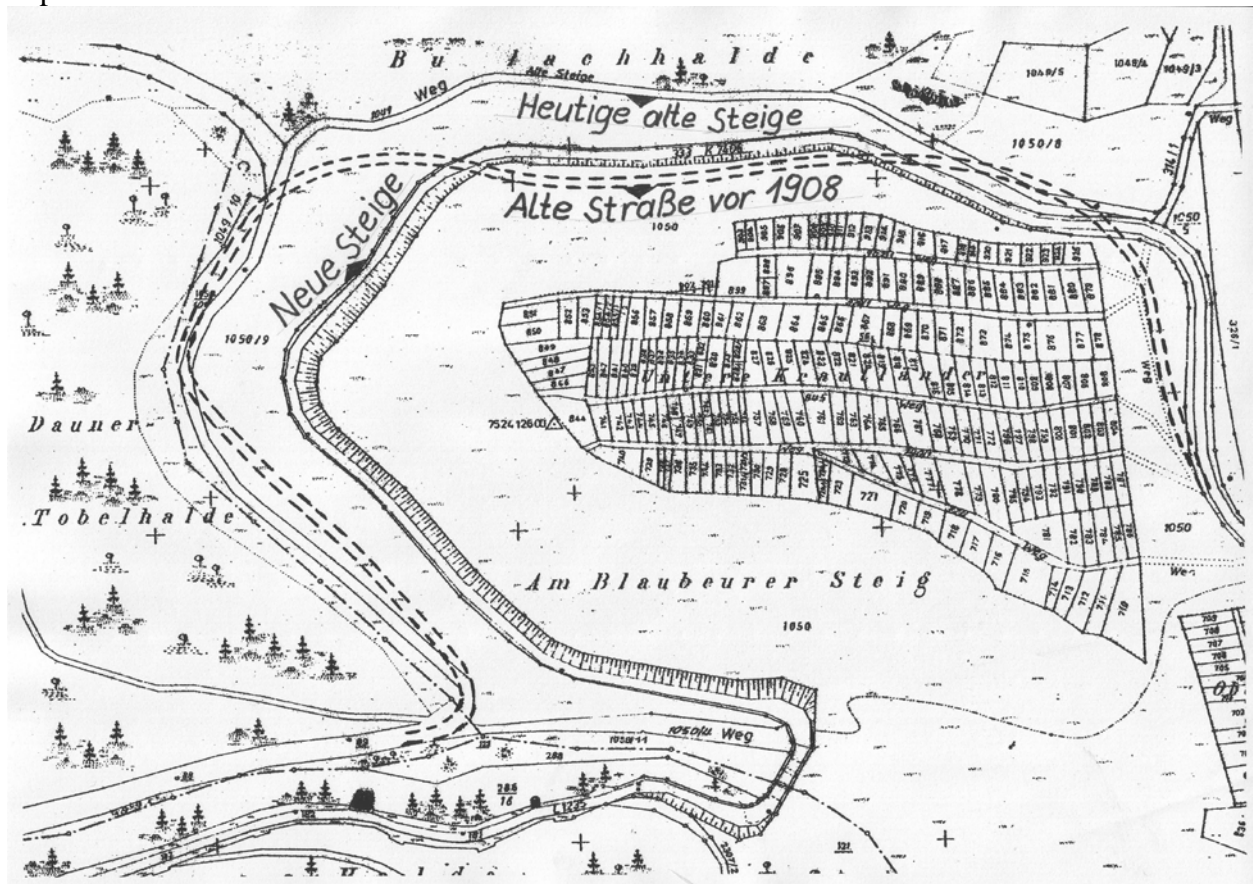


# 100 Jahre Straße und Pischek-Brücke zwischen Asch und Bermaringen – Ein geschichtlicher Rückblick

## Die alte Straße

Fast wehmütig ist in einem Gemeinderatsprotokoll vom Oktober 1810 zu lesen: „Der Ort Bermaringen ist durch den Staatsvertrag vom 18. Mai 1810 von der Krone Bayern an das Königtum Württemberg abgetreten worden“. Als Folge der Napoleonischen Reformen von 1802 ging damit eine fast 300-jährige Zugehörigkeit zur freien Reichsstadt Ulm zu Ende. Im neuen Oberamtsföderalismus des Königtums Württemberg wurde Bermaringen dem Oberamt Blaubeuren zugeordnet.

