

ÖBERÖSTERREICHISCHE HEIMATBLÄTTER

53. Jahrgang

1999

Heft 3/4

Herausgegeben von der Landeskulturdirektion

Lucia Luidold	
Mit Volkskultur ins dritte Jahrtausend	151
Georg Melika	
Das Schicksal der Salzkammergütler und der Waldkarpaten Ende des 20. Jahrhunderts	159
Erwin Garstenauer	
Die Wallfahrt in der Eisenwurzen	175
Fritz Fellner	
Bemühungen in den fünfziger Jahren unseres Jahrhunderts um den Erhalt einzelner Denkmäler und Bauabschnitte der Pferdeeisenbahn	188
Bernd Kreuzer	
Straßen für den Fremdenverkehr – Das Salzkammergut zwischen den Weltkriegen	195
Johannes Ebner und Rudolf Zinnhobler	
Die „bildgewordene“ Lorcher Tradition – Zur Rückkehr zweier geschichtlich bedeutsamer Kolossalgemälde in die Pfarrkirche von Enns-St. Laurenz	212
Leopold Toifl und Katharina Ulbrich	
Thaller und Schreckseisen – Hellebardenschmiede in Bad Hall und Waldneukirchen	220
Bernhard Prokisch	
Ein Münzfund des 16. Jahrhunderts aus der Neumühle bei Unterweißenbach	245
Herbert Wolkerstorfer	
Schatten des Krieges: Napoleons arme Soldaten	257
Hans Jörg Köstler	
Der Österreichisch-ungarische Montanistentag in Steyr im Jahre 1884	268
„Der Stern, der muß weiterleuchten“ – Vom Brauchtum des Sternsingens in den Waldkarpaten und in Ebensee – Caroline Horak	286
Wo Johann Adam Pruner wohnte: „Weit weniger zweckmäßig als eine Dachshöhle oder ein Biberbau“ – Hugo Schanovsky	290
Franz Schubert und Karoline Eberstaller – Leopoldine Grundner	292
Das Mahnmal im Soldatenfriedhof Enns-St. Laurenz – Herbert Kneifel	293
Buchbesprechungen	295

Straßen für den Fremdenverkehr

Das Salzkammergut zwischen den Weltkriegen

Von Bernd Kreuzer

Der Fremdenverkehr des Salzkammerguts war nach dem Zusammenbruch der Monarchie und dem damit einhergehenden Ausbleiben traditioneller Gäste schichten – Hochadel, Künstler, Literaten – in eine Krise gestürzt. Während des Weltkrieges war der Fremdenverkehr praktisch zum Erliegen gekommen, ja, er war auf Verlangen der Bevölkerung 1917 sogar amtlich verboten worden, da die Versorgung mit Lebensmitteln kritisch geworden war. Die Nachkriegsinflation brachte als neue Gäste Neureiche und Kriegsgewinner. Erst die Budgetsanierung von 1922 führte wieder zu stabileren Verhältnissen: Der Fremdenverkehr erlebte einen erneuten Aufschwung, von ihm erwartete man sich eine Besserung der wirtschaftlichen Situation. Gäste waren wieder gerne gesehen.¹

Um diese Gäste nun ins Salzkammergut zu locken, richtete man das Augenmerk unter anderem auf die Verbesserung der Erreichbarkeit der einzelnen Orte. Hatte man bis knapp vor dem Ersten Weltkrieg ausschließlich mit der Bahn in die Sommerfrischeorte des Salzkammerguts fahren können, so änderte sich dies durch das Aufkommen des Automobils binnen weniger Jahre. Bereits 1910 hatte die Postverwaltung eine erste Autobuslinie für den Ausflugsverkehr eingerichtet, der bis zum Ausbruch des Krieges noch drei weitere folgten. Es dauerte nach dem Krieg einige Jahre, bis die Betreiber von Autobuslinien – die

Post, die landeseigene „Oberkraft“ und der Kraftwagenbetrieb der Österreichischen Bundesbahnen (KÖB) – an diese ersten erfolgreichen Versuche eines Autobusdienstes anknüpfen konnten.

Nun, nach dem Krieg, kam der Anreise mit dem eigenen Automobil, das sich ein wenn auch noch sehr kleiner, doch zunehmend größer werdender Teil der Bevölkerung leisten konnte, vermehrte Bedeutung zu. Die Anreise erfolgte zwar weiterhin individuell, allerdings nicht mehr im eigenen Waggon, sondern im eigenen Automobil.

Gerade die vermögenden automobilbesitzenden In- und Ausländer trachtete man als Gäste zu gewinnen. Franz Strafella brachte dies 1925 auf den Punkt, als er feststellte, daß in erster Linie der vermögende Ausländer das uns besonders erwünschte Publikum darstellt. Dieser zahlungskräftige Ausländer aber macht seine Reisen vielfach nur mit dem Auto. [...] Die reichen Amerikaner suchen Sensationen, sie fahren nach London nur deshalb, um dort einmal den berühmten Londoner Nebel zu erleben und es würde der eine und der andere Amerikaner nur deshalb nach Österreich kommen, um einmal die neuerdings projektierte Hochalpenstraße auf den Großglockner mit seinem Auto zu befah-

¹ Vgl. Roman Sandgruber, Fremdenverkehrsland Oberösterreich, in: Oberösterreichische Wirtschaftschronik, Linz 1994, S. 136.

ren.² Die Schlußfolgerung lautete daher, das Straßennetz des Salzkammerguts – auch in Anbetracht der zu erwartenden Konkurrenz durch den bevorstehenden Bau der Großglockner-Hochalpenstraße – zu verbessern und auszubauen, um den Anforderungen des modernen Automobilverkehrs Rechnung zu tragen. Noch so große Naturschönheiten würden keinen Nutzen bringen, wenn sie aufgrund fehlender Verkehrsinfrastruktur nicht besucht werden konnten und sich daher auch nicht vermarkten ließen.

Auch das Land Oberösterreich erkannte diesen Zusammenhang zwischen Verkehr und Tourismus und setzte konsequenterweise einen Schwerpunkt seiner Straßenbautätigkeit im Salzkammergut. So erstellte Ing. Alfred Sighartner 1932 eine Studie über „Das Straßennetz im oberösterreichischen Salzkammergut“, die als Grundlage für die Straßenbautätigkeit der Landesbaudirektion diente.³ Im Zentrum der Aktivitäten standen neben der Verbesserung bestehender Straßen durch Umlegungen, Begradigungen, Belagsarbeiten, Verbreiterungen, Brückenbauten usw. die Anlage von Parkplätzen an landschaftlich reizvollen Straßen, die Öffnung bisher für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrter Straßen und vor allem der Bau einer Straße zu den Eishöhlen und weiter in die Gebirgs- und Gletscherwelt des Dachsteins. Erwähnenswert ist auch der systematische Umbau von Holzbrücken und deren Ersatz durch modernere Konstruktionen.⁴ Daneben zählte jedoch auch die Errichtung von Rad- und Wanderwegen genauso zu den fremdenverkehrsfördernden Maßnahmen.

