

Bituminöse Decken auf den Reichsautobahnen

Für die bauliche Gestaltung der bituminösen Decken auf den Reichsautobahnen wird der allgemeine Regelquerschnitt für Fahrbahndecken zugrundegelegt, Bild 1. Die Decken selbst bestehen aus dem Unterbau und dem bituminösen Belag. Der Ausführung dieser Decken lagen bisher die Richtlinien für Fahrbahndecken, letztmalige Ausgabe April 1936, zugrunde. Diese sollen jedoch auf Grund der in den letzten Jahren gesammelten Erfahrungen in erweiterter und verbesserter Ausgabe demnächst als „Anweisung für den Bau von bituminösen Decken auf den Reichsautobahnen“ herausgegeben werden. Nachfolgend werden kurz die wesentlichsten Gesichtspunkte, die in dieser Anweisung berücksichtigt werden, besprochen¹⁾.

Unterbau

Zu Beginn des Deckenbaues auf den Reichsautobahnen bestand der Unterbau dieser Decken wie im allgemeinen Landstraßenbau aus Packlage mit Schotterdecke, d. h. aus einzelnen, den Bewegungen des Untergrundes sich anpassenden Bauteilen, Bild 2. Heute wird mit Rücksicht auf die geforderte lange Lebensdauer und gute Ebenflächigkeit der Fahrbahn statt Packlage fast durchweg Betonunterbau ausgeführt, Bild 3.

Der Hauptvorteil dieses Unterbaues liegt darin, daß eine ebene Oberfläche erzielt und ein gleichmäßiges Quer- und Längsgefälle eingehalten wird. Weiterhin wird die beim neuverlegten Packlage-Unterbau durch den Verkehr hervorgerufene unver-

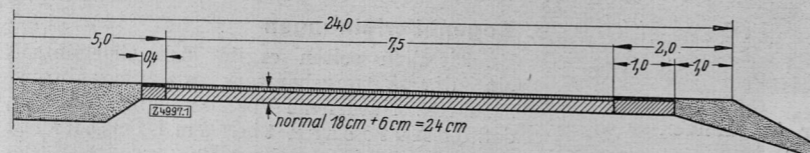


Bild 1. Regelquerschnitt der Reichsautobahn für bituminöse Decken in der Geraden.

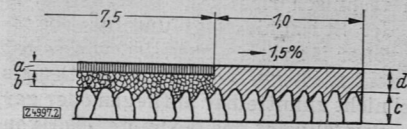


Bild 2. Packlage-Unterbau und Schotterdecke sowie Randstreifen aus Beton (ältere Bauart).

- a bituminöse Straßendecke (6 cm)
- b Schotterdecke (6 bis 7 cm)
- c Packlage 20 bis 22 cm
- d Beton (15 cm) mit 250 kg Zement je m³ Beton

Bild 2 und 3. Teilquerschnitte von bituminösen Reichsautobahn-Decken.

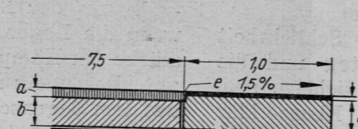


Bild 3. Betonunterbau und Betonrandstreifen mit Gußasphaltbelag (heute übliche Bauart).

- a bituminöse Decke (6 cm)
- b Unterbeton (17 bis 20 cm) mit 250 bis 280 kg Zement je m³ Beton
- c Gußasphaltbelag (2 cm)
- d Beton (22 cm) mit 150 bis 200 kg Zement je m³ Beton
- e Längs-Randfuge (1 cm breit)
- f zweimaliger Bitumenanstrich oder Papierlage
- g [einfache Papplage]

meidliche Nachverdichtung der Packlage- und Schotterdecke, die sich auch auf die Ebenheit der späteren Decken auswirken muß, vollkommen ausgeschaltet.

Die Dicke des Betonunterbaues beträgt je nach der Höhe des Dammkörpers oder nach der Tragfähigkeit des Untergrundes 17 bis 20 cm bei einem Zementgehalt von 250 bis 280 kg je m³ fertigem Beton. Während bei reinen Betondecken die Fahrbahnplatten durch Längs- und Querfugen unterteilt sind, hat man beim Unterbeton für bituminöse Decken lediglich Quer-Raumfugen von 8 bis 10 mm Weite vorgesehen, die je nach der Tragfähigkeit des Untergrundes einen Abstand von 6 bis 12 m haben sollen. Auf nachgiebigem Untergrund (hohen, frischgeschütteten Dämmen, bei jüngeren Bauwerkshinterfüllungen und besonders auf vorwiegend feinsandigem Untergrund) werden die Platten an den Querfugen zusätzlich verdübelt.

Bituminöser Belag

Die bituminösen Beläge auf den Reichsautobahnen müssen mit Rücksicht auf die geforderten hohen Geschwindigkeiten so zusammengesetzt sein, daß sie dauernd eben und griffig bleiben und daß sich bei dem vorherrschenden Richtungsverkehr keine Fahrinnen bilden können. Diesen Forderungen werden alle hohlraumarmen Beläge (Walzasphalt und Gußasphalt) gerecht, da sie bei gut abgestuftem Kornaufbau mit entsprechend



Bild 4. Reichsautobahnstrecke Bayreuth-Nürnberg mit bituminöser Decke.

Die hellen Randstreifen (Gußasphalt mit eingedrücktem Quarzsplit) heben sich gut von der dunklen Decke ab.

bemessenem Füller- und Bindemittelgehalt wie Bindemittelweichheit eine ausreichende Standfestigkeit und Plastizität besitzen können, um alle Schub- und Druckbeanspruchungen des Verkehrs aufzunehmen.

