

## Natur- und Landschaftsschutz.

In den Jahrbüchern des Musealvereines sind seit längerer Zeit regelmäßig Berichte über den Natur- und Landschaftsschutz im Lande Oberösterreich erschienen.

Im folgenden werden einige Stellungnahmen wiedergegeben, die im Laufe des Jahres 1960 in der Frage des Schutzes der Traunsteinwand am Ostufer des Traunsees erfolgten. Es stellen diese Stellungnahmen auch einen ersten Beitrag der wissenschaftlichen Begründung der angestrebten Erklärung des gesamten Traunsteins als Naturschutzgebiet dar.

### Das Traunsee-Ostufer und die geplante Straße durch die Traunsteinwand

Der Traunsee ist ohne Zweifel einer der schönsten Alpenseen und genießt mit vollem Recht seit langer Zeit internationalen Ruf. Er stellt in der Kette einzigartiger landschaftlicher Kostbarkeiten des Salzkammergutes eines der wertvollsten Kleinode dar, dessen unversehrte Erhaltung nicht nur eine Herzenssache aller Oberösterreicher ist, sondern, ebenso wie die Krimmler Wasserfälle auch eine Angelegenheit ersten Ranges für ganz Österreich.

H. Seidl (1954)

### Landschaft und Geologie

Dem Salzkammergut kommt im Gesamtbereich der nördlichen Kalkalpen zwischen Bodensee und Wiener Becken eine ausgesprochene Sonderstellung hinsichtlich seines Gebirgsbaues und seiner geologischen Verhältnisse, den hiedurch bedingten Landschaftsformen, vor allem zufolge des damit zusammenhängenden Seenreichtums zu. Die Salzkammergut-Landschaft gehört anerkanntermaßen zu den schönsten und eigenartigsten der Ostalpen.

Nur hier, im Einzugsgebiet der oberösterreichischen Traun, reichten die Eiszeitgletscher genau bis zum Gebirgsrand und haben ihre Endmoränen Alpenrandseen aufgestaut.

Es sind Attersee und Traunsee die einzigen typischen Alpenrandseen der über 500 Kilometer langen Außenfront der Ostalpen. In modellartiger Form werden die Ausflüsse der beiden Seen von Moränenkränzen umsäumt. Die Seen sind teilweise zwischen den waldigen Flyschbergen eingebettet, zum Teil liegen sie im kalkalpinen Bereich und sind von kahlen, felsigen Steilhängen umgeben.

Am Traunsee tritt dieser landschaftliche Kontrast besonders eindrucksvoll in Erscheinung. Bildmäßig wohl ausgewogen geht die freundlich-heitere Landschaft am Nordende des Sees verknüpft durch die weite Seefläche in die ernstere, fjordartig enge Felslandschaft des oberen Seeabschnittes über. Mit vollem Recht wird dem Traunsee nachgerühmt, daß

er den schönsten Eintritt und Übergang vom Alpenvorland und Moränenland ins Mittel- und Hochgebirge der Ostalpen darstellt und vermittelt.

Ihren Höhepunkt findet diese einmalige Alpenrand- und Übergangslandschaft in der ragenden Felsgestalt des Traunsteins. Unmittelbar vom Seeufer ansteigend beherrschen die Traunsteinwände das einsame, felsige Ostufer des Sees und heben sich von dem flacheren, dicht besiedelten Westufer besonders eindrucksvoll ab.

Es bildet dies ja den besonderen Reiz der Traunseelandschaft, daß die beiden Seeufer so verschiedenartig, fast gegensätzlich auch in der Fjordstrecke ausgebildet sind. Da ist vor allem festzustellen, daß am Ostufer die felsigen Steilhänge mit der gewaltigen Traunsteinwand als Abschluß bedeutend weiter nach Norden reichen wie am westlichen Ufer. Während hier zwischen Traunkirchen und Ebensee das Seeufer reich gegliedert und in felsige Vorsprünge und enge Buchten aufgelöst ist, verläuft das Ostufer fast geradlinig gestreckt als eine Front von Wänden und Felsabbrüchen, unterbrochen von mehreren engen Taleinschnitten, und zwar des Karbach-, Eisenau- und Linaubaches; letzteres ein typisches Hängetal, das etwa 80 Meter über dem Seespiegel endet und in einer Wasserfallstufe zur übertieften Wanne des Sees abbricht.

