

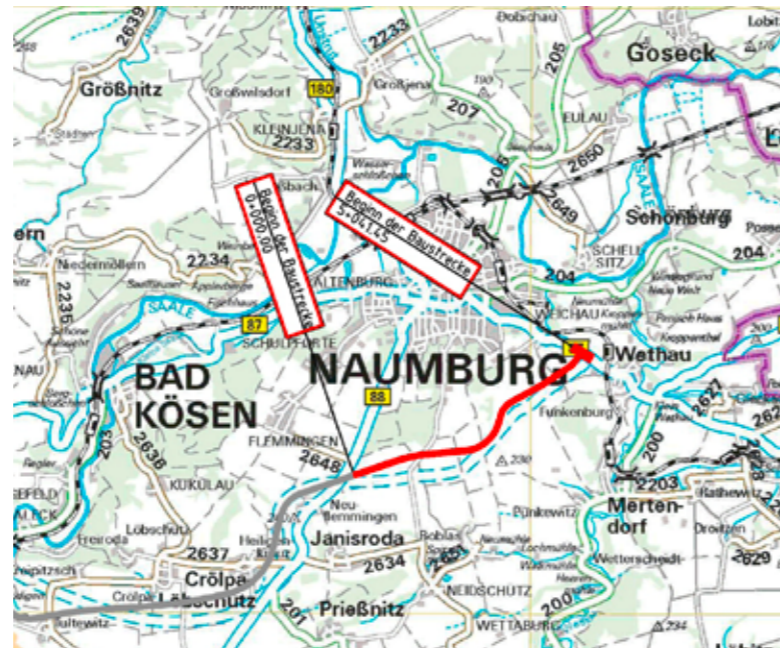


DIPL.-BETRIEBSWIRT HELMUT SCHNEIDER

### VOM PREUSSISCHEN CHAUSSEEBAU BIS ZUR AUTOBAHN Die B 87 als Nachfolgerin der VIA REGIA mit den OU Bad Kösen/Naumburg und die Reichsautobahn-Variante Großkorbetha – Weimar

Ausgewählte Verkehrswege wie ein Straßenzug, eine Wasserstraße oder eine Eisenbahnlinie werden gewöhnlich in Monografien abgehandelt. In der Regel beschreiben sie eine Strecke von A nach B und heben mehr oder minder ausführlich bedeutende, dazwischenliegende Ortschaften und geografische Besonderheiten hervor. Nur selten weicht der Blick vom Streckenverlauf ab, um Gegebenheiten im erweiterten Raum wahrzunehmen. Selten wird die Frage gestellt, ab wann und weshalb die Altvorderen ausgerechnet diesen Weg wählten und nicht einen anderen, vielleicht geeigneteren genutzt haben.

