

Neue Straßen für Sachsen

➤ gefördert durch die Europäische Union und den Freistaat (2000–2006)

Europa fördert Sachsen.
EFRE
Europäischer Fonds für
regionale Entwicklung

STAATSMINISTERIUM
FÜR WIRTSCHAFT
ARBEIT UND VERKEHR



Finanziert aus Mitteln der
Europäischen Union und
des Freistaates Sachsen



**DIREKTIONSBEZIRK
CHEMNITZ**

- S 200 Autobahnanschlussstelle Chemnitz-Ost
- S 34 Berbersdorf
- S 211 Neuhausen
- S 242 Hartmannsdorf
- S 243 Kändler / Röhrsdorf
- S 255 Aue
- S 286 Mülsen
- S 303 Werda-Neudorf
- S 289 Reichenbach

**DIREKTIONSBEZIRK
DRESDEN**

- S 70 Reichenbach
- S 81 Reichenberg / Boxdorf
- S 81 Friedewald
- S 127 Kunnersdorf
- S 133 Olbersdorf
- S 156 Berthelsdorf
- S 171 Königstein
- S 175n Heidenau
- S 191n Nickern
- S 177 Großerkmannsdorf / Radeberg

**DIREKTIONSBEZIRK
LEIPZIG**

- S 1 nördl. Lindenthal
- S 1 südlich Lindenthal
- S 8a westl. Flughafen-Zubringer
- S 11 Wurzen
- S 21 Mühlberg
- S 38 Mutzschen
- S 38a Liebertwolkwitz
- S 43 Großpösna

05	GRUSSWORT: Neue Straßen für Sachsen: Der Europäische Fonds für regionale Entwicklung verbindet
06/07	ES HAT DEN HUT AUF, WENN ES UM STRASSENPLANUNG, STRASSENBAU UND STRASSENBAUFÖRDERUNG GEHT: Das Referat 63 des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
08/09	DIE REGION CHEMNITZ: HIER HABEN DIE STRASSENBAUÄMTER CHEMNITZ UND PLAUEN DAS SAGEN
10	Über ihren Teilabschnitt rollt überregionaler Verkehr: Die S 200 - wichtiger Autobahnzubringer nördlich von Chemnitz
10	Vielfältig nutzbar: Die S 34 – Berbersdorf
11	Schnörkellos und elegant in die Umgebung eingebettet: Die S 211 - Brücke über die Rauschenbachtalsperre, ein beliebtes Fotomotiv
11	Zusätzlicher Autobahnanschluss entlastet Orte an der B 95: Die S 242 Hartmannsdorf
12	Ein neuer Autobahnanschluss: Die S 243 Kändler/Röhrsdorf
12	Eine Entlastung für viele Orte in der Gegend: Die S 255 Aue
13	Ein großes Projekt: Der Neubau der S 286 westlich von Mülsen
14	Straßenverlegung zur Sicherung des Trinkwassers für 60.000 Einwohner: Die S 303 Werda-Neudorf
15	Verbindung für zwei Autobahnen und Bundesstraßen: Die S 289 Ortsumgehung Reichenbach
16/17	DIE REGION DRESDEN: HIER GEBEN DIE STRASSENBAUÄMTER BAUTZEN UND MEISSEN-DRESDEN DEN TON AN
18	Schneller an der Landesgrenze mit dem zweiten Bauabschnitt: Die S 70 Ortsumgehung Reichenbach
19	Zwei Ortsumgehungen – eine Straße: Die S 81 Reichenberg-Boxdorf/ Friedewald
20	Verbindet die A 4 mit dem Grenzübergang in Deschka: Die S 127 Kunnersdorf
20	Ein neuer Knotenpunkt: Die S 133 in Olbersdorf
21	Viel Verkehr und extra breite Fahrbahn: Die S 156 Berthelsdorf
21	Beseitigung von Hochwasserschäden: Die S 171 Königstein
22	Eine moderne Anbindung an das Fernstraßennetz: Die S 175 Heidenau
22	Ihr Bau bringt archäologische Funde hervor: Die S 191 Nickern
23	Eine wichtige Verbindungsachse zwischen A 17 und A 4: Die S 177 Großerkmannsdorf/Radeberg
24/25	DIE REGION LEIPZIG: HIER HAT DAS STRASSENBAUAMT LEIPZIG DAS KOMMANDO
26	Alte Staatsstraße wird zum Radweg: Die S 1 nördlich Lindenthal
27	Trassenschluss zwischen Leipzig und der A 14: Die S 1 südlich Lindenthal
28	Zur Trennung von Personen- und Güterverkehr: Die S 8a westlicher Flughafen-Zubringer in Leipzig
29	Ortsumgehung entlastet Anwohner: Die S 11 Wurzen
30	Weniger Umwege und eine Verbindung zwischen zwei Bundesländern: Die S 21 Mühlberg
31	Trogbauwerk verhindert Straßenlärm: Die S 38a Liebertwolkwitz
31	Genug Platz für Auto- und Radfahrer: Die S 38 Mutzschen
32	Anschluss an eine neue Autobahn: Die S 43 Großpösna
33	VERBESSERTE INFRASTRUKTUR DANK EU-FÖRDERMITTELN: DER KOMMUNALE STRASSENBAU IN SACHSEN
34	Region Chemnitz: Alte Straße in neuem Gewand: Die K 7706 in Schönerstadt
35	Region Dresden: Sie war einst eines der modernsten Bauwerke Europas: Die Flügelwegbrücke in Dresden
36	Region Leipzig: Im Palmengarten zu finden: Die Klingerhainbrücke in Leipzig
37/38	Ausblick: Umweltschutz durch gleichmäßige Verteilung der Verkehrslast auf viele Schultern - umweltfreundliche Verkehrsträger

NEUE STRASSEN FÜR SACHSEN:

Der Europäische Fonds für regionale Entwicklung verbindet

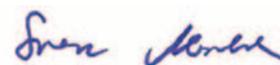
Straßen verbinden Menschen. Für die sächsische Staatsregierung hat deshalb der Ausbau des Verkehrsnetzes nach wie vor hohe Priorität. Eine moderne und sichere Verkehrsinfrastruktur ist für viele Unternehmen entscheidend bei der Standortwahl. Sie ist damit Grundlage für Wachstum, Wettbewerbsfähigkeit und die Schaffung und den Erhalt von Arbeitsplätzen. Gute Verkehrsverbindungen schaffen zusätzliche Chancen für den Handel und steigern gleichzeitig dessen Effizienz. Straßen sind also die Lebensadern, die zur Verbesserung der Lebensqualität jedes Einzelnen beitragen.

In der Zeit von 2000 bis 2006 wurden in Sachsen über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) mehr als eine Milliarde Euro in Staats- und Kommunalstraßen investiert. Jedes einzelne dieser Projekte hat

alle Beteiligten immer wieder vor neue Herausforderungen gestellt. Die Mitarbeiter in den Straßenbauämtern sowie in den ehemaligen Regierungspräsidien, nun Landesdirektionen, tragen eine große Verantwortung auch hinsichtlich des Umgangs mit den durch die Europäische Union zur Verfügung gestellten Mitteln. Dank dieser Förderung konnten innerhalb kurzer Zeit überregional und regional bedeutende Straßenbauprojekte sowie eine Vielzahl kleinerer Vorhaben umgesetzt werden. Dem Freistaat Sachsen allein wäre es ohne diese finanzielle Unterstützung durch die EU nicht möglich gewesen, die Verkehrsinfrastruktur in den Regionen in so kurzer Zeit in solch einem Umfang zu verbessern. Das gilt auch für die Städte und Gemeinden.

In der Ihnen hier vorliegenden Broschüre lassen wir die vergangene Förderperiode Revue passieren. Sie erhalten einen Einblick in die Projektarbeit der Abteilung Verkehr des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit, der Landesdirektionen sowie der Straßenbauämter.

Ich würde mich freuen, wenn Sie durch diese Broschüre die eine oder andere Kreuzung, eine Brücke oder eine Staatsstraße mit anderen Augen sehen.



Sven Morlok
Sächsischer Staatsminister für Wirtschaft,
Arbeit und Verkehr



Es hat den Hut auf, wenn es um Straßenplanung, Straßenbau und Straßenbauförderung geht:

DAS REFERAT 63 DES SÄCHSISCHEN STAATSMINISTERIUMS FÜR WIRTSCHAFT, ARBEIT UND VERKEHR

Das Referat 63 des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA) gehört zur obersten Straßenbaubehörde des Freistaates Sachsen. Es ist eines von insgesamt sechs Referaten in der Abteilung Verkehr und hat die Fach- und Rechtsaufsicht über die Straßenbauverwaltung.

Geleitet wird das Referat von Dietmar Pietsch. Ihm sind fünf Referenten sowie vier Sachbearbeiter unterstellt. Sie sind für über 500 Kilometer Autobahn, über 2.200 Bundes- sowie 4.500 Kilometer Staatsstraßen verantwortlich.

Die Aufgaben des Referates sind vielfältig. Dazu gehören im Wesentlichen: die Klärung von

Grundsatzfragen des Straßenbaus; alle An-
gelegenheiten der Rechnungsprüfung beim
Bundesfern-, Staats- und kommunalen Straßen-
bau; Aufstellung, Genehmigung bzw. Mitwirkung
von und bei Bauprogrammen für Bundesfern-,
Staats- und kommunale Straßen sowie für Rad-
wege; Koordination, Steuerung und Kontrolle
der Straßenbauförderung sowie der Förderung
umweltfreundlicher Verkehrsträger (Häfen,
Gleisanlagen, Radwege etc.) innerhalb von EU-,
Bundes- oder sächsischen Förderprogrammen;
Prüfung, Genehmigung bzw. Bestätigung von
Straßenbauplanungen und deren Kostenauf-
stellungen; Richtlinienverantwortung und
Aufstellung von sächsischen Förderrichtlinien;
Beantwortung von Bürgeranfragen, Petitionen

sowie kleinen und großen Anfragen aus dem
Sächsischen Landtag; Aufgaben im Zusammen-
hang mit der Schadensbeseitigung an Straßen
nach dem Augusthochwasser 2002.

Darüber hinaus wirkt das Referat 63 fachlich
an Gesetzgebungsverfahren auf Bundes- und
Landesebene mit. Aber auch Controllingfunk-
tionen, statistische Erhebungen, das Sicherheits-
audit (Sicherheitsüberprüfung von Straßen),
das Zusammenstellen von Informationen zum
Stand von Projekten sowie fachliche Beratungen
gehören zu seinem Aufgabengebiet.