Geologisch ist dieser höchst reizvolle Gegensatz der beiden Uferlandschaften durch eine Querstörung im Gebirgsbau bedingt, die als Traunstörung bezeichnet wird und als tektonische Leitlinie für die Anlage der Seewanne diente. Am Westufer streichen die zu engen Schuppen gestauchten Schichten der dem Höllengebirge vorgelagerten Langbathscholle am Seeufer aus und stoßen rechtwinklig an der Traunstörung ab. Der mannigfache Gesteinswechsel bedingt die lebhaftere Ufergliederung bei Traunkirchen. Am Ostufer hingegen, jenseits der Störung, erscheinen entlang dieser die Schichtstöße mitgeschleppt und nach Norden vorgeschoben. Der Traunstein, gleich wie das Höllengebirge aus Wettersteinkalk aufgebaut, stellt dessen Fortsetzung jenseits der tektonischen Querstörung dar und erscheint gegenüber seinem Gegenstück um etwa 5 Kilometer nordwärts verschoben und überdies steil aufgerichtet.

Dieser Vorverschiebung nahe dem Außenrand der Alpen verdankt der Traunstein seine bevorzugte geologische Raumlage und seine beherrschende Stellung weit im Umkreis der Kalkvoralpen als Landmarke und als Wahrzeichen an der Haupteintrittspforte ins innere Salzkammergut.

Nähert man sich dem Traunstein von Gmunden, so führt der Weg — früher nur Fußsteig, später Fahrstraße, seit Kriegsende auch für Autos zugelassen und verbreitert — am Fuß des Flyschrückens des Grünberges.

Es endet naturbedingt die Straße dort, wo die Traunsteinwände unmittelbar in den See abfallen und eine Felsensperre bilden.

„Unterm Stein“ heißt die freundliche Landschaft am Fuß des Grünbergs mit ihren Hangwiesen und Obstpflanzungen. Eines der größten Rutschungsgebiete der Nordalpen, das sogenannte „Gschlif“, grenzt die Flyschzone des Grünbergs vom Traunstein ab. Nirgends in den Nordalpen ist der Gegensatz zwischen den waldigen Flyschbergen und dem Felsgebirge der Kalkalpen ausgeprägter und eindrucksvoller wie hier am Nordfuß des Traunsteins.

Der Abbruch der Felsflanke des Traunsteins in einer Flucht von Steilstufen und Wänden vom Gipfel bis zu ihrem Eintauchen in den See hat an keinem der zahlreichen Salzkammergutseen ein Gegenstück von gleicher Großartigkeit.

Die berühmte Falkensteinwand am Wolfgangsee stellt zweifellos eine Erscheinung von einzigartiger Schönheit zufolge ihrer Geschlossenheit und Einheitlichkeit dar. Mit 200 Meter Höhe reicht sie aber an das über 1200 Meter hoch aufstrebende freistehende Wandgebilde des Traunsteins nicht heran. Die noch unberührten Felshänge am Toplitzsee gleichen an Höhe denen des Traunsteins, sind aber zu einer engen Seeumrahmung zusammengeschlossen, es fehlt ihnen ein breiteres Seevorgebiet, in dessen Landschaftsweite die mächtige Einzelgestalt des Traunsteins erst voll zur Geltung kommen kann.

Die Seewände des Traunsteins können gemäß ihrer an den Alpenrand vorgeschobenen, geologisch bedingten Raumlage, gemäß ihrer Formung und Abmessung als einmalige Erscheinung im Gebiet der Salzkammergutseen bezeichnet werden. Sie stellen daher in vollem Sinn ein Naturdenkmal dar.

Eine erhöhte Bedeutung kommt diesem Naturdenkmal durch seine geographische Lage in der unmittelbaren Nähe des Hauptverkehrsweges des Salzkammergutes zu.

