

Chronik



1858 Erstmögliche Auflistung des Routenverlaufs durch König Maximilian II.

1927 Auf einer Versammlung von Fremdenverkehrsfunktionären und bayerischen Landtagsabgeordneten schlägt Dr. Karl Knorz vor, die Täler der Alpen zwischen Bodensee und Königssee mit einer Straße zu verbinden.

1932 Der Münchner Deutsche Touring Club lässt Pläne für den Bau einer »Quer-alpenstraße« erarbeiten.

1933 Der Bayerische Landtag gibt im Januar grünes Licht für den Bau. Ab November beginnen bei Inzell die Arbeiten an der Straße. Fritz Todt übernimmt das Oberkommando.

1938 Der Abschnitt über den Sudelfeldpass wird fertiggestellt.

1939 Die Arbeiten an der Alpenstraße kommen mit Kriegsbeginn zum Erliegen – nach 275 Kilometern Wegstrecke.

1950er-Jahre Die Wirtschaftswunderjahre sorgen für die Wiederaufnahme des Straßenbaus und einen raschen Ausbau der Strecke.

1960 Fertigstellung der Strecke



450 spektakuläre Kilometer lang zieht sich die Deutsche Alpenstraße zwischen Lindau und dem Königssee am nördlichen Alpenrand entlang und bietet dem Reisenden ein touristisches Highlight nach dem nächsten: Auf sanftes Hügelland mit satten, blühenden Alpenwiesen folgen kurvenreiche Pässe, schroffe Bergwände und imposante Gipfel. Dazwischen eingebettet finden sich glitzernde Seen, liebliche Täler und idyllische Dörfer, aber auch imposante Kirchen mit überwältigender Rokoko-Ausstattung und die Märchenschlösser Ludwigs II. Nicht zuletzt erschließt die Alpenstraße viele der schönsten deutschen Wanderregionen und Skigebiete.

Entstanden ist die älteste Tourismusstraße Deutschlands ab den 1930er-Jahren. Die Idee, mit dem Auto besonders schöne Strecken zu bereisen, war damals noch relativ neu. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts erfolgte die Urlaubsreise gewöhnlich mit dem Zug. Viele beliebte Fremdenverkehrsorte waren in das exzellente Netz der Deutschen Reichsbahn eingebunden. Andere lagen immerhin so nahe am nächsten Bahnhof, dass Hoteliers und Wirte ihre Feriengäste dort problemlos abholen konnten. Doch die beginnende Motorisierung machte die Urlaubsreise mit dem eigenen Auto zunehmend attraktiver und eröffnete die Möglichkeit, wirklich auf »Tour« zu gehen, anstatt die gesamten Ferien an ein und dem gleichen Ort zu verbringen.

Im Süden Deutschlands verliefen jedoch die meisten Straßen in Nord-Süd-Richtung. Sie verbanden die wichtigsten Orte in den Bergen mit dem Alpenvorland, autotaugliche Querverbindungen zwischen den Alpendörfern gab es dagegen wenige und zahlreiche überaus attraktive Bergregionen waren deshalb noch kaum erschlossen. Verschenktes Potenzial fand ein gewisser Dr. Karl Knorz, der als Arzt in Prien am Chiemsee wirkte und sich für den Ausbau des regionalen Tourismus engagierte. Auf einer Versammlung von Fremdenverkehrsfunktionären und bayerischen Landtagsabgeordneten schlug er 1927 vor, die in Ost-West-Richtung verlaufenden Täler der Alpen zwischen Bodensee und Königssee mit einer durchgehenden Straße zu verbinden und somit »die Schönheiten dieses landschaftlich hervorragenden Gebietes dem reisenden Publikum« zu erschließen. Seine Zuhörer reagierten mit einhelliger Begeisterung. Quer über alle Parteien hinweg versprachen sie, sich tatkräftig für eine Umsetzung der Idee einzusetzen.

Auf den Spuren eines Königs

Als Inspiration hatte Dr. Knorz vermutlich das Buch »Eines Königs Reise« aus dem Jahr 1879 gedient. Der Verfasser war der renommierte Sprachwissenschaftler und Literat Friedrich Bodenstedt. Er berichtet, wie er im Jahr 1858 fünf