Für den Bau von Staatsstraßen wurden im
Zeitraum von Januar 2000 bis Dezember 2008

insgesamt rund 748 Millionen Euro (einschl. des
Landesanteils) eingesetzt. Die Förderperiode
endete zwar offiziell zum 31.12.2006, jedoch
dienten weitere zwei Jahre als Abfinanzierungs-
zeitraum. Somit konnten insgesamt 222
Projekte gefördert werden.

Der größte Teil der Mittel für den Staats-
straßenbau wird durch die EU bereitgestellt.
Die Förderung aus dem Europäischen Fonds für
regionale Entwicklung ist daher ein wichtiges,
sehr komplexes und vor allem verantwortungs-
volles Aufgabengebiet im Referat 63.



Katrin Zeisig, Betreuerin für EFRE-
Straßenbau-Projekte aus Dresden
und **Dietmar Pietsch**, Referatsleiter
Referat 63, SMWA, aus Dresden be-
raten über den Plan der Staatsstraße
S102 in Elstra.

 **Freistaat Sachsen** R=40
Straßenbauverwaltung 108
84

**Neubau der
Ortsumgehung
Elterlein**

bis Sept. 2008

 **Länge:
3,8 km** 140 105

Wir bauen für Sie

 Dieses Projekt wird von der
Europäischen Union im Rahmen
des Europäischen Fonds für
regionale Entwicklung (EFRE) kofinanziert. 102

Investition in Ihre Zukunft





DIE REGION CHEMNITZ: Hier haben die Straßenbauämter Chemnitz und Plauen das Sagen

Sie planen und bauen Bundes- und Staatsstraßen sowie Brücken, Durchlässe und Stützwände, denn das sind ihre ureigensten Aufgaben – die Mitarbeiter der Straßenbauämter. Für die Region Chemnitz waren in den letzten Jahren drei Ämter (Plauen, Zwickau und Chemnitz) verantwortlich, später wurden Plauen und Zwickau zu einem Amt zusammengefasst.

In Chemnitz und Plauen arbeiten insgesamt 260 Angestellte und sieben Lehrlinge. Sie sind für über 1900 Kilometer Staatsstraßen zuständig.

Außerdem haben die beiden Ämter die Fachaufsicht (Beratung und Kontrolle) über die Stadt Chemnitz, die Landkreise Mittelsachsen und Zwickau sowie den Erzgebirgs- und Vogtlandkreis.

Die geografischen Besonderheiten des Mittel- und Westerzgebirges stellen die Ämter vor eine besondere Herausforderung. Das Erzgebirge steigt vom Norden her auf 800 bis 900 Meter an und fällt auf tschechischer Seite schroff ab. Es ist eines der dicht besiedeltesten Gebiete

im Osten von Deutschland, hat viele Gebirgsflüsse, der Winter dauert länger als beispielsweise in der Dübener Heide und die Fröste sind strenger. Dennoch sind auch diese Regionen verkehrstechnisch zu erschließen.

Die Aufgaben der Straßenbauämter sind vielfältig. In Vorbereitung auf viele Projekte arbeiten sie eng mit privaten Planungs-, Vermessungs- und Baugrundbüros zusammen. In Abstimmung mit den Städten und Gemeinden, den zuständigen Behörden sowie den Versorgungsunterneh-

men werden Brücken und Straßen gemeinsam geplant. Die Ingenieure und Straßenbautechniker erwerben aber auch Grundstücke für den Bau oder die Verlegung von Straßen, führen Statistiken zum Verkehr oder errichten Lichtzeichenanlagen und Verkehrsschilder.

Eine große Herausforderung für das Straßenbauamt Plauen war und ist die Planung und Realisierung der sogenannten Westtrasse - der S 289, aber noch sind nicht alle Abschnitte realisiert.

Dr. Klaus Hähnel, Referatsleiter konstruktiver Ingenieurbau aus Großhartmannsdorf und **Jörg Henning**, Abteilungsleiter konstruktiver Ingenieurbau aus Augustusburg, kontrollieren den ca. 1000 Meter langen Ersatzneubau der Stützwand an der Halsbrücke. 5,2 Millionen Euro Baukosten sind dafür vorgesehen. (v.l.n.r.)



Daten und Fakten Straßenbauamt Chemnitz

Hausanschrift: Hans-Link-Straße 4 in 09131 Chemnitz
Telefon/Fax: 0371 4660-0 / -199
Amtsleiter: Karsten Mühlmann
Zuständigkeitsbereich: Landkreis Mittelsachsen, Landkreis Zwickau, Stadt Chemnitz (nur anbaufreie Staatsstraßen)
km Staatsstraßennetz: 933 km
Mitarbeiter: 120
Auszubildende: 3
Straßenbauprojekte: 55
Gesamtkosten: 179,1 Millionen Euro

Karsten Mühlmann, Amtsleiter des Straßenbauamtes Chemnitz, vor der Brücke über die Freiburger Mulde, die 2008 fertiggestellt wurde. Die Brücke mit einer Spannweite von 55 m wurde aus Hochleistungsstahlbeton gefertigt und ist die einzige Brücke aus diesem Material im Gebiet des Straßenbauamtes Chemnitz.



Frank Weigel, Leiter der Zweigstelle Bad Schlema aus Zwickau, an einem Teil der S 282, Ortsumgehung Hirschfeld, die zwei Jahre gebaut wurde. Er zeigt sie auf einer Karte.



Frank Petzold, Leiter des Straßenbauamtes Plauen, **Marlis Schumann**, Sachbearbeiterin Straßenplanung und **Karin Schneider**, Referatsleiterin Generalplanung bei einer Besprechung. (v.r.n.l)

Jörg Geigenmüller, Bauleiter aus Plauen, zeigt den Bohrkern einer Straße. Mit dem Bohrkern wird die Einbauqualität geprüft.



Daten und Fakten Straßenbauamt Plauen

Hausanschrift: Weststraße 73, 08523 Plauen
Telefon/Fax: 03741 1480-0/-110
Amtsleiter: Frank Petzold
 Zuständigkeitsbereich: Erzgebirgskreis, Vogtlandkreis
 Stadt Chemnitz (nur anbaufreie Staatsstraßen)
Km Staatsstraßennetz: 968 km
Mitarbeiter: 140
Auszubildende: 4
Straßenbauprojekte: 38
Gesamtkosten: 105 Millionen Euro





Daten und Fakten Autobahnanschlussstelle Chemnitz-Ost

Baulänge: 3 Kilometer
Bauzeit: September 2004
bis September 2005
Gesamtkosten: 4,2 Millionen Euro
davon über EFRE gefördert:
3,1 Millionen Euro

Vielfältig nutzbar: **DIE S 34 - BERBERSDORF**

Noch Mitte der neunziger Jahre bestand zwischen Tiefenbach-Etzdorf (in der Nähe von Roßwein) und Hainichen lediglich eine Kreisstraßenverbindung. Sie war schlecht ausgebaut und ihre Decke marode. Ziel war es deshalb, zwischen den beiden Nord-Süd-Bundesstraßenverbindungen B 169 (Chemnitz – Döbeln) und B 101 (Freiberg – Nossen) eine zwischengemeindliche und leistungsfähige Staatsstraßenverbindung zu schaffen. Diese schließt nun die Lücke im Netz zwischen Roßwein, Tiefenbach-Etzdorf und Hainichen. Zusätzlich kann sie wirtschaftlichen Gewinn für den ländlichen Raum um Striegistal bringen. Denn die S 34 ist ein Autobahnzubringer, der bei Bedarf auch als Umleitung für die Autobahn A4 genutzt werden kann. Für die zweispurige Staatsstraße mussten zwei Brücken ersetzt und eine neu gebaut werden. Sie ist acht Meter hoch, 62 Meter lang und führt über das Tal der Großen Striegis.

Über ihren Teilabschnitt rollt überregionaler Verkehr: **DIE S 200 - WICHTIGER AUTOBAHNZUBRINGER NÖRDLICH VON CHEMNITZ**

Schnelle Verbindungen sind für berufstätige Pendler oder Fernstreckenfahrer unverzichtbar. Der Ausbau der S 200 nördlich der Autobahn A 4 hat dafür gesorgt, dass nicht nur der überregionale Verkehr schneller rollen kann. Dieser Teilabschnitt mit einer Länge von rund drei Kilometern ist nun die Hauptverbindung zwischen dem Oberzentrum Chemnitz und dem Mittelzentrum Mittweida. Im Bereich zwischen der Ortsdurchfahrt Ottendorf und der Autobahnauffahrt Chemnitz Ost erhielt die Staatsstraße eine neu gestaltete Streckenführung. Die S 200 hat jetzt damit einen annähernd geradlinigen Verlauf. Über den Taleinschnitt „Holzbach“ wurde eine 75,4 Meter lange Spannbetonbrücke gebaut. Der Ausbau der S 200 wurde in mehreren Bauabschnitten unter Vollsperrung fertig gestellt. Dafür mussten rund 5.000 Quadratmeter Behelfsstraßen errichtet werden.



Daten und Fakten Berbersdorf

Baulänge: 2,1 Kilometer
Bauzeit: 16.09.2004 bis 23.06.2006
Gesamtkosten: 3,8 Millionen Euro
davon über EFRE gefördert:
2,8 Millionen Euro

Schnörkellos und elegant in die Umgebung eingebettet:

DIE S 211 - BRÜCKE ÜBER DIE RAUSCHENBACHTALSPERRE, EIN BELIEBTES FOTOMOTIV

Sie ist nicht nur eine Verbindung zwischen zwei Punkten – sie fällt auf und war einst die erste größere Spannbetonbrücke der DDR. Das Teilstück der Staatsstraße S 211 führt über die Trinkwassertalsperre Rauschenbach. Die Brücke verbindet Neuwerndorf und Deutschgeorgenthal an der Grenze zur Tschechischen Republik. Ihr rotes Geländer ist markant und ein beliebtes Fotomotiv bei Touristen. Aber auch infrastrukturell hat die Überführung große Bedeutung, denn sie ist ein wichtiges Bindeglied zwischen den Skigebieten bei Holzhau und den traditionellen Bergbau-, Siedlungs- und Kulturgebieten um Seiffen

und Olbernhau. Die Verbindungsstraße wurde während des Baus der Talsperre 1963-68 errichtet. Im Verlauf der Jahre wurde das Bauwerk aber stark beansprucht und geschädigt. Ein Neubau der Brücke war somit unumgänglich. Um die Trinkwasserqualität nicht zu beeinflussen, musste die Talsperre vollständig abgelassen werden. Damit das Schutzgebiet auch langfristig nicht verunreinigt wird, verfügt die nun siebenfeldrige Brücke über eine geschlossene Entwässerungsanlage. So kann schmutziges Wasser gereinigt und nach 100-500 Tagen wieder der Talsperre zugeführt werden. Außerdem sorgen doppelte Schutzplanken dafür, dass

Autos bei einem Unfall nicht in die Talsperre stürzen können. Neben der 6,50 Meter breiten Fahrbahn wurde ein 1,50 Meter breiter Gehweg angelegt. So gelangen auch Fußgänger trocken über die Stauanlage. Bei der Planung der Brücke wurde nicht darauf Wert gelegt, die schnellstmögliche Strecke zwischen Neuwerndorf und Deutschgeorgenthal zu errichten, sondern lediglich die Straßenverbindung an sich wieder herzustellen. Die neue geschwungene Straßenführung passt sich deshalb perfekt in die Landschaft ein.

