

GÜNTHER GÖDDE

Der Bau der Gotzenstraße vor über 50 Jahren

Erinnerungen eines Forstbeamten

Man kann sich das heute nicht mehr vorstellen, aber es war so. Nach dem 2. Weltkrieg (1939-1945) waren in der Bundesrepublik Städte, Dörfer, Fabriken, Verkehrswege und anderes in einem nie da gewesenem Ausmaß zerstört. Für den Wiederaufbau wurden riesige Mengen Holz benötigt. Diese sollten so weit wie möglich im eigenen Lande aufgebracht werden. Für den Restbedarf war ohnehin nur die Einfuhr aus den Osthandelsländern zu deren Preisen möglich.

Im Jahre 1956 wurde im Forstamt Berchtesgaden Forsteinrichtung gehalten, das war eine langfristige forstbetriebliche Planung. Dabei hat man im Revier Königssee enorme Altholz-Vorräte festgestellt. Aber diese Bestände waren nicht bringbar. Deshalb wurde der Bau von Forststraßen geplant. Das Königsseegebiet sollte durch die Gotzenstraße im Osten und die Kührointstraße im Westen erschlossen werden, gleichzeitig war auch die Erschließung der angrenzenden Almen mit einbezogen. Die Gotzenstraße war dringlich, weil die Seilriese Kessel-Gotzental wegen technischer Mängel nicht mehr zur Holzbringung eingesetzt werden konnte. (Später hat sie das Forstamt abgebaut.)

Die Planung der Gotzenstraße begann nach dem Forsteinrichtungswerk in Hinterbrand, führte über Königsbach, Büchsen, Gotzental zur Seeau. Von da sollte die Straße weiter über die Rosengrube zur Regenalmlauf verlaufen und in der Eissölden an einen großen Lagerplatz mit Umkehre enden.

Im September 1958, also vor über 50 Jahren, begann das Forstamt in Hinterbrand mit den Bauarbeiten. Als Bauleiter fun-

gierte der Forstamtsleiter Oberforststrat Franz Ledermann, ein strenger Herr. Revierleiter war damals Forstamtmann Max Geiger.

Als Arbeitskräfte standen die Waldarbeiter des Revieres Königssee zur Verfügung, die durch Neueinstellungen auf etwa 8 Mann verstärkt wurden. 3 Sprengmeister für den nötigen Felsabbau befanden sich schon darunter (Mühlbacher Franz, Graßl Hubert, Walch Josef, vertretungsweise Renoth Matthias).

Beim Bau fielen immer wieder die gleichen Arbeiten an: Trasse vermessen, Holzbestand entfernen, Rohplanum ausschieben, Entwässerungen anlegen, Aufkiesen und Wölbung anlegen, Nacharbeiten und Begrünung der Böschungen.

Die erforderlichen Maschinen, Planierraupen, Kompressoren, Grader, Walzen usw. stellte der Maschinenbetrieb der Forstdirektion München auf Anforderung zur Verfügung. Wenn aufgekiest wurde, sind auch die Fuhrunternehmen aus Berchtesgaden mit ihren Lastkraftwagen eingesetzt worden.

Als der erste Kilometer Straße gebaut war und das angefallene Holz bereits mit Lastwagen abgefahren werden konnte, kam auch schon das erste „Halt“. Über den Krautkaserbach musste eine neue Brücke gebaut werden. Tragkraft, wie bei Forststraßen üblich, 30 t. Der Auftrag wurde vergeben. Die Planung und Bauaufsicht übernahm Dipl.-Ing. Ernst Hofmeister, Bayerisch Gmain, die Ausführung das Baugeschäft Franz Maltan, Bischofswiesen. Die Brücke wurde massiv in Beton erstellt. Als die Brücke fertig war, ging es weiter unter der Mittelstation der Jennerbahn



Das obige Bild zeigt die Gotzenstraße zwischen dem Kurveneck und der Einmündung in die Hochbahn. Bei den Bauarbeiten wurde erst das Rohplanum mit bindigem Kies beschüttet, dann der Kies mit dem Grader - er ist rückwärts im Bild zu sehen - planiert und gewölbt und schließlich das Ganze mit der Walze verdichtet. Die Straße war befahrbar. - Die Wölbung ist notwendig, um das Regenwasser gleich rechts und links abzuleiten.



