

Josef Filcher:

Entstehung, Linienführung und bauliche Ausgestaltung der Deutschen Alpenstraße

Ein Land, das in fast verschwenderischer Weise von der Natur mit Schönheiten ausgestattet wurde, die bei jedem, der sie geschaut, unaussprechliche Eindrücke erwecken und die ihn immer wieder in ihren Bann ziehen, ist das südliche Bayern, das in seinen prächtigen Wäldern und herrlichen Seen idyllische Stimmungen birgt und in seinen Bergen Wunder der Schöpfung zeigt. Kein Wunder, daß unser bayerisches Alpenland das meistbesuchte Fremdenverkehrsgebiet Deutschlands ist.

Verkehrsverbände und andere Fremdenverkehrsorganisationen bemühen sich, den Besuchern alles Erdenkliche zu bieten, sie werben für die Reize bisher unbekannter Gegenden, sie schaffen neue Pflöckchen zur Ausübung des Sportes im Sommer und im Winter. Wenn bei dieser Fremdenverkehrsförderung die wirtschaftlichen Gesichtspunkte meist im Vordergrund stehen, so darf doch nicht vergessen werden, daß dabei auch ideale Ziele gestellt sind: die ausländischen Gäste sollen unsere schöne Heimat kennen und unser Volk im eigenen Lande nach Art und Sitze verstehen lernen, die Deutschen aus anderen Gauen aber sollen mit den Herrlichkeiten ihres großen Vaterlandes ebenso wie mit ihren deutschen Brüdern vertraut werden.

Aus diesen Gedanken heraus betrachtet, ist es ein für die ideelle und wirtschaftliche Förderung des Fremdenverkehrs bedeutsamer Plan, das infolge der Gebirggliederung des bayerischen Alpenlandes uneinheitliche und zersetzte Straßennetz im Bereich dieses Gebietes durch eine Straßenverbindung zusammenzufassen, die zwischen Bodensee und Königsee hineinführt in die Alpentäler, vorbei an Seen und Wäldern, hinauf auf Bergeshöhen, einladend zu Wanderungen und hochalpinen Leistungen, die neue Zugänge schafft zu bisher abgelegenen Dörfern und Plätzen, an denen man in berg-

frischer Luft Erholung findet, hin zu Sport- und Badeplätzen, zu Schlössern und Klöstern und anderen Kulturdenkmälern, an denen das ganze Alpengebiet so reich ist.

Die erste Anregung zum Bau einer solchen Alpenstraße ist im Jahre 1932 aus Kreisen des Verkehrsverbandes Chiemgau gegeben worden. Hier hat Sanitätsrat Dr. Knorz in Prien den Gedanken der Erbauung einer die ganze bayerische Alpenkette verbindenden Straße entwickelt, zielbewußt gefördert und zur Reife gebracht. Studien des Deutschen Touringclubs u. des Bayerischen Automobilclubs ergänzten diese Anregung. Alsbad hat sich dann auch der damalige Bayerische Landtag mit diesem Vorschlag befaßt.

Am 19. Januar 1933 führte ein im Finanzausschuß dieses Landtags eingebrachter nationalsozialistischer Antrag auf Ausarbeitung eines Planes der Staatsregierung zum Bau der „Bayerischen Alpenquerstraße von Lindau nach Berchtesgaden“ zu einer umfassenden Aussprache. In der Begründung des Antrags wurde die Wirtschaftlichkeit eines derartigen Unternehmens nachgewiesen, der Straßenbaureferent des Staatsministeriums des Innern, Ministerialrat Vilbig, gab ausführliche Erläuterungen über den Gedanken der Erbauung einer Alpenstraße an sich, über die Linienführung derselben und die voraussichtlichen Kosten eines derartigen Unternehmens. Ministerpräsident Siebert hat als seinerzeitiger Abgeordneter den Gedanken der Erbauung einer großzügigen Alpenstraße wärmstens unterstützt und insbesondere wertvolle Anregungen für die Finanzierung eines solchen Unternehmens gegeben.

