

Straßenmeisterei in Oberpleis von 1960 bis 1996

Am 1. April 1960 führte die Straßenbauabteilung des Landschaftsverbandes Rheinland eine Neuorganisation seiner Straßenmeistereien (SM) ein. Die wesentlichen Neuerungen waren:

- Ablösung des Einzelstraßenwärters durch Kolonnen und Streckenwarte sowie Einführung des mechanisierten Straßenunterhaltungsdienstes für das klassifizierte Straßennetz.
- Vergrößerung des Streckennetzes einer SM auf ungefähr das Doppelte (bis 250 km).

Im Rahmen dieser Umstellung wurde Oberpleis Sitz einer Straßenmeisterei (SM).

Das überörtliche (klassifizierte) Straßennetz

Am 1. April 1960 setzte sich das Straßennetz der SM aus

- Bundesstraßen (B 8, B 42, B 478, B 507)
- Landstraßen I. Ordnung
- Landstraßen II. Ordnung

zusammen.

Die Klassifizierung Landstraßen I. und II. Ordnung geht noch auf das „Gesetz über die einstweilige Neuregelung des Straßenwesens und der Straßenverwaltung“ von 1934 zurück. Eine verwaltungsmäßige Neuordnung des Straßennetzes wurde 1953 mit dem „Bundesstraßengesetz“ begonnen. Aus den Reichsautobahnen und Reichsstraßen wurden Bundesautobahnen (A) und Bundesstraßen (B-Straßen). Das übrige Straßennetz wurde durch das „Straßengesetz des Landes Nordrhein-Westfalen“ von 1961 erfasst. Dieses Gesetz teilt die öffentlichen Straßen, soweit sie nicht Bundesfernstraßen (A und B-Straßen) sind in folgende Gruppen ein:

- Landstraßen (bisher Landstr. I. Ordnung)
- Kreisstraßen (bisher Landstr. II. Ordnung)
- Gemeindestraßen.

Eigentümer bzw. Straßenbaulastträger sind

- für die Bundesfernstraßen die Bundesrepublik Deutschland,
- für die Landstraßen das jeweilige Land, hier das Land Nordrhein-Westfalen (NRW),
- für die Kreisstraßen der jeweilige Kreis, hier der Siegkreis, ab 1969 der Rhein-Sieg-Kreis,
- für die Gemeindestraßen die jeweilige Gemeinde.

Grundlage für die Ausbaumaßnahmen auf Bundesfern- und Landstraßen sind Ausbaupläne des Bundes und des Landes. Der Bundesminister für Verkehr stellte im Jahre 1957 einen zeitlich unbegrenzten Ausbauplan auf, der vom Bundestag als Gesetz beschlossen wurde.

Die Durchführung der Ausbaumaßnahmen und die Unterhaltungsarbeiten der Bundesfernstraßen erfolgt nicht vom Bundesverkehrsministerium, sondern vom jeweiligen Land. Das Land ist „Auftragsverwaltung des Bundes“. Bei den L-Straßen ist es von 1953 bis 2001 nicht das Landesverkehrsministerium NRW, sondern die Straßenabteilung des Landschaftsverbandes Rheinland (Kommunalverband) als Auftragsverwaltung des Landes.

Die Kreise können bestimmen, ob sie die Aufgaben mit einer eigenen Straßenabteilung erledigen oder dem Landschaftsverband Rheinland übertragen. Der Siegkreis führt die Baumaßnahmen in eigener Regie durch. Den Unterhaltungsdienst hat er dem Landschaftsverband übertragen.

Organisation der Straßenverwaltung

Nach der Zentralverwaltung der Straßenabteilung gibt es

ein Autobahnamt	Autobahnamt Köln
Autobahnmeisterei	Autobahnmeisterei Siegburg
Fernstraßenneubauämter	z.B. FNBA Beuel
Landesstraßenbauämter	z.B. Landesbauamt Bonn
Straßenmeisterei	z.B. SM Oberpleis / Königswinter (ab 1969) SM Lohmar SM Eitorf

Organisation einer Straßenmeisterei

Vor der Neuorganisation 1960 war die Belegschaft einer SM:

- Leiter (Außenbeamte oder auch Straßenmeister genannt)
- 12 bis 15 Straßenwärter.

Das zu betreuende Straßennetz betrug ca.120 bis 150 km. Ein Straßenwärter hatte somit ca. 10 km Straße zu betreuen. Der Leiter hatte sein Büro im Normalfall in der Wohnung, der Straßenwärter war „Einzelkämpfer“ auf der ihm zugewiesenen Strecke. Er hatte ein privates Fahrrad, ein Fahrradanhänger und verschiedenes Handwerkzeug wie Schaufel, Besen, Säge usw. Als Geräteraum war in der Regel für die SM eine Garage angemietet.

Im Bedarfsfalle halfen sich benachbarte Straßenwärter gegenseitig aus. Sie bildeten kleine Arbeitskolonnen wo dies sinnvoll bzw. erforderlich war, z.B.

