkehrssicherheit von Straßen und andererseits daraus resultierende Folgen für Mensch und Natur. Sichtbare Konsequenzen sind die mit den Baumaßnahmen einhergehenden Ausgleichs- und Ersatz- sowie die notwendigen Schallschutzmaßnahmen. Für den Neubau von Straßen ist ein umfangreiches Planungsverfahren vorgeschrieben. Bei Erhaltungsmaßnahmen ist eine vereinfachte Planung möglich. Straßenplanungen beginnen mit der Voruntersuchung (verkehrlich und ökologisch). Es folgen das Raumordnungsverfahren, die Ermittlung der Vorzugsvariante für die Strecke und schließlich die Linienbestimmung. Mit der Erarbeitung des Entwurfs

geht es dann an die Detailplanung, die in die Erstellung der Planfeststellungsunterlagen mündet. Darauf fußend wird beim Landesverwaltungsamt das Planfeststellungsverfahren beantragt, das mit dem Planfeststellungsbeschluss endet. Mit dem Abschluss des Planfeststellungsverfahrens durch das Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt wird das Baurecht für die Straßenbauprojekte geschaffen. Damit beginnt der eigentliche Bau einer Straße. Die Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt nimmt dabei die Bauherrenfunktion wahr. Zu ihren Aufgaben gehören die Ausschreibung und Vergabe der Bauleistungen sowie deren vertragsrechtliche Abwicklung und Abrechnung, die Bauaufsicht und das Projektmanagement. Die Umsetzung der Baumaßnahmen wird für den einzelnen Autofahrer unter Umständen zunächst durch Beeinträchtigungen im Straßenverkehr spürbar. Mit dem Baustelleninformationssystem im Servicebereich informieren die Behörden über das aktuelle Baugeschehen.



Großprojekte, wie der A 14-Lückenschluss (hier die Bauarbeiten bei Colbitz) sind heute die Ausnahme.



Neubau erfordert
anderes Herangehen
als Sanierung.

Prioritätenwandel: Vom Neubau zur Instandhaltung

Seit 1990 wurden Milliardensummen in das Straßennetz Sachsen-Anhalts investiert. Gut angelegtes Geld, wie es jeder Autofahrer angesichts der heute modernen Verkehrswege zu schätzen weiß.

In den vergangenen Jahren wandelte sich jedoch das Aufgabenfeld. Die im Rahmen der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) von der DEGES (Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH) ausgeführten und vom Bund finanzierten Autobahnbauten sind fast vollständig fertig gestellt. Der Fokus der Landesstraßenbauverwaltung liegt, von einigen wichtigen Projekten wie dem A 14-Lückenschluss und der A 143 abgesehen, nicht mehr auf Neubau, sondern zunehmend auf Instandhaltung und Sanierung.

Im Jahr 2010 machte das Investitionsvolumen für die Sanierung von Straßen im Land Sachsen-Anhalt mit rund 86,5 Millionen Euro einen Anteil von lediglich 38 Prozent aus.

Im Jahr 2012 stieg er bereits auf 45, 2013 auf 52 Prozent, und inzwischen werden fast zwei Drittel aller Straßenbaumittel für Erhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen eingesetzt.

Katastrophenfälle, wie die Flutereignisse 2002 und 2013, stellen für die Straßenbauer besondere Herausforderungen dar. Für deren Bewältigung wurden zusätzliche Mittel durch den Bund bzw. aus europäischen Hilfsprogrammen bereitgestellt.

Weniger Neubau und weniger Geld sind nicht gleichbedeutend mit weniger Arbeit. Eine Straße instandzuhalten oder zu reparieren, ist organisatorisch aufwändiger und in der Umsetzung diffiziler, als eine neue Piste auf die grüne Wiese zu bauen. Hinzu kommen die Gefahren, denen die Straßenbauer und -wärter bei laufendem Verkehr ausgesetzt sind.



Baustellenverkehrsführung im Zuge einer Bauwerkssanierung auf der A 14



Vorgänger der Verkehrsschilder. Preußischer Postmeilenstein, an der alten Heerstraße in Scheeren, Landkreis Stendal.

Historie: Von der Heerstraße zur Autobahn

Der Mensch ist ein mobiles Wesen. Schon unsere Vorfahren wussten auf ihren Streifzügen durch die afrikanische Savanne die Vorzüge ausgetretener Pfade zu schätzen. Schließlich kommt man auf diesen schneller und leichter voran. Bereits die alten Zivilisationen kannten Straßen.

Die wohl berühmteste Straße der Welt, die Via Appia, entstand 312 vor unserer Zeitrechnung. Sie war die wichtigste Fernstraße des Römischen Reichs. Die Römer

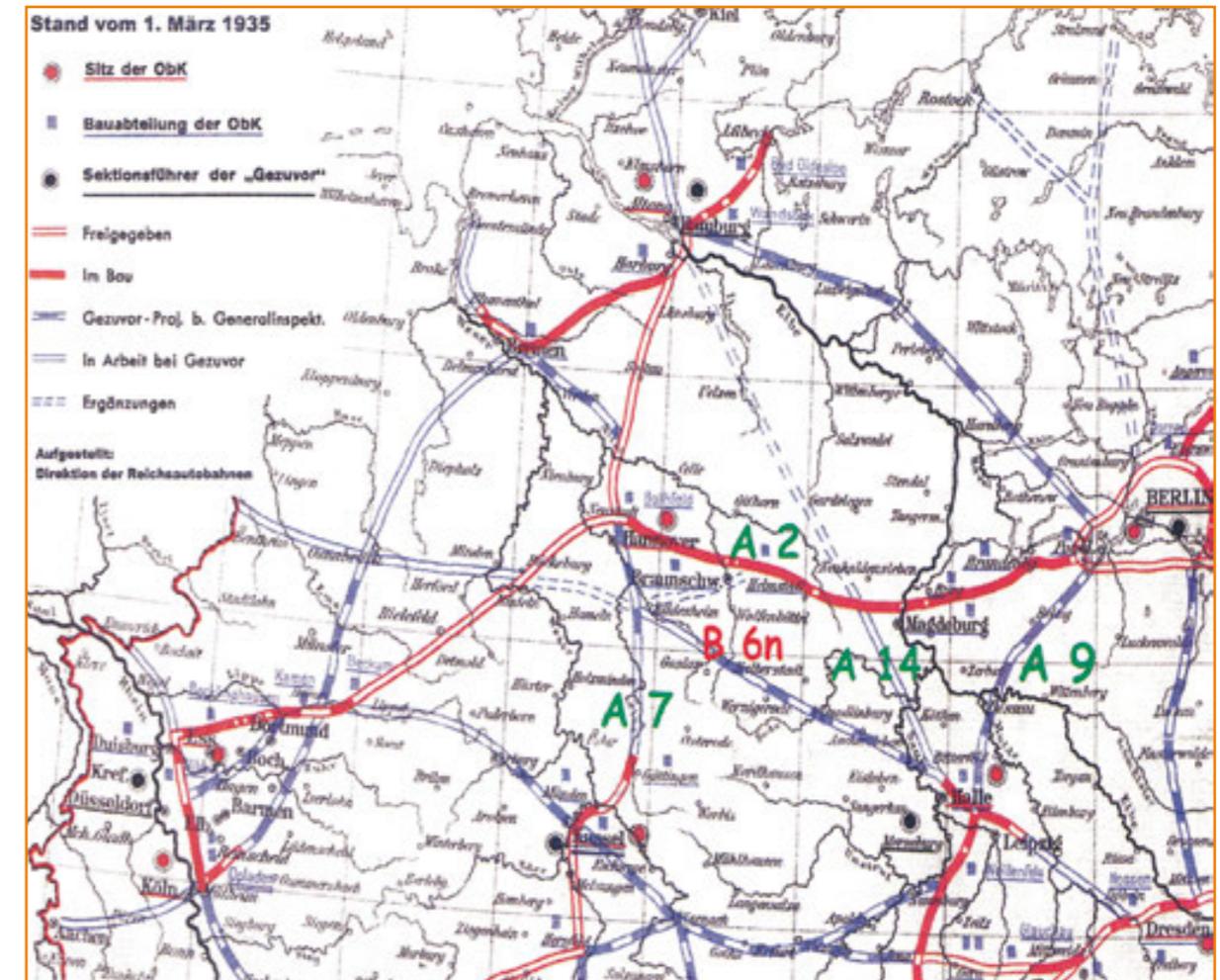
waren es auch, die Straßen ins damals noch wilde Germanien brachten. Steinerner Zeugnisse ihrer Straßenbaukunst sind noch heute zu finden. Zwei Zielen dienten diese befestigten Wege. Zum einen konnten Waren von einem Ort zum anderen gebracht werden, zum anderen Truppen schnell bis in den letzten Winkel des Reichs gelangen. Straßen als Schlüssel zum Erfolg des Römischen Imperiums. Zur Funktion als Handels- und Heerstraße kam

später eine weitere. Mit dem Postkutschenzeitalter wurde das Reisen als eine neue Form der Fortbewegung für breite Bevölkerungsschichten entdeckt. Immer schneller und bequemer sollte es sein. Neue, bessere Straßen mussten her. Die erste Betonstraße wurde 1888 in Breslau gebaut. Doch erst mit dem Siegeszug des Autos begannen Straßenbauer ein schwarzes Band durch das ganze Land zu ziehen. Um 1900 wurde erstmals Steinkohleteer zur Staubbinding verwendet. Im Jahr 1912 fiel der Startschuss für den Bau der Berliner AVUS (Automobilverkehrs- und Übungsstraße). Als erste reguläre Autobahn wurde 1932 die 20 Kilometer lange Strecke zwischen Köln und Bonn freigegeben. Im gleichen Jahr begann man damit, die wichtigsten Fernstraßen zu klassifizieren, d.h. zu nummerieren. Pläne für ein flächendeckendes Autobahnnetz wurden entwickelt. Das Grundgerüst des Bundesfernstraßennetzes, so wie wir es heute noch kennen, war geboren.

Der Begriff Straße stammt aus dem Lateinischen (strata: „gepflasterter Weg“) und beschreibt ein planmäßig angelegtes Verkehrsbauwerk.

Der Straßenverlauf folgt einer Hierarchie (Straßennetz) und wird zudem von der Geländeform beeinflusst.

Der Straßenkörper besteht aus dem Unterbau, der Straßendecke und dem Randstreifen. Straßenrassierung (Linienführung), Breite (Fahrspuranzahl), Radius und Überhöhung der Fahrbahn richten sich nach dem Gelände, der Verkehrsdichte und Durchlässigkeit, sowie nach der vorgesehenen Geschwindigkeit der Verkehrsmittel.



Das in den 1930ern geplante Autobahnnetz sah bereits die Strecke durch die Altmark und eine Nordharz-Autobahn vor.



Erste Autobahnmeisterei für die Unterhaltung der heutigen A 14 (ca. 1938)

Das Autobahnnetz in Deutschland	
1943	3.820 km
1950	2.128 km
1970	4.110 km
1990	8.822 km
2000	11.515 km
2004	12.044 km
2014	12.900 km

Berlin - Hannover (A 2)

Im März 1934 war mit dem Bau der Strecke Hannover-Berlin in Betonplattenbauweise begonnen worden.

Nur knapp drei Jahre später, am 10. Januar 1937, wurde das letzte Teilstück zwischen Helmstedt und Burg (58,4 km) für den Verkehr freigegeben. Die Zufahrt von Berlin erfolgte zunächst über die damalige Reichsstraße 1 (heute: B 1) über Potsdam bis zur Auffahrt bei Werder.

Erst ab 1940 stand die durchgehende Strecke über die Autobahndreiecke Werder, Potsdam, Drewitz (A 10) inklusive des sogenannten AVUS-Zubringers (A 115) in den Süden Berlins zur Verfügung.

Halle - Magdeburg (A 14)

Die Autobahn A 14 wurde in mehreren, zeitlich weit auseinanderliegenden Abschnitten eröffnet. 1936 verlief sie von der Anschlussstelle Peißen bis Leipzig-Ost. Nach der Fertigstellung wurde die erste Meisterei am Kopfende der Autobahn bei

Peißen gebaut (Bild). Die Weiterführung Richtung Magdeburg war bereits projektiert und die ersten Bauten dafür errichtet. Bis Ende der 1990er Jahre markierten bei Irxleben Fundamente für Brückenbauwerke den Streckenverlauf. Außerdem war die Fortführung der Strecke über Lüneburg nach Hamburg vorgesehen. Der Zweite Weltkrieg unterbrach Arbeiten und Planungen. Erst 1970/71 wurde der Abschnitt von Leipzig-Ost bis zum Autobahndreieck Nossen (A 4) übergeben und von 1996 bis 2000 wurde die A 14 auf neu projektierte Linie von Halle/Peißen bis nach Dahlenwarsleben weiter gebaut.

Berliner Ring

Die Anlage des Berliner Rings geht zurück auf Albert Speers „Generalentwicklungsplan“, der ein gigantisches System von Ringautobahnen mit strahlenförmig davon ausgehenden Fernstraßen um Berlin vorsah. Bis Kriegsende konnte allerdings nur ein Teil (128 km) des Außenrings verwirklicht werden.

Die Schließung des Berliner Rings mit einer Gesamtlänge von 195,8 km erfolgte erst 1979 mit der Fertigstellung des Teilstücks Potsdam/Nord-Nauen-Falkensee-Abzweig Rostock (=AD Havelland).

Situation nach dem Krieg

Das verheerende Bild, das Deutschland nach dem 2. Weltkrieg bot, wurde nicht nur geprägt durch Städte und Dörfer, die in Schutt und Asche lagen, auch das Straßennetz war in einem jämmerlichen Zustand. Im Jahr 1943 gab es in Deutschland ca. 3.820 km Autobahn. Ein Jahr später begannen die Alliierten, die Autobahnen, insbesondere die Bauwerke, zu zerstören. Der berühmte Führerbefehl zur Zerstörung aller militärischen Verkehrs- und Versorgungsanlagen tat sein Übriges, sodass der überregionale Verkehr fast komplett zum Erliegen kam. Nach der Kapitulation am 8. Mai 1945 gab es weder eine Straßenbauverwaltung noch eine Reichsautobahnverwaltung. Die Wiederaufnahme

der Verwaltungstätigkeit war durch die Kriegswirren erheblich behindert. Baracken und Notunterkünfte mussten zerstörte Dienstgebäude ersetzen. Zunächst mussten die dringendsten Reparaturen an Straßen und Brücken durchgeführt werden.



Reste der in den 1930ern begonnenen Autobahntrasse bei Irxleben.



Stau auf der A 2
Anfang der 1990er

Autobahnen in Sachsen-Anhalt

1990

2 101 km
vierstreifig

9 122 km
vierstreifig

2015

2 101 km
sechsstreifig

9 122 km
sechsstreifig

14 15,5 km
sechsstreifig
97,5 km
vierstreifig

14 5,8 km
vierstreifig

38 108 km
vierstreifig

143 9 km
vierstreifig

A 2 und A 9: Aus Holperstrecken wurden moderne Schnellstraßen

Aus heutiger Sicht kaum noch vorstellbar war der Zustand der Autobahnen in Sachsen-Anhalt bis 1990:

199,6 Kilometer, ohne Standstreifen, ohne Schutzplanken, verschlissene Asphaltdecken aus den 1970er Jahren auf der A 2, geflickte, holpernde und klappernde Betondecken auf der A 9. Die Autobahn 14 war auf sachsen-anhaltischem Gebiet lediglich 16,8 Kilometer lang und endete in Halle/Peißen. Die Fahrt von Halle nach Magdeburg über die Bundesstraße 71 dauerte damals drei Stunden und mehr.

Ähnlich beschwerlich war auch die Fahrt auf der A 2 in Richtung Westen. Seit dem 9. November 1989, 21.15 Uhr, endete die erreichbare Welt auch für DDR-Bürger nicht mehr in Marienborn. Von ungehindertem Reisen konnte aber noch längst keine Rede sein. Nach der Grenzöffnung reichte der Stau von Marienborn bis nach Magdeburg. Auch später quälte sich die Blechlawine auf der zweispurigen Strecke.

Schon an der Auffahrt in Barleben bildete sich oft ein kilometerlanger Stau.

Ein Vierteljahrhundert später spricht niemand mehr über Leitplanken. Sie sind selbstverständlich als passiver Schutz. Staus sind noch immer ärgerliche Erscheinungen, jedoch längst kein Dauerzustand mehr. Das Autobahnnetz in der Verwaltung des Landes Sachsen-Anhalt ist auf 458 Kilometer angewachsen. Kein Quadratmeter, der nicht grundhaft erneuert oder neu gebaut wurde.

Die Autobahnen 2 und 9 sind durchgehend sechsstreifig ausgebaut. Die A 14 verbindet heute Halle mit Magdeburg und die Weiterfahrt nach Hannover ist eine Selbstverständlichkeit.

In den vergangenen 25 Jahren wurden allein im Zuge der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit fast drei Milliarden Euro in die Autobahnen Sachsens-Anhalts investiert. Der Ausbau erfolgte durch die Autobahnverwaltung des Landes und die DEGES (Deutsche Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH).



Die A 2 zwischen Magdeburg und Helmstedt.



Das Trabi-Zeitalter ging in den 1990er Jahren zu Ende.

Das Ende des Trabi-Zeitalters

Mit dem Ende des Trabi-Zeitalters tauchten neue Probleme auf. Die meisten Straßen entsprachen nicht den Anforderungen der zunehmend moderneren und schnelleren Fahrzeugflotte.

Nicht nur die Autobahnen erstickten Anfang der 1990er Jahre unter der Verkehrslawine. Auch auf vielen Bundes- und Landesstraßen wurde der Stau zur Alltäglichkeit. Ortsdurchfahrten, Ampeln und Bahnübergänge machten den Autofahrern das Leben schwer.

Hinzu kam ein oft desolater Fahrbahnzustand. Der Lkw-Verkehr wuchs enorm. Die Unfallzahlen stiegen erschreckend an.

Schon kurz nach der Wende begannen die damaligen Bezirksdirektionen für Straßenwesen Halle und Magdeburg mit der Bestandsaufnahme und ersten Vorbereitungen für dringend notwendige Bauvorhaben.

Im Juli 1990 wurde das Land Sachsen-Anhalt (wieder) gegründet, im Oktober das erste Landesparlament gewählt. Mit dem Aufbau der Straßenbauverwaltung ging ein enormes Bauprogramm einher.

