Dreizellerstraße und Schneebergpark, zwei Beispiele notwendiger Regionalplanung

WALTER STRZYGOWSKI, Wien

Im Jahr 1948 veröffentlichte ich erstmals den Vorschlag einer Fernstraße für Tourismus, die das Wiener Becken über Mariazell und Zell am See mit Zell am Ziller verbinden soll [1]. Seither wurde dieses Projekt unter dem Namen „Dreizellerstraße“ bekannt, es taucht auch in den Programmen politischer Parteien auf, doch wird dabei die ursprüngliche Idee anders ausgelegt. Deshalb erscheint eine Erklärung nötig. Inzwischen verlangen zahlreiche Vereinigungen ein umfassendes Straßenbaukonzept [2]. Von seiten der Bundesregierung wird eine weiträumig-langfristige Raumplanung gewünscht.

Übersichten über den Fremdenverkehr in Österreich [3] zeigen sehr deutlich, daß der intensive Besuch österreichischer Alpenlandschaften heute nur bis zur Linie Salzkammergut—Kärntner Seen reicht. Östlich davon werden nur wenige abgegrenzte Ziele viel besucht, dazwischen liegen Landschaften von großem Reiz unerschlossen und schwer zugänglich. Es ist abzusehen, daß auch diese Landschaften in Zukunft von einer steigenden Zahl von Urlaubern im Sommer und Winter erreicht werden. An uns liegt es, dafür zu sorgen, daß eine Erschließung planmäßig und schonungsvoll unter Einsatz hinreichender Mittel erfolgt und dabei alle Fehler vermieden werden, die bisher nur allzu häufig bei der Erschließung der Alpenlandschaften vorgekommen sind. Für die notwendigen Maßnahmen sollen im Folgenden einige Vorschläge gegeben werden.

Verlauf und Funktionen der Straße

Die Dreizellerstraße folgt durchwegs den wichtigsten geologischen Leitlinien der Nordalpen, sie ist also nicht willkürlich gewählt, sondern weitgehend naturbedingt: Gerlos-, Salzach- und Ennstal bilden eine Talflucht, die durch geringere Hebung der Naht von Kalkalpen und Zentralalpen entstand. Der weitere Verlauf bis zum Wiener Becken ist durch zahlreiche Mulden innerhalb der Kalkalpen vorgezeichnet, die ihr hohes Alter durch Füllung mit Gosau-Konglomeraten bezeugen.

Die Aufgaben dieser Straße ergeben sich nicht nur aus der Lage, sondern auch aus allen modernen Anforderungen an Straßen in Erholungsräumen. Während die Autobahn im Norden geeignet ist, Frachten und Gäste schnell durch das Alpenvorland zu fernen Zielen zu führen, sollte die Dreizellerstraße in erster Linie die bisher vernachlässigten Teile der nordöstlichen Alpen dem Fremdenverkehr im Sommer und Winter neu erschließen, alte und neue Erholungsräume verbinden. Man soll auf ihr weniger schnell als vielmehr langsam und genußreich fahren!

Bis zur Fertigstellung dieses Projektes werden noch viele Jahre vergehen. Mittlerweile wird Europa soweit vereint sein, daß die Gestaltung der Alpen zum „Dachgarten Europas“ in Zusammenarbeit mit den Herkunftsländern der

Erholungssucher erfolgen wird. Die wirtschaftlichen Aufgaben des Alpenraumes werden dann voraussichtlich Erholung, Vieh- und Holzwirtschaft sein, in dieser Reihenfolge. Die Industrie ist in der ganzen Talflucht nur durch kleine Werke vertreten. Zwei Großbetriebe, das Aluminiumwerk Lend und die Hütte Liezen sind Ausnahmen, die den Charakter der Erholungslandschaft nur kurz unterbrechen. Neue Industrie wird nur erwünscht sein, soweit es sich um nicht störende Betriebe handelt.