In früherer Zeit war auf dem inneren Teil des Traunsees, ähnlich wie auf den norwegischen Fjorden, nur Fährbetrieb möglich. Auch heute hat die Seeschifffahrt, insbesondere für den Fremdenverkehr, noch große Bedeutung. Die am Westufer führende Bahnstrecke und Bundesstraße wird an keinem anderen Salzkammergutsee, ausgenommen möglicherweise in Zukunft am Mondsee — an Verkehrsbedeutung und Verkehrsdichte übertroffen. Der Blick und die Aufmerksamkeit des Einheimischen, wie besonders des schönheitssuchenden Fremden, heftet unwillkürlich auf dem gegenüberliegenden Ostufer des Sees. Es steht dieses im vollen Blickfeld vom See und vom Gegenufer aus. Hierbei ist die Traunsteinwand als am weitesten vorgeschobener Punkt besonders sichtempfindlich.

Die Schönheit dieser Felslandschaft beruht einerseits auf der engen Verknüpfung von Wasser und Felsgestein, andererseits ist sie durch die Felsarchitektur und ihre vorwiegend lotrechte Gliederung bedingt. Die aufstrebenden Felsfeiler, Basteien und Wandstufen, fügen sich trotz ihrer verwirrenden Mannigfaltigkeit in einem natürlichen Ebenmaß zusammen und bieten einen ungezwungenen, harmonischen Gesamteindruck, der zugleich erregend und beruhigend wirkt.

Es besteht nun die Absicht, durch diese Felslandschaft am Traunsteinfuß eine **Fahrstraße** zu erbauen. Diese soll etwa 500 Meter lang werden und vom Seeufer, bei der sogenannten **Ansetz** beginnend, um etwa 80 Meter schräg zum Lainautal ansteigen. Ein romantischer Fußsteig, der sogenannte **Miesweg** am Felsufer, und die **Lainausstiege**, ebenfalls ein Fußsteig an der linken Flanke der Lainau-Wasserfallstufe, sollen durch diese Fahrstraße ersetzt werden.

Im einzelnen bildet das Felsgelände in der Umgebung des Miesweges und der Lainausstiege keine eintönige Felsfläche, sondern erscheint vielfach gegliedert. Im Mittelteil springt ein mächtiger Felsfeiler, die sogenannte **Lebzelterwand**, weit vor und fällt senkrecht, teilweise unterhöhlt, in den See ab. Eine steil aufgerichtete Schuppe von dünnplattigem Gutensteinerkalk ist hier dem mehr massig geformten Wettersteinkalk eingeschaltet und bedingt teilweise eine besondere Brüchigkeit des Felsgesteins.

Es kann nun keinem Zweifel unterliegen und wird dies auch allgemein anerkannt und zugestanden, daß durch die **schräg** angelegte Fahrstraße die senkrechte Dominante der Felsgebilde der Traunsteinwand gewaltsam durchbrochen und der harmonische Anblick brutal gestört würde. Es besteht auch kein Zweifel, daß die Sprengwirkungen und Zerstörungen nicht auf den Mindestanschnitt des Straßenprofils beschränkt bleiben könnten. Infolge der Kleingliederung der Felsbildungen wird es unvermeidlich sein, daß die Anrisse weit bergwärts ausgreifen. Es wird sich auch nicht verhindern lassen, daß durch die Sprengmassen das unterhalb gelegene, reizvolle Ufergelände verwüstet und sein teilweise einmaliger, seltener Pflanzenbestand vernichtet wird.

Die Lebzelterwand soll durchtunnelt und die Lainauschlucht **überbrückt** werden. Durch den kurzen, etwa 60 Meter langen, Nasentunnel wird die Wand zwar geschont, es ist jedoch darauf hinzuweisen, daß der schräge Felsverlauf und der schleifende Eintritt in den Tunnel sehr beträchtliche Voreinschnitte und Felsabtragungen notwendig machen wird.

Auch die Gründung und Gestaltung der Brückenwiderlager und des Straßenanschlusses in der Lainauschlucht wird sehr bedeutende, in ihrem

genauen Umfang noch nicht übersehbare Felssprengungen an diesen weithin sichtbaren Stellen zur Folge haben müssen.

Es ist richtig, daß frische, helle Felsanbrüche im Kalkstein durch Algen- und Moderbelag sich allmählich grau verfärben und so weniger auffallen. Durch Jauche oder Düngestoffberieselung kann diese natürliche Verfärbung beschleunigt werden. Bei der Abwehr des Straßenbaues im Bereich der Traunsteinwand handelt es sich weniger um die Sorge wegen vorübergehender Felsverfärbungen als vielmehr um die Verhinderung der Zerstörung eines einmaligen Naturdenkmals. Denn dies muß besonders betont und unterstrichen werden: Felsformen, die zersprengt und verstümmelt wurden, können nicht wiederhergestellt werden.

