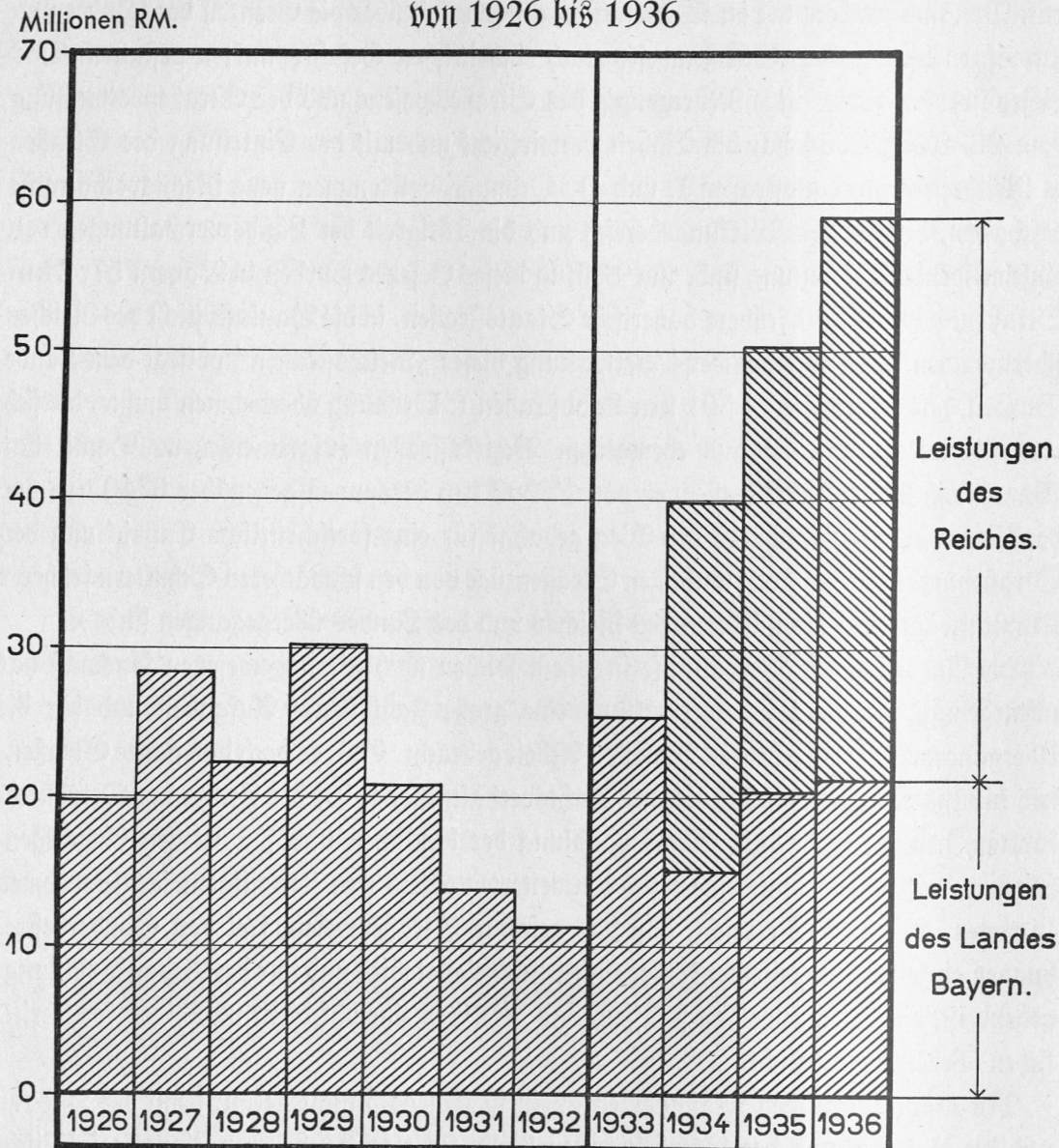


### Aufwendungen für Straßen- und Brückenbauten in Bayern von 1926 bis 1936



Kenntnis der Verkehrsverhältnisse erforderlich. Zu diesem Zwecke wurden auch schon in früheren Jahren, 1879, 1910, 1924/1925, 1928/1929 und 1932, Verkehrszählungen auf den bayerischen Staatsstraßen vorgenommen. Die ungeheure Steigerung des Kraftfahrzeugverkehrs, die durch das Eingreifen des Führers eintrat, die Umlegung von großen Betrieben der nationalen Wirtschaft und ganz besonders die Schaffung des neuen Verkehrsweges der Reichsautobahnen haben teilweise eine vollständige Verschiebung