Im Osten wäre es die Hauptaufgabe der Dreizellerstraße, die Berge und Täler zwischen Salzkammergut und Wiener Becken besser erreichbar zu machen, einerseits für Gäste aus dem Westen und Norden, andererseits für die Wiener. Die Zahl der Gäste aus Deutschland steigt mit der Motorisierung, mit der Länge der Urlaube und mit der Zahl derer, die sich einen Auslandsurlaub leisten können. Schon jetzt findet man jedes Jahr mehr deutsche Pensionsgäste auch in den traditionellen Sommerfrischen der Wiener, selbst im Wienerwald und am Neusiedlersee. Bisher weichen die Wiener meist bis in die Hügelländer und an die Küsten der Adria aus. Mit weiterem Steigen der Erholungssucher wird aber der Ausbau neuer Unterkünfte und Gaststätten immer dringender. Auch dem Wintersport sind die östlichen Alpen bisher noch zuwenig erschlossen. Die Wiener Schuljugend fährt zum Skikurs oft weit nach Westen und nimmt dort Quartiere ein, die ebensogut von fremden Gästen, auch Schuljugend aus den Ebenen bezogen werden könnte, an deren Skiausbildung wir sehr interessiert sind.

Waldfreie und auch schneesichere Hänge, die leicht von Wien erreichbar gemacht werden könnten, sind ungenutzt, weil die Zufahrt dorthin durch lange und industriereiche Täler gedrosselt wird, Bergbahnen und nicht zuletzt das nötige Kapital fehlen. Von Mariazell nach Wien kann man heute bekanntlich mehrere Umwege einschlagen. Der kürzeste und schönste Weg ist noch nicht gebahnt, nur durch alte Wallfahrerpfade vorgezeichnet, die heute nicht mehr begangen werden. Man wird sich vielleicht noch jahrelang damit begnügen müssen, die Dreizellerstraße von Mariazell bis Wien als ein Bündel mehrerer älterer Straßen zu betrachten, ehe es möglich sein wird, einen neuen Hauptstrang zur Autobahn bei Bad Fischau zu legen. Die geistige Vorarbeit sollte aber schon jetzt vom Bund gemeinsam mit den Ländern Wien, Niederösterreich und Steiermark eingeleitet werden. Dafür erstatten wir unten einige Vorschläge.

Technische Anlage und Ausgestaltung

Der Verlauf der Straße liegt schon heute im wesentlichen weitgehend fest. Seit dem zweiten Weltkrieg wurden zahlreiche Straßenstücke im Ennstal und Salzachtal neu angelegt oder verbreitert, auch mit neuen Beton- und Asphaltdecken versehen. Diese neuen Straßenstücke im Salzach- und Ennstal sind durchwegs über 7 m breit, oft noch mit Schultern und Leitschienen versehen. Zuletzt wurde die Gerlosstraße von Krimml über den Gerlospañ ins Gerlostal als neuer Glanzpunkt alpiner Straßenbaukunst erbaut.

Die Zufahrt nach Zell am Ziller führt von Deutschland künftig entweder über die Inntal-Autobahn oder über die Achenseestraße. Leider hat man bisher im Zillertal keine Bauschneise für eine Autobahn freigelassen, obwohl der Bau einer solchen schon zur Zeit der Achse Rom—Berlin erwogen wurde. Die Verkehrsentwicklung in den letzten Jahrzehnten läßt erwarten, daß die Notwendigkeit einer Tunnelverbindung unter den Zillertaler Alpen wieder aufleben wird,

denn dort ist die Einschnürung der Basis des Gebirges am engsten. Daher sollte der Platz für eine Zillertal-Vollbahn freigehalten werden.

Auch an die Ausgestaltung der Dreizellerstraße sollte schon jetzt gedacht werden. Zwischen Steinach und Gröbming freut sich der Fahrer über die Einfassung der Straße durch Heckenrosen. Die Zahl der Rastplätze ist aber noch sehr klein, Parkmöglichkeiten an schönen Punkten der Landschaft findet man bisher nur an den zuletzt ausgebauten Stücken, z. B. auf der Gerlos. Solche Rastplätze werden aber überall gebraucht, denn wir wollen unsere Gäste nicht möglichst schnell los werden, sondern sie zum Verweilen einladen und ihnen das genußreiche „Bummeln“ ermöglichen. An steilen Hängen könnten die Fahrbahnen mit Vorteil getrennt und damit der Gegenverkehr vermieden werden.

Es werden auch Hinweise auf Seitenstraßen und deren reizvolle Ziele gebraucht. Dagegen gehören alle Plakate und Reklamen entfernt, die nicht auf nahegelegene Betriebe oder Ziele hinweisen. Im Gesäuse würden auch Fuß- und Radwege entlang des Flusses begrüßt werden.

