

böhlau



DIE GROSSGLOCKNER HOCHALPENSTRASSE

Erbe und Auftrag

Johannes Hörl, Dietmar Schöndorfer (Hg.)



Schriftenreihe des Forschungsinstitutes für politisch-historische
Studien der Dr.-Wilfried-Haslauer-Bibliothek, Salzburg

Band 53



Schriftenreihe des Kärntner Landesarchivs Nr. 45

Johannes Hörl · Dietmar Schöndorfer (Hg.)

DIE GROSSGLOCKNER HOCHALPENSTRASSE

Erbe und Auftrag



2015

BÖHLAU VERLAG WIEN KÖLN WEIMAR

Die Herausgeber bedanken sich bei folgenden Institutionen für ihre freundliche Unterstützung:

Bundeskanzleramt der Republik Österreich
Bundesministerium für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft, Tourismusressort
Land Kärnten, Tourismusressort
Land Salzburg, Wissenschaftsförderung
Land Salzburg, Kulturelle Sonderprojekte
Österreichischer Rundfunk (ORF)
ORF Landesstudio Kärnten
ORF Landesstudio Salzburg

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der
Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten
sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Umschlagabbildung: Archiv GROHAG

© 2015 by Böhlau Verlag Ges.m.b.H & Co. KG, Wien Köln Weimar
Wiesingerstraße 1, A-1010 Wien, www.boehlau-verlag.com

Alle Rechte vorbehalten. Dieses Werk ist urheberrechtlich geschützt.
Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des
Urheberrechtsgesetzes ist unzulässig.

Stichwort- und Personenverzeichnis: Michael Schönhuber, BA, Salzburg
Korrektorat: Laura Gozzer, Wien
Umschlaggestaltung: Michael Haderer, Wien
Satz: Michael Rauscher, Wien
Druck und Bindung: Finidr, Cesky Tesin
Gedruckt auf chlor- und säurefreiem Papier
Printed in the EU

ISBN 978-3-205-79688-6

Inhaltsverzeichnis

9	Einleitung
I. VOM MONUMENT ZUM DENKMAL	
13	Georg Kandutsch Das Hochtörl. Ein hochalpiner Passübergang durch die Jahrtausende
29	Johannes Hörl Die Großglockner Hochalpenstraße und der Denkmalschutz. Das Monument muss leben
49	Bernd Euler-Rolle · Gerd Pichler Die Großglockner Hochalpenstraße. Denkmalschutz für ein nationales Monument
57	Bernd Paulowitz Welterbe – Alleinstellungsmerkmal der Straße und ihr Schutz. Reiz und Möglichkeit
II. EINE WECHSELVOLLE GESCHICHTE	
75	Georg Rigele Die Großglockner Hochalpenstraße. Die Geschichte ihres Baus
101	Franz Schausberger Mythos und Symbol. Die Großglockner Hochalpenstraße im autoritären Ständestaat
131	Robert Kriechbaumer Die Großglockner Hochalpenstraße in der NS-Ära 1938–1945
153	Clemens M. Hutter Eine Straße wird nie fertig. 1945 bis zur Gegenwart
173	Norbert Mayr „Das zu Erinnernde“. Architektur als Vorbild und Auftrag

176	Friedrich Achleitner Großglockner Hochalpenstraße. Memorandum
III. TOURISMUS- UND WIRTSCHAFTSFAKTOR	
185	Caroline Jäger-Klein Weltausstellungen – Natur und Technik
203	Kurt Luger Eine Straße auf dem Weg zur Touristenattraktion
231	Christian Strasser Die Großglockner Hochalpenstraße als Filmkulisse
249	Axel Hubmann Die Fotografie rund um die Großglocknerstraße
267	Christian Maryška Die Großglockner Hochalpenstraße wird propagiert. Werbung und Grafikdesign in alpinen Höhen
281	Wilfried Bischofer · Bernd Gaubinger Die Großglockner Hochalpenstraße. Ein verlässlicher regionaler Wirtschaftspartner
289	Gabriele Zuna-Kratky Die Entwicklung der Mobilität. Ein Streifzug durch die Geschichte der (Auto)-Mobilität
301	Wolfgang Gruber Großglockner-Rennen. Österreichs Meilenstein im Bergrennsport
IV. UMWELTGEDANKE UND NATURSCHAUSPIEL	
325	Hans Steyrer Geologie – inmitten des Tauernfensters
339	Thomas Peer Pflanzenwelt
353	Roman Türk Die Hochalpen – Reise ins Reich der Flechten
369	Eberhard Stüber Fauna – Serengeti des Hochgebirges