des Verkehrs hervorgerufen. Um diese zu erfassen, wurde eine größere über ganz Deutschland reichende Verkehrszählung vorbereitet und seit 1. Oktober 1936 in Gang gesetzt, deren ungezählte Einzelbeobachtungen ausgewertet und zu einem Gesamtbild des deutschen Straßenverkehrs zusammengesetzt werden müssen. Welche Anforderungen an wichtigere Straßen gestellt werden, zeigt z. B. eine Sonderzählung am Schlußtag der Olympiade (16. Februar 1936), bei der eine größte Verkehrsdichte in Richtung Garmisch vormittags zwischen 9 und 10 Uhr mit über 1900 Fahrzeugen/Stunde festgestellt wurde.

Die Grundlage für eine ordentliche, verkehrssichere Straßenbenützung muß die Straßenunterhaltung sein. Ihre Bedeutung kommt der Allgemeinheit um so weniger zum Bewußtsein, je besser die Straßen befahrbar sind. In den Jahren 1935 und 1936 wurden in jedem Jahre rund 20 Millionen RM. für die Unterhaltung und Instandsetzung der von den Straßen- und Flußbauämtern verwalteten Straßen und Brücken verwendet. In mühsamer Kleinarbeit wurden diese großen Beträge dazu verwendet, die Fahrbahndecke zu erhalten und zu verbessern, insbesondere die wassergebundenen Decken allmählich zu beseitigen, das Straßenprofil richtig herzustellen, die erforderlichen Verkehrszeichen und Schutzvorrichtungen aufzustellen usw. Bei den von den Straßen- und Flußbauämtern durchgeführten Arbeiten stieg dabei die Zahl der beschäftigten Arbeiter von ihrem Tiefstand mit 3506 (Stichtag 28. Januar 1933) in 14 Monaten auf die Höhe von 14 496 (24. Juli 1934) an, eine Beschäftigtenziffer, die mit geringen Schwankungen fast stets auf gleicher Höhe gehalten werden konnte.

Ein weit mehr sichtbares Zeugnis von dem Bauwillen des neuen Staates geben die vielen großen Bauten, die wichtige Verkehrsverbindungen neu schaffen oder bestehende Straßenzüge den neuzeitlichen Verkehrsbedürfnissen anpassen sollen: die Erstellung großer Längen neuzeitlicher Straßendecken, die Verbreiterung der Fahrbahnen, die Abflachung von Kurven, die Beseitigung von Verkehrshindernissen sowie Neubau und Verstärkung von Brücken.

Es können hier natürlich nicht alle Baumaßnahmen seit 1933 behandelt werden, nicht einmal alle, die ihrer Bedeutung oder ihres Umfanges wegen erwähnenswert wären. Es soll im folgenden nur auf einige Bauvorhaben größeren Stiles eingegangen werden, die besonders das Bestreben des Straßenbaues unserer Zeit zum Ausdruck bringen.

#### Deutsche Alpenstraße

An erster Stelle sei die Deutsche Alpenstraße genannt, die eine durchgehende Verbindung vom Bodensee bis Berchtesgaden werden soll und mitten durch die Herrlichkeiten



der deutschen Alpenwelt führt. Diese Straße hat zwei Aufgaben zu erfüllen. Einmal soll sie die einzelnen Talgebiete verbinden, die unsere in nord-südlicher Richtung verlaufenden Flüsse Iller, Lech, Isar, Inn, Saalach begleiten, und eine neue Verkehrsverbindung und Kraftfahrer die besonderen Schönheiten der deutschen Bergwelt eindringlich vor Augen führen.