- beim Ausästen oder Fällen von Straßenbäumen,
- bei der Aufbringung oder Ausbesserung der Fahrbahnoberfläche mittels Bitumenemulsion (sprich: Oberflächenbehandlung).



Straßenwärter im Rheinland 1955

Reichte zu Transporten der kleine Fahrradanhänger nicht aus, stand pro SM ein privater Lkw (Fuhrunternehmer) auf Anforderung zur Verfügung. Ein zeitgemäßer Winterdienst konnte nicht erfolgen.

Mit dieser Organisationsform war den infolge Verkehrszuwachses gestiegenen Gefahren nicht mehr zu begegnen und die Aufgaben des Straßenunterhaltungsdienstes nicht mehr zu erfüllen.

Durch die Neuorganisation am 1. April 1960 vergrößerte sich das Straßennetz der SM auf 200 bis 250 km. Aus zwei Straßenmeistereien wurde eine.

Es wurden verwaltungseigene Fahrzeuge und Geräte angeschafft. Dies erforderte den Bau eines Gehöftes mit Garagen, Werkstätte, Streuguthalle und Bürogebäude usw. Aus den früheren Einzelkämpfern wurden Arbeitskolonnen gebildet. Die Streckenkontrolle oblag dem „Streckenwart“.

Die Struktur der neuen Straßenmeisterei sah wie folgt aus:

Verwaltung

- Leiter (Bauingenieur im Beamtenverhältnis)
- Vertreter (wie vor)
- 1 Verwaltungsangestellter
- 1 Stenotypistin
- 3 Bauwarte (Techn. Angestellte zur Überwachung der von der SM durchgeführten Baumaßnahmen).
- 1 Reinemachefrau

Straßenunterhaltungsdienst

Gehöft und Werkstatt:

- 1 Platzwart
- 2 Autoschlosser
- 1 Anstreicher bzw. Schreiner

Unterhaltungsdienst:

- 6 Streckenwarte mit verwaltungseigenem Streckenfahrzeug ausgerüstet (anfangs ein Goggomobil mit Pritsche, später VW-Transporter)
- 3 Arbeitskolonnen bestehend aus Kolonnenführer und ca. 8 Straßenwärtern
- 1 Lkw-Fahrer

An Fahrzeugen und Gerät wurden angeschafft

Kolonnentransporter, meist VW-Transporter,

Unimogs,

LKWs,

Winterdienstgerät wie Streugeräte, Förderbänder in Streuguthallen, Schneepflüge, Schneefräsen, Schneeschleuder.

Durch die beiden Bauingenieure (Leiter und Vertreter) und die 3 Bauwarte war die SM in der Lage kleinere bis mittlere Baumaßnahmen zu planen, die Ausschreibung durchzuführen und die Bauüberwachung zu übernehmen. Dies zeigte sich in den folgenden Jahren als sehr vorteilhaft, da die Straßenverhältnisse in der Nachkriegszeit noch nicht für den Verkehrsanstieg gerüstet waren.

Zudem sparte die „kleine Bauabteilung vor Ort“ Anfahrzeiten vom Bauamt.

