

Ein großer Wurf für das Berchtesgadener Land

300 000 DM des Fremdenverkehrsverbandes können anderen Zwecken zugeführt werden - Mittel für ersten Bauabschnitt von der Roßfeldskihütte bis zum Kamm bereits genehmigt - 1955 gesamte Ringstraße mit Kostenaufwand von 1.5 Millionen DM fertiggestellt - Nächstes Jahr 1 DM Maut - Mit Unterstützung zweier Bundesministerien und Tatkraft des Landrats kann Vorhaben nunmehr verwirklicht werden

Dieser Tage teilte der Leiter der Abteilung Straßenbau im Bundesverkehrsministerium, Ministerialdirektor Dr. Kunde dem Landratsamt Berchtesgaden mit, daß der Haushaltsausschuß des Bundestages die vom Bundesverkehrsministerium im Einvernehmen mit dem Bundesfinanzministerium und vom Landratsamt Berchtesgaden vorgeschlagene Uebernahme der Roßfeldstraße als bundeseigene Privatstraße und gleichzeitig die erste Ausbaureihe in Höhe von 300 000 DM genehmigt habe. - Wie wir weiterhin vom Landratsamt erfahren, erfolgt der Ausbau der Straße in insgesamt drei Bauabschnitten, die zusammen einen Kostenaufwand von 1 500 000 DM erfordern. Der Bund wird in den Jahren 1954 und 1955 noch weiterhin je 600 000 DM für den Ausbau leisten. Die zu erhebende Maut, die je Insasse eines Kraftfahrzeuges 1 DM beträgt, fließt in die Bundeskasse. Mit der Uebernahme der Roßfeldstraße durch den Bund ist der Zweckverband für den Ausbau der Straße überflüssig geworden. Das Berchtesgadener Land braucht dazu keine Mittel aufbringen. Der vom Fremdenverkehrsverband bewilligte Betrag von 300 000 DM kann anderweitigen Zwecken zugeführt werden. Geplant ist bekanntlich der großzügige Ausbau eines Bades. - Mit dem Ausbau der Roßfeldstraße kann nunmehr der dritte Nachkriegs-Großplan zur Förderung unseres Fremdenverkehrs (die ersten beiden Vorhaben waren bekanntlich Kehlsteinlinie und Jennerbahn) verwirklicht werden. Der Dank dafür gebührt zuerst den zuständigen Stellen im Bundesverkehrs- und Bundesfinanzministerium, dem Bundestagsabgeordneten Parzinger, der die ursprüngliche Verbindung mit dem Bundesverkehrsministerium hergestellt hat, sowie vor allem Landrat Jacob der sich in jahrelanger zäher Arbeit um die Realisierung dieses Planes bemüht hat.

Der Bau der Roßfeldstraße, die nach den ursprünglichen Plänen die Abschlussschleife der Alpenstraße bilden sollte, ist von der früheren Reichsstraßenverwaltung begonnen worden. Die Idee der Roßfeldstraße war also von Anfang an die einer Ringstraße (Oberau - Roßfeld-Kamm - Schiffererhütte - Oberau). Seit dem Oktober des Jahres 1948 gibt es im Landratsamt Berchtesgaden einen Akt „Roßfeldstraße“. Landrat Jacob hat seit damals das Problem des Ausbaues dieses Hochalpenverkehrsweges wohl nie mehr außer Auge gelassen. Die erste Verbindung mit dem Bundesverkehrsministerium in dieser Frage hat in dankenswerter Weise Bundestagsabgeordneter Parzinger hergestellt. Im Jahre 1950 besuchte Bundesverkehrsminister Seeböhm das Roßfeld. Bei dieser Gelegenheit konnte Landrat Jacob die Frage des Ausbaues dieser prachtvollen Hochgebirgsstraße an Ort und Stelle mit dem Minister erörtern.

Das Problem gestaltete sich jedoch äußerst schwierig. Die Straße konnte, auch wenn das beabsichtigt gewesen wäre, gar nicht so ohne weiteres vom Bund übernommen werden. Nach dem Grundgesetz sind nämlich Bundesstraßen nur Fernverkehrsstraßen. Die Roßfeldstraße war aber auch nicht als Landstraße anzusprechen, sind doch Landstraßen erster Ordnung Fernverkehrsstraßen, die Bedeutung im Land Bayern haben, und Landstraßen zweiter Ordnung sind wiederum Verkehrsstraßen, die Bedeutung im Landkreis Berchtesgaden haben und mindestens zwei Gemeinden miteinander verbinden. Das alles trifft auf die Roßfeldstraße nicht zu.

Es wurden insbesondere von Landrat Jacob immer wieder neue Vorschläge darüber gemacht, wie man diesen Schwierigkeiten unter Umständen begegnen könnte. Schließlich sollte die Straße über einen Zweckverband, dem der Bund, das Land Bayern, der Landkreis Berchtesgaden, der Fremdenverkehrsverband und die Gemeinden Au und Salzburg angehörten, ausgebaut werden. Voraussetzung für die Gesamtfinanzierung des Ausbaues, die den Betrag von rund 1.5 Millionen DM erfordert, war allerdings, daß Berchtesgaden selbst 300 000 DM aufbrächte. Der Fremdenverkehrsverband hat bekanntlich vor einiger Zeit in diesen „sauren Apfel gebissen“ und eine Darlehensaufnahme von 300 000 DM beschlossen.

