

Robert Meffert:

Reichsautobahn über den Annaberg

Für die fast 500 km lange Autobahn Berlin—Breslau—Gleiwitz—Beuthen ist kürzlich eine Entscheidung von besonderer Bedeutung gefallen. Auf Wunsch vieler öffentlicher Stellen und mit Zustimmung des Gauleiters und Oberpräsidenten von Schlesien, Pg. Josef Wagner, hat Generalinspektor Dr.-Ing. Todt angeordnet, daß für die Teilstrecke Oppeln—Gleiwitz eine Linienführung über den Rücken des Annaberges ausgearbeitet werden soll.

Aus der flach hügeligen Landschaft an der oberen Oder erhebt sich etwa 25 km südöstlich Oppeln ziemlich jäh und unvermittelt der Annaberg, dessen Gipfel eine Höhe von 400 m erreicht. Im Gegensatz zu den steileren Hängen auf der Südseite geht er nach Norden und Osten zu allmählich in ein Hügelland von 200 bis 300 m mittlerer Höhe über. Die geplante Autobahn wird auf dem breiten Bergrücken etwa 1 km westlich St. Annaberg eine größte Scheitelhöhe von 385 m über NN. erreichen. Dieser Punkt wird der höchstgelegene an der Gesamtstrecke von Berlin bis Beuthen überhaupt. Die Autobahn von Berlin nach Oberschlesien ist in ihrem ganzen Verlauf überwiegend flach. Nur durch die Querung der zahlreichen Flußtäler wie Neiße, Queis, Bober, Katzbach und andere kommt einige Bewegung in das Längenprofil, das an diesen Stellen auch längere Steigungen bis zu 5% erhält. Man kann also für die Annabergquerung eine Steigung von 5% zulassen, ohne die Verkehrsbedingungen der Strecke zu verschlechtern. Auch die früher geplante nördliche Umgehung des Annaberges hätte dessen Ausläufer südlich Groß-Strelitz mit etwa 300 m Höhe überschreiten müssen. Die zusätzlich zu überwindende Höhe beträgt somit 85 m und liegt in erträglichen Grenzen. Recht einfach ist der Anstieg von Osten her, der voraussichtlich mit etwa 4% durchgeführt werden kann. Beim Westaufstieg hingegen muß der Grenzwert 5% ausgenutzt werden. Der gesamte Höhenunterschied soll hier möglichst in drei Abschnitten überwunden werden, die durch Einschaltung flacher geneigter Erholungsstrecken voneinander zu trennen sind. Grundsätzlich wird Wert darauf gelegt, die Höchststeigung gering zu halten. Hierzu ist eine sorgfältige Längenentwicklung und Anpassung an die unregelmäßigen Berghänge nötig, die nur durch kleinere Krümmungshalbmesser erreicht werden kann. Deshalb werden Halbmesser von 500 bis 600 m zugelassen. Diese Herabsetzung ist nach den Geländebeziehungen durchaus natürlich und entspricht den in den Trassierungsgrundsätzen geforderten Voraussetzungen.

Die Vorteile der Annabergquerung sind sehr vielseitig. Während die frühere Planung am Nordfuß des Berges durch bauarms Ackerland verlief und den Annaberg selbst nur für ein kurzes Stück sichtbar werden ließ, findet die landschaftliche Schönheit der Annabergstrecke von Berlin bis Beuthen kaum ihresgleichen. Durch behutsame Trassierung und Fahrbahnstaffelung ist diese Schönheit der Landschaft nicht nur zu schonen, sondern, wenn möglich, noch zu heben und den Reisenden zu erschließen.

In Verbindung mit der Linienführung über den Annaberg ist nunmehr auch die Möglichkeit gegeben, die Oder bei Rogau an der geeignetsten und schönsten Stelle zu kreuzen. Im ganzen Abschnitt zwischen Oppeln

und Krappitz fand sich nur diese eine Stelle, die eine beiderseits gleichmäßige Talbildung zeigt, eine einwandfreie Brückengestaltung erlaubt und noch nicht verbaut ist. Durch die Wahl dieser ODERKREUZUNG wird das ausgedehnte Steinbruchgebiet von Gogolin südlich umgangen und dafür das Industriegebiet Krappitz—Gogolin günstig angeschlossen.