Daten und Fakten Rauschenbachtalsperre

Baulänge: 2,1 Kilometer
Bauzeit: 16.09.2004 bis 23.06.2006
Gesamtkosten: 3,8 Millionen Euro
davon über EFRE gefördert:
2,8 Millionen Euro



Daten und Fakten Hartmannsdorf

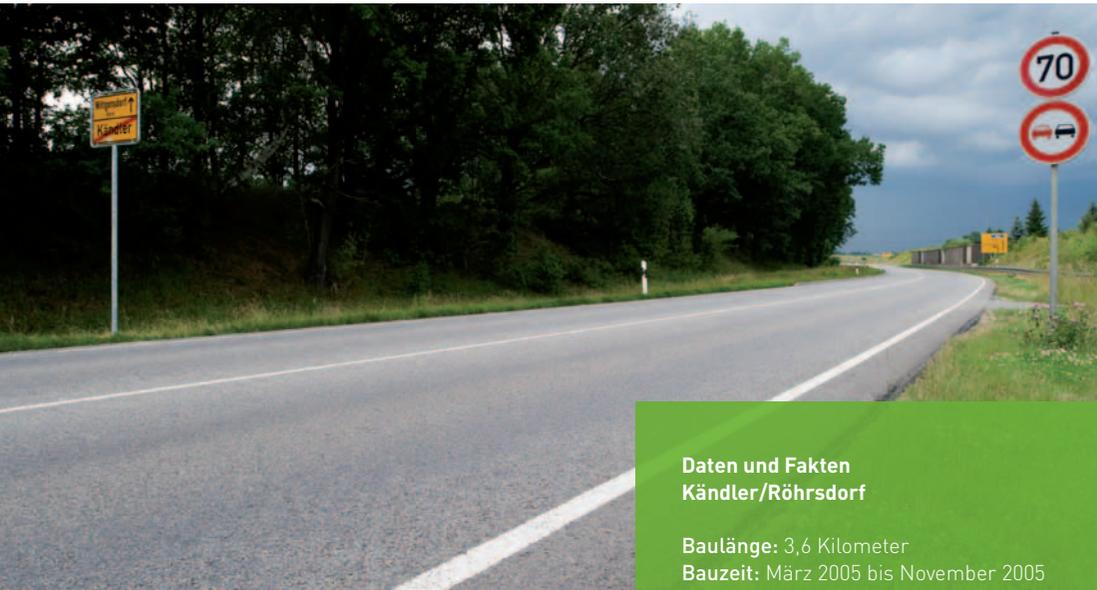
Baulänge: 2,12 Kilometer
Bauzeit: März 2005 - August 2006
Gesamtkosten: 5,9 Millionen Euro
davon über EFRE gefördert:
4,4 Millionen Euro

Zusätzlicher Autobahnanschluss entlastet Orte an der B 95: DIE S 242 HARTMANNSDORF

Fernverkehr und regionaler Verkehr nördlich von Chemnitz rollte bis 2005 vor allem über die Bundesstraße 95. Die parallel verlaufende Autobahn 72 wurde dadurch kaum genutzt. Besonders Hartmannsdorf war vom Durchgangsverkehr betroffen. Zwar gab es bereits eine Verbindung von Hartmannsdorf zur Autobahn, allerdings führte diese ebenfalls durch den Ort. Deshalb wurde eine Umfahrung gebaut. Die neue Staatsstraße 242 bildet nun eine zweite Anschlussstelle an die Autobahn. Gleichzeitig ist sie die Zufahrt für das Gewerbegebiet in Hartmannsdorf. Um Anwohner aber dennoch bestmöglich vor dem Krach der vorbeifahrenden Laster zu schützen, wurden gleichzeitig ein Lärmschutzwall und eine Lärmsschutzwand errichtet. Außerdem entstand ein Wirtschaftsweg.

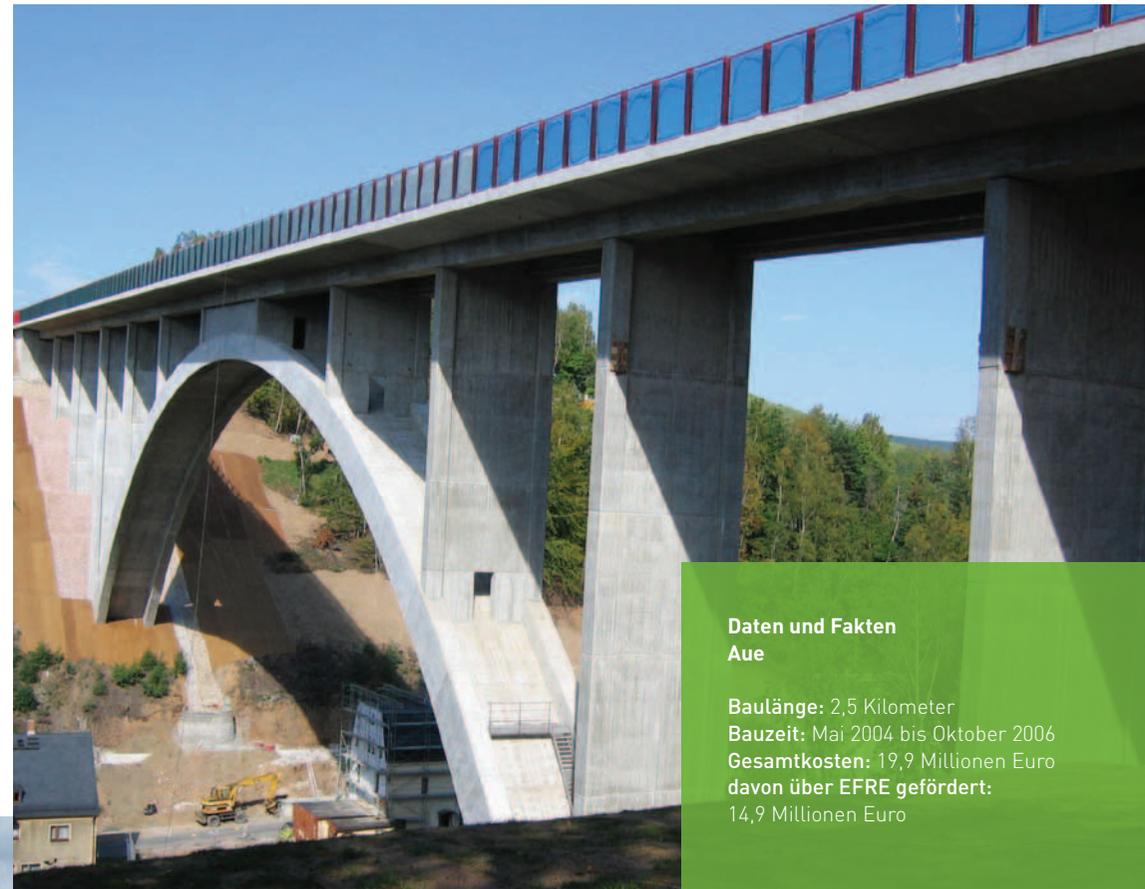
Ein neuer Autobahnanschluss: DIE S 243 KÄNDLER / RÖHRSDORF

Der Anschluss an das Autobahnnetz ist heutzutage eines der wichtigsten Kriterien für Gewerbetreibende und Berufspendler. Auch die Region um Chemnitz benötigte schnelle Verbindungen und kurze Wege. Deshalb wurde die Staatsstraße 243 verlegt und an die Autobahn 72 angebunden. Sie ist nun die erste Verknüpfung mit der A 72 nach dem Kreuz Chemnitz. Die bisherige Straßenführung der S 243 belastete vor allem die Orte Kändler und Röhrsdorf. Außerdem war die alte Strecke nicht für einen Autobahnanschluss geeignet. Denn sie führte über eine Talbrücke. Die neue Ortsumgehung entstand deshalb an der Nordflanke des Tales. Dazu wurde auch die Straßenkreuzung mit der B 95 ausgebaut. Somit ist das Gewerbegebiet Chemnitz Nord noch besser zu erreichen. Kleingärtner entlang der Staatsstraße werden jetzt durch Lärmschutzwände geschützt und Anwohner profitieren davon, dass durch den Bau Schleichwege abgeschnitten wurden.



Daten und Fakten Kändler/Röhrsdorf

Baulänge: 3,6 Kilometer
Bauzeit: März 2005 bis November 2005
Gesamtkosten: 9,8 Millionen Euro
davon über EFRE gefördert:
 7,4 Millionen Euro



Daten und Fakten Aue

Baulänge: 2,5 Kilometer
Bauzeit: Mai 2004 bis Oktober 2006
Gesamtkosten: 19,9 Millionen Euro
davon über EFRE gefördert:
 14,9 Millionen Euro

Eine Entlastung für viele Orte in der Gegend: DIE S 255 AUE

Sie soll die wirtschaftliche Entwicklung fördern und die touristische Erschließung verbessern: die verlegte Staatsstraße 255 in Aue. Seit Ende Oktober 2006 ist sie als Autobahnzubringer für den Verkehr freigegeben. Die S 255 ist eine leistungsfähige Verbindung der Stadt Aue und des Westerzgebirges zur A 72. Denn vor allem die Orte Alberoda, Bad Schlema, Hartenstein, Raum, Thierfeld, Löbnitz und Gablenz werden so erheblich vom Durchgangsverkehr entlastet. Die Fahrbahn ist durchgängig 7, 50 Meter breit und führt über zwei Brücken: eine 228 Meter lange Bogenbrücke über das Alberodaer Tal sowie eine 459 Meter lange Brücke über das Tal des Löbnitzbaches und die Bahnstrecke Aue-Chemnitz. Bei der Verlegung der S 255 wurden außerdem zwei Grünbrücken mit Wildschutzzäunen und eine Wirtschaftswegbrücke errichtet.