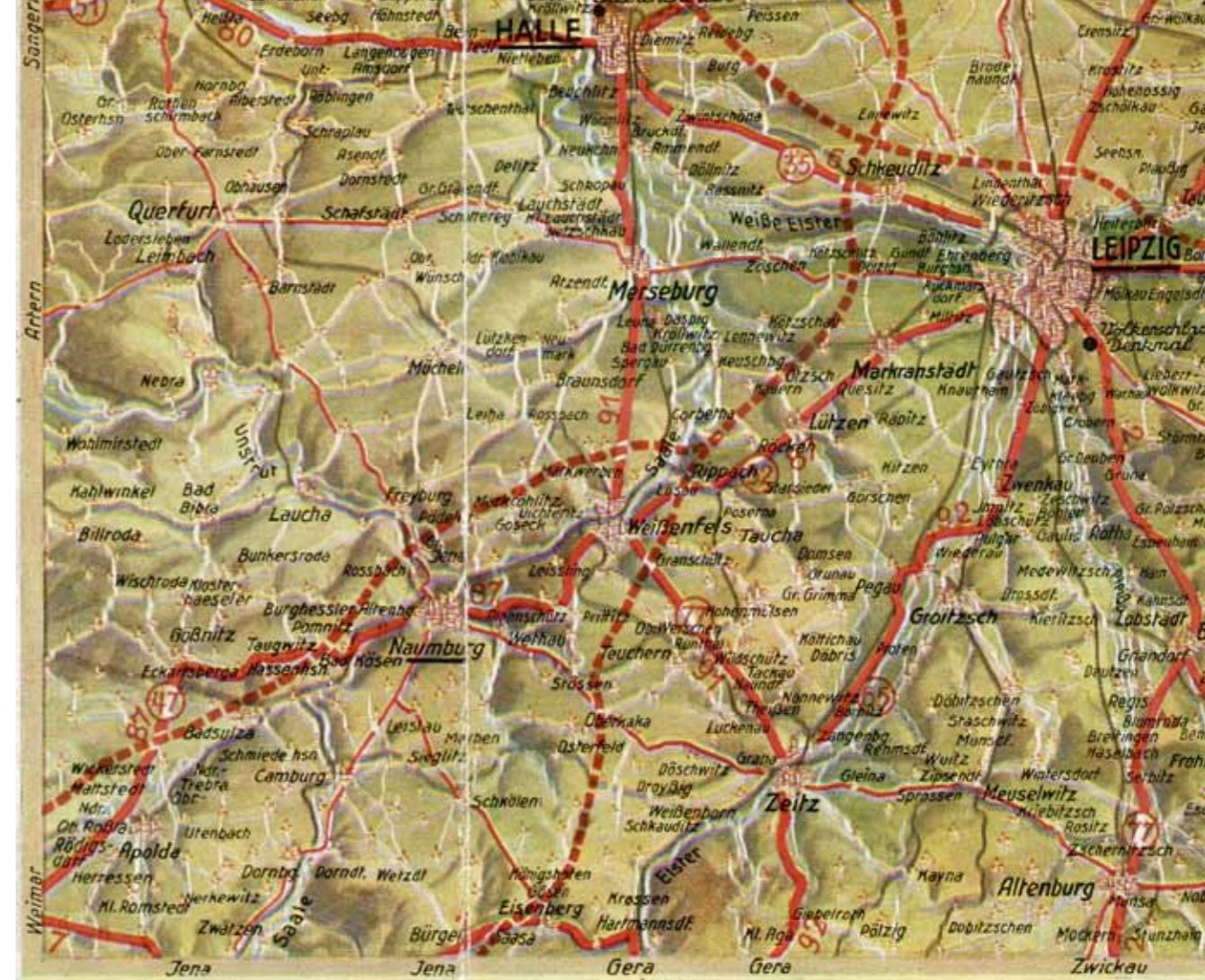
Im Gegensatz hierzu verfolgt der vorliegende Beitrag zur „Via Regia“ einen anderen Ansatz. Er befasst sich mit projektierten Ortsumgehungen für



Ausschnitt aus: B 87 OU Naumburg, Planfeststellung. Straßenbauverwaltung des Landes Sachsen-Anhalt.

die Städte Bad Kösen und Naumburg und in einem weiteren Teil mit einer vorgesehenen, doch nie realisierten Autobahn zwischen Großkorbetha und Weimar. Hierbei wird die Via Regia nicht allein als ein Straßenzug angesehen, sondern als ein Raum, der den Menschen von alters her Platz und Bedingungen für Transport, Verkehr und Mobilität bot. Die im Korridor der Via Regia heute vorhandenen Verkehrswege zu Lande, zu Wasser, auf Schienen und in der Luft kennzeichnen verschiedene Elemente, für deren Herausbildung gesellschaftliche, politische und technologische Einflussfaktoren und Entwicklungsprozesse bestimmend waren. Sie sollen in einem Exkurs analysiert werden.