Auf Grund dieser Aussprache wurde die Staatsregierung ersucht, das Ministerium des Innern zur Ausarbeitung eines Entwurfes zum Bau einer Alpenstraße von Lindau nach Berchtesgaden zu veranlassen.

Bald nach der Machtergreifung hat der Führer und Reichskanzler seine lebhafteste Teilnahme an der Durchführung des Planes bekundet, indem er selbst entscheidende Weisungen für die Gestaltung und Durchführung erteilte. Ferner hat er bestimmt, daß die ursprünglich sicher nicht glücklich gewählte Bezeichnung „Quer Alpenstraße“ fallen gelassen werde und die neue Straße als „Deutsche Alpenstraße“ zu bezeichnen sei, womit er ihre hervorragende Bedeutung für das ganze Reich eindeutig herausstellte. Der Baubewilligungsurteil im Auftrag des Bayerischen Staatsministeriums des Innern von den Straßen- und Flußbauämtern Kempten, Weilheim, Rosenheim und Traunstein, je im Bereich ihres Amtsbezirks, ausgearbeitet und im Oktober 1933 fertiggestellt.

Die Bearbeitung beschränkte sich nicht auf eine einzige Linie, sondern wurde auf zahlreiche Wahllinien ausgedehnt, deren Vergleich erst in Abwägung der bautechnischen, der landschaftlichen und verkehrstechnischen sowie der kostentechnischen Vor- und Nachteile die richtige Auswahl treffen ließ. Mitbestimmend für die Wahl der Linienführung war aber auch der Gesichtspunkt, daß soweit wie irgendmöglich bestehende Staats- und sonstige Straßen in die Deutsche Alpenstraße miteinzubeziehen waren, um einerseits Kosten zu sparen, andererseits aber auch durch Erhaltung bestehender wichtiger Verkehrsverbindungen die an ihnen entstandenen Siedlungen und wirtschaftlichen Anlagen, Bade- und Sportplätze u. dgl. weiter zu fördern und Natur- und Baudenkmale zugänglich zu erhalten. Endlich können auch bestehende Straßenzüge im Zusammenhang mit der neuen Alpenstraße die günstige Gelegenheit bieten, für Hauptverkehrsströme Schließenfahrten für die Hin- und Rückfahrt zu ermöglichen.

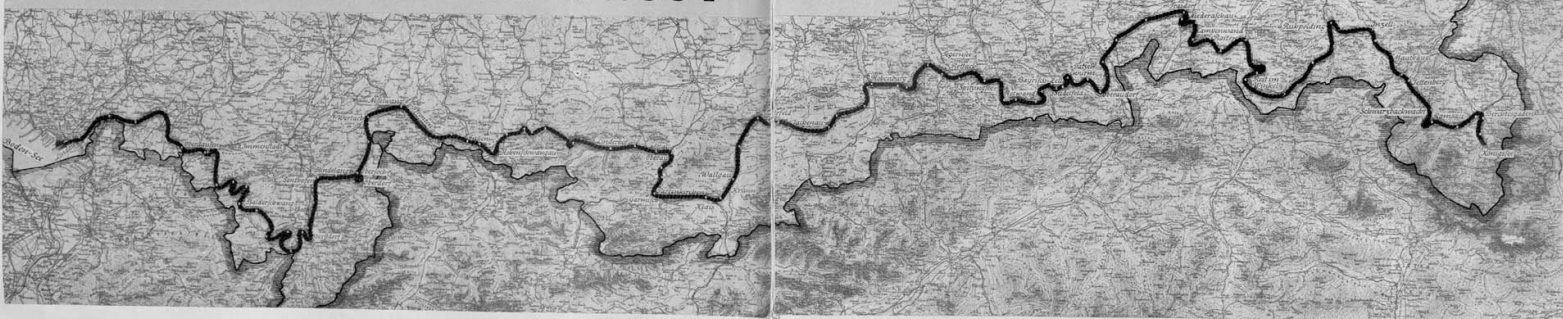
Allgemein galten für die Entwurfsbearbeitung folgende Richtlinien: Die Alpenstraße soll einen namentlich für Kraftfahrzeuge leicht fahrbaren, zusammenhängenden Straßenzug von Lindau bis Berchtesgaden bilden, sie soll möglichst ganz auf deutschem Gebiet verlaufen und, da die Straße in erster Linie dem Fremdenverkehr dienen wird, die wichtigsten Fremdenverkehrs- und Kurorte, Sommerfrischen und Wintersportplätze der Alpen berühren oder sie durch günstig gelegene Zubringerstraßen von der Alpenstraße leicht erreichbar machen, sie soll landschaftlich möglichst reizvoll sein und tunlichst auch in größere Höhen führen, die für Wanderung und Sport aufgeschwatzt werden. Ihr Anschluß an die Reichsautobahn „München—

