

# Der Einfluß der Verkehrsentwicklung auf die Kulturlandschaft Salzburgs

Von EGON LENDL

Jeder Austausch von Gütern, im besonderen aber die Beförderung von Menschen macht Einrichtungen zur Raumüberwindung notwendig. Jede Art von Verkehr, sei es nun ein rollender, schwimmender oder fliegender, wird daher zu einem tief in die Gestaltung des Kulturlandschaftsbildes eingreifender Faktor. Kulturlandschafts- und Verkehrsentwicklung stehen daher von jeher in einem innigen Zusammenhang. Je mehr Menschen die Erde bewohnen, umso umfassender gestalten sich notwendigerweise die verschiedenen Einrichtungen des Verkehrs und beeinflussen das gesamte Leben. Dies kann unmittelbar durch Errichtung von Bauwerken der verschiedensten Art geschehen oder durch Veränderungen in anderer Form ausgelöst werden.

Die große Bedeutung des Verkehrs für die Gestaltung der Kulturlandschaft läßt sich wohl selten in solcher Klarheit darstellen, wie an den Stellen, wo sich ein Übergang von einem Naturgebiet zu einem anderen, etwa der Ebene ins Gebirge, vom Land zum Meer, vollzieht. Dies veranlaßt uns, ganz besonders solchen Regionen auf der Erde unser Augenmerk zuzuwenden, wie es das Übergangsgebiet am ganzen Nordsaum der Ostalpen darstellt. Unter diesem Gesichtspunkt ist auch, auf halbem Wege zwischen Bodensee und Wienerwald, der Raum um Salzburg die Stelle, wo die hochalpinen Teile des Gebirges unmittelbar an das Vorland herantreten, besonders bemerkenswert. Hier sind die natürlichen Voraussetzungen für eine äußerst intensive Verkehrsspannung auch schon dadurch gegeben, daß an dieser Stelle das Gebirge relativ schmal ist und sich seit altersher zwischen den alten Kulturgebieten an der nördlichen Adria und dem bayerisch-österreichischen Alpenvorland ein lebhafter Austausch und Wirtschaftsverkehr vollzogen hat. Vorhandene Verkehrsspannung und eine vorzügliche Lagegunst haben hier zusammengewirkt. Dies wird gerade dem deutlich, der, von Norden kommend, am Alpenrand nach einem Weg ins und durchs Gebirge sucht.

Machen wir den Versuch, uns auf einer Landkarte verkehrssperrende und verkehrleitende Räume in diesem Teil des südlichen Mitteleuropa herauszuarbeiten, so wird dies das Gesagte veranschaulichen helfen. Von allen Flüssen, die zwischen Rheintal und dem Wienerwald aus dem Gebirge dem Alpenvorland zustreben, entspringt bloß der Inn in den Zentralalpen und quert dann in Südwest—Nordost-Richtung das Alpenvorland in seiner ganzen Breite. Nur noch Salzach und Enns greifen tiefer in den Alpenkörper ein, da sie in ihrem Oberlauf die große nördliche Längstalfurche der Ostalpen, die Trennungslinie zwischen den Zentral- und Nördlichen Kalkalpen, durchfließen. Alle anderen aus den Alpen kommenden Flüsse des Vorlandes wurzeln in den Nördlichen Kalkalpen. Wer ihnen vom Gebirgsrand her flußaufwärts folgt, muß erst über relativ hohe Pässe, wie etwa den Flexenpaß, den Fernpaß, den Seefelder Sattel, den Paß Thurn und die Pötschenhöhe ins eigent-

liche „Land im Gebirge“ vordringen. Es muß also, bevor der Übergang über den zentralen Hauptkamm der Ostalpen versucht wird, schon eine Paßhöhe überquert werden. Allein durch diese Tatsache ist die besondere Verkehrsgunst des Inn-, Salzach- und Ennstales gekennzeichnet, da die genannte Schwierigkeit wegfällt.

Aber auch der unmittelbare Austritt der Täler aus dem Gebirge ist nicht gleichartig. Stellen sich doch dem Verkehr in der Übergangszone zum Vorland natürliche Hindernisse in Gestalt von ausgedehnten Moor- und Feuchtlandflächen entgegen, die er zu meiden bestrebt sein muß. Dies gilt für den Austritt des Lech aus den Alpen bei Füssen, wo heute durch einen großen Stausee (Forgensee) überschwemmte Moor- und Feuchtlandflächen ein Gebiet der Siedlungsgunst anzeigen. Wir finden dieselbe Erscheinung an der Loisach im Gebiet des Staffel- und Kochelsees. Auch durch das stark versumpfte und vermoorte Rosenheimer Becken, südlich von Bad Aibling und Rosenheim, durch das der Inn nach Norden strebt, ist erst spät eine linksseitige Uferstraße entstanden. Dies gilt ebenso für den Austritt der Großen oder Kössener Ache ins Gebiet des Chiemsees. Auch hier haben die große Seefläche und die südlich anschließende Moor- und Feuchtlandregion die Straßenzüge nach Norden abgelenkt. Östlich des Salzachtales, etwa im oberösterreichischen Trauntal, ist durch dem Traunsee der Weg ins Vorland abgeriegelt. Diese Ungunst der verkehrsgeographischen Verhältnisse an der Übergangszone vom Gebirge zum Vorland ist wohl die Veranlassung, daß jenes so oft feststellbare Gesetz der Entwicklung größerer städtischer Siedlungen an der Grenze zweier Naturlandschaftsräume in diesem Falle am Nordsaum der Alpen, mit Ausnahme eben Salzburgs und des Salzburger Beckens, nicht zutrifft.

Aber nicht nur der Saum zwischen Gebirge und Vorland muß auf seine Funktion verkehrsleitend oder -sperrend zu wirken untersucht werden, sondern auch das Alpenvorland selbst. Dieses ist in drei große naturräumliche Einheiten gegliedert: In das Moränenland unmittelbar im Anschluß an die Alpen mit zahlreichen Seen, großen und kleinen Moor- und Sumpfflächen umrahmt von einem Kranz von Hügeln, die uns den Rand der eiszeitlichen Zuformung des Vorlandes anzeigen. Nach Norden schließen daran weite Schotterterrassenfluren, die namentlich nördlich von München in große Niedermoorgebiete übergehen. Endlich das gleichförmige niederbayerische Tertiärhügelland, das durch breite, von feuchten Wiesenflächen erfüllte Talstrecken gegliedert ist, die von West nach Ost Iller, Lech, Isar und Inn sowie einzelne kleinere Flüsse durchfließen. Diese landschaftlichen Unterschiede des Alpenvorlandes haben es mit sich gebracht, daß sich auch hier neben deutlich als verkehrsleitend anzusehenden Gebieten solche mit besonders sperrender Funktion abzeichnen. Verkehrsleitend ist neben dem Iller- und Lechtal auf weite Strecken das Isar-, Inn- und Salzachtal. Manchenorts erschwert allerdings ein Feuchtlandstreifen in der Talmitte das Queren dieser Täler und gestattet einen Übergang nur an den Stellen, wo jener nicht allzu breit ist. Eine solche Stelle findet sich im Lechtal z. B. unweit von Augsburg und im Isartal bei Landshut. Es wird verständlich, warum schon die ältesten bekannten Wege im bayerischen Alpenvorland gerade diese günstigen Übergänge aufgesucht haben und diese bis heute benützt werden.

Alle Süd—Nord-Wege durch das Alpenvorland streben günstigen Donauübergängen zu. So haben Ulm, Donauwörth, Ingolstadt, Regensburg und im Osten Passau, Linz, Enns und ihre Vorläufer, z. T. schon in der Römerzeit, stets als Ausgangs- und Zielpunkte für den Verkehr durch das Alpenvorland gedient.