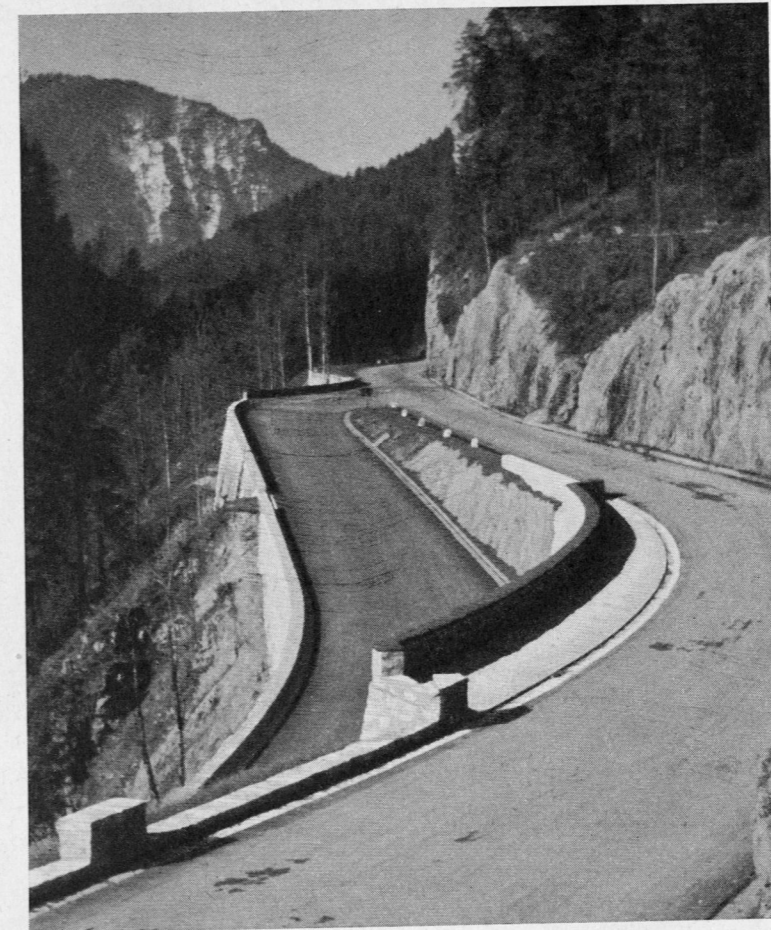
Der Ausbau der Deutschen Alpenstraße begann im November 1933 in ihrem östlichsten Teil. Bis heute, also innerhalb dreier Jahre, wurden folgende Teilstrecken fertiggestellt:

a) Zwing bei Inzell—Mauthäusl—Weinkaser—Schneizlreuth—Jettenberg mit rund	11 km
b) Jettenberg—Schwarzbachwacht mit rund	6 km
Noch im Bau befinden sich und werden bis zum Sommer 1937 fertiggestellt die Teilstrecken:	
a) Hinterpoint bei Ruhpolding—Zwing mit rund	9 km
b) Schwarzbachwacht—Kamsau mit rund	8 km
	zusammen rund 34 km



Deutsche Alpenstraße am Weinkaser zwischen Mauthäusl und Schneizlreuth

Straßenabzweigung bei Wegscheid



Außerdem wurde im Zusammenhang mit dem Bau der Alpenstraße die Zubringerstraße zwischen der Reichsautobahn bei Siegsdorf und Zwing bei Inzell ausgebaut mit einer Länge von rund 12 km