Bei allen Straßenbauten spielte der Aspekt der Bekämpfung der enorm ho-

hen Arbeitslosigkeit durch den Einsatz von Arbeitern im Rahmen der „Produktiven Arbeitslosenfürsorge“ (PAF) immer eine große Rolle. Besonders in der Zeit des Ständestaates setzte man den Straßenbau forcierter als Maßnahme gegen die Arbeitslosigkeit ein.

Nach dieser überblicksmäßigen Schilderung der Rahmenbedingungen sollen nun einige der in den dreißiger Jahren realisierten oder zumindest in Angriff genommenen Straßenbauten im Salzkammergut vorgestellt werden.

Die Dachsteinhöhlenstraße

Die ersten Projekte zur Verkehrseröffnung des Dachsteingebietes gehen zurück auf die Jahrhundertwende. 1898 tauchte der Plan einer Eisenbahnverbindung Steeg-Gosau-Gosausee mit einer Seilbahn auf die Zwieselalm auf. Ein weiteres Projekt befaßte sich mit dem Bau einer Eisenbahnlinie Gosaumühl-Hallstatt mit einer Zahnradbahn auf den Dachstein. 1903 folgte ein weiteres Bahnprojekt auf den Dachstein.⁵ 1928 wurde der Plan zur Errichtung einer Seilbahn auf die Dachsteinsüdwand erörtert. 1930 wurde im Zusammenhang mit der Anlage des militärischen Schießplat-

² Franz Strafella, Österreich und der Fremdenverkehr. Unsere Straße und die Arbeitslosen, Graz 1925.

³ Alfred Sighartner, Das Straßennetz im oberösterreichischen Salzkammergut. Eine verkehrswirtschaftliche Studie, hg. von: Gesellschaft für Straßenwesen in Oberösterreich, Linz 1932.

⁴ Vgl. Das Wirtschaftsjahr 1928 in Oberösterreich, hg. von: Kammer für Handel, Gewerbe und Industrie in Linz, Linz 1929, S. 230.

⁵ Eine Dachsteinbahn, in: ÖTK-Blatt, 1903, Nr. 6.

zes auf dem Dachsteinhochplateau die seit dem Ersten Weltkrieg immer wieder diskutierte Seilbahn Obertraun-Krippenalm auf der Nordseite vollendet und später bis zur Gjaidalm fortgesetzt.⁶

Zur gleichen Zeit beabsichtigten die Österreichischen Bundesforste, in deren Besitz sich der größte Teil des Dachsteingebietes befand, dieses Gebirgsmassiv durch eine Seilbahn zu erschließen. Das Projekt zur Errichtung einer Seilbahn wurde allerdings bald zugunsten einer Autostraße fallengelassen. Die Österreichischen Bundesforste unter Generaldirektor Ferdinand Preindl ließen eingehende Projektstudien durchführen, das Gelände wurde sorgfältig vermessen, mehrmals begangen und eine lawinensichere Trasse ausfindig gemacht. Das endgültige Projekt (1930) sah die Anlage einer von Obertraun ausgehenden, 13 km langen einspurigen Straße zu den Dachsteinhöhlen und weiter bis zur Gjaidalm auf 1.739 m Höhe vor. Eine Verlängerung bis zur Simonyhütte (2.200 m) wurde ebenfalls ins Auge gefaßt. Die Straße sollte als Einbahnstraße mit alternierender Fahrtrichtung errichtet werden und einer Benützungsgebühr (Maut) unterliegen. Aus finanziellen Gründen blieb dieses Projekt jedoch vorerst nur auf dem Papier bestehen.

Als weiteres Hindernis stellte sich das Problem der Zufahrtsstraßen heraus. Es ist einzusehen, daß dieses große Projekt überhaupt nur dann eine Bedeutung haben kann, wenn ein ungehinderter Automobilverkehr zum Fuße der Hochstraße nach beiden Richtungen ermöglicht wird.⁷ Die Zufahrt erfolgte einerseits von Hallstatt, andererseits vom Koppenpaß aus. Nun war aber auf der oberösterreichischen Seite des Koppenpasses der Ausbau der Straße schwierig,

da hier größere Sprengarbeiten erforderlich waren.

Noch größere Schwierigkeiten ergaben sich bei der Zufahrt aus Richtung Hallstatt. Die den Hallstätter See entlangführende Straße war im Gebiet des Marktes Hallstatt aufgrund der engen Straßen für den Kraftwagenverkehr gesperrt. Daher diskutierte man die verschiedenen Möglichkeiten einer Umfahrung Hallstatts, die jedoch enorme Kosten verursachen würde. Manche Kreise meinten, bei entsprechender Vorsicht ließe sich der Kraftwagenverkehr auch in den engsten Straßen durchführen. Im Jahre 1929 tauchte in der „Österreichischen Autobus-Zeitung“ sogar der Gedanke auf, eine elektrische Flügelbahn zwischen Hallstatt und Obertraun zu errichten, die nicht nur dem Fremdenverkehr, sondern auch der Saline in Hallstatt für den Transport von Kohle und Salz dienen würde.⁸

Dieses Projekt einer Bahnlinie bringt nur allzu deutlich den Umschwung in der damaligen Verkehrsplanung zum Ausdruck. Zum einen verband man mit dem Begriff „Verkehr“ immer noch ausschließlich die Eisenbahn, für die die Straße reine Zubringerfunktion hatte. Auf der anderen Seite standen die Vertreter der Moderne, die in der Eisenbahn ein veraltetes Verkehrsmittel sahen und

⁶ Franz Pfeffer, Zur Erschließungsgeschichte des Dachsteingebietes, in: OÖHbl., Heft 3/1947, S. 207. Vgl.: Zum Projekt der Dachstein-Schwebebahn, in: Alpenländischer Verkehrs-Anzeiger, Nr. 70/1926, S. 1–2.

⁷ Heinrich Khünl, Dachsteinprojekt und Zubringerstraßen, in: Hanns Wlassics (Hg.), Jahrbuch für das Straßenwesen in Österreich 1931, Wels 1931, S. 336.

⁸ Verkehrsfragen am Hallstätter See, in: Österreichische Autobus-Zeitung, Nr. 6/1929.

der Ansicht waren, die Zukunft gehöre alleine dem Automobil und der Straße.

Jedenfalls kam es über diesen Überlegungen zu erheblichen Verzögerungen beim Baubeginn für die Dachsteinhöhlenstraße. Als man 1935 mit dem Abstecken der Trasse begann, war zwar die Straße von Gosau am Hallstätter See nach Hallstatt für den Autoverkehr geöffnet und vor dem Markt Hallstatt ein Parkplatz angelegt worden, doch das eigentliche Problem – die Umfahrung des Ortes – war noch immer ungelöst.

