Heft 6
November/Dezember
1962

©Naturschutzbund Österreich, download unter www.biologiezentrum.at

NATUR UND LAND

Zeitschrift des Österreichischen Naturschutzbundes
Offizielles Organ der österreichischen Naturschutzstellen

Günter Templ:

Um das Ortsbild des viertausendjährigen Hallstatt!

In einer Zeit, da in dem kleinen Österreich jährlich weit mehr als eine Milliarde Schilling für den Bau neuer und die Verbesserung bestehender Straßen ausgegeben wird, hat es den Anschein, als sei es den Verantwortlichen nicht einmal 200.000 Schilling wert, um doch vielleicht noch die Vollstreckung des Todesurteils an einem der kostbarsten Ortsbilder Europas zu verhindern: Der Delinquent heißt Hallstatt und der Strick, an dem er sein Leben aushauchen soll, Seeuferstraße. Der klinische Tod ist eigentlich schon eingetreten, und nur noch ein Wunder könnte es bewerkstelligen, daß Hallstatt doch noch am Leben bleibt. Ein Wunder deshalb, weil zur Rettung dieses einmaligen Juwels die oberösterreichische Landesregierung ihren einstimmig gefaßten Beschluß, die Seeuferstraße zu bauen, revidieren müßte. Dieser Prestigefrage wegen wird möglicherweise Hallstatt, ein Ort mit einer mehr als 4000jährigen Geschichte, geopfert werden.

Das Land Oberösterreich war schon vor Jahren mit dem überaus schwierigen Verkehrsproblem Hallstatt konfrontiert worden. Deshalb überaus schwierig, weil der Durchgangsverkehr nach Obertraun zur Dachsteinseilbahn, zugleich mit dem rapid wachsenden Fremdenverkehr, von Jahr zu Jahr zunahm. Von allen Beteiligten und Interessierten an dem Hallstätter Straßenprojekt wird dessen Notwendigkeit und Dringlichkeit daher gar nicht in Abrede gestellt, wenngleich in diesem Zusammenhang ein Umstand doch besondere Beachtung verdient: Die Dachsteinseilbahn-AG, deren Mehrheit durch das Land Oberösterreich verkörpert wird, ist seit jeher passiv gewesen und kann nach der Meinung von Fachleuten auch dann nicht aktiv werden, wenn die Zufahrt nach Obertraun wesentlich verbessert wird. Denn dann werden höchstens die Schlangen der Wartenden vor der Kasse in Obertraun länger, die Saison kann eine moderne Straße jedoch auch nicht verlängern. Und genau dies — die Verlängerung der Saison — müßte geschehen, sollte die Seilbahngesellschaft ihr hohes Passivum abbauen.

Trotz dieser oft vertretenen Fehlmeinung, die Hallstätter Straße müsse zur Sanierung der Dachsteinseilbahn-AG gebaut werden, wird die Notwendigkeit einer neuen Straße im Bereich der Gemeinde Hallstatt nur mehr von weltfremden Träumern bestritten, die den Ort am liebsten unter einen Glassturz stellen möchten. Die große Frage ist nur das Wie.

Schon in den dreißiger Jahren wurde ernsthaft erörtert, eine Hangstraße oberhalb des Marktes Hallstatt zu bauen — damals gab es überhaupt

©Akademie d. Wissenschaften Wien; download unter www.biologiezentrum.at

noch keine Möglichkeit, den Ort so wie heute zu durchfahren. Diese Straße wäre nach dem jetzigen Parkplatz vor dem Ort ins Gelände aufgestiegen, ziemlich hoch am Hang verlaufen und erst in der Lahn wieder ins Tal gekommen; der Wasserfall wäre durch eine Brückenkonstruktion bezwungen worden. Dieses Projekt scheiterte am damals herrschenden Geldmangel.

