

Umfahrungsstraße Hallstatt

Von den Hauptorten des Salzkammergutes verblieb Hallstatt am längsten abseits des modernen Straßenverkehrsnetzes.¹ Vor dem neunzehnten Jahrhundert wurden größere Straßenbauten im Kammergut kaum vorgenommen, lediglich die Durchzugsstraße von der Landesgrenze zu Salzburg bei Aigen-Voglhub² wurde 1723 über Ischl und Lauffen bis auf die Pötschenhöhe an der Grenze zur Steiermark auf ärarische Kosten instand gesetzt und erweitert.³

Der Landweg traunaufwärts nach Hallstatt hatte einst wenig Bedeutung. Die einzige Landverbindung blieb bis zum Ende des neunzehnten Jahrhunderts der "Obere Weg"⁴ der in der Ostflanke des Hallberges über den Häusern vorbeiführte. Nach Norden setzte sich dieser Weg als schmaler, buckliger Saumweg zur Gosaumühle und mit der Gosauer Straße zur Hauptstraße fort, nach Süden führte er über Obertraun und durch die Koppenschlucht nach Aussee.⁵ Erst 1875 löste eine Fuhrwerksstraße den Saumpfad von der Gosaumühle zum Markt ab. Um den Bau der Seestraße als Ersatz für den "Oberen Weg" 1890/91 zu ermöglichen, mussten fünf Häuser⁶ am Seeufer demoliert werden.⁷

Die Verlängerung der Straße nach Obertraun kann nicht exakt datiert werden, in der Literatur finden sich Datierungen zwischen 1900 und 1908⁸. In der Zwischenkriegszeit wurde die Strecke Gosaumühle - Hallstatt stellenweise verbreitert und am nördlichen Ortseingang von Hallstatt ein Parkplatz angelegt. Nach Fertigstellung dieses Tag und Nacht bewachten "Autoparks" im Jahre 1933⁹ konnte die Strecke für den mehrspurigen Kraftfahrzeugverkehr freigegeben werden, während die Ortsdurchfahrt, in Anbetracht des historischen Ortscharakters und der Ortsengen, trotz der Staubfreimachung 1949¹⁰ bis 1952¹¹ für mehrspurige Kraftfahrzeuge gesperrt blieb.¹²

¹PFEFFER, Franz, "Die Verkehrslandschaft des Salzkammergutes", *Straßentunnel Hallstatt*, Linz 1966, Seite 32

²Nordwestlich von Bad Ischl

³SCHRAML, Carl, *Das oberösterreichische Salinenwesen vom Beginne des 16. bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts*, Wien 1932, Seite 482

⁴1955 wurde dieser Weg in "Dr. F. Mortonweg" umbenannt, vgl. dazu: PILZ, Siegfried, *Häuserverzeichnis der Marktgemeinde Hallstatt*, Hallstatt 1984, Seite II

⁵PFEFFER, Franz, "Die Verkehrslandschaft des Salzkammergutes", *Straßentunnel Hallstatt*, Linz 1966, Seite 32

⁶In einer anderen Quelle wird die Zahl der demolierten Häuser mit sieben angegeben. Vgl. dazu PILZ, Siegfried, *Häuserverzeichnis der Marktgemeinde Hallstatt*, Hallstatt 1984, Seite II

⁷AICHHORN, Wilhelm, "Straßenbauprojekte in Hallstatt", *Straßentunnel Hallstatt*, Linz 1966, Seite 123ff.

⁸RAUSCH, Wilhelm, *Die Salzorte an der Traun*, Bearbeitet von Willibald Katzinger, Helmut Lackner, Hermann Rafetseder, Maximilian Schimböck, Linz 1986, Seite 39: 1900/01

PFEFFER, Franz, "Die Verkehrslandschaft des Salzkammergutes", *Straßentunnel Hallstatt*, Linz 1966, Seite 33: 1900/01

URSTÖGER, Hans Jörgen, *Hallstatt Chronik*, Hallstatt 1994, Seite 297: 1901

AICHHORN, Wilhelm, "Straßenbauprojekte in Hallstatt", *Straßentunnel Hallstatt*, Linz 1966, Seite 123: 1908

⁹URSTÖGER, Hans Jörgen, *Hallstatt Chronik*, Hallstatt 1994, Seite 406

¹⁰KOHL, Hubert, "Der Straßenbau im Bezirk Gmunden seit 1945", *Straßentunnel Hallstatt*, Linz 1966, Seite 109