Ein großes Projekt:

DER NEUBAU DER S 286 WESTLICH VON MÜLSEN

Durchgangsverkehr belastet häufig die Bewohner von kleinen Orten. Auch Mülsen war davon betroffen. Seit November 2008 entlastet nun der neue alternative Autobahnzubringer der A 72 die Region um Zwickau. Der Neubau der Staatsstraße 286 ist 8,7 Kilometer lang und eine wichtige Verbindung zwischen der Anschlussstelle Meerane der A 4

sowie der Anschlussstelle Zwickau Ost der A 72. Für den Bau mussten enorme Mengen Erde bewegt werden. Rund 115.000 Kubikmeter waren nötig, um die Straßenführung anzulegen und Dämme zu errichten. Außerdem wurden 5.000 Kubikmeter Beton, 400 Tonnen Betonstahl und 37 Tonnen Spannstahl für insgesamt sechs

Ingenieurbauwerke verbaut. Für die notwendigen Eingriffe in Natur und Landschaft waren Ausgleichsflächen notwendig. Deshalb wurden 250 Bäume neu gepflanzt, Waldflächen entwickelt, ein naturnahes Stillgewässer sowie Durchlässe für Kleinsäuger und Wild angelegt.

Daten und Fakten Mülsen

Baulänge: 8,7 Kilometer
Bauzeit: Januar 2006 - November 2008
Gesamtkosten: 17,0 Millionen Euro
 davon über EFRE gefördert:
 12,7 Millionen Euro



Daten und Fakten Werda-Neudorf

Baulänge: 2,43 Kilometer
Bauzeit: März bis November 2003
Gesamtkosten: 3,5 Millionen Euro
 davon über EFRE gefördert:
 2,6 Millionen Euro



Straßenverlegung zur Sicherung des Trinkwassers für 60.000 Einwohner: **DIE S 303 WERDA-NEUDORF**

Die Staatsstraße 303 verläuft von Oelsnitz nach Falkenstein. Sie führte zwischen Werda und Neustadt über einen 300 Meter langen Damm, der die Trinkwassertalsperre Werda überquert. Der Verlauf dieser Strecke war für die Trinkwasserversorgung zu gefährlich. Außerdem sollte

der Damm erhöht werden. Deshalb umgeht die Straße nun die Talsperre in einem weiten Bogen. Der neue Abschnitt beginnt vor dem Ortsausgang Werda und verläuft durch ein größeres Waldgebiet. Er trifft in Neustadt-Neudorf auf die Staatsstraße 301. Die alte S 303 wurde nach

der Verlegung zurückgebaut. Für den Eingriff in Natur und Landschaft durch Abgase, Lärm und die Zerschneidung von Lebensräumen wurden Ausgleichsflächen angelegt. Dazu gehören unter anderem sechs Klein- bzw. Kleinstgewässer als Ersatzlaichbiotope, ein Biotop für Reptilien, eine

1.050 Meter lange Leitung für Amphibien und sieben Amphibiendurchlässe. Außerdem wurde der Ziegelteich wieder hergestellt und zahlreiche Bäume gepflanzt.

Verbindung für zwei Autobahnen und Bundesstraßen: **DIE S 289 ORTSUMGEHUNG REICHENBACH**

Zunehmender Verkehr ist in vielen Städten ein Problem. Deshalb werden Ortsumgehungen gebaut, die vor allem die Anwohner entlasten sollen. Auch Reichenbach im Vogtland profitiert davon. Die S 289 ist vor allem eine Verbindungsstraße. Sie verknüpft zum einen

die Autobahn 4 mit der Autobahn 72 und zum anderen die Bundesstraßen 94 und 173. Diese Ortsumgehung hat somit gleich mehrere Vorteile: Reichenbach verfügt über eine viel bessere Verkehrsanbindung, das Stadtzentrum wird entlastet, Umweltbelastungen minimiert

und die Sicherheit für Fußgänger und Fahrradfahrer erhöht. Außerdem kann regionaler und überregionaler Verkehr nun schneller rollen. Im Jahr 2015 wird die Ortsumgehung laut Prognosen einen Schwerverkehrsanteil von 13 Prozent mit 16.000 Autos pro Tag haben. Die

neue Verbindung ist leistungsstark und verfügt über eine hohe Verkehrsqualität. Im Zuge des Baus wurden sieben Brücken, drei Regenrückhaltebecken und 195 Meter Lärmschutzwände gebaut. Außerdem wurden 500.000 Kubikmeter Erde bewegt.

Daten und Fakten Reichenbach

Baulänge: 5 Kilometer
Bauzeit: August 2005 bis Dezember 2007
Gesamtkosten: 21,2 Millionen Euro
davon über EFRE gefördert:
15,9 Millionen Euro

DIE REGION DRESDEN: Hier geben die Straßenbauämter Bautzen und Meißen-Dresden den Ton an

Gute Verkehrsbedingungen sind heute das A und O für die wirtschaftliche Entwicklung einer Region. Damit die Verkehrsinfrastruktur immer den Verkehrsbedürfnissen entsprechend ausgebaut werden kann, sind viele helfende Hände notwendig. In den Straßenbauämtern Bautzen und Meißen-Dresden arbeiten über 180 Angestellte. Darunter sind Facharbeiter für Schreibtechnik, Verwaltungsfachwirte und

Ingenieure bis hin zum Meister für Straßenbau-technik. Über 1900 Kilometer Staatsstraßen in Dresden und den Landkreisen Meißen, Bautzen, Görlitz und Sächsische Schweiz-Osterzgebirge gehören in ihren Zuständigkeitsbereich. In diesen Regionen ist es beim Bau von Straßen notwendig, immer größere Brücken und hohe Stützwände zu errichten. Grund sind die tiefen Täler sowie die Elbe mit ihren vielen Zuflüssen.

Das Augusthochwasser 2002 hat gezeigt, wie verheerend die Zerstörungskraft des Wassers der Flüsse sein kann. Die Straßenbauämter hatten neben dem „normalen“ Tagesgeschäft alle Hände voll zu tun, um in kürzester Zeit Straßen wieder befahrbar zu machen. Die wichtigsten Projekte dieser Straßenbauämter werden im Folgenden vorgestellt.

Susanne Töpfer, Sachbearbeiterin Bauwerksplanung aus Dresden, mit einer Sprühdose, mit der auf der Baustelle markiert wird, **Ina Wehner**, Brückenprüferin aus Bautzen mit einem Betonprüfhammer und **Isolde Lange**, Planungsmitarbeiterin aus Gausig, mit einem Gliedermaßstab, sorgen für die Sicherheit der Bautzner Straßen. (v.l.n.r.)



Daten und Fakten Straßenbauamt Bautzen

Hausanschrift: Käthe- Kollwitz- Str. 17
in 02625 Bautzen
Telefon/Fax: 03591 684 - 0 / - 125
Amtsleiter: Roland Schultze
Zuständigkeitsbereich: Landkreis Bautzen,
Landkreis Görlitz, Stadt Dresden
(nur anbaufreie Staatsstraßen),
km Staatsstraßennetz: 1062 km
Mitarbeiter: 73
Auszubildende: 1
Straßenbauprojekte: 31
Gesamtkosten: 112,2 Millionen Euro

Roland Schulze, Amtsleiter Straßenbauamt Bautzen, aus Dresden vor dem Dienstgebäude. Bilder rechts (v.l.n.r.)

Rolf-Dietrich Drechsel, Referatsleiter Bauleitung aus Großschweidnitz, arbeitet an einem Planograf, der die Ebenheit misst.

Simone Mroß, Referatsleiterin Neubauplanung aus Bautzen und **Olaf Georgie**, Sachgebietsleiter Ausbauplanung aus Olbersdorf (Zittau), zeigen eine Straßen-Karte mit einem Straßenbauprojekt in Bautzen.



Falk Richter, Abteilungsleiter konstruktiver Ingenieurbau zeigt Demonstrationsstücke des Drahtseils von der Elbebrücke in Niederwartha. Bilder links

Sybille Knauthe, Referatsleiterin Neu-, Um-, Aus- und Erhaltungsplanung aus Struppen zeigt das Vorhaben S 177, den Ausbau nördlich von Pirna. Sie zeigt auf den Verkehrsknoten bei Bonnewitz.

Daten und Fakten Straßenbauamt Meißen-Dresden

Hausanschrift: Heinrich-Heine-Straße 23c
in 01662 Meißen

Tel./Fax: 03521 7189- 0/ -1999

Amtsleiter: Holger Wohsmann

Zuständigkeitsbereich: Landkreis Meißen,
Landkreis Sächsische Schweiz - Osterzgebirge,
Stadt Dresden (nur anbaufreie Staatsstraßen)

km Staatsstraßennetz: 846 km

Mitarbeiter: 110

Auszubildende: 3

Straßenbauprojekte: 52

Gesamtkosten: 226,5 Millionen Euro

Holger Wohsmann, Amtsleiter des Straßenbauamtes Meißen-Dresden. Vor dem Eingang des Dienstgebäudes. Bilder rechts

Sabine Foerster, Sachgebietsleiterin Grunderwerb Nord aus Meißen zeigt das Projekt der S 84, den Neubau der Straße Niederwartha-Meißen.





Schneller an der Landesgrenze mit dem zweiten Bauabschnitt:

DIE S 70 ORTSUMGEHUNG REICHENBACH

Die Ortsumgehung Reichenbach hat gleich zwei Vorteile: Autofahrer auf der Strecke zwischen Löbau und Görlitz gelangen schneller an ihr Ziel und die S 70 kann im Fall der Sperrung der Autobahn als komfortable Umleitung genutzt

werden. Aber auch für die Anwohner haben sich die Wohn- und Lebensbedingungen verbessert. Denn vor dem Bau litt Reichenbach unter zu viel Verkehr, der dazu wegen der dichten Bebauung im Ort nur in eine Richtung rollen konnte. Die

Neubaustrecke verbindet die B 6, südwestlich von Reichenbach im Gemeindegebiet Sohland, mit dem bereits fertig gestellten ersten Bauabschnitt am Knotenpunkt S 70/S 111 nordwestlich der Stadt Reichenbach.