Freihaltung von Anbauten

Dieses Prinzip halten wir für überaus wichtig. Es wird bisher in Österreich selbst an neuen Straßen nicht beachtet! Zwar besteht ein Bundesgesetz, das Bauten entlang von Bundesstraßen in einen Abstand von 10 m verweist. Dieses Gesetz bewährt sich aber nicht! Allenthalben findet man neugebaute Ortsumfahrungen wieder von neuen Häusern begleitet. Wenn diese auch in zwei Reihen beiderseits der Straße in Abstand gelegen sind, so münden ihre Zufahrten doch in kurzen Abständen ein und die eben fertig gewordene Umfahrung wird erneut zu einer Ortsgasse. In Amerika findet man z. B. an neu errichteten Fernstraßen immer Schilder, welche besagen, daß Bauwillige an dieser Straße nicht mit Zufahrten in kurzen Abständen rechnen können, sondern daß die neue Fernstraße nur auf langem Umweg über das lokale Netz erreichbar ist. In diesem Sinne müßte auch unser Gesetz abgeändert werden, sonst werden aus Fernstraßen immer wieder Ortsgassen.

Ausbau von Unterkünften und Erholungseinrichtungen

Die Erfahrung zeigt, daß neue Ideen oft nicht aus der ansässigen Bevölkerung kommen, sondern von Fremden oder Zuzüglern. Ein gutes Beispiel für „Fremdweitblick“ im Gegensatz zu „Heimatblindheit“ ist die Gemeinde Mitterndorf im steirischen Salzkammergut. In ihrem Bereich findet man zahlreiche Neubauten, die durch den Bürgermeister angeregt wurden, der 1945 als Flüchtling aus dem Sudetenland kam. Heute gibt es dort eine Höhenstraße auf die Tauplitz, ein neues Heilbad, ein Feriendorf entsteht im Zusammenhang mit einer deutschen Firma.

Dieser Fall läßt es ratsam erscheinen, die ganze Region entlang der Dreizellerstraße durch Sachverständige für den Ausbau von Erholungslandschaften begutachten zu lassen. Bisher verfügt Österreich noch nicht über die notwendigen Teams, sie können aber unschwer aufgestellt werden. Es sollten darin jeweils Spezialisten für Fremdenverkehr, Bergbahnen, Wintersport, Gewässer, Land- und Forstwirtschaft, Raumordnung vertreten sein.

Hier ist wohl auch der Ort, einiges über die Form neuer Unterkünfte in den Alpen zu sagen. Moderne Bauformen und fremde Bauarten gibt es im Alpenraum erst seit etwa hundert Jahren. Namentlich seit 1945 bemühen sich viele Bauherren um exotische Ideen: Bungalows, Cabanen, Flach-

dachhäuser und Hochhäuser aus Beton. Lauter Baustile, die in den Alpen nicht heimisch sind und daher als Fremdkörper das Landschaftsbild beeinträchtigen. Leider wurde die Funktion der Baupolizei von den Bezirken bzw. Ländern wieder auf die Bürgermeister auch der kleinen Gemeinden übertragen und diese sind vielfach nicht hinreichend vorgebildet und willens, das angestammte Baugesicht der Landschaft zu erhalten. Das Fremde wird zu hoch, das Eigene zu wenig geachtet. Dieser Torheit müßte zumindest in den Erholungsgebieten der Alpen begegnet werden, denn die fremden Gäste achten und lieben das alpenländische Gepräge und viele werden künftig Orte mit städtischer Architektur und Hochhäusern meiden, auch wenn sie inmitten der Alpen liegen. Deshalb sollten wir eher Ferienheime nach dem Muster des Jägerstübls bauen, wenn auch mit weniger Aufwand an Holz.