Nach dem Kurveneck führt die Gotzenstraße weiter zur Hochbahn. Hier ist die fertige Fahrbahn im Jahre 1960 zu sehen. Was noch fehlt ist die Bearbeitung und Begrünung der Böschungen.

vorbei, bergauf und bergab in die Maisalm zum sog. Kurveneck. Dort musste mit Sprengen viel vom Fels abgebaut werden. Dabei blieb nichts anderes übrig, als die Hochbahn, die einzige Zufahrt zu den vielen Almen, wegen der enormen Steinlagefahr kurzfristig zu sperren.

Das haben die Almbauern recht kritisch angemerkt, als sie aber dann mit ihren Kraftwagen auf der neuen Straße zu ihren Almen fahren konnten, war es bald vergessen.

Nach dem sog. Kurveneck mündet die Gotzenstraße in die Hochbahn und folgt dieser bis zur Königsbachalm.

Auf dieser Strecke war außer dem Verbreitern und Wölben der Fahrbahn und anderem nicht so viel zu tun. Die Königsbachalm wurde im Jahre 1960 bei Bau-Kilometer 4 erreicht.



Mit dem Baufortschritt der Gotzenstraße konnte das Forstamt nun auch in den überalterten und bisher nicht bringbaren Beständen Holz ernten. Das geschah z.B. im Pumperermais nördlich der Büchsenalm. Da das Gelände rechts und links der Straße zu steil war, gab es hier keinen Lagerplatz. Das Holz wurde entweder mit der vorübergehend aufgestellten Seilbahn direkt auf die Lastwagen abgelassen oder - wie hier zu sehen - vorläufig am Straßenrand gelagert. Die Sägewerke hatten das Holz eben „frei Straße“ gekauft.

Hier musste über den Königsbach eine neue Brücke gebaut werden, ebenfalls 30 t Tragkraft. Inzwischen hatte sich der Forstangestellte Otto Gröll von Königssee so in den Bau von Forststraßen und Brücken eingearbeitet, dass diese Brücke in forstamtlicher Regie mit Ort beton gebaut werden konnte. Auch die Nivelements der Straße hatte Gröll festgelegt. Bei der Weiterführung der Straße über die Büchsenalm fiel fast nur Kies an, der gleich in die Fahrbahn eingebaut werden konnte. Die Zufahrt zu dem weiter entfernt liegenden Grafenkaser hat später das Wasserwirtschaftsamt Traunstein hergestellt. - Überhaupt hat das Wasserwirt-

schaftsamt die Interessen der Almbauern beim Bau der Gotzenstraße vertreten und auch deren finanzielle Beteiligung geregelt. Sachbearbeiter war damals der Leiter des Wasserwirtschaftsamtes Traunstein Baudirektor Franz Wassner. Vom so genannten Büchsen-Englert verlief die Trasse der Straße weiter am „Schwarzen Felsen“ vorbei durch die Kesselwand in die Moisen. Beim Abbau am „Schwarzen Felsen“ zeigte sich, dass das Gestein gut gequetscht (zerkleinert) werden konnte und hervorragend zum Aufkiesen der Fahrbahn geeignet war. Folglich hat das Forstamt dort eine Zeit lang Fels abgebaut und Kies auf Vorrat hergestellt.



Die Arbeiter bohren mit Pressluft die Löcher zur Sprengung in den Felsen. Links rückwärts räumt eine Raupe den Sprengschutt ab. Dann wird der Schutt zu Kies zerkleinert. Die Maschine dazu, genannt „die Quetsch“, hatte die Firma Plenk von Engedey zur Verfügung gestellt.

Vom besagten Büchsen-Englert wurde auf fast ebener Strecke gleich die Stichstraße um den Büchsenkopf gebaut. Sie ist etwa 1 km lang und ermöglichte die Waldbewirtschaftung in den anliegenden Beständen.