Wochen lang mit dem bayerischen König Maximilian II. die Alpen entlang gewandert ist. Der Monarch hatte Bayern zwar so einige Reformen nach preußischem Vorbild verpasst, andererseits aber auch das bayerische Brauchtum nach Kräften gefördert. Zudem war er ein begeisterter Wanderer. Und so brach er im Juni 1858 mit sieben Gefährten in Lindau auf, um zu Fuß an den Königssee zu wandern. Allerdings präsentierten sich die Alpen dem gekrönten Haupt und seinen Reisebegleitern in diesem Sommer nicht von der besten Seite. Das anhaltende Regenwetter zwang die Wandergruppe immer wieder, auf das Pferd oder in die Kutsche umzusteigen. Der Unterhaltungswert von Bodenstedts Buch beruhte auch darauf, dass er berichtet, wie der volkstümliche Monarch mit all diesen Pannen umging. Seine Begeisterung für die bayerischen Berge hat Max II. trotzdem nicht verloren und auch an seinen Sohn weitergegeben. Als Bodenstedt seinen Reisebericht veröffentlichte, hatte Ludwig II. bereits begonnen, entlang der Wanderroute seines Vaters die Schlösser Neuschwanstein und Linderhof bauen zu lassen. Auch darüber hinaus kam der Bergtourismus immer mehr in Schwung. Aber zunächst eben vornehmlich bahngelunden und auf einige günstig gelegene Ortschaften beschränkt. Kein Wunder also, dass der Vorschlag des Dr. Knorz auf so große Begeisterung stieß. Es wurde jedoch auch schnell klar, dass für eine

durchgehende »Quer-alpenstraße« samt begleitender Infrastruktur massive Bauarbeiten nötig sein würden. 1932 ließ der Deutsche Touring Club, ein in München ansässiger Automobil-Club, trotzdem konkrete Pläne ausarbeiten, und im Januar 1933 gab der Bayerische Landtag grünes Licht für das Mammutprojekt.

Ein Prestigeprojekt mit hohen Anforderungen

Den neuen nationalsozialistischen Machthabern kamen die Pläne gerade recht. Wie auch beim Autobahnbau setzten sie bereits vorhandene Pläne ihrer Vorgänger mit gewaltigem Propagandagetöse in Kraft. Boten derartige Großbauprojekte doch die Chance, nicht nur die Schaffenskraft des neuen Regimes unter Beweis zu stellen, sondern auch gut sichtbar Maßnahmen gegen die hohe Arbeitslosigkeit zu ergreifen; allerdings – was damals kaum jemand ahnte – um den Preis immenser Schulden, die man von Anfang an durch einen gewonnenen Krieg zu bezahlen gedachte.

So wurde noch im November 1933 mit dem Bau des ersten Abschnitts begonnen und trotz des vielen Schnees auch den Winter über daran gearbeitet. Den eher technischen Namen »Quer-alpenstraße« hatte Adolf Hitler persönlich in »Deutsche Alpenstraße« abgeändert.

Trotz aller Eile, die man an den Tag legte, wurde das Projekt nicht voreilig vorangetrieben, sondern

sorgfältig geplant. Hauptziel war natürlich den Tourismus in den bayerischen Alpen zu fördern. Man ging davon aus, dass der Auto- bzw. Bustourismus in Zukunft gewaltig zunehmen würde und die Menschen vor allem die Urlaubsziele wählen würden, die die besten Straßen boten. Also mussten möglichst viele Fremdenverkehrsorte entweder direkt eingebunden oder über kurze Zubringer gut erreichbar gemacht werden. Außerdem war man bestrebt, weitere Regionen mit touristischem Potenzial über die neue Verbindung zu erschließen. Bei alledem sollte die Strecke aber bequem und sicher zu fahren sein: mit einer breiten Fahrbahn, zügiger Linienführung und günstigen Steigungsverhältnissen. Auch hatte sie landschaftlich reizvoll zu sein und möglichst spektakuläre Blicke auf die schönsten Bergpanoramen zu gewähren. Vielfach führte man die Trasse deshalb bewusst in große Höhen. Das bot auch die Möglichkeit, dass attraktive Wander- und Skigebiete direkt mit dem Auto erreicht werden konnten. So ließ sich z. B.

Langwierig und detailreich waren die Planungen für den Bau der Deutschen Alpenstraße (oben Mitte: Karte aus der Entstehungsphase), viele Ideen mussten an die geografischen Gegebenheiten angepasst werden. Aber ab den 1950er-Jahren waren weite Teile der Strecke, wie hier bei Oberstdorf, fertiggestellt und befahrbar (oben).



durch den 1938 fertiggestellten Abschnitt über den 1.123 Meter hohen Sudelfeldpass das Skigebiet am Sudelfeld in etwa anderthalb Stunden von München aus mit dem Auto erreichen. Erstmals sei es nun möglich, praktisch aus dem Auto heraus die Skier anzuschlappen und loszufahren, jubelte die Presse.