Das bereits von den Österreichischen Bundesbahnen 1930 fertig ausgearbeitete Projekt wurde kurz darauf von der oberösterreichischen Landesregierung unter dem Titel „Dachsteinhöhlenstraße“ aufgegriffen. Dies hatte mehrere Gründe: Der vielleicht wichtigste davon war die Bekämpfung der hohen Arbeitslosigkeit im inneren Salzkammergut. Die Wirtschaftskrise der beginnenden dreißiger Jahre hatte in der Bevölkerung des inneren Salzkammergutes, die zu einem Großteil bei der Saline und den Bundesforsten beschäftigt war, zu hoher Arbeitslosigkeit geführt. Um dem abzuhelfen, faßte die Landesregierung den Beschuß, durch großzügige Arbeitsbeschaffung diesem Notstandgebiete Hilfe zu bringen und die Dachsteinhöhlenstraße zu bauen.⁹

Ein anderer Grund war die Ankurbelung des Fremdenverkehrs, denn durch den Bau der Straße erhielten die berühmten Dachsteineishöhlen (Eisriesenhöhle, Mammuthöhle) eine ausgezeichnete Verkehrserschließung. Mußte man bisher einen zweieinhalbstündigen mühsamen Aufstieg (900 m Höhenunterschied) in Kauf nehmen, so sollte man in Zukunft bequem mit dem Automobil

zufahren können. In der Zeit vor der Wirtschaftskrise hatten in den Sommermonaten immerhin 15.000 Personen die Höhlen besucht. Vom Endpunkt der geplanten Autostraße war es zudem nicht mehr weit bis zum Ausläufer des Hallstätter Gletschers. Davon abgesehen sollte das Schigebiet im Winter durch einen Raupenschlepperverkehr erschlossen werden. Das Projekt bedeutet sonach für den Fremdenverkehr des Salzkammergutes ein eminentes Anziehungsmittel, wodurch wenigstens teilweise der Entgang, den Oberösterreichs Fremdenverkehr zweifelsohne durch die „Glocknerstraße“ erleiden wird, wieder gutgemacht werden kann.¹⁰ Man sah die Großglockner-Hochalpenstraße also bereits vier Jahre vor ihrer Eröffnung als enorme Konkurrenz für den heimischen Fremdenverkehr an!

Der dritte Grund für den Bau der Dachsteinhöhlenstraße war ein rein praktischer: Die Heeresverwaltung plante etwa zu gleichen Zeit, in Verbindung mit der Errichtung eines Schießübungsplatzes auf dem Hochplateau, einen Karrenweg zu bauen, der auf dem gleichen Hang verlaufen sollte wie die projektierte Autostraße. Eine Zusammenarbeit lag daher nahe.

Da diese drei Gründe stark für eine Realisierung der Dachsteinhöhlenstraße sprachen, betraute die öö. Landesregierung das Landesbauamt mit der Bauleitung. Am 29. Juli 1935 begann die Ab-

⁹ Alfred Sighartner, Vom Bau der Dachsteinhöhlen-Straße, in: Die Straße in Österreich, Jänner 1938, S. 7.

¹⁰ Heinrich Khünl, Dachsteinprojekt und Zubringerstraßen, in: Hanns Wlassics (Hg.), Jahrbuch für das Straßenwesen in Österreich 1931, Wels 1931, S. 335.

steckung der Straßenachse anhand des Projektes der Bundesforste, das nur insoweit abgeändert worden war, als nun anstelle einer einspurigen Straße eine zweispurige errichtet werden sollte. Bereits am 13. August 1935 wurde der Spatenstich vorgenommen. Der Baubeginn konnte finanziell dadurch sichergestellt werden, daß das Sozialministerium für den beim Straßenbau eingesetzten Arbeitsdienst Geldmittel bewilligte und das Handelsministerium einen ersten Beitrag von 200.000 Schilling beisteuerte. Bis zum Winterbeginn waren bis zu 140 Personen beschäftigt, davon je zur Hälfte Arbeitsdienstwillige und vollbezahlte Arbeiter.

Durch die Sparmaßnahmen des Bundes 1936 drohte die Einstellung der Bauarbeiten mit Jahresende. Den Bemühungen der Landesregierung, vor allem des Landeshauptmannes Dr. Gleißner, war es jedoch zu verdanken, daß der Weiterbau aus Mitteln des Landes Oberösterreich finanziert werden konnte. Die Bauarbeiten wurden nun zumindest mit 70 Arbeitern fortgesetzt.

Über den Fortgang der Bauarbeiten, die in der Öffentlichkeit kaum wahrgenommen wurden, unterrichtete der zuständige Referent der öö. Landesregierung, Landesrat Felix Kern, am 25. November 1937 in einem Rundfunkvortrag im Sender Linz. Den Verlauf der Straße beschrieb Kern folgendermaßen: *Die Dachsteinhöhlenstraße zweigt in Obertraun von der Hallstätterseestraße, kurz bevor diese die Traun überschreitet, ab und führt auf dem Nordhang des Dachsteinmassivs bis in die Höhe der Dachsteinhöhlen. Die erste, ein Kilometer lange Teilstrecke verläuft in der schattigen Traunau, vorüber am Lager des Freiwilligen Arbeitsdienstes zum Platzkommando des mili-*

tärischen Dachsteinübungsplatzes. Dann verläßt die Straße das breite Trauntal von Obertraun und führt im Miesenbachtal, schon mit 8 % Steigung, einen weiteren Kilometer aufwärts. Eine Talstufe im Mösl zwingt zum Verlassen des hier ziemlich eng werdenden Tales. Die Trasse umfährt den Fuß des Mittagskogls, in dem sich die kilometerlangen Gänge der Mammuthöhlen befinden, und gewinnt schließlich am Hange des Schafeckkogels in zahlreichen Serpentinen rasch an Höhe. Vorüber an der Schafeckalm, mit einer prachtvollen Aussicht auf den Hallstätter See bis weit hinaus ins Becken von Goisern und hinein ins Steirische, nach Aussee, führt uns die Straße zum großen Parkplatz in der Eisgrube, von hier mit geringer Steigung zum Westeingang der Mammuthöhle.¹¹

Die Länge der Straße beträgt bis zur Eisgrube 9,7 km. Die Fortsetzung von diesem Parkplatz bis zum Westeingang der Mammuthöhle war ursprünglich als Fußweg konzipiert, wurde aber nun doch als Straße ausgeführt. Direkt beim Höhleneingang war ein zweiter, allerdings kleinerer Parkplatz geplant. Die maximale Steigung beträgt 15 %, der Höhenunterschied von insgesamt 830 Metern wird in 16 Kehren bewältigt. Die Straße hat in der Regel eine Breite von 4,80 m, an unübersichtlichen Stellen 6 m, in den Kehren 8 m. Die Kosten wurden 1938 mit 150.000 Schilling je Kilometer berechnet.

