

## 70 Jahre Autobahn Siebenlehn – Frankenberg

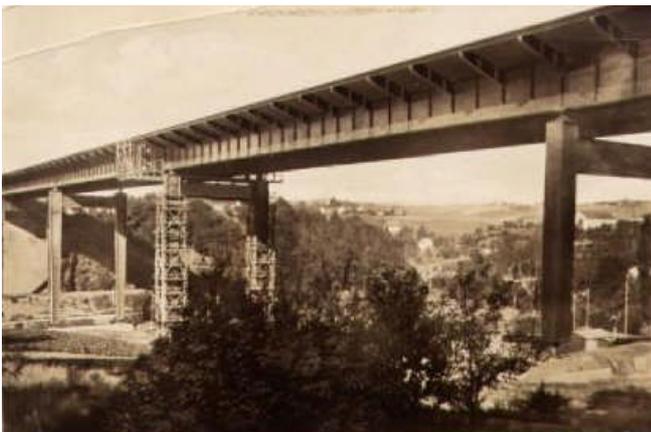
Am 8. Mai 1937 öffnet sich für unsere Region symbolisch das „Tor zur Welt“. Das kleine Städtchen Siebenlehn, einem Fahnenmeer gleichend, erlebt unter Teilnahme zahlreicher hochrangiger Vertreter der Staatsmacht und der Wirtschaft die festliche Einweihung des 25 Kilometer langen Teilabschnittes der sogenannten „Reichsautobahn“ von Siebenlehn nach Frankenberg. Sachsens ungekrönter König „Reichsstatthalter“ Martin Mutzschmann lässt es sich nicht nehmen, persönlich die Festrede zu halten. Hinsichtlich nationalsozialistischer Großmachtparolen lässt diese auch keine Wünsche offen.

Ausführlich berichtet darüber am 10. Mai der „Hainichener Anzeiger“, das Lokalblatt der Region um Hainichen. Eindrucksvoll werden die Leistungen der Bauleute in einer Bauzeit von zirka 2 ½ Jahren beschrieben. Allein drei beachtliche Brücken auf engstem Raum – über die Große Striegis bei Kaltofen mit 120 Meter Länge und 43 Meter Höhe, über die Kleine Striegis bei Schlegel mit 311 Meter Länge und 41 Meter Höhe sowie über die Zufahrt zum Schlegeler Ortsteil Kratzmühle mit 98 Meter Länge und 18 Meter Höhe – nötigen uns noch heute größten Respekt ab.

Über eine Million Kubikmeter Erd- und Felsmassen mussten bewegt werden und 64.000 Kubikmeter Beton sowie 6.000 Tonnen Stahl wurden verbaut.

Nachdem am 23. September 1933 der erste Spatenstich für eine Autobahn in Deutschland (Frankfurt – Darmstadt) erfolgt ist, kommen die Bauleute auch sehr bald nach Sachsen.

Die Freude über den Bau hält sich aber – vor allem bei den Gutsbesitzern, deren Ackerflächen in Anspruch genommen und teilweise regelrecht „zerschnitten“ werden – stark in Grenzen. Schließlich werden allein im Abschnitt Siebenlehn – Frankenberg 975.000 Quadratmeter, das sind 97,5 Hektar Land, darunter sehr viel Ackerland, der bisherigen Nutzung für immer entzogen.



*Die Schlegeler Brücke kurz vor der Fertigstellung im Jahre 1937*

Die zahlreichen Täler und die dadurch notwendigen Brücken im Verlauf der Trasse fordern ein hohes Maß an Ingenieurbaukunst und den Einsatz vieler Straßen- und Brückenbauer, die in den Jahren der Bauzeit in den umliegenden Dörfern Quartier finden.

Einige von ihnen bleiben für immer, nachdem sie hier die Frau fürs Leben gefunden haben. Am 22. Juli 1936 wird an den Brücken über die beiden Striegis-Flüsse Richtfest gefeiert, ein Jahr später rollt darüber bereits der Verkehr.