Mit zunehmendem Wohlstand begann die Diskussion um die Hallstätter Straße nach dem Kriege wieder rege zu werden, und die Landesregierung gab den Auftrag, das Problem zu studieren. Von Anbeginn standen einander zwei konträre Meinungen gegenüber: Die Seeuferstraße oder ein Volltunnel durch den Hallberg. Die Landesregierung entschloß sich *trotz ernstester Bedenken* für ein Projekt, das Oberbaurat Sapp ausgearbeitet hatte. Demnach soll kurz nach dem jetzigen Parkplatz ein etwa 350 Meter langer Tunnel beginnen, der dort in den Ort einmünden würde, wo bis vor mehr als einem Jahr das Hotel Kainz stand, also ziemlich genau unterhalb der katholischen Kirche. Von hier aus soll die Straße dann ständig entlang des Seeufers führen. Neben einigen Häusern müßten auch zahlreiche der charakteristischen Bootshäuser der künftigen Betonpiste weichen und dort, wo schon jetzt die Fahrbahn auf Stützen steht und etwas über den Uferrand hinausragt, würde die künftige Straße noch wesentlich mehr über den See hinausragen.

Gegen diesen Plan erhob sich geradezu ein Sturm der *Entrüstung:* Die Bürger von Hallstatt verwarfen bei einer Abstimmung zu 58 Prozent das „Sapp-Projekt", das Bundesdenkmalamt meldete schwerste Bedenken an, der österreichische Kunstsenat und zahlreiche prominente Persönlichkeiten erhoben heftigst Protest. Ihrer aller Meinung nach würde durch die Trassierung entlang des Seeufers Hallstatt nicht mehr am See, sondern an der Straße nach Obertraun liegen, die einmalige Symbiose von Natur und Menschenwerk wäre für immer zerstört. Durch die stark frequentierte Uferstraße würde die Lärm- und Gestankplage für Hallstatt und natürlich seine Gäste ein nicht mehr zumutbares Ausmaß erreichen; kein Tourist könnte mehr mit Muße am Seeufer sitzen, da ja sämtliche Terrassen und Hausgärten an der Seeseite von der Straße verschlungen würden. Die Trennung Hallstatts von seinem See hieße aber, den Lebensfaden dieses einmaligen Ortes für immer abschneiden.

Damit sind wir schon mitten in jenem Fragenkomplex, der — so scheint es zumindest — einzig in der Lage ist, in unserer schnellebigen Zeit ernstgenommen zu werden: dem des *Fremdenverkehrs.* Denn formalästhetische Überlegungen sowie allgemein kulturelle Maximen sind heutzutage ja völlig bedeutungslos geworden. Allerdings darf der Fremdenverkehr nicht als Entschuldigung für nicht wieder gutzumachende Sünden dienen! Was den Fremden an Hallstatt fesselt, ist nicht nur seine einmalige Lage und spezielle Schönheit, sondern eben die geradezu einmalige Verbindung von See und Ort.

Die jetzige Situation ist demnach der Ast, auf dem der Fremdenverkehr Hallstatts sitzt. Schneidet man ihn ab, wird der Fremde sich wahrscheinlich höchstens noch die Zeit nehmen, um in Hallstatt an der Straße nach Obertraun einen kleinen Mokka zu trinken, mehr aber schon nicht mehr. Denn Lärm und Gestank — siehe oben.

Diese Meinung vertritt selbst einer der führenden österreichischen Fremdenverkehrsfachleute, Dozent Dr. Paul *Bernecker,* der kürzlich im Rahmen einer Presseführung energisch und grundsätzlich gegen den Bau von Seeuferstraßen Stellung nahm. Bernecker bekannte sich namens des Fremdenverkehrs — und dies verdient festgehalten zu werden — als *Gegner* des

Sapp-Projektes! Bei dieser Pressefführung zeigten auch der Wiener Stadtplaner und Leiter des Institutes für Städtebau an der Akademie Professor Dr. Roland *Rainer* sowie der Präsident der Zentralvereinigung österreichischer Architekten Prof. Eugen *Wörle,* ebenso wie Reg.-Rat Prof. Dr. Friedrich *Morton* schonungslos die schweren Fehler des Sapp-Projektes auf. Professor Rainer verwies bei dieser Gelegenheit nochmals auf ein Gutachten, das über Aufforderung des Kunstsenates von ihm abgegeben und in dem der Bau einer teilweise tunnellierten Hangstraße oberhalb von Hallstatt angeregt worden war.