Da nun einige dieser Flüsse im Vorland sich in ihrer Laufrichtung nach Nordosten wenden, bietet sich dem Meridionalverkehr auf der kürzesten Verbindung manches Hindernis. Hindernisse gibt es ebenso für den West—Ostverkehr. Seit altersher folgt dieser im Norden der Donau, wie z. B. die römische Limesstraße. Auch im Süden des Alpenvorlandes zeichnen sich West—Ost-Wege ab. Bedeutsam ist die alte Verbindung von Salzburg durch das Moränenland nördlich des Chiemsees über Wasserburg, durch die Schotterfluren der sog. Schiefen Ebene von München und am Südrand des Tertiärhügellandes nach Augsburg. Bedeutsam ist weiters der Weg von Salzburg über die Straßwalchen—Frankenmarkter Pforte zwischen Gebirge und Vorland längs der Ager-Traunfurche an die Donau. Bemerkenswert ist, daß im Längsverkehr durch das Alpenvorland die Fernverkehrswege erst im späteren Mittelalter der großen Stadt an der Isar, München, zustreben, die erst in dieser Zeit mehr an Bedeutung gewinnt.

Ein leistungsfähiger Fernverkehrsweg in der Mitte des Alpenvorlandes, das mittlere Inn- bzw. Isental benützend, über Braunau und Mühldorf, ist niemals entwickelt worden. Die örtliche Lagegunst dieser Gebiete, vornehmlich im Mündungsgebiet der Salzach in den Inn, auf halbem Weg zwischen Gebirgsrand und Donau, nördlich der schmalsten Stelle der Ostalpen, hat scheinbar niemals ausgereicht, um hier einen zentralen Ort für den ganzen östlichen Teil des Alpenvorlandes entstehen zu lassen, ähnlich wie dies im Westen Augsburg geworden ist. Die Stadt, die im Raum der Inn—Salzachmündung liegen sollte, findet sich, gewissermaßen nach Süden abgerückt, im Salzburger Becken. Hier hat sich nicht nur die lokale Situation des Vorlandraumes als besonders siedlungsfördernd angeboten, sondern auch das alpine Hinterland hat auf die Gebirgsrandsiedlung eine überaus mächtige Anziehungskraft ausgeübt. Es ist nicht nur die kurze Wegstrecke, die von hier aus ein Überschreiten des Ostalpenraumes begünstigt, sondern es ist auch ein besserer Weg, der Pässe vermeidet, die über der 2000 m Höhengrenze liegen. Die Radtstädter Tauern (1730 m) und der Katschberg (1641 m) sind hingegen das ganze Jahr über gangbar. Aus dem Salzburger Becken bieten sich aber nicht nur Wege quer durch das Gebirge an, sondern auch solche, die diagonal hineinführen, wie etwa die Straße, die das Saalachtal aufwärts über den Paß Strub nach Tirol führt, oder die Straßen, die uns ins Enns- und Murtal leiten und darüber hinaus an die Südostflanke der Alpenländer und in die weiten Hügellandschaften und Ebenen der Karpatenländer führen. Diese Lagegunst hat nun dazu beigetragen, daß die alte Stadt an der Salzach die Rolle eines großen zentralen Ortes einnimmt und alle Verkehrswege dieses Teiles des Vorlandes, aber auch teilweise der Alpen selbst, wie ein Magnet angezogen hat. Dadurch ist es wie an keiner Stelle am Nordsaum des Gebirges zu einer innigen Verknüpfung von Gebirgsland mit Teilen des Alpenvorlandes gekommen. Diese Tatsache hat sich schon seit der Römerzeit in der Bildung eines politischen Herrschaftsbereiches dokumentiert, der Teile beider Großlandschaften umfaßte. Wie in der Römerzeit der Stadtbezirk Juvavum von den Niederen und Hohen Tauern bis an den Innbogen und in die Ager-Traunfurche reichte, so ist bis in die Gegenwart dieses Gebiet stets eine „historisch-politische Individualität“ gewesen, deren letzter Ausdruck das heutige österreichische Bundesland ist<sup>1</sup>.

Im einzelnen gliedert sich das Bundesland Salzburg in den Anteil an den aus kristallinen Gesteinen bestehenden, mauerartig aufragenden Hauptkamm

<sup>1</sup> E. LENDL, Bundesland Salzburg, Lage im Staatenbild und Verkehrsbild. Textband zum „Salzburger Atlas“, Salzburg 1955, S. 9—11.

der Zentralalpen mit seinen vergletscherten Gipfelpartien zwischen dem Krimmler Tauern und der Arlscharte, über die nur wenige Paßübergänge in großer Höhe führen und an die sich nach Osten die um mehrere hundert Meter niedrigeren Niederen Tauern schließen. Diese sind nicht vergletschert und bilden zusammen mit den östlich des Katschberges aufragenden Gurktaler Alpen die Umrahmung für die Beckenlandschaft des Lungau. Zu Salzburg gehören ferner nördlich des Salzach- und Ennstales die gegen Osten schmaler werdenden Schieferalpen, die bis in die Gipfelregion begrünt sind. Daran schließen im Norden die großen, verkarsteten Hochplateaus der Kalkalpen, wie das Steinerne Meer, der Hochkönig, das Hagen- und Tennengebirge und der Dachstein. Zwischen diese Hochgebirgsmassive schieben sich immer wieder Mittelgebirgspartien ein, wie etwa das Werfener Mittelgebirge oder nördlich des Tennengebirges, im Osten der Stadt Salzburg gegen das Salzkammergut zu, die Gamsfeld- und Osterhorngruppe. Zu den Kalkvoralpen im Westen des Salzburger Beckens, schon auf bayerischem Boden, gehören auch die Chiemgauer Berge. Vor dem eigentlichen Gebirgsraum liegt noch der Zug der Sandsteinberge mit Höhen bis zu 1100 m, die auf Salzburger Boden nur horstartig aus dem ausgedehnten hügeligen Moränenland herausragen. Fingerförmig vom Salzbachtal bzw. dem Salzburger Becken in die Moränenhügel eingreifende Senken gliedern dieses Land und haben sie teilweise von Seen erfüllten Senken zu Leitlinien des auf die Beckenmitte bei Salzburg zustrebenden Fern- und Nahverkehrs gemacht.

Im Gebirge ist die große Längstalfurche — zwischen Zentral- und Schieferalpen von der Salzach und östlich der Wagrainner Höhe von der Enns durchflossen — die große Leitlinie des Verkehrs. In diesen beiden Tälern gestalten Schluchtstrecken, wie die Taxenbacher Enge und die Schlucht an der Kleinarler Ache bei St. Johann, oder die stark versumpften Talböden im Oberpinzgau, zwischen Mittersill und Bruck, die Führung der Verkehrslinien nicht immer leicht. Auch die Quertalabschnitte, sowohl der Saalach, als auch der Salzach, oftmals beckenartig erweitert (Saalfeldener-, Loferer-, St. Johann-Bischofshofener Becken) sind seit altersher benützte Wege, zu denen sich aus Seitentälern, kleinere Gebirgsgaue aufschließend (Berchtesgadner- und Abtenauer Becken), noch Nebenflüsse der Salzach zuwenden.

Sind es in den Alpen die Täler und die Paßregionen, die von Natur aus als Leitlinien des Verkehrs in Frage kommen, so ist im Vorland deren Verlauf meist nicht so zwingend vorgezeichnet. Doch wurden sie gerade im Salzburger Moränenland durch die Verteilung zwischen trockenen und feuchten Gebieten weitgehend beeinflußt. So stellt z. B. das große Sumpf- und Moorgebiet an der oberösterreichisch-salzburgischen Grenze, das Ibmer- und Weitmoos und seine engere Umgebung, auf viele Kilometer hin am Weg nach Norden zwischen Salzburg und Braunau eine wirksame Verkehrssperre dar. Auch sonst beeinflußt der Verlauf zahlreicher, stark gewundener Täler und auch die weite Feuchtlandfläche der Salzachauen die Richtung der Verkehrswege. Diese Tatsache hat dazu geführt, daß manche Landschaft, trotz ihrer Nähe zum Knotenpunkt Salzburg, doch bis in die Gegenwart sich ihre abseitige Lage erhalten konnte. Die großen Wege nach Norden verlaufen zu beiden Seiten des Salzachtales, wobei seit altersher der linksseitige Weg über Laufen und Tittmoning und seine Fortsetzung nach Altötting, Landshut und Regensburg stets die bedeutendere Rolle spielte als die Straße am rechten Ufer über Ostmiething nach Braunau.