Über 90 Jahre führte der Weg zu den neuen Verwaltungsbehörden in der Oberamtsstadt auf einer miserablen Straße mit bis zu 19% Steigungen und Gefällen von Bermaringen über Asch nach Blaubeuren. Etwa parallel zur heutigen alten Steige, auf der südlichen Bergseite, verlief die steile Abfahrt zur Lautertalsole. Durch das Tobeltal erreichte man die Ascher Höhe. Erst nach der Überwindung der steilen alten Steige Sonderbuch-Blaubeuren war die Oberamtsstadt erreicht. Zahlreiche Unwetter und vor allem reißendes Talwasser im Lautertal machten die Straße oft unpassierbar.



## Flurkarte über den Verlauf der alten Straße, der neuen Steige und der heutigen alten Steige auf Bermaringer Seite (Ortsarchiv Bermaringen)

Es ist schwer vorstellbar, dass es die heutige alte Bermaringer Steige damals noch nicht gab. Diese Talschlucht wurde vermutlich erst im Rahmen der Neubaumaßnahme zunächst als Baustellenstraße ausgebaut. Langfristig diente diese als zusätzlicher forstwirtschaftlicher Weg.

Bis heute freuen sich sowohl Kinder als auch Erwachsene über deren Nutzung als Wintersportstrecke. Auf Ascher Seite erfüllt diese Zwecke der erhalten gebliebene Tobelweg. Trotz der schlechten Wegverhältnisse entwickelte sich bald ein beachtlicher Verkehr. Zur Beförderung von Amtspost, Briefen und Paketen aus den Orten Scharenstetten, Temmenhausen, Bermaringen, Asch und Sonderbuch war bereits 1815 zweimal in der Woche ein Bote zu Fuß nach Blaubeuren unterwegs. Die Einführung des Landpostbotendienstes brachte eine Erhöhung auf dreimal wöchentlich mit sich. Ab 1868 schließlich beförderte ein mit Pferdewagen fahrender Bote die Postsachen alle zwei Tage zwischen Blaubeuren und Bermaringen. Eine tägliche Postverbindung wurde 1889 eingerichtet. Der Blaubeurer Fuhrmann David Männer befuhr diese anstrengende Strecke mit seinem bespannten Bernerwagen über die drei Steigen bis 1901. In jedem Jahr soll er ein anderes Pferd benötigt haben. Sein Nachfolger war Johann Georg Fülle, ebenfalls ein Blaubeurer Bote.

Mit der Einrichtung der Postagentur Bermaringen im Jahr 1891 erfolgte die Vernetzung des Postverkehrs bis zur Bahnstation Beimerstetten. Der Bermaringer „Bott“ Georg Junginger betreute diese Strecke mit seinem Gespann ab März 1900. Im Mai 1926 wurde die Poststrecke motorisiert.

Nur ungern traten die Bermaringer den Weg zu den notwendigen Amtshandlungen nach Blaubeuren an. Vermutlich deshalb taten sie für die Instandhaltung der „Amtsstraße“ nur das Allernötigste. Aus jener Zeit stammt das bekannte Bermaringer Zitat: „I muß nach Blaubeira und i gang nach Ulm“.

## **Die Planung der Straße Asch – Bermaringen**

Seit eh und je werden zeitgerechte Straßen gebaut. Lange Planungszeiten, Verhandlungen über deren Verlauf, Kostenverteilung und technische Ausführung gehen dem Bau voraus. Die Planungsphase ist nicht selten begleitet von Spannungen, ja sogar von Streit und juristischen Urteilen. Der Gedanke an einen Straßenbau nach Blaubeuren mag zum Zeitpunkt der Ausführung schon fast 90 Jahre alt gewesen sein.

Die Straße zur Oberamtsstadt Blaubeuren befand sich in einem schlechten Zustand. Am 5. Mai 1868 zerstörte ein verheerendes Unwetter die Strecke zwischen Asch und Bermaringen fast völlig. Der damalige Amtmann Muff drängte auf eine Verbesserung der Straße, fand aber bei den Gemeinden Asch und Bermaringen kein Interesse. Die Verhandlungen dauerten bis 1877. Die technischen Probleme zur Überwindung der Steilhänge des Lautertales und die hohen Baukosten, aber auch die Halbherzigkeit der Bermaringer, deren Sympathie immer noch der Reichsstadtidylle galt, verhinderte jahrelang konkrete Ergebnisse. Die stabilen Zeitverhältnisse nach der Deutschen Reichsgründung ab den 70er Jahren des 19. Jahrhunderts führten schließlich in der Bevölkerung zu einer unerschütterten Treue und Solidarität zur Monarchie des Deutschen Kaiserreiches wie auch des Königreichs Württemberg. Die Reformen König Wilhelms II. ab 1891, u.a. mit einer Wegebauordnung, brachten im Jahr 1896 konkrete Verhandlungen wieder in Gang. Der bis heute faszinierende Bau der neuen Steige Blaubeuren-Sonderbuch in den Jahren 1894/95 war zweifellos ein Anreiz für weitere zeitgemäße Straßenbauten, so auch durch das Lautertal.