Eine zweite Frage: Soll man in neu erschlossenen Tälern eher große Hotels oder kleine Unterkünfte bzw. private Ferienhäuser der Gäste errichten lassen? Die Erfahrung lehrt, daß neuerdings die kleine Unterkunft im Urlaub bevorzugt wird. Feriendörfer in Holzbauweise könnten in den neu zu erschließenden Tälern beiderseits der Dreizellerstraße den Anfang machen. Hotels könnte man später, wenn gewünscht, im Bereich besonderer Höhepunkte der Landschaft errichten. Sämtliche Unterkünfte müssen in einiger Entfernung von der Straße gehalten werden, nicht nur um den Gästen Lärm und Gefahr zu ersparen, sondern auch um die schöne Landschaft entlang der Straße zu erhalten.

Alle Alpenländer stehen heute vor der Notwendigkeit, den Grunderwerb durch Ausländer zu beschränken. Sind doch die Möglichkeiten neuer Bebauung schon für die Einheimischen recht knapp und besteht oft die Gefahr der Bildung ununterbrochener Häuserzeilen in den Talgründen. Der beste Ausweg wäre wahrscheinlich, Bauflächen in den Tälern der ansässigen Bevölkerung vorzubehalten (auch bei Zusammenarbeit derselben mit auswärtigen Firmen). In höheren Lagen könnten dann geeignete Gelände durch neue Straßen oder Bergbahnen so erschlossen werden, daß dort Feriensiedlungen der Ausländer errichtet werden können.

Wir denken bisher meist nur an Unterkünfte und Verpflegungseinrichtungen. Künftig wird aber der Ausbau von Möglichkeiten für freudige Betätigung nicht minder wichtig sein. Dem Skisport wären noch viele Kessel der Tauern zu erschließen. Freilich sind die Bergbauern nicht in der Lage, solche Erschließungen durchzuführen. Es müßte ihnen mit billigen Krediten und auch von Seiten der interessierten Auslandsfirmen geholfen werden. Zum Reiten wären die breiten Täler von Salzach und Enns gut geeignet. Die steirische Salza und die Enns waren noch vor wenigen Jahren von Flößen befahren. Diese sind heute verschwunden. Vielleicht könnte man bei stärkerem Zustrom von Gästen eine einfache Form der Bootfahrt einrichten. Vorbilder dafür kann man am Dunajec in Polen studieren, wo sich die stundenlange Fahrt in breiten Holzbooten unter Führung eines Goralen größter Beliebtheit erfreut. Nach einigen Stunden Wasserfahrt wird man mit dem Autobus wieder an den Ausgangsort zurückgebracht.

In der Umgebung von Weichselboden gibt es viele Naturwunder zu sehen: Schluchten, Torfmoore, Karstformen. Unweit ist zwischen Dürnstein und Ötscher auch der Rotwald gelegen, ein Urwaldrest. Gußwerk verrät durch seinen Namen die erloschene Kleineisenindustrie von einst. Sie könnte hier in einem Freilichtmuseum vorgeführt werden.

Erschließung und Übererschließung

Ein anderes Prinzip wird in Österreich ebenfalls zuwenig beachtet: Ist ein Tal durch eine Fernstraße höherer Ordnung erschlossen, dann sollen die davon fiederförmig abzweigenden Sackstraßen nicht in kurzem Abstand durch eine Parallele zur Fernstraße verbunden werden! Beispiel: Die Bundesstraße 112 führt von Schladming über Radstadt und Eben nach Bischofshofen. Bisher führten von dieser Fernstraße zahlreiche Sackstraßen nach Norden, z. B. in die Ramsau, zur Hachau, nach Filzmoos usw. Werden nun, wie geplant, die Enden dieser Sackstraßen untereinander verbunden, so entwickelt sich ein neuer Durchgangsverkehr. Dann verlieren die Orte an den früheren Sackstraßen ihre Ruhe und Erholbarkeit, man gewinnt „Mokkagäste“, verliert aber Pensionsgäste. Das richtige Maß zwischen Erschließung und Übererschließung bedarf noch der Erforschung, damit wir künftig solche Fehler vermeiden.