Kern schloß seinen Vortrag mit folgenden pathetischen Worten: *Die kühne Anlage und solide Ausführung dieser Straße gibt Zeugnis von dem Aufbauwillen des Landes Oberösterreich und seiner Landesregierung und auch von dem Arbeitswillen und dem Können*

¹¹ Alfred Sighartner, *Vom Bau der Dachsteinhöhlen-Straße*, in: *Die Straße in Österreich*, Jänner 1938, S. 7.

der österreichischen Techniker und der Arbeiterschaft. Sie zeigt aber auch, daß auch mit verhältnismäßig bescheidenen Mitteln Großes ausgeführt werden kann.¹²

Bis die Dachsteinhöhlenstraße tatsächlich vollendet war, sollte jedoch noch einige Zeit vergehen, denn 1938 waren erst drei Kilometer befahrbar. Im darauffolgenden Jahr wurde das bis dahin fertiggestellte Teilstück eröffnet, und wie bei vielen anderen vor 1938 begonnenen Projekten auch, wußten dies die Nationalsozialisten für ihre Zwecke propagandistisch auszunutzen. In der Nachkriegszeit diente das bestehende Teilstück als Zufahrtsstraße zur Talstation der Seilbahn auf den Krippenstein.

Die Umfahrung von Hallstatt

Die reizvolle Lage des Marktes – eingewängt zwischen den Steilhängen des Salzberges und dem Hallstätter See – und das schöne Ortsbild machten Hallstatt bereits früh zu einem Anziehungspunkt des oberösterreichischen Fremdenverkehrs. Die Entdeckung prähistorischer Funde des Salzbergbaues und die Anfänge des Alpinismus im Dachsteingebiet führten zu einem beachtlichen Aufschwung des Ortes. Der einsetzende Massentourismus im Verein mit der beginnenden Motorisierung stellte jedoch nicht nur eine willkommene zusätzliche Einkommensquelle für die Hallstätter Bevölkerung dar, sondern auch eine potentielle Gefährdung für das bereits damals anerkannt schön erhaltene Ortsbild.

Jahrhundertelang war der kleine Marktort am Hallstätter See nur auf dem Wasserweg erreichbar, die steil aus dem

See ragenden Berglehnen hatten eine Landverbindung sowohl nach Steeg am Nordende des Sees als auch nach Ausee hin unmöglich gemacht. Daher kam dem Wasserweg seit jeher enorme Bedeutung zu: Nicht nur das hier gewonnene Salz wurde auf diesem Wege abtransportiert, über ihn ging auch jeglicher privater Verkehr. Boote ersetzten das Fuhrwerk.

Erst 1851 wurde Hallstatt über einen schmalen Saumweg regelmäßig von einem Postboten begangen. Rund ein Jahrzehnt später nahm der Raddampfer „Hallstatt“ den Liniendienst von Steeg nach Hallstatt auf. 1875 schließlich wurde ein Fuhrwerksweg von Gosau-mühle nach Hallstatt errichtet. Den Anschluß an das Eisenbahnnetz verpaßte man: Als die Linie der Salzkammergutbahn von Attnang-Puchheim nach Stainach-Irdning trassiert wurde und die Führung über Hallstatt vorgesehen war, setzten die lokalen Fuhrwerksunternehmer diesem Vorhaben aus Furcht vor unliebsamer Konkurrenz derart starken Widerstand entgegen, daß die Eisenbahn am Ostufer des Sees gebaut wurde.

Die Seestraße, die den Zugang nach Hallstatt von Norden her ermöglichte, wurde 1890 erbaut, die Zufahrt von Obertraun und dem Koppenpaß her 1900/01 durch den Bau einer Fahrstraße bis zur Lahn am Südende von Hallstatt.¹³ 1931 stand erstmals eine Auto-

¹² Ebenda, S. 9.

¹³ Vgl. Friedrich Morton, Viertausend Jahre Verkehrsproblem. Der Salzmarkt Hallstatt im Wandel der Zeiten, in: Universum. Monatszeitschrift für Natur, Technik und Wirtschaft, 1967, Heft 5, S. 183–184.

busverbindung von Gosau nach Hallstatt zur Verfügung.¹⁴

Wie bereits angesprochen, stand der Bau der Dachsteinhöhlenstraße in engem Zusammenhang mit dem Problem der Durchfahrt durch den Markt Hallstatt. Die Häuser des Ortes drängen sich zwischen dem Ufer des Hallstätter Sees und dem steil abfallenden Salzberg, und die engen Straßen eigneten sich kaum für einen nennenswerten Kraftwagenverkehr, sodaß aus diesem Grunde bereits früh ein Fahrverbot für Kraftwagen und Beiwagenmaschinen im Ortsgebiet erlassen wurde. Zudem war seit 1901 auch die die Westseite des Hallstätter Sees entlangführende Straße von Gosaumühl nach Hallstatt für den Autoverkehr gesperrt, da sie sehr schmal war.

Da viele Touristen mit dem Automobil anreisten, erwies sich die Sperre der Straße von Gosaumühl nach Hallstatt als ernsthaftes Hindernis für die weitere Entwicklung des lokalen Fremdenverkehrs. Eine Anreise war somit nur mit dem Fuhrwerk oder aber mit Eisenbahn und Schiff möglich. Das Bekanntwerden der ersten Pläne zum Bau einer Dachsteinhöhlenstraße um 1930 machte die Lösung des Problems der isolierten Verkehrslage Hallstatts sowie der Zubringerstraßen zur Dachsteinhöhlenstraße nur noch dringlicher, denn ohne die entsprechende Befahrbarkeit der Zubringerstraßen machte der Bau der Straße auf den Dachstein wenig Sinn.

In der Diskussion über das Verkehrsproblem Hallstatt kristallisierten sich zwei Lösungsvarianten heraus: Erstens der Bau einer Umgehungsstraße und zweitens die Errichtung eines Fährschiffverkehrs („Trajektverkehr“). Eine dritte Möglichkeit – die Durchfahrt

durch den Ort zu adaptieren – scheiterte von vorneherein an den hohen Kosten für die dafür erforderlichen baulichen Maßnahmen und an der potentiellen Gefährdung nicht unterkellerter Gebäude durch den Schwerverkehr. Zudem ruhte die Straße auf einer bereits stark verfaulten Holzpilotenkonstruktion, die erneuert hätte werden müssen.¹⁵

Die Vor- und Nachteile der beiden realistischeren Möglichkeiten wurden unter anderem in der Zeitschrift „Die Straße in Österreich“ 1938 erörtert (zu diesem Zeitpunkt stand bereits der Parkplatz am Nordausgang des Ortes zur Verfügung): Die Verwirklichung eines Fährschiffbetriebes würde keine allzu großen finanziellen Mittel erfordern, die Arbeiten könnten sich auf die Herstellung von Ländestellen, Abstellplätzen für die Automobile und Wartehäuschen für die Fahrgäste und Fahrzeuglenker sowie auf die Anlage von Zu- und Abfahrtsrampen zwischen der Straße und den Ländeplätzen beschränken, so die Beurteilung.

Allerdings kommt der Autor zum Schluß, daß die Einrichtung eines Fährbetriebes lediglich eine Zwischenlösung bis zur Eröffnung der Dachsteinhöhlenstraßen darstellen könne, da die Flüssigkeit und die Freizügigkeit des Verkehrs durch etwaige Wartezeiten, durch den Zeitverlust usw. beeinträchtigt werden könne. Es entspricht dem heute den Autotouristen zur Selbstverständlichkeit gewordenen „Tempo“ der

¹⁴ Hans Jörgen Urstöger, Hallstatt-Chronik. Vom Beginn der Besiedelung bis zum Jahre 1994. Nach Originalchroniken und Veröffentlichungen über Hallstatt, Hallstatt 1994, S. 396.

