

## Winterdienst in Inzell

### Rückblick - Aufgaben - Zusammenwirken

Die Geschichte des Bauhofes für den Winterdienst und der Außenstelle Inzell der Bundesanstalt für Straßenwesen ist eng verknüpft mit der Entwicklung der Motorisierung in unserem Lande. Wir alle wissen es: Das Kraftfahrzeug entwickelte sich in atemberaubenden Schüben, wurde komfortabler und schneller, wurde kostengünstiges Transportmittel für den Wirtschaftsverkehr. Die Gesellschaft wurde "automobil". Von den Kilometern, die heute im Personenverkehr zurückgelegt werden, trägt die Straße mehr als 90 %; im Güterverkehr sind es rd. 55 % der Tonnenkilometer. Im Jahre 1936 sollen es im

Personenverkehr immerhin schon 42 % gewesen sein, im Güterverkehr aber nur ganze 8 %.

Der anwachsende Verkehr verlangte nach immer mehr Straßen; er verlangte aber nicht nur nach Länge und Breite und moderner Linienführung, sondern auch, daß die Straße immer, d.h. insbesondere auch im Winter, gut und sicher befahrbar bleibt. Die erste Sorge galt der raschen Beseitigung anfallender Schneemassen. Weil die vorhandenen Geräte nicht leistungsfähig genug waren, beauftragte schon Mitte der 30er Jahre das bayerische Innenministerium

den Revisionsverein, der später zum TÜV wurde, Schneeräumgeräte weiterzuentwickeln; im April 1938 wurde die deutsche Industrie durch ein Preisausschreiben aufgefordert, leistungsfähigere Schneeräumgeräte zu konzipieren und auch neue zu erfinden.

Winterdienst erschöpft sich bekanntlich nicht in der Schneeräumung. Eis- und Schneeglätte, festgefahrene Schneedecken, auch Schneeverwehungen, so weit spannen sich das Problemfeld und der Forschungsbedarf. In dieser Erkenntnis verfügte der Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen mit Er-