397 Eberhard Stüber
Glocknerstraße und Nationalpark Hohe Tauern

V. HERAUSFORDERUNGEN IM HOCHGEBIRGE

415 Andreas Ermacora
Österreichischer Alpenverein. Partner und bedeutendster Grundeigentümer

427 Adi Mokejs
Mythos Großglockner

447 Peter Embacher · Clemens M. Hutter
Schneeräumen sorgt für tolle Bilder

459 Thomas Noel
Schutzbauten und Sicherheitserfordernisse im Hochgebirge

475 Julia Stoff
Ein Glockner-Panorama

VI. JUBILÄEN – EIN FOTOESSAY

489 Jubiläen – ein Fotoessay

497 Autorinnen und Autoren

500 Personenregister

503 Sachregister

Einleitung

Das vorliegende Werk ist die erste umfassende Darstellung der Geschichte und Aufgaben der Großglockner Hochalpenstraße von Beginn an bis zur Gegenwart. Die 1931 gegründete Großglockner Hochalpenstraßen AG (GROHAG) erhält und betreibt das „Österreichische Monument – Großglockner Hochalpenstraße“ seit ihrer Eröffnung im Sommer 1935. Inmitten des seit den 1980ern bestehenden und mittlerweile größten Schutzgebietes Mitteleuropas, dem Nationalpark Hohe Tauern, hat sie sich von ihrer anfänglichen Ausprägung als hervorragender Monumentalbau österreichischer Ingenieurskunst und Arbeitsplatzbeschaffungsmaßnahme im Ständestaat als sowie bedeutende Nord-Süd-Verbindung und touristische Erschließung dieser faszinierenden hochalpinen Region zur wohl schönsten und bekanntesten Panoramastraße Europas entwickelt.

Das Bauwerk ist nicht bloß die „Straße im Nationalpark“, sie ist auch ein wichtiger und verlässlicher Auftrag- und Arbeitgeber in den angrenzenden Regionen, international bekannte touristische Destination und „Visitenkarte“ der Republik Österreich für jährlich 800.000 bis 900.000 Besucher in den Sommermonaten sowie wertvoller Partner der regionalen Tourismuswirtschaft. Eine Empfehlung an die Gäste auf jeden Fall auch auf „den Großglockner“ zu fahren, liegt auf der Hand, genauso wie das Bedürfnis des Österreichers zumindest, einmal den schönsten Platz der Republik, die Kaiser-Franz-Josefs-Höhe mit direktem Blick auf Großglockner und Pasterze, besucht und erlebt zu haben.

So facettenreich und imposant die Geschichte der „Glocknerstraße“ ist – so spannend und zugleich fordernd ist es für die Verantwortlichen dieses Monument in die Zukunft zu führen. Die Herausforderungen, einerseits als länderübergreifende Verkehrsinfrastruktur und als Unternehmen touristisch und kommerziell erfolgreich zu sein und andererseits den erhöhten Sicherheitsanforderungen der knapp 50 km langen Straße im Hochgebirge sowie auch den Ansprüchen der sie umgebenden besonderen Natur- und Umweltsituation gerecht zu werden, sind enorm. Prozesse werden ständig überarbeitet, Messungen und Kontrollen laufend vorgenommen, Sicherheitserfordernisse regelmäßig überprüft sowie strategische Ziele intensiv und permanent diskutiert. All das ist notwendig, um das Erbe Großglockner Hochalpenstraße auch für zukünftige Generationen zu bewahren.