¹⁵ Bauamtsbericht vom 21. Februar 1938 an die OÖ. Landeshauptmannschaft, OÖLA, Straßenbauakte, „Hallstätterseestraße“.

Abwicklung ihres Reiseprogramms und der Freizügigkeit ihres Verkehrs auch in Hinsicht auf die Zeiteinteilung keineswegs, eine nicht freigewählte, sondern durch die Verkehrsverhältnisse erzwungene Unterbrechung oder Verzögerung ihrer Reise in Kauf nehmen zu müssen.¹⁶ Eine Dauerlösung könnte daher nur durch den Bau einer Umfahrungsstraße erreicht werden. Zum gleichen Ergebnis kam auch das Landesbauamt, demzufolge bereits beim damaligen Verkehrsaufkommen (1938) zwei Fährschiffe erforderlich gewesen wären.

Inzwischen ließ die Landesregierung nach einem diesbezüglichen Beschuß im Landtag¹⁷ die schmale und bisher gesperrte Hallstätterseestraße von Gosau-mühl bis zum Nordausgang des Marktes als Voraussetzung für die Anlage eines Parkplatzes vor Hallstatt verbreitern und ausbauen – unter anderem wurden auch sieben Ausweichstellen hergestellt –, sodaß das Autofahrverbot mit 15. Juli 1933 aufgehoben werden konnte. Die Kosten dieser Straßenbauarbeiten wurden aus Mitteln des Landes Oberösterreich und der „Produktiven Arbeitsfürsorge“ aufgebracht.

Bereits am folgenden Tag, dem 16. Juli, wurde ohne besondere Festlichkeiten der am nördlichen Ortsausgang Hallstatts angelegte Autoparkplatz eröffnet, auf dem etwa 40 bis 50 Kraftfahrzeuge Platz fanden. Dieser Parkplatz hatte eine längere Vorgeschichte: Bereits im Dezember 1931 hatte der Hallstätter Gemeindeausschuß auf Anregung der lokalen Gastwirtegenossenschaft der Errichtung eines Autoparkplatzes prinzipiell zugestimmt, nun erfolgte schließlich der Beschuß, das Projekt zu verwirklichen, um einerseits einem langgehegten Wunsche Rechnung zu tragen, den Autoverkehr bis vor den Ortseingang zu bringen, andererseits

die Einfahrt in den Ort selbst zu verhindern, da ein Autoverkehr im Orte infolge der äußerst beschränkten Verhältnisse und unzureichenden Kommunikationsmittel ohne Gefährdung der Passage und des Verkehrs nicht möglich ist.¹⁸ Die Realisierung wurde jedoch weiterhin von der Aufbringung der erforderlichen finanziellen Mittel in Form von Darlehen von der einheimischen Bevölkerung (!) und eventuell von Geldinstituten abhängig gemacht. Da die Darlehenszeichnung offensichtlich „befriedigend“ ausfiel und die restliche Summe von der Landes-Hypothekenanstalt zur Verfügung gestellt wurde, stand der Errichtung des Parkplatzes nichts mehr im Wege.¹⁹

Anlässlich der Eröffnung des Parkplatzes am 16. Juli 1933 meldete die Salzkammergut-Zeitung euphorisch „Das weltberühmte Hallstatt – dem Autoverkehr erschlossen!“.²⁰

Der von der Marktgemeinde Hallstatt auf eigene Kosten errichtete Parkplatz wurde Tag und Nacht bewacht, besaß eine „Benzinzapfstelle“ und ermöglichte das Parken sowie Garagieren gegen eine sehr mäßige Gebühr. Überhaupt wurde der

¹⁶ Alfred Sighartner, Vom Bau der Dachsteinhölen-Straße, in: Die Straße in Österreich, Jänner 1938, S. 10.

¹⁷ Berichte über die Verhandlungen des öö. Landtages nach den stenographischen Aufzeichnungen, XIV. Wahlperiode, 15. Sitzung, vom 16. Dezember 1932, Beilage Nr. 128.

¹⁸ Gemeindeausschußsitzung Hallstatt vom 23. September 1932, zitiert nach: Salzkammergut-Zeitung Nr. 42/1932 vom 13. Oktober 1932, S. 15.

¹⁹ Gemeindeausschußsitzung Hallstatt vom 12. Dezember 1932, zitiert nach: Salzkammergut-Zeitung Nr. 53/1932 vom 29. Dezember 1932, S. 11.

²⁰ Salzkammergut-Zeitung Nr. 28/1933 vom 31. Juli 1933, S. 5.



Parkplatz bei Hallstatt, 1938 (Archiv der Stadt Linz, Slg. Stenzel).

Parkplatz sehr positiv beurteilt: *Die Lösung [...] ist als eine sehr glückliche zu bezeichnen. Denn sie bedeutet verkehrstechnisch einen großen Fortschritt und bewahrt dem Orte gleichzeitig jene Ruhe, die ja die Sehnsucht jedes Sommerfrischlers ist. Sie gibt auch fernerhin die Möglichkeit des uneingeschränkten Genusses der schmalen Seestraße, schließt also die Perle des Salzkammergutes an das große Verkehrsnetz an, ohne sie durch Lärm und Staub zu trüben.*²¹

Unterhalb des Parkplatzes entstand am Seeufer ein neuer Landungssteg, der ein bequemes Umsteigen vom Automobil auf das Schiff ermöglichte. Die Einfahrt in den Ort selbst blieb allerdings für mehrspurige Kraftfahrzeuge mit Rücksicht auf den historischen Charakter und die Ortsengen weiterhin untersagt.²²

In der Hauptreisezeit des Jahres 1936 (15. Juni bis 29. September) wurden auf dem Parkplatz Hallstatt insgesamt 4.129 Kraftfahrzeuge gezählt, davon 3.461 Pkw, 309 Autobusse und 359 Krafträder.²³ Trotz der ungünstigen Witterungsverhältnisse in der Sommersaison 1936 bedeutete dies eine Zunahme von 8%

²¹ Salzkammergut-Zeitung Nr. 29/1933 vom 20. Juli 1933, S. 14.

²² Österreichische Verkehrs-Wirtschaft Nr. 205/1933, S. 9.

