

Endspurt auf der Alpenstraße

Noch heuer soll das Schlußstück am Hohen Göll fertig werden / Arbeit in 1600 m Höhe

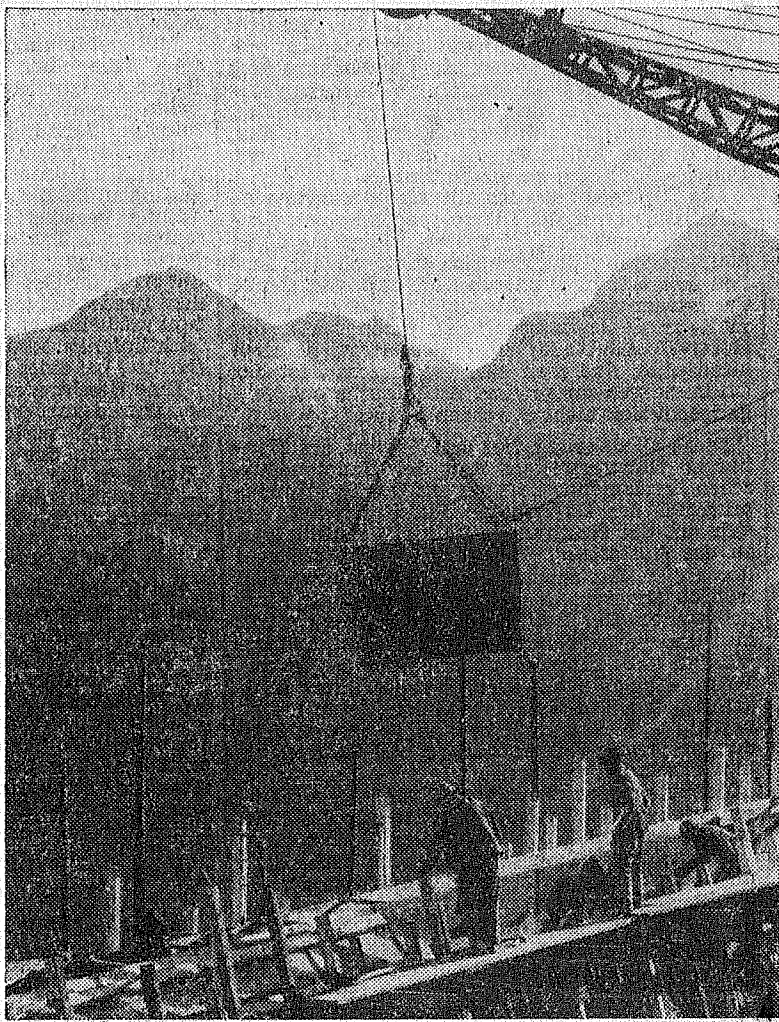
BERCHTESGADEN (Eigener Bericht) — Ein kalter Wind pfeift über den Hahnenkamm, der als nordöstlicher Ausläufer des Hohen Göll den Berchtesgadener Talkessel vom österreichischen Salzachtal zwischen Golling und St. Leonhard trennt. Nebelfetzen treiben über den Grat und geben nur von Zeit zu Zeit einen Durchblick auf die gewaltigen Wände frei, mit denen das Göll-Massiv nach Osten gegen das Weißbach-Tal abbricht. Die Gipfel liegen schon seit Ende September unter Neuschnee.

In einem Wettlauf mit dem frühen Hochgebirgswinter sind die Arbeiter auf Deutschlands höchster Straßenbaustelle, 1600 Meter über dem Meer und 1100 Meter über dem Tal von Berchtesgaden, um bis spätestens 1. Dezember 1955 den Ring zu schließen, der die Endschleife der deutschen Alpenstraße seit 15 Jahren unterbrach. Jeder sonnige, trockene Tag wird genutzt, um möglichst bald fertig zu werden. Scheinwerfer beleuchten sogar nachts die Baustelle. Ununterbrochen rollen die Lastwagen, um 2000 Kubikmeter Kies aus dem Tal und die 5000 Liter Wasser, die während einer einzigen Schicht verbraucht werden, vom 600 Meter tiefer gelegenen Obersalzberg heraufzutransportieren. Eine Betonmischanlage mit zwei Zementsilos von je 25 Tonnen Fassungsvermögen ist ständig in Betrieb.