1988

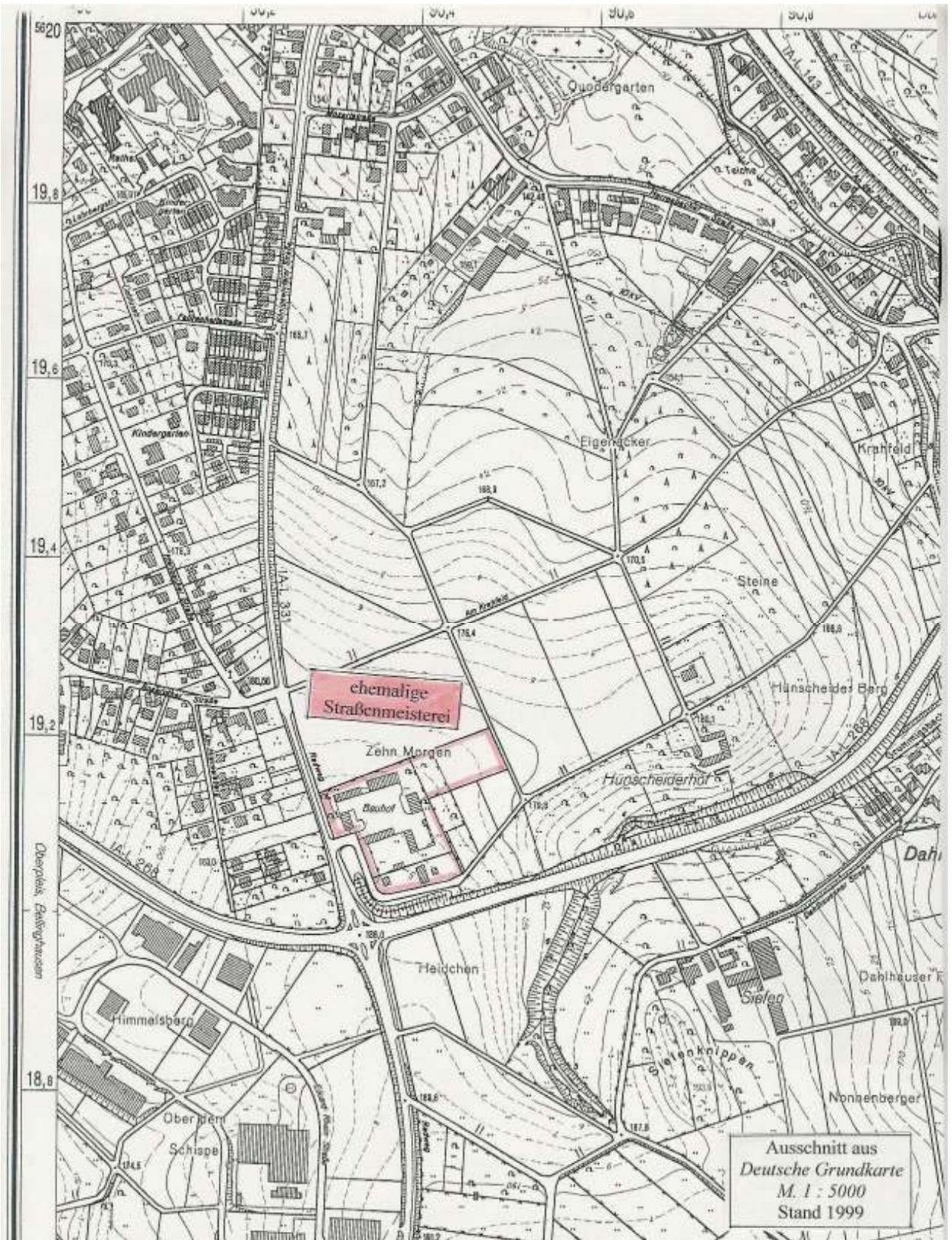


Landschaftsverband Rheinland - Rhein. Straßenbauamt Bonn
Straßenmeisterei Königswinter



Fotos: Helmut Oguntke

Nach 28 Jahren „Straßenmeisterei Oberpleis“
mit 58 Jahren Wechsel zur „Straßenverwaltung des Landschaftsverbandes Rheinland,
Referat Straßenunterhaltung“ in Köln



Die Situation 1960 im südlichen Siegkreis

Im südlichen Siegkreis waren vor dem 1. April 1960 2 SMs zuständig, die SM Königswinter und die SM Beuel. Die Grenze zwischen den beiden Meistereien verlief durch Oberpleis. Die Straße Oberpleis - Ittenbach - Königswinter sowie die Herresbacher Str (LIO 330) gehörten zur SM Königswinter, die Dollendorfer Str. (LIO 331), die Siegburger Str. (LIO 143) und die Pleiserhohner Straße gehörten zur SM Beuel.

Als 30jähriger wurde ich am 1. April 1960 mit der Leitung der neu geschaffenen SM beauftragt. Dort blieb ich bis zu meiner Versetzung zur Hauptverwaltung in Köln im Jahre 1988. Vorher war mir die Straßenmeisterei Lechenich im westlichen Bereich des Landesstraßenbauamtes Bonn übertragen worden. Das Gebiet der neuen SM war mir fremd.

Zu meiner Aufgabe gehörte auch die Suche nach einem Standort für das erforderliche Gehöft. Der Bereich der neuen SM war:

Die B 42 von der Stadtgrenze Beuel über Königswinter bis zur Kreisgrenze bei Bad Honnef. Die B 8 von der Stadtgrenze Siegburg über Hennef bis zur Kreisgrenze bei Uckerath. Von der B 8 in Hennef-Warth war noch die B 478 bis Ingersauermühle im Bröhlthal zu betreuen. Von dort die B 507 bis Neunkirchen und von dort die LIO über Happerschoß bis Allner. Die LIO 316 bis Kaldauen und die LIOs von Oberpleis bis zur B 56 (Beuel - Siegburg) gehörten auch zum Bereich der neuen SM.

Als ich mir die Straßenkarte ansah, bot sich mir der Ort Oberpleis als Standort für die Straßenmeisterei an, da Oberpleis etwa der Mittelpunkt war und viele Straßen sternförmig nach Oberpleis führten. Üblich war es, die Straßenmeisterei nach der Ortsnamen des Standortes zu benennen.

Dadurch erhielt die neue Straßenmeisterei die Bezeichnung
„Straßenmeisterei Oberpleis“.

Das Provisorium

Obschon die Zuständigkeit ab 1. April 1960 gegeben war, braucht eine solche gravierende Umstellung doch etwas Zeit. Vor allem konnte nicht über Nacht ein Bauhof aus dem Boden gestampft werden.