Ein anderer Weg im Vorland ist seit der Römerzeit die Straße, welche von Salzburg aus am Hang des Kapuziner- und Heuberges entlang in Nordost-richtung aus dem Salzburger Becken die Höhe des Moränenlandes erreicht und am Ostrand der Wallersee-Senke, der Pforte von Straßwalchen und Frankenkmarkt zustrebt. Aus dieser Pfortenlandschaft zweigt auch der Weg durch das Schwemmbach- und Mattigtal nach Nordwesten an den Inn ab. Unmittelbar im Norden der Pforte sperrt das Bergland des Kobernaufewaldes und des Hausruck den Raum des zentralen Innviertels um Ried von Salzburg ab, während gleich weite vom Salzburger Becken entfernte andere Teile Oberösterreichs, besonders der Attergau um Vöcklabruck und Gmunden, nach Salzburg hin viel mehr aufgeschlossen sind, trotzdem der Weg durch das Frankenkmarkter Tor eine im Winter recht unfreundliche Klimascheide überschreiten muß.

Für den Norden des Landes und weite Gebiete in der Nachbarschaft des Salzburger Beckens, so besonders das oberösterreichische Innviertel und das südöstliche Bayern, ist die Stadt Salzburg der Ausstrahlungspunkt der Verkehrswege. Eine zweite große Verkehrslandschaft stellt die Längstalfurche zwischen Zentral- und Schieferalpen dar. Salzburg hat mit einem wesentlichen Stück an jenem großen inneralpinen Verkehrsweg Anteil, der Tirol und Vorarlberg mit den innerösterreichischen Ländern Steiermark und Kärnten verbindet. So ist der Salzburger Raum im weiteren politischen Sinne einer der wichtigsten Verkehrsgebiete Österreichs und des benachbarten Bayern. Dadurch wird verständlich, daß diese Stadt und dieses Land im Rahmen der politischen Geschichte des südlichen Mitteleuropa durch Jahrhunderte eine ganz eigenständige Rolle gespielt hat und nach Zeiten, in denen seine politische und kulturelle Bedeutung in den Hintergrund trat, wie etwa im 19. Jhdt., sie sich jedoch immer wieder von neuem durchzusetzen vermochte.

Schon in vor- und frühgeschichtlicher Zeit war der Raum des heutigen Salzburger Landes besiedelt<sup>2</sup>. Funde, vornehmlich aus der Bronzezeit, deuten eine relativ dichte Besiedlung vor allem dort an, wo der Bergbau auf Kupfer auch Gebiete im Gebirge aufsuchte. Eine durch den Verkehr geprägte Kulturlandschaftsgestaltung läßt sich allerdings noch kaum ablesen. Eine diesbezügliche erste entscheidende Prägung vollzieht sich in der Römerzeit. Mit der römischen Verwaltung und Herrschaft kam nicht nur ein neues Volkselement ins Land, sondern auch römische Reichskultur. Der Ausbau der Verbindungen nach den wichtigsten Munizipien und Legionslagern brachte alsbald auch für den engeren Stadtraum von Salzburg die Errichtung eines römischen Munizipium, das dann zur Hauptstadt des ausgedehnten Stadtbezirkes der römischen Provinz Norikum mit dem Namen Juvavum wird. Juvavum erweist sich alsbald als wichtiger Knotenpunkt römischer Reichsstraßen. Seit dem zweiten Jahrhundert n. Chr. ist besonders die Straße aus dem Drautal von Teurnia (St. Peter am Holz bei Spittal) nach Salzburg—Juvavum ausgebaut worden. Noch erinnern zehn Meilensteine und eine Reihe von Siedlungen an den Verlauf dieser Straße. Am bekanntesten ist Kuchl, dessen Existenz uns noch in der ausgehenden Römerzeit durch die „vita Severini“ bezeugt wird. Von Juvavum führten Reichsstraßen am Nordufer des Chiemsees vorbei nach

<sup>2</sup> Vgl. im folgenden die Abschnitte aus dem „Salzburg-Atlas“, Salzburg 1955: E. LENDL, Bundesland Salzburg, S. 11—13; M. HELL, Vor- und Frühgeschichte, S. 91—93; H. KLEIN, Das Erzstift Salzburg um 1400, S. 96ff.; sowie: F. MARTIN, Geschichtliche Entwicklung von Stadt und Land Salzburg. In: Die Städte Deutschösterreichs, Bd. VIII, Berlin 1932.

der Zentralalpen mit seinen vergletscherten Gipfelpartien zwischen dem Krimmler Tauern und der Arlscharte, über die nur wenige Paßübergänge in großer Höhe führen und an die sich nach Osten die um mehrere hundert Meter niedrigeren Niederen Tauern schließen. Diese sind nicht vergletschert und bilden zusammen mit den östlich des Katschberges aufragenden Gurktaler Alpen die Umrahmung für die Beckenlandschaft des Lungau. Zu Salzburg gehören ferner nördlich des Salzach- und Ennstales die gegen Osten schmaler werdenden Schieferalpen, die bis in die Gipfelregion begrünt sind. Daran schließen im Norden die großen, verkarsteten Hochplateaus der Kalkalpen, wie das Steinerne Meer, der Hochkönig, das Hagen- und Tennengebirge und der Dachstein. Zwischen diese Hochgebirgsmassive schieben sich immer wieder Mittelgebirgspartien ein, wie etwa das Werfener Mittelgebirge oder nördlich des Tennengebirges, im Osten der Stadt Salzburg gegen das Salzkammergut zu, die Gamsfeld- und Osterhorngruppe. Zu den Kalkvoralpen im Westen des Salzburger Beckens, schon auf bayerischem Boden, gehören auch die Chiemgauer Berge. Vor dem eigentlichen Gebirgsraum liegt noch der Zug der Sandsteinberge mit Höhen bis zu 1100 m, die auf Salzburger Boden nur horstartig aus dem ausgedehnten hügeligen Moränenland herausragen. Fingerförmig vom Salzachtal bzw. dem Salzburger Becken in die Moränenhügel eingreifende Senken gliedern dieses Land und haben sie teilweise von Seen erfüllten Senken zu Leitlinien des auf die Beckenmitte bei Salzburg zustrebenden Fern- und Nahverkehrs gemacht.

Im Gebirge ist die große Längstalfurche — zwischen Zentral- und Schieferalpen von der Salzach und östlich der Wagrainner Höhe von der Enns durchflossen — die große Leitlinie des Verkehrs. In diesen beiden Tälern gestalten Schluchtstrecken, wie die Taxenbacher Enge und die Schlucht an der Kleinarler Ache bei St. Johann, oder die stark versumpften Talböden im Oberpinzgau, zwischen Mittersill und Bruck, die Führung der Verkehrslinien nicht immer leicht. Auch die Quertalabschnitte, sowohl der Saalach, als auch der Salzach, oftmals beckenartig erweitert (Saalfeldener-, Loferer-, St. Johann-Bischofshofener Becken) sind seit altersher benützte Wege, zu denen sich aus Seitentälern, kleinere Gebirgsgaue aufschließend (Berchtesgadner- und Abtenauer Becken), noch Nebenflüsse der Salzach zuwenden.

Sind es in den Alpen die Täler und die Paßregionen, die von Natur aus als Leitlinien des Verkehrs in Frage kommen, so ist im Vorland deren Verlauf meist nicht so zwingend vorgezeichnet. Doch wurden sie gerade im Salzburger Moränenland durch die Verteilung zwischen trockenen und feuchten Gebieten weitgehend beeinflusst. So stellt z. B. das große Sumpf- und Moorgebiet an der oberösterreichisch-salzburgischen Grenze, das Ibmer- und Weitmoos und seine engere Umgebung, auf viele Kilometer hin am Weg nach Norden zwischen Salzburg und Braunau eine wirksame Verkehrssperre dar. Auch sonst beeinflusst der Verlauf zahlreicher, stark gewundener Täler und auch die weite Feuchtlandfläche der Salzachauen die Richtung der Verkehrswege. Diese Tatsache hat dazu geführt, daß manche Landschaft, trotz ihrer Nähe zum Knotenpunkt Salzburg, doch bis in die Gegenwart sich ihre abseitige Lage erhalten konnte. Die großen Wege nach Norden verlaufen zu beiden Seiten des Salzachtals, wobei seit altersher der linksseitige Weg über Laufen und Tittmoning und seine Fortsetzung nach Altötting, Landshut und Regensburg stets die bedeutendere Rolle spielte als die Straße am rechten Ufer über Ostmiething nach Braunau.