Die Mitarbeiter im Ministerium und in den Straßenbauämtern mussten nicht nur fachliche Höchstleistungen erbringen, sondern sich gleichzeitig die neuen verwaltungsrechtlichen Grundlagen aneignen. Fragen, die bisher kaum eine Rolle gespielt hatten (Eigentumsrecht, Umweltschutz), gewannen eine enorme Bedeutung. Andere Probleme waren plötzlich verschwunden. An Material und moderner Technik fehlte es nicht mehr und auch die finanziellen Mittel flossen (zumindest in den Anfangsjahren) reichlich.



Das Ende der A 14 im Jahr 1997 bei der Anschlussstelle Halle/Peißen.

A 2: Lebensnerv im Zentrum Deutschlands

Nach Grenzöffnung und Wiedervereinigung stieg der Verkehr auf der Strecke Helmstedt-Berlin sprunghaft an. Die Autobahn 2 wurde zur wichtigsten innerdeutschen Ost-West-Verbindung, zum Lebensnerv im Zentrum Deutschlands. Hinzu kam ein wachsender Transitverkehr zwischen West- und Osteuropa. Das 1989/1990 rasant gewachsene Verkehrsaufkommen auf der vierspurigen Autobahn bewirkte starke Verschleißer-

scheinungen und Fahrbahnschäden. Vorhandener Straßenoberbau und -querschnitt waren den Anforderungen nicht mehr gewachsen. Als erste Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wurden 1990/1991 im Mittelstreifen Schutzplanken angebracht, 1992 bis 1994 die Fahrbahn erneuert, um bis zum endgültigen sechsstreifigen Ausbau die Befahrbarkeit zu gewährleisten. Die Vorplanungen hierfür haben im Juni 1991 begonnen.



Die Brücke über den Elbe-Abstiegskanal (Bildmitte) hat eine Länge von 92 Metern. Bild kurz nach Fertigstellung Ende der 1990er Jahre.

Abschnitt Ländergrenze Niedersachsen- Burg-Ost

Länge: 55,5 km

Bauwerke:

- 42 Autobahnbrücken
- 18 Überführungsbauwerke
- Autobahnkreuz A 2/ A 14

Kosten: 726 Mio.
D-Mark

Bauzeit: 1996-1999



Die A 2 bei Marienborn vor dem sechsstreifigen Ausbau.



Die Anschlussstelle
Magdeburg-Zentrum
im Jahr 2003.

**Abschnitt
Burg-Ost-
Landesgrenze
Brandenburg**

Länge: 25,2 km

Bauwerke:

- 12 Autobahnbrücken
- 12 Überführungsbauwerke

Kosten: 188,7 Mio.
D-Mark

Bauzeit: 1994-1998

Kernstück der Infrastrukturinvestitionen für das Zusammenwachsen der alten und der neuen Bundesländer in Deutschland waren die im April 1991 vom Bundeskabinett beschlossenen Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE).

Der Ausbau der Bundesautobahn 2 Hannover-Berlin (einschließlich Berliner Ring A 10) wurde als Projekt 11 in diese Liste aufgenommen. Knapp 81 Kilometer der A 2 führen durch Sachsen-Anhalt.

Die sechsstreifige Erweiterung der westlichen Abschnitte ab der Landesgrenze mit Niedersachsen, bis westlich der Anschlussstelle Burg-Ost (55,5 Kilometer) wurde in Zuständigkeit der DEGES realisiert. Der Ausbau im östlichen Teil Sachsen-Anhalts bis zur Landesgrenze mit Brandenburg (25,2 km) erfolgte in Verantwortung der Straßenbauverwaltung Sachsen-Anhalts. Westlicher Ausgangspunkt der A 2 ist die ehemalige Grenzübergangsstelle Marienborn.

Allein im DEGES-Abschnitt wurden zehn Anschlussstellen aus- beziehungsweise neugebaut und Verbindungen zum nachgeordneten Straßennetz geschaffen. Das Magdeburger Kreuz verbindet die A 2 mit der A 14. Es nahm im Oktober 1999 den Betrieb auf. Im Bereich der Elbe und des Elbe-Abstiegskanals entstanden anspruchsvolle Brückenbauwerke. Offizieller Baubeginn im östlichen Abschnitt war im Dezember 1992, ebenfalls mit einer Überführung (Verbindungsstraße zwischen Kähnert und Friedensau).

Die Ausbaumaßnahme beinhaltet den Neubau der Anschlussstellen Burg-Ost und Theeßen, den Neubau von zwölf Überführungen und zwölf Autobahnbrücken.



Die A 2 ist eine der meist befahrenen Strecken Europas.



Zustand der A 9 bei Coswig
im Jahr 1990.

Traumberuf: Straßenbauer aus Familientradition

Das Thema Verkehrswesen liegt bei Christoph Krelle gewissermaßen in der Familie. Sein Vater war Lokführer, die Tochter arbeitet ebenfalls bei der Bahn. Dass ausgerechnet er sich dem Straßenbau verschrieben hat, liegt an den Zufällen des Lebens und den damaligen Gegebenheiten in der DDR. In den 1970er Jahren wurden Straßenbauer gebraucht. Und so begann für den heutigen Fachbereichsleiter Betrieb und Verwaltung Bundesautobahnen der Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalts eine Berufslaufbahn, wie es sie wohl heute nicht mehr gibt.

Gleich seine erste Baustelle war ein echtes Highlight: Die Vollendung des Berliner Autobahnringes zwischen Falkensee und dem Kreuz Havelland im Jahr 1978. Nur vier Jahre später muss sich der damals junge Ingenieur vorgekommen sein wie im Straßenbau-Paradies. Als Bauleiter durfte er die Transitstrecke Berlin-Hamburg miterrichten, natürlich nur die Abschnitte auf DDR-Gebiet.

Dennoch fühlten sich die Ost-Bauleute ein wenig wie im Westen. „Es war ein ganz anderes Bauen, als sonst in der DDR“, berichtet Krelle.

Materialknappheit spielte keine Rolle und die Technik war optimal. Einzig, dass ihnen stets ein Vertreter des Zentralkomitees der SED im Nacken saß, nervte. Später musste der Hallenser als Abteilungsleiter „Eigenleistungen“ in der „Zentrale“ wieder den Mangel verwalten. Der VEB Autobahndirektion, zuständig für das gesamte, knapp 500 Kilometer lange Autobahnnetz der DDR, hatte seinen Sitz in der Saalestadt. Dann kam die Wende und mit ihr neue Herausforderungen. Das neue Bundesland Sachsen-Anhalt lag mitten im zusammenwachsenden Deutschland. Für den Straßenbau im Osten brachen goldene Zeiten an. Doch zunächst ging auf vielen Pisten oft nichts mehr. Auf der A 2 reichte der Stau manchmal von Helmstedt bis nach (West-)Berlin. Die zweispurige Strecke war hoffnungslos überlastet und nicht in bestem Zustand.



Fabian Kuntze, Christoph Krelle und Uwe Zwanzig (v.l.) an der A 14.



Christoph Krelle (re.)
bei der feierlichen
Verkehrsfreigabe der A 14
am 30.11.2000.

Die letzte Asphaltierung lag damals zwölf Jahre zurück. „Wir konnten doch nicht sagen, wir sperren die Autobahn und bauen eine neue“, blickt Krelle zurück. Gebaut wurde, allerdings an gleicher Stelle und bei laufendem Betrieb. Mehr als „Aufpeppen“ war angesichts der Umstände aber zunächst nicht möglich. Der grundlegende Ausbau und die Erweiterung auf sechs Streifen waren erst ein paar Jahre später dran. An ein Projekt erinnert sich der Autobahnexperte besonders gern. Der Bau der A 14 von Halle nach Magdeburg lief „wie geschnitten Brot“, sagt er. Alles, von der Planung bis zur Umsetzung, habe hervorragend geklappt. Damals habe noch der Pioniergeist der 1990er Jahre geherrscht und die Bürokratie sei noch nicht so ausgeprägt gewesen. Das sogenannte Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz habe zudem bei Planungen in den neuen Ländern den Rechtsweg verkürzt. Viele Kollegen in den alten Bundesländern schauten damals neidisch, was im Osten alles ging. Heute ist auch hier der bun-

desdeutsche Alltag eingezogen. Zwölf Mitarbeiter sind im Fachbereich Betrieb und Verwaltung Bundesautobahnen tätig. In den 1990er Jahren waren es dreimal so viele. Damals konnte man auch finanziell aus dem Vollen schöpfen. Inzwischen regiert der Sparstift längst auch in diesem Bereich. Sachsen-Anhalts Autobahnnetz ist inzwischen recht eng geflochten. Als unverzichtbare Projekte stehen aber noch der A 14-Lückenschluss und die Vollendung der A 143 Westumfahrung Halle an. Neben diesen wichtigen Neubauprojekten konzentrieren sich die Autobahnbauer nun auf den Erhalt und die Instandsetzung. Dass an den Strecken immer wieder gearbeitet wird und oft Sperrungen nötig sind, ärgert die Kraftfahrer. Viele haben wenig Verständnis für die damit verbundenen Einschränkungen. Doch schon jeder Hausbesitzer weiß: Fertig wird man mit einem größeren Bau nie. Allein schon wegen der enormen Belastung muss immer wieder ausgebessert und saniert werden.

Heute rollen allein auf dem Sachsen-Anhalt-Abschnitt der A 2 täglich rund 80.000 Fahrzeuge. Ein Viertel davon sind Lkw. „Jeder Brummi verursacht in etwa die gleichen Schäden wie 30.000 Pkw“, weiß Krelle. Hinzu kommt das Thema „AKR“ (Alkali-Kieselsäure-Reaktion), die Zersetzung des Betons durch chemische Reaktionen. Das sei beileibe kein typisches Sachsen-Anhalt-Problem. Auch bei großen Projekten in den USA, Kanada oder Schweden habe man damit zu kämpfen, sagt der Experte. Vorhersehen und damit verhindern lasse sich diese

Erscheinung, die erst nach zehn bis 17 Jahren auftrete, nicht. Wohin geht die Entwicklung? Wie sieht das Autobahnnetz in zehn Jahren aus? Ein laut Prognosen weiter steigender Lkw-Verkehr und die chronische Finanznot der öffentlichen Hand lassen die Herausforderungen erahnen. „Es wird weiterhin erheblichen Einsatz brauchen, um das Verkehrsnetz stets auf dem modernsten Stand zu halten“, meint Krelle. Für seinen Berufszweig macht er sich daher keine Sorgen. Erhaltungsfreie Autobahnen werde es auch in Zukunft nicht geben.



Zeitweise Verkehrseinschränkungen auf den Autobahnen durch Bau- und Instandhaltungsarbeiten gehören zum Alltag.

A 38: Die Südharz-Autobahn

Der Neubau der Autobahn 38 (inklusive der A 143 Westumfahrung Halle) ist eines von sieben Projekten im Rahmen der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit - Straße (VDE 13). Von der insgesamt 208 Kilometer langen Strecke führen knapp 115 Kilometer (davon 21,6 Kilometer im Zuge der A 143) durch Sachsen-Anhalt. Für diese Streckenanteile ist die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) zuständig.

Der erste Rammschlag bei Schkortleben für die Saalebrücke im August 1995 bedeutete den Baubeginn des Gesamtprojektes.

Die A 38 zweigt von der A 7 südlich von Göttingen ab und führt als sogenannte Südharz-Autobahn über Heiligenstadt, Leinefelde-Worbis, Nordhausen, Sangerhausen, Lutherstadt Eisleben in den Raum Halle - Leipzig. Dort kreuzt sie die A 9 und mündet am Dreieck Parthenaue bei Naunhof in die A 14. Sie ist somit ein Teil der „Mitteldeutschen Schleife“.

Seit dem 22. Dezember 2009 ist die Autobahn vollständig befahrbar.

Pläne für den Bau einer Autobahn von Göttingen Richtung Osten existierten bereits in den 1930er Jahren. Ursprünglich sollte die sogenannte Strecke 71 über Nordhausen und Sangerhausen führend, nördlich von Halle die A 14 kreuzen und bis Dessau verlaufen. Im Januar 1938 begannen die Trassierungs- und im März 1939 die Bauarbeiten. Doch schon bald wurde das Projekt stillgelegt. Nach dem Krieg blieben die Pläne in den Schubladen. Erst nach der Wiedervereinigung wurden sie wieder herausgeholt und in der aktuellen Form umgesetzt. Die Fortführung südlich von Leipzig war zunächst nicht vorgesehen.

Die A 38 in Sachsen-Anhalt

Länge: 93,5 km

Bauwerke:

- 51 Autobahnbrücken
- 46 Überführungsbauwerke
- davon
- 8 Großbrücken
- 1 Autobahnkreuz
- 2 Autobahndreiecke
- 13 Anschlussstellen

Kosten: 589,7 Mio.
Euro

Bauzeit: 1995-2008



Das Autobahndreieck Südharz A 38 / A 71

A 143: Westumfahrung Halle

A 143 - Westumfahrung Halle

AD Halle-Süd - AS Halle-Neustadt

Länge: 9 km

Bauwerke:
- 2 Autobahnbrücken
- 2 Überführungsbauwerke

Kosten: 67,2 Mio. Euro

Bauzeit: Okt. 2002 - Okt. 2004

AS Halle-Neustadt - AD Halle-Nord

Länge: 12,6 km

Bauwerke:
- 3 Autobahnbrücken
- 13 Überführungsbauwerke

Kosten: 192,5 Mio. Euro

Der Abschnitt der A 143 vom Autobahndreieck (AD) Halle-Süd bis zur Anschlussstelle (AS) Halle-Neustadt über 9,0 km ist seit Oktober 2004 durchgängig befahrbar. Der nördliche Teil von der AS Halle-Neustadt bis zum AD Halle-Nord konnte bislang noch nicht weitergeführt werden. Das Bundesverwaltungsgericht hat entschieden, dass trotz der vorgesehenen konfliktmindernden Maßnahmen der im Mai 2005 erteilte Planfeststellungsbeschluss rechtswidrig und nicht vollziehbar ist. Der Planfeststellungsbeschluss ist demnach zu ergänzen.

Aufgrund der erforderlichen Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung auf den Prognosestand 2025 sowie zwischenzeitlich erforderlichen Aktualisierung der landschaftsplanerischen Unterlagen in Bezug auf die aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisse erfolgte im Zeitraum Juni/Juli 2011 sowie Juni/Juli 2012 die Auslegung der Planfeststellungsunterlagen zur 2. sowie 3. Änderung und Ergänzung zum Planfeststellungsbeschluss vom

18. Mai 2005. Ein viertes Planänderungsverfahren wurde im 1. Quartal 2015 eingeleitet. Aufgrund der erforderlichen umfangreichen Untersuchungstiefe einer Alternativprüfung im Raum Dobis - Wettin und des seit 2013 weiter vorangeschrittenen Erkenntnisstandes zu den fachlichen Grundlagen der Verträglichkeitsprüfungen für die Natura-2000-Gebiete im Einzugsbereich der Trasse der A 143 lagen die erforderlichen Gutachten zur fundierten Beantwortung der Fragen der EU-Kommission Ende 2014 vor.

Somit steht seit dem 1. Quartal 2015 eine umfassende Grundlage zur vollständigen Beantwortung der Fragen der EU-Kommission aus 2012 zur Verfügung. Das Verfahren zur Erlangung der Stellungnahme und das Planfeststellungsverfahren wurden fortgesetzt mit dem Ziel, einen Planfeststellungsbeschluss kurzfristig zu erreichen.



A 38 und A 143 sind zusammen mit der A 9 und der A 14 Bestandteile der so genannten „Mitteldeutschen Schleife“ um Halle und Leipzig.



Dr. Klaus-Jürgen Reuter, Referatsleiter Straßenbau und -betrieb, Verkehrstechnik im Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt

Warum Straßen so sind, wie sie sind

Über viele Kilometer ziehen sich die Autobahnen 2 und 9 schnurgerade dahin. Auch die (alte) A 14, vom Schkeuditzer Kreuz bis Halle, liegt wie ein Strich in der Landschaft. Danach verläuft die in den 1990er Jahren neu gebaute Strecke in leichten Bögen bis zum Magdeburger Kreuz. Nur die Wenigsten werden sich je gefragt haben, warum das so ist. Es liegt nicht nur an geologischen Bedingungen, sondern hat auch damit zu tun, wann diese Straßen projektiert wurden.

„Früher baute man Autobahnen möglichst geradlinig, um das Fahren bequem zu machen. Heute müssen wir die Kraftfahrer fordern. Das erhöht die Aufmerksamkeit und damit die Sicherheit“, erklärt Dr. Klaus-Jürgen Reuter. Der Referatsleiter Straßenbau- und -betrieb, Verkehrstechnik im Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr weiß nicht nur alles darüber, wie eine Straße gebaut wird, sondern auch warum. Alles ist genormt, alles hat seinen Sinn. Warum ist eine Fahrbahn so breit, wie sie ist?

Welche Maße haben die Schutzplanken und wieso ist das so? Wie lang sind Leitlinien? Welchen Zweck erfüllen Randlinien? Schmalstrich, Breitstrich, Doppelstrich... Dr. Reuter kennt jeden Fachbegriff. Er ist wie ein wandelndes Straßenbaulexikon und das beste Beispiel, dass Ministeriumsarbeit nicht trocken und langweilig sein muss.

„Die Verwaltung hat mich immer gereizt“, beteuert der promovierte Bauingenieur, der in der freien Wirtschaft sicherlich auch eine gut dotierte Tätigkeit gefunden hätte. „Geld ist nicht alles“, sagt er. Die Behördenlaufbahn habe ihm bessere Perspektiven geboten. „Beim Bau hat man ein Projekt. Wenn das fertig ist, kommt das nächste. Im Ministerium sind die Aufgaben und Herausforderungen vielfältiger“, erklärt er. Ursprünglich im Bezirksbauamt Halle, später Landesstraßenbauamt, beschäftigt, war Dr. Reuter später als Autobahnamtsleiter, dann als Abteilungsleiter im Landesbaubetrieb tätig.



Durch den täglichen Einsatz der Mitarbeiter der Straßenmeistereien bleiben die Straßen in Schuss, weiß Dr. Klaus-Jürgen Reuter.



Bau der Thyrtalbrücke
an der A 38

Im Jahr 2010 wechselte er ins Ministerium und ist so etwas wie das Bindeglied zwischen regionaler (Landesstraßenbaubehörde), Landes- und Bundesebene.