Bei einer Gemeindevisitation am 09. Oktober in Asch und am 29. Oktober 1903 in Bermaringen übte Oberamtmann Bürner nun verschärft auch politischen Druck aus. Er wies darauf hin, dass die Straße mit ihren unverhältnismäßig hohen Steigungen ein Verkehrshindernis bilde, das nach der neuen Wegeordnung jedenfalls beseitigt werden müsse. Der Oberamtmann stellte auch eine ansehnliche Bauunterstützung von Seiten des Staates und der Amtskorporation Blaubeuren in Aussicht, sodass für die Gemeinden Asch und Bermaringen durchaus zumutbare Kosten entstehen würden. Die Gemeinderäte von Asch und Bermaringen stimmten der Baumaßnahme nunmehr im Grundsatz zu. Am 24. März 1904 stellten Oberbaurat von Graner, Baurat Angele und Oberamtsbaumeister Veil den Kollegien von Asch und Bermaringen die erarbeitete Planungsvariante vor. Demnach sollte auf Ascher Seite die Straße westlich der alten Steige, also

entlang der Berghüler Markung, in das Tal führen und am alten Zusammentreffen der Wege über eine Brücke in den Bermaringer Aufstieg münden. Die Ascher Räte hatten jedoch den Wunsch, die neue Straße entlang des östlichen Talhanges zu führen, um diese auch zur besseren Holzabfuhr nutzen zu können. Eine Verschiebung der Brücke talabwärts Richtung Lautern, (an den heutigen Ort), erwies sich daher als unumgänglich. Die Bermaringer Räte konnten dem Plan zwar zustimmen, stellten aber die Bedingung, dass im Anschluss an diese Baumaßnahme der Ausbau der Straße Bermaringen – Herrlingen erfolgen sollte.



**Das landschaftsprägende Projekt im kleinen Lautertal**  
(Bild um 1950, Privatarchiv Jakob Ruopp, Asch, Photograph Georg Kast, Asch)

In einer Sitzung am 17. Januar 1905 stellte die Königliche Straßenbauinspektion Ulm den Räten beider Gemeinden den angepassten Plan vor:

1. Die Steigung auf der Markung Asch beträgt 4,72%. Die Brücke über die Engstelle des V-förmigen Lautertales hat eine Höhe von 12 Metern und eine Spannweite von 35 Metern. Die Straße auf der Markung Bermaringen erhält eine Steigung von 7%.
2. Zur Verbindung der seitherigen Straße auf der Talsohle mit der neuen soll eine Zufahrt mit höchstens 7% Steigung auf Kosten des allgemeinen Baufonds ausgeführt werden.
3. Die ganze, rd. 3.600 Meter lange Strecke überwindet eine Tal-Tiefe von ca. 100 Metern. Sie soll auf beiden Markungen als ein zusammenhängendes Bauwerk zur Ausführung kommen.