Aber nicht nur die Kritiker, denen aus städtebaulichen Gründen die Seeuferstraße ein Greuel ist oder die diese zur Erhaltung des Fremdenverkehrs ablehnen, predigten bisher bei den Verantwortlichen in Linz — und die Spitzenmandatare der oberösterreichischen Landesregierung müssen für das Verbrechen der Seeuferstraße die volle und alleinige Verantwortung tragen und können sich in diesem Fall nicht auf Fachleute ausreden! — tauben Ohren, nein, sogar die berechtigte Warnung eines allgemein anerkannten Geologen vor der Verwirklichung des Sapp-Projektes hielt dieselben Politiker nicht ab, für eben dieses Projekt zu votieren. Der Geologe Dr. Josef *Schadler,* der sich seit über 30 Jahren mit dem Problem Hallstatt beschäftigt, hat in einem Gutachten auf die technisch schwerwiegenden Probleme des Sapp-Projektes hingewiesen. Seiner Meinung nach besteht nämlich die Gefahr, daß die Seeuferstraße eines Tages einmal in den See *abrutschen* könnte, da Hallstatt auf einem Schwemmlandkegel liegt. Diese Warnung wird durch die Tatsache unterstrichen, daß im vorigen Jahrhundert ein kleines Stück von Hallstatt tatsächlich im See versunken ist.

Oberbaurat Sapp hat gegenüber dem Verfasser dieser Zeilen diese Bedenken eines maßgeblichen geologischen Fachmannes gleichsam mit einer Handbewegung weggewischt: Es sei heutzutage überhaupt kein Problem, bis zu einer Tiefe von 80 Meter zu pilotieren. Nach Ansicht des Geologen Dr. Schadler können aber selbst 80 Meter tiefe Piloten keine absolute Sicherheit gegen die Tücken des Schwemmlandkegels liefern! Dr. Schadler tritt genauso wie Oberbergrat Dipl.-Ing. Othmar Schauberger aus Ischl für die Errichtung eines etwa 1100 m langen *Volltunnels* durch den Hallberg ein. Als anerkannter Fachmann für den Felshohlbau und exzellenter Kenner der Verhältnisse im Dachsteinkalk sieht Oberbergrat Schauberger in der Verwirklichung eines derartigen Projektes überhaupt keine technischen Schwierigkeiten, da der Dachsteinkalk den Bau eines Tunnels geradezu leicht macht. Es müßte seiner Meinung nach der Tunnel — vielleicht! — nur an wenigen kurzen Stellen ausgekleidet werden, wodurch ein Vergleich mit dem Dürnsteiner Tunnel wegfällt. Auch die Entlüftung wäre durch einige Fensterstollen, von denen einer die Verbindung zu Hallstatt herstellen könnte, kein Problem. Prof. Dr. R. Rainers Projekt einer *teilweise tunnellierten* Hangstraße würde vorsehen, daß die Straße vom jetzigen Parkplatz fahrbahngeteilt und daher treppenförmig (damit der Einschnitt in die Landschaft kleingehalten werden kann) aufsteigt und oberhalb des Ortes in einen Tunnel übergeht, der etwa 450 Meter lang wäre und erst nach dem Wasserfall wieder ans Tageslicht käme, von wo aus die Umfahrung wieder als Hangstraße ins Echerntal führt und an die jetzige Straße schleifenförmig angebunden wird. Diesen Gedanken R. Rainers wie den Schaubergers gibt es derzeit nur als Idee, nicht aber als durchgeplantes und daher kostenbekanntes Projekt. In Linz aber wird die Volltunnellösung mit dem Bemerken abgetan, sie wäre doppelt so teuer als die Seeuferstraße, und die Rainer-

lösung — technisch überhaupt nicht durchführbar.