Ohne die tatkräftige Unterstützung des Bundes wäre das großartige Straßenbauprogramm der vergangenen 25 Jahre nicht möglich gewesen. Die Autobahnen 2 und 9 wurden Anfang der 1990er als Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) Nummern 11 und 12 ausgebaut. Der Neubau der Autobahn 14 von Halle nach Magdeburg trug die Nummer VDE 14. Als Glückszahl für eine ganze Region erwies sich auch das VDE 13. Der Neubau der Südharz-Autobahn A 38 zwischen Göttingen und Halle wurde 2009 abgeschlossen. Die Vollendung der A 143 (Westumfahrung Halle, ebenfalls VDE 13) zögert sich allerdings nach einem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts von 2007 heraus. „Die A 38 wurde durch die DEGEG gebaut“, erklärt Dr. Reuter. Die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH

ist eine am 7. Oktober 1991 gegründete Projektmanagementgesellschaft. Sie sollte die Planung und Baudurchführung der Bundesfernstraßenprojekte Deutsche Einheit schneller realisieren, als dies mit den damals im Aufbau befindlichen Straßenbauverwaltungen der neuen Länder möglich gewesen wäre. In Sachsen-Anhalt wirkte die DEGEG an vielen Autobahnprojekten mit. Die A 38, die Niedersachsen, Thüringen, Sachsen-Anhalt und Sachsen verbindet, ist ein gutes Beispiel für länderübergreifende Zusammenarbeit. Diese funktioniert auch auf anderen Strecken. So wurde ein Teil der A 9 in Sachsen einschließlich des Schkeuditzer Kreuzes in Verantwortung der Straßenbauverwaltung Sachsen-Anhalts gebaut. Reuter k(n)ennt den Grund: Die Grenze zwischen beiden Bundesländern schlängelt sich entlang der Strecke hin und her. Landesgrenzen spielen auch bei der Betreuung der Autobahnen eine nachrangige Rolle.

So sind Sachsen-Anhalts Autobahnmeistereien auch für Abschnitte im Land Brandenburg, in Sachsen und Thüringen zuständig.

Rund 25 Kilometer fahren die Straßenwachtfahrzeuge jeweils in die Nachbarländer hinein und erledigen dort ihre Aufgaben. Die Bewandnis – wen wundert's – kann Dr. Reuter plausibel erläutern. Es liegt schlicht an der Lage der Meistereien und der Reichweite der Fahrzeuge. Es wäre unsinnig und teuer, wenn diese zum Beispiel im Winter noch halb mit Streumitteln beladen an der Landesgrenze umkehren würden. Daher habe man sich auf diese länderübergreifenden Betreuungsbereiche geeinigt. Ganz unkompliziert, ohne Kompetenzgerangel und politischen Streit. Das geht also auch.



Eine Straße besteht aus mehr als nur der Fahrbahn.

Abschnitte
unter Verkehr**Westabschnitt:
Dreieck Vienenburg
(A 395) bis Benzing-
erode (K 1346)**

Bauabschnitte: 1 bis 4
Länge der
Abschnitte: 21,6 km
Verkehrsfreigabe:
2.10.2001
Kosten: 98,5 Mio. Euro

**Mittelabschnitt:
Benzingerode bis
AS Bernburg/ A 14**

Bauabschnitte: 5 bis 13
Länge der
Abschnitte: 63,2 km
Verkehrsfreigabe:
2002-2011
Kosten: 383,8 Mio. Euro

**Ostabschnitt:
OU Bernburg bis
OU Köthen**

Bauabschnitte: 14 bis 16
Länge der
Abschnitte: 26,2 km
Verkehrsfreigabe:
1993-2015
Kosten: 166,2 Mio. Euro

B 6n: Die „Nordharz-Autobahn“

Der Neubau der Bundesstraße 6 (B 6n) erfolgte zwischen der Bundesautobahn 395 bei Vienenburg (Niedersachsen) über Wernigerode, Blankenburg und Quedlinburg bis Bernburg mit Anbindung an die A 14 vierstreifig, analog einem Autobahnquerschnitt. Es schließt sich der Ost-Abschnitt mit der Ortsumgehung Bernburg bis zur A 9 bei Thurland an, der ab der L 65 in einen dreistreifigen Querschnitt übergeht. Grund dafür ist die prognostizierte Verkehrsbelegung. Derzeit befahrbar ist die B 6n bis Köthen (B 183).



Erste Planungbegehung der Partner aus Ost und West im Jahr 1990 auf dem früheren Grenzstreifen bei Wernigerode. In der Schneise im Hintergrund verläuft heute die B 6n.

Mit der B 6n wurden vor allem die Orte vom Durchgangsverkehr entlastet und die alte bzw. vorhandene Bundesstraße 6 sowie die B 185 wurden durch den Neubau ersetzt. Das Bauvorhaben B 6n ist Bestandteil des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen und im vordringlichen Bedarf eingestuft.

Das Projekt hat eine lange Geschichte. Im September 1930 legte das Reichsverkehrsministerium nach längeren Vorarbeiten und Verhandlungen mit den beteiligten



Baustelle der B 6n bei Bernburg.

In Planung

OU Köthen bis Kreuz Wolfen (A 9)

Bauabschnitt: 17
Länge des
Abschnitts: 15,3 km
Kosten: 51,4 Mio. Euro

Kreuz Wolfen - Bad Dübén

Bauabschnitte: 18 bis 20
in Vorbereitung

Ländern dem Deutschen Straßenbauverband und der Studiengesellschaft für den Automobilstraßenbau die „Reichskarte der Fernverkehrsstraßen“ sowie Richtlinien für deren Ausbau vor. Hierin ist die heutige B 6n als Nr. 6 enthalten und verläuft von Cuxhaven über Hannover, Leipzig und Dresden bis an die heutige polnische Grenze. Sie führte dann weiter über Breslau (Wroclaw) bis an die alte Grenzstadt Groß Wartenberg und hatte eine Länge von exakt 850 Kilometern. Durch Krieg und deutsche Teilung wurde das Projekt nie umgesetzt. Doch bereits kurz nach dem Fall der Mauer und der Öffnung der Grenzen stand es wieder auf der Tagesordnung. Am 9. Januar 1990 fand unter Leitung des Regierungspräsidenten in Braunschweig eine Besprechung mit den wichtigsten niedersächsischen Planungsbeteiligten statt. Nachdem am 9. März 1990 erste Abstimmungen mit Vertretern der Bezirke Magdeburg und Halle stattgefunden hatten, wurde der Untersuchungsraum auch auf

das Gebiet der DDR ausgeweitet. Verkehrsuntersuchungen und Umweltverträglichkeitsstudien begannen im Auftrag des Niedersächsischen Landesamtes für Straßenbau noch im Frühjahr 1990, beide grenzübergreifend, den Raum bis Wernigerode erfassend.

Der Bau erfolgte ab 1997 in 16 Abschnitten. Im Dezember 2009 wurde die B 6n auf einer Länge von 83 Kilometern von der A 395 bis zur Anschlussstelle Ilberstedt für den Verkehr freigegeben. Die Anbindung an die A 14 erfolgte am 19. Dezember 2011. Seit Vollendung der Ortsumgehung Bernburg am 29. Mai 2015 ist die B 6n durchgehend bis Köthen für den Verkehr freigegeben.

Derzeit haben die bauvorbereitenden Maßnahmen für den Abschnitt 17 (Köthen bis Thurland) begonnen. Die Fertigstellung ist für 2018 vorgesehen. Dann ist die B 6n auf einer Gesamtlänge von 127,3 Kilometern befahrbar.



Geschafft: Am 29. Mai 2015 wurde der bislang letzte Bauabschnitt der B 6n/Ortsumgehung Bernburg für den Verkehr freigegeben.



Brita Holst-Langkammer (re.)
und Evelyn Schmalian,
die B 6n-Fachfrauen

„Auf dem Bau bin ich groß geworden“

Elegant schlängelt sich die Bundesstraße 6 neu (B 6n) durch den Harz bis nach Anhalt. Das Projekt ist etwas Besonderes, nicht nur, weil diese vierstreifig ausgebaute autobahnähnliche Straße, die deshalb auch „Nordharz-Autobahn“ genannt wird, eine ganze Region erschließt. Das Projekt trägt eine weibliche Handschrift. Das ist noch immer ungewöhnlich für den Straßenbau. Evelyn Schmalian, Verantwortliche für die Planung, ist seit Projektbeginn im Frühjahr 1990 dabei. Mit Brita Holst-Langkammer ist auch die Leitungsposition weiblich besetzt. Die Frage, ob sie in dieser „Männerwelt“ jemals Probleme hatte, stellt man der Projektgruppenleiterin (so die offizielle Bezeichnung) nur einmal. Solche Rollenzuweisungen sind absolut nicht ihr Ding. „Durchsetzen musste ich mich immer und auf dem Bau bin ich groß geworden“, sagt die gebürtige Bernburgerin. Ihre Sporen verdiente sich die gelernte Maschinistin und studierte Diplom-Ingenieurin (FH) für Bauwesen zunächst

als Verantwortliche für Tiefbau, später als Sachgebietsleiterin für Straßen und Brücken in der Kreisverwaltung Bernburg. Nach der politischen Wende suchte sie eine neue Herausforderung und arbeitete in Russland als Verantwortliche beim Straßen- und Wohnungsbau. Dort habe sie Erfahrungen für den Einstieg in die freie Wirtschaft gesammelt und war bis 1997 als Bauleiterin tätig. Eine Fähigkeit, die ihr heute zu Gute kommt. Wer mit Holst-Langkammer auf der B 6n unterwegs ist, merkt schnell, dass diese Aufgabe mehr für sie ist, als ein gewöhnliches Bauprojekt. Zu jeder Brücke, jeder Kurve, jedem Abzweig, jedem Parkplatz, zu jedem einzelnen Meter Strecke kennt sie die technischen Daten. Warum ist das so? Seit 1999 lässt sie dieses Projekt nicht los. „Es ist mein innerer Ehrgeiz und die Freude darüber, eine hervorragende Verkehrsanlage der Öffentlichkeit zu übergeben“, sagt die Projektgruppenleiterin. Qualitäts- und Termintreue sind für sie das A und O ihrer Arbeit.



Brita Holst-Langkammer an „ihrer“ Straße, der B 6n bei Bernburg.



Ein fertig gestellter Abschnitt vor der Verkehrsfreigabe.

Wer es damit nicht so genau nimmt, lernt die „andere Seite“ der Chefin kennen. Der Ton auf der Baustelle sei manchmal rau, aber gerecht. Eines ist ihr dabei ganz wichtig: „Die Berücksichtigung der individuellen Fähigkeiten und Fertigkeiten. Diese bestehen überwiegend aus der fachlich-methodischen Kompetenz. Wenn nun noch die persönliche sowie die soziale Seite stimmen, dann klappt die Arbeit auch.“

Wie gut die Arbeit klappt, zeigt der Baufortschritt an der B 6n. Inzwischen ist die „Nordharz-Autobahn“ von der Landesgrenze zu Niedersachsen bis zur B 183 bei Großradegast im Landkreis Anhalt-Bitterfeld durchgängig, auf insgesamt rund 110 Kilometern, befahrbar. Eine technische und organisatorische Herausforderung war die Anbindung bei Bernburg an die A 14. Die Abstimmung mit den Kollegen vom Autobahnbau habe reibungslos geklappt, schwärmt Holst-Langkammer, ebenso wie sie die Zusammenarbeit mit der Um-

weltbehörde und allen anderen am Projekt Beteiligten lobt. Ohne den Rückhalt in der Bevölkerung wäre das aber nur die halbe Miete. Wie sehr sich Anwohner und andere Verkehrsteilnehmer über jeden neuen B 6n-Abschnitt freuen und wie bedeutsam die Strecke im bundesweiten Netz ist, wurde am 29. Mai 2015 wieder einmal deutlich.

Rund 300 Gäste, allen voran Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt und Landesverkehrsminister Thomas Webel, waren bei der Freigabe des letzten Stücks der Ortsumfahrung Bernburg dabei. Der Neubau des insgesamt rund 7,3 Kilometer langen Stücks wurde in zwei Abschnitten realisiert und hat mehr als 92 Millionen Euro gekostet. Neben dem eigentlichen Streckenbau sind unter anderem sechs große Brücken und Knotenpunkte mit anderen Straßen errichtet worden. Nun fehlen nur noch knapp 15 Kilometer bis zum Anschluss an die A 9 bei Thurland. Der Bund gab für die Finanzierung bereits grünes Licht.



Wenn Evelyn Schmalian mit der Arbeit beginnt, ist von einer Straße noch nichts zu erahnen.

Wichtigstes Infrastrukturprojekt und grünste Autobahn

A14- Lückenschluss

Der Lückenschluss der Autobahn 14 von Magdeburg bis zur Ostseeautobahn A 20 soll den größten autobahnfreien Raum Deutschlands erschließen. Für den 155 Kilometer (davon 97 Kilometer in Sachsen-Anhalt) langen Lückenschluss zwischen Magdeburg und Schwerin werden Baukosten in Höhe von 1,3 Milliarden Euro veranschlagt.

Die A 14, derzeit verlaufend vom Dreieck Nossen über Leipzig und Magdeburg, wird nun in nördlicher Richtung weiter gebaut.

Der Lückenschluss führt über Colbitz, Lüderitz, Stendal, Seehausen (Altmark), Wittenberge, Karstädt (beide Land Brandenburg) und Ludwigslust (Mecklenburg-Vorpommern) bis zum Anschluss an die bestehende Strecke Richtung Wismar am Dreieck Schwerin.

Am 1. Juli 2004 beschloss der Deutsche Bundestag das Fünfte Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes. Mit diesem recht technischen und für den Laien doch etwas sperrigen Titel verbindet sich für Sachsen-Anhalt eine wichtige infrastrukturpolitische Weichenstellung: der Lückenschluss (Magdeburg – Wittenberge – Schwerin) der Bundesautobahn 14. Das Raumordnungsverfahren für den Streckenverlauf in Sachsen-Anhalt wurde am 29. Oktober 2004 abgeschlossen. Am 12. April 2005 wurde die Vorzugslinie der A 14 für diesen Abschnitt durch den Bundesverkehrsminister nach Paragraph 16 des Bundesfernstraßengesetzes bestimmt. Dieser Lückenschluss, auch Altmark-Autobahn genannt, ist das bedeutendste Infrastrukturvorhaben in Sachsen-Anhalt. Zum Projekt gibt es keine sinnvolle Alternative. Die für die nächsten Jahre prognostizierte Zunahme des Verkehrs auf den Straßen zwingt dazu, unter anderem den mittel-

deutschen Raum über einen leistungsfähigen Korridor mit den Häfen an Nord- und Ostsee zu verbinden. Zudem bindet die A 14 strukturell schwache Regionen wie die Altmark besser an das europäische Verkehrsnetz an, erhöht damit die Mobilität der Menschen und verbessert die Voraussetzungen für die wirtschaftliche Entwicklung im Norden Sachsens-Anhalts sowie in den benachbarten Bundesländern Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern. Bei den Planungen stehen die Interessen von Mensch und Umwelt im Mittelpunkt. Sowohl beim Lärmschutz als auch bei der Trassenführung, werden die Anliegen der Betroffenen so weit wie möglich berücksichtigt. Eine außergewöhnlich große Rolle spielen ökologische Aspekte. Durchlässe, Wild- und Grünbrücken sind ebenso vorgesehen, wie Ausgleichsmaßnahmen für beanspruchten Naturraum. Nicht umsonst wird dieses Projekt als die grünste Autobahn Deutschlands bezeichnet.

In Sachsen-Anhalt ist der Abschnitt 1.2 (AS Wolmirstedt - AS Colbitz) fertig gestellt. Alle weiteren Abschnitte sind in der Planung bzw. in der Baurechts-schaffung. Klagen verzögern den zügigen Weiterbau. Das Projekt genießt großen Rückhalt in der Bevölkerung.

Laut einer repräsentativen Umfrage des INFO-Meinungsforschungsinstitutes Berlin, bei der gut 1.000 Personen interviewt wurden, befürworten neun von zehn Befragten (89%) den Weiterbau der A 14 von Magdeburg in Richtung Schwerin. Nur sieben Prozent hingegen lehnen das Vorhaben ab. Mehr als 90 Prozent der Befragten erwarten vom A 14-Lückenschluss eine positive wirtschaftliche Entwicklung (94%), eine verbesserte Mobilität der Bewohner (94%) sowie eine bessere Erreichbarkeit der Region für Touristen (93%).



Am 30. November 2011 gaben Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer (Mitte), Ministerpräsident Dr. Reiner Haseloff (r.) und Landesverkehrsminister Thomas Webel mit dem gemeinsamen ersten Spatenstich bei Colbitz den Startschuss für den A 14-Lückenschluss.



In drei Jahren Bauzeit wurde die Verkehrseinheit 1.2 (Ortsumgehung Colbitz) umgesetzt.

Der erste Abschnitt der neuen A 14 zwischen Mose und Colbitz wurde im Herbst 2014 für den Verkehr freigegeben. Baustart war am 30. November 2011. Die Verkehrseinheit (VKE) 1.2 hat eine Baulänge von 5,7 Kilometern und verläuft durch die Gemarkung der Gemeinde Colbitz, Landkreis Börde. Die Strecke beginnt nördlich der Ortslage Mose im Bereich der Bundesstraße B 189

(Anschlussstelle Wolmirstedt), führt im Bogen östlich um die Ortslage Colbitz und nähert sich nördlich der Ortslage wieder der B 189 (Anschlussstelle Colbitz). Die Gesamtkosten für die VKE 1.2 betragen rund 49 Millionen Euro. Das Vorhaben wurde durch die Europäische Union aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) mitfinanziert. Die Arbeiten verliefen planmäßig.



Seit Oktober 2014 rollt auf dem ersten A 14-Abschnitt der Verkehr.

Im Kreuzungsbereich mit der B 189 bei der Anschlussstelle Wolmirstedt wurde die Bundesstraße gemeinsam mit dem bereits vorhandenen Radweg auf der Westseite auf einer Länge von 830 Metern angehoben und über die A 14 geführt. Nordöstlich von Colbitz erfolgte eine Umverlegung der Kreisstraße K 117 auf einer Länge von 1,6 Kilometern. Die ehemalige Kreisstraße wurde zwischen der Ortslage Colbitz und der A 14 zum Wirtschaftsweg zurückgebaut.

Der vorhandene straßenbegleitende Radweg wurde auf rund 500 Metern über die Autobahn geführt. Damit ist die schnelle Erreichbarkeit von Colbitz für Radfahrer weiter gegeben.