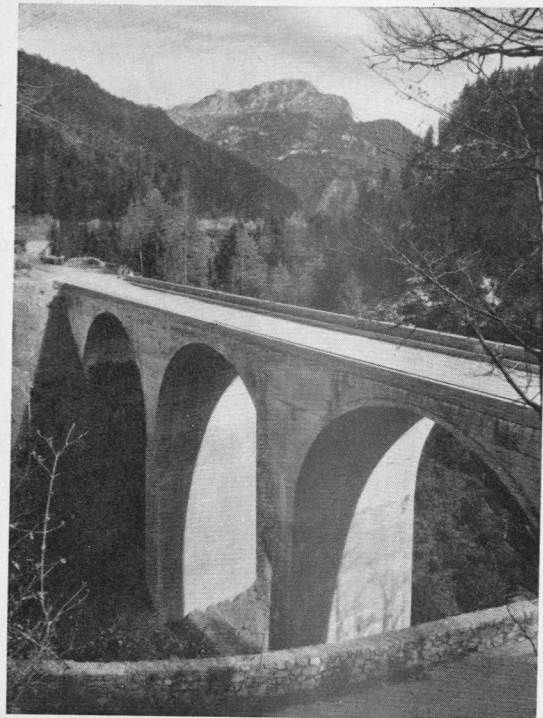
Besonders bemerkenswert sind in der Mauthäuslstrecke, das ist in der Strecke Weißbach—Mauthäusl—Schneizlreuth und in der Wachterlstraße zwischen Jettenberg und Schwarzbachwacht die außerordentlich umfangreichen Felsprengarbeiten, mit denen dem Gebirge das Gelände für die Aufnahme der neuen 9 m breiten Straße abgerungen werden mußte. Die hochragenden Felswände auf der einen und die tief eingeschnittenen Schluchten auf der anderen Seite geben den genannten Teilen der Alpenstraße ihr besonderes Gepräge.

Umfangreiche Stütz- und Futtermauern begleiten außerdem den größten Teil der Alpenstraße. Sie sind fast ausnahmslos mit nahebei gewonnenen Naturbruchsteinen verkleidet, um die bodensländige Verbindung mit der Natur zu wahren.





Die gegenwärtige Winterhilfsmarke zu 12 Pf. zeigt das Bild dieser prächtigen Brücke



Pfannlochbrücke: Blick gegen Müllnerhorn

Große Brückenbauwerke vermitteln den Übergang über Schluchten und Gewässer. Um den gewaltigen Umfang dieser Kunstbauten vor Augen zu führen, seien die bedeutendsten hier aufgeführt:

die Traunbrücke bei Hinterpoint,

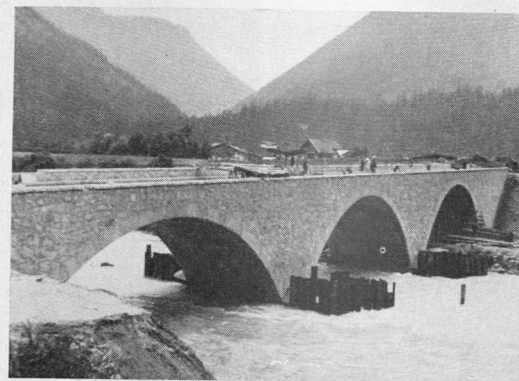
Eisenbetonplattenbrücke in Gerberkonstruktion mit 3 mal 11,5 m Stützweite,