Daten und Fakten Reichenbach

Baulänge: 2,8 Kilometer
Bauzeit: April 2004 - September 2005
Gesamtkosten: 5,9 Millionen Euro
davon über EFRE gefördert:
 4,4 Millionen Euro

Zwei Ortsumgehungen – eine Straße: **DIE S 81** **REICHENBERG-BOXDORF / FRIEDEWALD**

Jahrelang führte die Staatsstraße S 81 zwischen dem Dresdner Norden und Großenhain mitten durch Dippelsdorf, einem Ortsteil des Luftkurortes Friedewald. Anwohner wurden durch den Durchgangsverkehr belastet und auch Autofahrer auf dieser Strecke hatten es

schwer: sie mussten wegen der vielen engen Kurven, Steigungen, Unebenheiten und Tragfähigkeitsschäden leiden. Deshalb wurde die Straße verlegt. Sie umgeht nun die Ortschaften. Über den Löbnitzbach und die Schmalspurbahn führt jetzt eine über 100 Meter lange



Daten und Fakten OU Friedewald

Gesamtkosten:
7,5 Millionen Euro
davon über EFRE gefördert:
5,6 Millionen Euro



Daten und Fakten OU Reichenbach-Boxdorf

Baulänge: 5,9 Kilometer
Bauzeit: Oktober 2004 -
Dezember 2006
Gesamtkosten Bauasträger:
11,1 Millionen Euro
davon über EFRE gefördert:
8,3 Millionen Euro

Brücke. Sie ist die bedeutendste der Strecke. Aber auch die Region im Allgemeinen profitiert von der neuen Straßenführung. Das Obere Elbtal ist ein bedeutendes Wirtschafts-, Kultur- und Tourismuszentrum. Es erhält mit der neuen Staatsstraße die Voraussetzung dafür, sich weiter zu entwickeln. Wachsende Übernachtungszahlen in den Pensionen sprechen für sich.

Verbindet die A 4 mit dem Grenzübergang in Deschka: **DIE S 127 KUNNERSDORF**

Die S 127 ist eine wichtige Verbindungsstraße im Norden von Görlitz. Die neue Staatsstraße bindet den Grenzübergang Deschka und die Stadt Rothenburg besser an das überregionale Straßennetz an. Autofahrer gelangen somit schneller von der Autobahn an ihr Ziel in der Region. Anwohner in Zodel, Ludwigsdorf und Ober-Neuendorf werden nun vom Durchgangsverkehr entlastet. Aber auch Gewerbetreibende profitieren von der neuen Staatsstraße. Denn durch sie ist die Region besser zu erreichen.

Damit hat sich die Standortqualität verbessert und die Region erhält eine Chance, sich weiter zu entwickeln. Für die schnelle Verbindung mussten Brücken um- oder ganz neu gebaut werden, Wirtschaftswege angelegt oder so befestigt werden, dass sie für Radfahrer gut nutzbar sind. Als Ausgleich für den Eingriff in die Natur wurden unter anderem zwei Streuobstwiesen und drei Alleen angelegt. Des Weiteren wurden Lücken einer Eichenallee sowie Dämme und Böschungen neu bepflanzt.



Daten und Fakten Reichenbach

Baulänge: 8,1 Kilometer
Bauzeit: August 2005 – Oktober 2006
Gesamtkosten: 8,5 Millionen Euro
davon über EFRE gefördert:
 6,4 Millionen Euro



Daten und Fakten Olbersdorf

Baulänge: 0,4 Kilometer
Bauzeit: März 2000 bis August 2001
Gesamtkosten: 1,0 Millionen Euro
davon über EFRE gefördert:
 0,7 Millionen Euro

Ein neuer Knotenpunkt: **DIE S 133 IN OLBERSDORF**

Mehrere Straßen kreuzen sich hier: die S 133 von Zittau nach Oybin, die S 134 nach Jonsdorf und die Kreisstraße 8638 durch Olbersdorf. Sie ergeben einen Knotenpunkt. Er war als zentraler Punkt des Ortes Olbersdorf perspektivisch nicht mehr dem erhöhten Verkehrsaufkommen gewachsen und musste deshalb von Grund auf neu ausgebaut werden. Der Knotenpunkt galt als Unfallschwerpunkt. Ursache dafür waren die schlechten Sichtverhältnisse, die unübersichtliche Gestaltung und die langen Wartezeiten in den

Hauptbelastungszeiten. Durch den Ausbau ist der Knotenpunkt nun in zwei Teilknoten unterteilt. Einer verbindet als Kreuzung das Unter- mit dem Oberdorf sowie Olbersdorf mit Zittau. Der andere ist ein Kreisverkehr und verbindet Olbersdorf mit Jonsdorf und Oybin. Außerdem schließt er gleichzeitig das Neubaugebiet an. Die Besonderheit an dieser Straßenführung: es sind gleich zwei Gewässer mit eingebettet, das Natschwasser und der Goldbach.

Viel Verkehr und extra breite Fahrbahn:

DIE S 156 BERTHELSDORF

Die Staatsstraße 156 führte bisher durch die dicht bebauten, langgezogenen Orte Berthelsdorf, Niederottendorf und Oberottendorf. Im Norden schloss sich eine kurvenreiche und unfallträchtige Allee an. Die hohe Verkehrsbelastung, unzureichende Fahrbahnbreiten sowie fehlende Geh- und Radwege beeinträchtigten die Lebensqualität der Einwohner sowie die Verkehrssicherheit. Seit 2007 ist die Ortsumgehung fertig. Die Fahrbahn wurde auf acht Meter verbreitert, da für das Jahr 2015 ein Schwerverkehrsanteil von 12 Prozent prognostiziert wurde und bis zu 10.000 Autos pro Tag die Strecke nutzen werden. Sie führt durch ein Landschafts- und Trinkwasserschutzgebiet sowie über mehrere Brücken,

die teilweise saniert oder neu gebaut wurden. Beim Bau der Staatsstraße musste deshalb besonders darauf geachtet werden, die Natur so wenig wie möglich zu schädigen. Deshalb wurden auch Überquerungen und Durchlässe für Tiere angelegt. Für die Sicherheit der Trinkwasserschutzzone wird mit einem Entwässerungssystem gesorgt, das Straßenwasser von sonstigem Oberflächenwasser trennt und gesondert herausleitet. Acht Regenrückhaltebecken, besondere Abdichtungen in der Straße, verstärkte Schutzplanken und eine Geschwindigkeitsbegrenzung stellen sicher, dass auch bei Unfällen das Trinkwasser nicht gefährdet wird.



Daten und Fakten Berthelsdorf

Baulänge: 9,2 Kilometer
Bauzeit: August 2004 – August 2007
Gesamtkosten: 29,2 Millionen Euro
Baulastträger:
davon über EFRE gefördert:
21,9 Millionen Euro



Daten und Fakten Königstein

Baulänge: 2,7 Kilometer
Bauzeit: März 2005 – September 2008
Gesamtkosten: 8,3 Millionen Euro
davon über EFRE gefördert:
5,3 Millionen Euro
und über Hochwasser gefördert:
3,0 Millionen Euro

Beseitigung von Hochwasserschäden:

DIE S 171 KÖNIGSTEIN

Im August 2002 wurde die Staatsstraße 171 in Königstein durch das Hochwasser der Elbe und der Biela in manchen Bereichen vollständig überflutet und beschädigt. Deshalb musste der gesamte Abschnitt der S 171 in Königstein neu ausgebaut und gestaltet werden. Durch diesen Ausbau konnte gleichzeitig die Verkehrssicherheit erhöht und der Verkehrsfluss verbessert werden. Dafür wurden einseitig ein Gehweg angelegt, die Fahrbahn durchgängig auf sechs Meter verbreitert und abschnittsweise

Parkflächen gebaut. Im Zuge des Streckenbaus wurden außerdem acht Brücken und Durchlässe sowie 35 Stützwände gesichert, instand gesetzt oder neu gebaut. Auch die Kreuzungen der Abzweige nach Pfaffendorf und Leupoldishain sind nun verkehrssicher. Die Einmündungen wurden so umgestaltet, dass Ein- und Abbiegevorgänge zügig und ohne Mitbenutzung des Gegenfahrstreifens auch in Richtung Bielatal erfolgen können. Die Sichtverhältnisse wurden erheblich verbessert.

Daten und Fakten Heidenau

Baulänge: 1,7 Kilometer
Bauzeit: Februar 2003 - Juli 2005
Gesamtkosten: 5,2 Millionen Euro
 davon über EFRE gefördert:
 3,9 Millionen Euro



Eine moderne Anbindung an das Fernstraßennetz: **DIE S 175 HEIDENAU**

Der Bau der Staatsstraße 175 begann im Frühjahr 2004, parallel zum zweiten Abschnitt der A 17. So konnten Synergieeffekte bei Planung und Bau genutzt werden und der Verkehr in der Nähe der Baustelle problemlos weiterlaufen. Die neue Staatsstraße ist ein Autobahnzubringer und verbindet die B 172 mit der Fernstraße. Über die neue Fahrbahn können nun rund 20.000 Autos pro Tag rollen. Damit ist ein optimaler Zu- und Abfluss des Verkehrs zur A 17 gewährleistet. Vor allem Lockwitz, Großluga, Großschachwitz und die westlichen Teile der Stadt Heidenau haben damit eine moderne Anbindung an das Fernstraßennetz erhalten.

Ihr Bau bringt archäologische Funde hervor: **DIE S 191 NICKERN**

Der Bau des Autobahnzubringers Nickern hat gleich mehrere archäologische Funde hervorgebracht. Es konnten unter anderem einige frühbronzezeitliche Gräber freigelegt werden. Sie gehören zu Siedlungen, die vorher nicht bekannt waren. Für die Wissenschaft sind sie damit besonders bedeutsam.

Auch dieser Autobahnzubringer wurde gemeinsam mit dem 2. Abschnitt der A 17 gebaut. Die Staatsstraße S 191 bindet Dresden-Prohlis und -Reick an das Fernstraßennetz an. Der Zubringer ist gleichzeitig eine Ortsumgehung und verläuft nördlich von Kauscha. Außerdem schließt er die Bundesstraße 172 an.