Das Gesäuse wird ein Glanzpunkt der künftigen Dreizellerstraße werden. Wäre eine solche Felsschlucht von 1000 m Tiefe in Deutschland gelegen, sie wäre das Ziel großer Besucherscharen. Dem fremden Besucher Österreichs ist das Gesäuse nicht nur zuwenig bekannt, die Straßenkarte zeigt östlich von Admont wesentlich schlechtere Straßen und das hält viele Touristen von einem Besuch ab. Für Gäste ist bisher nur durch ein einziges Hotel gesorgt, auf die Berge führen nur Kletterpfade. Dabei könnte der Kessel der Heißhütte leicht durch eine Bergbahn erreicht werden, ohne daß eine Verschandelung eintritt, denn vom felsigen Trogrand bis zu den Gipfeln liegt noch ein langer Anstieg. Östlich des Gesäuses erreicht die Dreizellerstraße das Tal der Steirischen Salza. Dieses einzigartige Tal ist weitgehend naturbelassen, das Wasser des Flusses ist so rein wie das Wiener Trinkwasser, das aus der Umgebung kommt. Bei Palfau zweigt die Straße zum Lassingsattel ab. Von dort erreicht man den neuen Naturpark Hochkar auf neuer Höhenstraße. Ein noch größerer „Naturpark Ötscherland“ wird geplant. Wegen des Schutzgebietes der Wiener Hochquellen wird man Teile des Hochschwabgebietes unerschlossen lassen, in anderen Seitentälern kann man aber gewiß neue Unterkünfte unterbringen.

Von Mariazell kann man schon jetzt mehrere Wege nach Wien einschlagen. Sie werden hier als bekannt vorausgesetzt. Alle führen aber durch industrie-reiche Täler. Der beste und landschaftlich schönste Weg durch die östlichen Kalkalpen muß erst gebahnt werden. Er beginnt mit dem Halltal, an dessen Flanken noch viel Platz für neue Einrichtungen aller Art besteht. Viele schöne Berge warten auf den Bau neuer Bahnen in Skigelände. Wir nennen nur eine Auswahl davon: Kräuterin, Zeller Staritzen, Tonion, Student, Wildalpe, Göller, Gippel, Waxeneck, Obersberg. Sie alle könnten künftig mit dem Auto oder dem Autobus in etwa zwei Stunden von Wien erreicht werden. Die Schneedecke ist hier mächtiger und in größeren Höhen sicherer als in manchem berühmten Talort des Westens. Größere Abfahrten müßten freilich erst hergerichtet werden, aber waldfreie Flächen für die Abhaltung von Skikursen finden sich genug. Man würde für dieses Land ein ähnliches Planungsteam brauchen, wie es das Land Salzburg zur Erkundung neuer Skigebiete eingesetzt hat.

Weiterführung nach Osten

Vom breiten Halltal führt der 1006 m hohe Lahnsattel zum Quellkessel der Mürz. Hier endet heute die Autofahrt nach Osten. Nur zu Fuß kann man durch prächtigen Urwald auf altem Wallfahrerpfad zum Gscheidl, einem 1134 m hohen Sattel zwischen walddreichen Gipfeln, emporsteigen. Jenseits erreicht man

bald wieder eine Autostraße und auf ihr die Sommerfrische Schwarzau im Gebirge. Wollte man dem Sattel selbst seine derzeitige Ruhe belassen, so könnte der verfallene Tunnel wieder geöffnet werden, den einst hier die Brüder Huemer zum Abtransport des Holzes errichtet hatten.

Die Waldlandschaft um Schwarzau war früher durch Bergbauern viel dichter besiedelt, aber durch den Kauf der Güter durch Jagdherren entstanden viele Wüstungen. Heute erinnern nur Ruinenreste und verwilderte Obstbäume im Gelände an die einstigen Bauernhöfe. Die Waldbesitzer und Jagdherren waren bisher daran interessiert, möglichst wenig Touristen passieren zu lassen. Diese feudale Haltung weicht aber heute langsam der Einsicht, daß man die Erholungsräume in den Industriestaaten mit zunehmender Verstädterung nicht geschlossen halten kann.

Auf allen forstlichen Kongressen wird den Erholungsfunktionen des Waldes neuerdings viel mehr Bedeutung beigemessen als bisher [4]. Bei einer Besprechung in Bad Ischl über die künftige Gründung von Naturparks in Österreich sprachen sich im Herbst 1966 auch die Vertreter der Wald- und Grundbesitzerverbände Österreichs dafür aus! Eine neue „Erholungspolitik“ wird verlangt [5].