die Lettenklausbachbrücke zwischen Zwing und Weißbach,

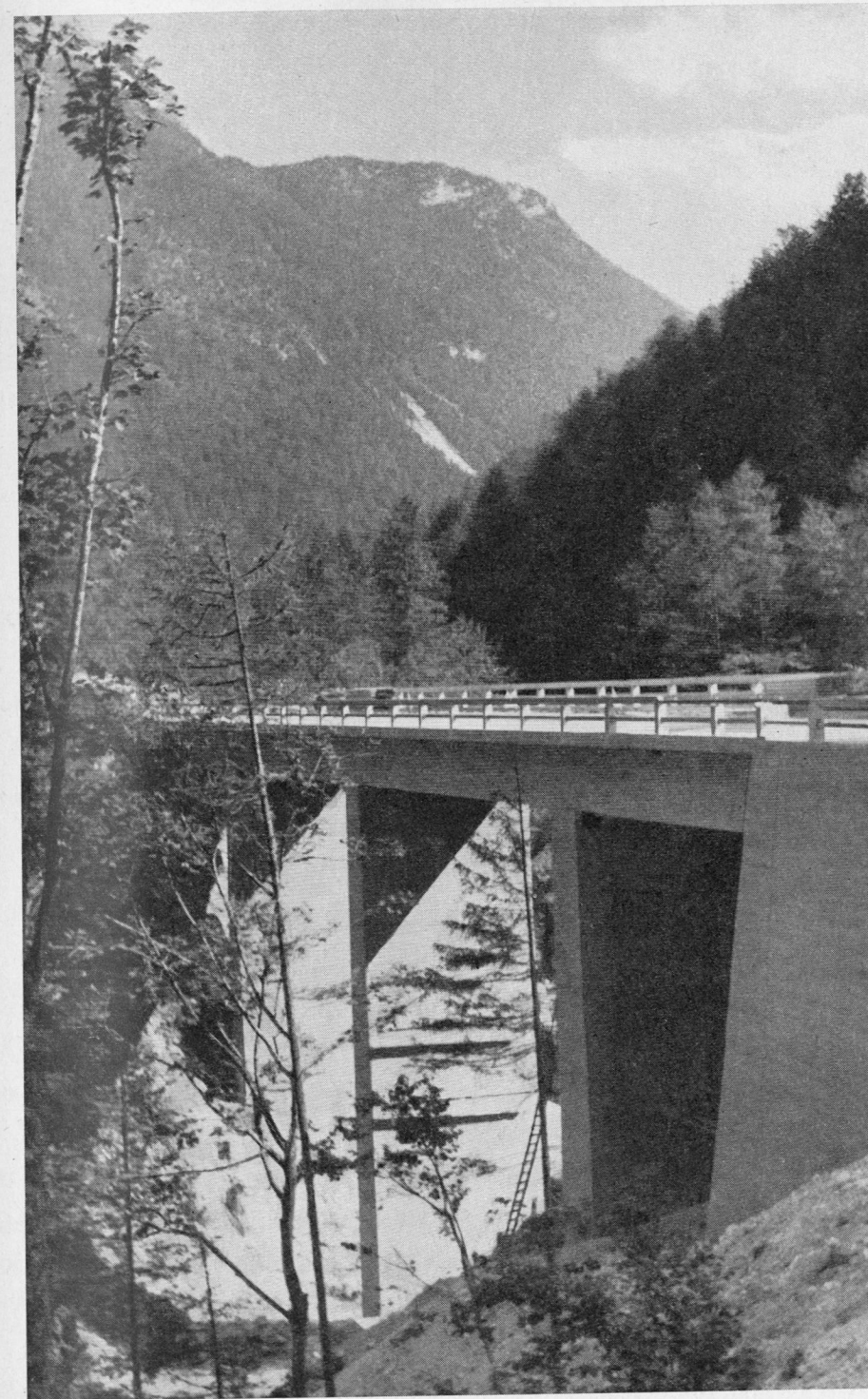
Eisenbetonbogenbrücke mit 26,5 m Lichtweite,



Weißbachbrücke bei Schneizreuth

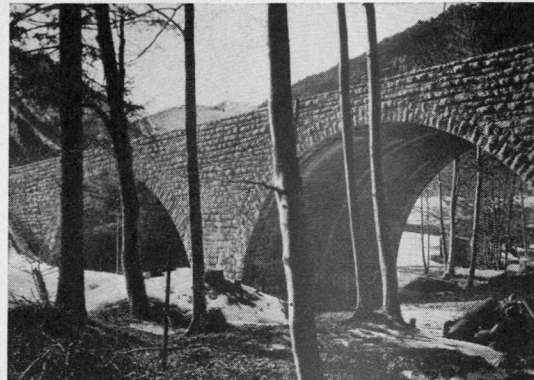


Saalachbrücke bei Jettenberg



Bucherbrücke bei Unterjettenberg





Alpenstraße Bayrischzell—Sudelfeld: Zellergrabenbrücke

Deutsche Alpenstraße:  
Mauthäusl—Wegscheid. Aussichtskanzel

die Pfannlochbrücke bei Mauthäusl,

drei halbkreisförmige Gewölbe von je 17 m Lichtweite mit zwei schlanken, rund 24 m hohen Pfeilern,