Da mir die Vorgaben der Hauptverwaltung über die Größe des Bauhofes und der Büroräume noch nicht ausgegoren erschienen, entschied ich mich für ein Provisorium, d. h. mit angemieteten Räumen zu beginnen. Ich mietete in Oberpleis bei der Familie Huberto im Auel (Dollendorfer Str.) eine leerstehende Scheune mit ehemaligen Wirtschaftsräumen und ließ auf der nahen Wiese eine von der Firma Stephansdach aus Brohl/Rh. gelieferte Bürobaracke aufstellen.

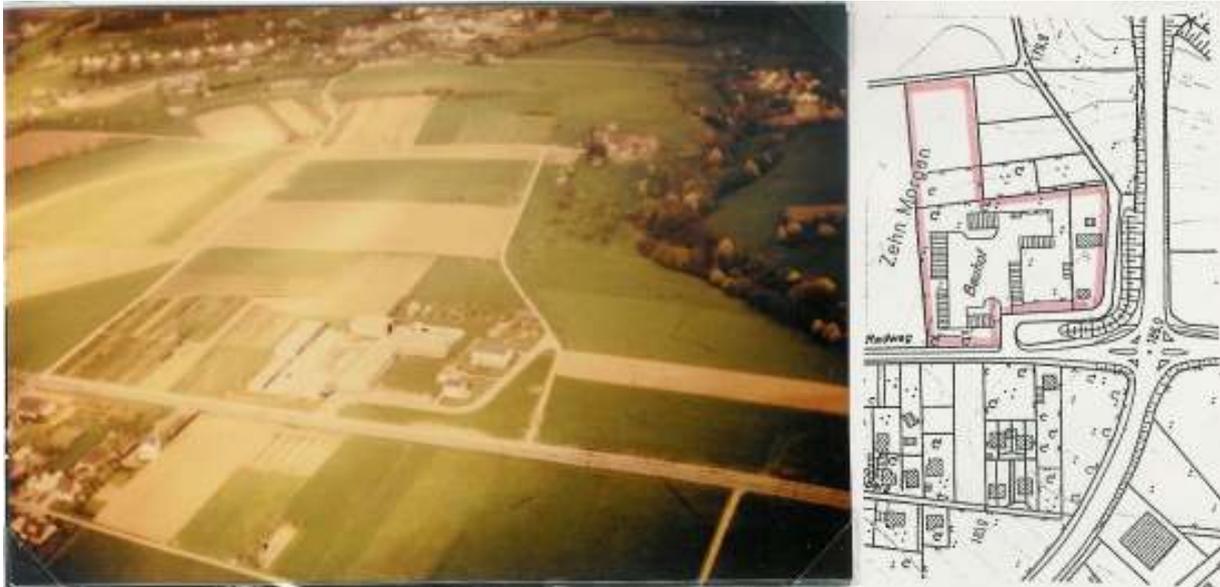
Danach hatte ich Zeit ein geeignetes Grundstück im Raume Oberpleis zu suchen.

Der neue Standort

im Rahmen der damaligen Neubaumaßnahmen war in den 60er Jahren der Plan für die Umgehungsstraße Oberpleis fertig gestellt worden. Mir schien der Kreuzungspunkt der Umgehungsstraße mit der LIO Oberpleis – Ittenbach - Königswinter auf dem Hochpunkt der geeignete Standort für die Anlage der Straßenmeisterei.

Der Standort lag außerhalb dem Baugebiet von Oberpleis. Aber durch eine Ausnahmeregelung für eine bauliche Anlage der überörtlichen Straßen konnte der Bauplan realisiert werden. Der Erwerb der erforderlichen Baufläche konnte durch langwierige Verhandlungen mit 3 Grundstückseigentümern erfolgen. Der Landwirt Ferdinand Brassel vom nahen „Brassel-Hof“, sein Bruder Willi Brassel und die Schwester Gertrud Bellinghausen willigten in den Kauf der Baufläche ein.

Im Sommer 1969 konnten wir in die neuen Gebäude einziehen.



Das Jahre 1969 brachte noch eine Namensänderung für die SM. Durch die Gemeindereform NRW wurde die Gemeinde Oberpleis in die Gemeinde Königswinter eingemeindet. Dadurch änderte sich der Name. Die SM Oberpleis hieß künftig SM Königswinter.



Beim Landschaftsverband Rheinland wurde der Brauch gepflegt, jede Meisterei mit einem Kunstwerk eines Künstlers aus der Region des Landschaftsverbandes auszuschnücken. Das konnte ein Gemälde, eine Statue oder dergl. sein. Man wollte damit die heimischen Künstler unterstützen. Bei der SM Königswinter war dies ein Werk des Düsseldorfer Bildhauers Curt Beckmann (1901 - 1970). Modell dazu stand 1969 sein Sohn. Die Bronzefigur stand im Hof vor dem Bürogebäude.