²³ Die Zahl der Krafträder war zum einen deshalb so gering, da Krafträder ohne Beiwagen den Ort durchfahren durften und daher den Parkplatz nicht benutzen mußten, und zum anderen, da Krafträder aufgrund der schlechten Witterungsverhältnisse im Sommer 1936 weniger benutzt wurden.

gegenüber dem Vorjahr.²⁴ Im Jahre 1938 wurde der Parkplatz pro Tag durchschnittlich von 16 Omnibussen, 120 Kraftwagen und 30 mehrspurigen Krafträder benutzt!²⁵

Im Jahre 1934 arbeitete das Landesbauamt ein Projekt für die Umfahrung von Hallstatt aus, das den Bau einer Straße am Hang oberhalb der letzten Häuser des Ortes vorsah. Die Straßenstrasse begann am eben erwähnten Parkplatz, führte mit 12% Steigung bis zur Mühlbachschlucht, übersetzte diese mit einer Brücke und fiel von dort wieder mit 12% Gefälle bis in die Lahn, etwa zum heutigen Tunnelausgang. Um Sprengungen, von denen eine Gefährdung der unterhalb liegenden Häuser ausgehen könnte, zu vermeiden, plante man, die Straße auf Hangbrücken zu legen. Die Kosten für den Bau dieses insgesamt nur zwei Kilometer langen Straßenstückes wurden mit etwa 1 bis 1,2 Millionen Schilling veranschlagt. Diese Summe war derart hoch, daß man das Projekt vorerst zurückstellte. Dessenungeachtet begann man 1935 mit dem Bau der Dachsteinhöhlenstraße, da man von einer späteren Realisierung der Umfahrung ausging.

Erst nach dem Zweiten Weltkrieg nahm man die Planungen für eine Umfahrung von Hallstatt wieder auf. Nachdem in den fünfziger und frühen sechziger Jahren verschiedenste Projekte vorgestellt worden waren – u. a. auch eine sogenannte Seestraße entlang des Seeufers mitten durch den Ort (1958) –, wurde schließlich das Projekt der Firma Porr realisiert, das zwei Richtungstunnels mit Einbahnverkehr anstelle eines Tunnels mit Gegenverkehr vorsah. Dieses Projekt, das auch die Errichtung von

Parkgaragen für 90 Autos beinhaltete, wurde 1963 in Angriff genommen und 1966 vollendet.²⁶

Die Großalmstraße

Die Großalmstraße zweigt nahe Alt-münster südlich von Gmunden von der Salzkammergutstraße ab und führt über die Großalmhöhe nach Steinbach am Attersee. Sie stellt somit die kürzeste Verbindung zwischen Traunsee und Attersee dar. Als ehemalige Forststraße im Besitz der Österreichischen Bundesforste war sie sehr schmal und aus diesem Grund im Abschnitt Großalmhöhe-Steinbach für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrt.

Bereits in der zweiten Hälfte der zwanziger Jahre war ein großzügiger Ausbau der Großalmstraße geplant, wobei auch eine Verlegung der Trasse in Erwägung gezogen worden war. Zwar wurden einige Teilstücke tatsächlich um- oder neu gebaut, doch im großen und ganzen blieben die Ausbaupläne aus wirtschaftlichen Gründen unverwirklicht.

²⁴ Alfred Sighartner, Verkehrsentwicklung 1936, in: Die Straße in Österreich, Nr. 9/1937, S. 13.

²⁵ Bauamtsbericht vom 21. Februar 1938 an die OÖ. Landeshauptmannschaft, OÖLA, Straßenbauakte, „Hallstätterseestraße“.

²⁶ Straßentunnel Hallstatt, Festschrift anlässlich der Eröffnung am 23. Juli 1966, Linz 1966, S. 124–127.

Vgl. Herbert Matis / Dieter Stiefel, „Mit der vereinigten Kraft des Capitals, des Credits und der Technik ...“. Die Geschichte des österreichischen Bauwesens am Beispiel der Allgemeinen Baugesellschaft – A. Porr Aktiengesellschaft, Bd. II: 1945–1993, Wien/Köln/Weimar 1994, S. 180, 374.

Zu Beginn der dreißiger Jahre gab es seitens der betroffenen Gemeinden neu erliche Bemühungen um den Ausbau dieser Straße, um sie für den Kraftfahrzeugverkehr öffnen zu können. Anstelle einer Verbreiterung der Fahrbahn auf der gesamten Länge sollten lediglich Ausweichstellen angelegt werden. Von der Öffnung für den Kraftfahrzeugverkehr erwartete man sich vor allem eine Förderung des Fremdenverkehrs, da sich durch den Ausbau der Großalmstraße neue Möglichkeiten einer Rundfahrt im Salzkammergut ergeben würden, aber auch Erleichterungen beim Abtransport des Holzes.

In einer von Ing. Alfred Sighartner 1932 erstellten verkehrswirtschaftlichen Studie über das Straßennetz im Salzkammergut empfiehlt der Autor bis zum endgültigen Ausbau die Anlage von Ausweichstellen und Verbreiterungen der Fahrbahn an besonders engen Stellen: *Schon in diesem vorläufigen Zustande würde sich die Großalmstraße als ein wichtiges und der Allgemeinheit nutzbringendes Glied in der Kette der sonstigen Verbindungen des Salzkammergutes einreihen.*²⁷

Als ersten Schritt baute das Land Oberösterreich gemeinsam mit den Bundesforsten 1927 ein kurzes Teilstück von lediglich einem Kilometer Länge aus. Über die Finanzierung herrschte freilich weiterhin Unklarheit. Auch die Breite der Straße war noch 1928 nicht festgelegt: Sollte die Straße von vornherein *durchwegs für einen modernen Reiseverkehr* durch Verbreitung auf $4\frac{1}{2}$ bis 5 Meter eingerichtet werden oder aber könnte durch Schaffung von Ausweichstellen mit einer Straßenbreite von $2\frac{1}{2}$ Metern das Auslangen gefunden werden? Die Baukosten wurden je nach

Breite der Straße mit 430.000 bis 580.000 Schilling veranschlagt.²⁸

Im Februar 1929 meldete eine Fachzeitschrift neuerlich, daß mehrere Gemeinden am Traunsee und Attersee den Bau einer Automobilstraße von Altmünster nach Steinbach anregen und sich davon eine Entlastung der Bundesstraße von Gmunden nach Bad Ischl erwarten.²⁹ Über den weiteren Fortgang finden sich in den Quellen leider keine Angaben.

Die Öffnung gesperrter Straßen: das Beispiel Gosauseestraße

Wie die Großalmstraße, so waren auch zahlreiche andere Privatstraßen aufgrund ihrer Beschaffenheit für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrt. Da die meisten von ihnen jedoch für den Fremdenverkehr von Bedeutung waren, bemühte sich die Landesregierung um die Öffnung der betroffenen Straßen für den Kraftfahrzeugverkehr zumindest in den Sommermonaten. Voraussetzung für eine Aufhebung des Autoverbotes war jedoch oft die Anlage von Ausweichstellen, eines Parkplatzes oder eine generelle Verbreiterung. Anstelle des Fahrverbotes wurde sodann in der Regel eine Gebühr für die Benützung des Parkplatzes oder der Straße (Maut) eingehoben.

²⁷ Alfred Sighartner, Das Straßennetz im oberösterreichischen Salzkammergut, Linz 1932, S. 30.

²⁸ Bericht über die Finanzierung der Großalmstraße, in: Österreichischer Verkehrs-Anzeiger, Nr. 150/1928, S. 19.

²⁹ Autostraße im Salzkammergut, in: Das Straßenwesen, Nr. 2/1929, S. 24.



Restauration Gosausee mit offenem Ausflugsbus, 1938 (Archiv der Stadt Linz, Slg. Stenzel).