Von weitgehendem Einfluß auf die Standfestigkeit des Belages ist aber weiterhin auch die Dicke der bituminösen Decke. Sie beträgt für die auf den Reichsautobahnen zur Ausführung kommenden Belagarten Asphaltbeton und Teer-Asphaltbeton auf Beton- wie Packlageunterbau mindestens 6 cm (3 cm Binderschicht und 3 cm Deckschicht). Hartgußasphalt kommt mit Rücksicht auf die besondere Eigenart dieses Belages nur auf Kunstbauten, wie Brücken, zur Ausführung. Er wird in einer Stärke von 4 bis 5 cm in zwei Lagen eingebracht, wobei die untere Lage zweckmäßig durch einen 3 cm starken Walzasphaltpbinder ersetzt wird.

Zur Herstellung einwandfreier Walzasphaltbeläge müssen alle Zuschlagstoffe wie Bindemittel gewichtsmäßig beigemessen und den Vorschriften entsprechend zusammengesetzt werden. Weiterhin ist es notwendig, daß das fertige Mischgut bei den vorgeschriebenen Einbautemperaturen in gleichmäßig dicker und gleichmäßig dichter Schicht ohne nennenswerten Wärmeverlust verteilt und darauf ohne Zeitverlust ausreichend verdichtet wird. Die Verdichtung soll mit geeigneten Walzen und einem Straßenfertiger so durchgeführt werden, daß eine geschlossene, durchaus ebene und hohlraumarme Decke mit einer Wasseraufnahme bis zu 5 Gew.-% im Deckbelag entsteht.

Randstreifen

Die Randstreifen zu beiden Seiten der 7,5 m breiten Fahrbahnen bestehen aus Beton, Bild 3, oder Packlage mit Betonüberdeckung von ausreichender Stärke, Bild 2, und einem 2 cm starken abschließenden Gußasphaltbelag. Zur Abgrenzung der dunklen Fahrbahn von dem ebenfalls dunklen Gußasphaltbelag des Randstreifens wird hellfarbiger Grus der Körnung $\frac{1}{3}$ mm in die Oberfläche des noch warmen Belages eingerieben, Bild 4. Um die Kosten für die Randstreifen herabzusetzen und gleichzeitig eine bleibende helle Abgrenzung für die dunkle Fahrbahn zu schaffen, wird der Gußasphaltbelag in Zukunft fortgelassen und der Randstreifenbeton bis zur Oberkante des Fahrbahnbelages unter Einhaltung der geforderten Querneigung durchgeführt, Bild 2. Zu beachten ist bei dieser Bauart, daß der Zementgehalt des Betons von 200 kg auf mindestens 250 kg je m³ fertigen Beton erhöht werden muß, um einen guten Deckenschluß und dichten Beton mit ausreichender Kantfestigkeit zu erhalten. M 4997

Berlin

Dr. H. Kunde

¹⁾ Aus: H. Kunde, Die Straße Bd. 6 (1938) Nr. 6 S. 181.

Die Deutsche Alpenstraße

Von Reg.-Baurat A. Michalhes, Berchtesgaden

Seit vier Jahren wird am Bau der Deutschen Alpenstraße gearbeitet. 100 km fertiggestellte Teilstrecken wurden schon von einer großen Zahl deutscher und ausländischer Reisenden befahren. Im folgenden werden Einzelheiten der Linienführung und die wichtigsten Grundsätze der baulichen Gestaltung unter Hinweis auf die besonderen aus der geographischen Lage entspringenden Schwierigkeiten besprochen. Anschließend wird über den gegenwärtigen Stand des Baues und über den Einfluß des Anschlusses der Ostmark auf die weitere Entwicklung der Alpenstraße berichtet.

Mit der Erschließung der Alpen durch den reiselustigen Städter entstanden im Zeitalter der Eisenbahn Verkehrswege, die entsprechend der Gebundenheit an möglichst ebenes Gelände in den Tälern verlaufen und die Schwierigkeiten der Überwindung größerer Höhen mit Tunnels meistern. Der Zug in die Berge ist in den letzten Jahrzehnten immer größer geworden. Eine große Zahl werktätiger deutscher Menschen hat in der Ruhe und Abgeschiedenheit der Gebirgstäler, in der Höhenluft, in der Großartigkeit der Gebirgs-

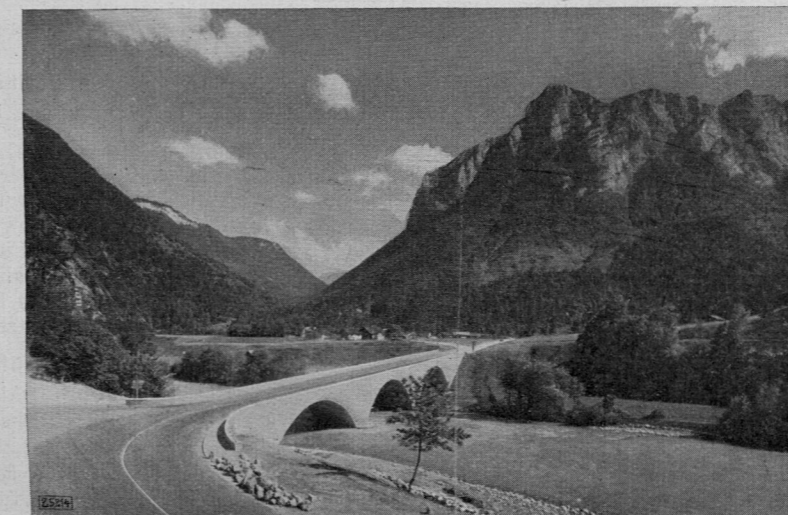
landschaft Kraft und Erholung gefunden. Das Kraftfahrzeug und seine immer weitere Verbreitung im Volk als Verkehrsmittel für Reise und Sport hat sich gleichzeitig in starken Ausmaßen entwickelt; in nicht mehr langer Zeit wird der K.d.F.-Wagen Deutschland an führende Stelle dieser Entwicklung setzen und ganz weiten Kreisen die Vorzüge des Kraftfahrzeuges zugutekommen lassen. Unsere unruhigen und arbeitsreichen Zeiten haben es mit sich gebracht, daß das Gebirge auch nur für kürzere Zeit, über Feiertage und Wochenenden, im Kraftfahrzeug aufgesucht wird und geradezu ein Wandern mit dem Kraftwagen in den Bergen üblich geworden ist. Es ist ein ganz besonderes Erlebnis, wenn zu der schnellen und luftigen Fahrt in die Weite auch noch die Überwindung von Höhen hinzukommt, die dem Menschen ein freudiges und freies Gefühl und gute Überblicke über die Alpenlandschaft gibt.