Bei der Bildung des Zweckverbandes und der damit im Zusammenhang stehenden Gesamtfinanzierung ergaben sich jedoch größte Schwierigkeiten.

Deshalb war es das Bestreben des Landrats, den Bund als alleinigen Baulastträger zu gewinnen. Das Bundesverkehrsministerium ebenso wie das Bundesfinanzministerium zeigten dabei Verständnis und Entgegenkommen. Die entscheidende Sitzung fand am 11. April dieses Jahres im Landratsamt Berchtesgaden statt. Den daran teilnehmenden Vertretern der beiden Bundesministerien ist es vor allem zu danken, daß eine für das Berchtesgadener Land äußerst glückliche Lösung zustande kam. Es waren dies: der Leiter der Abteilung Straßenbau im Bundesverkehrsministerium, Ministerialdirektor Dr. Kunde, Ministerialrat Hesse und Oberbaurat Schna-

bei, beide ebenfalls vom Bundesverkehrsministerium sowie Ministerialrat Korff vom Bundesfinanzministerium. Weiterhin nahmen an der Besprechung teil Ministerialrat Brunner und Oberregierungsrat Goeltz von der Obersten Baubehörde in München sowie Landrat Jacob und Regierungsrat Rostock vom Landratsamt. Es wurde vorgeschlagen, die Roßfeldstraße als Bundesprivatstraße (es ist das die erste Bundesprivatstraße Westdeutschlands) auf den Bund zu übernehmen, sie damit der Mautpflicht zu unterstellen und mit Bundesmitteln fertigzubauen. Die Maut mit 1 DM je Kraftfahrzeuginsasse fließt in die Bundeskasse.

Die Straße soll in drei Bauabschnitten fertiggestellt werden, wobei der Bund für den ersten Bauabschnitt noch in diesem Jahr 300 000 DM sowie für den zweiten und dritten Abschnitt in den Jahren 1954 und 1955 je 600 000 DM gewährt.

Bei dem Ausbau geht man von folgenden Gedankengängen aus: Es sollen zunächst nicht mit großem Aufwand die bereits befahrbaren Strecken (wie z. B. Pechhäusel - Skihütte) weiter verbessert werden, sondern die Straße soll vorerst einmal in der gesamten Ringstrecke befahrbar gemacht werden. Das allein aber erfordert den Kostenaufwand von 1.5 Millionen DM. Erst zu einem späteren Zeitpunkt soll die Straße aus Mautentnahmen weiter verbessert werden.

Mit dem einleitend bekanntgegebenen Beschluß des Bundestags-Haushaltsausschusses ist dieser Vorschlag nun Wirklichkeit geworden. Der Zweckverband ist damit überflüssig. (Fortsetzung auf Seite 6)

Ein großer Wurf für das Berchtesgadener Land

Fortsetzung von Seite 3

Die vom Fremdenverkehrsverband zur Verfügung gestellten 300 000 DM können nunmehr für andere Zwecke verwendet werden. (Ausbau eines Bades!).

Der Ausbau wohl einer der schönsten Hochalpenstraßen diesseits und jenseits der Grenzen erfolgt damit ohne finanzielle Beanspruchung des Berchtesgadener Landes.

Der Baubeginn erfolgt nach Mitteilung des Landrats in diesem Jahr. Im 1. Bauabschnitt (1953) soll mit einem Kostenaufwand von 300 000 DM die Straße von der Robfeldskihütte bis zum Kamm gebaut werden. Es ist praktisch die einzige Strecke der Ringstraße, an der von der früheren Reichsstraßenverwaltung noch keinerlei Arbeiten durchgeführt worden sind. Ein weiteres, noch unfertiges, etwa 500