Rund 20.000 Autos pro Tag können über die neue Straße rollen. Deshalb wurden in Dresden-Nickern besondere Vorkehrungen getroffen. Hochabsorbierende Wände und ein 800 Meter langer Lärmschutz tunnel mit schallschluckender Abdeckung sollen die Anwohner vor Krach schützen.



Daten und Fakten Nickern

Baulänge: 2,7 Kilometer
Bauzeit: Januar 2003 - November 2004
Gesamtkosten: 23,2 Millionen Euro
 davon über EFRE gefördert:
 17,4 Millionen Euro



Daten und Fakten Großerkmannsdorf/Radeberg

Baulänge: 6,1 Kilometer
Bauzeit: September 2004 – Dezember 2008
Gesamtkosten: 38 Millionen Euro
davon über EFRE gefördert:
 28,5 Millionen Euro

Eine wichtige Verbindungsachse zwischen A 17 und A 4: **DIE S 177 GROSSERKMANNSDORF / RADEBERG**

Im Stadtgebiet von Radeberg trafen bislang fünf Staatstraßen aufeinander. Doch das historisch gewachsene Straßennetz von Radeberg war dem enorm gestiegenen Lkw- und Pkw-Verkehr nicht mehr gewachsen. Gerade im Berufsverkehr kam es regelmäßig zu Staus in der Innenstadt. Seit Dezember 2008 wird Radeberg durch eine Orts-

umgehung entlastet. Sie beginnt südlich des Ortseinganges Großerkmannsdorf und endet im Nordosten von Radeberg. Im Zuge des Baus wurden Brücken über die Täler der Schwarzen und der Großen Röder errichtet. Sie sind bis zu 165 Meter lang. Dieser Streckenverlauf ermöglicht es, die unter europäischem Schutz

stehende Landschaft zu erhalten. Mit dem Neubau der S 177 ist ein wichtiger Teilabschnitt für eine schnelle Verbindung zur A 17 bei Pirna und zur A 4 bei Pulsnitz hergestellt worden. Jedoch sind noch weitere Neubauabschnitte erforderlich, um eine durchgängige Verbindung zu erhalten. Die Orte Leppersdorf, Rossendorf, Bon-

newitz, Wünschendorf und Eschdorf sollen künftig ebenfalls großzügig umfahren werden, um den Durchgangsverkehr einzuschränken. Diese Projekte befinden sich noch in der Planung und sollen bis 2015 realisiert werden.

DIE REGION LEIPZIG: Hier hat das Straßenbauamt Leipzig das Kommando

Warnweste und ein Helm – wer kennt sie nicht, die Männer und Frauen in orange. Sie sorgen dafür, dass Brücken und Stützwände ständig auf ihre Verkehrssicherheit überprüft, Unfallschwerpunkte beseitigt und schnelle Verbindungen zwischen Autobahnen und Städten hergestellt werden. Auch das Straßenbauamt Leipzig hat mit seinen mehr als 100 Mitarbeitern in seinem Zuständigkeitsbereich alle Hände voll zu tun. Für die Region Leipzig waren in den letzten Jahren die Ämter Leipzig und Döbeln zuständig. Nun gibt es auch hier nur noch ein Straßenbauamt. Auf Grund der Flutung einer Reihe von Tagebauen entwickelt sich der Südraum von Leipzig völlig

neu. Im Jahr 2000 wurde das erste bergbaulich genutzte Areal, der circa 436 Hektar große Cospudener See, zur wasserwirtschaftlichen und touristischen Nutzung übergeben. Dadurch ergaben sich enorme Landschaftsveränderungen und Entwicklungspotenziale für Naherholung und Tourismus. „Die Welt zu Gast bei Freunden – a time to make friends“ hieß es 2006 – die Fußball-WM trug fünf Spiele in Leipzig aus. Die Vorbereitungen für das internationale Spitzenereignis betrafen nicht nur die Sportstätten, sondern auch den Straßenbau. Gut funktionierende Verkehrsanbindungen waren erforderlich und sind Grundvoraussetzung für eine funktionierende Infrastruktur.

Für das Straßenbauamt stellte es eine große Herausforderung dar. Dank der Fördergelder war es möglich, das bestehende Straßennetz auszubauen, Ortsumgehungen zu errichten und Kreuzungen verkehrssicher umzubauen. Damit konnten gleichzeitig viele Anwohner in kleinen Gemeinden vom Durchgangsverkehr entlastet und so ein Beitrag zur Schonung der Umwelt geleistet werden. Zu den wichtigsten Projekten der Region zählt die Verlegung der Staatsstraße 11 in Wurzen, die Straßenbauprojekte um den Leipziger Flughafen sowie die Verlegung der Staatsstraße 38a in Liebertwolkwitz.



Uwe Kersten, Verkehrstechniker aus Belgern (bei Torgau), überwacht die Umsetzung der Signalisierung in einem Schaltschrank. Bild oben



Daten und Fakten Straßenbauamt Leipzig

Hausanschrift: Maximilianallee 3, 04129 Leipzig
Telefon/Fax: 0341 24220 / 0341 9124379
Amtsleiter: Rainer Förster
Zuständigkeitsbereich: Landkreis Leipzig, Landkreis Nordsachsen, Stadt Leipzig (nur anbaufreie Staatsstraßen)
km Staatsstraßennetz: 753 Kilometer
Mitarbeiter: 109
Auszubildende: 8
Straßenbauprojekte: 46
Gesamtkosten: 125,2 Millionen Euro

Rainer Strötzel, Bauleiter Landschaftsbau aus Leipzig, **Alexander Nestler**, Referatsleiter Umweltschutz aus Leipzig, und **Manfred Necker**, Landschaftsplaner aus Torgau, schauen sich auf der Karte die Vernässungsfläche, ein Biotop für Amphibien an der S43 bei Großpösna an. Bild links (v.l.n.r.)



Kerstin Dinter-Kodantke, projektverantwortliche Planerin aus Leipzig, schaut sich mit **Markus Heier**, Abteilungsleiter Planung aus Leipzig, den Plan zur B169, einer vierspurigen Bundesstraße, an. Im Hintergrund hängt die Netzkarte des Amtsgebietes des Straßenbauamtes Leipzig. Bild oben

Dagny Schneider, Vermessungsassistentin aus Torgau, vermisst eine Straße. Bild rechts

Rainer Förster, der Amtsleiter des Straßenbauamtes in Leipzig, an der Erinnerungstafel, die auf die EFRE-Maßnahme, S9 Neubau nördlich der BAB 143, hinweist. Bild rechts

Andreas Lidig, Bauwerksprüfer aus Dessau, überprüft mit dem Schichtdickenmessgerät den Korrosionsschutz an einem Stahlbauteil. Bild links





Daten und Fakten nördlich Lindenthal

Baulänge: 2,7 Kilometer
Bauzeit: April 2005 – Dezember 2005
Gesamtkosten: 3,7 Millionen Euro
davon über EFRE gefördert:
 2,7 Millionen Euro



Alte Staatsstraße wird zum Radweg: **DIE S 1 NÖRDLICH LINDENTHAL**

Knapp 30.000 Autos sollen im Jahr 2015 jeden Tag über die S 1 nördlich von Lindenthal rollen. Das sind fast doppelt so viele wie bisher. Die alte Strecke zur Autobahn war zu schmal und viele Bäume ließen sie zu einem Unfallschwer-

punkt werden. Ihre Verlegung und ein Ausbau auf vier Spuren waren somit unumgänglich. Die neue S 1 verläuft nun 30 Meter östlich der alten Staatsstraße. Sie wird jetzt als Rad- und Wirtschaftsweg genutzt. Außerdem wurde die

alte Straße um 300 Meter für Radfahrer verlängert. Damit bleibt die historisch gewachsene Radfahrverbindung zwischen Lindenthal und Radefeld erhalten.



Daten und Fakten südlich Lindenthal

Baulänge: 1,9 Kilometer
Bauzeit: August 2004 – Juni 2006
Gesamtkosten: 10,1 Millionen Euro
 davon über EFRE gefördert:
 7,6 Millionen Euro



Zur Trennung von Personen- und Güterverkehr: **DIE S 8A WESTLICHER FLUGHAFEN-ZUBRINGER IN LEIPZIG**

Wenn der Verkehr zunimmt ist es meist notwendig, Straßen auszubauen und bestehende Verkehrsnetze zu erweitern. Der Flughafen Leipzig/Halle hatte zwar bereits einen Anschluss an die Autobahn, jedoch genügte er nicht mehr. Um die Verkehrsströ-

me besser zu verteilen sowie Personen- und Güterverkehr zu trennen, wurde ein zweiter Zubringer westlich des Flughafens gebaut. Er ergänzt und verbessert damit das bestehende Straßennetz und entlastet Schkeuditz erheblich.

Daten und Fakten Flughafen-Zubringer Leipzig

Baulänge: 4,2 Kilometer
Bauzeit: Dezember 2001 - Dezember 2004
Gesamtkosten: 3,3 Millionen Euro
 davon über EFRE gefördert:
 2,5 Millionen Euro

Trassenschluss zwischen Leipzig und der A 14: **DIE S 1 SÜDLICH LINDENTHAL**

Bereits 1997 erhielt Lindenthal eine Ortsumgebung. Sie war der erste von drei Bauabschnitten der Staatsstraße 1. 2005 folgte die Verlegung des zweiten Teilstückes nördlich von Lindenthal. 2006 wurde der letzte Abschnitt für den Verkehr freigegeben. Die S 1 verbindet Leipzig mit den Autobahnen 14 und 9 sowie dem benachbarten Bundesland Sachsen-Anhalt. Die fast zwei Kilometer lange Strecke führt über zwei Brücken und endet an der B 6 in Leipzig-Möckern. Eine der Brücken überspannt die elektrifizierte Strecke Leipzig - Halle der DBAG. Zum Schutz vor Lärm wurden im Bereich der Wohnsiedlungen insgesamt fast 1,5 Kilometer Lärmschutzwände und -wälle mit Höhen von bis zu fünf Metern errichtet. Der baubedingte Eingriff in die Natur wurde umfangreich ausgeglichen. So wurden beispielsweise Ersatzlaichgewässer für Erdkröten gebaut, über 360 Bäume neu gepflanzt und ein verrohrter Anchnitt des Lindenthaler Wassers offen gelegt.