Für diesen Zweck waren bisher nur wenige und auch nur unzulängliche Straßen in den deutschen Bergen vorhanden. Sie waren an schönen Tagen oft derartig staubig, daß für den Wanderer und Bergsteiger die Kraftwagen als Landplage empfunden wurden. Oft führten die Straßen nur längs den Tälern in das Gebirge hinein, so daß kaum die Möglichkeit bestand, entlang dem Alpenrand, von einem Tal „quer“ über die Höhe ins nächste zu gelangen. Hier hat übrigens auch der frühere Name „Quer-alpenstraße“, der längst in die „Deutsche Alpenstraße“ umgewandelt wurde, seinen Ursprung. Eine neue Straße, auf der unsere heutigen Kraftfahrzeuge ohne Schwierigkeit mit größeren Steigungen und Kehren Höhen zu überwinden imstande sind, wurde ein dringendes Erfordernis der Zeit.

Der Entwurf von 1933

Der Gedanke des Baues einer Deutschen Alpenstraße wurde wohl zum ersten Male von Sanitätsrat Knorz in Prien schon in den Jahren vor der Machtergreifung in die Öffentlichkeit getragen. Der Deutsche Touringclub hat dann auf Grund dieser Anregung den Plan weiter bearbeitet. Nach der Machtergreifung hat die Bayerische Staatsregierung, besonders auf Betreiben des Staatsministers Adolf Wagner, den Plan neu aufgegriffen und durch ihre Ministerialbauabteilung den Entwurf einer durchgehenden Deutschen Alpenstraße vom Bodensee nach Berchtesgaden aufstellen lassen.

Maßgebend war damals die sehr einschneidende Forderung, österreichisches Gebiet nicht in Anspruch zu nehmen; es entstand so der Bauplan für eine Straße, die mit Rücksicht auf den Fremdenverkehr wichtige Sommer- und Winter-Fremdenverkehrsorte berührt, dazwischen



Saalachbrücke der Deutschen Alpenstraße im Berchtesgadener Land.

aber auch in größere Höhen führt. Die Linienführung dieses Entwurfes, s. Bild 1 und 2¹⁾, sah teils die Inanspruchnahme und den Ausbau vorhandener Strecken, teils den Neubau großer Teilstrecken vor. Die Linienführung war danach — auf die durch den Anschluß der Ostmark notwendig gewordenen Änderungen wird noch später eingegangen — in großen Umrissen die folgende:

1. Bodensee-Lech: Von Lindau über Scheidegg soll ein neuer Straßenzug durch hochgelegene Almflächen mit herrlichem Weitblick nach Oberstaufen angelegt werden, von dort neben der zunächst auszubauenden Tallinie über Immenstadt ein Hochübergang über den Hochgrat und das Riedberger Horn nach Oberstdorf, wobei der zum Altreich gehörende Ort Balderschwang erstmalig einen Verkehrsanschluß an sein Mutterland erhalten soll; von Sonthofen aus soll die bestehende Adolf-Hitler-Paß-Straße ausgebaut werden, und von dort die Straße nach Norden abkehren durch das deutsche Tal von Unterjoch über Nesselwang nach Füssen.

2. Lech-Isar: Ein landschaftlich reizvoller Übergang durch das noch unerschlossene Gebiet der Ammergauer Berge soll die Verbindung mit Linderhof, Ober-

¹⁾ Bild 1 und 2 sind einem Aufsatz von F. Todt, Schriftenreihe der Straße Heft 7 (1937) S. 66, entnommen. Einige in der Zwischenzeit vorgenommene Änderungen sind bei der Wiedergabe berücksichtigt.