Salzburg“ in der Gegend zwischen Bergen—Überssee—Siedsdorf durch geeignete Verbindungsstraßen wird sie für den allgemeinen Verkehr noch wertvoller machen. Neben der Forderung, daß die Straße die Schönheiten der Alpenwelt sowie wirtschaftlich und kulturell wertvolle Punkte erschließen soll, steht die gleichberechtigte Forderung, daß sie selbst durch zweckmäßige Linienführung sowie durch naturverbundene Bauten schön und sinnvoll in die Natur eingepaßt ist. Auch große Brücken und Viadukte, deren Form allerdings mit der gewaltigen Natur im Einklang stehen muß, sind gerechtfertigt, wenn sich dadurch für die Linienführung verkehrstechnische Schwierigkeiten vermeiden lassen, wobei aber Neubau- und Unterhaltungskosten sich innerhalb wirtschaftlicher Grenzen halten müssen.

Wenn auch bei Berücksichtigung dieser Richtpunkte der neuen Alpenstraße der Weg im allgemeinen schon gewiesen war, so waren daneben selbstverständlich die auch sonst in neuzeitlichem Straßenbau geltenden Grundsätze allgemein ingenieurtechnischer, bauwirtschaftlicher und verkehrstechnischer Art zu beachten, wie zügige Linienführung, möglichst günstige Steigungsverhältnisse, Ausrundung von Gefällswechsel, Auswahl oder Schaffung tragfähigen, nicht frostgefährlichen Untergrundes, sorgfältige Entwässerung, Kurvenüberhöhung, Verbreiterung in Krümmungen und Schutz gegen Lawinen, Steinschlaggefahr, Schneeverwehungen und Rutschungen.

Die Linienführung einer Kraftverkehrsstraße bedingt, wenn irgend möglich, die Anordnung von Krümmungshalbmessern von mindestens 300 m im Flachland und 200 m im Hügelland. Bei der Alpenstraße muß mit Rücksicht auf die Geländegestaltung unter diese Maße naturgemäß in vielen Fällen herabgegangen werden. In den bisher ausgebauten Strecken waren an einzelnen Stellen kleinste Krümmungshalbmesser von 80 m anzulegen, wobei eine Fahrbahnverbreiterung von 9 auf 11 m angeordnet wurde, wenn die Kurven unübersichtlich waren, während bei vorhandener Übersichtlichkeit eine Verbreiterung sich nicht ohne weiteres als notwendig erweist. In den eigentlichen Hochgebirgsstrecken wird die notwendige Anordnung von Wendepunkten noch schärfere Kurven erforderlich machen. Die einseitige Überhöhung der Fahrbahnhälften in den Kurven mit 3 bis 5%, entsprechend den jeweiligen Krümmungsverhältnissen, wird auch hier die nötige Fahrsicherheit gewährleisten. Ausgesprochene Bergstraßen sind in ihrer Linienführung durch die