¹¹RAUSCH, Wilhelm, *Die Salzorte an der Traun*, Bearbeitet von Willibald Katzinger, Helmut Lackner, Hermann Rafetseder, Maximilian Schimböck, Linz 1986, Seite 39

¹²AICHHORN, Wilhelm, "Straßenbauprojekte in Hallstatt", *Straßentunnel Hallstatt*, Linz 1966, Seite 123

Die Bestrebungen, das Dachsteingebiet massentouristisch zu erschließen, setzten bereits in der Zwischenkriegszeit ein. 1930 wurde von der Verwaltung der Österreichischen Bundesforste der Plan einer 13 Kilometer langen Dachstein-Hochstraße mit optionaler Verlängerung bis zur Simonyhütte auf über 2.200 Meter Seehöhe ausgearbeitet.¹³ Der oberösterreichische Landtag griff 1935 dieses Projekt zur Förderung des Fremdenverkehrs¹⁴ auf, im selben Jahr noch erfolgte der erste Spatenstich und 1939 konnte das erste (und bis dato auch letzte) 2 Kilometer¹⁵ lange Teilstück eröffnet werden.¹⁶ Diese Straße hatte aber zur Voraussetzung, daß das Problem der Hallstätter Ortsdurchfahrt gelöst werden musste,¹⁷ umso mehr noch, da auch das Bundesheer einen Artillerieschießplatz am Dachstein-Hochplateau eingerichtet hatte, welcher gleichfalls von Obertraun aus, über eine eigene Seilbahn erschlossen wurde.¹⁸

Zu den Überlegungen, die Ortsdurchfahrt von Hallstatt für den mehrspurigen Kraftfahrzeugverkehr auszubauen, bemerkte Morton 1930: "Vielfach wird der zu erhoffende Nutzen, den das Auto nämlich bringen soll, überschätzt. Ein solcher ist nur an den Endstellen zu erwarten, nicht aber an einem Punkte, der hauptsächlich dem kurzen Verweil dient. Die Autos würden auf dem Hallstätter Marktplatz stoppen, allenfalls nur im Leerlauf [...] und sofort ginge es weiter aus dem geschändeten Orte."¹⁹ 1934 projektierte das Landesbauamt eine Umfahrungsstraße, welche die Hallbergflanke oberhalb der letzten Häuser queren sollte. Die Baukosten wurden mit einer Million Schilling²⁰ veranschlagt, ein zu hoher Betrag, um das Projekt zu realisieren. Nach dem Zweiten Weltkrieg setzten wieder Bestrebungen²¹ ein, das "Verkehrsproblem Hallstatt" zu bereinigen, wobei neben dem Hanggrassenprojekt von 1934 und einer flacheren Hanggrassenführung mit einem Scheiteltunnel bereits 1952 eine vollständige Tunnelführung der Umfahrung diskutiert wurde. Die veranschlagten Kosten dieser Projekte, die zwischen 37 und 44 Millionen Schilling²² lagen,

¹³PFEFFER, Franz, "Zur Erschließungsgeschichte des Dachsteingebietes", *Oberösterreichische Heimatblätter*, 1. Jg., Heft 3, Linz 1947, Seite 207

¹⁴AICHHORN, Wilhelm, "Straßenbauprojekte in Hallstatt", *Straßentunnel Hallstatt*, Linz 1966, Seite 123

¹⁵Ebenda, Seite 123

¹⁶PFEFFER, Franz, "Zur Erschließungsgeschichte des Dachsteingebietes", *Oberösterreichische Heimatblätter*, 1. Jg., Heft 3, Linz 1947, Seite 207

¹⁷AICHHORN, Wilhelm, "Straßenbauprojekte in Hallstatt", *Straßentunnel Hallstatt*, Linz 1966, Seite 123

¹⁸URSTÖGER, Hans Jörgen, *Hallstatt Chronik*, Hallstatt 1994, Seite 395 und PFEFFER, Franz, "Zur Erschließungsgeschichte des Dachsteingebietes", *Oberösterreichische Heimatblätter*, 1. Jg., Heft 3, Linz 1947, Seite 207