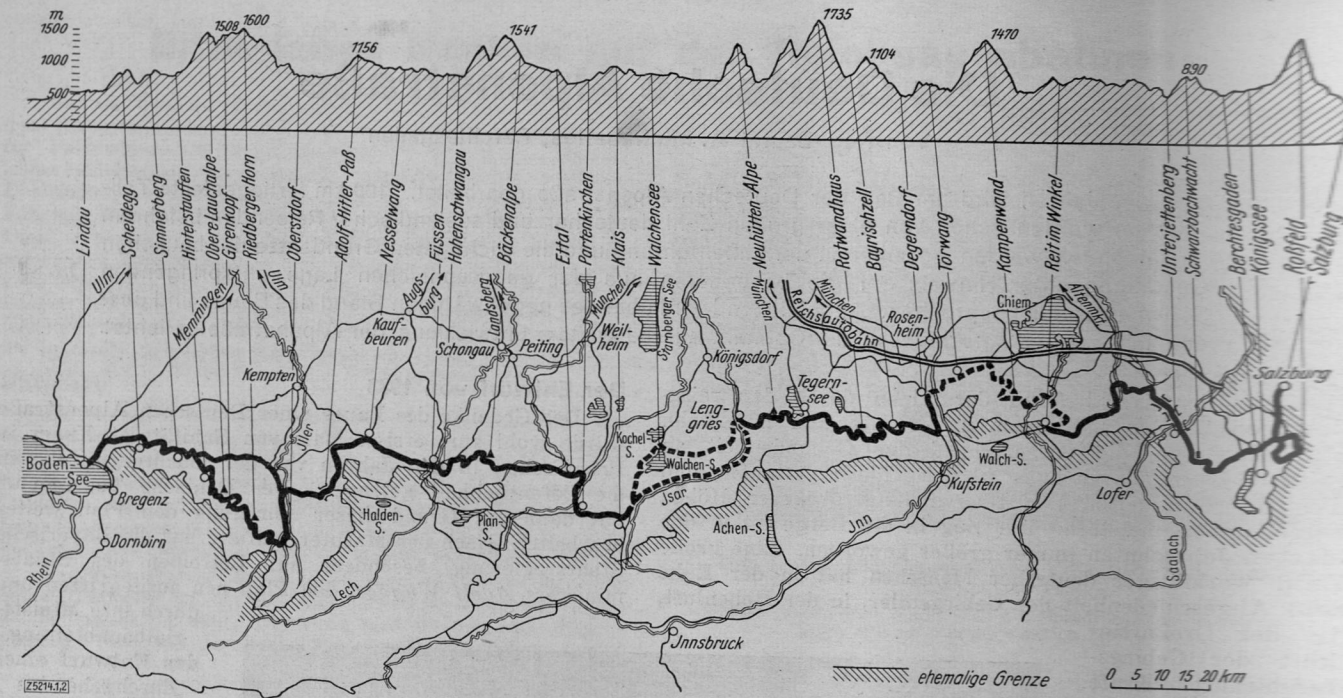


Bild 1 und 2. Lageplan und Längenschnitt der Deutschen Alpenstraße nach dem vorläufigen Entwurf. Nach dem Anschluß der Ostmark sind einige Änderungen, insbesondere zwischen Degerndorf und Reit im Winkel, zu erwarten.

ammeregg und Garmisch herstellen — Orte, die bereits untereinander durch gute Straßen verbunden sind —. Von Garmisch aus wird dann das Isartal entweder in Lengries über Walchensee und die liebliche Jachenau oder bereits im Wallgau selbst erreicht.

3. Isar-Inn: Durch einen Übergang über den Hirschbergsattel an den Tegernsee mit einem Abstecher auf den Wallberg und die Durchfahrt des in München besonders beliebten Schlierseer Schigebietes mit einem Abstieg über den Spitzingsattel nach Bayrischzell soll eine wertvolle Verbindung zwischen den oberbayerischen Fremdenverkehrsarten geschaffen werden. Von Bayrischzell ist der Übergang über das Sudelfeld hinab zum Inntal ein lange gehegter Wunsch; er wird im Sommer und Winter viele Möglichkeiten für Sport und Erholung erschließen.

4. Inn-Berchtesgaden: Vom Inntal aus führt der Weg über die grüne Hochfläche des Samerberges. Anschließend daran führt ein weiterer Hochübergang über das Gebirge der Kampenwand oder des Hochgernmassives, der einen großartigen Ausblick auf den Wilden Kaiser und die Hohen Tauern im Süden und auf den Chiemsee im Norden vermittelt. Die Fortsetzung über Ruhpolding und Inzell hält sich an den bestehenden alten Salzsoleweg nach Berchtesgaden über Saalachtal, s. das Titelbild, Schwarzbachwacht und die liebliche Ramsau. Anschluß an den Königsee ist bereits vorhanden. Im Laufe der weiteren Entwicklung hat sich in

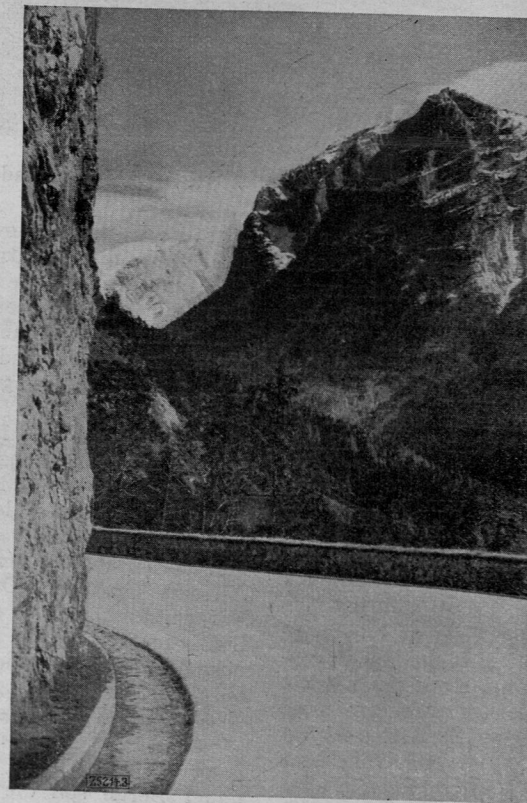


Bild 3. Deutsche Alpenstraße bei Mauthausl. Im Hintergrund Watzmann und Reiteralpe

Berchtesgaden ein großartiger Abschluß der Deutschen Alpenstraße ergeben in dem Entwurf einer Höhenstraße auf das Roßfeld (1500 m). Diese wird den Besucher vom Obersalzberg in die Bergwelt des Führers einführen; viele werden dann nach dieser Rundfahrt begreifen können, warum sich der Führer gerade das Berchtesgadener Land für seinen Ruhe- und Erholungssitz ausgewählt hat.

Bauausführung

Die Alpenstraße wird nach neuzeitlichen Gesichtspunkten möglichst zügig und übersichtlich geführt. Einige kennzeichnende Beispiele für die Gestaltung der Alpenstraße und ihre Einordnung in die Umgebung zeigen das Titelbild sowie Bild 3 bis 8.