Mit dieser Argumentation scheint sich die Landesregierung jedoch auf ein für sie eher glattes Parkett begeben zu haben: Oberbaurat Sapp bezeichnet die Kosten seines Projektes mit etwa 35 Millionen Schilling (samt Grundablösen und Ersatzbauten), während seiner Meinung nach die Volltunnellösung etwa 60 Millionen Schilling kosten würde. Diese Argumentation weist jedoch einige arge Schönheitsfehler auf: Erstens beziehen sich nach verbürgten Aussagen — die genauen Einzelheiten werden aus begreiflich-unbegreiflichen Gründen geheimgehalten — die Baukosten des Sapp-Projektes in der angegebenen Höhe von etwa 30 Millionen Schilling nicht auch auf das technisch schwierigste Teilstück, wo die Straße auf Piloten stehen und überdies, entgegen der offiziellen Lesart, eine ganze Häuserzeile geopfert werden müßte; zweitens gibt es für die Alternativlösung des Rainer-Projektes bzw. der Lösung nach Schauberger und Schadler keine Detailprojektierung, weil eine solche noch nicht ausgearbeitet worden ist. Ein Vergleich dieser drei Lösungen würde nach Meinungen von Experten etwa 200.000 S kosten — ein Betrag, den das Europa-Unikat Hallstatt der oberösterreichischen Landesregierung wahrlich wert sein müßte!

Aber — Glück im Unglück — der zuständige Landesrat Dr. Wenzl ist noch gar nicht in der Lage, kurzfristig das Sapp-Projekt zu verwirklichen, weil es ihm an den notwendigen Mitteln fehlt. Er hofft auf eine Sonderfinanzierung, bei der der *Bund* vermutlich eine nicht unbedeutende Rolle spielen würde. Sei es, daß er die Hallstätter Straße samt der Fortsetzung über den Koppen in das Bundesstraßennetz übernimmt, sei es, daß er für den Ausbau dieser Landesstraße einen Kredit erteilt, in jedem dieser beiden Fälle könnte sich der Bund ein Mitsprachrecht sichern, was schon deshalb notwendig wäre, weil das Problem Hallstatt seiner Bedeutung nach weit über Oberösterreich hinausragt. Und wenn dieser Fall eintreten sollte — es ist dies praktisch die einzige Chance zur Rettung des 4500 Jahre alten Salinenortes —, dann könnte der Bund Hallstatt wohl nicht jene Möglichkeit verwehren, die er in dankenswerter Weise Dürnstein gewährt hat: Eine Lösung nämlich, durch die das Ortsbild geschont wird, selbst um einen vielleicht höheren Preis. Dieser Preis allerdings ist, entgegen der Meinung in Linz, noch gar nicht bekannt, weil man ihn bis jetzt offenbar gar nicht genau wissen wollte. Pflicht der oberösterreichischen Landesregierung wäre es daher zunächst, die Alternativlösungen zum Sapp-Projekt — Volltunnel und Rainerplan — im Detail auszuarbeiten und mit dem vorerst — leider — beschlossenen amtlichen Vorhaben einer Seeuferstraße kostenmäßig zu vergleichen. Die Projektierungskosten würden, wie gesagt, etwa 200.000 Schilling ausmachen — ein Betrag, der gegenüber der möglichen Fehlinvestition für die Seeuferstraße geradezu als Bagatelle erscheinen muß.

Und selbst wenn ein solcher Kostenvergleich tatsächlich das Ergebnis brächte, das schon jetzt und unbewiesenermaßen behauptet wird, daß eine Alternativlösung etliche Millionen Schilling teurer wäre, selbst dann noch kann es nur eine einzige Antwort auf die Frage des Hallstätter Straßenproblems geben:

Die Öffentlichkeit muß einfach das Geld zur Rettung und Erhaltung Hallstatts aufbringen und müßte sie selbst im Ausland, das diesen Fragen viel einsichtsvoller gegenübersteht, betteln gehen!

Denn es muß eine Stopptafel für den Moloch Verkehr geben, ebenso wie es eine letzte Bastion für den Respekt vor einer 4500 Jahre währenden Kulturleistung geben muß!

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: Natur und Land (vormals Blätter für Naturkunde und Naturschutz)

Jahr/Year: 1962

Band/Volume: 1962_6

Autor(en)/Author(s): Templ Günter

Artikel/Article: Um das Ortsbild des viertausendjährigen Hallstatt! 121-124