Infolge einer Neuorganisation wurde die SM Königswinter am 1. April 1989 geschlossen. Die Strecken wurden der SM Lohmar und Eitorf zugeordnet. Die Hofanlage einschließlich der 4 Wohnungen erwarb die Stadt Königswinter.

ANLAGEN: Besondere Themen

Unterhaltung der EB 42

Ein wesentliches Thema der Unterhaltungsarbeiten war die Übernahme der 4-spurigen EB 42 (Ersatzbundesstraße) mit den vielen Brücke und Tunneln im Rheintal und die zeitweise Unterhaltung der Rheinbrücke, der „Konrad Adenauer Brücke“. Dies musste die SM schultern bis diese Brücke ihren Anschluss an das Autobahnnetz fand.

1935 plante das damalige Landesbauamt Siegburg (bestand bis 1945 aus den Kreisen Siegburg, Neuwied und Altenkirchen) schon den Ausbau der R 42 (Reichsstraße Nr. 4, nach 1945: Bundesstraße Nr. 42). Die Planungen wurden 1938 wegen dem „Westprogramm“ (Westwall) und dem Bau der „Hunsrückhöhenstraße“ (Zubringerstraße zum Westwall) eingestellt. 1950 setzte das Landesstraßenbauamt Bonn die Planung und den Ausbau fort. 1960 war die EB 42 von der Landesgrenze bis zum Bahnhof Honnef einspurig ausgebaut.

1961 konnte die Brücke „Honnefer Kreuz“ in die Unterhaltung der SM Oberpleis übernommen werden. Es folgten bis 1985 die weiteren Abschnitte der 4-spurigen EB 42 mit den vielen Brücken und Tunneln bis zur heutigen A 59 (Autobahnkreuz Bonn-Ost).

Bei der Eröffnung der vielen Teilabschnitte der EB 42 musste die SM Oberpleis / Königswinter immer wieder als zukünftig zuständige SM die Gestaltung und Organisation der Einweihung übernehmen.

Von 1956 bis 1982 gab es das selbständige Fernstraßenbauamt (FNA) Königswinter (ab 1963 FNA Beuel nach Umzug von der Helte nach Beuel). Die übrige Zeit war das LSBA Bonn für Planung und Ausbau zuständig.

Winterdienst

Die Durchführung des Winterdienstes durch die Straßenmeisterei hat über die Jahre eine enorme Entwicklung durchlaufen, vor allem in der Zeit als in Oberpleis eine Straßenmeisterei bestand.

Hier soll etwas Nostalgie zu diesem Thema aus meinem privaten Ordner „Straßengeschichte“ zitiert werden.

Die früheren Aufgaben des Straßenunterhaltungspersonals bezüglich Winterdienst legen die beiden Auszüge aus den Dienstanweisungen von 1911 und 1922 exemplarisch dar:

§ 12, Absatz 4 der Dienstanweisung für die „Provinzial-Straßenmeister der Rheinprovinz“ vom Dezember 1911 lautet:

Bei Eintreten von Eisgang hat der Straßenmeister Brückenwachen einzurichten, welche die an das Ufer, die Brückenpfeiler und Widerlager antreibenden Eisschollen mit Stangen abstoßen und Anfang von Eisstopfungen verhüten sollen.

Weitere Anweisungen über Winterdienst, z. B. auf Fahrbahnen, sind nicht in der Dienstanweisung enthalten.

Die §§ 3 und 11 der Dienstanweisung für Straßenwärter der „Rheinprovinz“ vom 7. Juli 1922 lautet:

II. Allgemeine Obliegenheiten des Straßenwärters

§ 3

Der Straßenwärter hat die gewöhnlichen Unterhaltungsarbeiten auf seinen Straßenstrecken selbst auszuführen und ist für den ordnungsgemäßen Zustand dieser Strecken zunächst verantwortlich. Wenn Hilfsarbeiter nötig sind, so werden sie durch das Landesamt auf Kosten der Straßenverwaltung gestellt. Die eigenmächtige Annahme von Hilfsarbeitern ist dem Straßenwärter nur dann gestattet, wenn bei ganz außergewöhnlichen Ereignissen, z. B. bei Verkehrsstörungen durch umgestürzte Bäume, Brückeneinsturz, Schneeverwehungen und Ähnlichem, die Kraft des Straßenwärters nicht ausreicht und der sofort zu benachrichtigende Straßenmeister nicht schnell genug zur Stelle sein kann.

§ 11

Bei Schneehäufungen hat der Wärter mit der Freilegung der Strecke zu beginnen, falls nicht die Schneeräumung durch die Möglichkeit der Benutzung von nahen offene Umwegen überflüssig erscheint. Dazu kann der Wärter im Notfalle selbständig Arbeiter und Zugtiere zur Hilfe annehmen (siehe § 3), muss aber dies und die Verkehrsstörungen sofort dem Straßenmeister melden.