Die letzten 100 Meter des Straßenstückes sind nicht leicht zu bewältigen. Wo der Hahnenkamm so schmal wird, daß sogar der alte Fußweg von der Grathöhe auswich, muß die Trasse mit Sprengstoff und Beton in den Steilhang gelegt werden. Bei der Planung Ende der dreißiger Jahre gab es hier keine Landesgrenze. Heute liegt dieses Teilstück unterhalb der Grathöhe auf österreichischem Boden. Da das Roßfeld von jeher nicht nur das Berchtesgadener Skiparadies, sondern auch eines der beliebtesten Skiziele der Salzburger und Halbleiner ist, machten die Salzburger Landesbehörden keine Schwierigkeiten, denn der Ausbau dieser Grenzstraße kommt auch den Bewohnern des Nachbarlandes zugute.

Noch größer sind die Schwierigkeiten für alle Straßenbauer und besonders die im Hochgebirge, die durch die regelmäßige Verzögerung in der

Zuteilung von bewilligten Staatsmitteln wegen des vom Kalenderjahr abweichenden Haushaltsjahres entstehen. Im Hochgebirge müßten Bauarbeiten sofort nach der Schneeschmelze beginnen. Seit es dem Berchtesgadener Landrat Jacob gelang, von 1953 an in fünf Jahresraten je



Auf Deutschlands höchster Straßenbaustelle

300 000 Mark Bundesmittel zu bekommen, konnte immer erst viel zu spät mit den Arbeiten begonnen werden. Mit der ersten Rate wurde der Anschluß von der Roßfeld-Skihütte zur Landesgrenze auf der Kammhöhe hergestellt. Voriges Jahr wurden mit der zweiten Rate die 1939 angelegten Serpentina, die auf der Obersalzbergseite zwischen Ofneralm und Oberahronalm einen Höhenunterschied von 400 Meter überwinden, behelfsmäßig ausgebaut. Herbstliche Temperaturstürze erschwerten mehrmals die Arbeiten. Im Gegensatz zu den Bauabschnitten der beiden letzten Jahre müssen dieses Jahr am Steilhang des Hahnenkamms nach Absperrung von 7000 Kubikmeter Fels 1700 Kubikmeter Beton verarbeitet werden. Um auch bei kalter Witterung weiterarbeiten zu können, sind

Lfd. Nr.

1

gewiesen als:		
Abwicklung von Verwahrungen	Hinweis auf Umbuchungen usw.	
PF	DM	Pf
	9	10

Roßfeld-Skihütte

2. Akt: bei Ic

Lfd. Nr.	Tag der Eintragung	Grund der Einzahlung	Die Einzahlung wird nachgewiesen als:						Hinweis auf Umbuchungen usw.
			Haushaltsaufnahme		Abwicklung von Vorschüssen		Verwahrung		
			DM	Pf	DM	Pf	DM	Pf	
1	2	3	7		8		9		10
		<p>alle möglichen zusätzlichen Anlagen nötig: Heizschlangen zur Erwärmung von Wasser und Kies, Spezialzement, Strohmatte zum Abdecken fertiger Betonteile und sogar Koksöfen, die entlang der Stützmauer aufgestellt werden können. Hätte man im Juni statt erst im August beginnen können, wären diese jahreszeitlich bedingten Hilfsmittel überflüssig gewesen.</p> <p>Seit nach dem zweiten Bauabschnitt im Herbst vorigen Jahres sowohl von der Oberauer wie von der Obersälzberger Seite her der Anschluß zur Scheitelstrecke in 1600 Meter Höhe hergestellt war, wurde (ab Fechhäusl und Ofneralm) eine Maut von 1 Mark pro Kraftfahrzeuginsasse erhoben. Diese Maut war die Voraussetzung für die Beschaffung von Bundesmitteln. Denn Aufgabe des Bundes ist nur der Bau von Fernverkehrsstraßen, und hier handelt es sich aber um die Vervollendung eines Straßenprojekts, das in erster Linie dem Fremdenverkehr dienen soll. Außerdem verschlingt allein die Schneeräumung während der Wintermonate rund 60 000 Mark. Der jetzt erstmals durchgehend befahrbare Straßenzug sollte hoch über dem Berchtesgaderner Talkessel die eindrucksvolle Endschleife der Bodensee und Königssee verbindenden deutschen Alpenstraße sein. Von 1938 bis 1940 wurde an dieser 16 Kilometer langen Ringstraße gearbeitet. Mit einem Kostenaufwand von 6,8 Millionen R-Mark wurden 8,5 Kilometer fertiggestellt, 6,7 Kilometer blieben im Rohbau, ein Teilstück von 0,8 Kilometer wurde nicht mehr begonnen. Nun schließt sich endlich der Ring. Mit den vorläufig zugesagten 1,5 Millionen in fünf Jahresraten ist der behelfsmäßige Ausbau in 6 Meter Breite — ursprünglich waren 7,5 Meter vorgesehen — gewährleistet.</p> <p style="text-align: right;">H. Schöner</p>							