¹⁹URSTÖGER, Hans Jörgen, *Hallstatt Chronik*, Hallstatt 1994, Seite 395

²⁰Eine Valorisierung der Baukosten ergibt auf der Preisbasis 1994 etwa 44 Millionen ATS (etwa 3.2 Millionen Ecu) Vgl. dazu: KAUSEL, Anton, "Versuch einer Valorisierung der Baukosten von 1690 bis 1696 für das Palais Harrach zum Geldwert von 1992", *Palais Harrach*, Wien 1995, Seite 95

²¹Vor allen Dingen besaß die landeseigene Dachstein Fremdenverkehrs AG, welche die massentouristische Erschließung des Dachsteins von Obertraun aus betrieb, ein lebhaftes Interesse an einer leistungsfähigen Zubringerstraße durch Hallstatt nach Obertraun. Personelle Verflechtungen, so war etwa der Präsident der Oberbank, Erwin Steininger, gleichzeitig Vorsitzender des Aufsichtsrates der Dachstein Fremdenverkehrs AG, sorgten dafür, daß nach der Fertigstellung der Dachstein - Seilbahn Ende 1951 die enge Ortsdurchfahrt von Hallstatt für den zweispurigen Kraftfahrzeugverkehr freigegeben wurde und in weiterer Folge die Umfahrung Hallstatts projektiert wurde. In diesem Zusammenhang sei daran erinnert, daß die Verkehrslasten, welche die geplanten touristischen Projekte in Obertraun verursachen werden, hauptsächlich von Hallstatt getragen werden müssen. Vgl. dazu: KOHAUT, Erwin und SPORER, Walter, "Mensch und Dachstein im Wandel der Zeit", *Straßentunnel Hallstatt*, Linz 1966, Seite 66

²²Eine Valorisierung der Baukosten ergibt auf der Preisbasis 1994 Beträge zwischen etwa 305 und 363 Millionen ATS (etwa 22 bis 26 Millionen Ecu) Vgl. dazu KAUSEL, Anton, "Versuch einer

veranlassten die Landesbaudirektion 1958 die Umfahrungsstraße durch den Ort zu planen, dabei die "hinderlichen alten Häuser abzureißen und durch Neubauten im alten Stil zu ersetzen"²³

Das Projekt von Regierungsoberbaurat Sapp, welches vom damaligen Baureferenten der Landesregierung, Erwin Wenzl, forciert wurde, sah vor, den nördlichen Ortsteil von Hallstatt mit einem Tunnel zu unterfahren, der auf der Höhe der Terrasse des Hotels Kainz am Landungsplatz enden würde. Von dort aus sollte der Landungsplatz gequert und beginnend vor der evangelischen Kirche der gesamte Marktbereich *seeseitig* umfahren werden. Das Bundesdenkmalamt, vertreten in Person des Landeskonservators Norbert Wibiral, hatte gegen dieses Projekt keine Einwände.²⁴ Als einer der wenigen Offiziellen sprach sich der Kustos des Hallstätter Musealvereins, Friedrich Morton, gegen das Projekt aus. Im Laufe des Jahres wuchs die Gegnerschaft des Sapp-Projekts innerhalb der Hallstätter Bevölkerung so spürbar an, daß im Dezember 1958 eine Volksbefragung durchgeführt wurde, deren Ergebnis die Ablehnung des Seeuferstraßenprojektes mit 58% der Stimmen bildete.²⁵



Abbildung 15, Das Sapp Projekt

Unter Missachtung dieses Ergebnisses forderte der Gemeinderat 1960 die Landesregierung auf, die Realisierung des Sapp-Projekts in Angriff zu nehmen.²⁶ Die

Valorisierung der Baukosten von 1690 bis 1696 für das Palais Harrach zum Geldwert von 1992“, *Palais Harrach*, Wien 1995, Seite 95

²³AICHHORN, Wilhelm, "Straßenbauprojekte in Hallstatt", *Straßentunnel Hallstatt*, Linz 1966, Seite 125

²⁴URSTÖGER, Hans Jörgen, *Hallstatt Chronik*, Hallstatt 1994, Seite 473

²⁵Ebenda, Seite 475

²⁶Ebenda, Seite 479

Grundablösungen für die Trasse wurden schnell abgewickelt und bereits im Jänner 1961 wurden große Teile des Hotels Kainz (früher Hotel Seeauer) am Landungsplatz demoliert.²⁷ Diese Baulücke im Untersuchungsgebiet ist bis dato nicht geschlossen worden. Nach Trassenplanung, Grund- und Objektblöse und Abbruch des Hotels Kainz im darauffolgenden Jahr 1962, führte die Bodenprüfstelle der Landesbaudirektion geologische und bodenmechanische Untersuchungen im Bereich der projektierten Trasse durch. "Die Gründungsverhältnisse für diese Straße wechselten sehr stark und waren besonders kritisch in dem Mündungskegel des Mühlbaches [...]. Der in der Nähe des Südportals [Landungsplatz] des geplanten Tunnels gelegene Untergrund in der Seebucht besteht aus weichem Ton und stellt sich als sehr schlechter Untergrund dar."²⁸