Die verlegte K 1174n schließt nördlich von Colbitz an die bestehende Kreuzung der B 189 mit der K 1142 („Heidestraße“) an. Dieser Knotenpunkt wurde zum Kreisverkehr umgebaut und hat besondere Bedeutung durch die Anbindung an das Gefechtsübungszentrum der Bundeswehr.



Verkehrsfreigabe des 1. Abschnitts des A 14-Lückenschlusses am 29. Oktober 2014.





Jörg Przesang,
Referatsleiter Straßenplanung
und -entwurf im Ministeriums
für Landesentwicklung
und Verkehr des Landes
Sachsen-Anhalt

Schlaflose Nächte durch Heldbock, Eremit und Ziegenmelker

Er weiß fast alles über Heldbock, Eremit und Nachtkerzenschwärmer, kennt die Vorlieben des Ziegenmelkers, ist mit dem Brut- und Balzverhalten des Wachtelkönigs und den Fortpflanzungsvorlieben der Helm-Azurjungfer vertraut. Jörg Przesang wollte schon immer etwas Technisches in seinem Berufsleben machen. Darum wurde er Bauingenieur.

„Ich hätte nie gedacht, dass ich mich mal so intensiv mit solchen Themen beschäftigen muss“, sagt er. Der Naturschutz war während seines Ingenieurstudiums zu DDR-Zeiten eher Nebensache. Heute verbringt der Referatsleiter im Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr einen Großteil seiner Arbeitszeit damit und gilt als Experte, wenn es um naturschutzrechtliche Belange geht.

Bei der Planung des A 14-Lückenschlusses durch die Altmark und der Vervollständigung der A 143 Westumfahrung Halle spielen diese Fragen eine wesentliche Rolle.

„Für einen Autobahnabschnitt umfassen die Planungsunterlagen im Schnitt zwölf Leitz-Ordner. Zwei Ordner sind technische Fragen - der Rest betrifft naturschutzfachliche Belange“, berichtet Przesang. Jeder Fehler kann Zeit und Geld kosten, weil Naturschützer alles genauestens auf den Prüfstand stellen und bei vermeintlichen Versäumnissen vor Gericht ziehen.

Heldbock, Eremit, Nachtkerzenschwärmer, Helm-Azurjungfer (Insekten), Ziegenmelker und Wachtelkönig (Vogelarten) hätten ihm daher schon so manche schlaflose Nacht bereitet, gibt Przesang zu. Eine übersehene oder nicht genügend beachtete, seltene Tier- bzw. Pflanzenart und die kleinste Ungenauigkeit in den Untersuchungen können ausreichen, um Großprojekte wie den A 14-Lückenschluss oder die Vervollständigung der A 143 Westumfahrung Halle um Jahre zu verzögern.



Das Planungsteam des MLV:
Jörg Przesang, Oliver Döbbelin, Britta Buschmann, Kay-Uwe Fehnle (v.l.).

Dabei machen Natur- und Artenschutz an sich nur einen überschaubaren Teil des Planungsaufwandes aus.

Bei Bedarfsermittlung, Trassenfindung, Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren sind vielfältige gesetzliche Regelungen aus verschiedensten Fachgebieten zu beachten.

Mit dem Einsatz einer Taskforce im Ministerium sollen diese Anforderungen noch schneller umgesetzt werden, um die Planungen zu beschleunigen und juristische Auseinandersetzungen möglichst zu vermeiden. Immer neue gesetzliche Regelungen müssen zudem in die Projekte eingearbeitet werden. Jörg Przesang leitet die vierköpfige Arbeitsgruppe, der neben Technik- und Umweltfachleuten auch ein Jurist (früherer Verwaltungsrichter) angehört. „Er kann nicht nur die rechtlichen Fragen besser interpretieren, sondern weiß auch, wie die Gerichte ticken“, sagt der Chefplaner. Auf sein Team lässt er nichts kommen

und auch die anderen mit der Autobahnplanung Befassten, in der Landesstraßenbaubehörde und im Landesverwaltungsamt sowie bei den Ingenieurbüros leisteten gute Arbeit, lobt er.

Dennoch hagelt es häufig Kritik. Den einen geht die Planung nicht schnell genug, andere wollen am liebsten überhaupt keine Autobahnen.

„Wir setzen das um, was von der Politik beschlossen ist“, erklärt der Referatsleiter. Manchmal komme es dabei zu Interessenskollisionen.

„Ich kann die Menschen verstehen, die sich zum Beispiel noch besseren Lärmschutz wünschen“, sagt er. Die gesetzlichen Normen geben das oftmals aber nicht her.

Wenn man dagegenhält, welcher Aufwand für Tiere und Pflanzen betrieben werden muss, sei der Unmut verständlich. Viel Spielraum ließen die strengen Vorschriften den Planern aber nicht.

Trotz aller Widrigkeiten hat Jörg Przesang seine Zuversicht und den Spaß an der Arbeit nicht verloren. Die umfangreichen Planungsverfahren hätten ihren Sinn und gehörten bei jedem modernen Straßenbauprojekt dazu. Dass die Betroffenen in den Prozess einbezogen werden, sei gut und richtig.

Daran, dass der A 14-Lückenschluss und die A 143 fertiggestellt werden, hegt er keinen Zweifel. Alles brauche eben seine Zeit, das gelte auch für Autobahnplanungen. Sogar dem Stress mit Heldbock, Eremit, Ziegenmelker, Nachtkerzenschwärmer, Mopsfledermaus, Helm-Azurjungfer & Co. gewinnt er etwas Positives ab. Soviel über seltene Tier- und Pflanzenarten hätte er wohl in kaum einem anderen Beruf erfahren, meint der Straßenplaner.



Referatsleiter Jörg Przesang (li.) und Stephan Breinig an der Planungskarte für den A 14-Lückenschluss.



Grünbrücke über der A 14 bei Colbitz.



Fledermäuse gehören zu den geschützten Arten.

Abkürzungen und Erläuterungen

BNatSchG:
Bundesnaturschutzgesetz

NatSchG LSA:
Naturschutzgesetz des Landes Sachsen-Anhalt

FFH-Richtlinie:
Die Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie hat zum Ziel, wildlebende Arten, deren Lebensräume und die europaweite Vernetzung dieser Lebensräume zu sichern und zu schützen. Die Vernetzung dient der Bewahrung, (Wieder-) Herstellung und Entwicklung ökologischer Wechselbeziehungen sowie der Förderung natürlicher Ausbreitungs- und Wiederbesiedlungsprozesse. Sie dient damit der Verpflichtung zum Schutz der biologischen Vielfalt. Welche Gebiete für dieses Schutzgebietsnetz ausgewählt werden - genauer, welche Arten und Lebensraumtypen geschützt werden sollen - ist auf verschiedenen Anhängen der FFH-Richtlinie aufgeführt.

Straßenbau und Naturschutz

Der Naturschutz hat in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten mit wachsendem Umweltbewusstsein in Bevölkerung, Politik und Wirtschaft auch in den Bereichen Infrastruktur und Straßenbau stark an Bedeutung gewonnen. Dies spiegelt sich in den rechtlichen Vorgaben der Europäischen Union, der Bundesrepublik Deutschland und der Bundesländer wider.

Vorgaben von Bund und Ländern: Die Eingriffsregelung

Der Bau einer Straße ist immer mit einem Eingriff in Natur und Landschaft verbunden: Bäume werden gefällt, Boden abgegraben und versiegelt, Lebensräume von Pflanzen und Tieren zerstört, Erholungsräume des Menschen beeinträchtigt. Um dem entgegenzuwirken, legen die Naturschutzgesetze von Bund und Land fest, dass diese Eingriffe soweit wie möglich zu vermeiden und zu minimieren sind. Nicht vermeidbare Beeinträchtigungen sind auszugleichen oder zu

ersetzen (§ 15 BNatSchG). Die Gesetze legen außerdem Details über die Art und Weise der Eingriffskompensation fest (§ 15 BNatSchG, § 7 Naturschutzgesetz Sachsen-Anhalt). So sollen gemäß dem Naturschutzgesetz Sachsen-Anhalts vorrangig solche Kompensationsmaßnahmen durchgeführt werden, die keine zusätzlichen Flächen der Land- und Forstwirtschaft in Anspruch nehmen, insbesondere Flächenentsiegelung, Pflegemaßnahmen an bestehenden Biotopen oder auch Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen.

Europäische Vorgaben:

Natura 2000 und Artenschutz

Bereits in den 1970er Jahren sind u. a. durch die Vogelschutzrichtlinie erste Schritte hin zu einem internationalen Naturschutz gemacht worden. Nach dem Fall der innerdeutschen Grenze und des Eisernen Vorhangs in Europa konnte die Idee des grenzenlosen Naturschutzes weiter entwickelt und praktisch umgesetzt werden.



Brücken, Unterführungen sowie weitere Bauwerke schützen die Tiere und Pflanzen und ermöglichen es den verschiedenen Arten, ihre angestammten Lebensräume zu besetzen.

Abkürzungen und Erläuterungen

Vogelschutzrichtlinie:

Die Vogelschutzrichtlinie regelt den Schutz der wildlebenden Vogelarten und ihrer Lebensräume in der Europäischen Union und den Einrichtungen Europäischer Vogelschutzgebiete. Mit dieser Richtlinie haben sich die Mitgliedsstaaten zur Einschränkung und Kontrolle der Jagd ebenso wie zur Verwaltung von Vogelschutzgebieten als eine wesentliche Maßnahme zur Erhaltung, Wiederherstellung bzw. Neuschaffung der Lebensräume wildlebender Vogelarten verpflichtet.

Natura 2000:

Das Netz Natura 2000 besteht aus den Gebieten der Fauna-Flora-Habitatrichtlinie und der Vogelschutzrichtlinie. Die FFH-Gebiete werden auch als Gebiete gemeinschaftlicher Bedeutung (GGB) bzw. Special Areas of Conservation (SAC) bezeichnet. Die Vogelschutzgebiete werden als besondere Schutzgebiete bzw. Special Protected Areas (SPA) bezeichnet. Sie werden nach EU-weit einheitlichen Standards ausgewählt und unter Schutz gestellt. Verschiedene Anhänge dieser Richtlinien führen Arten und Lebensraumtypen auf, die besonders schützenswert sind und deren Erhalt durch das Schutzgebietssystem gesichert werden soll.

Die sogenannte FFH-Richtlinie gibt dazu europaweit geltende Regeln über die Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen vor. Gefährdete europäische Tier- und Pflanzenarten sowie die zu ihrem Schutz ausgewiesenen FFH- und Vogelschutzgebiete werden daher bei jedem Straßenbauvorhaben detailliert untersucht, um negative Auswirkungen zu vermeiden, zu reduzieren und, sofern möglich, zu kompensieren. Wenn erhebliche negative Auswirkungen auf die Schutzziele nicht ausgeschlossen werden können, so darf ein Infrastrukturprojekt nur im Ausnahmefall genehmigt werden. Es kann aber auch das „Aus“ für ein Vorhaben bedeuten.

Straßen bauen trotz strenger Naturschutzgesetze?

Zur erfolgreichen Durchführung unter Einhaltung aller gesetzlichen Vorgaben sind umfangreiche Planungen und eine sorgfältige Bauausführung von Straßen-

bauvorhaben unerlässlich. Das Spektrum der naturschutzfachlichen Arbeiten reicht dabei von detaillierten, teils jahrelangen Voruntersuchungen zur Entwicklung von möglichst naturschutzverträglichen Lösungen eines Vorhabens über ökologische Bauüberwachung bis hin zu Erfolgskontrollen oder gar -wiederum jahrelangen - Monitorings zum Nachweis der Funktionsfähigkeit von landschaftspflegerischen Maßnahmen. Besonders in der Planungsphase ist eine intensive Zusammenarbeit von technischen Ingenieuren und Umweltfachplanern unabdingbar. In den vergangenen Jahren konnten bereits viele innovative Lösungen für beide Belange - Straße und Natur - gefunden werden.



Amphibienleiteinrichtungen und -tunnel sind an vielen Straßen zu finden.



Gerd Schmidt,
Leiter der Fachgruppe
Umweltschutz und
Landschaftspflege bei der
Landesstraßenbaube-
hörde Sachsen-Anhalt

Umweltfachleute mit hellseherischem Blick

„Ich hatte eigentlich gedacht, es wird mal einfacher. Aber immer, wenn wir ein Problem gelöst haben, kommen neue hinzu.“ Es klingt ein wenig resigniert, wenn Gerd Schmidt, Leiter der Fachgruppe Umweltschutz und Landschaftspflege der Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt, über die juristischen Hürden berichtet, die den Straßenbau begleiten. „Die Gerichte geben den Takt vor“, sagt er. Das binde Zeit und Geld. Es gleicht dem berühmten Hase-und-Igel-Spiel, was den Planern seit dem Urteil zur A 143 Westumfahrung Halle auferlegt wurde. Es sei stets der aktuelle wissenschaftliche Stand in Sachen Umwelt- und Naturschutz zu berücksichtigen. Da jede Planung Prozesscharakter trägt, also das Aktuelle stets auf Früherem aufbaut, sei es kaum zu bewerkstelligen, immer auf dem allerneuesten Stand zu sein. „Dazu müssten wir Hellseher sein“, sagt Schmidt. Hellseher sind er und seine Kollegen nicht. Aber mit Leib und Seele bei der

Sache. Knapp 30 Mitarbeiter zählt die Gruppe der „Grünen“, wie sie lax im Sprachgebrauch der Kollegen heißen. Biologe, Geograf, Landwirt, Landschaftspfleger, Chemiker, Geologe, Wassertechniker, Förster... Die vertretenen Berufsgruppen sind so vielfältig wie die Aufgaben. „Heute bräuchte man auch noch einen Juristen“, meint Schmidt. Allein mit fachlichen Argumenten und gesundem Menschenverstand tappe man immer wieder in eine Falle, sagt er ironisch. Zu Beginn seiner Berufslaufbahn, Mitte der 1970er Jahre, waren solche Themen im Bauwesen eher Nebensache. „Umweltschutz hieß früher Bäume schneiden“, schmunzelt er heute. Nach dem Geotechnik und Bergbau-Studium an der Bergakademie Freiberg war der diplomierte Tiefbohringenieur zunächst in der geologischen Industrie tätig und wechselte dann zum Straßenbau. Im Jahr 1992 übernahm er das im Aufbau befindliche Dezernat Umweltschutz und Landschaftspflege im Landesamt für Straßenbau.



Mit der Grünbrücke bei Colbitz haben Gerd Schmidt und seine „grünen“ Kollegen ein eigenes Biotop geschaffen.



Mit einem speziell entwickelten Granulat werden die Bodeneigenschaften auf Grünbrücken verbessert.

Hauptproblem damals: Mit der Wiedervereinigung galt über Nacht auch das strenge Umweltschutzrecht der (alten) Bundesrepublik. Es gab aber in der Straßenbauverwaltung Sachsen-Anhalts kaum Leute, die sich damit auskannten. „Ich habe das versprengte Häuflein der Landschaftspfleger gesammelt. Gemeinsam mussten wir uns dann nach und nach reinarbeiten“, beschreibt er die Anfänge. Dennoch müssen es „goldene Zeiten“ gewesen sein. Dauerte damals ein Straßenbauprojekt von der Planung bis zur Fertigstellung im Schnitt fünf bis sechs Jahre, sind es heute mindestens zehn bis 15 Jahre. Immer strengere Vorschriften, besonders im Umweltschutzbereich, erweiterte Klagemöglichkeiten bei sinkenden materiellen und personellen Ressourcen und wachsendem öffentlichen Druck von allen Seiten (die einen meinen, es werde zu wenig, die anderen, es werde zu viel für den Umweltschutz getan), machten die Arbeit nicht eben leichter.

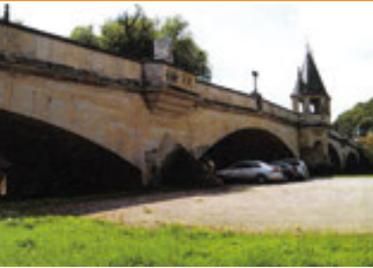
Hinzu komme, dass oft für Laien unverständliche Kriterien angewandt werden müssten. „Für jede Tierart muss ein Extrakzept erarbeitet werden, die Beiträge für Flora/Fauna überwiegen mittlerweile den technischen Teil an einem Straßenbauvorhaben. In dieser oft riesigen Datenfülle ist es besonders wichtig, dass das ‚Schutzgut‘ Mensch angemessen Berücksichtigung findet“, bringt es der Fachgruppenleiter auf den Punkt. Also doch resigniert? Wer mit Schmidt draußen unterwegs ist und sich zum Beispiel an der A 14 bei Colbitz Projekte erklären lässt, die sein Team betreut hat, merkt schnell, dass das für ihn nicht infrage kommt. „Schauen Sie da, in diesem Kirchturm ist die Wochenstube einer Fledermausart, für die wir hier an der Strecke Leiteinrichtungen und Querungshilfen geschaffen haben“, berichtet er. Das Bauwerk auf halber Strecke stelle eine Besonderheit dar, schwärmt er weiter. Nicht nur, weil die Überführung einen landwirtschaftlichen

Weg und eine Grünbrücke verbindet. Üblicherweise hätten Bauwerksplaner das Problem, Wasser möglichst effektiv von Brücken abzuleiten. Bei Grünbrücken sei es wichtig, dass eine Wasserbevorratung auf dem Bauwerk stattfindet, um Leitstrukturen, wie z. B. Sträucher und Hecken, dauerhaft auf diesen „trockenen“ Standorten zu etablieren. Diese Herausforderung haben Schmidt und seine Leute hier unter anderem durch die Verwendung eines speziellen Granulats aus Ziegelsteinen gelöst. „Schauen Sie, das ist es“, greift er in den Boden und präsentiert eine Handvoll des Materials. Die Entwicklung sei in das Forschungsprojekt „Vegetationstechnik auf Grünbrücken“ des Bundes eingegangen, berichtet er stolz. Resigniert klingt das nicht und seine Augen beginnen bei der Beschreibung der vielen weiteren Bauwerke, die auf das Konto der Umweltschützer und Landschaftspfleger der LSBB gehen, sogar ein wenig zu leuchten.

Da gibt es Wildkatzenunterführungen, Amphibientunnel, Überflughilfen, Vorkehrungen zum Feldhamsterschutz, für die Sachsen-Anhalt bundesweit Vorreiter ist, und vieles mehr. Trotz allem Stress mit Vorschriften und juristischen Feinheiten merkt man Gerd Schmidt an: Die Arbeit macht ihm noch immer viel Spaß.