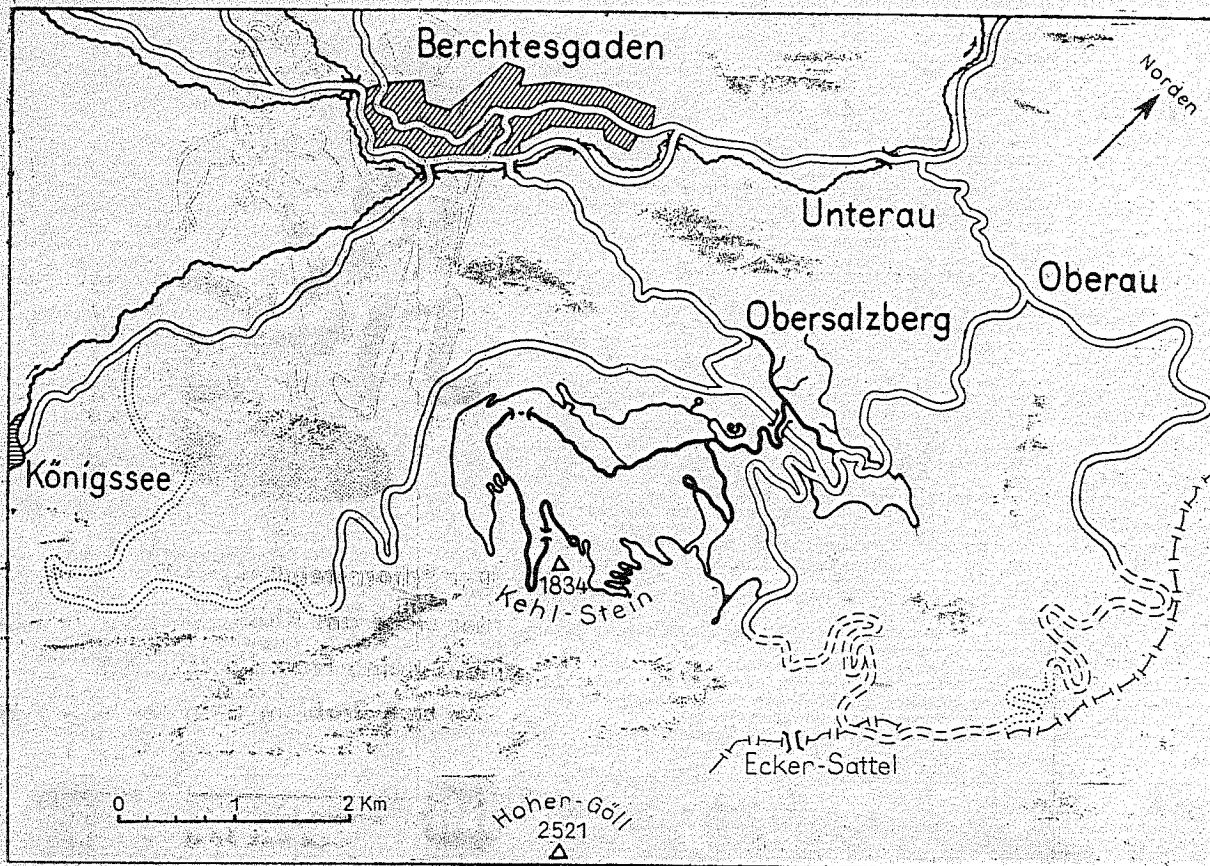
Meter langes Straßenstück ist seitlich vom Auerrwirt nach der Abzweigung von der Bundesstraße 319 (Obersalzberg – Oberau – Unterau). Vom Schusterhäusl bis zum Pechhäusl ist die mit einer Oberflächenteerung versehene Straße fertiggestellt. Vom Pechhäusl bis zur Skihütte ist die Straße zwar unfertig, aber befahrbar. (Ueber die Strecke Skihütte – Kamm berichteten wir im Vorhergehenden). Vom Kamm bis zur Schiffererhütte ist die Straße im Erdbau vorhanden, aber nicht befahrbar, von der Schiffererhütte bis zur Einmündung in die Bundesstraße 319 (Obersalzberg – Oberau) ist sie fertig und befahrbar.

Die Robfeldringstraße wurde seinerzeit von der Reichsstraßenverwaltung größtenteils auf forsteigenem Grund angelegt. Soweit Privatgrund in Anspruch genommen werden mußte, wurden die früheren Eigentümer abgefunden, ein Umstand, der der Finanzierung des heutigen Ausbaues naturgemäß sehr zustatten kommt.

Die Robfeldstraße dürfte bis zum Spätherbst

dieses Jahres bis zum Kamm fertiggestellt sein. Am Kamm selbst ist ein größerer Parkplatz vorgesehen. Mit Beginn nächsten Jahres wird dann auch die Maut erhoben. Berücksichtigt man, daß in der Zeit vom 1. April 1952 bis 31. März 1953 rd. 200 000 Menschen die Robfeldstraße mit Kraftfahrzeugen befuhren, so kann wohl erwartet werden, daß durch die Mauteinnahmen auch die entsprechenden Mittel für die spätere Verbesserung (Oberflächenteerung usw.) aufgebracht werden.

Vorerst aber freuen wir uns, daß es dank der Zähigkeit, Tatkraft und Geschicklichkeit des Landrats und der entgegenkommenden Haltung zweier Bundesministerien möglich geworden ist, im Berchtesgadener Land 1955 eine Ringstraße zu vollenden, die zu den schönsten Bergstraßen im gesamten Alpenraum zählen dürfte. Der Ausbau der Robfeldstraße ist ein Meilenstein in der Entwicklung unseres Fremdenverkehrs nach dem Kriege. Hier ist ein großer Wurf für das Berchtesgadener Land getan worden.



Auf nebenstehender Skizze sehen Sie die Robfeldringstraße. Sie ist vom Pechhäusl bis zur Schiffererhütte strichliert. Lediglich das Straßenstück zwischen Robfeldskihütte und Kamm ist punktiert gezeichnet. Es handelt sich dabei um den ersten Bauabschnitt, der noch heuer mit einem Kostenaufwand von 300 000 DM vollendet werden soll.