Wenn im vorstehenden so eindringlich für die natürliche Unversehrtheit der Traunsteinwand eingetreten wurde, so erscheint es notwendig, im folgenden zur Frage der schon bestehenden Landschaftswunden Stellung zu nehmen, die im Bereich des übrigen Traunsee-Ostufers durch einige große Steinbrüche aufgerissen sind und derzeit eine schwere Beeinträchtigung der Naturschönheit des Traunsees darstellen.

Schon vor längerer Zeit waren ernste Bestrebungen im Gange, eine Heilung dieser Landschaftswunden einzuleiten. Die Kriegs- und Nachkriegsentwicklung hat diese Vorhaben unterbrochen.

Es war geplant, die Gewinnung des stark dolomitischen, daher minderwertigen Kalksteins in der Eisenau ganz einzustellen.

In Karbach wird hingegen ein erstklassiger außerordentlich reiner Kalkstein in großem Stil abgebaut. Der nur hier im Traunseegebiet vorkommende, hochwertige Plassenkalk, bildet eine steil aufgerichtete, im Karbachtal Nordost streichende, nur wenig mächtige Gesteinsbank.

Es wurde vorgeschlagen, den Abbau möglichst taleinwärts zu verlagern, die entlegeneren Teile des wertvollen Vorkommens zu erschließen und von diesen inneren Teilen aus, nach Art des im Bergbau üblichen „Heimwärtsbauens“ mit dem Abbau seewärts vorzurücken und so die seeseitige Sichtfläche unberührt zu lassen. Allmählich vollzieht sich ja derzeit die Steinbruchentwicklung in dieser Richtung. Es hat sich die ursprüngliche, frontale, landschaftlich so störend empfundene Aufreißung der Seeflanke und der Stufenabbau auch technisch als unzweckmäßig herausgestellt.

Die kleineren Steinbrüche zwischen Karbach und Rindbach, in denen der beliebte „Traunseemarmor“, ein rötlicher, weißbrekziöser Hirlatzkalk, abgebaut wird, fallen im Landschaftsbild wegen ihrer braunrötlichen Naturfarbe weniger störend auf. Der Abbau sollte im Sinne des Schutzes der gesamten Traunseelandschaft eine Lenkung und planmäßige Beschränkung erfahren.

Im allgemeinen ist zu sagen, daß lotrechte Steinbruchwände ohne auffallende waagrechte Stufen sich nach Betriebseinstellung, verwittert und baumbestanden, wieder allmählich in das Umgebungsbild einfügen. Die industrielle Entwicklung läßt erwarten und erhoffen, daß am Traunsee-Ostufer durch Auflassung und durch Lenkung der Steinbrüche — allerdings nach manchen schmerzlichen Zwischenstadien — in Zukunft wieder ein landschaftlich befriedigender Zustand erreicht werden wird.

Anders die geplante Fahrstraße in der Traunsteinwand. Die scharfkantige, schräge Zerschneidung der Felsgebilde müßte als Dauerwunde bestehen bleiben und ein seltenes, unversehrtes Naturdenkmal würde unwiederbringlich verunstaltet sein.

Es erscheint daher die Forderung berechtigt, daß alle Möglichkeiten erwogen werden, durch die der geplante Straßenbau vermieden werden kann. Die technischen Fortschritte im Förderwesen berechtigen zur Hoffnung, daß durch einen Schrägaufzug oder durch Straßen in Nachbartälern eine der geplanten Felsenstraße wirtschaftlich gleichwertige Lösung gefunden werden kann.