Entwässerungsbecken und Ausgleichsmaßnahmen nehmen das Regenwasser auf.



Steinerne Gewölbebrücke über den Solgraben in Kelbra.

Brücken: Visitenkarten einer Region

Brücken sind die wohl schwierigsten, aber auch die imposantesten Straßenbauwerke. Sie künden von der Ingenieurskunst der jeweiligen Zeit. Egal ob modern oder historisch, Brücken sind oft so etwas wie die Visitenkarte einer Region.

Der Brückenbestand an Bundesfern- und Landesstraßen in Sachsen-Anhalt ist nach wie vor durch eine Vielzahl älterer Bauwerke geprägt. Knapp 400 von insgesamt 2.292 Brücken sind älter als 50 Jahre. Gleichzeitig dokumentiert die Altersstruktur den sprunghaften Anstieg von Neu- sowie Ersatzneubauten ab 1990. Fast 1.800 Brücken entstanden zwischen 1990 und 2015. Instandsetzungsmaßnahmen bis hin zu Ersatzneubauten an Brücken im Landesstraßennetz sind nach wie vor dringend erforderlich, um die speziell im Süden des Landes Sachsen-Anhalt immer noch vorhandenen Defizite in der Bausubstanz zu reduzieren. Bedingt durch die Topografie in Sachsen-Anhalt und die daraus resultierenden

Stützweiten dominieren bei den Brücken an Landesstraßen die Stein-, Beton- und Stahlbetonbrücken. Bezogen auf den Gesamtbestand liegt der Anteil dieser Konstruktionsarten bei etwa Dreiviertel.

Bei allem Nachholbedarf, Sachsen-Anhalts Brückenbauwerke sind in einem verkehrssicheren Zustand und damit oft besser als ihr Ruf. Regelmäßige Kontrollen tragen dazu bei, dass Gefahrenstellen schnell erkannt und beseitigt werden.

Die Gesamtlänge aller Brücken an Bundesfern- und Landesstraßen in Sachsen-Anhalt beträgt 81.712 Meter. Es kommt eine Gesamtfläche von 1.103.549 Quadratmetern zusammen.

Die fünf längsten Brücken in Sachsen-Anhalt

Elbebrücke
Tangermünde: 1.435 m

Elbebrücke
Hohenwarthe: 1.159 m

Elbebrücke
Wittenberge: 1.120 m

Thyratalbrücke
Bösenrode: 1.115 m

Saalebrücke
Schkortleben: 860 m



Elbebrücke bei Tangermünde. Mit insgesamt 1.435 Metern Gesamtlänge ist es die längste Brücke Sachsen-Anhalts.



Meike Portius und Markus Morawietz, Brückenexperten der LSBB.

Ingenieurbaukunst für Kraftfahrzeuge, Mensch und Tier

Es kommt nicht alle Tage vor, dass ein Bauwerk aus Sachsen-Anhalt internationalen Ruhm einheimst. Die Auszeichnung der Schönebecker Elbauenbrücke mit dem renommierten „Structural Award 2014“ ist deshalb etwas ganz Besonderes.

Für Meike Portius, Fachgruppenleiterin Brücken- und Ingenieurbau in der Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt und Markus Morawietz, der diese Aufgabe im Regionalbereich Mitte ausübt, ist es auch eine Anerkennung ihrer Arbeit. Gemeinsam mit Architekten und Bauleuten freuen sie sich über den Ingenieurpreis für das imposante Bauwerk an der B 246a.

Insgesamt 2.292 Ingenieurbauwerke (Brücken, Tunnel, Lärmschutzwände usw.) an Bundesfern- und Landesstraßen betreut die Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt (Stand Juli 2015).

Würde man alle aneinander reihen, käme eine Gesamtstreckenlänge von knapp 82 Kilometern heraus. Das ist in etwa die

Entfernung zwischen Magdeburg und Halle. Rund 1.800 Brücken wurden in den vergangenen 25 Jahren neu errichtet oder grundhaft instandgesetzt.

Nicht jede sieht preisverdächtig aus, doch viele haben Charme. Und was noch viel wichtiger ist: Alle erfüllen ihren Zweck. Die Fachleute wissen, Sachsens Brücken sind besser als ihr Ruf.

Die goldenen Zeiten des Neubaus sind allerdings vorbei. In den 1990ern verging kaum eine Woche, in der nicht eines dieser architektonischen Meisterwerke fertiggestellt wurde. Zwischen zwölf und 21 Bauwerke jährlich waren es in den ersten fünf Jahren nach der Wende.

Dann folgte ein wahrer Brückenbauboom. Im Jahr 1996 wurden 43 neue Bauwerke gezählt, ein Jahr später waren es 69 und 1998 sogar 88. Das Jahr 1999 mit 156 Fertigstellungen geht als Jahr des Brückenbaus in die Geschichte des Landes ein. Eine solche Anzahl wird wohl nie wieder erreicht werden.



Es müssen nicht immer die großen Projekte sein, meinen Meike Portius und Markus Morawietz. Auch kleine Brücken, wie diese an der „Alten Fähre“ bei Plötzky, haben ihren Reiz.



Die alte Schönebecker Elbebrücke wird weiterhin genutzt.

Wo gebaut wird, passieren Fehler. Dass ein Bauteil mal nicht passt oder etwas anderes Unvorhergesehenes eintritt komme vor, bestätigen die Fachleute. Im Nachhinein können beide über manches Erlebnis schmunzeln. Wenn es geschieht, ist es jedoch bitterer Ernst. Schließlich geht es nicht nur um Millionensummen. Während kleinere Straßenschäden meist schnell behoben werden können und sich die Auswirkungen für den Verkehr in Grenzen halten, sind bei Brückenproblemen oft weiträumige Verbindungen über einen längeren Zeitraum betroffen. Zum Glück sind Pannen die absolute Ausnahme. Die meisten Bauwerke passen Millimeter genau und erfüllen ihre Aufgabe viele Jahre lang ohne Probleme. Für theoretisch rund 100 Jahre wird eine Brücke geplant - eigentlich. Normative Lebensdauer nennt sich das. Praktisch gibt es aber kaum eine, die das schafft. Ausnahme von der Regel ist die älteste noch voll funktionstüchtige Brücke im Land. Etwas abseits vom großen Ge-

tümmel, erfüllt das kleine Bauwerk an der B 184 bei Menz seit 1880 seinen Dienst. Von alter Baukunst zeugen auch die Saalebrücken bei Saaleck (bei Naumburg). Hauptgrund für den schnellen Verschleiß an Straßen und Brücken ist u.a. die exponentielle Verkehrsentwicklung bzw. -belastung der letzten Jahrzehnte. Die Folge: Die tatsächliche liegt meist unter der normativen Lebensdauer. Brückenbau heute heißt daher, Unterhaltung und Instandsetzung. „Seit etwa fünf Jahren orientieren wir uns verstärkt auf die Ertüchtigung des Bestandsnetzes“, berichtet Meike Portius. Hauptaufgabe dabei: Die Bauwerke regelmäßig prüfen und beurteilen, um Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit zu gewährleisten. Alle sechs Jahre finden die Hauptprüfungen statt, jährlich mindestens eine Besichtigung. Dabei muss nicht immer gleich der Bagger anrollen, wenn Probleme auftreten. Oft gelingt es durch Beschilderung oder andere Maßnahmen, den Verkehrs-

fluss zu lenken oder die Geschwindigkeit der Fahrzeuge zu reduzieren. Das senkt die Belastung und erhöht die Lebensdauer, oft um viele Jahre. In den meisten Fällen beginnen aber neben den eben genannten Kompensationsmaßnahmen die konkreten Untersuchungen an den Bestandsbauwerken auf ihre noch gegebene Leistungsfähigkeit, sowie die Planung für notwendige Ertüchtigungsmaßnahmen. Dies ist meist langwierig und umfangreich und stellt hohe Anforderungen an das Wissen und Können unserer Ingenieure. Deshalb ist es ganz und gar nicht langweilig, sich nicht mehr ausschließlich nur mit großen Neubau-Projekten zu beschäftigen. „Jede Brücke ist anders, egal ob groß oder klein“, sagt Markus Morawietz dazu. Neubauten werde es in den kommenden Jahren ja noch geben, zum Beispiel an der B 6n oder dem A 14-Lückenschluss. „Beides hat seinen Charme“, fügt Meike Portius hinzu. Neben den brückenbautechnischen Aspekten sind aber auch wirtschaftliche, ökologische

und viele andere Dinge zu berücksichtigen, berichten Portius und Morawietz. Lärmschutzwände und andere Maßnahmen für Menschen sind dabei die eine Seite der Medaille. Wachsender Wert wird bei der Straßenplanung auf den Schutz von Flora und Fauna gelegt. Egal ob Biber, Otter, Fledermaus, Vogel oder Amphibie, jede Tierart erfordert ihre spezielle Aufmerksamkeit. An der A 2 und der künftigen A 14-Nordverlängerung ermöglichen große Wildbrücken den Waldtieren, ihre ursprünglichen Reviere weiterhin zu besetzen. An der B 81 wurde eine Hamsterleiteinrichtung gebaut und an der B 6n im Harz gibt es sogar einen Wildkatzendurchlass.



Nicht nur Brücken sind architektonische Meisterstücke. Auch die Unterführung der B 189 bei Elbeu war eine Herausforderung.



Die neue Schönebecker Elbebrücke wurde mit dem „Structural Award 2014“ ausgezeichnet.



Minister Thomas Webel und LSBB-Präsident Uwe Langkammer bei einer Baustellenbesichtigung.

Daten und Fakten

Die Ortsumfahrung Schönebeck wurde in drei Abschnitten gebaut.

Von der Anschlussstelle der A 14 bis zur L 65 (Calbe-Schönebeck). Länge: 5,6 Kilometer, Kosten: 8,1 Millionen Euro. Seit 24. Mai 2005 ist sie befahrbar.

Von der L 65 bis zur L 51 (Schönebeck-Barby). Länge: 5,45 Kilometer, Kosten: 14,2 Millionen Euro. Verkehrsfreigabe war am 27. April 2009.

Weiterführung der Trasse bis zur Elbauenbrücke, einschließlich Vorlandbrücken, sowie Anbindung an die B 246a. Länge: 2,7 Kilometer, Kosten: rund 45 Millionen Euro.

Die Elbauenbrücke (Baubeginn 2010) ist eine Pylonbrücke mit je einer Vorlandbrücke auf jeder Seite. Länge: 1.128,50 Meter (Vorlandbrücke Süd: 309 Meter, Strombrücke: 489 Meter, Vorlandbrücke Nord: 330,50 Meter). Breite: 11,6 Meter. Der Pylon ist gut 73 Meter hoch. Das Bauwerk wurde Ende August 2013 für den Verkehr freigegeben.

Hingucker und leistungsfähige Straßenverbindung

Elegant schmiegt sie sich in die weite Landschaft. Die Schönebecker Elbauenbrücke im Zuge der B 246a-Ortsumfahrung ist mit dem renommierten „Structural Award 2014“ ausgezeichnet worden. Das Bauwerk ist ein Beispiel moderner Ingenieurskunst.

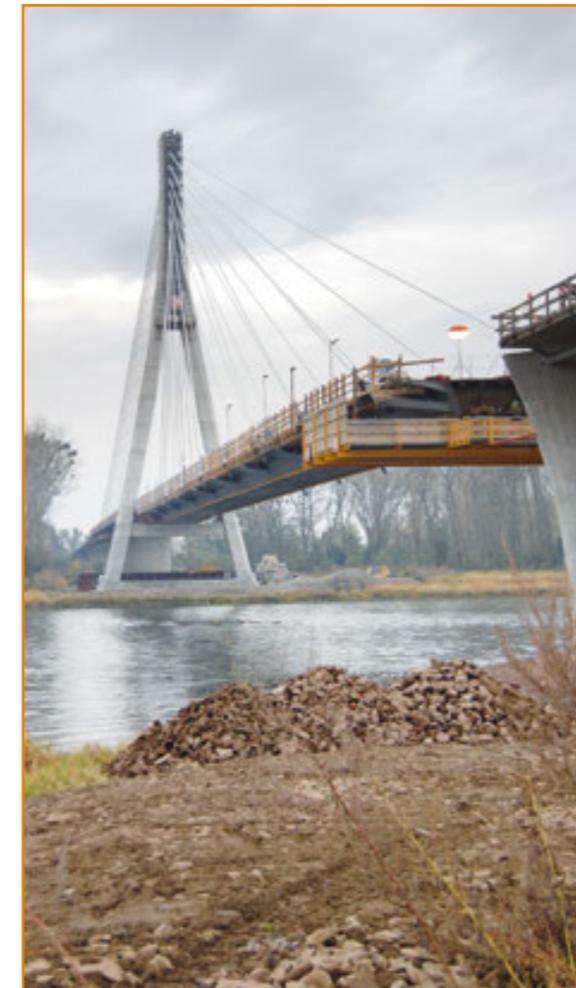
Die Planer und Erbauer der Brücke ernteten für diesen schon von weitem sichtbaren Hingucker höchste Anerkennung. Nicht nur Baufachleute sind begeistert.

Die Entscheidung der Jury ist für alle Beteiligten, angefangen beim beauftragten Planungsbüro, über die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Landesstraßenbaubehörde bis hin zu den Baufirmen eine Wertschätzung ihrer präzisen Arbeit, vor allem aber auch ihres Mutes, dieses nicht alltägliche, jedoch sehr ästhetische Bauwerk zu schaffen.

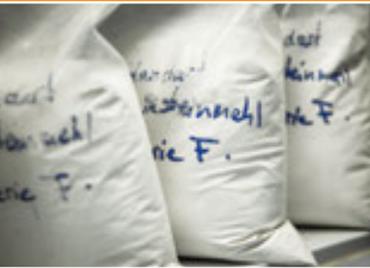
Der Brückenbau gilt bis heute als Königsdisziplin des Ingenieurbaus, weil er sich

nicht ausschließlich auf technische oder konstruktive Probleme beschränkt, sondern Zusammenhänge mit dem Ort, der Zeit und dem Material herstellt. Brückenbauer denken ganzheitlich. In dem Projekt sind daher Ästhetik und Leistungsfähigkeit einer modernen Straßenverbindung vereint.

Der „Structural Award 2014“ wurde durch die „Institution of Structural Engineers“ mit Sitz in London verliehen. Eigenen Angaben zufolge ist das Institut eine Vereinigung des Bauwesens mit 27.000 Mitgliedern aus 105 Ländern. Es akkreditiert Bauingenieure/ Statiker und gibt unter anderem eine monatlich erscheinende Zeitschrift heraus („The Structural Engineer“). Als Kernaufgabe sieht die Institution den Schutz des Bauingenieurberufes und die Aufrechterhaltung der professionellen Standards. Mit dem „Structural Award“ werden seit 1968 Infrastruktureinrichtungen und Bauwerke ausgezeichnet.



Der Einbau des Verbindungsteils ist der spannendste Moment bei jedem Brückenbau.



Ein bisschen Wissenschaft muss sein

Proben von Straßenbelägen werden wissenschaftlich untersucht.

Wer meint, beim Straßenbau kommt es ausschließlich auf die richtige Technik an, irrt gewaltig. Ohne Wissenschaft geht bei Planung und Bau gar nichts. Beton oder Asphalt? Das ist zum Beispiel die Frage, wenn es darum geht, den richtigen Baustoff für den jeweils richtigen Zweck auszuwählen. Beide Materialien haben ihre Vor- und Nachteile. Es müssen aber viele Faktoren bei einem Straßenbauprojekt geprüft und untersucht werden.

Straßenbautechnik, Baustoffe und Bodenverhältnisse werden genauestens unter die Lupe genommen, Vorschriften erstellt und deren Einhaltung minutiös überwacht.

Die Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt hat eine eigene Abteilung, die sich mit solchen Fragen befasst.

Wissenschaftliches Knowhow und Praxiswissen sind hier vereint. Schließlich soll eine Straße viele Jahre lang halten.



Durch unterschiedliche Strukturen werden Fahrbahnen sicherer.



Erst bei genauerem Hinsehen erkennt der Laie die Vielfältigkeit von Materialien und Eigenschaften.



Melanie Sorgatz,
Fachbereichsleiterin Straßenbau
der Landesstraßenbaubehörde
Sachsen-Anhalt (Zentrale)
und
Dittmar Marquardt,
Fachgruppenleiter in der LSBB

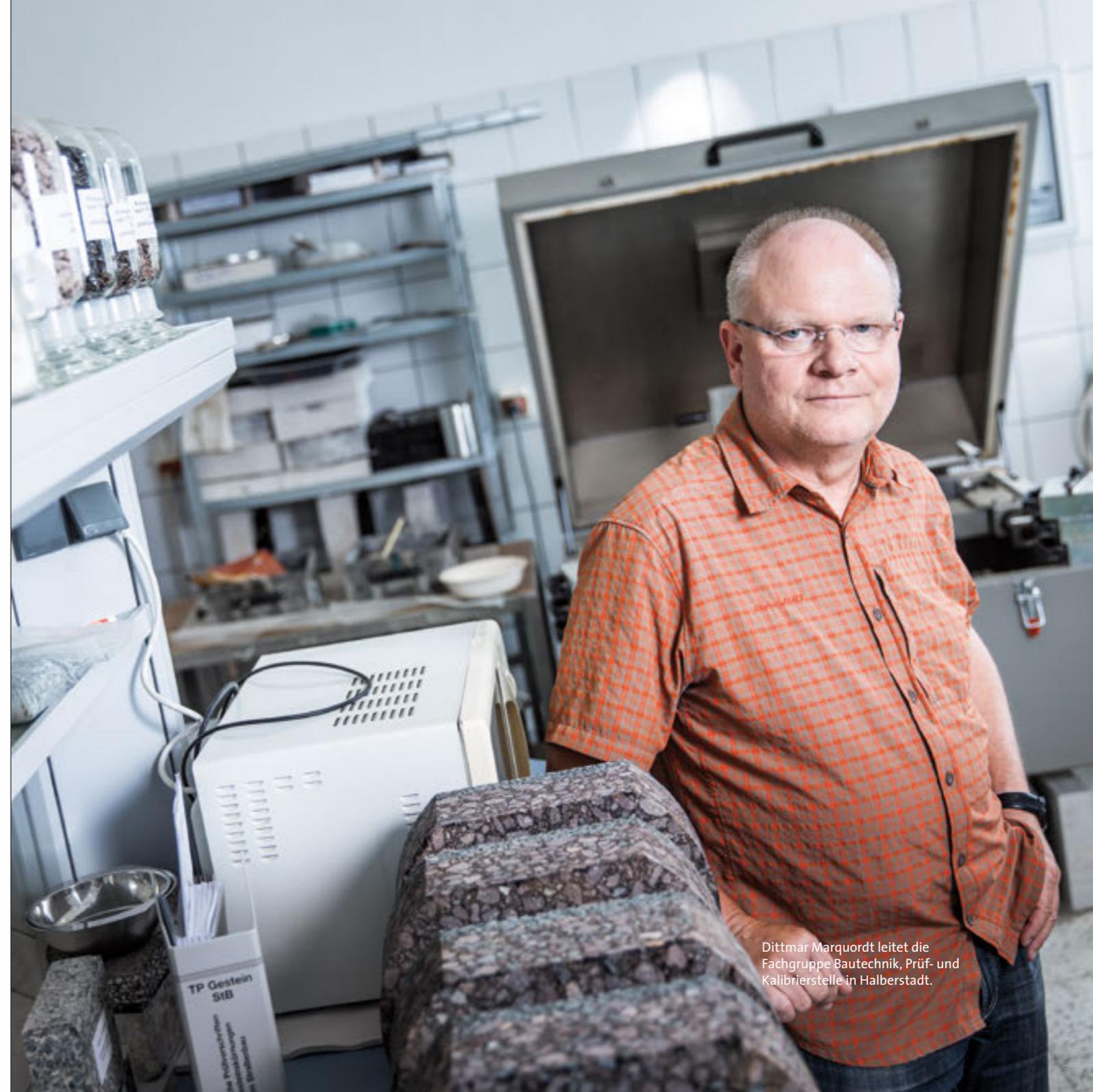
Analysieren, prüfen, messen: Damit die Straßen länger halten

Dittmar Marquardt lässt sich nicht gern als „Experte“ bezeichnen. „Wenn, dann sind wir alle Experten“, sagt der Fachgruppenleiter Bautechnik, Prüf- und Kalibrierstelle der Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt. Laien nötigt es jedoch höchsten Respekt ab, womit sich die zehn Mitarbeiter in Halberstadt beschäftigen. Vom Baustoffprüfer über Techniker bis Ingenieur sind hier verschiedenste Berufsgruppen vertreten. Ihre Arbeit ist bundesweit anerkannt.