Mit Baubeginn wurden auch die ersten Erfahrungen gemeldet; zunächst ging man noch zu zaghaft an das Gebirge heran und mußte dabei eine viel zu kurvenreiche Straßenführung in Kauf nehmen. Heute aber hat sich die Erkenntnis durchgesetzt, daß ein breites neuzeitliches Verkehrsband sich nicht allzusehr winden und anschmiegen darf, damit die Fahrsicherheit auf der Straße nicht leidet. Es gehört Gefühl und Erfahrung dazu, die Straßen so zu führen, daß sie sich an das Gelände zwar anpassen, dabei aber doch zügig und verkehrssicher verlaufen. Abgesehen von Straßenkehren selbst, die bis zu Halbmessern von 15 m herab noch angenehm befahrbar sind, werden Kurven auf der freien Strecke möglichst nicht unter 100 m Hlbrm. angelegt.

Die entsprechenden Querneigungen betragen bis zu 10 %, womit man im Fuhrwerkbetrieb auf den schon fertigen Strecken keine schlechten Erfahrungen gemacht hat. Die Längsneigung wird im allgemeinen nicht über 10 % gehen, in Ausnahmefällen findet man 12 %, die aber auch ein Kleinwagen, selbst bei längerer Ausdehnung dieser Strecke, ohne Schwierigkeiten überwinden kann.

Die Straßenbreite ist dreispurig, also derart bemessen, daß während einer Überholungsfahrt auch noch eine Begegnung gefahrlos möglich ist. Sie beträgt 8 m (befestigte Fahrbahn), in weniger schwierigem Gelände 9 m. Außerhalb der Fahrbahn liegt an der Bergseite ein befahrbarer Spitzgraben. Auch bei Nebenstraßen hat die Erfahrung gezeigt, daß im Hinblick auf eine einwandfreie und zweispurige Schneeräumung die Straßenbreite nie weniger als 7 m betragen darf.

Die Straße liegt mit ihrem Unterbau auf einem Erdkörper in Einschnitten und Dämmen und auf Bauwerken. Wo die Querneigung des Geländes zu steil ist, werden die Erdschüttungen durch Fuß- oder Vollmauern auf der Talseite gestützt. Dabei ist besonderes Augenmerk darauf zu richten, daß das auf der Talseite anschließende Gelände nicht durch unvorsichtiges Schütten oder durch Sprengstücke zerstört und zu einer unerwünschten Ablagerungsstätte wird, auf der nur schwer wieder bodenständiger Bewuchs aufkommt. Zum Verdichten der Dämme verwendete man wie auf den Reichsautobahnen Stampfgeräte; besonders dadurch, daß der Baubetrieb in Steilstrecken weitestgehend mit Lastkraftwagen, unter Vermeidung von Gleisbetrieb, durchgeführt wird, tritt bereits eine wirksame und gleichmäßige Verdichtung ein.

Die bisherigen Erfahrungen mit Einschnitten an der Alpenstraße waren sehr lehrreich; fast immer wurde schlechterer und unbrauchbarer Boden angetroffen, als angenommen war. Entweder eignete sich der Fels nicht zu Mauerstein, oder die Moräne war für einen frostsicheren Unterbau zu tonhaltig. Aus diesem Grund und auch zur Vermeidung größerer Anschnitte auf der Bergseite wird daher die Straße etwas mehr, als es der profilmäßige Massenausgleich notwendig macht, vom Hang weggenommen; wenn sich während des Baues ergeben sollte, daß der vorhandene Boden für die Auffüllungen nicht ausreicht, so werden von geeigneter Stelle außerhalb der Trasse die zur Ergänzung notwendigen Erdmassen herbeigeschafft. Auf der Bergseite wird es oft notwendig, das Gelände durch Naturstein-Mauerkörper abzustützen. Hier hat sich gezeigt, daß die Verwendung des Zementes den Maurer der handwerklichen Kunst des Bruchsteinmauerns entwöhnt hat und die ersten Mauern daher allzusehr nach Verblendung aussehen. Es waren viele Bemühungen notwendig, bis sich das bodenständige und handwerkgerechte Mauerwerk auch in den Gegenden entlang der Alpenstraße wieder durchsetzte.

