

50 Jahre Ortsumfahrung Hallstatt

Vor 50 Jahren, am 23. Juli 1966 wurde die Ortsumfahrung von Hallstatt durch den damaligen Landeshauptmann Heinrich Gleißner und dem Landesrat für Bauwesen, Erwin Wenzel eröffnet. Es war ein schwieriger, von heftigen Kontroversen gesäumter Weg der letztendlich zu dieser Lösung in Form eines Doppeltunnels führte.

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

Der Landweg traunaufwärts nach Hallstatt hatte einst wenig Bedeutung. Die einzige Landverbindung im Ortszentrum von Hallstatt blieb bis zum Ende des neunzehnten Jahrhunderts der "Obere Weg" der in der Ostflanke des Hallberges über den Häusern vorbeiführt. Nach Norden setzte sich dieser Weg als schmaler Saumweg zur Gosaumühle fort, nach Süden führte er über Obertraun und durch die Koppenschlucht nach Aussee. Erst 1875 löste eine Fuhrwerksstraße den Saumpfad von der Gosaumühle zum Markt ab. Für den Bau der Seestraße im Ortszentrum von Hallstatt 1890/91 mussten fünf Häuser am Seeufer weichen.

Die Verlängerung der Straße nach Obertraun erfolgte in den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts. In der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen wurde die Straße Gosaumühle - Hallstatt stellenweise verbreitert und am nördlichen Ortseingang von Hallstatt ein Parkplatz angelegt. Nach Fertigstellung dieses Tag und Nacht bewachten "Autoparks" im Jahre 1933 konnte die Strecke für den mehrspurigen Kraftfahrzeugverkehr freigegeben werden, während die Ortsdurchfahrt, in Anbetracht des historischen Ortscharakters und der Engstellen, trotz der Staubfreimachung 1949 bis 1952 für mehrspurige Kraftfahrzeuge gesperrt blieb.

Die Bestrebungen, das Dachsteingebiet touristisch 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 einer möglichen Verlängerung bis zur Simonyhütte auf über 2.200 Meter Seehöhe ausgearbeitet. Der oberösterreichische Landtag griff 1935 dieses Projekt zur Förderung des Fremdenverkehrs auf und noch im selben Jahr erfolgte der Spatenstich. 1939 konnte das einzige, 2 Kilometer lange Teilstück eröffnet werden, das heute als Zufahrtsstraße zur Talstation der Dachstein-Seilbahn dient. Diese Straße war aber nur dann sinnvoll, wenn das Problem der Hallstätter Ortsdurchfahrt gelöst werden konnte. Zusätzlicher Druck kam auch vom Österreichischen Bundesheer, das damals einen Artillerieschießplatz am Dachstein-Hochplateau eingerichtet hatte, welcher gleichfalls von Obertraun aus, über eine eigene Seilbahn erschlossen wurde.

Zu den Überlegungen, die Ortsdurchfahrt von Hallstatt für den mehrspurigen Kraftfahrzeugverkehr auszubauen, bemerkte Friedrich 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 Verweilen dient. Die Autos würden auf dem Hallstätter Marktplatz stoppen, [...] und sofort ginge es weiter aus dem geschändeten Orte." 1934 projektierte das Landesbauamt eine Umfahrungsstraße, welche die Hallbergflanke oberhalb der letzten Häuser queren sollte. Die Baukosten wurden mit

einer Million Schilling veranschlagt, in den Jahren nach der Weltwirtschaftskrise ein zu hoher Betrag, um das Projekt verwirklichen zu können.

Die Inbetriebnahme der Dachstein - Seilbahn in Obertraun ab Ende 1951 erforderte eine Zubringerstraße für die mit dem PKW anreisenden Touristen. Deshalb wurde - mit Ampelregelung - die enge Ortsdurchfahrt von Hallstatt für den zweispurigen Kraftfahrzeugverkehr freigegeben. Weil aber die Verkehrsbelastung in Hallstatt unerträglich war, setzten bald darauf Bestrebungen ein, das "Verkehrsproblem Hallstatt" zu bereinigen. Neben dem Hangtrassenprojekt von 1934 und einer flacheren Hangtrassenführung mit einem Scheiteltunnel wurde bereits 1952 eine vollständige Tunnelführung der Umfahrung diskutiert. Die veranschlagten Kosten dieser Projekte, die zwischen 37 und 44 Millionen Schilling lagen, 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"

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. Selbst das Bundesdenkmalamt, vertreten durch Landeskonservator Norbert Wibiral, hatte gegen dieses Projekt keine Einwände. 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 war.