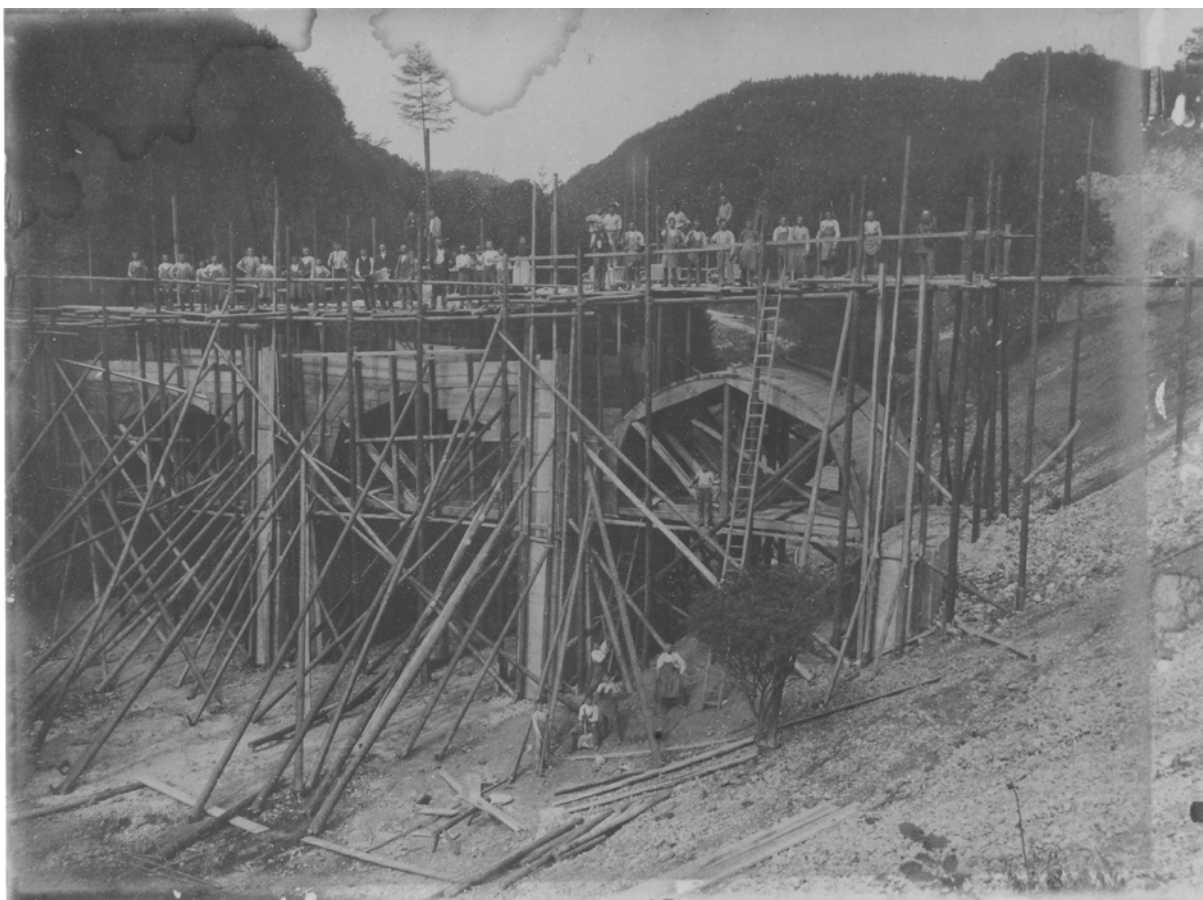
Die Baukosten betragen 74.000 Mark. Je 26.500 Mark übernehmen der Staat und die Oberamts-Korporation, 12.000 Mark trägt die Gemeinde Bermaringen, 9.000 Mark die Gemeinde Asch. Beide Kollegien stimmten der Planung zu und unterzeichneten das Vertragswerk.

### **Der Bau der Brücke und Straße**

Die Oberamtsverwaltung war von Anfang an darauf bedacht, die Bauarbeiten an einheimische Unternehmen zu vergeben, da diese wiederum auch Arbeiter aus den umliegenden Orten beschäftigten. Die Bauunternehmen Lieb aus Asch und Vetter aus Bermaringen erhielten den Zuschlag. Oberamtsbaumeister Veil hatte die Bauleitung. Gleich nach der Beschlussfassung und Unterzeichnung des Vertragswerkes im Jahr 1905 wurde mit den Baumaßnahmen begonnen. Die Straßenführung auf Ascher Seite musste entlang der Talhangkonturen völlig neu gehauen werden, um, wie geplant, in den Brückenübergang im Tal einzumünden. Die alte Ascher Steige konnte bis heute bestehen bleiben.

Auf Bermaringer Seite war der Straßenbau kaum einfacher. Die bestehende alte Straße erwies sich eher als Hindernis für den Bau der neuen. Am Taleingang, beim Linden- und Kastanienhain, mussten Korrekturen an den Kurven vorgenommen werden. Es folgte ein paralleler Verlauf der neuen Straße im Bereich der unteren Krautgärten bis zur ersten markanten Linkskurve, (heutige Kilometermarke 3,4). An dieser Stelle führte die bisherige alte Steige steil ins Lautertal. Die neue Straße musste von dieser Stelle an, wie auf Ascher Seite, ebenfalls völlig neu in den Fels gehauen werden.

Das Meisterwerk des Brückenbaus über das Lautertal erkennt man am ehesten an dem eindrucksvollen Bild der Schalungskonstruktion des Bauwerkes. Mit einer Höhe von 12 Metern über der Talsohle und 35 Metern Spannweite entstand die Schalungskonstruktion aus Stangen und Brettern vom Holz der umliegenden Wälder.