Sie gehen den Sachen ganz genau auf den Grund - und das im wahrsten Sinne. Die Mitarbeiter der Fachgruppe Z 224 schauen ganz genau hin, analysieren, prüfen, messen. Sie sind die Qualitätsüberwacher für den Straßenbau. Bautechnische und prüftechnische Kompetenz sind hier gebündelt. Dass Dittmar Marquardt mit Leib und Seele dabei ist, merkt man ihm an. Das nötige Rüstzeug erwarb er sich Anfang der 1980er Jahre mit dem Studium der Baustoffverfahrenstechnik in Weimar.

Nach einigen Jahren Tätigkeit in der Baustoffindustrie bewarb er sich 1991 als Sachbearbeiter in der Straßenbauverwaltung des damals neuen Bundeslandes Sachsen-Anhalt. Diesen Schritt habe er nie bereut, beteuert der gebürtige Harzer. „Ich konnte mein Aufgabengebiet selbst aufbauen und fachlich gestalten“, so Marquardt.

„Ziel unserer Arbeit ist es, die Dauerhaftigkeit unserer Straßen zu verbessern“, beschreibt der Fachgruppenleiter die Aufgaben seines Bereichs. Dahinter steckt Detailarbeit im wörtlichen Sinn. Ohne Spezialwissen geht dabei gar nichts. Boden, Gesteinskörnungen, Baustoffgemische für Schichten ohne Bindemittel, Asphalt, Beton, Zusatzstoffe - viele solcher Faktoren gilt es zu prüfen und zu beurteilen, damit die Qualität stimmt. Verfahren und Maschinen müssen darauf abgestimmt und dafür eingestellt sein. Straßenbautechnik, Baustoffe und Bodenverhältnisse werden genau unter die Lupe genommen, Normen sowie technische



Dittmar Marquardt leitet die
Fachgruppe Bautechnik, Prüf- und
Kalibrierstelle in Halberstadt.



Unterschiedliche Materialien kommen beim Straßenbau zum Einsatz.

Regelungen erstellt und deren Einhaltung minutiös überwacht. Schließlich soll eine Straße viele Jahre lang halten. Ging es ursprünglich hauptsächlich um den Straßenneubau, beschäftigt sich das Team zunehmend mit der Ausführung von Erhaltungsbauweisen.

Etwa 30 Jahre „Lebenszeit“ werden beispielsweise für eine Autobahn aus Beton veranschlagt. Bei Asphalt sollte die Deckschicht alle zehn bis 15 Jahre erneuert werden. In Sachsen-Anhalt erreichen (noch) nicht alle Pisten dieses „Ablaufdatum“, wie jeder Autofahrer weiß. Unzählige, zig Tonnen schwere Lkw machen die Straßen viel schneller kaputt, als bei ihrer Projektierung erwartet. Die enorme Zunahme des Lkw-Verkehrs ahnte niemand, als die meisten Strecken in den 1990er Jahren geplant und gebaut wurden. Ein Brummi verursacht im Vergleich so viele Schäden wie 30.000 Pkw. Heute sind daher andere Baumaterialien und -methoden gefragt, als noch vor 20 Jahren.

Hinzu kommt ein weiteres Problem, das nicht nur die Straßenbauer in Sachsen-Anhalt beschäftigt. Der Fachbegriff klingt nicht besonders dramatisch: Alkali-Kieselsäure-Reaktion im Beton, kurz AKR. Besonders die A 14 und die A 9 sind daher Dauerbaustellen. Marquardt und sein Team sind in die Erarbeitung von bundesweiten Regelungen zur Vermeidung einer schädigenden AKR und die Erfahrungssammlung mit Erhaltungsbauweisen integriert. Ihre Erfahrungen sind dabei gefragt. Nicht nur zu diesem Thema werden kontinuierlich neue Kenntnisse gesammelt und Wege gesucht. Der ständigen Weiterentwicklung der Erkenntnisse dienen in Sachsen-Anhalt bisher rund drei Dutzend Versuchs- und Erprobungsstrecken für neue oder weiterentwickelte Baustoffe (z.B. Zementsorten, Bitumen), Bauweisen und Bauverfahren im Straßenbau.

Dafür, dass Kilometer für Kilometer Millimeterarbeit geleistet wird, sorgen hoch-



Mit wissenschaftlichen Methoden werden die Baustoffe untersucht.



Bei der Kalibrierung kommt es auf Millimeterbruchteile an.

empfindliche Geräte, die wiederum durch Spezialisten eingestellt, das heißt kalibriert werden. Die Kalibrierungen werden von geschultem und erfahreinem Fachpersonal der Kalibrierstelle Halberstadt (der in dieser Struktur einzigen ihrer Art in Deutschland) vorgenommen. Durch ein Prüfsiegel und ein Kalibrierzeugnis wird die Kalibrierung bescheinigt.

Erkenntnisse von bundesweiter Bedeutung

Die Arbeit der Fachgruppe Z 224 findet bundesweite Beachtung, weiß Melanie Sorgatz. Sie leitet den Fachbereich 22 – Straßenbau – in der Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt und ist damit ein Bindeglied zwischen der fachlichen und der politischen Ebene. Beide Interessen unter einen Hut zu bekommen, sei nicht immer leicht. In vielen Gremien des Bundes und der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) sei das Fachwissen aus Halberstadt gefragt. Die wissenschaftlichen Untersuchungen spielten zum

Beispiel bei der Erarbeitung von Prüfvorschriften für den Straßenbau eine Rolle. Auch in die Formulierung von Lieferbedingungen fließen diese Erkenntnisse ein.

Die LSBB hat die Verantwortung für Planung, Bau und Betrieb der Landesstraßen, einschließlich der Ingenieurbauwerke, sowie als Auftragsverwaltung des Bundes für Bundesautobahnen und Bundesstraßen, erklärt die Fachbereichsleiterin. Politisch-finanzielle Zwänge bestimmten dabei zunehmend die Möglichkeiten der Arbeit vor Ort.

So habe sich der Fokus in den vergangenen Jahren immer mehr vom Neubau von Straßen auf die Erhaltung des Straßennetzes verlagert.

„Die Neubauprojekte im Land sind inzwischen an einer Hand abzählbar“, berichtet Melanie Sorgatz. Auch diese Entwicklung bringt immer wieder neue Aufgabenstellungen für die Experten der Fachgruppe Z 224.



Melanie Sorgatz, Fachbereichsleiterin Straßenbau der Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt (Zentrale).



Der Altstadttunnel
Wernigerode

Tunnelsteuerung Wernigerode (Altstadtkreisel)

Aufgabe:

- Überwachung des Verkehrsablaufes
- Überwachung auf eingedrungenes Wasser, Öl und Gas
- Sperrung der Zufahrten bei Havarien aller Art und Aktivierung von Umleitungsrouten mittels Wechselwegweisung und Lichtzeichenanlagen
- Überwachung und Steuerung erfolgt von der VMZ (Verkehrsmanagementzentrale) in Halle/Peißen

Inbetriebnahme:
März 2006

Lage:
im Zuge der B 244
in der Ortslage
Wernigerode

Zauberwort Telematik

Damit der Verkehr ungehindert rollt, braucht es nicht nur gut ausgebaute Straßen, sondern manchmal auch ein bisschen „Nachhilfe“. Telematik heißt das Zauberwort, mit dem der Kraftfahrzeugstrom gesteuert wird und die Verkehrswege so besser ausgelastet werden.

Das Wort „Telematik“ setzt sich aus den Begriffen Telekommunikation und Informatik zusammen. Verkehrstelematik versteht sich als Anwendung moderner Kommunikations-, Informations- und Leittechnologien im Verkehr. Damit kann nicht nur die Kapazität des vorhandenen Verkehrsraumes erhöht werden (z. B. Seitenstreifenfreigaben), sondern auch Staus und Unfälle ganz vermieden oder deren nachteilige Auswirkungen erheblich abgemildert werden (z.B. Strecken- und Netzbeeinflussungsanlagen).

Zur Leitung und Steuerung aller straßenverkehrstelematischen Anlagen dient die Verkehrsmanagementzentrale (VMZ).

Hier laufen alle Datenerfassungen, Schaltungen, Störungsmeldungen und Wetterdaten zusammen.

Diese Zentrale für die Landesstraßenbau- behörde des Landes Sachsen-Anhalt befindet sich in Halle/Peißen. Sie ist seit Juni 2003 in Betrieb und hat die Aufgabe, die Verkehrsabläufe auf den Bundesfern- straßen im Lande zu überwachen und zu steuern. Die Zentrale ist rund um die Uhr, sieben Tage die Woche besetzt.

Die Mitarbeiter stehen im ständigen Informationsaustausch mit der Polizei, den Straßen- und Autobahnmeistereien sowie mit den tätigen Baufirmen. In der kalten Jahreszeit nimmt die VMZ zusätzlich die Aufgaben einer Winterdienst- Informa- tionszentrale wahr. Durch die Veranlas- sung von Gefahrenwarnungen und Baustelleninformationen an den verkehrstelematischen Anlagen leistet sie einen aktiven Beitrag zur Erhöhung der Ver- kehrssicherheit auf den Straßen im Land.



Tag und Nacht tragen die Mitarbeiter der Verkehrsmanagementzentrale dazu bei, die Straßen Sachsen-Anhalts ein Stück sicherer zu machen. Die Streckenbeeinflussungsanlagen auf der Autobahn 2 gingen im Jahr 1998 in Betrieb. Insgesamt 20 Anzeigequerschnitte (Schilderbrücken) gibt es hier.

Verkehrsmanagementzentrale für Straßen und stille Örtchen

Der Raum erinnert an ein Raumfahrtzentrum. Dutzende Computer stehen in Reihe und Glied. Leute schauen konzentriert auf die Monitore, tippen mal hier und mal dort etwas in die Tastatur. An der Wand hängen überdimensionale Karten. Es ist mucksmäuschenstill. Plötzlich klingelt das Telefon. „Okay. Dann hebe ich die Geschwindigkeitsbegrenzung wieder auf“, sagt Christian Reiss und drückt gelassen seine Computermaus. Im gleichen Moment verschwindet 80 Kilometer weiter nördlich die „60“ von den Schilderbrücken an der A 14. Die Unfallstelle bei Magdeburg ist geräumt, hatte die Polizei dem Leiter der Verkehrsmanagementzentrale des Landes mitgeteilt.

Die hat ihren Sitz in Halle/Peißen in einem unscheinbaren Klinkerbau. Doch drinnen steckt Hightech. Von hier aus haben Reiss und fünf Operatoren die wichtigsten Straßen des Landes rund um die Uhr im Blick.

Die Überwachung der Anzeigenquerschnitte (Fachbezeichnung für das, was der Autofahrer „Schilderbrücke“ nennt) ist dabei nur eine von vielen Aufgaben. Meist erfolgt die Geschwindigkeitsbeeinflussung automatisch. Verkehrsbelastung und Witterung sind dabei die Hauptkriterien. Nur bei außergewöhnlichen Ereignissen, wie Unfällen oder Baustellen, greifen die Operatoren auf Anforderung ein. Mit zeitweiligen Überholverbots für Lkw, Wetterwarnungen oder auch Tempolimits bei zu viel Verkehr wird der Fahrzeugstrom gesteuert. Bei geringerer Geschwindigkeit ist die Kapazität einer Autobahn größer.

Die Operatoren lassen insgesamt 14 dieser Systeme nicht einen Moment aus den Augen. Die wichtigsten Systeme sind die Verkehrsbeeinflussungsanlage auf der A 2 mit einer Länge von mehr als 40 Kilometern und die Streckenbeeinflussungsanlage auf der A 14 mit ca. 20 Kilometern Länge. Hinzu kommen rund 300 Ampelanlagen im Land, der Altstadt-Kreisel in



Schnelle Entscheidungen sind von Christian Reiss (re.), Peter Pfeifer und den anderen Operatoren in der Verkehrsmanagementzentrale gefragt.



Von Halle aus werden die Straßen landesweit überwacht.

Wernigerode, das Verkehrssystem mit digitalen Informationstafeln rund um Leipzig, Notrufsäulen an der Autobahn und Messdaten von mehr als 30 Stationen, an denen landesweit das Wetter erfasst wird, so dass Warnungen an den Straßenbetriebsdienst gehen können. Gleiches gilt übrigens, wenn ein WC an einem Autobahnrastplatz verstopft ist oder die Beleuchtung dort ausfällt. Auch diese wichtigen Anlagen werden von Halle aus (fern)überwacht. „Ich wusste gar nicht, wieviel Elektronik in so einer Toilette steckt“, schmunzelt der Leiter.

Angesichts des stetig steigenden Verkehrsaufkommens, wachsen auch die Aufgaben, die die VMZ zu bewältigen hat. Dazu zählt auch die technische Überwachung von Parkplätzen an der A 2. Informationstafeln zeigen Truckern dort die Zahl der freien Lkw-Stellplätze auf den Rastplätzen Lorkberg, Börde und Krähenberge an. Eine wertvolle Hilfe für die gestressten Brummi-Piloten. Für eine

wirksame Steuerung des Verkehrsflusses ist das aber nicht großräumig genug. Ein weiteres Projekt ist die zukünftige weiträumige Verkehrsbeeinflussung mit Hilfe einer Netzbeeinflussungsanlage im Bereich Erfurt-Leipzig/Halle. Dies wird gemeinsam mit Thüringen durchgeführt und dient der weiträumigen Verkehrs-umleitung bei Stau/Vollsperrung im Bereich A 4 / A 9 über die A 38 / A 71. In diesem Projekt ist zudem perspektivisch geplant, Reisezeiten per Bluetooth via Handy zu erfassen und zu verarbeiten. Die daraus gewonnenen Daten fließen in ein Steuerungsmodell und daraus werden Streckenempfehlungen abgeleitet.



Im Bereich des Autobahnringes Halle/Leipzig wurde die Netzbeeinflussungsanlage als Gemeinschaftsprojekt der Länder Sachsen-Anhalt und Sachsen sowie der Stadt Leipzig eingerichtet. Sie ist seit 2006 in Betrieb.



Die Aufgaben des Straßenbetriebsdienstes sind vielfältig.

Straßenbetriebsdienst

Im Rahmen des Straßenbetriebsdienstes werden alle notwendigen Leistungen zur Wartung und Pflege der Straßen und Bauwerke mit dem Ziel der Gewährleistung der Verkehrssicherheit erbracht. Diese Leistungen gliedern sich in die Leistungsbereiche:

1. Bauliche Sofortmaßnahmen
2. Grünpflege
3. Pflege und Wartung der Straßenausstattung
4. Reinigung
5. Winterdienst
6. Sonstige Leistungen

Für sichere Straßen im Einsatz

Straßen sind wie eine Haut. Sie müssen gereinigt und gepflegt werden. Sommer wie Winter sind die Mitarbeiter des Betriebsdienstes auf Achse, um Sachsen-Anhalts Straßennetz in gutem Zustand zu halten. Mit den modernen Organisationsstrukturen der Landesstraßenbaubehörde können die Leistungen kostengünstig und wirtschaftlich erbracht werden.

Der Straßenbetriebsdienst arbeitet regional von 28 Meistereistandorten aus. Hinzu kommt eine landesweit agierende Fernmeldemeisterei mit Sitz in Halle/Peißen.

Aufgabe des Straßenbetriebsdienstes ist die Gewährleistung der Verkehrssicherheit und der Langlebigkeit von 453 Kilometern Bundesautobahnen, 2.358 Kilometern Bundesstraßen und 3.896 Kilometern Landesstraßen. Darüber hinaus haben drei Landkreise die Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt mit der technischen Verwaltung von insgesamt 682 Kilometern Kreisstraßen beauftragt. Für den Straßenbetriebsdienst sind rund

790 Straßenwärter tätig. Der Fahrzeug- und Gerätepark umfasst zirka 465 Nutzfahrzeuge und hunderte Geräte. Der Winterdienst spielt dabei eine wichtige Rolle. Eine Garantie für schnee- und eisfreie Straßen gibt es aber nicht, denn nicht alle Räum- und Streufahrzeuge können gleichzeitig überall sein.