Ortsumfahrung Hallstatt, Sapp Projekt. Zeichnung: Idam

Unter Missachtung dieses Ergebnisses forderte der Gemeinderat 1960 die Landesregierung auf, die Realisierung des Sapp-Projekts in Angriff zu nehmen. Die Grundablösungen für die Trasse wurden schnell abgewickelt und bereits im Jänner 1961 wurden große Teile des Hotels Kainz (früher Hotel Seeauer) am Landungsplatz abgerissen. Diese Baulücke wurde erst zu Beginn des 21. Jahrhunderts durch das Heritage Hotel geschlossen. Nach Trassenplanung, Grund- und Objektblöse und Abbruch des Hotels Kainz im Jahr 1962, führte die Bodenprüfstelle der Landesbaudirektion geologische und bodenmechanische Untersuchungen im Bereich der projektierten Straßenführung durch. Die Beschaffenheit des Untergrunds wechselte sehr stark und stellte sich im Mündungskegel des Mühlbaches als besonders kritisch heraus. Auch der Boden am Landungsplatz, der aus weichem Ton besteht, wurde als sehr schlechter Baugrund bewertet.

1963 wurden die Bauarbeiten für das Projekt der Seeufertrasse mit Bekanntgabe der bodenmechanischen Untersuchungsergebnissen ausgeschrieben, wobei den anbietenden Firmen freigestellt wurde, Alternativprojekte vorzulegen. Die Angebote zeigten, dass der Preisunterschied zwischen einer Volltunnellösung und der Seeufertrasse nicht die angenommene Höhe erreichte.

Der oberösterreichische Landtag beschloss 1964 die Ausführung des von der Allgemeinen Baugesellschaft Porr angebotenen Alternativprojektes eines "Doppeltunnels mit Parkterrassen in der Mühlbachschlucht". Dieses Projekt weist zwei Richtungstunnels auf, die den gesamten Ortsteil Markt als Lehnentunnels in der östlichen Flanke des Hallberges unterfahren. In der Mitte der Strecke, über dem Zentrum des Marktes in der Mühlbachschlucht, sind zwei übereinanderliegenden Parkterrassen angeordnet. Wirkmächtig beherrschen die Parkdecks das Ortsbild und verdecken dabei den Wasserfall des Mühlbach. Eine Abfahrt von den Parkterrassen in den Ort ist nicht möglich, jedoch ist die fußläufige Verbindung zum Markt über zwei Treppen gegeben.

Aus der zeitlichen Distanz von 50 Jahren betrachtet ist unbestreitbar, dass das Seeuferstraßenprojekt den außergewöhnlichen und universellen Wert von Hallstatt zerstört hätte. Das verwirklichte Tunnelprojekt hingegen beweist, dass die Bevölkerung - auch bei komplizierten technischen Fragen - mehrheitlich das Gespür für die bessere Lösung besitzt.

Autor: Friedrich Idam www.idam.at

Literatur

AICHHORN, Josef, "Straßenbrücken im Salzkammergut", in: Straßentunnel Hallstatt, Linz 1966.

AICHHORN, Wilhelm und KREN, Helmuth, in: "Der Straßentunnel Hallstatt", Straßentunnel Hallstatt, Linz 1966.

AICHHORN, Wilhelm, "Straßenbauprojekte in Hallstatt", in: Straßentunnel Hallstatt, Linz 1966.

KOHL, Hubert, "Der Straßenbau im Bezirk Gmunden seit 1945", in: Straßentunnel Hallstatt, Linz 1966.

PFEFFER, Franz, "Die Verkehrslandschaft des Salzkammergutes", in: Straßentunnel Hallstatt, Linz 1966:

PFEFFER, Franz, "Zur Erschließungsgeschichte des Dachsteingebietes", in: Oberösterreichische Heimatblätter, 1. Jg., Heft 3, Linz 1947.

URSTÖGER, Hans Jörgen, Hallstatt Chronik, Hallstatt 1994.

URSTÖGER, Hans Jörgen, Ortsumfahrung Hallstatt, vor 50 Jahren, eine ortsbildschonende und umweltfreundliche Lösung, Festschrift, Hallstatt 2016.