**Schalungskonstruktion der Pfeiler, des Gewölbes und Fahrbahnüberbaus  
(Bild ca. 1906, Gemeindearchiv Blaustein)**

Da sich der Spannbeton zu dieser Zeit noch in der Entwicklung befand, wurden die tragenden Hohlräume der Pfeiler und Gewölbe mit heimischem Kalksteinbeton ausgegossen. Beide Talseiten des Trocken Kleinen Lautertales zwischen Asch und Bermaringen konnten somit zu einer bis heute eindrucksvollen Straßenführung verbunden werden. Eine zeitgerechte Straße zur Oberamtsstadt Blaubeuren war nun geschaffen, eine für den damaligen Amts- und Postverkehr segensreiche Einrichtung. Für die beginnende allgemeine Motorisierung des Straßenverkehrs in den 30-er Jahren des vorigen Jahrhunderts erfüllte sie ebenfalls sämtliche Voraussetzungen dieser Zeit.

Als am 23. April 1945 amerikanische Truppen von Asch kommend vor der Brücke standen, traten sie aus Furcht vor einem eventuell in den Gewölben versteckten Sprengsatz den Rückzug an. Sie wählten den Umweg über Bühlenhausen und Treffensbuch nach Bermaringen. Das Schicksal einer sinnlosen Sprengung in den letzten Kriegstagen blieb der Brücke erspart. Die erste Nachkriegs-Omnibuslinie (der Firma Walz aus Ulm) ab März 1946 führte von Bermaringen über Asch und Wipplingen nach Ulm. Eine wenig erfolgreiche wöchentliche Buslinie des Blaubeurer Unternehmens Weberruß in den 50-er Jahren nach Blaubeuren musste nach kurzer Zeit wieder eingestellt werden.

Um die Einfahrt für Langholzwagen vom Talweg in die Straße bei der Brücke zu verbessern, wurde 1952/53 der Berghang in der Kurve auf Bermaringer Seite abgetragen und die Böschung im östlichen Pfeilerbereich der Brücke mit der Geröllmasse aufgefüllt. Dadurch konnten die Kurvenradien in Richtung Asch und Bermaringen vergrößert werden.

## **Die Einweihung des Bauwerkes**

### **(Chronik-Aufzeichnungen von Schultheiß Dreher, Bermaringen).**

„Zur Einweihung der neuen Straße zwischen Asch und Bermaringen am 21. September 1908 hat sich der Innenminister des Landes Württemberg, Seine Exzellenz Dr. Johann von Pischek, persönlich angekündigt. Sein erster Besuch galt der Oberamtstadt Blaubeuren. Per Automobil ging es zur zweiten Amtshandlung nach Asch. Dort waren bereits die bürgerlichen Kollegien auf dem Rathaus versammelt. Hier wurde der Ascher Gemeindepfleger Bohnacker durch die Verleihung der silbernen Verdienstmedaille durch den Minister überrascht.

Weiter ging es auf der neuen Straße zur Brücke. Dort im Lautertal hatten sich bereits um ½ 12.00 Uhr die bürgerlichen Kollegien von Bermaringen und einige geladene Gäste zum Empfang Seiner Exzellenz bereitgehalten.