Unterbrechung durch den Krieg

Wie ernst es den Verantwortlichen mit dem Projekt war, zeigt, dass als erster Abschnitt die Strecke von Inzell nach Ramsau in Angriff genommen wurde. Hier kam alles zusammen, was die Deutsche Alpenstraße ausmachen sollte. Durch grandiose Berglandschaft führend, würde die neue Trasse eine noch relativ abgeschiedene Gegend leichter zugänglich machen, forderte vorher aber den Ingenieuren alles ab. So ersetzte z. B. der auch heute noch unfallträchtige Teil zwischen Mauthäusl und Schneizreuth eine gewundene alte Staatsstraße mit bis zu 28 Prozent Gefälle. Um eine weitgehend gerade Streckenführung und ein Gefälle von elf Prozent zu erreichen, mussten gewaltige Mengen an Fels beseitigt werden. Ursprünglich sollte die Trasse direkt durch den sogenannten Gletschergarten gehen. Doch nachdem man bereits mit dem ersten Sprengarbeiten begonnen hatte, verlegte man die Straße ein Stück und legte daneben die faszinierende Landschaft aus Riesentöpfen, Findlin-

gen und prachtvollen Schliffflächen, die die eiszeitlichen Gletscher hier hinterlassen haben, frei. So blieben nicht nur große Teile des »Gartens« erhalten, sondern wurden überhaupt erst in ihrer vollen Schönheit sichtbar.

Zeitweise waren bis zu 25.000 Arbeiter entlang der Deutschen Alpenstraße im Einsatz. Hauptverantwortlicher war der berühmte SA-Obergruppenführer Fritz Todt. 1938 wurde er jedoch von Hitler persönlich abkommandiert und angewiesen, mit einer Spezialtruppe entlang der französischen Grenze den »Westwall« auszubauen. Im Krieg war die »Organisation Todt« dann für andere militärische Großprojekte wie den Aufbau des Atlantikwalls, die Polarbahn in Norwegen, die Abschussrampen für die V2-Raketen oder die Untertageverlegung von Betrieben verantwortlich. Arbeiten, die anfangs von regulären Arbeitern und freiwilligen Hilfskräften durchgeführt wurden, ab 1942 aber vielen Kriegsgefangenen, Zwangsarbeitern und KZ-Häftlingen das Leben kosteten.

Der weitere Ausbau der Deutschen Alpenstraße dagegen wurde mit Kriegsbeginn eingestellt. Immerhin 275 Kilometer waren jedoch bereits befahrbar. Nach dem Krieg sorgte das rasch einsetzende Wirtschaftwunder für einen relativ schnellen Weiterbau. Um 1960 waren die 450 Kilometer so gut wie vollendet und erfüllten haargenau die Sehnsüchte der westdeutschen Bevölkerung mit ihrem neu erwachten Faible für Au-

tos, Urlaubsreisen und deutsche Heimatfilme in wild-romantischer Bergkulisse.

Von Lindau an den Königssee

Die Deutsche Alpenstraße beginnt offiziell auf dem Bahnhofsvorplatz von Lindau am Bodensee und schlängelt sich zunächst durch die sanfte Hügellandschaft des Allgäus. In den Allgäuer Alpen führt sie dann erstmals durchs Hochgebirge. Hier startet von Oberstaufen aus jedes Jahr am ersten Mai-Wochenende die Allgäu-Orient-Rallye, die traditionell in Amman endet. Hinter Hindelang wurde der bereits 1895 gebaute Oberjochpass in die Alpenstraße integriert, mit 106 Kehren die kurvenreichste Straße Deutschlands und natürlich eine der panoramareichsten. Bis nach Füssen ist die Deutsche Alpenstraße identisch zum Verlauf der Romantischen Straße. Über den Passionsspielort Oberammergau geht es nach Garmisch-Partenkirchen und wieder mitten hinein in die Bayerischen Alpen. Nur gelegentlich, etwa bei Bad Tölz oder im Chiemgau schwingt die Strecke aus dem Hochgebirge hinein ins hügelige Voralpenland. Östlich des Chiemsees passiert der Reisende das imposante Watzmann-Massiv und die tosende Wimbachklamm, bevor er endlich das schöne Berchtesgaden erreicht. Östlich der Stadt findet die Deutsche Alpenstraße dann ihren historischen Abschluss in der ebenfalls von den Nazis gebauten Rossfeldpanoramastraße, die als ringförmige

»Sicher und bequem« – Straßenbau



Höhenstraße die Bergwelt zwischen Schönau und Salzburg erschließt. Heute wird vielfach aber auch der Bootsanleger in Schönau am Königssee als Endpunkt der Straße gesehen.