DIE DEUTSCHE ALPENSTRASSE



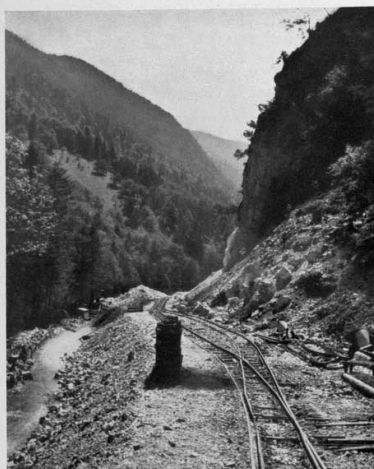


Ausbau der in die Deutsche Alpenstraße einbezogenen Straße Oberau—Ettal—Oberammergau

Gliederung und den Aufbau des Gebirgsstocks gebunden, den sie zu überwinden haben. Sie müssen in zahlreichen Windungen Höhe zu gewinnen suchen, in den Gebirgsstock hinein sich ziehende Schluchten in züger Linie mit Brücken überfahren, statt in engen Kurven die Schluchten auszugehen, sie müssen den Straßenkörper auf hohen Stützmauern aufbauen und mit Futtermauern den Berg abstützen, um an Steilhängen entlang zu ziehen, sie müssen Rücksicht nehmen auf die Lage an sonnigen Hängen, um Schnee- und Eisgefahr zu vermindern und Lawinen und Rutschhänge vermeiden oder ihre Gefahren durch Verbauungen beseitigen, sie müssen ferner besonders lohnende Aussichtspunkte selbst mit Umwegen aufsuchen und dort Parkplätzen und Aussichtskanzeln Raum geben, um die Schönheiten der Natur in Ruhe genießen zu lassen. Bei langen Steigungen wird auch auf die Anlage von Wasserbecken an geeigneten Stellen zu sorgen sein, aus denen Kühlwasser entnommen werden kann. Die Breite der Alpenstraße soll nicht nach starren Grundrissen festgelegt, sondern jeweils den örtlichen Verhältnissen angepaßt werden. Die normale Breite ist mit 9 m zwischen den Alleebäumen oder Abweisteinen und Geländern angemessen. Es kann aber dort, wo besondere bauliche Schwierigkeiten und damit verbundene allzu hohe Kosten eine größere Breite nicht vertreten lassen, die Straßenbreite auch beschränkt werden. Die Mindestbreite der nutzbaren Straßenfläche soll jedoch in solchen Strecken 6,5 m betragen. Andererseits wird aber in Strecken, in denen großer Durchgangsverkehr sich mit starkem örtlichen Verkehr verbindet, auch die Normalbreite von 9 m überschritten. In Strecken, in denen dies durch örtliche Verhältnisse geboten erscheint, wird zur Erleichterung der Fahrbahn die Anlage von besonderen Fußgänger- und Radfahrwegen in Betracht gezogen. Steigungen werden in normalen Fällen mit 5 bis 6% begrenzt werden, in den eigentlichen Bergstrassenstrecken, in denen große Höhen erreicht werden müssen, ist eine Höchststeigung von 10 bis 11% vorgesehen. Die Fahrbahndecke soll eine Ausgestaltung erhalten,