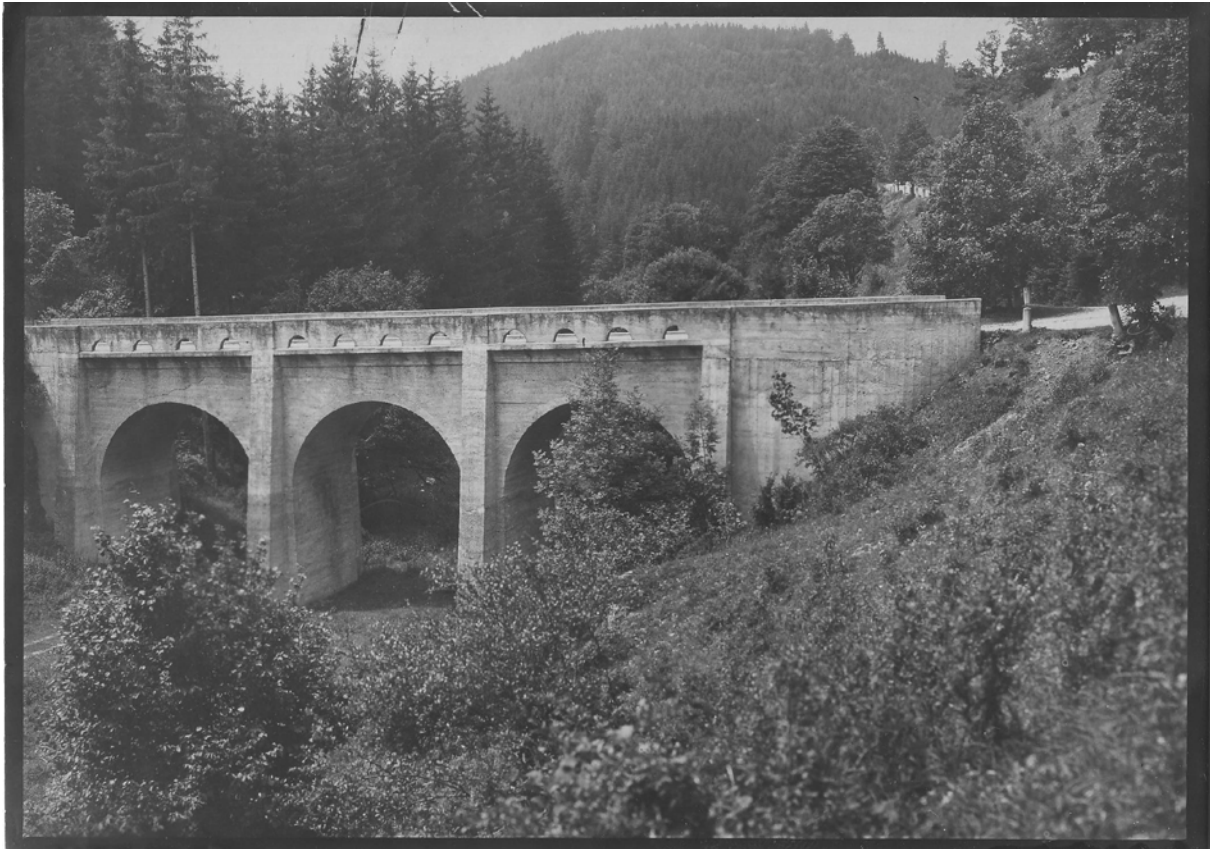
Nach dessen Ankunft begrüßte Schultheiß Dreher den Minister von Pischek im Namen der Gemeinden Asch und Bermaringen herzlich und führte unter anderem aus, daß es sich die Gemeinden zur hohen Ehre rechnen, Seine Exzellenz hier begrüßen zu dürfen und willkommen zu heißen. Sein Wunsch ging dahin, daß der Minister von seiner Reise auf die Alb die besten Eindrücke mit nach Hause nehmen möge. Er bat noch um die Erlaubnis, diese Brücke nach Seiner Exzellenz nennen zu dürfen. Der Minister dankte in seiner liebenswürdigen Weise, meinte aber, diese Ehre sei doch beinahe zu viel für ihn.

Unsere Brücke trägt jetzt aber den Namen eines der beliebtesten Minister unserer Zeit,

### **„Pischek-Brücke“.**

Es war nun der Wunsch des Ministers, den Weg zu Fuß die Steige hinauf anzutreten, während dessen er sich über die Gemeindeangelegenheiten erkundigte. Unterwegs kam ein Mädchen zu mir (Dreher) her und fragte mich, wie sie zu dem Herren sagen müsse. Sofort fragte mich der Minister, was das Mädchen wolle und ich erklärte ihm, daß einige Mädchen in der Bermaringer Tracht kommen, um Seine Exzellenz zu begrüßen, worauf er zu dem Mädchen sagte, sie sollen nur sagen: „Grüß Gott, Herr Minister!“

Nun kamen die Mädchen herbei und nach der Begrüßung sagte er: „Mädla, könnt ihr auch singen?“ Und auf ihr „Ja“, „also fangt an.“ Kaum hatten die Mädchen begonnen, als der Herr Minister kräftig einstimmte und es mußte festgestellt werden, daß er ein sehr guter Sänger sei. (Schließlich war er der Sohn eines Opernsängers).



**Das gelungene Bauwerk mit betonierten Seitenwangen über der Fahrbahn  
(Bild um 1910, Stadtarchiv Blaubeuren, Photograph Remigius Kästlen)**

Im Ort angekommen, waren viele Einwohner vor ihren Häusern, um den Minister zu grüßen, wie auch dieser nach allen Seiten grüßte. Böllerschüsse unterstrichen das festliche Ereignis. In der Kirchgasse sah der 77 Jahre alte Jakob Gerstenmaier mit Tränen in den Augen zum Fenster heraus, der Minister lief zu ihm hin, begrüßte ihn und sagte ihm einige freundliche Worte. Vor der Wirtschaft zum „Grünen Baum“ hatten sich 3 alte Männer, Johannes Dürner (81), Jakob Häcker (71) und Georg Röscheisen (69) aufgestellt und entlockten ihren Tabakpfeifen anseherliche Rauchschwaden, was den Minister sehr freute. Er lief deshalb zu ihnen hin und fragte, ob das Pfeifchen immer noch gut schmecke und als sie bejahten, wünschte er ihnen noch lange den Genuß.