Verkehrswege entstehen durch Aktivitäten der Menschen und sie haben diesen zu dienen. Somit werden sie auch in hohem Maße durch die in der Gesellschaft ablaufenden interessengeleiteten Prozesse geprägt. Die Forderung nach einer teilweisen Verlegung der Bundesfernstraße B 87 abseits der Stadtgebiete von Bad Kösen und Naumburg besteht schon viele Jahrzehnte. Kommunale Gremien beider Städte haben darüber diskutiert und mehrfach ihren Bedarf angemeldet. Doch bis zur politischen Wende in der DDR bestand keine Chance, dass die Forderungen Gehör finden. Anders ab dem Jahr 1990, als sich plötzlich für die Bürger der sog. ‚Neuen Bundesländer‘ die Möglichkeit bot, ohne eine Wartezeit von etwa 15 bis 18 Jahren ein Kraftfahrzeug zu erwerben. Jetzt drängte sich eine Lösung nach Befreiung der Stadtzentren von durchfließendem Verkehr mit all seinen Nachteilen auf. So wundert es nicht, dass der damals geltende Bundesverkehrswegeplan eine



Die Luftbildkarte für Kraftfahrer (Deutsche Landschaft Plan 18 der Deutsch-Amerikanischen Petroleum-Gesellschaft) enthält die vorgesehene, jedoch verworfene Autobahnstrecke Großkorbetha - Weimar.

Überarbeitung erfuhr und die Ortsumgehungen für Bad Kösen und Naumburg sich darin wiederfanden. Der neuen Chance stellten sich jedoch auch neue Widerstände entgegen, die es so in der DDR nicht gegeben hätte. Fragen des Naturschutzes hatten nun einen höheren Stellenwert, da sie von gesellschaftlich anerkannten Gruppen aufgeworfen wurden. Die Umgebung westlich von Bad Kösen, wo 1806 erbitterte Schlachten zwischen der französischen Armee unter Napoleons Führung und Preußen bzw. mit Preußen Verbündeten stattfanden, erhielt ob dieser mit dem Tod vieler hunderttausender Soldaten verbundener Ereignisse einen besonderen historischen Wert. Es wurde auch nicht klaglos hingenommen, dass viele hundert Hektar wertvolles Ackerland mit einer Betondecke überzogen werden sollen. Die Gegenüberstellung von Aufwand und Nutzen war nicht mehr wegen fehlender materieller Ressourcen und geringer Arbeitsproduktivität von vornherein überflüssig. Presse, Rundfunk und Fernsehen boten dem einzelnen Bürger Plattformen, den Anderen ihre Meinung mitzuteilen, ohne dabei Gefahr zu laufen, aus politischen Gründen Sanktionen zu riskieren. Das Bürgerliche Recht konnte durch Beklagen vermeintlich widerrechtlicher Beschlüsse von Jeder-

mann in Anspruch genommen werden. Der Prozess um die Schaffung der Ortsumgehungen ist zur Zeit dieser Niederschrift noch nicht abgeschlossen, so dass Interessierte gespannt sein können, wie eine Fortsetzung zu formulieren wäre.

Ein ebenso spannendes Straßenbauprojekt ist der Bau von Reichsautobahnen in Mitteldeutschland. Geschildert wird das Vorhaben, auf kurzem Weg die Verbindung zwischen Berlin und Frankfurt am Main, einer Strecke zwischen Großkorbetha und Weimar zu schaffen. Abzweigend von der damals intern als Strecke 67 bezeichneten heutigen BAB A9 sollte es nördlich von Weißenfels hinunter in das Unstruttal gehen und sodann auf direktem Weg zur Strecke 80, heute BAB A4 bei Weimar. Die Verbindung wurde damals nicht gebaut, doch die Grundidee der Erschließung des Raums südlich des Harzes erfuhr mit den heutigen BAB A38 und A71 ihre Verwirklichung.

Mit der Schilderung der Straßenbaupläne und der Schritte zu ihrer Realisierung wird das eingangs Beschriebene für Leserinnen und Leser konkret und spannt den Bogen von der Vergangenheit in die Zukunft.



»ARCHIV FÜR AUTOBAHN- UND STRASSEN GESCHICHTE«  
Dipl.-Betriebswirt (FH) Helmut Schneider  
und Dr. Dr. Reiner Ruppmann  
E-Mail: [autostrasse.blk@gmail.com](mailto:autostrasse.blk@gmail.com)  
oder [redaktion@autobahngeschichte.com](mailto:redaktion@autobahngeschichte.com)  
Tel.: 03445 6590088  
Redaktionen Naumburg (Saale) und Bad Homburg  
[www.strassengeschichte.de](http://www.strassengeschichte.de)