Ein anderer Weg im Vorland ist seit der Römerzeit die Straße, welche von Salzburg aus am Hang des Kapuziner- und Heuberges entlang in Nordost-richtung aus dem Salzburger Becken die Höhe des Moränenlandes erreicht und am Ostrand der Wallersee-Senke, der Pforte von Straßwalchen und Frankenberg zustrebt. Aus dieser Pfortenlandschaft zweigt auch der Weg durch das Schwemmbach- und Mattigtal nach Nordwesten an den Inn ab. Unmittelbar im Norden der Pforte sperrt das Bergland des Kobernauserwaldes und des Hausruck den Raum des zentralen Innviertels um Ried von Salzburg ab, während gleich weite vom Salzburger Becken entfernte andere Teile Oberösterreichs, besonders der Attergau um Vöcklabruck und Gmunden, nach Salzburg hin viel mehr aufgeschlossen sind, trotzdem der Weg durch das Frankenberg-Tor eine im Winter recht unfreundliche Klimascheide überschreiten muß.

Für den Norden des Landes und weite Gebiete in der Nachbarschaft des Salzburger Beckens, so besonders das oberösterreichische Innviertel und das südöstliche Bayern, ist die Stadt Salzburg der Ausstrahlungspunkt der Verkehrswege. Eine zweite große Verkehrslandschaft stellt die Längstalfurche zwischen Zentral- und Schieferalpen dar. Salzburg hat mit einem wesentlichen Stück an jenem großen inneralpinen Verkehrsweg Anteil, der Tirol und Vorarlberg mit den innerösterreichischen Ländern Steiermark und Kärnten verbindet. So ist der Salzburger Raum im weiteren politischen Sinne einer der wichtigsten Verkehrsgebiete Österreichs und des benachbarten Bayern. Dadurch wird verständlich, daß diese Stadt und dieses Land im Rahmen der politischen Geschichte des südlichen Mitteleuropa durch Jahrhunderte eine ganz eigenständige Rolle gespielt hat und nach Zeiten, in denen seine politische und kulturelle Bedeutung in den Hintergrund trat, wie etwa im 19. Jhdt., sie sich jedoch immer wieder von neuem durchzusetzen vermochte.

Schon in vor- und frühgeschichtlicher Zeit war der Raum des heutigen Salzburger Landes besiedelt<sup>2</sup>. Funde, vornehmlich aus der Bronzezeit, deuten eine relativ dichte Besiedlung vor allem dort an, wo der Bergbau auf Kupfer auch Gebiete im Gebirge aufsuchte. Eine durch den Verkehr geprägte Kulturlandschaftsgestaltung läßt sich allerdings noch kaum ablesen. Eine diesbezügliche erste entscheidende Prägung vollzieht sich in der Römerzeit. Mit der römischen Verwaltung und Herrschaft kam nicht nur ein neues Volkselement ins Land, sondern auch römische Reichskultur. Der Ausbau der Verbindungen nach den wichtigsten Munizipien und Legionslagern brachte alsbald auch für den engeren Stadtraum von Salzburg die Errichtung eines römischen Munizipium, das dann zur Hauptstadt des ausgedehnten Stadtbezirkes der römischen Provinz Norikum mit dem Namen Juvavum wird. Juvavum erweist sich alsbald als wichtiger Knotenpunkt römischer Reichsstraßen. Seit dem zweiten Jahrhundert n. Chr. ist besonders die Straße aus dem Drautal von Teurnia (St. Peter am Holz bei Spittal) nach Salzburg—Juvavum ausgebaut worden. Noch erinnern zehn Meilensteine und eine Reihe von Siedlungen an den Verlauf dieser Straße. Am bekanntesten ist Kuchl, dessen Existenz uns noch in der ausgehenden Römerzeit durch die „vita Severini“ bezeugt wird. Von Juvavum führten Reichsstraßen am Nordufer des Chiemsees vorbei nach

<sup>2</sup> Vgl. im folgenden die Abschnitte aus dem „Salzburg-Atlas“, Salzburg 1955: E. LENDL, Bundesland Salzburg, S. 11—13; M. HELL, Vor- und Frühgeschichte, S. 91—93; H. KLEIN, Das Erzstift Salzburg um 1400, S. 96ff.; sowie: F. MARTIN, Geschichtliche Entwicklung von Stadt und Land Salzburg. In: Die Städte Deutschösterreichs, Bd. VIII, Berlin 1932.

Augusta Vindelicorum (Augsburg), an der Mündung der Wertach in den Lech. Auch ihr Verlauf ist im engeren Raum von Salzburg im unübersichtlichen Moränengelände südlich der heutigen Münchener Bundesstraße nachgewiesen; sie vermeidet Feuchtlandflächen und benützt Trockenlandbrücken. Eine andere römische Reichsstraße folgt ungefähr der heutigen Wiener Bundesstraße durch die Straßwalchner Pfortenlandschaft und die Ager-Traunfurche nach Ovilava-Wels. Neben diesen Reichsstraßen trafen sich auf Salzburger Boden noch eine Reihe von Römerwege, darunter solche über die Paßhöhen der Hohen Tauern und andere, die dem Salzsachtal flußabwärts folgten oder an den Mondsee führten. Zahlreiche ausgegrabene römische Landhäuser in der Nähe dieser Wege weisen darauf hin, wie groß ihre Rolle für die Erschließung des Landes gewesen ist. Obwohl der Plan von Juvavum im ganzen noch nicht bekannt ist, weiß man, daß die großen Ausfallstraßen des mittelalterlichen und neuzeitlichen Salzburg sich weitgehend mit dem Verlauf der Römerstraßen, die Juvavum verließen, deckten.

Der Zusammenbruch der Römerherrschaft brachte mit dem Ende des 5. Jhdts. für unser Gebiet einen Verfall des Verkehrswesens. Juvavum wurde zerstört, wenn auch gewiß die ihrer Bedeutung entkleidete Stadt und ihre Umgebung wohl nicht zur Gänze entvölkert worden sein dürfte. Eine Siedlungskontinuität bis zur bairischen Landnahmezeit im 6. Jhd. ist anzunehmen. Wie die jüngsten Funde bei den Ausgrabungen am Salzburger Domplatz bezeugen, ruht das im 8. Jhd. erbaute Virgilmünster noch auf römischen Fundamenten. Verfolgt man die bairische Landnahme in den östlichen Alpenländern und deren Vorland, so ist immer wieder festzustellen, daß das Eindringen germanischer Stämme sich weitgehend längs der alten Verkehrswege, darunter auch der Römerstraßen, vollzogen hat. Sie sind auch in den nächsten Jahrhunderten die Hauptverkehrsstränge, wenn sich auch ihre Qualität während des Mittelalters z. T. sehr verschlechterte. Die einsetzende dichtere Besiedlung des Landes brachte während des Mittelalters allerdings einen stärkeren Ausbau der lokalen Wege mit sich. Da sich Salzburg schon am Ende des 8. Jhdts. und dann in zunehmendem Maße seit der Jahrtausendwende im südlichen Mitteleuropa zu einem wesentlichen Herrschaftszentrum, vor allem im kirchlichen Bereich, entwickelt hat, waren auch die Wege, die von dieser Stadt ausgingen, verkehrsbelebt. 798 wird Salzburg Sitz eines Erzbistums, dessen Machtbereich sich am Ende des 9. Jhdts. bis nach Pannonien ausdehnte und ist über tausend Jahre lang Mittelpunkt der bayerischen Kirchenprovinz, die im Norden bis an das Fichtelgebirge, im Süden bis nach Südtirol, im Westen bis zum Arlberg und nach Osten bis an die ungarische Grenze reichte.