Nachdem das Bundesdenkmalamt im Jahr 2010 anlässlich des 75-Jahr-Jubiläums der Großglockner Hochalpenstraße eine Unterschutzstellung einleitete, wurde die bereits einmal gestellte Frage der Anerkennung als Welterbe wieder virulent. Die Gesellschaft setzte sich fünf Jahre lang intensiv damit auseinander. Dabei wurden Möglichkeiten für die Zukunft sowie alle damit in Verbindung stehenden strategischen Prozesse und mögliche Risiken eingehend erwogen und eine Positionierung in Richtung eines „ewigen Monuments“ im Sinne eines Welterbes vorgenommen.

Diesen Auftrag kann man aber nur mit motivierten und qualifizierten Mitarbeitenden, verlässlichen Partnern sowie Verantwortungsträgern und Experten höchsten Ranges bewerkstelligen. Um für diese Neuausrichtung einen Über-

blick über die Geschichte einerseits, aber auch über die Aufgaben und Herausforderungen der Zukunft andererseits eine breite Grundlage vorlegen zu können, wurde dieses Buchprojekt in die Wege geleitet. Dafür wurde ein großer Teil der Partner, die in der Mehrzahl bereits seit vielen Jahren mit der Großglockner Hochalpenstraße in enger Verbindung stehen, gebeten, das vorliegende fundierte Gesamtwerk in Form von Beiträgen mit uns zu gestalten. Rund dreißig renommierte Experten spannen den Bogen von der Entstehungsgeschichte in den schweren Jahren der Weltwirtschaftskrise des vorigen Jahrhunderts bis zur Bedeutung für den österreichischen Tourismus in der Gegenwart als großartiges Kultur- und Naturschauspiel inmitten des größten Nationalparks der Alpen.

Unser Dank gilt vor allem den Autorinnen und Autoren aus dem gesamten Bundesgebiet, die ihre Zeit und ihr umfangreiches Wissen eingebracht haben, sowie den zahlreichen Personen, die das hervorragende Bildmaterial – fast ausnahmslos unentgeltlich – zur Verfügung gestellt haben. Wir bedanken uns auch bei allen Mitarbeitenden im administrativen Bereich sowie den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der GROHAG, allen voran Frau Reschreiter und Frau Lindner sowie Frau Mag. Lutz und Frau Laimer von der Marketingabteilung, die bei der Bearbeitung der Beiträge und Sortierung des Foto- und Filmmaterials hervorragende Arbeit geleistet haben. Der Dank gilt aber auch den Mitgliedern des Aufsichtsrates, die der entsprechenden Positionierung positiv gegenüberstehen, dieses Buchprojekt unterstützt und der Veröffentlichung zahlreicher Archivunterlagen zugestimmt haben.

Die Herausgeber haben versucht, alle mit der Großglockner Hochalpenstraße in Verbindung stehenden Themen im vorliegenden Werk umfassend und spannend gleichermaßen darzustellen. Zur besseren Lesbarkeit, Auflockerung und Illustration wurde dem Buchkonzept ein Stichwort- und Personenverzeichnis, eine gesonderte Autorenvorstellung, eine Ergänzung mancher Beiträge mit kurzen und auch längeren Filmen, die über QR-code abrufbar sind, sowie ein relativ hoher Bildanteil zugrunde gelegt.

Wir wünschen Ihnen viel Vergnügen bei der Lektüre!