In großen Teilen entspricht diese Route tatsächlich jener, die im Jahr 1858 König Maximilian genommen hat. Allerdings sind einige »Highlights« aus den ursprünglichen Planungen nie realisiert worden – vermutlich sehr zur Erleichterung vieler Bergfreunde heute. So verzichtete man z. B. darauf, die Strecke in den Ammergauer Alpen über den Kenzenpass zu führen oder entlang des Hirschbaches eine direkte Verbindung zwischen Lenggries und Rottach-Egern in die Berge zu schlagen. Auch die Trasse vom Tegernsee nach Bayrischzell am Rotwandhaus in einer Höhe von bis zu 1.735 Metern wurde nicht gebaut. Die größeren Höhen blieben so den Wanderern vorbehalten. Wer heute das königliche Wanderabenteuer von 1858 nacherleben möchte, kann dies auf dem Maximiliansweg tun, einem alpinen Fernwanderweg, der zwar nicht ganz den royalen Spuren folgt, aber ebenfalls von Lindau an den Königssee führt.

In vielen Schleifen windet sich der Oberjochpass von Hindelang aus zur Tiroler Grenze hinauf. In den 1930er-Jahren nannte man die Straße noch Adolf-Hitler-Pass (oben links). Oben rechts: Baustelle der Hochwandbrücke.



Zu Beginn der 1930er-Jahre war Deutschland endgültig im Automobil-Zeitalter angekommen. Der Verkehr schwoll Jahr für Jahr an. Allein von 1929 zu 1930 war die Zahl der zugelassenen PKW um mehr als 15 Prozent auf knapp eine halbe Million (heute 44 Millionen) angestiegen. Doch ein Großteil des 280.000 Kilometer langen Straßennetzes (heute rund 645.000) war den Herausforderungen nicht gewachsen. Die Straßen waren hoffnungslos überfüllt, die Fahrbahnen zu eng, die Beläge durch die Übernutzung schadhafte, die Steigungen in den Bergen oft immens, die Linienführung so gewunden, dass ein flottes Vorwärtskommen unmöglich war und die Anzahl der Gefahrenquellen hoch.

Die Deutsche Alpenstraße sollte von Anfang an auch in dieser Hinsicht ein Vorzeigeprojekt sein. Im Prinzip wusste man bereits, wie eine gut zu fahrende Bergstraße auszusehen hatte. Wegweisend war die bereits 1897, hauptsächlich von italienischen Facharbeitern, errichtete Kesselbergstraße. In sanften Windungen mit weiten Kurvenradien und durchschnittlich nur vier Prozent Gefälle überwindet sie die 240 Höhenmeter zwischen Walchensee und Kochelsee. Sie war so großzügig angelegt worden, dass sogar Autorennen stattfinden konnten. Für die Deutsche Alpenstraße war eine Normbreite von neun Metern vorgesehen. In unübersichtlichen Kurven oder an verkehrsreichen Stellen wurde jedoch auf bis zu

elf Meter erweitert. Weniger als 6,50 Meter waren an natürlichen Engstellen oder im schwierigen Gelände tabu. Außerdem erhöhte man die Fahrbahn in den Kurven einseitig um drei bis fünf Prozent, um mehr Sicherheit zu gewährleisten. Steigungen sollten im Normalfall nur fünf bis sechs Prozent betragen. Zehn bis elf Prozent waren das absolute Maximum. Um diese selbstgesteckten Normen einzuhalten, mussten viele Engstellen mit aufwendigen Brücken überwunden bzw. Straßenabschnitte am Hang auf Stützmauern gebaut werden. Allein im ersten Baujahr 1934 wurden 140.000 Kubikmeter Fels gesprengt. Außer der eigentlichen Straße mussten noch Schutzmaßnahmen vor Lawinen und Steinschlag geschaffen werden. Dazu kamen Parkplätze, Aussichtskanzeln und bei langen Steigungen auch Wasserbecken, aus denen die Autofahrer bei Bedarf den Kühler nachfüllen konnten. Bei alledem hatte man durchaus die Kosten im Blick. So wurden z. B. die weniger sichtbaren Teile von Brücken und Stützmauern aus Betonquadern errichtet. Für Brüstungsmauern, Abweissteine und alle gut sichtbaren Teile verwendete man aber den örtlichen Kalkstein, obwohl brauchbare Vorkommen dieses extrem brüchigen Gesteins Mangelware waren. Doch der Anspruch, dass die neue Straße ästhetisch schön und der prächtigen Kulisse, in der sie gebaut wurde, würdig sein sollte, wurde nie aufgegeben.

Geschichte



Alpenstraße in den 1950er-Jahren: Dank ihres breiten Ausbaus, wie hier zwischen Weiler und Oberstaufen, ist sogar ein Überholen möglich.



Einige enge Haarnadelkurven gilt es zu überwinden, dank der großzügigen Straßenbreiten ist dies aber auch für Busse kein Problem mehr.



Durch eine erhabene Winterlandschaft nähern sich die Skiurlauber über die neugebauten Brücken der Alpenstraße ihrem Urlaubsziel.



In der Wirtschaftswunderzeit erlebt auch die Reisebranche einen Boom – beliebtes Ziel: Touren ins (Vor)Alpenland, hier die Kesselbergstraße.