Der Hauptvorteil der neuen Linienführung ist jedoch die Verkehrserschließung des Annaberges selbst. Seine Lage in der Luftlinie zwischen Breslau und Gleiwitz, also in der Richtung der kürzesten Verbindungslinie beider Zielpunkte der Autobahn, seine beherrschende Lage als einsam ragendes Bergmassiv in der geographischen Mitte Oberschlesiens und seine landschaftliche Schönheit, vor allem jedoch seine große geschichtliche Bedeutung erzwingen seinen Einfluß auf die Linienführung im Raume zwischen Oppeln und Gleiwitz. Dieser Berg war bisher dem Ausflugsverkehr kaum erschlossen. Dem künftigen großen Andrang zu den nationalen Feiertagen stehen zweifellos große Verkehrsschwierigkeiten entgegen. Hierfür schafft die Autobahn auf dem Annaberg gründlichen Wandel. Auf dem breiten Bergrücken wird ein großer Parkplatz zu schaffen sein, der von der Feiertage, dem Ehrenmal und St. Annaberg je knapp 10 Wegminuten entfernt sein wird und gute Zugangswege erhalten soll. Der Neubau einer ausreichend großen Gaststätte wird erwogen. Mit ihr sind Tankanlage und vielleicht auch eine Reparaturwerkstätte zu verbinden. Außerdem kommt hier ein Stützpunkt für den Winterdienst in Frage, um die Betriebssicherheit der Bergstrecke bei jeder Witterung einwandfrei zu gewährleisten. Diese Betriebsanlagen bilden die Voraussetzung einer großzügigen Erschließung für den Ausflugs- und Fremdenverkehr. Beachtlich ist dabei die Zeitersparnis und die Bequemlichkeit für Ausflüge von beiden Seiten her. Mancher Besucher der schlesischen Hauptstadt wird sich bei so günstigen Verhältnissen einen Nachmittagsausflug auf den Annaberg nicht entgehen lassen. Darüber hinaus wird künftig jeder Benutzer der Autobahn nach Oberschlesien über den Annaberg fahren und ihn kennenlernen.



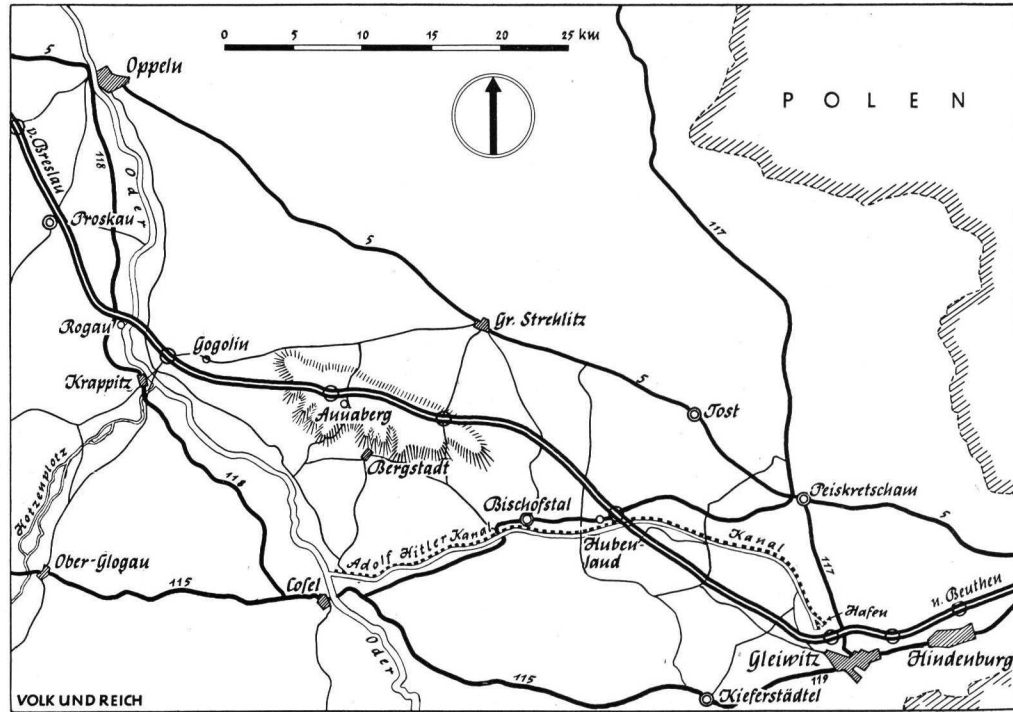
Blick auf den Annaberg vom Odertal

Lageplan der Reichsauto-
bahn über den Annaberg

Die schon Ende 1933 bei Breslau in Angriff genommene Autobahn Berlin—Breslau—Beuthen weist noch beträchtliche Lücken auf. Bis zum Jahresende 1938 werden von ihr die Streckenteile:

Berlin—Teupitz mit 20 km,
Forst (NL.)—Breslau mit 230 km,
Hubenland—Hindenburg . . . mit 27 km,

zusammen also rund 275 km fertiggestellt sein. Die Arbeiten mußten hier bisher zurückstehen gegenüber denen in anderen Gauen, wo wesentlich stärkere Verkehrsbelastung höchste Beschleunigung verlangte. Nunmehr kann auch die schlesische Autobahn stärker als bisher gefördert werden. Die Anweisungen hierzu sind soeben ergangen. Noch in diesem Jahre werden die Arbeiten auf den bisherigen Baulücken fast restlos in Gang kommen. 1939 wird der Abschnitt Berlin—Breslau—Brieg—Löwen durchgehend fertig, 1940 die Verlängerung bis zur Oder bei Rogau. Das Schlußstück über den Annaberg kann, wenn keine unvorhergesehenen Behinderungen eintreten, im Mai 1941 zum 20. Jahrestag des Sturmes auf den Annaberg dem Verkehr übergeben werden. An diesem Tage soll der Sturmweg der Annabergkämpfer von ihrer Ausgangsstellung in Rogau aus über



Gogoliner und Wygoda-Berg, am Ellguther Steinberg vorüber bis hinauf zum Ziel ihres Opferganges, dem St. Annaberg, mit fester Bahn in das Netz der Straßen Adolf Hitlers eingefügt sein und den Sinn ihres Opferganges vollenden.