Sehr früh machte sich auch der Handelsverkehr zwischen den oberdeutschen Reichsstädten und Venedig bzw. Friaul über die Tauernpässe bemerkbar. Ein solcher wurde auch auf der „Eisenstraße“ über die Pötschenhöhe aus Oberdeutschland nach der Steiermark abgewickelt. Beide Straßen führten über Salzburger Gebiet. Namentlich seit mit dem Emporkommen von Nürnberg der alte Weg von Venedig über den Brenner- und Fernpaß nach Augsburg oder auch über Mittenwald nach Augsburg teilweise zu Gunsten eines Handelsverkehrs über die Tauernpässe, vor allem den Radstädter Tauern, abgelenkt wurde, wuchs die Bedeutung Salzburgs im Fernhandelsverkehr. Neue Einrichtungen für den Warenumsatz entstanden im mittelalterlichen Salzburg, wie z. B. die Bürgerhäuser in der Getreidegasse mit ihren großen Speicherböden bezeugen. In Salzburg vollzog sich für die Transporte über die Alpenpässe meist der Um-

schlag vom Fuhrwerks- auf den Saumverkehr. Neben dem Fernverkehr gab es auch noch den mehr lokal bestimmten Verkehr, der sich in Zusammenhang mit dem Bergbau sowohl auf Eisen- und Kupfererze im Pongau, auf Gold in den Hohen Tauern und auf Salz bei Hallein und Berchtesgaden am Dürrnberg ergab. Dadurch wurde ein Güterverkehr in Gebieten veranlaßt, die abseits der großen Fernverkehrsstraßen gelegen waren. Eine sehr große Rolle, vor allem für den Bergbau, spielte der Holztransport, vornehmlich in die Salzsudhäuser. Der Holz- und Salztransport gebirgsauswärts spielte sich hauptsächlich auf der Salzach ab. So gab es z. B. bei Hallein und Lend große Rechenanlagen und Landeplätze, wo das Holz anlandete oder Salz verladen wurde. Im Zusammenhang mit dem mittelalterlichen Verkehr waren zahlreiche Mautstellen (Pässe) an den einzelnen Wegen entstanden.

Je klarer sich das Herrschaftsgebiet des geistlichen Fürstentumes Salzburg seit dem 13. Jhd. abzeichnete, desto zahlreicher wurden die Einrichtungen des Landesfürsten, die den Warenverkehr auf den Straßen kontrollierten, daraus Nutzen zu ziehen versuchten, jedoch gleichzeitig auch eine Verbesserung des Straßenwesens und eine Sicherung des Verkehrs vor Überfällen durchführten. Manche Orte des Landes sind schon im Mittelalter vorwiegend auf die Abwicklung des Verkehrs ausgerichtet. Dies gilt besonders von den Märkten an den alten Reichs- und Landesstraßen. Die vielen Einkehrghäuser erinnern heute noch daran, nicht nur in Radstadt, das am Ende des 13. Jhd. als erzbischöfliche Stadt im Ennstal zur Sicherung der Wege im oberen Ennstal und über den Radstädter Tauern an einer geschützten Stelle, oberhalb des versumpften Tales entstanden ist. Dies gilt auch von Golling, an der Mündung der Lammer in die Salzach. Ganz ausgerichtet auf den Verkehr ist die alte salzburgische Schifferstadt Laufen, wo die Salzplätten auf der Salzach, aus Hallein kommend, von Schiffen übernommen und sicher durch die Engtalstrecke des Flusses nördlich von Laufen und zwischen Tittmoning und Burghausen geleitet wurden. Auch die einst salzburgische Stadt Tittmoning mit ihrer Lände ist weitgehend von der Schifffahrt her geprägt worden; dasselbe gilt von Mühldorf am Inn, der alten salzburgischen Enklave inmitten kurbayerischem Hoheitsgebietes.

Neben Fernhandelsverkehr, Holz- und Salzverfrachtung darf auch nicht auf den „Leutverkehr“ vergessen werden, der besonders im Spätmittelalter und in der frühen Neuzeit jährlich viele tausende Menschen, selbst aus abgelegenen Gebieten, nach den großen Wallfahrtsorten des Landes brachte und für deren Beherbergung und Verpflegung zu sorgen war. Die großen Kirchenbauten und Gasthöfe längs der alten Pilgerwege, wie z. B. in St. Wolfgang am Abersee, oder St. Leonhard bei Tamsweg, erinnern heute noch an diese großen Wallfahrten.

Im 16. Jhd. setzt auf den wichtigsten Verkehrswegen wieder ein intensiverer Straßenbau ein. Damals wird der „Tauern“, womit der Radstädter Tauern gemeint ist, neuerlich als Fahrstraße ausgebaut, ebenso der Weg über den Paß Lueg erweitert. Auch der Weg „in die Gastein“, d. h. durch die Gasteiner Klamm, wird verbessert. Eine besondere Fürsorge galt dem Verkehr über die Saumwege der Hohen Tauern. Hier waren sog. Tauernhäuser eingerichtet worden, deren Besitzer verhalten wurden, sich der Reisenden über das Gebirge anzunehmen und für die Ausgestaltung der Wege Sorge zu tragen<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> Siehe H. KLEIN, Der Saumhandel über die Tauern. Mitt. Ges. für Salzburger Landeskde., 90. Bd., 1960.

Eine starke Abschwächung des Fernhandelsverkehrs brachte die große Umorientierung des europäischen Handels von der Levante zu den Häfen an der Atlantikküste und der Nordsee. Die alte Schaltstelle Salzburg am „Venedigerweg über die Alpen“ mußte darunter besonders leiden. Es ist verständlich, daß es daher im 17. und bis zum Ende der ersten Hälfte des 18. Jhdts. in Salzburg zu keiner wesentlichen Ausgestaltung des Verkehrswesens gekommen ist, die sich im Landschaftsbild ausgeprägt hätte. Wohl entstanden jedoch damals die zahlreichen Befestigungsanlagen an den verschiedenen Landesgrenzen und auch die Stadt Salzburg erhielt ihren ausgedehnten Mauerkranz, der teilweise noch heute erhalten ist und daran erinnert, daß in der Zeit des 30jährigen Krieges Salzburg unter Erzbischof Paris Lodron als Zielpunkt einer Flüchtlingsbewegung galt, in dessen Mauern man sich geborgen fühlte.

Eine neuerliche Entwicklung des Verkehrswesens setzte gegen Ende des 18. Jhdts. ein, als eine Reihe von Straßen, darunter einige im Salzburger Vorland, die vor allem dem Getreidetransport aus dem Innviertel dienten, verbessert wurden. Die politische Krisenzeit am Beginn des 19. Jhdts., die gerade im Raum von Salzburg große politische Umwälzungen mit sich brachte, wie die Säkularisierung des geistlichen Fürstentums, eine französische, bayerische und österreichische militärische Besetzung und endlich die Teilung des Landes, hatte das Verkehrsbedürfnis sehr eingeschränkt. Die früher lebhaft begangenen Fernstraßen werden nur mehr wenig benutzt, Saumwege über die Tauern veröden mehr und mehr und verfallen schließlich. Besonders hemmend wirkte sich die politische Zerteilung des ehemals einheitlichen Wirtschaftsraumes im Salzburger Becken nach 1816 aus, als Saalach und Salzach hier zur Landesgrenze wurden und der sog. Rupertiwinkel am linken Salzachufer zu Bayern kam. Der größere Teil des geistlichen Fürstentums war wohl an das Kaiserreich Österreich gefallen, aber innerhalb von diesem war das Salzburger Gebiet nur etwa 1% der Staatsfläche und das wirtschaftliche Schwergewicht des großen Staates war im Osten und Norden gelegen. Bezeichnend für diese Situation mag sein, daß damals, vornehmlich aus der Stadt Salzburg, eine starke Abwanderung einsetzte. Das Land Salzburg, welches erst um die Jahrhundertmitte innerhalb Österreichs wieder die selbständige Landesindividualität erlangte, konnte erst um das Jahr 1860 dieselbe Einwohnerzahl erreichen wie vor dem Wiener Kongreß.