Salzburg im Juli 2015

Dr. Johannes Hörl M.B.L.
Herausgeber

Mag. Dietmar Schöndorfer
Herausgeber

Dr. Wilfried Haslauer
Vorsitzender des Aufsichtsrates

Univ.-Prof. Mag. Dr. Robert Kriechbaumer
Wissenschaftlicher Koordinator

I. VOM MONUMENT ZUM DENKMAL

Die Großglockner Hochalpenstraße

DENKMALSCHUTZ FÜR EIN NATIONALES MONUMENT

Das Denkmalschutzgesetz und die Großglockner Hochalpenstraße sind ungefähr gleich alt. Beide waren Teile der ideellen Staatskonstruktion eines klein gewordenen Österreich nach dem Ende des Ersten Weltkriegs. Das Denkmalschutzgesetz wurde nach fruchtlosen Diskussionen während der letzten drei Dezennien der österreichisch-ungarischen Monarchie erst im Jahre 1923 erlassen, um der jungen Republik Maßstab und Rang einer Kulturnation zu geben. Als Startschüsse für die Großglockner Hochalpenstraße können 1922 die Länderkonferenz von Mittersill und 1924 der Planungsauftrag an Franz Wallack gelten. Durch die Förderung des internationalen Tourismus und die Bekämpfung der Massenarbeitslosigkeit sollte sie zum Symbol des österreichischen Aufschwungs werden und ganz ausdrücklich einen Ersatz für die Stiflserjochstraße und die Dolomitenstraße bilden, die 1919 im Frieden von St. Germain an Italien verloren gegangen waren. Sowohl im Denkmalschutzgesetz als auch bei der Großglockner Hochalpenstraße ging es um Monumente, welche die Identität einer Nation verkörpern.

Dies ist auch der Kern des Denkmalbegriffs an sich. Im modernen Verständnis reicht er in eine Zeit zurück, die lange vor der Gesetzeswerdung liegt. Nachdem in Folge der europäischen Aufklärung im ausgehenden 18. Jahrhundert die feudalen bzw. klerikalen Hierarchien und die sakralen Weltmodelle ihre Bindewirkung verloren hatten, traten Kunst, Natur und Geschichte als neue geistige Orientierungsmodelle für eine bürgerlich gewordene Gesellschaft an ihren Platz. Die ins Wanken geratene Verortung der Menschen in den gesellschaftlichen und religiösen Hierarchien wurde durch eine neue Identitätsbildung kompensiert, die im Rückblick auf die eigene Geschichte und die Geschichte des Landes so etwas wie Selbstvergewisserung erzeugt. Diese beruht auf der Verankerung in den Wurzeln der diesseitigen Welt. Die Einbettung und Einbindung des Menschen in den Kreislauf von Natur und Geschichte gibt ihm also ein Bewusstsein über seinen Platz in der Welt. Dieses Bewusstsein nennt man Identität. An den aus der Geschichte überlieferten Artefakten, den Denkmalen, wird diese Identität ästhetisch erfahrbar. Die Denkmale bezeugen Herkunft, Alter und Geschichtlichkeit als Referenzrahmen für den einzelnen Menschen und für die Nationen, die im ausgehenden 18. Jahrhundert zum neuen Bezugsrahmen für die Gesellschaft der Moderne wurden. Daher ist es eine logische Folge, dass die Erhaltung der Kunst- und Geschichtsdenkmale eines Landes im „öffentlichen Interesse“ gelegen ist, wie dies bereits 1790 inmitten der Bilderstürme der Französischen Revolution dekretiert wurde, als es darum ging, die verhassten Monumente des Adels und des Klerus unter neuen Vorzeichen als Monumente der französischen Nation zu begreifen und zu erhalten. Seit damals stehen Monumente für die Identität von Nationen.

Der Begriff Monument ist ein Synonym für den Begriff Denkmal. Vom lateinischen „monere“ kommend, bezeichnet Monument ein Erinnerungsmal, das

wirkmächtig und ästhetisch präsent ist. Diese Dimension führt über das rein Dokumentarische hinaus und verstärkt die gesellschaftliche Relevanz der überlieferten Artefakte. Im Französischen, Englischen oder Italienischen wird bis heute von „monuments“ oder „monumenti“ gesprochen, wenn Denkmale gemeint sind.