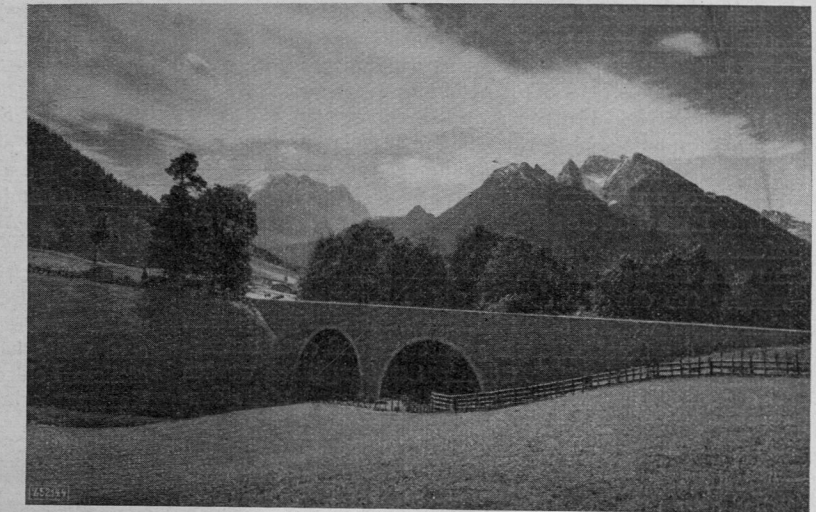


Bild 4. Brücke oberhalb von Ramsau. Im Hintergrund Watzmann und Hochkalter

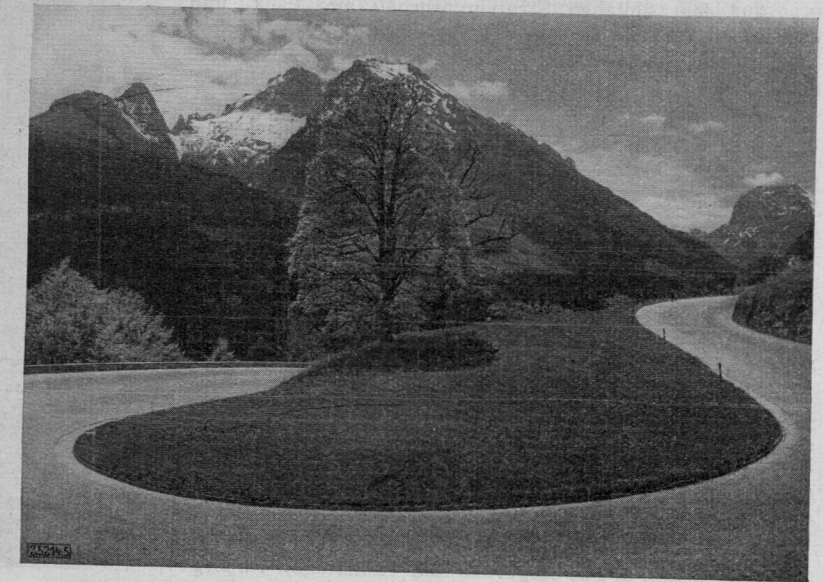


Bild 5. Obere Kehre bei Ramsau. Im Hintergrund der Hochkalter

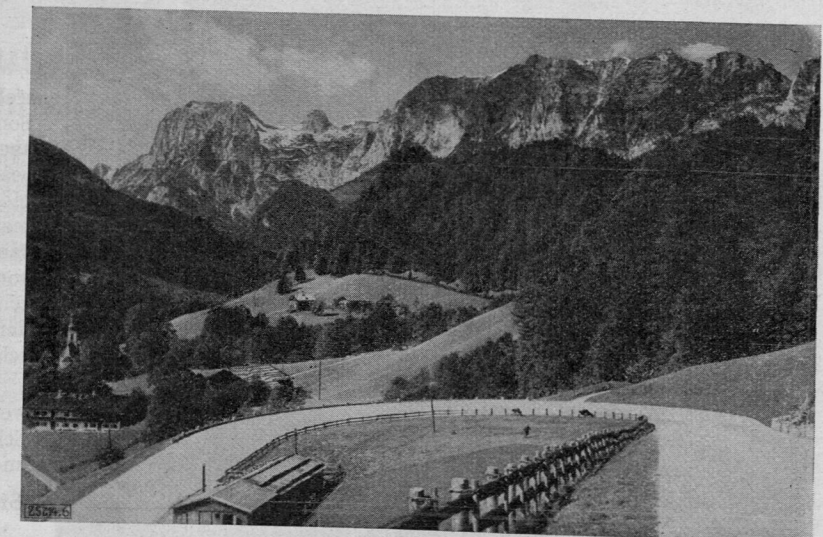


Bild 6. Untere Kehre bei Ramsau. Im Hintergrund die Reiteralpe

Ein besonderes Augenmerk wird auf die Angleichung großer Einschnittwunden im Berggelände an die übrige Umgebung durch weiche Ausrundung und Bepflanzung mit dem Bewuchs der Umgebung gerichtet. Frostgefährlicher Untergrund findet sich häufig in den stark tonhaltigen Moränenhängen; meistens geben sie Anlaß zu umfangreichen Maßnahmen zur Sicherung der später aufzubringenden Fahrbahndecke.

Die Entwässerung der meist am Hang verlaufenden Straße wird ebenso sorgfältig durchgeführt, denn eine Hangstraße bedeutet immer gleichzeitig einen Sammler für das von der Bergseite kommende Wasser. Sickerwässer werden durch Tiefenentwässerungen gefaßt und durch den Straßenkörper geleitet, so daß auch Rutschgefahren im Keim erstickt werden. Straßengräben werden zur Sicherheit des Verkehrs am Straßenrand nicht ausgeführt.

Brückenbauwerke zur Durchführung der Bäche und nicht zuletzt auch zur Aufrechterhaltung des Viehtriebes quer unter der Straße sind in erheblichem Maße notwendig. Dabei werden ausschließlich Betonkonstruktionen mit Natursteinverblendung oder auch reine Natursteinbauten in Anlehnung an die schönen alten und zweckmäßigen Bauten des Alpenlandes ausgeführt.

Auf dem üblichen Straßenunterbau aus Pack- und Schotterlage werden dauerhafte, mittelschwere Decken aufgebracht, die wenig Unterhaltung erfordern. Dabei haben sich Teer-asphaltbeläge am besten bewährt; diese werden in größeren Steigungen als 6% als Raubbelag ausgeführt. — Auch ist bei einigen Steilstrecken Kleinsteinpflaster mit gutem Erfolg angewandt worden.

An der Straße sind vielerlei Nebenanlagen zu deren Ausrüstung angeordnet. Zur seitlichen Begrenzung bei höheren Dämmen oder Mauern dient dort, wo die Aussicht nicht behindert werden soll, eine niedrige Brüstung, sonst ein hölzernes Streifengeländer auf Steinpfählen, das einen anfahrenden Wagen wieder zurückweist. Gegen frei umherlaufendes Vieh ist die Straße durch Zäune in heimischer Bauweise abgegrenzt.