Ortsumgehung entlastet Anwohner: **DIE S 11 WURZEN**

Vor der Verlegung steht der Abbruch. Für die neue Ortsumgehung von Wurzen mussten Teile der Teppichfabrik, verschiedene Gebäude auf dem Gelände der Kaserne und Garagengebäude weichen. Bisher führte die Staatsstraße 11 direkt durch die Stadt. Das belästigte zunehmend die Anwohner. Der Verkehr nahm immer mehr zu, Staus waren die Folge. Auch der bauliche Zustand der Strecke wurde immer schlechter. Mit der Umfahrung können die Einwohner von Wurzen nun aufatmen. In nur 14 Monaten war die neue S 11 fertig. Es wurden vier Brücken errichtet, die unter anderem über einen Radweg und Wirtschaftswege führen. Außerdem entstand ein Kreisverkehr. Er verbindet das alte Straßennetz mit der neuen Ortsumgehung.

Daten und Fakten Wurzen

Baulänge: 2,6 Kilometer
Bauzeit: März 2006 – Juni 2007
Gesamtkosten: 8,6 Millionen Euro
davon über EFRE gefördert:
 6,5 Millionen Euro



Weniger Umwege und eine Verbindung zwischen zwei Bundesländern: **DIE S 21 ELBEBRÜCKE IN MÜHLBERG**

Die Elbe bei Mühlberg trennte seit Jahrzehnten zwei Bundesländer voneinander – Sachsen und Brandenburg. Schon seit 1928 gab es Planungen zum Bau einer Brücke. Sie wurden aber nicht umgesetzt. Die Idee geriet in Vergessenheit. Umwege von bis zu 40 Kilometern waren die Folge. Zwar konnte die Elbe per Fähre überquert werden, allerdings war diese wegen Hochwasser oder Eisgang häufig außer Betrieb. 2001 schlossen Brandenburg und Sachsen eine Planungsvereinbarung. So konnte die lang ersehnte Flussquerung doch gebaut werden. Sie überspannt die Elbe und ihre Auen auf einer Länge von 690 Metern und ist somit schon aus weiter Ferne zu erkennen. Das Gemeinschaftsprojekt verbindet aber nicht nur zwei Straßen in zwei Ländern miteinander. Es bietet der Region die Chance, sich vor allem wirtschaftlich weiter zu entwickeln.

Daten und Fakten Mühlberg

Baulänge: 3,2 Kilometer
Bauzeit: März 2006 - Dezember 2008
Gesamtkosten: 11,2 Millionen Euro
davon über EFRE gefördert:
8,4 Millionen Euro





Daten und Fakten Liebertwolkwitz

Baulänge: 3,15 Kilometer
Bauzeit: Oktober 2004 - September 2006
Gesamtkosten: 19,2 Millionen Euro
 davon über EFRE gefördert:
 14,4 Millionen Euro

S 38A LIEBERTWOLKWITZ

Die S 38 ist eine der am stärksten belasteten Staatsstraßen im Freistaat Sachsen. Bereits Anfang der 90er Jahre war geplant, Liebertywolkwitz künftig zu umfahren. Die Staatsstraße 38a entlastet nun den Ort in der Nähe von Leipzig und ist gleichzeitig ein Autobahnzubringer. Bevor mit dem Bau der neuen Straße begonnen werden konnte, mussten zahlreiche Versorgungsleitungen verlegt werden. So auch eine 1,4 Kilometer lange Trinkwasserleitung. Die Besonderheit der Staatsstraße S 38a bildet ein Trogbauwerk. Es ist etwa 450 Meter lang und wurde als Lärmschutz für die Siedlung Meusdorf und die angrenzenden Kleingartenanlagen errichtet.

Genug Platz für Auto- und Radfahrer: DIE S 38 MUTZSCHEN

Die S 38 verbindet Oschatz mit Grimma. Sie ist als Verbindungsstraße für die Wirtschaft der Region Torgau-Oschatz sehr bedeutend und dient der A 14 als wichtiger Autobahnzubringer. Auf der alten Strecke waren die Kurven zu eng, die Fahrspuren zu schmal und Linksabbieger konnten sich an Kreuzungen nicht in eine eigene Fahrbahn einordnen. Vor allem

beim Überholen hatten es Autofahrer schwer, die Strecke sicher einzusehen. Zahlreiche Unfälle waren die Folge. Mit dem Ausbau der S 38 wurden diese Probleme beseitigt und somit die Verkehrssicherheit erheblich verbessert. Die neue Staatsstraße kommt aber auch Schülern und Radfahrern zu Gute. Ein zusätzlich angelegter Rad- und Wirtschaftsweg erhöht die Sicher-

heit. Er soll außerdem an die überregionale Radroute "Mulde-Oschatz-Elbe" angeschlossen werden. In Vorbereitung des Ausbaus erfolgten zahlreiche archäologische Grabungen und Untersuchungen. Dabei wurden Siedlungen aus der Jungsteinzeit nachgewiesen.



Daten und Fakten Mutzschen

Baulänge: 2,5 Kilometer
Bauzeit: Juni 2005 - Dezember 2006
Gesamtkosten: 4,2 Millionen Euro
 davon über EFRE gefördert:
 3,1 Millionen Euro

Anschluss an eine neue Autobahn: **DIE S 43 GROSSPÖSNA**

Die Infrastruktur ausbauen und so die Region attraktiver gestalten – Großpösna profitiert vom Ausbau des Autobahnnetzes. Denn im Zuge des Baus der A 38 in Leipzig wurde auch ein Zubringer angelegt. Die neue Staatsstraße 43 beschleunigt nun den Verkehrsfluss südlich der Autobahn. Dazu wurde ein auf der Strecke liegender, beschränkter Bahnübergang zurückgebaut und durch eine Eisenbahnüberführung ersetzt. Zusätzliche Wartezeiten für Autofahrer entfallen somit. Aber auch Fußgänger oder Radfahrer kommen jetzt schnell und sicher an ihr Ziel. Parallel zur S 43 wurde ein Geh- und Radweg angelegt. Er führt unter der Bahnbrücke hindurch und ist an dieser Stelle mit einer 71 Meter langen Stützwand von der Straße getrennt. Aber auch für den ordnungsgemäßen Ablauf des Regenwassers ist gesorgt. Die anfallenden Wassermengen werden an der tiefsten Stelle der Strecke gesammelt, über einen Sandfang zu einem Pumpwerk geführt und von dort über eine Druckleitung in eine 1,2 Hektar große Wiese geleitet. Sie wurde speziell für die Verdunstung des Wassers angelegt und befindet sich zwischen der Autobahn und der Staatsstraße.



Daten und Fakten Grosspösna

Baulänge: 1,9 Kilometer
Bauzeit: Juni 2004 - November 2005
Gesamtkosten: 3,8 Millionen Euro
davon über EFRE gefördert:
2,8 Millionen Euro

Verbesserte Infrastruktur dank EU-Fördermitteln: Der kommunale Straßenbau in Sachsen

In den Jahren 2000-2006 standen für den Straßenbau in kommunaler Verantwortung rund 310 Millionen Euro (einschl. des Eigenanteils) aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung zur Verfügung. Wichtigste Anlaufpartner waren und sind für die Städte und Gemeinden - wenn es um Förderung geht - die Landesdirektionen Chemnitz, Leipzig und Dresden (ehemals Regierungspräsidien). Die Landesdirektionen entschieden über deren Förderanträge. Die Fördermittel wurden für den Neu-, Aus- oder Umbau wichtiger kommunaler Straßen (Kreis- und Gemeindestraßen) sowie für dazu gehörige Brücken und Stützwände eingesetzt. Die aktuellen und künftigen Verkehrsbedürfnisse wurden dabei immer berücksichtigt. Es wurden Geh- und Radwege errichtet sowie Parkplätze geschaffen. Außerdem wurden die Freiflächen zwischen Straßen und Gebäuden neu gestaltet, Übergänge für Fußgänger und Radfahrer an

gelegt, Anlagen für den Öffentlichen Personennahverkehr (Busbuchten, Unterstände etc.) errichtet, Ampeln an Verkehrsknoten erneuert oder neu gebaut. Die Attraktivität der Orte, besonders in Touristenregionen, verbesserte sich sichtbar. Um eine Förderung zu erhalten, mussten die Städte und Gemeinden lediglich den Eigenanteil von 25 Prozent aufbringen. So erhielten vor allem auch kleinere Gemeinden eine Chance, ihre Infrastruktur zu erneuern. Denn ohne die Förderung der Europäischen Union hätten sie viele Projekte nicht finanzieren können. Insgesamt wurden mit Hilfe der EU-Mittel 2434 Straßenbauprojekte in sächsischen Kommunen erfolgreich umgesetzt. Viele Städte und Gemeinden profitieren nun nicht nur von einer verbesserten Verkehrsinfrastruktur, sondern auch von den Synergieeffekten wie Gewerbeansiedlungen, verbesserte Wohnqualität und erhöhte Touristenzahlen.

Aufgaben einer Landesdirektion:

- Bündelungsbehörde zwischen Sächsischer Staatsregierung und kommunaler Ebene, Rechtsaufsicht über Gemeinden, Landkreise, kommunale Zweckverbände und kreisfreie Städte
- Fachaufsichtsbehörde über die kommunalen Behörden im Bereich der übertragenen Aufgaben, Dienstaufsichtsbehörde über die Landräte und die Oberbürgermeister/innen der kreisfreien Städte
- Zuständig bei komplizierten und komplexen Aufgaben oder bei Entscheidungen von besonderer Tragweite - klassisches Beispiel ist hier das Planfeststellungsverfahren, welches mit dem Planfeststellungsbeschluss Baurecht z.B. beim Straßenbau schafft
- Widerspruchsbehörde bei Entscheidungen, vertritt den Freistaat Sachsen bei Gerichtsverfahren
- Anlaufstelle bei einer Vielzahl von Fördermöglichkeiten

Landesdirektion Dresden

Hausanschrift: Stauffenbergallee 2 in 01099 Dresden
Tel./Fax: 0351 825 -0 / -9999
Zuständig für: Stadt Dresden, Landkreis Bautzen
 Landkreis Görlitz, Landkreis Meißen
 Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge
Fläche: 7900 m²
Einwohner: 1,66 Millionen

Landesdirektion Leipzig

Hausanschrift: Braustraße 2 in 04107 Leipzig
Tel./Fax: 0341 977-0 / 1199
Zuständig für: Stadt Leipzig
 Landkreis Leipzig, Landkreis Nordsachsen
Fläche: 4000 m²
Einwohner: 1 Million

Landesdirektion Chemnitz

Hausanschrift: Altchemnitzer Str. 41 in 09120 Chemnitz
Tel./Fax: 0371 532-0 / -1929
Zuständig für: Stadt Chemnitz,
 Erzgebirgskreis, Landkreis Mittelsachsen,
 Vogtlandkreis und Landkreis Zwickau
Fläche: 6500 m²
Einwohner: 1,57 Millionen



Daten und Fakten Schönerstadt

Baulänge: 2,9 Kilometer
Bauzeit: Juni 2007 – April 2008
Gesamtkosten: 1,0 Million Euro
davon über EFRE gefördert: 700.000 Euro

Alte Straße in neuem Gewand: **DIE K 7706 IN SCHÖNERSTADT**

Gut ausgebaute Straßen sind nicht nur in großen Städten wichtig. Vor allem kleine Orte sind auf eine funktionierende Infrastruktur angewiesen. So auch Schönerstadt in der Nähe von Oederan. Denn über die alte Kreisstraße 7706, die durch

den Ort führt, rollt viel Durchgangsverkehr. Die Strecke war aber nicht mehr sicher genug. Der schlechte Zustand der Straße ließ den Verkehr häufig stocken. Deshalb wurde die Strecke auf knapp drei Kilometern von Grund auf ausgebaut.