Während des Winters ist darauf zu halten, dass die Durchlasse und Rinnen von den dazu Verpflichteten zeitig aufgeeist werden, dass das Eis von der Fahrbahn beseitigt wird, dass bei Glätte, wenn die vorgeschrieben ist, Sand und Asche gestreut wird

1929 meldete die Fa. IG-Farben ein Patent zum Einbau von Salz in den Fahrbahnen an. Die Versuche waren aber nicht erfolgreich.

Als ich 1953 - 55 beim Landesstraßenbauamt Düsseldorf war erzählten sich die dortigen Leiter der SMen gerne folgende Geschichte aus der „guten, alten Zeit“:

Als der Kollege Kann von seinem Wohnort am Rhein mit seinem Pferd einen Inspektionsritt in das Siebengebirge unternahm, wurde er von ausgiebigen Schneefällen überrascht. Er quartierte sich in einem Dorfgasthaus ein, erlebte frohe Stunden mit den Dorfbewohnern und setzte nach einigen Tagen seinen Inspektionsritt fort, als die Dorfbewohner, die Straßen freigeschaufelt und wieder passierbar gemacht hatten.

Sehnsüchtige Gedanken begleiteten den Erzähler und die Zuhörer dieser Geschichte in einer Zeit als die Nachkriegswelle der Motorisierung einsetzte und für die Männer des Straßenunterhaltungsdienstes eine Anpassung an die Verhältnisse forderte.

Merkblatt über Schneeketten

Mit der Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes und dem Wunsch der Kraftfahrzeugbesitzer auch im Winter zu fahren, konnte der Winterdienst mangels geeigneten Geräten usw. nicht folgen. Die Kraftfahrzeuge wurden mit Schneeketten ausgerüstet und zerstörten die noch weitgehend vorhandenen Schotterdecken erheblich.

Auf Veranlassung des Planungsausschusses der STUFA (Studiengesellschaft für Automobil-Straßenbau e.V.) wurde 1932 ein „Merkblatt über Schneeketten“ aufgestellt, das vom Reichsverkehrsministerium in Ergänzung zur Kraftfahrzeugverkehrsordnung übernommen wurde.

Da der Winterdienst der Straßenverwaltung in den 30er Jahren noch hauptsächlich nur aus Schneeräumen mit pferdebespannten Holzkeilpflügen bestand, war das Fahren im Winter zeitweise sehr beschwerlich. Es war aber gebietsweise noch eine verbreitete Sitte, dass der Pkw im Winter abgemeldet und zur Schonung der Reifen in der Garage aufgebockt wurde. Man fuhr halt nur in der günstigen Jahreszeit, da der Pkw noch nicht täglicher Gebrauchsgegenstand war wie heute.

Schneepflüge

Die ersten Schneepflüge waren von Tieren gezogene Keilpflüge. Da das Breiten der Fahrspur mit Keilpflügen zu zeitraubend ist, wurde der Wunsch nach Einseitenpflügen immer dringlicher.

Die ersten Einseitenflüge für Landstraßen und Autobahnen hatten wegen ihres Gewichtes ein eigenes Fahrwerk und bauten weit vor. Sie waren daher schwer zu steuern und Räumgeschwindigkeiten von 20 km/h wurden selten erreicht. Das wurde bald als nicht ausreichend empfunden.

Wilhelm Brüggestraß, einer der ersten Leiter der Reichsautobahn-Meisterei in Duisburg erinnert sich, dass die Reichsautobahn beim Schneeräumen zwischen den Anschlussstellen gesperrt wurde, da der Schneepflug die gesamte Fahrbahn von 7,50 m Breite in einem Arbeitsgang räumte. An den Anschlussstellen fuhr das Räumfahrzeug beiseite, um den aufgestauten Verkehr vorbeizulassen.

Ein Westerwalddorf ist in den Kriegsjahren eingeschneit

In einem Kriegswinter (1939-45) war die klassifizierte Straße zu meinem Heimatort Großmaischeid (Kreis Neuwied) durch Schneeverwehung eingeschneit.

- Der zuständige Straßenwärter war „eingezogen“.
- Der gemeindeeigene pferdegezogene Holz-Keilflug kam nicht durch, da die Verwehung zu hoch war.
- Der Postbus blieb in der Verwehung stecken.
- Das Dorf war von der Außenwelt abgeschnitten.

Was war zu tun?

Durch den Gemeindediener wurde die Gemeinde per Handschelle aufgefordert je Haushalt eine Hilfskraft mit Schaufel zu stellen um die Zufahrtsstraße wieder freizuschaukeln. Frauen, ältere Leute und Jugendliche packten an, da viele Männer bei den Soldaten waren. Auch ich wollte als noch schulpflichtiger unseren Haushalt vertreten, da auch mein Vater eingezogen war. Ich musste aber feststellen, dass ich noch etwas zu schwach war um echt zu helfen.