Soweit bisher geschildert, fehlt der Dreizellerstraße lediglich das Schlußstück bis Schwarzau. Es mißt in der Luftlinie über das Gscheidl etwa 15 km, ein Zwanzigstel der ganzen, von Zell am Ziller bis Schwarzau rund 300 km langen Strecke. Auch eine Arbeit des Institutes für Raumplanung [6] läßt die Neuanlage der Dreizellerstraße bei Schwarzau enden und in zwei bestehende Straßen übergehen: die Höllentalstraße führt durch die Schlucht zwischen Schneeberg und Rax nach Gloggnitz, die Gutensteiner Bundesstraße führt über das Piestingtal zum Wiener Becken. Damit wird man sich vorläufig zufrieden geben müssen. Für spätere Zeit bestünde allerdings die Möglichkeit einer Fortsetzung der Dreizellerstraße durch wenig verbautes Gelände bis zur Autobahn Süd, man könnte dadurch dem Publikum die heute oft üblichen Fahrten in langen Schlangen durch Industriedörfer ersparen.

Die Fortsetzung der Dreizellerstraße nach Osten bedeutet allerdings eine schwierige Aufgabe, nicht nur in technischer Hinsicht. Im Osten liegen die einmalig schönen Landschaften der Mamauwiese, des Puchberger Kessels und der „Neuen Welt“, sie dürfen von einer neuen Straße nur berührt, nicht durchschnitten werden. Dieser Raum steht schon heute größtenteils unter Landschaftschutz.

Randolf RUNGALDIER hat unlängst der Landschaft und Wirtschaft von Puchberg eine größere Studie gewidmet [7], wir können uns hier auf das Wesentlichste beschränken.

Der Verf. hat schon 1957 einen Naturpark vorgeschlagen, der sich vom Gsäuse bis an das Wiener Becken erstrecken könnte [8]. Sein Ausbau sollte zunächst in kleineren Teilen beginnen, das Becken von Puchberg mit seinen randlichen Bergen wäre für einen „Naturpark Schneeberg“ ausgezeichnet geeignet. Diesen könnte man später auf die benachbarten Gemeinden ausdehnen, wenn auch diese sich entschließen, ihren Raum vorwiegend der Erholung auswärtiger Gäste zu widmen. In Naturparks kann die Bodennutzung durch Land- und Forstwirtschaft weitgehend erhalten bleiben. Allerdings bedeutet der Ausbau einer modernen Erholungslandschaft nicht nur Umwidmung von Grundstücken für Unterkünfte und Gaststätten, sondern noch mehr für Spiel und Sport. Dazu kommt die Umstellung der Bevölkerung auf zahlreiche Dienstleistungen. Auf

größere Industrie muß jedenfalls zugunsten des nahen Wiener Beckens verzichtet werden.

Das Becken vom Puchberg ist rings von Bergen umgeben. Der Schneeberg, über 2000 m hoch, kehrt dem Becken steile Felsabstürze zu. Seine Auslieger wie der Hengst (1419 m) sind zwar gerundet, aber so dicht bewaldet, daß sich dort bisher kein rechter Skibetrieb entwickeln konnte. Dazu wären auch neue Bergbahnen nötig.

Auch der Schneeberg selbst verdient eine Aufwertung. Seine Bahn wurde 1897 errichtet, zugleich die bis heute wichtigsten Hotels unten und oben. Die Zahnradbahn ist nicht nur technisch überholt, sie fährt allzu selten und erreicht weder den höchsten Gipfel noch die besten Skigelände im Westen des Beckens. Wien dürfte unter den Millionenstädten Europas die meisten Skifahrer zählen, aber der höchste Berg, nur 75 km entfernt, wurde wegen Kriegen, Notzeiten und Besatzung in den letzten zwei Generationen nicht weiter erschlossen. Die längste Skiabfahrt könnte über 1300 m Gefälle vom Kaiserstein (2061 m) bis zum Klostertaler Gscheid (761 m) führen. Wie alte Landkarten beweisen, war dieser Weg früher gebahnt und markiert. Heute ist die Markierung entfernt, der Weg verboten ... Tausende von Skifahrern müssen die Abfahrt unterbrechen und nach einer langen Hangquerung durch dichten Wald bei der Sparbacherhütte fortsetzen. Eine zweite Abfahrt am gleichen Tag ist mangels entsprechender Verkehrswege unmöglich. Eine Verbindung vom Klostertaler Gscheid nach Puchberg besteht nicht, für die Möglichkeit wiederholter Abfahrt, wie sie in jedem Tiroler Skidorf geboten wird, ist hier nicht gesorgt.