die Höllbachbrücke bei Mauthäusl,

ebenfalls drei halbkreisförmige Gewölbe von je 16 m Lichtweite mit zwei rund 15 m hohen Pfeilern und einer im Bogen von 70 m Halbmesser gekrümmten Fahrbahnlinie,

die Hochwandbrücke zwischen Mauthäusl und Wegscheid,

Eisenbetonbalkenbrücke mit 15,4 m Spannweite,

die Samerbrücke zwischen Wegscheid und Schneizlreuth,

Eisenbetonbalkenbrücke von 16 m Spannweite auf rund 12 m hohen Widerlagern,

die Weißbachbrücke bei Schneizlreuth,

Eisenbetonplattenbrücke über drei Öffnungen von je 12,6 m Stützweite mit eingehängtem Mittelfeld bei 40° Schrägwinkel gegen die Flußrichtung,

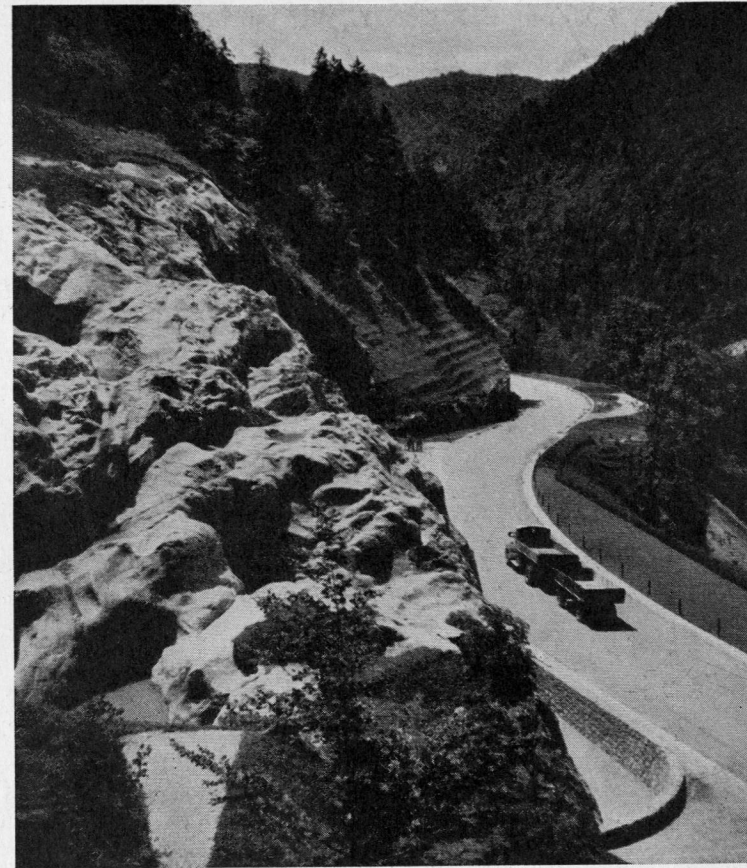
die Saalachbrücke bei Jettenberg,

in einer Steigung von 50/100 gelegen, mit drei voll eingespannten Eisenbetongewölben mit Lichtweiten zwischen 23,8 und 28,2 m, mit einer Schräglage gegen die Flußrichtung von 60°, mit Bruchstein verkleidete Sichtflächen,

die Bucherbrücke bei Unterjettenberg,

rund 100 m lange, die Talschlucht des Schwarzbachs in rund 25 m Höhe kreuzende Eisenbetonbalkenbrücke mit 4 Öffnungen von 15,2 bis 21,4 m Stützweite,

Deutsche Alpenstraße:  
Teilstrecke Zwing-Weißbach,  
Gletschergarten



die Lattenbachbrücke zwischen Schwarzbachwacht und Ramsau,

zwei Eisenbetongewölbe von je 13,2 m Lichtweite mit rund 12 m hohen Pfeilern, Bruchsteinverkleidung,

die Tiefengrabenbrücke in gleicher Strecke,

drei Eisenbetongewölbe von je 13,8 m Lichtweite mit rund 19,5 m hohen Pfeilern, Bruchsteinverkleidung,

die Lehenmühlgrabenbrücke in gleicher Strecke,

gewölbte Eisenbetonbrücke mit 9 m Lichtweite auf rund 8,5 m hohen Pfeilern, Bruchsteinverkleidung.