Dienstanweisung und Merkblätter für den Winterdienst

Trotz Krieg bewegte sich etwas bezüglich Durchführung des Winterdienstes durch die Straßenbauverwaltung. Es erschienen

1940 Die „Dienstanweisung für die Verwendung von Streusalzen im Winter“

1942 Das „Vorläufige Merkblatt für die Errichtung von Schutzanlagen gegen Schneeverwehungen“

Es wurde die Aufstellung von Schneeschutzzäunen an besonders gefährdeten Stellen empfohlen. Dies wurde bis 1960 auch von der Straßenbauverwaltung praktiziert.

1950 Merkblatt für Maßnahmen gegen Winterglätte auf Straßen

Die 50er Jahre

1950 Verbreitete Beschaffung von kleinen Einhängestreuern für LKW-Pritschen. Die Ladeflächen waren mit Schutzgeländer und Schutzhäuschen ausgestattet. Der Streusplitt wurde vom Straßenwärter mit der Handschäufel in den Streuer gebracht nachdem er vorher die Lkw-Fläche von Hand beladen hatte. An besonderen Steilstrecken wurden Streugutkästen aufgestellt aus denen sich der Straßenbenutzer selbst streuen konnte.

1951 Ing. Radermacher versuchte in Schleswig-Holstein durch Beimischung von Auftausalz in der Deckschicht eine eisfreie Decke zu erreichen. Die Versuche brachten, wie 1929, keinen dauerhaften Erfolg.

1956 Obschon seit 1938 Versuche mit Streusalz durchgeführt wurden und seit 1940 ein Merkblatt über die Verwendung von Streusalz vorlag, verzögerte sich die verbreitete Anwendung durch den II. Weltkrieg und die Nachkriegszeit bis 1956.

Der Streusalzbezug der Straßenbauverwaltung erfolgte damals im Regelfall in Papiersäcken. Es wurde dem Streusplitt beigemischt. Da es noch nicht mit „antiback“ behandelt war, hatte es eine beschränkte Lagerfähigkeit. Im Frühjahr war es in der Regel mit dem Streusplitt verklumpt. Man lernte damals, dass das Streusalz in hoher Konzentration Unkraut vernichtete. Restbestände brachte man daher auf entsprechende Flächen aus, z. B. auf Wasserschlitz im Bankett.

1960

Mit der Neuorganisation am 1. April 1960 begann auch eine revolutionäre Entwicklung des Winterdienstes. Die Umstellung von dem „Einzelstraßenwärter“ ohne Fahrzeuge und Geräte, nur im Bedarfsfall angemietete Fremd-Lkw, zur neuen Struktur mit verwaltungseigenen Fahrzeugen und Unterhaltungsgeräten, gab der Straßenmeisterei die Möglichkeit den Winterdienst zeitgemäß zu organisieren.

Die wesentlichen Neuerungen:

1960 Für die Autobahn- und Straßenmeistereien werden Streuautomaten und Spezial-Förderbänder für das Aufladen der auftauenden und abstumpfenden Stoffe beschafft. Schneeschleuder und Schneefräsen und neuzeitliche Schneepflüge gehören zum Gerätepark einer SM.

In der Anfangszeit der neuen Straßenmeisterei Oberpleis musste bei der Durchführung etwas improvisiert werden. In Oberpleis richteten wir ein provisorisches Lager am Rhein-Sieg-Bahnhof ein. Da es noch keine Streuguthalle gab, wurden das Streugut und das Salz mit Planen abgedeckt. In Königswinter behelfen wir uns in gleicher Weise, ebenso in Hennef-Wingenshof.

1961 Die Salzindustrie liefert mit „antiback“ behandeltes Streusalz

1965 Von der Straßenbauverwaltung werden verbreitete Streuguthallen beschafft

An der L 143 zwischen Brüingsberg und Aegidienberg - Hövel bauen wir eine Streuguthalle auf eigenem Grundstück, ebenso in Königswinter an der Siebengebirgsbrücke. An dem Lager in Wingenshof entsteht eine kleine provisorische Streuguthalle. Nach Bezug des neuen Gehöftes in Oberpleis benutzen wir die neue Streuguthalle an der SM und geben die Halle bei Brüingsberg auf.

1970 Weiterentwicklung der Streuautomaten durch Einbau der „wegeabhängigen Streuvorrichtung“. Dadurch wurde eine gleich bleibende Streumenge bei Fahrgeschwindigkeit ermöglicht.

1970 Umstellung der Streusalz-Vergällung von Petroleum auf Eosin

1974 Einführung der Feuchtsalzstreuung. Dabei wird Trockensalz mit einer Chlorcalcium-Lauge vor dem Streuteller besprüht, so dass das Trockensalz angefeuchtet ist. Die Verwirbelung und Verwehung infolge Fahrt- und Seitenwind wird verhindert. Durch Zugabe von Chlorcalcium-Lauge wird auch die Taugrenze bis etwa -15 Grad gedrückt.