die je nach den Steigungsverhältnissen und der Höhenlage der Straße am besten entspricht, dabei aber möglichst geringe Unterhaltungskosten erfordert. In den bisher ausgeführten Teilstrecken der Alpenstraße erhielt diese vorerst lediglich eine wasserbegiebene Walzschotterdecke mit Oberflächentierung, die als vorläufige Decke zu gelten hat. Ihr soll später eine endgültige Kunstdecke folgen, wenn die nach der Bauvollendung immer zu erwartenden Setzungen zur Ruhe gekommen sind. Stütz- und Futtermauern geben den das Gebirge durchziehenden Straßen das Gepräge. Sie müssen daher besonders sorgfältig in die Natur eingepaßt werden. Dazu ist ihre Ausführung unter Verwendung des örtlich vorhandenen Steinmaterials notwendig. Soweit es sich um Ausführungen in der bisher ausgebauten Strecke der Alpenstraße handelt, besteht für den Nichtingenieurwesen eine Überschauung darin, daß es an dem nötigen geeigneten Steinmaterial fehlt, trotzdem die fragliche Strecke mitten durch Felsauflage führt. Doch handelt es sich hier meist um den sog. Ramsadulomit, das ist ein Kalkstein, der sehr dünnplatt geschichtet ist und deshalb beim Bruch einen recht wenig geeigneten Mauerstein ergibt. Es wurde daher der sächlich anfallende Mauerstein für die Erstellung der von der Straßenfahrbahn aus unmittelbar sichtbar werdenden Futtermauern verwendet, während die Stützmauern unterhalb der Straße meist in Beton ausgeführt werden, die bei rauher Sichtbehandlung und bei der im Gebirge rasch eintretenden Verwitterung des Betons durch Ansetzen von Algen und Pflanzen ein durchaus gutes Aussehen erhalten. Umfangreichere Betonarbeiten werden in Form geglämpften Betonquadern erstellt. Hier hat der Fußgänger sich zur Belaubung der großen Flächen vornehmlich betragen. Größere und kleinere Kunstbauwerke bedürfen der sorgfältigsten Behandlung im Entwurf und in der Ausführung. Die Formgebung muß künstlerisch einwandfrei sowie zweck- und naturverbunden sein. Zur Überführung einer Straße über eine enge Schlucht, an der beiderseits der Fels zutage tritt, wird die gewölbte Brücke die zweckmäßigste Lösung geben. In der im Ausbau befindlichen Maut-hausstraße werden demnach zwei tiefeingeschrittene Schluchten von je 35 m Tiefe und von 75 und 100 m Breite zu überbrücken sein. Hier sollen zwei Brücken mit drei bzw. fünf Gwölben auf Schrägen absteigenden schrägen ihren den Eindruck der Schluchüberbrückung vertiefen. In der Wächterstraße ist der Tal der Saal-zbach unter einem Winkel von rund 60° schräg zu überschreiten. Der Bach liegt 25 m tief unter der Straße, der Taltschnitt ist in der Straßenachse 90 m lang. Hier ist zur Zeit ein Eisenbetonbalkenbrücke mit vier Öffnungen auf hohen Pfeilern im Bau, die dem Schrägschnitt des Tals mit ihren 20 m weiten Feldern und bis zu 20 m hohen Pfeilern sich vorzüglich eignen. In der Talstraße wird eine Flußbrücke über die Saalach bei Unterjettenberg als Bogenbrücke mit drei flacher gespannten Gewölben in massigeren Formen die Verbindung zweier verschiednen hoch gelegener Fluß-örter herstellen. Auch die sonstigen Nebenanlagen müssen naturverbunden sein. Als Abweisteine dienen z. B. in der Wächterstraße große Findlinge verschiedener Form und Farbe, wie sie an den Berghängen und in den Schutthaldeu selbst liegen, während in der Maut-hausstraße 60 cm hohe und 45 cm breite Brüstungsmauern aus unregelmäßigem Rausabmauerwerk mit einer auf die Mauerkrone aufgelegten Rausabmauerung die Straßenbegrenzung gegen selbst abgrenzende Felschluchten geben. Eine Alpenstraße, die den Kraftfahrer und Fußgänger an besonders sehenswerte Punkte führt, muß den Straßenbenutzern auch Gelegen-heit geben, die Sehenswürdigkeiten mit Muße zu betrachten. Deshalb wird die Deutsche Alpenstraße auch an allen solchen Punkten Aussichtskanzeln und Kraftfahrerparkplätze außerhalb des Straßenbereichs erhalten, die zur Rast und zu Betrachtung der Natur einladen. Einer Einrichtung muß noch Erwähnung getan werden, die bei einer durch das Gebirge führenden Straße in meist höheren Lagen von wesentlicher Bedeutung ist, nämlich der Sicherungen gegen Schnee-Verwehungen und Lawinengefahr. Zunächst ist es Aufgabe der