Das entscheidende Moment in der Verkehrsgeschichte unseres Landes und damit auch in der Kulturlandschaftsentwicklung ist aber die Einführung der Eisenbahn als Verkehrsmittel<sup>4</sup>. Sie löst nicht nur im Zusammenhang mit der Errichtung der Bahnanlagen eine rege Bautätigkeit aus, sondern hat überhaupt einen neuen wirtschaftlichen Aufschwung mit dem Anschluß an den großen Fernverkehr gebracht. Allerdings ist die Erbauung der Kaiserin Elisabeth-Westbahn Wien—Linz—Salzburg und ihr Anschluß nach München im Jahre 1860 erst als ein erster Schritt der Wiedereinbeziehung Salzburgs in den europäischen Fernverkehr anzusehen. Das Land war damit erst relativ spät an das Eisenbahnnetz angeschlossen worden, da z. B. die Linie Wien—Triest bereits 1857 eröffnet wurde. 1871 wurde die Strecke Salzburg—Hallein, 1875 die Gisela- oder Salzburg-Tirolerbahn ins Gebirge, salzachtalaufwärts, eröffnet.

Die Trassenführung der Eisenbahn, schon die der Westbahn Linz—Salzburg, wich auf weite Strecken vom Verlauf der alten Reichsstraße, an der sich

<sup>4</sup> Siehe Abschnitt „Verkehr“ im Textband des „Salzburg-Atlas“ von K. WILLVONSEDER, S. 80—85.

bisher alle Bauten befanden, die dem Verkehr direkt oder indirekt gedient hatten, ab. Dadurch ergaben sich Änderungen und Verschiebungen in der Ausbaurichtung der Orte, die längs der Bahn lagen, da nun nicht mehr allein die Straße als Leitlinie einer Verkehrsentwicklung und eines Ortsausbaues zu gelten hatte. So verläuft z. B. die Trasse der Westbahnlinie zwischen der oberösterreichisch-salzburgischen Landesgrenze und der Stadt Salzburg fast zur Gänze abseits der alten Reichsstraße. Schon in der Straßwalchner Pfortenlandschaft bleibt die Eisenbahn auf der Südseite des Vöckla- bzw. Hummelbachtals, während die Straße nördlich davon verläuft. Die letztere überquert wohl südlich des Marktes Straßwalchen die Bahn, diese erreicht aber dann durchwegs auf der westlichen Flanke der Wallersee Furche, teilweise unmittelbar am Seeufer und in der Fischachschlucht, Salzburg. Allein die neuen Bahnhofanlagen an dieser Strecke schaffen jeweils neue Siedlungszentren bzw. sind Ausgangspunkte für eine Ortserweiterung in dieser Richtung. Zahlreiche, mit dem Eisenbahnbau notwendig gewordene Kunstbauten (Dämme, Einschnitte, Brücken usw.) bringen ungleich mehr als die bisherigen Straßenbauten ein neues Element ins Landschaftsbild. Besonders augenfällig ist eine solche Umgestaltung durch den Ausbau der Bahnhofanlagen in Salzburg, die zu einem großen Grenzbahnhof auszubauen waren. Als dieser errichtet wurde, lag das Gelände noch außerhalb der bis 1861 bestehenden Stadtbefestigungen und Bastionen, am Rande des Schallmooses, des großen Moorgebietes im Nordosten der Stadt. Die Erbauung des Bahnhofes löste ebenso wie der Bau der Bahnbrücke über die Salzach, nördlich der Vorstadt Mülln, große bauliche Entwicklungen aus. Die Stadt erweiterte sich mit dem Ausbau des Andräviertels und der Verbauung des Schallmooses zusehends in dieser Richtung. Was sich in Salzburg vollzog, setzte sich in Hallein, Golling, Bischofshofen, Zell am See und an vielen anderen Orten längs der neuen Bahntrasse der Salzburg—Tiroler Bahn fort. Vielfach blieben die Bahnhofanlagen abseits der alten Ortskerne, lagen nicht selten auf der anderen Talseite, da das enge Salzachtal oftmals nicht so viel Platz bot, um Bahntrasse und Ortschaft auf einer Flußseite zu vereinen. So entstehen neue Ortsteile, die von der übrigen Siedlung vielfach getrennt sind. Nicht selten liegen sogar die neuen Bahnhofanlagen verwaltungsmäßig lange außerhalb des Gemeindebereiches, wie z. B. in Hallein, in St. Johann i. P. und auch in Saalfelden. In Bischofshofen hatte besonders die Erbauung der Bahnstrecke nach Selztal mit der Trassenführung durch die Schlucht des Fritzbaches schon in den 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts eine Ausweitung der Bahnhofsanlagen notwendig gemacht. Dieser Ort, der im Jahre 1869 nur 523 Einwohner zählt, wächst nun rasch und wird zum zweitgrößten Verkehrsknotenpunkt im Lande und zu einem der wichtigsten in den nördlichen Ostalpenländern. Durch zahlreiche große Wohnblocks für die Eisenbahnbediensteten war diese Erweiterung eingeleitet worden und trug dazu bei, daß ausgedehnte neue Ortsteile entstanden und die Achse des Ortes sich zunehmend verlagerte.

Die vom alten Straßenverlauf abweichende Trassenführung der Bahn hat in der zweiten Hälfte des 19. Jhdts. im Gebirge manche Täler erschlossen, die früher ziemlich abseits des Verkehrs lagen. Dies trifft z. B. für das Tal des Leoganger Baches, zwischen den Kitzbühler Schieferalpen und den Leoganger Steinbergen, zu, wo der Übergang über den Griesenpaß nun von der Salzburg-Tirolerbahn benutzt wird, während die alten Hauptverkehrswege zwischen den beiden Ländern ausschließlich über Lofer-Waidring, den Paß Strub und den Paß Thurn aus dem Oberpinzgau ins Tal der Kössener Ache und über den

Gerlospaß führten. Diese Bahnbauten, namentlich im Zuge der nordalpinen Längstalfurche, hatten seit 1884 mit der Arlbergbahn den Anschluß an die Schweiz gebracht, nachdem die schon früher erbaute Brennerbahn auch den Anschluß nach Südtirol und Italien möglich gemacht hatte.

Mit der Erbauung einzelner, z. T. schmalspuriger Lokalbahnen, war in den 90er Jahren auch das Erholungsgebiet des Salzkammergutes und des Oberpinzgaues erschlossen worden. Einer ähnlichen Aufgabe diente die Lokalbahn zum Drachenloch (St. Leonhard) und nach Berchtesgaden. Besonders der Bau der Salzkammergut-Lokalbahn hatte in dem um die Jahrhundertwende rasch aufstrebenden Erholungsgebiet wesentlich dazu beigetragen, daß in rascher Folge in der Nachbarschaft der Trasse Landhäuser und Villen, Gasthöfe und andere Einrichtungen des Fremdenverkehrs errichtet wurden; der Ausbau des Ortes St. Lorenz z. B. und die Besiedlung des Schwemmkegels des Zinkenbaches, gegenüber von St. Wolfgang, zeugen dafür. Auch die Erbauung der Bahn Salzburg—Oberndorf—Lamprechtshausen hat dieses früher sehr abgelegene Gebiet, vor allem im Moorgebiet um Bürmoos, an den Verkehr angeschlossen und teilweise erst seine stärkere Besiedlung eingeleitet.

Ein sehr wesentliches Ereignis in der Verkehrsgeschichte des Landes ist der Bahnbau durch den Hauptkamm der Zentralalpen nach dem Süden und Südosten Europas. Mit dem Bau der „Tauernbahn“, die 1901 begonnen und 1909 mit der Eröffnung des Betriebes durch den 8.6 km langen Tauerntunnel zwischen Bockstein und Mallnitz vollendet wurde, war nach einem mehr als hundertjährigen Stillstand, der für die Entwicklung des Landes stets bedeutsame Nord-süd-Verkehr wieder auf eine neue Grundlage gestellt worden. Nach langen Überlegungen hatte man sich für die Trassenführung von Schwarzach durch die Gasteiner Klamm, das Gasteiner Tal aufwärts über Bockstein nach Mallnitz, ins Mölltal bis nach Spittal a. d. Drau entschieden. Für die Wahl dieser Trasse war wohl maßgebend gewesen, daß dadurch die wichtigen Badeorte des Gasteinertales verkehrsmäßig erschlossen werden konnten und es nur eines einzigen großen Tunnels bedurfte, um vom Alpennordrand ins südliche Längstal zu kommen. Dieser Bahnbau, der die alte Verbindung Oberdeutschland—Adriahäfen zugleich mit der Erbauung der Karawanken- und Wochenerbahn wieder lebendig werden ließ, hat nun eine Reihe weiterer Umprägungen im Kulturlandschaftsbild Salzburgs ausgelöst. Vor allem verdankt ihm der Ort Schwarzach (Bahnhof Schwarzach-St. Veit), heute ein bedeutsamer Marktort im Salzsachtal, sein Entstehen bzw. seinen Ausbau. Erst 1903 wurde diese Siedlung als eine selbständige Gemeinde begründet und die ausgedehnten Bahnhofsanlagen auf der rechten Uferseite der Salzach angelegt, während die Wohnsiedlung jenseits des Flusses entstand. Durch die Erbauung von Schwarzach entwickelte sich in kurzer Entfernung von Bischofshofen ein zweiter, für die Verkehrsabwicklung der nördlichen Ostalpentäler bedeutsamer Knotenpunkt. Ausschließlich dem Eisenbahnverkehr verdankt in unmittelbarer Nachbarschaft der Stadt Salzburg, auf bayerischem Boden gelegen, der Ort Freilassing sein Entstehen. Er ist inzwischen zu einer städtischen Gemeinde mit mehr als 8000 Seelen angewachsen.