Die Kurven wurden verbreitert und Gehwege angelegt. Damit gelangen nun auch Fußgänger sicher durch Schönerstadt.

Sie war einst eines der modernsten Bauwerke Europas: **DIE FLÜGELWEGBRÜCKE IN DRESDEN**

In den Jahren 1929/30 entstand in Dresden-Kaditz die erste genietete Vollwand-Blechträgerbrücke Europas. Sie war zu dieser Zeit eines der modernsten Bauwerke. Im Zweiten Weltkrieg wurde die Brücke beschädigt, aber

wieder ausgebessert. Später verschlechterte sich ihr Zustand durch mangelhafte Wartung weiter. Der zunehmende Verkehr tat sein Übriges. Experten entschieden, die Brücke komplett zu erneuern, denn die Bausubstanz war

für einen langfristigen Weiterbetrieb zu marode. Drei Jahre lang dauerte es, bis der Ersatzneubau fertig war. Die Brücke verbindet nun die beiden großen Verkehrsadern Hamburger- und Washingtonstraße. Sie ist eine lange Vier-Feld-

Stahlverbundbrücke mit einer Gesamtbreite von 30,5 Metern. In jede Richtung wurden drei Fahrstreifen sowie jeweils ein Geh- und Radweg eingerichtet.

Daten und Fakten Flügelwegbrücke

Baulänge: 285 Meter
Bauzeit: Mai 2001 – Juli 2004
Gesamtkosten: 19,9 Millionen Euro
 davon über EFRE gefördert:
 11,5 Millionen Euro





Im Palmengarten zu finden: **DIE KLINGERHAINBRÜCKE IN LEIPZIG**

Die Klingerhainbrücke führt über die Weiße Elster im Leipziger Palmengarten. Der Park ist 22 Hektar groß und wurde bereits 1899 eröffnet. Er galt einst als vornehmste Erholungsstätte, denn er war nur der gehobenen Gesellschaft vorbehalten. Das Hauptgelände des Palmen-

gartens wurde 1928 mit dem Klingerhain in Schlußig durch eine weiße Brücke verbunden. Über sie führt der Hauptweg des Parks. Die heutige Klingerhainbrücke trug früher den Namen „Vier-Jahreszeiten-Brücke“, später wurde sie umbenannt. Auf den jeweiligen Enden des

Geländers der Brücke sitzen Figuren in Form von vier kleinen Kindern. Sie symbolisieren die vier Jahreszeiten. Die Klingerhainbrücke steht heute unter Denkmalschutz und wurde entsprechend saniert.

Daten und Fakten Klingerhainbrücke

Bauzeit: Mai - Oktober 2002
Gesamtkosten: 400.000 Euro
davon über EFRE gefördert:
260.000 Euro

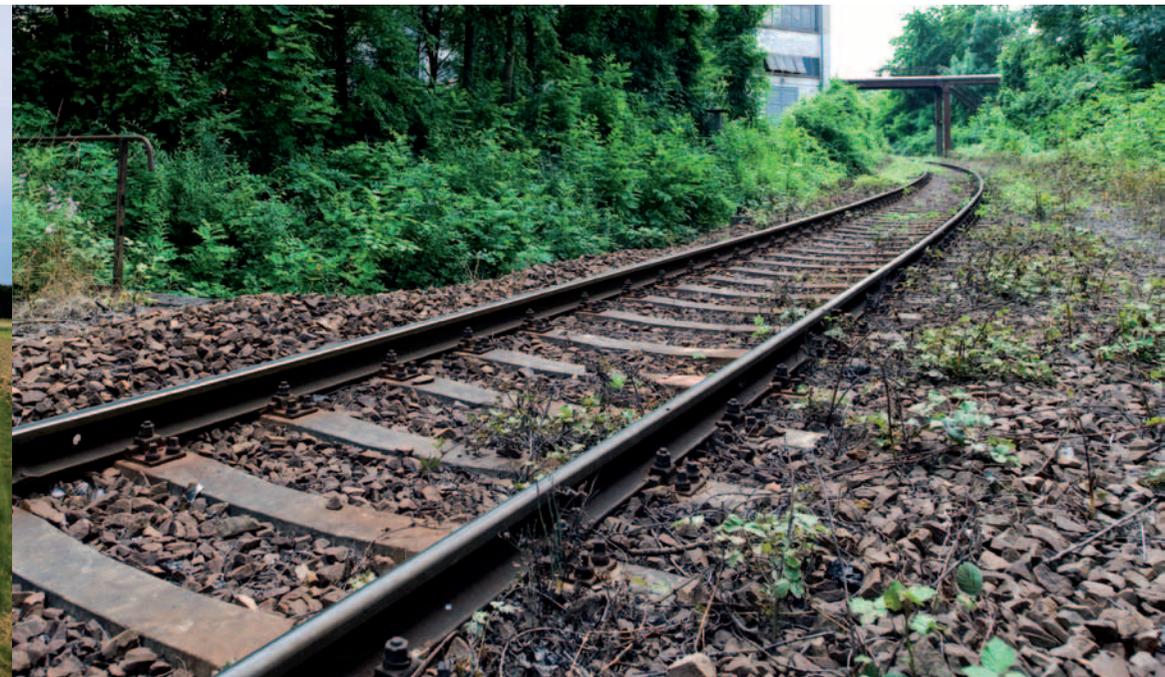
Ausblick: **UMWELTSCHUTZ DURCH GLEICHMÄSSIGE VERTEILUNG DER VERKEHRSLAST AUF VIELE SCHULTERN - UMWELTFREUNDLICHE VERKEHRSTRÄGER**

Für eine gesunde Wirtschaft ist ein effizientes Verkehrssystem notwendig. Die Straße ist der derzeit wichtigste und bedeutendste Transportweg zur Beförderung von Gütern und Personen. Allerdings wird die damit verbundene Umweltverschmutzung immer kritischer bewertet. Alternative und dabei umweltschonendere Transportmöglichkeiten müssen deshalb in den Vordergrund rücken. Die Europäische Union und der Freistaat Sachsen fördern aus diesem Grund Projekte, die mit dem Begriff „um-

weltfreundliche Verkehrsträger“ überschrieben werden. Dazu zählen: der Ausbau der Verkehrstelematik (Kommunikations- und Betriebsleitsystemen zur Verkehrssteuerung und -regelung), die Förderung des kombinierten Verkehrs (z. B. Güterverkehrszentren), die Förderung der Binnenschifffahrt (Häfen in Dresden, Riesa und Torgau) und der Radwege sowie die intensivere Nutzung und Wiederverwendung vorhandener Gleisanschlüsse und der Neubau von Gleisanschlüssen bei Privatunter-

nehmen für den Gütertransport. Damit soll die Chancengleichheit zwischen den Verkehrsträgern verbessert und dem weiteren Anwachsen des Straßenverkehrs sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr entgegen gewirkt werden. Gefördert werden Vorhaben der Verkehrsinfrastruktur und ergänzende Maßnahmen, die die Mobilität in Zukunft wirtschaftlich und umweltverträglich sichern, die Leistungsfähigkeit der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur effizienter für den Personen- und Güterverkehr nutzen und

die Verkehrsträger noch besser miteinander vernetzen. Insgesamt soll die Förderung dazu beitragen, ein ausgewogenes Verhältnis der Verkehrsträger zu erreichen, um die Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt zu verringern. Erste Projekte werden bereits im Radwegebau realisiert. Für Projekte der umweltfreundlichen Verkehrsträger stehen in der Förderperiode 2007 - 2013 EU-Mittel in Höhe von insgesamt 94 Millionen Euro zur Verfügung.



**Daten und Fakten:****Förderprogramm:**

Umweltfreundliche Verkehrsträger

Förderung:

verschiedene Fördersätze von
bis zu 30 Prozent bis max.

90 Prozent In begründeten

Ausnahmefällen Antragsberechtigte:

Gemeinden, Landkreise,

kommunale Zusammenschlüsse,

Nahverkehrsunternehmen und

Unternehmen in Privatrechtsform

als Träger, Betreiber oder Nutzer von

Infrastruktureinrichtungen

bzw. geplanten

Infrastruktureinrichtungen



Impressum

Herausgeber:

Sächsisches Staatsministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Verwaltungsbehörde EFRE
Wilhelm-Buck-Straße 2
01097 Dresden

Redaktion:

Patricia Zedel

Gestaltung:

VOR Werbeagentur GmbH
www.vor-dresden.de

Bildnachweis:

Jörn Haufe: Titelseite, Seite 10 (links),
12 (links), 21 (rechts), 20 (rechts),
30 (rechts), 33, 34, 35

Frank Baldauf: Seite 8, 9, 16, 17, 24,
25, 7 (rechts)

Patricia Zedel: Seite 18

Alle weiteren Fotos wurden von den
sächsischen Straßenbauämtern zur
Verfügung gestellt.

Verteilhinweis:

Diese Informationsschrift wird von der
Sächsischen Staatsregierung im Rah-
men der Öffentlichkeitsarbeit heraus-
gegeben. Sie darf weder von Parteien
noch von Wahlhelfern zum Zwecke der
Wahlwerbung verwendet werden. Dies
gilt für alle Wahlen.