Dabei war die notwendige Straße schon längst geplant. In FÖRSTERS Touristenführer von 1914 heißt es: „Der Bau einer Straße von Puchberg über die Mamauwiese ins Klostertal ist geplant, ebenso die Anlage einer Rodelbahn, welche in Verbindung mit einem Pendelverkehr zum oberen Bahnende betrieben werden soll.“ Eine Umfrage im Bereich der Mamauwiese ergab, daß auch in letzter Zeit ein Straßenbau erneut geplant wird, doch denkt offenbar bisher niemand an eine Einbindung dieses Straßenstückes in den Verlauf der großen Dreizellerstraße. Wir haben die Möglichkeiten einer Straßenverbindung Schwarzau—Puchberg im September 1966 im Gelände studiert und kamen zu folgendem Ergebnis: Es bestehen mindestens drei Möglichkeiten für eine Fortsetzung der Dreizellerstraße. Alle führen von der Vois etwa entlang des alten „Römerweges“ in den Bereich der Mamauwiese. Diese ist ein wunderschöner Almboden, für Anfänger-Skikurse bestens geeignet. Man darf die Wiese keinesfalls durch Straßen zerschneiden, höchstens randlich berühren. Der Abstieg zum Talboden von Puchberg könnte entweder durch das Sierningtal erfolgen oder auf dem Römerweg, auch eine Führung um den Kessel von Losenheim wäre denkbar, schließlich eine Führung in der Höhe über den Ascher Sattel zum Sattel von Grünbach. Die Gemeinde Grünbach bedarf dringend eines Wandels ihrer Funktionen vom früheren Kohlenbergbau zu neuen Erholungseinrichtungen. Diese könnten durch die Dreizellerstraße angelockt werden. Weiter kann man die Straße durch die neue Welt nach Bad Fischau führen und dort in die Autobahn nach Wien einmünden. Von hier führen künftig auch schnelle Wege nach Osten (Budapest) und Süden (Adria). Viele Gäste, die auf anderen Wegen in diesen Raum gelangt sind, etwa auf der Autobahn durch das Alpenvorland, werden dankbar die schöne Dreizellerstraße zur Rückfahrt benützen, denn niemand wählt gerne die gleiche Strecke für Hin- und Rückfahrt.

Der Markt Puchberg ist um mehrere Hügel gelagert. Burg und Pfarre

stammen aus dem 11. Jahrhundert. Man hat neuerdings Hotels, Bäder, Kurbetrieb und Park ausgebaut und plant nunmehr neue Hotels und Bauten für den Wintersport, leider aber auch Industrie. Wir bezweifeln, ob weitere Großbauten im Ortsbereich zweckmäßig sein werden. Das Wort Erholungszentrum ist zwar modern, dennoch wollen sich viele Städter heute abseits aller „Zentren“ in der Stille erholen. Im Falle von Puchberg wäre eine solche Dezentralisierung durchaus möglich, denn im Becken liegen etwa ein Dutzend kleine Ortschaften und Weiler verstreut. Man könnte dort wohnen und den Kur- und Sportbetrieb mit dem Auto oder dem Autobus erreichen. Dadurch ergibt sich auch von selbst die erwünschte Trennung der Altersstufen und der damit zusammenhängenden Ansprüche. Je höher der Lebensstandard in den Städten reicht, desto eher bevorzugen die Städter in ihrer Freizeit ein gewisses Maß von Erschließung und Ausstattung in ihren Ferienlandschaften, Bergwildnis mit geringsten Einrichtungen wird nur mehr von einer kleinen Schicht gesucht.