Das „öffentliche Interesse“ an der Erhaltung führte nicht sofort zu den gesetzlichen Instrumentarien des Denkmalschutzes, wie wir sie heute kennen. Im Laufe des 19. Jahrhunderts wurde diesem Interesse auf staatlicher Ebene überwiegend durch die Erstellung von Denkmalinventaren und durch die Tätigkeit von Kommissionen Rechnung getragen; auf bürgerschaftlicher Ebene durch literarisches und wissenschaftliches Engagement, vielfach im Rahmen von Kunst- und Altertumsvereinen. Im Selbstverständnis der tonangebenden bürgerlichen Bildungsgesellschaft hatte das Appellative durchaus Gewicht. Vor diesem Hintergrund entstand 1850 die erste Institution der Denkmalpflege auf staatlicher Ebene in Österreich, nämlich die „k.k. Central-Commission zur Erforschung und Erhaltung der Baudenkmale“, die in einem breiteren Denkmalverständnis 1873 in „k.k. Central-Commission zur Erforschung und Erhaltung der Kunst und historischen Denkmale“ umbenannt wurde. Diese ehrenamtliche Kommission hatte in Gutachten gegenüber den Verwaltungseinrichtungen von Staat und Kirche zu Fragen der Erhaltung und Restaurierung von Denkmalen Stellung zu beziehen. Im Titel wird klar, worauf sich die Erwartung gründete. Die Erforschung der Denkmale, namentlich durch die Abfassung von Kunsttopographien, sollte zu jener Wertschätzung führen, aus der heraus die Erhaltung – ohne gesetzlichen Rahmen – geradezu als selbstverständlich erscheinen sollte. Die fortschreitende Entwicklung der Moderne hatte allerdings bald die Gewichte verschoben und die bürgerlichen Ideale gerieten gegenüber Industrialisierung, Verkehrsentwicklung, Bauboom und Kapitalismus der Gründerzeit ins Hintertreffen. So berief die Zentralkommission im Jahre 1894 erstmals eine Enquete zur Abfassung eines Gesetzesentwurfes ein; zu einer Zeit, als man sich am Großglockner erst zu einer Verkehrserschließung vortastete und – 1895 – erste Überlegungen für einen Straßenbau anstellte.

Der Kern des Denkmalschutzgesetzes von 1923 hatte schließlich die ganze Breite der Diskussion um eine gesetzliche Regelung aus der Zeit um 1900 und aus dem beginnenden 20. Jahrhundert aufgenommen und verdichtet. Dies war auch die Zeit gewesen, als die berühmten Vordenker einer „modernen Denkmalpflege“ in Österreich wie Alois Riegl und Max Dvořák die Grundlagen für das aktuelle Verständnis der Denkmalwerte und Denkmalbegriffe gelegt und auch in diesen Diskussionsprozess eingebracht hatten. Die drei Bedeutungsebenen eines Denkmals im Sinne des Gesetzes verdeutlichen das bis heute: Die Beschränkungen des Gesetzes würden sich auf „Gegenstände von geschichtlicher, künstlerischer oder kultureller Bedeutung“ beziehen, „wenn ihre Erhaltung dieser Bedeutung wegen im öffentlichen Interesse gelegen ist.“ Vor dem Hintergrund der Diskussionen um Denkmalwerte und Gesetzesbildung um 1900 lassen sich die Begriffe leicht mit Inhalt befüllen. „Geschichtliche Bedeutung“ bezieht sich auf markante historische Persönlichkeiten, Ereignisse oder Leistungen, aber auch auf signifikante Etappen in der historischen Entwicklung, entspricht also dem Zeugnis- und Dokumentationswert der Denkmale. Die „künstlerische Bedeutung“ hat mit dem Gestaltwert zu tun und deckt zum einen die Stellung in der

kunstgeschichtlichen bzw. formengeschichtlichen Entwicklungsreihe ab, zum anderen aber auch die ästhetische Dimension im Sinne von künstlerischer Qualität. Die „kulturelle Bedeutung“ schlägt einen ähnlichen Bogen von der kulturgeschichtlichen Verankerung bis hin zur aktuellen kulturellen Wirkmächtigkeit im Sinne des Symbolwerts und des Ikonischen. Die ästhetischen und ikonischen Dimensionen verdeutlichen, dass – im Sinne der grundlegenden Erkenntnisse von Alois Riegl – die Objekte ihre Denkmaleigenschaften nicht schon selbst vom Beginn ihrer Erschaffung an mitbringen, sondern dass es die Rezipienten der Gegenwart sind, die ihnen die Denkmalwerte aus ihrer Perspektive zumessen.