Das Lainagebiet hat vor kurzem durch den Geologen Doktor F. Weber eine geologische Neubearbeitung erfahren. Die neue geologische Karte (M = 1 : 25.000) Dr. F. Webers läßt sehr deutlich den Verlauf der sogenannten „Gosauschichten“ erkennen. Sie ziehen vom inneren Lainautal über die Mairalm und über den Ranzen zur Parteistube und ins Eisenbachtal, einem Seitental des Karbachtals. Die Gosauschichten bestehen vorwiegend aus Mergeln und Sandsteinen; demgemäß stellen ihre lehmigen, bindigen Verwitterungsböden ausgezeichnete Hochwald-Standorte dar. Der südliche Teil dieser forstwirtschaftlich wertvollen Zone ist durch eine wohlausgebaute Forststraße erschlossen, die vom Seeufer an der Karbachmündung bis zur Parteistube reicht und die das Haupthindernis dieser Trasse, die Durchgangwand nächst dem Karbach-Wasserfall, in einem 70 Meter langen Tunnel durchbricht. Es erscheint naheliegend, diese bestehende Forststraße in nordöstlicher Richtung über den Ranzen zur Mairalm fortzusetzen, und so das gesamte Hochwaldgebiet der Gosauzone, einschließlich des inneren Lainautales, zu durchqueren und zu erfassen.

In jüngster Zeit wurde durch eine neue Forststraße im Tiefgraben bei der Eisenau eine weitere Abfahrtsmöglichkeit aus dieser Waldzone zum Seeufer eröffnet, im untersten Teil leider mit wenig Rücksicht auf die Uferlandschaft.

Es darf wohl die Hoffnung ausgesprochen werden, daß eine günstige Ausweidlösung gefunden werden kann.

Jedenfalls muß gegen eine Zerstörung der Traunsteinwand lebhaft Stellung genommen, und es muß zur Abwehr dieser Gefahr der Naturschutz aufgerufen werden.

Der Naturschutz ist berufen und verpflichtet, Dauerschädigungen einmaliger Naturschönheiten und Naturdenkmale abzuwehren. Naturschutz ist besonders in der Nähe von Siedlungen und Hauptverkehrswegen notwendig, sowohl wegen der erhöhten Gefährdungsmöglichkeit wie auch wegen der Bedeutung für einen größeren Kreis von Freunden der Natur und ihrer unberührten Schönheit.

Die Schutzwürdigkeit und das Schutzbedürfnis der Traunsteinwand erscheint durch die Ausführungen genügend beweiskräftig dargelegt.

Die wesentlichen Gesichtspunkte seien hiemit nochmals kurz zusammengefaßt:

1. Die Traunsee=Landschaft vermittelt im Gesamtbereich der Ostalpen den schönsten Übergang und Eintritt vom Alpenvorland in die Kalkalpen.
2. Der Traunstein und seine Seewand sind ganz nahe an den Alpennordrand herangerückt und stellen im Kreis der Salzkammergutseen eine einmalige Erscheinung dar.
3. Erhöht wird der Rang und die Einstufung dieser Naturschönheit durch die Nähe zum Hauptverkehrsweg des Salzkammergutes und durch die Sicht vom See aus.
4. Durch den geplanten Straßenbau würden Felsformen zerstört werden, die sich nicht mehr wiederherstellen lassen. Die schräge Zerschneidung und Zersprengung des lotrecht gegliederten Felsgebildes der Traunsteinwand würde die Dauerbeeinträchtigung eines einmaligen und hervorragenden Naturdenkmals bedeuten.

J. Sch adler

### Vegetation

Wer vom „Hoisn“ südwärts gehend bei der Ansetz den Miesweg betritt oder mit dem Kahn dort an die Uferfelsen heranfährt, findet sich mit einem Schlag in einer anderen Welt: Aus der von Menschen geformten geschichtlichen Landschaft mit Äckern, Gärten, Wiesen und Forsten, die weithin eine „Allerweltsflora“ tragen, tritt er hier ein in das Hochgebirge, in die außerhalb der Menschengeschichte liegende Urlandschaft; dies auf einer Seehöhe von 422 m, ganz nahe der Kurstadt Gmunden! Es ergreift ihn die Erhabenheit der Felsabstürze des Traunsteins, aber nicht zuletzt trägt zu diesem Erlebnis der erstaunliche Reichtum an Pflanzenarten bei, die Schönheit ihrer Einzelformen sowohl wie die Gesetzmäßigkeit, die sie hier vereint. Schließlich kommt dazu, daß die

# ZOBODAT - [www.zobodat.at](http://www.zobodat.at)

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Jahrbuch des Oberösterreichischen Musealvereines](#)

Jahr/Year: 1961

Band/Volume: [106](#)

Autor(en)/Author(s): Schadler Josef

Artikel/Article: [Wissenschaftliche Tätigkeit und Heimatpflege in Oberösterreich. Natur- und Landschaftsschutz. 104-110](#)