Der Eisenbahnbau hat erstmalig in der Kulturlandschaftsentwicklung des Salzburger Raumes größere Flächen ausschließlich dem Verkehr reserviert und dadurch, wie erwähnt, ein neues Element im Landschaftsbild zur Geltung gebracht. Durch die Eisenbahn ist überdies das Tempo des Verkehrs und dessen Dichte binnen weniger Jahre entscheidend vergrößert worden. Wo etwa um 1850

zweimal pro Tag Postwagenkurse gingen, fuhren um 1880 schon vier bis fünfmal im Tag Eisenbahnzüge und auch die Menge der beförderten Fracht hatte sich vervielfacht.

Eine besondere Note erhielt der Eisenbahnbau durch die Errichtung ausgesprochener Bergbahnen mit Zuhilfenahme des Zahnrades. Unter den relativ wenigen Zahnradbahnen, die in den Ostalpen entstanden, waren zwei auf Salzburger Boden errichtet worden: die Gaisbergbahn von Parsch auf die Gaisbergspitze und die Schafbergbahn von St. Wolfgang auf den Schafberggipfel. Erstere wurde inzwischen wieder abmontiert, nachdem der moderne Autostraßenbau eine viel eindrucksvollere Auffahrt auf den Hausberg der Stadt Salzburg ermöglichte.

Bei einer Betrachtung der Entwicklung der Salzburger Kulturlandschaft muß auch an den Postwagen- und Botenverkehr erinnert werden, der gewiß als ein Vorläufer des Bahn- und Kraftwagendienstes zu gelten hat und viele Gebirgstäler und weite Gebiete des Vorlandes erschloß. Auch nach dem Eisenbahnbau hat der Postwagenverkehr noch lange Zeit eine Rolle gespielt und Einrichtungen, wie Pferdewechselstationen haben noch im 19. und an der Wende zum 20. Jhd. Bedeutung besessen. So ist z. B. das vielbesuchte Gasteinertal bis zum Beginn des 20. Jhdts. (1905) von Lend aus nur mit Postkutschen erreichbar gewesen.

Ein neues Kapitel der Verkehrsaufschließung beginnt mit dem Einsatz des Kraftwagens in vielfältiger Form. Dieser bringt einen Ausbau der Landesstraßen und die Neuanlage zahlreicher Straßenzüge mit sich, wobei in zunehmendem Maße nun auf die Bedürfnisse des Kraftwagens Rücksicht genommen werden muß. Viele Straßen, die für das Pferdefuhrwerk geeignet waren, mußten umgestaltet werden. Allenthalben finden sich neben den Resten der alten Straßenzüge die Trassen der neuen Autostraßen. Ein Autostraßennetz, mehr oder minder modern ausgebaut, erschließt heute schon alle bewohnten Täler des Salzburger Gebirgslandes und durchdringt in einem dichten Netz auch abseits alter Hauptverkehrswege das Vorland. Fast alle diese Straßen werden im regelmäßigen Kraftwagendienst, sei es der Post, der Österreichischen Bundesbahn oder anderer Gesellschaften, befahren und bieten die Möglichkeit, meist mehrmals am Tage die Hauptstadt des Landes oder doch wichtige Punkte an den Eisenbahnlinien zu erreichen.

Unter den neuen Straßenzügen ist an erster Stelle die Schaffung des wichtigen Überganges über den Hauptkamm der Hohen Tauern, der Bau der Großglockner-Hochalpenstraße zu nennen<sup>5</sup>. Sie führt von Bruck im Salzachtal über Ferleiten im Fuschertal, über das Fuschertörl auf das Hochtor in 2500 m und von dort ins oberste Mölltal nach Heiligenblut. Mit dem Bau dieser Straße entstand zwischen Brennerpaß und Katschberg ein weiterer, wenigstens durch 6 Monate befahrbarer moderner Übergang über die Zentralalpen. Diese modernste Großstraße in den östlichen Alpen hat eine Verbindung wieder aufleben lassen, die als Saumweg in früheren Jahrhunderten große Bedeutung besaß, nun aber vorwiegend dem Erholungsverkehr dient. Es ist daher verständlich, daß längs dieser Route, die ausgedehnte Bauten notwendig machte, zahlreiche Parkplätze und Unterkunfthäuser entstanden sind und Orte wie Heiligenblut oder Ferleiten, ja selbst Bruck im Salzachtal, manche Umgestaltung in diesem Zusammenhang erlebten.

<sup>5</sup> F. WALLACK, Die Großglockner-Hochalpenstraße, die Geschichte ihres Baues. Wien 1949.

Auch im unmittelbaren Stadtgebiet von Salzburg haben moderne Straßenzüge größere Veränderungen und den Bau neuer Wohn- und Industrieviertel ausgelöst. Dies gilt z. B. von der Alpenstraße, die vom südlichen Rand der Innenstadt salzachaufwärts bis zur Einmündung der alten Berchtesgadener Straße bei St. Leonhard zieht. Sie ist ein Teil der großen Ausfallsstraße von Salzburg nach Süden und hat die Errichtung einer Reihe von Wohnvierteln mit mehrstöckigen und eingeschossigen Häusern mit sich gebracht, daneben aber auch Industriebetriebe zur Ansiedlung veranlaßt. Dasselbe gilt vom Neubau der Münchner Bundesstraße im Gebiet von Liefering, wo ebenfalls die Begradigung des alten Straßenzuges und die neue Überführung über die Autobahn das Entstehen von Wohnvierteln nach sich zog. Auch die Errichtung der großen Kasernenanlagen auf dem Gemeindegebiet von Wals-Siezenheim, westlich der Autobahn, an der Stadtgrenze von Salzburg, ist unmittelbar durch den Bau dieses Verkehrsweges veranlaßt worden<sup>6</sup>.

Das größte Vorhaben im Rahmen des modernen Straßenbaues brachte der Anschluß des Salzburger Gebietes an das mitteleuropäische Autobahnnetz. Aus Bayern kommend, erreicht die **A u t o b a h n** mit ihren breiten, im Landschaftsbild deutlich sich abzeichnenden Trassen am Walserberg, südwestlich der Stadt, das Salzburger Becken. In einem nach Osten offenen Bogen um die Stadt, strebt der eine Ast nach Linz und Wien, der andere wendet sich nach Süden der Salzachtal-Bundesstraße zu. Dieser Bogen hat neue Verkehrsrelationen geschaffen, vor allem im Süden des großen Untersberger Moorgbietes eine Verbindung zwischen der Innsbrucker und der Salzachtal Bundesstraße hergestellt. Im Norden der Stadt entstand durch die Autobahn ein neuer Übergang über die Salzach und mehrere große Viadukte, die zu den bedeutendsten Bauwerken des Verkehrs im Salzburger Raume zählen (Zilling-Viadukt). Der Ausbau der Autobahn in Richtung Mondsee, im Tal der Griesfler Ache, und weiter in den Attergau, schafft überdies erstmalig in der Geschichte einen Fernverkehrsweg, der abseits der Straßwalchner Pfortenlandschaft, näher am Gebirge, das oberösterreichische Donauland von Salzburg her zu erreichen sucht.