Ausflugsbus im Gosautal, Ansichtskarte 1931
(Archiv der Stadt Linz, Ansichtskartensammlung).

Auch in Tirol ging man übrigens nach dem gleichen Muster vor: Zuerst die Öffnung der Straße, dann die Einhebung einer Maut bzw. Straßenbenützungsgebühr (z.B. bei der Ötztalstraße 1929³⁰). Inwieweit eine solche Vorgangsweise tatsächlich fremdenverkehrsfördernd wirkte, erscheint freilich fragwürdig.

Angestrebt wurde eine solche Öffnung u.a. für die Straße von Ebensee zu den Langbathseen, für die Straße zum Offensee, die Straße von Bad Ischl über das Rettenbachtal und die Blaa-Alm nach Altaussee sowie für die Gosauseestraße zu den Gosauseen.³¹

Die Gosauseestraße, eine Privatstraße der Österreichischen Bundesforste, hatte als Zufahrt zu den Gosauseen die größte Bedeutung für den Fremdenverkehr des Salzkammergutes. Die Zufahrt zu den Seen war bislang nur bis zum sogenannten Gosauschmied möglich, das Befahren der darüber hinaus führenden, steil ansteigenden drei Kilometer langen Forststraße bis zum Vorderen Gosausee für Kraftfahrzeuge verboten. Davon ausgenommen war lediglich die Autobuslinie der Post.

Der Landesregierung gelang es in Verhandlungen mit den Bundesforsten, diesen Zufahrtsweg in die bestehende Gosauseestraße einzubeziehen (d.h., sie wurde „eingemeinschaftet“) und für den Kraftfahrzeugverkehr zu öffnen. Dafür mußten sowohl Verbreiterungen vorgenommen, als auch eine Abstell- und Umkehrmöglichkeit für die Fahrzeuge geschaffen werden.³² Die Grundlage dafür bildete ein zwischen den Bundesforsten und der oö. Landesregierung ausgehandelter Pachtvertrag für einen Auto-standplatz. Die Herstellung eines Park-

platzes erfolgte von Frühsommer bis Juli 1934. Direkt beim Parkplatz, am Ende der Straße, befand sich eine Restauration. Mit 1. August 1934 konnte die Straße für den allgemeinen Verkehr freigegeben werden, allerdings nur im Halbstundenverkehr.

Im Jahre 1935 wurde dieser Parkplatz in den Monaten Juni bis September von insgesamt 3.817 Fahrzeugen frequentiert, darunter 1.121 Krafträder, 2.538 Pkw und 158 Autobusse.³³ Die Zahl der Besucher gab Sighartner unter Zugrundelegung der beim Parkplatz Hallstatt ermittelten durchschnittlichen Besetzungsziffer mit rund 20.000 an.³⁴

Für die Benutzung des Parkplatzes waren sogenannte Standplatzgebühren zu entrichten, die das Land für den Ausbau der Gosauseestraße verwendete. Der Ertrag aus den eingehobenen Gebühren war durchaus beachtlich: Die erste Saison brachte bereits Einnahmen von 1.717 Schilling in nur zwei Monaten.

1935 mußte die Standplatzgebühr aus finanziellen Gründen in eine Straßenbenützungsgebühr (Maut) umgewandelt werden, doch blieb die Höhe der Gebühr gleich. Die bisherigen

³⁰ Das Ötztal für den Autoverkehr ganzjährig freigegeben, in: Österreichische Autobus-Zeitung, Nr. 6/1929.

³¹ Alfred Sighartner, Das Straßennetz im oberösterreichischen Salzkammergut, Linz 1932, S. 5.

³² Vgl. Ausbau der Gosauseestraße, in: Salzkammergut-Zeitung Nr. 29/1934 vom 19. Juli 1934, S. 14.

³³ Die Autobusse werden als Pkw mit über 6 Sitzen angeführt.

³⁴ Alfred Sighartner, Verkehrsentwicklung 1934/35, in: Österreichische Verkehrs-Wirtschaft, Nr. 236/1936, S. 5–6.

„Standplatzkarten“ wurden nunmehr als „Mautkarten“ ausgegeben: gelbe Karten für Krafträder mit Beiwagen, rote für Kraftwagen mit bis zu sechs Sitzen und grüne Karten für Omnibusse.

Die Höhe der Maut war nach Fahrzeugarten gestaffelt (in öS):

Autobusse und Kraftwagen mit mehr als sechs Sitzen	3,-
Kraftwagen mit weniger als sechs Sitzen	1,-
mehrspurige Krafträder und Krafträder mit Beiwagen	0,50
einspurige Krafträder	0,20

Der Ertrag aus der Maut betrug 1936 knapp 3.000 Schilling. Nach dem Anschluß wurde die Maut im Sinne einer Förderung des Kraftfahrzeugverkehrs durch die Nationalsozialisten aufgehoben.³⁵

Die ersten Radwege

Mit dem Bau von Radwegen wurde in Oberösterreich im Vergleich zu anderen Ländern erst sehr spät begonnen. Den Anstoß dazu gab der bei den Verkehrszählungen im Sommer 1936 festgestellte überaus starke Anteil der Radfahrer am Gesamtverkehrsaufkommen. Diese stichprobenweise Tagesverkehrszählung in den oberösterreichischen Fremdenverkehrsgebieten hatte an einigen Zählstellen bis zu 2.000 Radfahrer innerhalb von zwölf Stunden ergeben, wobei diese Zahlen in Gmunden und Bad Ischl sogar noch um das Doppelte übertroffen wurden. Weiters spielte die Tatsache eine Rolle, daß der Anteil der bei Straßenverkehrsunfällen verunglückten Radfahrer überaus hoch lag

und dies, zumindest im Salzkammergut, unter anderem auch auf die geringe Breite der Straßen, die in der Hauptreisezeit ohnedies stark befahren waren, zurückgeführt werden konnte.

Die Landesregierung erkannte, daß der Bau von Radfahrwegen sowohl zur Sicherheit der Radfahrer, als auch zur Förderung des Radverkehrs im allgemeinen und des Fremdenverkehrs im Salzkammergut im besonderen beitragen würde und nahm im Frühsommer 1937 den Bau von Radfahrwegen in Angriff. Den Schwerpunkt der Bautätigkeit bildete das Fremdenverkehrsgebiet des Salzkammergutes, während der oberösterreichische Zentralraum nur eine untergeordnete Rolle spielte. Die neu anzulegenden Radwege waren demnach weniger für die Benutzung im Alltags- und Berufsverkehr, als vielmehr für den Freizeit- und Urlaubsverkehr bestimmt.

Als erster Radfahrweg im Salzkammergut wurde jener zwischen Bad Ischl und Lauffen im Zuge der Arbeitsbeschaffung erbaut. Er dient einem regen Verkehrsbedürfnisse jener von Kur- und Sommergästen, Kraftfahrern und Radwanderern ganz besonders bevorzugten Gegend und bringt gleichzeitig eine Entlastung der Salzkammergut-Bundesstraße mit sich, die in dieser Strecke vielfach ungünstige Richtungs-, Sicht- und Breitenverhältnisse aufweist.³⁶

Der Radweg verlief zum Großteil auf einer vollkommen neu errichteten Trasse auf dem Hochwasserschutzdamm der Traun. Lediglich auf einem kurzen Teil-

³⁵ Schreiben des Landesbauamtes an die öö. Landesregierung vom 24. Juni 1938, OÖLA, Straßenbauakten, „Gosauseestraße“.