Einen wesentlichen Beitrag für die Erhöhung der Verkehrssicherheit einschließlich der Verbesserung der Leistungsfähigkeit leistet die Verkehrstechnik. Durch die Beeinflussung des Verkehrs mit dem Ziel der optimalen Ausnutzung der vorhandenen Straßeninfrastruktur können Verkehrsprobleme erheblich gemindert werden.

Die hierzu erforderlichen Verkehrsbeeinflussungssysteme bestehen aus elektronisch gesteuerten Wechselwegweisern bzw. Wechselverkehrszeichen. Die Steuerungsautomatik zur Abwicklung der elektronischen Beeinflussungssysteme stellt die notwendigen Informationen aus



Mit moderner Technik erledigt der Straßenbetriebsdienst seine Aufgaben.



Saubere Straßenränder erhöhen die Sicherheit.

zahlreichen Messstellen, an denen die Verkehrsbelastungen und Fahrzeuggeschwindigkeiten festgestellt werden, bereit. Insbesondere sind Wetterinformationssysteme für die Abwicklung des Straßenbetriebsdienstes hilfreich bei der Überwachung der Straßenzustände.

Unfallhäufungsstellen werden im Rahmen der jährlich stattfindenden Unfallkommissionssitzungen ermittelt, je nach erforderlichem Planungsvorlauf in die kurz-, mittel- und langfristigen Bauprogramme eingestellt und beseitigt.



Mit moderner Technik erledigt der Straßenbetriebsdienst seine Aufgaben.



Sommer wie Winter sind die Straßenwärter im Einsatz.





Stefan Hörold,
Leiter des Regionalbereichs
West der LSBB
Sachsen-Anhalt

Gefährlicher Job: Gefahren an den Straßen beseitigen

Frühjahrsunwetter, Sommerhitze, Herbststürme, Winterkälte und Glatteis: Es gleicht einem Wunder, dass man auf unseren Straßen trotzdem zu jeder Jahreszeit gut vorankommt. Vollbracht wird es und das Tag für Tag, von den Mitarbeitern des Betriebsdienstes. Sie sind das Rückgrat im Team der Landesstraßenbaubehörde, denn ohne Unterhaltung, Pflege und Reparatur wären unsere Straßen bald nicht mehr passierbar. Die Aufgaben sind gewaltig.

Allein in seinem Zuständigkeitsbereich gelte es, 561 Kilometer Bundes- und 866 Kilometer Landesstraßen zu betreuen, berichtet Stefan Hörold, Leiter des Regionalbereichs West. Dabei stelle der Harz mit seinen extremen Verhältnissen eine besondere Herausforderung dar. Dass es aber ausgerechnet aus dieser Region selbst im Winter selten Meldungen über unpassierbare Straßen gibt, liegt am Fleiß und der Fachpraxis des eingespielten Teams. „Wer im Harz wohnt, ist mit extremen Witterungsverhältnissen auf-

gewachsen“, sagt Hörold. Schnee und Eis gehörten einfach dazu. Normalität sind aber auch die vielfältigen anderen Aufgaben. Sofortmaßnahmen am Straßenkörper (Kleinreparaturen), Grünpflege (allein eine halbe Million Bäume säumen die Landes- und Bundesstraßen im Land), Wartung und Pflege der Straßenausstattung (Lichtsignal und Telematikanlagen, Gebäude, Toiletten), Reinigung, Havarieeinsätze und betriebliche Erhaltung (Rissverfüllung), zählt er weitere wichtige Tätigkeiten auf.

Jeder Kraftfahrer sollte dankbar für diese wichtige Arbeit sein. Doch es gibt viele, denen beim Anblick eines Straßenwachfahrzeuges oder eines Baustellenschildes die Galle kocht. Hupkonzerte und Beschimpfungen seien zwar nicht an der Tagesordnung, kämen aber vor. Viel schlimmer sind „gewagte“ Überholmanöver. Straßenwärter ist leider ein gefährlicher Beruf. Wie paradox: Denn die Mitarbeiter des Betriebsdienstes tun alles, um Gefahren auf den Straßen möglichst zu bannen.



Straßen brauchen ständig Pflege, weiß Regionalbereichsleiter Stefan Hörold.



„Bikerfalle“ an der „Soundröhre Harz“ entschärft

Mit Rüttelstreifen werden die Biker ausgebremst.

Mit lautem Knattern brausen die Maschinen die engen, kurvenreichen Straßen entlang. Der Harz ist ein Dorado für Motorradfahrer. Doch Spaß hat eine bittere Kehrseite. Sobald die Zweiradpiloten unterwegs sind, schnellen auch die Unfallzahlen in die Höhe. Der Tunnel an der Rappbodetalsperre, auch „Soundröhre Harz“ genannt, war lange als „Bikerfalle“ berüchtigt.

Mit einem besonderen Projekt wurde dieser Gefahr begegnet. An der Landesstraße 96, im Bereich der Talsperre, wurden sogenannte Rüttelstreifen zur Verkehrsberuhigung eingebaut. Die Landesstraßenbaubehörde und der Landkreis Harz haben hier gemeinsam etwas auf den Weg gebracht, um die Verkehrssicherheit an dieser Gefahrenstelle zu erhöhen. Das Rüttelstreifenprojekt ist das Ergebnis einer eingehenden verkehrstechnischen Untersuchung. Damit soll wirksam Einfluss auf das Verhalten der motorisierten Verkehrsteilnehmer genommen werden.

Eine polizeiliche Auswertung des Unfallgeschehens hatte im Bereich der Rappbodetalsperre ergeben, dass in den zurückliegenden Jahren vermehrt Unfälle passiert sind, an denen Motorradfahrer beteiligt waren. Die Hälfte dieser Unfälle ging mit Personenschäden einher. Hauptursache waren die Nichteinhaltung der Höchstgeschwindigkeit oder aber unangepasstes Fahrverhalten. Außerdem habe das Fahrverhalten einiger Motorradfahrer eine zum Teil enorme Lärmbelästigung für die Fußgänger im Tunnel verursacht.

Deshalb wurden beidseitig des Tunnels, das heißt an der Ein- und Ausfahrt, auf einer Strecke von jeweils 65 Metern sieben hintereinander liegende sogenannte Rüttelstreifen eingebaut. Die rund einen halben Meter breiten und bis zu zwei Zentimeter hohen asphaltierten Rüttelstreifen sind quer über die Fahrbahn verlegt, so dass sie nicht umfahren werden können.

Durchgehende Doppellinien in der Fahrbahnmitte und reflektierende Markierungsknöpfe, innerhalb des Tunnels zwischen den Linien aufgebracht, weisen zusätzlich auf das Überholverbot in diesem Bereich hin. Verkehrsschilder mit entsprechenden Gefahrenzeichen und die Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 50 Kilometer pro Stunde komplettieren das Ganze. Das Ziel dieser Maßnahmen besteht darin, vor allem für Motorradfahrer eine durchgehende Beschleunigung zu erschweren, wenn nicht gar zu verhindern. Die Kosten für das Projekt betragen knapp 50.000 Euro.



Der Tunnel an der Rappbodetalsperre wurde von Motorradfahren gern genutzt, um richtig „aufzudrehen“. Rüttelstreifen verhindern heute die unangemessene Beschleunigung.



Endstation Straßengraben

Gefahrenstellen erkennen, Unfälle vermeiden

Maßnahmen zur Unfallvermeidung

- Lichtsignalanlagen
- Beschilderungen
- Fahrbahnmarkierungen
- Wegweisung
- Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen
- Straßenbeleuchtung
- Telematik
- Verkehrsmanagementsysteme (Automatischer Notruf)
- Radverkehrsanlagen (Radfahrstreifen)
- Querungshilfen (Mittelinsel, Mittelstreifen)
- Ortsfeste Geschwindigkeitsüberwachung
- Einsatz von passiven Schutzeinrichtungen (Schutzplanken/Leitplanken)
- Aufpflasterungen
- Kreisverkehrsplätze
- Überholstreifen

Wie können Sachsen-Anhalts Straßen sicherer werden? Damit beschäftigen sich die Verkehrsunfallkommissionen im Land. Ihnen gehört je ein Vertreter der Polizei, sowie des jeweiligen Straßenbulasträgers und der Straßenverkehrsbehörde an.

Sie haben landesweit im Rahmen der „Örtlichen Untersuchung von Straßenverkehrsunfällen“ die Aufgabe, Unfallhäufungen zu erkennen, zu bewerten und für Abhilfemaßnahmen zu sorgen. Besonderheiten der Straße und des Verkehrsablaufes werden aufgedeckt, die die Entstehung von Verkehrsunfällen begünstigen.

Aufgabe des Gremiums ist es, die von der Polizei ermittelten Daten zu Unfallhäufungen (Unfalltyp und -schwere) zu interpretieren und Lösungsmöglichkeiten vorzuschlagen, welche dann von den verantwortlichen Behörden umgesetzt werden müssen. Das kann

durch Verkehrsüberwachung, verkehrsbehördliche Anordnungen oder straßenbauliche Maßnahmen geschehen.

Ein Schwerpunkt liegt auf der Wildunfallprävention. Neben den „klassischen“ Mitteln, wie Wildwarnreflektoren, Duftzäunen oder Querungshilfen (Grünbrücken und Wildtunnel), kommen elektronische Anlagen zum Einsatz. Eine solche hat sich im Ziegelrodaer Forst bewährt.

Hier wird anders als üblich der Pkw-Fahrer vor dem Wild gewarnt. Das geschieht mittels Infrarotkameras, die entlang der 300 Meter langen Strecke in jeder Fahrtrichtung vier Mal im Abstand von 75 Metern aufgestellt wurden. Jede Anlage besteht aus zwei Infrarotdetektoren, die den Waldrand überwachen und immer wenn ein Tier die Straße überqueren will, ein Signal an die Hinweistafeln senden, welche dann den nahenden Autofahrer warnen und ihm anzeigen, die Geschwindigkeit auf 50 Stundenkilometer zu senken.



Die Anlage im Ziegelrodaer Forst warnt mittels elektronischer Erfassung vor Wildwechsel.



Solche Schilder sind ernstzunehmen. Die Zahl der Wildunfälle ist insbesondere in den ländlichen Regionen Sachsen-Anhalts in den vergangenen Jahren drastisch gestiegen.



Jahrhundertflut 2002: „Ilse“ fraß die Straßen auf

Der Sommer begann unspektakulär. So maß auch niemand der Meldung des Wetterdienstes am 9. August 2002 besondere Bedeutung zu. Die Meteorologen warnten vor einem Tiefdruckgebiet mit dem Namen „Ilse“, das nach Tschechien zog. Am 12. August gingen extreme Niederschlagsmengen auf Tschechien und Sachsen nieder. Kleine Gebirgsflüsse schwellen zu reißenden Strömen an und rissen alles mit, was sich ihnen in den Weg stellte. Die Wassermassen ergossen sich in die Elbe. Eine enorme Flutwelle nahm flussabwärts ihren Lauf. Von Dresden aus schlug sie eine Schneise der Zerstörung.

In Sachsen-Anhalt besonders betroffen war der Süden des Landes. Selten ist die Region um Wittenberg, Dessau und Bitterfeld so von einer Naturkatastrophe heimgesucht worden, wie von dieser Flut an Elbe und Mulde.

Die Mitarbeiter der Straßenbauverwaltung im Amtsbereich des damaligen Straßenbauamtes Wittenberg wurden während

der Katastrophenzeiten auf eine harte Bewährungsprobe gestellt. Zum einen galt es, den Notwendigkeiten der verantwortlichen Katastrophenstäbe zu dienen, zum anderen war das nicht vom Hochwasser betroffene Straßennetz zu sichern und die Befahrbarkeit zu gewährleisten.

Am 21. August 2002 waren im Bereich des Straßenbauamtes Wittenberg zirka 250 bis 260 Kilometer, rund ein Fünftel des zu betreuenden Straßennetzes überflutet. Sofortiges Handeln war erforderlich, da wichtige Versorgungsadern unterbrochen waren (L 139, L 136, L 131 sowie die B 2, B 100, B 187 und B 187a). Das öffentliche Leben funktionierte nur unter Nutzung großer Umwege. Durch Flutung der Goitzsche war die Stadt Bitterfeld massiv bedroht. In fünf Tagen lief durch den Dambruch bei Pouch das Resttagebauloch voll, was eigentlich in sechs Jahren erfolgen sollte. Die B 100 wurde auf einer Breite von 45 Metern geschlitzt, um so einen künstlichen Ablauf in das alte Muldebett zu schaffen. Somit konnte eine weitere

Katastrophe für Bitterfeld vermieden werden. Die L 139 zwischen Löbnitz in Sachsen und Pouch war an mehreren Stellen bis zu einer Tiefe von sieben Metern weggespült. Die schnellstmögliche Schadensbeseitigung zur Wiederherstellung der Befahrbarkeit wurde angeordnet und unbürokratisch geregelt. Sofort und mit gleitender Projektierung wurde an fünf Straßenbau- und zeitversetzt an einem Brückenbauvorhaben gearbeitet. Die Meistereien kümmerten sich umgehend um die Wiederherstellung der Befahrbarkeit.

73 weitere im Überflutungsbereich befindliche Bauwerke wurden zwischen September 2002 und April 2003 intensiven Untersuchungen unterzogen, 21 waren betroffen. Während die Arbeiten an den Landesstraßen im Jahre 2004 abgeschlossen waren, wurde an der B 184 bis 2010 gearbeitet.

Die sechs alten Brücken wurden abgerissen und durch 14 neue Bauwerke ersetzt. Auch in anderen elbnahen Regionen des Landes hinterließ die Flut 2002 ihre Spuren. Die Schäden im Straßennetz konnten aber zügig beseitigt werden.



Die Straße zwischen Pouch und Löbnitz bzw. das, was von ihr übrig blieb.

L 139 bei Steutz

Hochwasserbilanz 2002 im Bereich des Straßenbau- amtes Wittenberg

Zirka 260 km Straßen
und Brücken überflutet
und geschädigt.

9 Bundesstraßen
mit einer Länge von zirka
14 Kilometern mit zwölf
Brückenbauwerken,
entspricht 3,17 Prozent
der Netzlänge von 432
Kilometern

27 Landesstraßen
mit einer Länge von zirka
43 Kilometern mit neun
Brückenbauwerken,
entspricht 9,13 Prozent
der Netzlänge von
471 Kilometern

Der finanzielle Aufwand
bezieht sich auf Bundes-
straßen 2002 - 2010:
zirka 45,00 Millionen Euro
und für Landesstraßen
2002 - 2004:
22,98 Millionen Euro



Deichbruch bei Fischbeck - Hochwasser im Juni 2013



Viele Straßen waren gesperrt. Blieben aber zum Glück vom Wasser verschont.

Hochwasser- schäden 2013 (landesweit)

Sanierungsaufwand
an Straßen und
Brückenbauwerken:

- Landesstraßen in Höhe von rund 33,5 Millionen Euro
- Bundesstraßen in Höhe von rund 6,7 Millionen Euro

2013: Sanierte Straßen und Brücken trotzen neuer Flut

Wie schnell doch die Zeit vergeht. Nach dem Hochwasser 2002 suchte nur elf Jahre später, im Juni 2013, die nächste „Jahrhundertflut“ das Land heim. In Sachsen-Anhalt wurden zunächst viele Gebiete rund um die Saale überflutet. Zugleich führten auch Unstrut, Weiße Elster, Mulde, Elbe, Havel und andere größere und kleinere Flüsse Hochwasser. Am 3. Juni wurde das Pretziener Wehr geöffnet, um Magdeburg und Schönebeck zu entlasten. Während die nach der vorigen Flut erneuerten Deiche im Süden den Wassermassen standhielten, wurde die Lage weiter nördlich immer bedrohlicher. Im Unterschied zu 2002 waren die Scheitel der Hochwasserwellen von Saale und Elbe diesmal aufeinander getroffen und hatten sich vereinigt.

Am Morgen des 9. Juni brach ein Deich bei Klein Rosenberg. Der Höchststand der Elbe wurde am 9. Juni am Pegel Magdeburg bei 7,48 Metern gemessen, 76 Zentimeter höher als im Jahr 2002.

In der Nacht vom 9. auf den 10. Juni brach der Elbedeich bei Fischbeck im Landkreis Stendal. Tagelang strömten bis zu rund 1.000 Kubikmeter Wasser je Sekunde aus und überfluteten im Elbe-Havel-Winkel etwa 220 Quadratkilometer. Wichtige Verkehrsachsen, wie die ICE-Strecke Hannover–Berlin, waren unterbrochen. Auch die B 188 mit der Elbebrücke Tangermünde, die B 107 zwischen Genthin und Havelberg und viele kleinere Verbindungen waren gesperrt. Die Liste der Maßnahmen zur Schadensbeseitigung an Straßen und Brückenbauwerken des Landes enthält 51 Vorhaben. Davon waren zwei Jahre nach der Flut 15 Maßnahmen komplett fertiggestellt. Bei den Bundesfernstraßen waren acht größere und eine Vielzahl kleinerer Hochwasserschäden wie Ausspülungen, beschädigte Bäume, etc. zu verzeichnen. Insgesamt ist der Schadensumfang 2013 jedoch zum Glück wesentlich kleiner ausgefallen als beim Hochwasser 2002.



Viele Straßen in der Altmark (Bild oben: Weißewarte) und dem Elbe-Havel-Winkel standen unter Wasser. Während die Elbebrücke Tangermünde (rechtes Bild) und andere Straßenverbindungen bald wieder für den Verkehr freigegeben werden konnten, blieb die ICE-Strecke Berlin–Hannover monatelang gesperrt.





Die B 188 bei Wust.

Ausgewählte Baumaßnahmen

- L 63 Brücke über die Taube bei Rajoch
Die Taubebrücke bei Rajoch wurde am 3. Dezember 2014 wieder für den Verkehr freigegeben.
- Ersatzneubau der Brücke über den Laufgraben im Zuge der Bundesstraße B 107 in Höhe Klietz
Nach siebenmonatiger Bauzeit wurde am 19. November 2014 der Verkehr von der bauzeitlichen Umfahrung wieder auf die Trasse der eigentlichen Bundesstraße verlegt und damit die neue Straßenbrücke für den Verkehr freigegeben.
- Straßenschlitzungen im Zuge der L 2 und L 18 als abflussunterstützende Maßnahmen

Hier hat sich gezeigt, dass infolge der durchgeführten umfangreichen Sanierungen nach dem letzten Hochwasser fast alle diese Straßenabschnitte und Brückenbauwerke der erneuten Flut standgehalten haben.