In hohem Maße war dies vor dem Hintergrund des 19. Jahrhunderts auf die klassischen Monumente von Kunst und Architektur bezogen, also auf künstlerische Einzelmonumente wie Bauten, Bildwerke, Gemälde, Wandmalereien etc., aber auch auf Schriftzeugnisse und archäologische Denkmale. Alois Riegl hatte dies jedoch schon in seiner Schrift über den „modernen Denkmalkultus“ von 1903 beträchtlich ausgeweitet, indem er seinen neuen und zentralen Begriff des „Alterswertes“, also die ästhetische Erlebbarkeit des naturgesetzlichen Kreislaufs der Zeit in den Spuren der Alterung, allen überlieferten Artefakten zuschrieb. Damit setzte er schließlich, wie er schreibt, das „Menschenwerk“ dem „Naturwerk“ gleich. Max Dvořák, ab 1905 Riegls Nachfolger im Amt eines Generalkonservators der Zentralkommission, hatte dies dann fruchtbar gemacht, so wie er es in der Einleitung zum Ersten Band der Österreichischen Kunsttopographie über den politischen Bezirk Krems an der Donau von 1907 beschreibt: Es gehe nicht mehr nur um einzelne bedeutende Künstlerpersönlichkeiten und Kunstwerke, sondern um die Anteilnahme an den Denkmälern als Zeugnisse menschlicher Entwicklungsgeschichte. Das löst – neuartig – die Denkmale aus ihrer Vereinzelung heraus und stellt sie ausdrücklich in den – vielfach als „male- risch“ empfundenen – Gesamtzusammenhang mit Naturräumen, Landschaften und Ortsbildern. Damit bekamen erstmals auch Objekte der anonymen Architektur als prägende Elemente der Kunstlandschaft ihren Platz in einer Denkmaltopographie sowie Brücken, Bauernhöfe oder Weinkeller. In Max Dvořáks bekanntem „Katechismus der Denkmalpflege“, der erstmals 1916 erschienen ist, verdichtet sich dieses ganzheitliche Verständnis der Denkmallwelt in dem Credo: „Das Geringe bedarf oft mehr des Schutzes als das Bedeutende.“ Dies ist bereits ein sehr weiter Denkmalbegriff.

Auf der Basis dieses Denkmalbegriffs, welcher der Gesetzeswerdung in Österreich zugrunde lag, sind also letztlich alle Denkmalkategorien umfasst und allen kann „geschichtliche, künstlerische oder kulturelle Bedeutung“ – für sich genommen oder aus dem Zusammenhang eines Ensembles heraus – zukommen. So gesehen erscheint es gar nicht überraschend, dass bereits im Jahre 1925 am Bundesdenkmalamt – seit 1920 Nachfolger des von Max Dvořák 1911 als Fachamt für die Zentralkommission geschaffenen „Staatsdenkmalamtes“ – ein „Referat für wirtschaftsgeschichtliche und technische Kulturdenkmale“ eingerichtet wurde. Vor dem Hintergrund des umfassenden Denkmalbegriffs und der „kulturellen“ Dimension in den Denkmalwerten aus der Zeit um 1900 stand Österreich hinsichtlich der technischen Denkmale weltweit an der Spitze. Unter den ersten – an sich spärlichen – bescheidmäßigen Unterschutzstellungen nach der Erlassung des Denkmalschutzgesetzes 1923 befanden sich demnach auch Verkehrsbauwerke wie 1928 das Waldburger Viadukt der ehemaligen Pfer-

deisenbahn im oberösterreichischen Mühlviertel oder 1939 der Lendkanal in Klagenfurt. Die feierliche Eröffnung der Großglockner Hochalpenstraße lag da gerade fünf Jahre zurück.