Nun wurden der Farrenstall und die Molkerei besichtigt, worauf es zum Festessen in den „Grünen Baum“ ging. Während des Essens wurden Reden gehalten von Oberamtman Büchner, Pfarrer Egerer, Minister Dr. Pischek, Landtagsabgeordneter Maier aus Schmiechen, Oberförster Reuhs, Unternehmer Bartholomäus Vetter. Dem Bernaringer Gemeindepfleger Ruhland wurde durch die Verleihung der silbernen Verdienstmedaille dieselbe Ehre zuteil wie seinem Ascher Kollegen. Die Sängerinnen wurden vom Herrn Minister bewirtet. Nach dem sehr schön verlaufenen Nachmittag begab sich der Minister weiter nach Ulm.“

**Die Straße wird geteert**

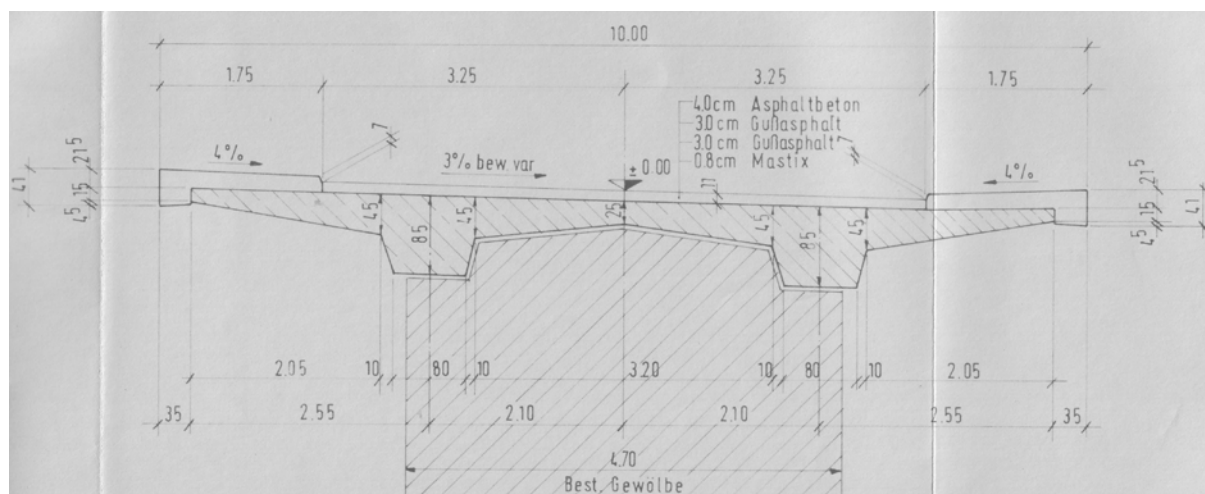
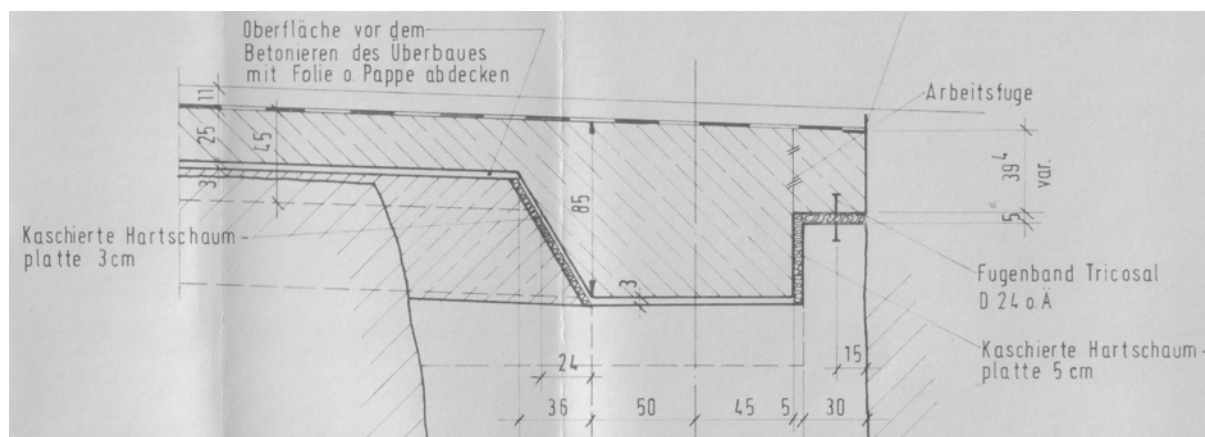
Über 60 Jahre lang wies die Fahrbahn der Straße einen Kalkstein-Schotterbelag auf. Wie schon bei der alten Vorgängerstraße setzten auch diesem extreme Regenfälle und Frost stark zu. Trotz intensiver Wartung durch einen ständigen Straßenwart ließ sich die Bildung von Schlaglöchern nicht vermeiden. Da die Straße in den Autokarten als landschaftlich schön bezeichnet war, stieg das Verkehrsaufkommen erheblich an. Im Jahr 1969 leitete das Landratsamt Ulm den zeitgerechten Ausbau der Straße ein. Die bis dahin engen Kurven wurden begradigt und die