Linienführung der Straße, Gebiete und Hänge zu vermeiden, die lawinengefährlich sind oder in denen Verwehungen begünstigt werden, die zu Verkehrsstörungen führen können. Wo dies aber nicht möglich ist, hat gerade der letzte Winter in dieser Richtung wertvolle Hinweise gegeben und gezeigt, an welchen Stellen Lawinen entstehen können, so daß in vielen Fällen ihrer Bildung und Ausdehnung mit geeigneten Maßnahmen schon im Ursprungsgebiet begegnet werden kann. Anderenfalls wird man für ungefährliche Überführung der Lawinengänge über die Straße zu sorgen haben. In der Teilstrecke der Alpenstraße von Inzell über Mauthaus-Jettenberg gegen Schwarzbachwacht—Ramsau ist mit den Bauarbeiten im November 1933 begonnen worden. Es erstand und erstet hier in großartiger Gebirgswelt, angeklammert an hochragende Felswände, tiefe Schluchten begleitet und mit hohen Brücken kühn überschreitend, ein erstes Teilstück der Deutschen Alpenstraße, das durch seine harmonische Verbindung von kühligen Ingenieurbauwerken mit der gewaltigen Natur, mit seinen Ausblicken in die enge und tiefe Schlucht des rauschenden Weiß-baches, auf die nahen Felswände des Ritzfuchthorns und auf die als Talabschluß in das Blickfeld hereinragende Reiteralp und den Watzmann immer wieder den Besucher in seinen Bann ziehen wird. In dieser Teilstrecke zwischen Zwing und Weißbach sind bemerkenswerte geologische Aufschlüsse beim Ausbau der Straße ans Tageslicht gekommen, indem gut ausgebildete und gut erhaltene Gletscher-schliffe und Gletschermühen größten Umfanges aufgedeckt wurden, die freigelegt und der Allgemeinheit zugänglich gemacht werden. Es wird damit ein Gletschergebiet entstehen, der dem bekannten Vorkommen bei Luzern und anderen nicht nachsehen wird. Von der sogenannten Wegschied führt heute eine Staatsstraße über den Weinkaraberg mit einem Gefälle bis zu 28% nach Schneizreuth. Der Umbau dieses Berges ist schon in voller Arbeit. Die neue Straße zweigt zwischen Mauthaus und Wegschied von der alten Staatsstraße ab und überwindet in einem Gefälle von 5 bis 10% in der eigentlichen Bergstrecke und von 1 bis 2% in der Auslaufstrecke einen Höhenunterschied von rund 120 m. Prächige Ausblicke auf die Reiteralp und die Loferer Steinberge bieten sich dabei dem Besucher. Zwischen Schneizreuth und Jettenberg wurde die bestehende, dem Berg der Saalach folgende Staatsstraße im vergangenen Jahr bereits auf 9 m Breite fertig ausgebaut. Sie führt zum künftigen Saalach-übergang bei Unterjettenberg und über diesen zur Wächterstraße. In den ersten Teil mit rund 4,5 km Länge einschließend der dort 1000 m langen Bucherbrücke im Bau die in einer Höhe von etwa 25 m über den in Kaskaden zu Tal rauschenden Schwarzbach hinweg-führt. Die Wächterstraße überwindet von Unterjettenberg bis zur Pahlöhe bei Schwarzbachwacht, an herrlichen bewaldeten Hängen und Felswänden entlangführend und begleitet von der tief einschneitenden Schwarzbachschlucht, eine Höhe von rund 400 m und steigt dann über den Taubensee nach Ramsau ab, wobei sich besonders großartige Ausblicke auf den Hochkalzler mit dem Blaueisgletscher, den Watzmann und den Hohen Gög eröffnen. Von Ramsau aus nimmt die Alpenstraße auf bestehenden Staatsstraßen ihren Weg über Berchtesgaden nach dem Königssee, wo hier an dem herrlichsten aller Gebirgsszenen ihren prächtvollen Abschluß zu finden. Aus dem tiefen Talkeless von Inzell tritt die Alpenstraße „in die Zwing“, d. h. eine enge Felschlucht, ein. Die ihr hier, dann im weiteren Verlauf bis Weißbach und namentlich von Mauthaus ab, den Charakter einer hochalpinen Straße verleiht und in der der Raum für die Straße zum großen Teil durch Sprengungen stellen und hohen Felswänden abgewonnen werden mußte. Im vergangenen Jahr waren rund 140000 m³ Fels zu sprengen und 115000 m³ Pflasterstein zu zerkleinern und zu verarbeiten, 4000 m³ Beton waren für Brückenbauwerke und 10000 m³ feinstes Geröll für eine stellen Bergabhängen verlangte in größtem Ausmaß die Ausführung von Stütz- und Futtermauern, wozu bis jetzt 6700 m³ Beton