Parkplätze und Aussichtskanzeln sind in größerer Zahl an geeigneten und besonders schönen Punkten angelegt.

Die Gesamtkosten der Alpenstraße zwischen Ruhpolding und Ramsau belaufen sich nach Fertigstellung einschließlich aller Kunstbauten und Fahrbahndecken sowie der Grunderwerbungen auf rund 11,6 Millionen Reichsmark oder rund 340 000 RM. je km, die Gesamtkosten der Zubringerstraße zwischen Siegsdorf und Zwing auf rund 2,7 Millionen RM. oder rund 224 000 RM. je km.



Besondere Sorgfalt wurde auf die Formgebung der Brücken verwendet, damit sie künstlerisch einwandfrei sowie zweck- und naturgebunden erscheinen. Ebenso wurde auch auf die Einfügung der Straße in die Landschaft größter Wert gelegt. Es wird allgemein anerkannt, daß dies hervorragend gelungen ist.

Die talseitige Begrenzung der Straße wurde nach vorbildlichem Muster auf der alten Mauthäuslstraße als niedere Steinbrüstungen, die mit Rasen abgedeckt sind, ausgeführt. Als Abweissteine sind Steinfindlinge verwendet, die sich gut in die Natur einfügen.

Eine besonders interessante Gelegenheit, beim Straßenbau auf Naturschutz Rücksicht zu nehmen, hat sich in der Teilstrecke Zwing—Weißbach ergeben, wo geologische Aufschlüsse beim Ausbau der Alpenstraße festgestellt wurden. Dort sind besonders gut ausgebildete und gut erhaltene Gletscherschliffe und Gletschermühlen größten Ausmaßes freigelegt und durch eine reizvolle Felssteiganlage der Allgemeinheit zugänglich gemacht worden. Die heute noch sichtbaren Schliffe und Mühlen geben dem Fachmann wie dem Laien einen Einblick in die ungeheuren Kräfte, die bei der Bewegung wuchtiger Eis Massen über das Felsgestein vor 15 000—20 000 Jahren gewaltet haben.

Als weiteres Teilstück der Deutschen Alpenstraße wurde eine Strecke von 4 km Länge von Bayrischzell zum Sudelfeld Ende des Jahres 1935 in Angriff genommen und im Jahre 1936 im wesentlichen fertiggestellt. Die Straße wird mit weiteren 12 km über die Mühlbergalm und den bekannten „Fäzelschneise“ bis in das rund 270 m tiefer gelegene Inntal bei Niederaudorf fortgesetzt werden. Der bereits fertige Teil führt mitten in eines der meistbesuchten Skigebiete. Auch diese Straße bietet einzigartige Naturschönheiten, zu deren Betrachtung den Autowanderer gut gelegte Parkplätze einladen. Das fertige Straßenstück weist zwei bemerkenswerte Brücken von 15—20 m Spannweite auf und kostet 1 700 000 RM.

Gleichzeitig sind auch im westlichen Teil der Alpenstraße größere Bauten im Gange. Zwischen Sonthofen und Oberstdorf wird die bestehende Straße ausgebaut, wobei zur Umgehung von Fischen eine großzügige Umgehungsstraße ausgeführt wird. An der Teilstrecke zwischen Oberjoch und Wertach, die eine neue und wichtige Verkehrsverbindung von 10 km Länge darstellt, ist seit 1934 der Arbeitsdienst eingesetzt. Bis jetzt sind 1,5 km fertiggestellt. Die Gesamtkosten dieser Strecke betragen 1 700 000 RM. Ein besonders großes Bauvorhaben im Zuge der Deutschen Alpenstraße ist ein Straßenneubau im Allgäu zwischen Scheidegg und Oberstaufen, wo auf rund 22 km Länge mit einem Gesamtaufwand von rund 6 Millionen RM. eine völlig neue Straße von 9 m Breite gebaut wird.



Bau befindliche Neubausrecken, ferner vorhandene Reichsstraßen  
 Decken  
 usrecken