Eng mit dem Kraftwerksbau der Bundesbahnen zur Stromversorgung des elektrifizierten Betriebes hängt der Bau der Straße im Stubachtal bis zum Enzingerboden zusammen. Diese ursprünglich einzig und allein den Kraftwerken dienende Straße ist heute ein beliebtes Ziel für den Touristenverkehr. In dieselbe Reihe gehören u. a. die Gaisbergstraße sowie zahlreiche Straßen im Berchtesgadener Land, wie z. B. die teilweise auch österreichisches Gebiet berührende Roßfeldstraße.

Die neueste Verkehrsentwicklung, die wieder landschaftlich zum Ausdruck kommt, wurde durch die Errichtung zahlreicher **S e i l s c h w e b e b a h n e n** eingeleitet. In enger Beziehung mit der immer stärkeren Ausgestaltung Salzburgs zu einem Erholungsgebiet, das nicht nur im Sommer, sondern auch im Winter aufgesucht wird, sind die Seilschwebbahnen Unternehmen, die den größten Teil des Jahres mit einer rentablen Betriebsführung rechnen können. Sie befördern eine große Zahl von Menschen in kurzer Zeit aus den Tallagen ins Berggebiet, vielfach in die Zone oberhalb der Waldgrenze und erschließen diesen Raum nun stärker für den Fremdenverkehr. Gondelbahnen finden sich heute auf die Schmittenhöhe bei Zell am See, auf den Stubnerkogel bei Badgastein, vom Enzingerboden zum Weißsee im Stubachtal, auf den Maiskogel

<sup>6</sup> Siehe Abschnitt „Salzburg, Landeshauptstadt“ im Textband des „Salzburger Atlas“ von E. LENDL, S. 126—129.

bei Kaprun, auf das Zwölferhorn bei St. Gilgen, auf den Dürrnberg bei Hallein und zur Eisriesenwelt im Tennengebirge. Die zahlreichen Ski- und Berglifte, die nicht nur dem Wintersportverkehr, sondern vielfach auch der Personenbeförderung im Sommer dienen, haben z. T. dieselbe Aufgabe, nur in kleinerem Ausmaß, wie die Gondelbahnen.

Gering ist bisher noch die Rolle des **L u f t v e r k e h r s** an der Umgestaltung des Landschaftsbildes, da es sich hiebei nur um eine Art punktförmige Beeinflußung handeln kann, während der Bahn- und der Straßenverkehr sich wie ein Netz über das Land breitet. Nur der Salzburger Flughafen, südwestlich der Stadt im Salzburger Becken gelegen und mehrere Blinkfeueranlagen erinnern daran, daß die Landeshauptstadt an diesem jüngsten Zweig des Verkehrswesens angegliedert ist. Erwähnt soll noch der bekannte Standort der alpinen Segelfliegerschule in Zell am See werden, die auf den weiten Flächen des Zeller Moores südlich der Stadt ihren Flugplatz hat.

Endlich soll auch auf einzelne Einrichtungen des **P o s t - , R u n d f u n k** und **F e r n s e h w e s e n s** verwiesen werden, die im modernen Kulturlandschaftsbild Salzburgs zur Geltung kommen. Es sind dies vor allem neben den notwendigen Gebäuden für den Postverkehr vor allem die Rundfunkstationen mit ihren Sendemasten — im Gebirge sind zahlreiche Relaisstationen notwendig — und die große Fernsehsendeanlage auf dem Gaisberggipfel.

Überblickt man die letzten Jahrzehnte der Verkehrsentwicklung im Bundesland Salzburg, so muß immer wieder festgestellt werden, daß im Gesamtrahmen der Kulturlandschaftsentwicklung dem Faktor Verkehr direkt oder indirekt eine immer entscheidendere Bedeutung zukommt, schon rein mengenmäßig wachsen die Verkehrsaufgaben über die Bewältigung eines lokalen Bedarfes oder den Transport spezieller Waren über weite Entfernungen hinaus. An ihre Stelle tritt der Transport immer größerer Menschenmassen und auch größerer Mengen von Sachgütern. Es ist daher kein Wunder, daß fast alle Verkehrsmittel zur Erfüllung dieser Aufgabe auch immer mehr Raum benötigen. War schon die Errichtung der Eisenbahnen ein erster großer Anstoß zum Ausbau von Verkehrsflächen, so hat der moderne Kraftwagenverkehr neben der ständigen Verbreiterung der Straßen auch die Notwendigkeit mit sich gebracht, Parkplätze und Auto-Servicestationen zu schaffen. Gerade in einem Lande wie Salzburg, wo die Gebirgsnatur die Möglichkeit Verkehrsflächen auszusparen von vorneherein sehr beschränkt, ergeben sich daher im Zusammenhang mit anderen Gestaltungsproblemen der Landschaft in zunehmendem Maße Schwierigkeiten. Gewiß erleichtert die Tatsache, daß es im Salzburger Gebiet nicht zur Entwicklung einer raumfressenden Schwerindustrie gekommen ist und die Anlage weiterer Verkehrsflächen im Zusammenhang mit einer Industrialisierung bisher erspart geblieben ist, die Planungsaufgaben. Aber selbst die wenigen größeren Rangierbahnhöfe, vor allem im Pongau, verlegen große Teile des schmalen Talraumes im Salzachtal für andere Zwecke.

Die Lage Salzburgs an großen europäischen Fern- und Durchgangsverkehrslinien wird es ebenso wie an der Arlbergstrecke notwendig machen, daß heute noch eingleisige Abschnitte zweigleisig ausgebaut werden. Dies wird Probleme mit sich bringen, vor allem an jenen Stellen, wo schon derzeit im Gebirge nur mit großen Schwierigkeiten ein einspuriger Schienenweg aufrechterhalten werden kann. Sehr dringlich ist der Ausbau neuer Verkehrsflächen im Straßenwesen. Hier wird namentlich im Zuge der großen Fernver-

kehrstraßen, insbesondere der Europastraße (E 14) zwischen Salzburg und Villach, dieser Aufgabe große Aufmerksamkeit zu widmen sein, wobei die Notwendigkeit, einen wintersicheren Übergang über das Gebirge zu schaffen, wahrscheinlich einen oder mehrere Tunnelbauten erfordert. Aber nicht nur der Bau der Europastraße, sondern auch andere Übergänge über das Gebirge, wie etwa die vieldiskutierte Felber-Tauernstraße und die Gerlospaß-Straße, sollten sie in den nächsten Jahren in Angriff genommen werden, werfen zahlreiche Probleme hinsichtlich der Wandlung der Salzburger Kulturlandschaft auf.

Eine Sonderfrage stellt die Raumenge unserer Städte und größeren Markorte dar. Die formschöne Salzburger Altstadt inmitten ihrer Stadtberge, im weiteren Umkreis umsäumt von einem Feuchtland- und Moorgürtel, hat bisher nur mit Mühe den von Jahr zu Jahr wachsenden Verkehr bewältigen können. Die Entwicklung gerade der letzten Monate zeigt aber immer deutlicher, daß in Salzburg nicht nur im engeren Stadtbereich Fragen des Durchgangsverkehrs beantwortet werden müssen, sondern daß ebenso in anderen Orten, wie Zell a. See und Bischofshofen, innerhalb der Stadt Flächen ausgespart werden müssen, in die Kraftwagen oder andere Verkehrsmittel eingewiesen werden können.

Aus all dem wird deutlich, wie stark ein Raum wie der des Landes Salzburg, in dem sich seit altersher große europäische Fernverkehrswege treffen und in dem vor allem der moderne Massenfremdenverkehr stets viele Menschen zusätzlich zur Wohnbevölkerung ins Land bringt und in dem eine wachsende Industrieproduktion ebenfalls Verkehrsbedürfnisse anmeldet, seine Kulturlandschaft immer mehr nach Gesichtspunkten des Verkehrs zu gestalten genötigt ist.

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

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft](#)

Jahr/Year: 1958

Band/Volume: [100](#)

Autor(en)/Author(s): Lendl Egon

Artikel/Article: [Der Einfluß der Verkehrsentwicklung auf die Kulturlandschaft Salzburgs 227-240](#)