Baustelle der Deutschen Alpenstraße an der Käblwand zwischen Jettenberg und Bucherbrücke

und 11400 m³ Naturbruchsteinmauerwerk notwendig waren. 41500 m³ Grundbau wurden verlegt, 37200 m³ Schotterdecke gewazt und 52000 m³ Oberflächentierung ausgeführt. Dies zeigt von dem erheblichen Umfang der im abgelaufenen Jahr geleisteten Arbeiten. Die Bauarbeiten wurden trotz hoher Schneelage in den Wintermonaten November 1933 bis Februar 1934 eingeleitet, um im Durchschnitt zunächst 135 Arbeitern Beschäftigung zu geben. In den Monaten März bis Dezember 1934 waren im Durchschnitt 830 Arbeiter beschäftigt, wobei die Höchstzahl der Belegschaft auf rund 1000 Mann anstieg. Im ganzen sind bei den genannten Bauarbeiten bisher rund 164000 Stammerbeitertagschichten und 164400 Erwerbslosetagschichten, zusammen 180800 Tagschichten an den Baustellen geleistet worden. Wenn man dazu noch die Beschäftigung in allen zusätzlichen Industrie- und Gewerbezweigen rechnet, die bei der Lieferung von Maschinen und Geräten, von Zement, Teer, Bauholz, Sprengstoffen, Kohle, Rohöl, Benzin, Beton- und Eisenrohren und dergleichen in Frage kommen, so ist zu erkennen, daß der Ausbau der Deutschen Alpenstraße auch im Rahmen der Arbeitsbeschaffung eine hervorragende Stelle einnimmt. Der ganze Straßenzug der Deutschen Alpenstraße besitzt in seiner Hauptlinie eine Länge von rund 480 km. Neben den daraus allein schon erkennbaren gewaltigen Leistungen an Erd- und Felsarbeiten müssen 105 Brücken, 10 Viadukte, 15 Tunnel mit 2195 m und Schutzgalerien mit 685 m Länge gebaut werden. Die Baukosten sind im Vorentwurf mit rund 135,6 Millionen RM berechnet. Von 25600 Arbeitern werden 10,3 Millionen Tagschichten zu leisten sein. So erstet in der Deutschen Alpenstraße ein Ingenieurbauwerk größtes Ausmaßes, das im Sinn des gewaltigen Straßenausbauwerkes des Führers von deutschem Aufbaugesetz Zeugnis geben soll, das die Schönheiten deutschen Landes erschließen, deutsche Wirtschaft und deutschen Verkehr fördern und nicht zuletzt Arbeit schaffen soll für deutsche Volksgenossen.