³⁶ Alfred Sighartner, Der Bau von Radfahr- und Wanderwegen in Oberösterreich, in: Das Straßenwesen, Nr. I/1938, S. 5.



Kombinierter Rad- und Wanderweg von Bad Ischl nach Lauffen, 1937 (Archiv der Stadt Linz, Slg. Stenzel).

stück wurde ein bestehender Fahrweg miteinbezogen. Dieses Stück war daher auch nicht ausschließlich den Radfahrern vorbehalten. Parallel zum Radweg wurde ein Wanderweg angelegt. Die Länge des Radweges betrug 3,5 km, die Breite für beidseitigen Richtungsverkehr 1,80 m. Wie eine österreichische Fachzeitschrift im Dezember 1937 vermerkte, erfreute sich dieser Radweg allgemeiner Beliebtheit.³⁷

Zu Beginn des Jahres 1938 befand sich ein weiterer Radfahrweg im inneren Salzkammergut in Bau. Er führte vom Bahnhof Steeg-Gosau bei Goisern entlang des Hallstätter Sees zur Eisenbahnhaltestelle Gosaumühle und wurde ebenfalls als kombinierter Rad- und Wanderweg ausgeführt, wobei aller-

dings keine Trennung erfolgte, um auch den fallweisen Verkehr von Fuhrwerken und Karren zu ermöglichen. Seine Breite betrug 2,20 m. Eine ursprünglich geplante Fortsetzung entlang des Ostufers des Hallstätter Sees bis nach Obertraun scheiterte an den schwierigen Geländebedingungen.

Schließlich befand sich noch eine Reihe von weiteren Radwegen im Planungsstadium. Es waren dies ein Radweg zwischen Goisern und Steeg am Hallstätter See, der auch dem Berufsverkehr dienen sollte, ein anderer zwischen dem Eisenbahnknotenpunkt Attnang-

³⁷ Neue Wege in Bad Ischl, in: Die Straße in Österreich, Nr. 12/1937, S. 16.

Puchheim und Gmunden durch das Aurachtal, einer zwischen Vöcklabruck und Kammer am Attersee sowie ein letzter von Wels über Gunskirchen nach Lambach. Bei allen diesen Projekten waren noch offene Fragen bei den Grundablösungen zu klären. Ob eine durchgehende Radwegeverbindung von Linz über Wels und Lambach nach Gmunden, dem „Tor des Salzkammergutes“, geplant war, lässt sich nicht definitiv feststellen, naheliegend wäre es jedoch angesichts der zahlreichen Radwanderer, die an den Wochenenden von Linz ins Salzkammergut strömten.³⁸

Schlußfolgerungen

Vergleicht man die Straßenbautätigkeit Oberösterreichs in der Zwischenkriegszeit mit jener anderer Bundesländer, so erscheint die Bilanz bescheiden. Wien hatte eine Höhenstraße, Salzburg und Kärnten teilten sich den Ruhm der Großglockner-Hochalpenstraße und die Steiermark konnte auf die Packer Straße verweisen. Oberösterreich jedoch vermochte auf den ersten Blick mit keinem großen Prestigeprojekt im Straßenbau aufzuwarten. Die Dachsteinhöhlenstraße blieb ein Torso und die tatsächlich ausgeführten Projekte waren von ausgesprochen lokaler Bedeutung.

Welche Gründe waren dafür ausschlaggebend? Zum einen lag dies sicher an den geographischen Gegebenheiten, denn der Großteil Oberösterreichs liegt im außeralpinen Bereich und Verkehrsverbindungen nach Salzburg und in die Steiermark waren durchaus gegeben, ein Ausbau oder die Herstellung einer neuen Straße mitten durch das Gebirge

daher aus verkehrsgeographischen Gründen gar nicht notwendig. Wo sonst, außer in den Alpen, sollte man aber eine mit den anderen Großprojekten vergleichbare Aussichts- und Fremdenverkehrsstraße bauen? Auch die Dachsteinhöhlenstraße hätte keine Verbindung in die Steiermark hergestellt, während der Bau der Packer Straße sehr wohl einem dringenden Verkehrsbedürfnis entsprach, da nach der Abtretung der Untersteiermark keine direkte Verbindung zwischen der Steiermark und Kärnten mehr gegeben war.

Eine gute Erklärung für die geringe Straßenbautätigkeit Oberösterreichs liefert auch die Rolle der Politik. Gerade Salzburg besaß in Landeshauptmann Dr. Franz Rehrl einen tatkräftigen Verfechter und Förderer des Tourismus – eines Tourismus, der immer mehr zum Autotourismus wurde. Nicht nur der Bau der Großglocknerstraße fand die Unterstützung Rehrls, auch der Bau der Gaisbergstraße und die Abhaltung von Autorennen auf dieser Bergstraße in unmittelbarer Nähe der Stadt Salzburg gingen auf seine Initiative zurück.³⁹ Verglichen mit dem Salzburger Landeshauptmann Dr. Rehrl muten die Aktivitäten der oberösterreichischen Landeshauptleute Hauser (1908–1927), Schlegel (1927–1934) und Gleißner (1934–1938) in der Tat bescheiden an, auch wenn zum Beispiel Honeder in seiner Biographie Hausers vermerkt, daß dieser einen

³⁸ Tagesdistanzen über 100 km waren selbst mit den damaligen Rädern keine Seltenheit.

³⁹ Franz Horner, Rehrl und die Wirtschaftspolitik der Ersten Republik, in: Wolfgang Huber (Hg.), Franz Rehrl. Landeshauptmann von Salzburg 1922–1938, Salzburg 1975, S. 117–168.

Schwerpunkt seiner Tätigkeit in den Ausbau des Straßennetzes setzte.⁴⁰

Allerdings verfolgte auch Oberösterreich mit der Ausgestaltung des Straßennetzes im Salzkammergut, dem Zentrum des oberösterreichischen Fremdenverkehrs, und mit der Anlage von Aussichtsplätzen und Zufahrtsstraßen zu landschaftlich reizvollen Gegenden dieselbe Absicht wie etwa Salzburg mit seinen Großprojekten, nämlich die Förde-

rung des Fremdenverkehrs. Immer wieder wies man bei der Erörterung diverser Projekte auf die positiven Auswirkungen für den Tourismus hin, so etwa auf die durch den Ausbau der Großalmstraße möglichen zusätzlichen Varianten einer Seenrundfahrt durch das Salzkammergut. Betrachtet man nun die Straßenbau-tätigkeit Oberösterreichs von dieser eher nüchternen Seite, so stand Oberösterreich den benachbarten Bundesländern wenig nach.

⁴⁰ Josef Honeder, Johann Nepomuk Hauser. Landeshauptmann von Oberösterreich, Linz 1973, S. 41.