Fahrbahn auf 5,5 Meter verbreitert. An Steinschlag gefährdeten Stellen wurde die Böschungsränge vermindert und zur Stabilisierung der Oberfläche begrünt. Zum ersten Mal in ihrer Geschichte erhielten die steil abfallenden Talhänge vorgebaute Leitplanken. Die aufgezozene Asphalt-Deckschicht schließlich machte die Straße nicht nur staubfrei, sondern auch zur schönen und beliebten Strecke für Verkehrsteilnehmer aller Art. Mit Wehmut weisen sensible Zeitgenossen auf den hohen Preis hin, den die Ausbaumaßnahme der Landschaft abforderte. Am Taleingang auf Bermaringer Seite musste eine Baumreihe des jetzt denkmalgeschützten, herrlichen Linden- und Kastanienhains gefällt werden. In einer markanten Talschleife im oberen Straßenbereich auf Ascher Seite, unterhalb des Schützenheims, blieb noch eine besonders enge Kurve. Durch systematische Aufschüttung der Hangschlucht mit Erdmaterial über mehrere Jahre hinweg, konnte dann auch diese Kurve im Juni 1980 begradigt werden. Die alte Schleife wird heute als Parkplatz genutzt.

### Die Sanierung der Brücke

Eine Engstelle auf der ansonsten gut ausgebauten Strecke blieb: Die Brücke. Diese entwickelte sich für größere Straßenfahrzeuge mehr und mehr zum Verkehrshindernis. Am Betonbelag der Fahrbahn nagte bereits kräftig der Zahn der Zeit. Im Jahr 1982 ließen sich die Bauingenieure des Straßenbauamtes Ehingen ein kostspieliges Sanierungskonzept einfallen, ohne den Blick auf den romantischen Brückenbau zu stören. Der bestehende Überbau wurde völlig abgetragen. Auf die alten Gewölbe wurden bewegliche Lager aus Elastomere-Platten gebaut. Diese bilden die Auflage für die neue Stahlbetonfahrbahn und sind in der Lage, die unterschiedliche Dehnung zwischen dem alten Unterbau und der neuen Fahrbahn auszugleichen.



**Oben: Längs-Schnitt; unten: Quer-Schnitt durch Pfeiler und Fahrbahn (Planungs-Detail 1982, Landratsamt Alb-Donau-Kreis, Fachdienst Straßen)**

Die Fahrbahnbreite konnte von fünf auf sechseinhalb Meter erweitert werden. An Stelle der stark verwitterten, ein Meter hohen Beton-Seitenwangen, wurden ein Stahlgeländer und eine diesem vorgesezte Leitplanke installiert.

An beiden Enden der 35 Meter langen Brücke erhielten die Fahrbahnübergänge nach Asch und Bermaringen eine wesentliche Verbreiterung, sodass auch größere Fahrzeuge nun eine Ausweichmöglichkeit haben.



### **Die heutige Überfahrt über die sanierte Brücke (Bild April 2008)**

Möge das 100 Jahre alte Bauwerk weiterhin dazu dienen, in friedlichen Zeiten Menschen zueinander zu führen, Wirtschaftsräume zu erschließen und vielen Passanten die Möglichkeit eröffnen, sich an den landschaftlichen Reizen des Tales zu erfreuen.

Blaustein, im September 2008

Herausgeber:  
Stadtarchiv Blaubeuren  
Gemeindearchiv Blaustein

Text und Bearbeitung: Hans Mutschler, Bermaringen

Herzlichen Dank an Jakob Ruopp, Asch, für die Bereitstellung von Informationen aus der Ascher Chronik und die Bearbeitung der Flurkarte

Veröffentlicht durch Auslage in den Rathäusern und Ortsverwaltungen in Blaubeuren und Blaustein, im September 2008