Nun kam auf das Forstamt eine ganz schwere Aufgabe zu. Der Durchbruch an der Kesselwand. Das war reine Felsarbeit. Inzwischen hatten sich die drei Sprengmeister schon so weit eingearbeitet, dass sie mit Milli-Sekunden-Zündern sprengen konnten. Damit war der Felsabbau wesentlich verbessert. Der Sprengstoff, der für den ganzen Straßenbau benötigt wurde, konnte dankenswerterweise und unproblematisch beim Salzbergwerk Berchtesgaden bezogen werden. Das Aussprengen der Straße an dieser Stelle auf einer Länge von etwa 300 Metern dauerte zwei Jahre. Zu dieser Zeit mussten die Arbeiter auch in der Felswand unter der Trasse zwei „Krainerwehre“ aus Lärchenholz einbauen, damit die künftige Straße ent-



Der fertige Kies wird auf Lastwagen geladen, auf der Fahrbahn verteilt und nochmal abgewalzt.

sprechend gesichert war. Wer dort arbeitete, wurde angeseilt. Um möglichst gut voranzukommen, ist auch im Winter gearbeitet worden. Die Straße verläuft hier über 1.100 m Seehöhe, so gab es lange Winter mit hohen Schneelagen - und dann die Kälte! Es war ein hartes Werk für die kleine Mannschaft dort oben. Schon allein der weite tägliche Weg zur Baustelle war oft ein Problem.



Der Durchbruch an der Kesselwand ist geschafft. Wie ersichtlich, musste stellenweise bis zu 5 m hoch über der jetzigen Fahrbahn mit dem Felsabbau begonnen werden.

Endlich wurde die Moisen erreicht. In dem herrlichen Altbestand fiel gleich eine große Menge Holz an. Auch konnte da Kies zum Beschütten des Rohplanums gewonnen werden. Die Kiesentnahme wurde auf ebener Fläche geführt, sodass später ein guter Holzlagerplatz entstand. In diesem Bauabschnitt ereignete sich auch ein Unfall. Ein Waldarbeiter rutschte aus und fiel mit dem Rücken auf einen herausstehenden Piloten. Dabei zog er sich einen Rippenbruch zu. Gottlob war dieser Mann nach einigen Wochen wieder ohne Folgen arbeitsfähig.

Mit Eile und ohne Schwierigkeiten ging es weiter zur Gotzentalm, denn da lagerten schon an die 500 fm eingeschlagenes Stammholz, das bis zum ersten Schneefall verkauft und abgefahren werden musste. Im September 1963, also nach 5 Jahren Bauzeit und bei Bau-Kilometer 7 veranstaltete das Forstamt an der Gotzentalm eine kleine Hebefeier. Dann gab es auf der Unterkunftshütte Gotzenalm eine kräftige Brotzeit. Nicht alle, aber doch die meisten der Beteiligten, sind auf der Erinnerungsaufnahme (s.S. 86) zu sehen. Die anderen hatten sich schon auf den Weg zur Gotzenalm gegeben. Das waren ja noch mindestens anderthalb Wegstunden.

Da auch unterhalb der Gotzentalm schon eine Menge verkaufsbereites Stammholz lagerte, wurde gleich am Graben entlang eine Stichstraße dorthin gebaut.

Da die Gotzenstraße auf ganzer Länge im damaligen „Naturschutzgebiet Königssee“ verlief, hatte das Landratsamt Berchtesgaden in seiner Eigenschaft als Untere Naturschutzbehörde schon bei den Sprengungen am Kurveneck Bedenken gegen die rauhe Bauweise geäußert. Vor allem wurde das einfache, talseitige Abkippen des Sprengschutts beanstandet. Bevor weitergearbeitet werden konnte, musste daher eine genaue Baubeschreibung mit entsprechenden Plänen vorgelegt werden, aus denen ersichtlich war, dass die Naturschutzbestimmungen bei diesem Straßenbau entsprechend berücksichtigt wurden. Das ist auch geschehen.

Nun war die Baustrecke vom Gotzental zur Seeaualm anzupacken. Eine neue Trasse gab es nicht. Es musste dem alten Almweg mit seinen 7 Kehren in stark ansteigendem Gelände gefolgt werden. Der alte Almweg war in der Regierungszeit der bayerischen Könige (wegen der Verbindung zur Jagdhütte am Regen) gebaut worden. Später, etwa um 1955, wurde er