In einer übersichtsweisen Aufstellung von 1970 werden 220 technische Denkmale in Österreich angeführt. 1976 kam es am Bundesdenkmalamt zur Einrichtung einer „Abteilung für technische, wirtschafts- und sozialgeschichtliche Denkmale“. Gründung und Name verraten etwas über den neuen Impetus jener Zeit. In den späten 1960er und 1970er Jahren hat die Sozial- und Fortschrittskritik gegenüber den als bedrohlich empfundenen Auswüchsen der normativen Nachkriegsmoderne zu einem neuen Interesse an geschichtlicher Überlieferung geführt und zwar in der gesamten Dimension der Historischen Sozialwissenschaften, die alle Bevölkerungsschichten und alle sozialen Räume einschließt. Für die Denkmalpflege bedeutete dies eine neue gesellschaftliche Funktion im Sinne eines kulturellen Umweltschutzes, die im Europäischen Denkmalschutzjahr 1975 gipfelte. Öffentliche Wertschätzung und Aufmerksamkeit galten nicht mehr nur den klassischen künstlerischen Monumenten, sondern auch den vertrauten historischen Lebensräumen auf der einen Seite sowie allen Zeugnissen der Sozialgeschichte auf der anderen Seite, also auch den materiellen Hinterlassenschaften einer „Geschichte von unten“. Für die Technischen Denkmale spielen die wirtschafts- und sozialgeschichtlichen Bedingtheiten eine ganz besondere Rolle und sie sind in diesen deutlich und gestaltwirksam verknüpft. Das begründete ein neues wissenschaftliches Interesse und in der Folge ein neues Erhaltungsinteresse. Eine „Erweiterung des Denkmalbegriffs“ – wie vielfach behauptet – haben die 1970er Jahre dabei gar nicht gebracht. Die Breite der Denkmalkategorien und der Umfang der Bedeutungsebenen waren nämlich in der österreichischen Denkmaltheorie, Inventarisierung und Gesetzeswerdung seit dem frühen 20. Jahrhundert bereits abgedeckt. Nur die gesellschaftliche Aufmerksamkeit und Wertschätzung hatten sich verändert und folgten neuen kulturaktuellen Perspektiven.

Zu diesen neuen kulturaktuellen Perspektiven gehörten – am Vorabend der Postmoderne – auch ganz wesentlich die historischen Erlebnisräume. Dies führte zu einer neuen Aufmerksamkeit für altstädtische und dörfliche Ensembles, für Stadtquartiere des 19. Jahrhunderts und ebenso für historische Kulturlandschaften. Deren Markenzeichen ist eine harmonische Strukturierung und Gestaltung durch den Menschen im Einklang mit den naturräumlichen Gegebenheiten, wie dies insbesondere durch Siedlungstätigkeit, Verkehrswesen, Gewerbe und Landwirtschaft der Vormoderne gewährleistet schien. Unter diesen Vorzeichen rückten auch historische Straßen mehr und mehr in den Fokus der Denkmalpflege. Besonderer Ausdruck hierfür ist etwa das „Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz“ (IVS), das 1983 begonnen und 2003 abgeschlossen wurde. Auf der Basis dieses Schweizer Bundesinventars sind die Verwandten der Großglockner Hochalpenstraße, nämlich die ab 1930 ausgebauten Gotthardstraßen und die 1938 bis 1946 errichtete Sustenstraße als „Objekte von nationaler Bedeutung“ geschützt. Dies beruht auf dem „Schweizer Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz“.