Die Schäden liegen bei bis zu zwei Milliarden Euro. Betroffenen wurden großzügige Aufbauhilfen gewährt. Eineinhalb Jahre nach der Hochwasserkatastrophe waren in Sachsen-Anhalt Hilfsanträge in einem Gesamtvolumen von 1,25 Milliarden Euro bearbeitet worden. Im Bereich der gewerblichen Unternehmen, Landwirte und privaten Hauseigentümer konnte der schnelle Einsatz der Soforthilfe in vielen Fällen in die eigentliche Aufbauhilfe übergeleitet werden.

Seitens der Straßenbauverwaltung wurden und werden auch weiterhin große Anstrengungen unternommen, um die Schäden zügig zu beseitigen.

Während des Hochwasserereignisses im Juni 2013 wurden zur Gefahrenabwehr an der L 2 von Havelberg bis zur L 18 und an

der L 18 von der B 107 bis Schollene, Straßenschlitzungen ausgeführt. Diese Öffnungen der Fahrbahnen, einschließlich des gesamten Unterbaus, erfolgten in der Zeit vom 16. bis 20. Juni 2013.

Nachdem im Juli/August 2013 zunächst diese Straßenöffnungen provisorisch geschlossen wurden, erfolgte die endgültige Schließung von September bis Anfang November 2013 mit Restarbeiten in 2014. Bis auf die L 192 Reuden - Könderitz sind seit August 2015 alle Straßen wieder befahrbar. Bei der L 192 waren im Vorfeld der Baurealisierung (zwei Brückenbauwerke sowie der betroffene Straßenabschnitt) umfangreiche Planungen und Untersuchungen erforderlich.



Die zerstörte Brücke an der B 107 in Klietz.



In die Vergangenheit geschaut - für die Zukunft gebaut

Vor den Bauarbeitern sind
die Archäologen dran.

Das Verhältnis von Straßenbau und Archäologie ist wie eine Symbiose. Die einen können nicht ohne die anderen. Motto: Erst in die Vergangenheit geschaut, dann für die Zukunft gebaut. Bevor die Baumaschinen anrücken, sind die Wissenschaftler zunächst mit dem Spaten, dann mit Pinsel

und Pinzette am Zuge, um die künftige Straßentrasse nach Zeugnissen der Vergangenheit abzusuchen. In wohl kaum einer anderen Region Deutschlands wurden sie in den letzten 20 Jahren so oft fündig wie in Sachsen-Anhalt, nicht zuletzt dank der umfangreichen Aktivitäten im Straßenbau.



Grabungsstätte an der A 14 bei Colbitz.



Archäologen und Straßenbauer haben Gemeinsamkeiten. So ziehen beide z.B. Schneisen durchs Land.



Eine der Grabbeigaben war eine sogenannte Füßschale.

Ein Beispiel für die erfolgreiche Zusammenarbeit von Straßenbau und Archäologie ist der Neubau der B 6n: Erstmals bestand für die Wissenschaftler im nördlichen Harzvorland die Möglichkeit, einen historischen Siedlungsablauf auf einer großen, linearen Fläche zu dokumentieren.

Das Projekt wurde und wird von umfangreichen archäologischen Ausgrabungen unter der Leitung des Landesamtes für Denkmalpflege und Archäologie Sachsen-Anhalt begleitet. Durch die enge Abstimmung mit der Straßenbauverwaltung des Landes konnten die zahlreichen menschlichen Hinterlassenschaften bereits im Vorfeld des eigentlichen Straßenbaus fachgerecht ausgegraben und dokumentiert werden, ohne dass der Bauablauf dabei zeitlich beeinträchtigt wurde – eine erfolgreiche Kooperation. Die beeindruckenden Ergebnisse der Grabungen decken die nahezu lückenlose 7.000-jährige Besiedlungsgeschichte dieser Region auf – spannende Geschichte

mitte in Sachsen-Anhalt. Wie hier hat der Straßenbau an vielen Stellen in Sachsen-Anhalt dazu beigetragen, archäologische Fundstellen zu erschließen und einmalige Zeitzeugen zu sichern und zu erhalten.



Blick in das Steinkistengrab der Kugelamphorenkultur (Westerhausen, Landkreis Quedlinburg), das im Sommer 2003 ausgegraben wurde.



Ein archäologisches Highlight offenbarte sich bei Börnecke (B 6n) im Mai 2003: Das Steinkistengrab und die Rinderbestattungen.



Verkehrsinfrastrukturprojekt dreidimensional

Die 3D-Computersimulation zur Altmark-Autobahn findet reges Interesse. Andreas Höpfner vom Fraunhofer Institut (Mitte) stellt das Forschungsprojekt vor.

Der Lückenschluss der A 14 von Magdeburg nach Schwerin ist eines der bedeutendsten Verkehrsprojekte Sachsen-Anhalts. Gemeinsam mit dem Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt entwickelten die Experten des Fraunhofer IFF ein digitales Modell, um die Planungen für den Lückenschluss der A 14 darzustellen und anschaulich kommunizieren zu können.

Die virtuell-interaktive 3D-Visualisierung erlaubt einen umfassenden Überblick über den geplanten Verlauf, die Bauabschnitte und die ökologische Verträglichkeit. Verschiedene Varianten für noch nicht festgelegte Bauabschnitte können diskutiert und Betroffene in Entscheidungsprozesse einbezogen werden. Es erleichtert zudem die Verständigung aller Projektbeteiligten – auch ohne fachspezifisches Vorwissen. Auf der Messe „transport logistik China“ 2014 in Shanghai wurde das Projekt erstmals einem internationalen Publikum präsentiert.

Zuvor war es bereits auf Bauausstellungen in Magdeburg und Halle zu sehen.

Auf der Basis wissenschaftlicher Untersuchungen zeigt es die Hintergründe und Auswirkungen des A 14-Lückenschlusses unter verschiedensten Aspekten im überregionalen Zusammenhang. Anhand dreidimensionaler Animationen werden zum Beispiel die Lage im gesamteuropäischen Autobahnnetz dargestellt, derzeitige und zu erwartende Fahrzeug- und Warenströme simuliert und die einzelnen Bauabschnitte erläutert. Die Simulation ist nicht nur für Fachleute aus Wirtschaft und Politik gedacht. Mit ihr sollen zum Beispiel auch Anwohner und andere interessierte Laien die Möglichkeit erhalten, sich über Einzelheiten des Projektes zu informieren. Auch der enorme Aufwand für Umweltschutzmaßnahmen wird anschaulich erklärt.



Die Visualisierung ermöglicht einen Überblick über das Projekt und seine großräumigen Wirkungen.



Zahlreiche Fachbesucher und Medienvertreter verfolgten die Vorstellung des „Mercedes Future Truck 2025“.

Weltpremiere in Sachsen-Anhalt: In Zukunft fährt der Truck allein

Daimler-Benz präsentierte im Juli 2014 auf dem ersten A 14-Abschnitt zwischen Mose und Colbitz die Weltpremiere für ein Verkehrssystem der Zukunft.

Der „Mercedes Future Truck 2025“ ist mit einem sogenannten „Highway Piloten“ ausgerüstet, der vernetztes und weitgehend autonomes Fahren ermöglicht. Ganz ohne menschlichen „Steuermann“ wird es auch künftig nicht gehen.

Allerdings sind für diesen während der Fahrt andere Arbeiten wie Buchführung oder Einsatzplanung und -abrechnung möglich. Der Fahrer wird zum Logistiker, erfahren die aus aller Welt angereisten Fachleute und Medienvertreter.

Allein rund 400 Journalisten waren zur praktischen Vorführung auf der Strecke bei Colbitz und dem parallelen Kongress in Magdeburg akkreditiert.



Wie sich die neue Autobahn anfühlt, konnten die Testfahrer bei der Mercedes-Benz-Veranstaltung bereits erleben.



Der Future-Truck fährt führerlos.

Technik gestern und heute



Straßenbau bleibt ein Knochenjob, obwohl sich die Technik in den vergangenen 25 Jahren rasant entwickelt hat.



Struktur der Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt

Fertig gestellte Ortsumgehungen im Zuge von Bundesstraßen

Lfd. Nr.	Bundesstraße	Bezeichnung	Länge in km	Kosten in Mio. Euro	Verkehrsfreigabe
1	B 6n	"Westabschnitt" (BA 2 - BA 4, LG NI - K 1346/Benzingerode)	21,60	98,50	2. Oktober 2001
		"Mittelabschnitt bis zur A 14" (BA 5 -13)			
		BA 5: Benzingerode/K 1346 - B 81/AS Heimbürg	5,00	24,40	16. Dezember 2003
		BA 6: B 81/AS Heimbürg - AS Blankenburg-Nord	2,90	29,10	19. November 2004
		BA 7: AS BLK-Nord - AS BLK-Ost/AS Thale	3,30	20,80	30. September 2005
		BA 8.1: AS Thale - AS QLB Nord (B 79)	9,00	43,20	13. September 2006
		BA 8.2: AS QLB-Nord (B 79) - AS QLB-Ost (L 66)	4,20	24,40	6. Dezember 2007
		BA 9.1: AS QLB-Ost (L 66) - AS Hoym (L 75)	10,30	59,70	6. Dezember 2007
		BA 9.2: AS Hoym - AS B 180n	4,30	17,80	17. März 2006
		BA 10: westl. ASL (K 2368) - B 180alt	5,50	33,40	6. Dezember 2002
		BA 11: AS ASL-Nord - AS ASL-Ost/B 185	3,80	19,10	18. Dezember 2003
		BA 12: AS ASL-Ost/B 185 - westlich K 2373	2,20	7,50	17. Dezember 2004
		BA 13.1: westlich K 2373 - östlich AS Güsten (B 185/L 72)	2,80	23,50	6. Dezember 2007
		BA 13.2 östlich AS Güsten (B 185/L 72 - östl. AS Ilberstedt)	5,70	47,20	4. Dezember 2009
		BA 13.3 einschließlich Umbau AS Bernburg A 14	4,20	33,70	19. Dezember 2011
		"Ostabschnitt" (BA 14 - 17)			
		BA 14/OU Bernburg, 1. TA bis L 65	2,90	26,00	19. Dezember 2011
		BA 14/OU Bernburg, 2. TA von L 65 bis B 185 (alt)	4,30	66,46	29. Mai 2015
		BA 15 östlich OU Bernburg bis westlich OU Köthen	3,78	10,09	22. November 2011
BA 16 OU Köthen	13,53	60,50	16. Dezember 2014		
2	B 6	OU Stapelburg	1,70	2,40	1. September 1993
3	B 188	OU Nahrstedt	2,50	14,33	30. Oktober 1994
4	B 79	OU Dardesheim	4,04	13,80	25. November 1994
5	B 188	OU Mieste/Wernitz	6,01	20,06	22. August 1995
6	B 180/B 81	OU Egelin-Süd	2,14	3,01	15. September 1995
7	B 190	OU Arendsee	6,45	7,85	5. Oktober 1995
8	B 189	OU Groß Schwechten	3,00	6,00	8. November 1996
9	B 71/B 188	OU Haldensleben	3,35	10,94	25. November 1996
10	B 189	OU Barleben	5,40	31,55	26. August 1997
11	B 183n	OU Radegast	3,59	5,63	26. August 1997
12	B 91	OU Weißenfels	7,62	86,25	3. November 1997
13	B 188	OU Weteritz	1,44	3,30	17. November 1997
14	B 188	OU Stendal-Süd	6,50	26,43	22. Dezember 1997
15	B 1	OU Schermen	3,67	4,35	21. September 1998

16	B 1	OU Bornstedt/Tundersleben	3,50	1,59	30. September 1998
17	B 1/B 107	OU Genthin	5,60	38,13	22. September 1999
18	BAB A 38	Südfahrt Leipzig	7,00	28,33	11. Dezember 2000
19	B 71/B 188	OU Gardelegen	10,86	44,52	12. Dezember 2000
20	B 183n	OU Zörbig	5,60	4,35	19. Dezember 2000
21	B 188	OU Tangermünde	8,78	50,00	20. Juni 2001
22	B 180	OU Eisleben/Nordosttangente	6,85	18,17	3. Juli 2001
23	B 180	OU Freyburg	6,57	19,92	30. Juli 2001
24	B 184	Südanbindung Dessau	2,48	6,70	18. April 2002
25	B 100	OU Gräfenhainichen	5,19	14,05	14. August 2002
26	B 180	OU Rothenschirmbach (Verlängerung Eisleben)	8,62	20,00	18. November 2002
27	B 184	OU Leitzkau	3,81	4,55	6. Dezember 2002
28	B 183n	OU Sandersdorf	8,54	19,80	1. September 2003
29	B 81	OU Gröningen	3,46	8,65	1. Oktober 2003
30	B 189	OU Wolmirstedt/Elbeu	6,58	39,68	19. November 2003
31	B 81	OU Egelin-Nord	3,45	13,90	6. Mai 2005
32	B 189n	OU Stendal-Ost	7,20	13,50	10. Juni 2005
33	B 81	B 246a Knoten Langenweddingen	2,50	5,12	29. Juli 2005
34	B 100	OU Brehna	6,00	17,90	9. September 2005
35	B 2	OU Wittenberg, 1. PA - Elbquerung bis Hallesche Str.	5,59	72,35	11. Dezember 2000
		OU Wittenberg, 2. PA - Pratau - Teil Ost Dresdener Str.	1,68	19,12	9. August 2004
	B 2/B 187	OU Wittenberg, 3. PA - Pratau - Teil West Dessauer Str.	1,94	20,30	11. Juli 2006
36	B 180/B 250	OU Querfurt	8,20	20,49	16. August 2006
37	B 188	OU Uchtspringe - Vinzelberg	10,90	16,80	24. Mai 2007
38	B 184	OU Gommern/Dannigkow	7,10	14,60	10. Juni 2008
39	B 248/B 71	OU Salzwedel (BÜ-Beseitigung), Bauabschnitt B 248	4,50	22,09	23. Mai 2006
		OU SAW (BÜ-Beseitigung), Bauabschnitt B 71	2,90	18,30	10. September 2008
40	B 81	OU Kroppenstedt	4,02	8,95	18. November 2008
41	B 80/B 86	OU Sangerhausen/Riestedt, 1. BA	8,47	38,04	19. September 2002
		OU Sangerhausen/Riestedt, 2. BA			
	B 86	OU Riestedt (NO-Umgehung), 3. BA	1,90	9,90	1. Juli 2009
42	B 180	OU Hettstedt, 1. BA (B 180 nördl. Walbeck - L 158)	4,80	18,10	24. Oktober 2005
		OU Hettstedt, 2. BA (L 158 - B 86)	3,70	13,30	13. September 2006
		OU Hettstedt, 3. BA (B 86 - Umspannwerk Klostermansfeld)	3,80	21,00	31. Juli 2009
43	B 2/B 91	OU Zeitz/Theißen/Südfahrt, 1. PA (B 91 - L 193)	3,70	20,92	4. Oktober 2000
		OU Zeitz/Nordumfahrt, 3. PA	4,35	14,43	21. Mai 2004
	B 2/B 91	OU Zeitz/Theißen/Südfahrt, 2. PA (L 193 - B 2)	4,20	13,10	21. Oktober 2009
44	B 176	OU Weißenfels Nord	2,56	4,57	1. März 2011
45	B 184	Dessau - Roßlau (vierstreifiger Ausbau)	2,10	29,90	15. Oktober 2010
46	B 81	Vierstreifiger Ausbau zw. Egelin/Nord und B 246a	5,40	16,90	28. November 2011
47	B 246a	OU Schönebeck, 1. BA (BAB A 14 - L 65)	5,60	8,02	24. Mai 2004
		OU Schönebeck, 2. BA (L 65 - L 51)	5,40	12,90	27. April 2009
		OU Schönebeck, 3. BA (Elbquerung)	2,66	45,07	27. August 2013
48	B 245	OU Bebertal	4,84	10,20	14. September 2015
Summe			389,62	1.739,46	

Investive Ausgaben im Straßenbau des Landes Sachsen-Anhalt seit 1991

Ausgabenkomplex / Finanzierung	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
	IST (Mio. Euro)						
Bundesfernstraßen	151,4	346,9	258,7	274,8	332,5	414,9	417,9
Landesstraßen	73,7	47,1	29,8	46,2	41,4	49,4	70,5
Kommunale Straßen	191,4	114,4	66,2	87,0	75,9	75,7	88,2
Gesamtausgaben	416,5	508,4	354,7	408,0	449,8	540,0	576,6

Ausgabenkomplex / Finanzierung	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
	IST (Mio. Euro)						
Bundesfernstraßen	490,1	510,2	386,4	355,0	375,2	410,9	334,1
Landesstraßen	70,0	57,0	60,8	68,1	62,4	78,4	68,6
Kommunale Straßen	77,5	68,3	72,1	75,0	76,9	76,7	73,2
Gesamtausgaben	637,6	635,5	519,3	498,1	514,5	566,0	475,9

Ausgabenkomplex / Finanzierung	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
	IST (Mio. Euro)						
Bundesfernstraßen	314,1	240,8	294,5	271,4	286,8	261,2	189,9
Landesstraßen	48,2	51,0	52,3	62,2	61,3	49,6	37,9
Kommunale Straßen	72,0	65,4	67,1	73,0	67,6	75,7	50,2
Gesamtausgaben	434,3	357,2	413,9	406,6	415,7	386,5	278,0

Ausgabenkomplex / Finanzierung	2012	2013	2014	2015	2016
	IST (Mio. Euro)	IST (Mio. Euro)	IST (Mio. Euro)	SOLL (Mio. Euro)	SOLL (Mio. Euro)
Bundesfernstraßen	178,9	190,9	189,8	236,0	240,0
Landesstraßen	38,1	57,6	71,5	57,7	48,5
Kommunale Straßen	39,5	67,7	62,9	55,7	54,4
Gesamtausgaben	256,5	316,2	324,2	349,4	342,9



Impressum

Herausgeber

Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr
des Landes Sachsen-Anhalt
Pressestelle
Turmschanzenstraße 30
39114 Magdeburg

Redaktion

Christian Wohlt

Layout

M. Scholz & Partner Werbeagentur GmbH

Bildnachweis

Titel – Brücke an der B 246a „Alte Fähre“: Dirk Mahler
Dirk Mahler (40),
MLV/LSBB (30),
Christian Wohlt (26),
ctpress-Archiv (7),
Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie (5),
DEGES (3),
LHW

September 2015

Diese Publikation wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Landesregierung von Sachsen-Anhalt herausgegeben.
Sie darf daher nicht zum Zwecke der Wahlwerbung in Wahlkämpfen verwendet werden.