1975 Weiterentwicklung der wegeabhängigen Streuautomaten durch „elektronische Streuung“.

Der Einsatz einer Schneeschleuder und besonders einer Schneefräse ist immer mit einer gewissen Gefahr verbunden. Auf der L 490 bei Vinxel war ein Pkw in einer größeren Verwehung stecken geblieben. Der Wärter der das Fahrzeug mit der Fräse bediente erkannte in letzter Minute den Pkw und konnte dadurch eine Kollision verhindern.

1976 Einführung eines Straßenwetterdienstes in Nordrhein-Westfalen durch den Deutschen Wetterdienst, Wetteramt Essen, als Grundlage für die Einleitung des Winterdienstes.

Der Streuplan einer SM sieht verschiedene Einsatzstufen vor, z.B. voller Einsatz bis kleiner Einsatz nur für Höhengebiete je nach Bedarf. Der Straßenwetterdienst gab Wettervorhersagen für die Höhengebiete

bis 200 m ü. NN
von 200 bis 400 m ü. NN
über 400 m ü. NN.

Das Streckennetz der SM Oberpleis liegt zwischen ca. 50 m ü. NN am Rhein und ca. 300 m ü. NN auf der Musser Heide. Die Einführung des Straßenwetterdienstes brachte der SM eine Hilfe für die Anordnung einer Rufbereitschaft oder die Auslösung des Winterdienstes.

Die Praxis zeigte, dass die 200m Höhe eine reale und für die SM wichtige Wettergrenze ist. Aber die alten Straßenwärter wussten schon immer, „der Winter fängt

- auf der Strecke von Königswinter nach Ittenbach am Dicken Stein
- auf der Strecke von Oberpleis nach Eudenbach bei Bennerscheid an.

Beide Stellen liegen bei ca. 200 m ü. NN.

Weitere Strecken über 200 m lagen bei Rottbitze, auf der B 8 zwischen Uckerath und Landesgrenze bei Stotterheck und auf der L 352 zwischen Happerschoß und Neunkirchen. Um zu diesen Strecken zu gelangen musste man natürlich tiefer liegende Strecken durchfahren.

Die Provinzialstraße Kircheib - Niederdollendorf

Zur Zeit der Römer soll eine römische Heerstraße von Oberkassel über Oberpleis nach Eitorf bestanden haben. Dem Höhengrundsatz folgend muss sie über Eudenbach - Buchholz - Kircheib geführt haben. Dieser Straßenzug ist in der so genannten Tranchotkarte von 1803 - 1820 als überörtlicher Weg Kircheib - Buchholz - Eudenbach - Oberpleis - Niederdollendorf zu erkennen.

Bis 1815 gehörte Oberpleis zum Herzogtum Berg. Nach dem Wiener Kongress kam es 1815 zum Königreich Preußen. Mittels der Straßenbauabteilung der preußischen Provinzialverwaltung für das Rheinland (Straßenbauamt Siegburg) setzte Mitte des 19. Jh. ein gezielter Ausbau des überörtlichen Straßennetzes ein. Im Zuge dieses Programms wurde zwischen 1853 und 1859 die Provinzialstraße Kircheib - Niederdollendorf ausgebaut und dabei teilweise neu trassiert. Zwischen Willmeroth und Herresbach führte die Trasse nicht mehr über Berghausen, sondern durch das Tal unterhalb Sandscheid. Dies erfolgte wohl, um die Steilstrecke zwischen Herresbach und Berghausen zu umgehen, die für Fuhrwerke sehr beschwerlich war.

Mit dieser Straße war der Oberpleiser Raum an die Handelsstraße Köln - Frankfurt und an die Rheintalstraße angeschlossen, die zwischen 1849 und 1852 ausgebaut wurde. Es war von Oberpleis aus gesehen gleichzeitig die Straße zum Siebengebirge. Die Straße von Oberpleis nach Ittenbach wurde erst 1927/28 gebaut. In Buchholz wurde die neue Straße bis Mitte der 40er Jahre „Niederdollendorfer Straße“ genannt.

Durch das Straßenneuregelungsgesetz von 1934 erfolgte die Umbenennung von der Provinzialstraße zur Landstraße I. Ordnung. Beim Bau der Umgehungsstraße Oberpleis erfolgte eine neue Streckenführung um den Ort Oberpleis.

Eine der ersten Baumaßnahmen der Straßenmeisterei Oberpleis Anfang der 60er Jahre war, auf das glatt gefahrene Basaltpflaster zwischen Sandscheid und Herresbach eine Asphaltdecke aufzubringen. Bei Regen war das Basaltpflaster spiegelglatt und somit mordsgefährlich. Hinzu kam, dass die Querneigung zu beiden Bankettseiten noch sehr gewölbt war. In der kurvenreiche Strecke gab es noch keine Kurvenüberhöhungen entsprechend der zeitgemäßen Querschnittsgestaltung

Weidenbach / Engers im Januar 2009
Heinz Meurer