Entsprechend dem großen Halte- und Parkbedürfnis auf dieser Wanderstraße sind Rastplätze mit Wasser und Zeltgelegenheit angeordnet; ohne den durchgehenden Verkehr zu stören, kann man daher in aller Ruhe durch das Gelände fahren, aussteigen und sich der schönen Gegend erfreuen. Der Wagen kann ebenso wie auf der Reichsautobahn in gut eingerichteten Tankstellen versorgt werden; diese sind frei von Werbebeschriftungen, die in der Bergwelt unerwünscht sind, und im heimischen Stil errichtet.

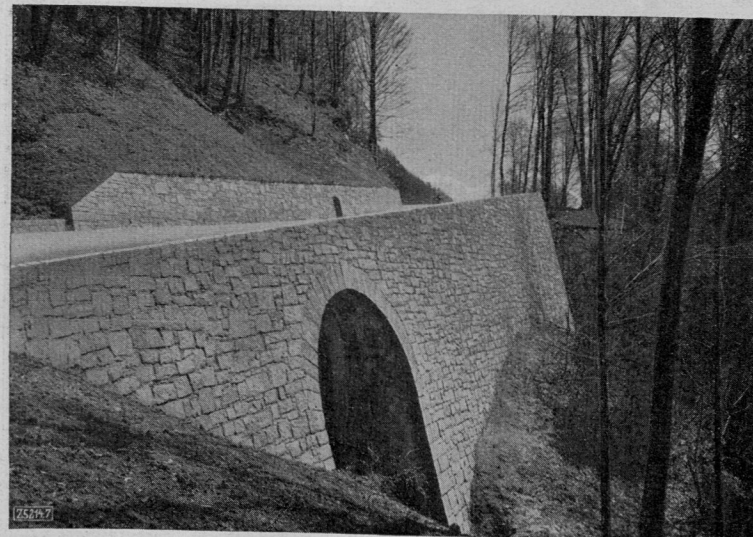


Bild 7. Stützmauer im Abstieg nach Ramsau.

Als Annehmlichkeit wird die Kennzeichnung des Beginns steiler Gefälle empfunden. Beim Überfahren großer Schuttrinnen wird auch der nicht Eingeweihte erkennen, daß entlang den steilen Berghängen umfassende Maßnahmen zur Sicherung vor Steinschlag und Lawinen notwendig sind.

Die Bauzeiten für derartige Straßen in gebirgigem Gelände sind natürlich entsprechend länger als im Flachland. Auch sind die Verhältnisse in den Wintermonaten meist so ungünstig, daß die Aufrechterhaltung des Baubetriebes wirtschaftlich nicht mehr vertreten werden kann. Bereits die Entwurfbearbeitung macht immer umfangreiche Vorarbeiten notwendig; die Vermessungen sind vielfach in unübersichtlichem Waldgelände oder in steilem Fels durchzuführen; selten sind die vorhandenen Kartenunterlagen dieser entlegenen Gebiete zu verwerten.



Bild 8. Blick über die Stützmauer im Abstieg nach Ramsau auf die Reiteralpe.

Die Bauzeiten bis zur endgültigen Fertigstellung der Fahrbahndecke sind allgemein zwei Sommer für ein Baulos. Ausnahmsweise sind aber auch schon bessere Bauleistungen aus besonders wichtigen Gründen erzielt worden. Meistens ist es nicht möglich, die Arbeitermannschaft aus der näheren Umgebung zusammenzustellen, so daß man die hauptsächlich von auswärts kommenden Leute in Gemeinschaftslagern unterbringen muß. Ein in besonders schöner Umgebung liegendes Gemeinschaftshaus zeigt Bild 9.

Die Straßenbaukosten, einschl. der Bauwerke und Fahrbahndecken, können je nach Schwierigkeit des Geländes zwischen 300 000 und 600 000 RM/km veranschlagt werden.

Stand des Baues

Von dem gesamten Bauvorhaben sind bis heute folgende Strecken fertiggestellt bzw. in Arbeit:

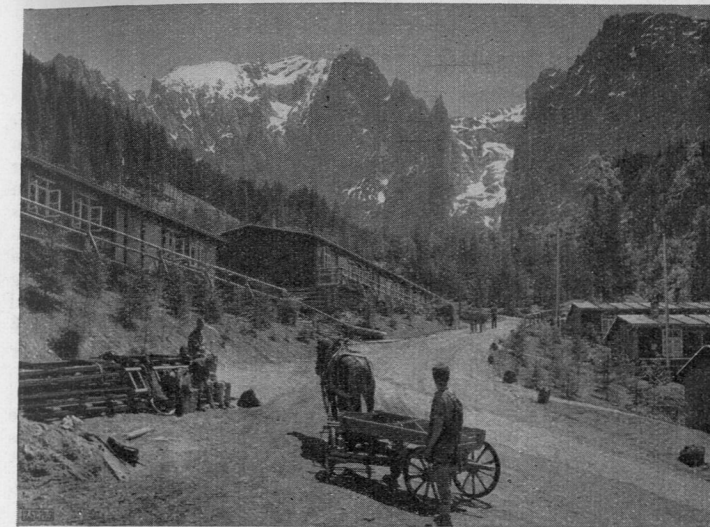


Bild 9. Gemeinschaftslager für Arbeiter der Deutschen Alpenstraße.
Im Hintergrund der Hohe Göll

Von Lindau aus erreicht man im Höhenluftkurort Scheidegg die erste fertige Teilstrecke, die mit herrlichen Weitblicken auf die Schweizer und Allgäuer Berge in sanftem Wiesengelände eine große Talmulde ausfährt und kurz vor Oberstaufen den überragenden Aussichtspunkt Döbilisrid erreicht. Der Abstieg nach Oberstaufen befindet sich zur Zeit in Arbeit. Auf bestehenden Straßen gelangt man zum Adolf-Hitler-Paß, von wo die Straße nach Wertach führt, die gegenwärtig vom Arbeitsdienst fertiggestellt wird.