1963 wurden die Bauarbeiten für das Projekt der Seeufertrasse mit Bekanntgabe der bodenmechanischen Untersuchungsergebnissen ausgeschrieben, wobei den anbietenden Firmen freigestellt wurde, Wahlentwürfe vorzulegen. "Die Angebote zeigten, daß der Preisunterschied zwischen einer Volltunnellösung und der Seeufertrasse nicht die angenommene Höhe erreichte."²⁹ Interessant erscheint ein Wahlprojekt, das in seinem nördlichen Teil dem Amtsentwurf mit einem Tunnelsüdportal beim Hotel Kainz folgt und den Landungsplatz quert. Dann aber folgt die Trasse dem Mühlbach unter der Opferung von neun Häusern aufwärts bis zur Mühlbachschlucht, wo eine weitere Tunnelführung bis Hallstatt/Lahn erfolgen sollte.³⁰ Die grundsätzliche Entwurfsidee, den Landungsplatz über eine Schleife aus dem Berg heraus zu erschließen, verdient Beachtung und könnte in einer abgemilderten Form, welche auf den Abbruch der Häuser verzichtet und den reinen Durchzugsverkehr ausschließt, eine günstigste Erschließung und damit Aufwertung des Untersuchungsgebietes darstellen. In Verbindung mit einer bereits von der Marktgemeinde Hallstatt konzipierten Parkgarage im Berg erscheint die Verwirklichung dieser Anschlussschleife realisierbar.

Der oberösterreichische Landtag beschloss 1964 die Ausführung des von der Allgemeinen Baugesellschaft Porr angebotenen Wahlprojektes eines "Doppeltunnels mit Parkterrassen in der Mühlbachschlucht".³¹ Dieses Projekt, welches 1966 dem Verkehr übergeben wurde³², weist zwei Richtungstunnels auf, die den gesamten Ortsteil Markt als Lehnentunnels³³ in der östlichen Flanke des Hallberges unterfahren. In der Mitte der Strecke, über dem Zentrum des Marktes in der Mühlbachschlucht, sind zwei übereinanderliegenden Parkterrassen³⁴ angeordnet, die Parkraum für etwa neunzig Personenkraftfahrzeuge bieten. Eine Abfahrt von den Parkterrassen in den Ort ist nicht möglich, wohl aber ein Abgang über zwei Treppen.³⁵

²⁷Ebenda, Seite 480

²⁸AICHHORN, Wilhelm, "Straßenbauprojekte in Hallstatt", *Straßentunnel Hallstatt*, Linz 1966, Seite 125f.

²⁹Da die ansonsten an Zahlenmaterial reiche offizielle Quelle AICHHORN, Wilhelm, "Straßenbauprojekte in Hallstatt", *Straßentunnel Hallstatt*, Linz 1966, Seite 127, gerade an dieser Stelle keine Angaben über die Anbotssumme der schwierig zu gründenden Seeufertrasse macht, kann vermutet werden, daß diese über jenen der verschiedenen Tunnelvarianten lag.

³⁰AICHHORN, Wilhelm, "Straßenbauprojekte in Hallstatt", *Straßentunnel Hallstatt*, Linz 1966, Seite 127

³¹AICHHORN, Wilhelm und KREN, Helmuth, "Der Straßentunnel Hallstatt", *Straßentunnel Hallstatt*, Linz 1966, Seite 131

³²URSTÖGER, Hans Jörgen, *Hallstatt Chronik*, Hallstatt 1994, Seite 489

³³"Tunnel der entlang des Bergfußes verläuft"

³⁴AICHHORN, Josef, "Straßenbrücken im Salzkammergut", *Straßentunnel Hallstatt*, Linz 1966, Seite 114f.

³⁵AICHHORN, Wilhelm und KREN, Helmuth, "Der Straßentunnel Hallstatt", *Straßentunnel Hallstatt*, Linz 1966, Seite 131f.