Nur drei Jahre später beginnt der 2. Weltkrieg. Nun rollen Militärfahrzeuge über die Autobahn gen Osten. Als alle Welt bereits weiß, dass der Sieg der alliierten Armeen und damit der totale Zusammenbruch des faschistischen Deutschlands nur noch eine Frage von Tagen sein kann, wird in völliger Sinnlosigkeit am 23. April 1945, also nur zwei Wochen vor der bedingungslosen Kapitulation, die Brücke in Schlegel unter Einsatz von 9.000 Kilogramm Dynamit durch die Wehrmacht gesprengt.



*Die Schlegeler Brücke nach der Sprengung*

Für den Ausgang des Krieges ist das ohne jegliche Bedeutung. Am gleichen Tag fliegt die kleine Brücke über die Bundesstraße B 169 vor Schlegel ebenfalls infolge Sprengung in die Luft. Noch heute erinnern sich Schlegeler Einwohner an diesen denkwürdigen Tag, an den dumpfen Knall und die folgende riesige Staub- und Rauchwolke über dem Striegistal. Nur kurze Zeit nach dem Zusammenbruch wird trotz schwieriger wirtschaftlicher Lage die Straße von Hainichen nach Kaltofen gepflastert, um als Umgehungsstraße für die Autobahn dienen zu können. In Kaltofen entsteht eine provisorische Autobahnanschlussstelle. Schließlich wird diese Autobahn dringend als Verbindungsweg nach dem Osten gebraucht, denn wöchentlich fährt eine LKW-Kolonne, in meiner Erinnerung aus zirka 20 sowjetischen Militärfahrzeugen bestehend, mit Uranerz aus dem Erzgebirge in Richtung Sowjetunion. Das Abenteuer „Wismut“ hat begonnen. Der Kampf um die atomare Vorherrschaft in der Welt berührt also indirekt auch unsere Dörfer.

Das mag auch der Grund dafür sein, dass schon bald mit dem Wiederaufbau der Brücken begonnen wird. Zunächst entsteht die Brücke über die B 169 und im Jahre 1951 ziehen erneut Brückenbauer in Schlegel ein. Am 31. Dezember 1953 wird

die neu erbaute einspurige Steinbogenbrücke in Schlegel, die sich sehr ästhetisch in das Tal der Kleinen Striegis einfügt, für den Verkehr freigegeben. 21 Millionen Mark hat die Regierung der DDR dafür ausgegeben.



*Die neue Brücke in Schlegel im Jahre 1954*

Als die ersten Pfeiler für die zweite Fahrspur bereits kurz vor der Fertigstellung stehen, wird der Bau eingestellt, das Geld im Arbeiter- und Bauernstaat ist knapp geworden.



*Der Bau ist eingestellt, das Geld ist alle.*

So bleibt die Brücke über einen Zeitraum von 40 Jahren ein Nadelöhr, bei den Fernfahrern wegen der Unfallgefahr wenig geliebt. Allmählich verschwinden die im Tal bereits exakt nach vorgesehenem Einbauplatz abgelagerten Steine für die weiteren Pfeiler und Bögen, sie werden verkauft und sind noch heute hier und da in Mauern und Bauwerken zu sehen.



*1992: eine zweite Brücke wird gebaut.*

Nach eingehenden Prüfungen der Belastbarkeit und des Bauzustandes zu Beginn der neunziger Jahre erfolgen im Rahmen des „Verkehrsprojektes Deutsche Einheit“ eine gründliche Sanierung der vorhandenen Brücke sowie der Anbau einer Stahlbetonbrücke. Die Anzahl der Fahrspuren erhöht sich damit auf sechs. Endlich im Sommer 1995 – 50 Jahre nach der sinnlosen Sprengung – rollt der Verkehr über die neue Brücke. Die Autobahn A 4, nun durchgängig ebenfalls sechsspurig, wird dem enorm gestiegenen Fahrzeugaufkommen endlich gerecht. Das „Tor zur Welt“ für die Dörfer an der Striegis öffnet sich weiter als je zuvor.

*Franz Schubert*

*Quelle: Striegistal-Bote vom August 2007*