Linderhof-Ettal-Garmisch-oberes Isartal verbinden bereits großzügig ausgebaute Reichsstraßen. Erst in Tegernsee ist wieder eine kleine Teilstrecke fertiggestellt sowie die Hälfte des Abstechers auf den Wallberg dem Verkehr übergeben. Vom Spitzingsattel aus bis Bayrischzell sind alle Teilstrecken der Eröffnung nahe. Der Aufstieg auf das Sudelfeld ist seit einem halben Jahr befahrbar, die Teilstrecke hinab zum Inntal ist ganz in Arbeit.

Im Abschnitt zwischen Inn und Berchtesgaden sind 40 km Alpenstraße von Ruhpolding bis nach Berchtes-

gaden vollständig fertiggestellt und damit die Verbindung München-Berchtesgaden ganz auf Straßen des Führers hergestellt. Die Roßfeldstraße ist in ihrem ganzen Umfang im Ausbau begriffen; mit ihrer Fertigstellung bis zum Jahre 1940 kann gerechnet werden.

Voraussichtliche Änderungen der Linienführung

Die Vereinigung der Ostmark mit dem Altreich hat zu einer gänzlichen Änderung der Verkehrsverhältnisse im Gebiete der Deutschen Alpenstraße geführt, und eine der wesentlichsten Bedingungen für die Linienführung der Alpenstraße, nämlich die Vermeidung österreichischen Gebiets ist entfallen. Dadurch kann die Linie mehr noch als bisher nach schönheitlichen und geländetechnischen Gesichtspunkten geführt bzw. die bisherige Linie wesentlich verbessert werden. Vielleicht wird da oder dort ein erzwungener Höhenübergang zugunsten einer anderen Linie, die verkehrstechnisch gleichzeitig bessere Verhältnisse für Alpenbewohner und Besucher schafft, entfallen können. Die Alpenstraße wird hierdurch sowie durch eine bessere Verknüpfungsmöglichkeit mit neu zu schaffenden Nord-Süd-

Linien an Verkehrsbedeutung nur gewinnen. Einige Teilstrecken werden in Verbindung mit der Reichsautobahn nach wie vor beliebte Schleifenfahrten ergeben.

Vorläufig kann im allgemeinen über etwaige Änderungen der Linienführung folgendes gesagt werden:

1. Bodensee-Lech: Der große Übergang über den Hochgrat und das Riedberger Horn kann wohl vorerst unterbleiben. Vom Adolf-Hitler-Paß aus wird auch die bereits bestehende Straßenverbindung über Waldensee nach Weißenbach im Lechtal an Bedeutung gewinnen.

2. Lech-Isar: Der Übergang über das Ammergebirge hat einen sehr aussichtsreichen Wettbewerber in einer Straßenführung entlang dem Plansee erhalten.

3. Isar-Inn: Vom Isartal aus wäre eine gute Verbindung mit der im Ausbau begriffenen Achensee-Straße und damit Tegernsee möglich und zweckmäßig.

4. Inn-Berchtesgaden: Von Kufstein aus wird nunmehr die bessere Verbindung mit Ruhpolding über Walchsee statt über den Samerberg führen. B 5214

Preisausschreiben für Geräte zum Schneeräumen auf Straßen

Zu dem im April 1938 veröffentlichten¹⁾ Preisausschreiben, in dem die deutsche Maschinenindustrie aufgefordert wird, leistungsfähige, vervollkommnete Schneeräumgeräte zu entwickeln, ergeht jetzt an alle Wettbewerbsnehmer die Aufforderung, bis spätestens 30. September 1938 an den Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen, Berlin W 8, Pariser Platz 3, folgendes mitzuteilen:

1. Wohnort und genaue Anschrift des Wettbewerbsnehmers,
2. Art und Anzahl der Schneeräumgeräte bzw. Anbauvorrichtungen, die für die Prüfung zur Verfügung gestellt werden,
3. eine kurz gefaßte Schilderung, für welche besonderen Schnee- und Eisverhältnisse nach Auffassung des Wettbewerbers der Einsatz des Gerätes vor allem zu empfehlen ist.

Weitere Angaben über die Leistung seines Gerätes wird der Wettbewerber auf einem besonderen Fragebogen, der ihm alsdann zugehen wird, zu machen haben.

Es handelt sich hier nicht um einen Ideenwettbewerb, sondern um die praktische Erprobung fertiger Geräte. Zwischen verschiedenen Bauarten findet kein Wettplügen statt, sondern es ist in Aussicht genommen, die Pflüge unter den verschiedensten Bedingungen während des Winters 1938/39 beim Schneeräumen einzusetzen, und zwar an einer Stelle, die nach den Angaben des Wettbewerbers jeweils bestimmt wird. Nach den hierbei gewonnenen Erfahrungen und unter Heranziehung der Leistungsangaben der Hersteller sollen dann die Gesamtbewertung vorgenommen und die Preise verteilt werden.

Als Prüforte sind vorläufig in Aussicht genommen: Feldberg (Schwarzwald), Alpe Rautz (Arlberg), Kitzbühel (Tirol), Radstadt (Salzburg), Liezen (Steiermark) und Münchberg (Oberfranken). Weitere Angaben über die Durchführung der Prüfung sowie über den Bestimmungsbahnhof, an den das Gerät zu senden ist, werden den Wettbewerbern bei Zustellung der Bescheinigung über die Annahme ihres Gerätes zum Wettbewerb gemacht.

N 5226

¹⁾ Vgl. Z. VDI B.I. 82 (1938) Nr. 19 S. 545.