Im September 1963, also nach 5 Jahren, erreichte das Forstamt mit dem Bau der Straße bei Kilometer 7 das Gotzental. Es veranstaltete dort eine kleine Hebefeier. Auf dem Bilde sind die meisten Beteiligten zu sehen, von links nach rechts: Waldarbeiter Glanzer Baptist, Waldarbeiter Kastner/Weißei, Oberforstrat Ledermann mit Hundl, dahinter halb verdeckt Gotzenwirt Köllhofer Otfried, Wasserwirtschaftsamt-Baudirektor Wassner, Holzfuhrmann Graßl Hieronymus sen., Bodner, Begleiter Rasp Stefan, Kirngaß, genannt Fleck Steffi, Sprengmeister Graßl Hubert, Hausmeister Wahllich Franz (Kapo), Maschinist Ing. Werdemann, Almbauer Brandner Andreas, Wahllehen. Nicht auf dem Bilde zu sehen sind: Forstangestellter Gröll, Sprengmeister Mühlbacher, Sprengmeister Walch (Bernegger) und Waldarbeiter Pech Leo.

im Rahmen des „Grünen Planes“ schon einmal für Traktoren verbreitert. Jetzt stand der Ausbau auf 20 t heran. Infolgedessen ließ das Forstamt die ganze Strecke auf mindestens 3,50 m verbreitern, wobei die unteren beiden Kurven besser gerundet und mit mächtigen Stützmauern gesichert werden mussten. Die Böschungen wurden sorgfältig humusiert und später von der Fa. Weindl, Bodenkirchen, mit einem Spezialverfahren (flüssige Einsaat mit Deckung von angeteertem Häckselstroh) begrünt.

Nachdem die nächsten erntereifen Waldbestände zwischen der Gotzen- und der Regenalm noch weit entfernt waren und nur durch erneute kostspielige Sprengar-

beiten zu erreichen gewesen wären, wurde der Bau der Gotzenstraße im September 1966 - also nach 8 Jahren - bei Kilometer 10 eingestellt. Der Nettoerlös des Holzes war inzwischen auch um einiges gefallen. Die Rentabilität der weiteren Erschließung wäre nicht mehr gegeben. Diese Entscheidung war ganz im Sinne des Naturschutzes und auch des Obersten Rechnungshofes, der die gestiegenen Baukosten beanstandete.

Auch auf der letzten Baustrecke hat sich noch ein Unfall ereignet. Ein Traktor stürzte um und verletzte das frei herumlaufende Hundl von Oberforstrat Ledermann so schwer, dass es bald darauf verendete. Dem Fahrer ist gottlob nichts passiert.

Wo die Straße in der Seeau endet, beginnt der Almweg zur Gotzenalm, der mit geeigneten Kraftwagen auch befahren werden kann. So wurde neben den schon genannten Almen auch die Gotzenalm mit dieser Straße erschlossen. Ferner ist die Zufahrt zu den angrenzenden Almen Krautkaser, Vogelhütte, Mitterkaser, Wasserfall, Königsberg, Königstal, Priesberg und Regen durch den Straßenbau erleichtert worden.

Die Gesamtkosten des Straßenbaues von Hinterbrand bis zur Seeau, also einschließlich der „Internen Verrechnung“, dürften damals etwa 560.000 DM (= Deutsche Mark) betragen haben.

Am Schluss dieses Berichtes bleibt nur noch zu sagen, dass die Gotzenstraße von Anfang an für den allgemeinen Verkehr gesperrt war und nur von Berechtigten befahren werden durfte. Dazu wurden vom Forstamt an diesen Personenkreis (Forstleute, übrige Behörden, Almbauern, Bergwacht, Hüttenwirte, Enzianbrenner, Holzfuhrleute und andere) entsprechende Erlaubnisscheine ausgestellt und Schranken-schlüssel ausgegeben.

Zu guter Letzt darf man meinen, dass die Schönheit der Landschaft durch die Gotzenstraße nur wenig beeinträchtigt wird. Für die dortigen Almbauern ist sie jedenfalls unentbehrlich.



Die Problemböschungen sind folgendermaßen begrünt worden: Erst wurde Grassamen in einem Tankwagen mit Wasser, Dünger und einer Klebeflüssigkeit gemischt, dann dieses Gemisch mit Hochdruck auf die Böschung gespritzt. Damit der Samen auch abgedeckt wird und keimen kann, hat man gehäckseltes Stroh darüber geblasen. Das Stroh wurde mit Pressluft befördert und beim Verlassen des Rohres dünn mit Teer besprüht, damit es klebrig wird und auf der Böschung liegen bleibt. Die Arbeiter nannten diese Maschine „de Kanon“. Sie hatte bei Windstille eine Reichweite von etwa 10 m. - Die Leistungen dieser Begrünung wurden nach bearbeiteter Fläche abgerechnet.

Alle Fotos: Günther Gödde