Zum Abschluß ein Wort an meine Freunde vom Naturschutz: Manche werden den Bau der vorgeschlagenen Ergänzungen zur Dreizellerstraße ablehnen, wegen der Gefahr der Verschandelung. Man muß sich klar machen, daß eine solche Haltung für ganze Regionen einem Todesurteil gleichkommt, weil ihnen infolge ihrer Lage und Ausstattung im vereinten Europa nur mehr die eine Aufgabe bleibt, für eine große Zahl von Gästen zu sorgen. Versuche, Industrie anzuziehen, sind schädlich, dennoch werden sie von manchen Gemeindevätern immer wieder unternommen, um die leeren Kassen zu füllen. Solchen Gemeinden muß durch Beraterteams geholfen werden, wie sie heute noch kaum bestehen. Sie müssen nicht nur Flächenwidmungspläne aufstellen, sondern intuitiv die Möglichkeiten der in-Wert-Setzung der Landschaften erkennen. Sie müßten auch die Kontakte mit solchen Firmen herstellen, die bereit sind, einer Gemeinde durch den Ausbau von Erholungsmöglichkeiten für Fremde uneigennützig zu helfen. Grunderwerb durch Ausländer für den Bau von Zweithäusern wäre auf wenige ausgewählte Gebiete oberhalb der Talgründe zu verweisen. Dort kann man für Ruhe, Verkehrserschließung und Dienste aller Art sorgen. Die Talgründe selbst müssen der ansässigen Bevölkerung zur Nutzung überlassen bleiben, wenn möglich, in Zusammenarbeit mit Auswärtigen.

Seit einigen Jahren fällt die Entscheidung über die künftige Gestaltung von Landschaft und Wirtschaft in Österreich wieder in den Wirkungsbereich der Gemeinden. Der Ausbau eines großen Planes, wie der Dreizellerstraße oder eines Schneebergparkes verlangt aber eine freiwillige Zusammenarbeit vieler Gemeinden unter Führung der beteiligten Stellen der Länder und des Bundes. Sie müssen zuerst aus den Ideen eines Planerteams die besten auswählen, dann erst können die Flächenwidmungspläne erstellt werden. Viele neue Erholungseinrichtungen müssen zwar im Bereich der Straße liegen, nicht aber an ihr! Erst wenn alle Pläne langfristig-weiträumig auf dem Papier entworfen, zwischen allen Interessenten abgestimmt und von den Politikern beschlossen sind, kann nach einem Zeitplan der Ausbau beginnen. Stolpern wir ohne solche Planung in die Zukunft, dann ergibt die getrennte Ausführung vieler kleiner Veränderungen ein Flickwerk, das den Wert unserer schönen Landschaft schwer schädigen kann. Die Pläne sollten vorliegen und ihre Durchführung gesetzlich gesichert sein, ehe wir in einem gemeinsamen Markt eintreten, sonst besteht die Gefahr, daß allenthalben geldkräftige „Entwickler“ auftreten, die aber in erster Linie für ihre eigene Tasche sorgen. Verlust der Schönheit und Erholbarkeit ist künftig in den Alpentälern eine Gefahr, der wir rechtzeitig begegnen müssen.

Literaturangaben und Anmerkungen

- [1] STRZYGOWSKI, W.: Die Neugestaltung der Stadt Wien. Wien, Verlag Ed. Hölzel, 1948.
- [2] Bericht über Diskussion eines umfassenden Straßenbaukonzeptes. In: Mitt. Österr. Inst. f. Raumplanung, April 1966. S. 78.
- [3] Fremdenverkehrskarten im Österr. Mittelschulatlas (Ed. Hölzel) und im Atlas der Republik Österreich (Freytag-Berndt).
- [4] NIESSLEIN, E.: Die Weltforstwirtschaft und wir. In: Der land- und forstwirtschaftliche Betrieb. Wien, September 1966.
- [5] JÄGER, W.: Erholungsräume als Planungsaufgabe. Informationsblatt der Föderation Eur. Gewässerschutz. Nr. 12, 1965.
- [6] Österreichisches Institut für Raumplanung, „Fremdenverkehrsplanung südöstliches Niederösterreich.“ Wien, 1902.
- [7] RUNGALDIER, R.: Landschaft und Wirtschaft in Puchberg am Schneeberg. Jb. f. Landeskunde von Niederösterreich und Wien, Folge XXXVI/1964.
- [8] STRZYGOWSKI, W.: Österreich braucht Naturparke. Horn, Berger, 1959.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

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

Jahr/Year: 1967

Band/Volume: [109](#)

Autor(en)/Author(s): Strzygowski Walter

Artikel/Article: [Dreizellerstraße und Schneebergpark, zwei Beispiele notwendiger Regionalplanung 386-394](#)