Die Denkmalbedeutung von Freilandstraßen beruht auf dem historischen Stellenwert im Erschließen und Verbinden von Orten und Räumen sowie auf den planerischen, technischen und gestalterischen Qualitäten im engen Kontext mit

der Topographie und dem landschaftlichen Umfeld. Bergstraßen werden durch die unmittelbare Wechselwirkung zwischen dem Landschaftsrelief und dem Straßenverlauf zu einem sehr prägenden Kulturlandschaftselement. Die naturräumlichen Faktoren – Geländeformen, Beschaffenheit des Untergrundes und klimatische Verhältnisse – bestimmen in hohem Maße die Straßenform und umgekehrt wird die Einbettung der Straße gestaltgebend für die historische Kulturlandschaft, die wie eine Bilderfolge wahrgenommen werden kann.

Die Substanz einer solchen Straße, welche Denkmalbedeutung annehmen kann, besteht aus der Trasse, den zugehörigen Kunstbauten, dem Straßenaufbau sowie den Begrenzungs- und Begleitelementen aus unterschiedlichen Materialien. Das österreichische Denkmalschutzgesetz stellt auf „von Menschen geschaffene unbewegliche und bewegliche Gegenstände (einschließlich Überresten und Spuren gestaltender menschlicher Bearbeitung sowie künstlich errichteter oder gestalteter Bodenformationen)“ ab. Demzufolge kann eine Straße in all ihren Bestandteilen erfasst werden, nicht jedoch die gesamte Ausdehnung einer historischen Kulturlandschaft mit Geländeformen, Vegetation, Wasserläufen etc. Naturschutz und der Schutz des Landschaftsbildes sind in Österreich kompetenzrechtlich anders geregelt. Die Erhaltung einer historischen Kulturlandschaft bedarf daher in Österreich einer Vernetzung von verschiedenen Schutzinstrumentarien, unter denen der Denkmalschutz die geschichtlich, künstlerisch und kulturell bedeutenden materiellen Fixpunkte sowie Knotenpunkte im Netz der Kulturlandschaft zu erfassen vermag. Verkehrswege wie Straßen-, Bahn- oder Kanalbauten können hierbei so etwas wie die Adern einer historischen Kulturlandschaft bilden. Die Semmeringbahn, ihrerseits unter Denkmalschutz, ist eines der besten Beispiele hierfür.

Die „geschichtliche Bedeutung“ der Großglockner Hochalpenstraße als ehrgeizigstes Straßenbauprojekt der Ersten Republik und als Identifikationsobjekt für ganz Österreich ist evident. Der hohe Rang bemaß sich schon in der Entstehungszeit nach innen am Symbol für den Aufbauwillen des Ständestaates und nach außen am Markenzeichen für ein technisch modernes, landschaftlich schönes Alpenland, das Tradition und Fortschritt zu vereinen weiß. So wurde die Großglockner Hochalpenstraße auch auf den Weltausstellungen in Brüssel 1935 und Paris 1937 als Symbol für Österreich präsentiert. Römische und keltische Spuren bezeugen die historische Dimension dieses Tauernübergangs. Die „künstlerische Bedeutung“ ergibt sich aus der hohen planerischen Qualität der Linienführung in der Landschaft nach Maßgabe der technischen Erfordernisse des Straßenbaus, sodass eine besonders harmonische Verbindung von Technik und Natur im Hochgebirge entstanden ist. Materialität und Formensprache der aus den 1930er und 1950er Jahren tradierten Kunstbauten und Begleitelemente sind Teil der Gesamtkomposition und unterstützen den Kontext der Kulturlandschaft. Die „kulturelle Bedeutung“ beruht in hohem Maße darauf, dass die Großglockner Hochalpenstraße durch ihre Einbettung in die Berglandschaft mit der Absicht der touristischen Erschließung seit den 1930er Jahren eine historische Kulturlandschaft generiert hat und fortlaufend generiert, die den Tauernübergang in Blickachsen und Bildkompositionen gestalterisch prägt. Die Kulturgeschichte des Automobils und des Tourismus ist damit eng verbunden.

Man könnte meinen, dass ein Monument dieses Ranges bereits mit seiner Entstehung in den 1930er Jahren den Status und Schutz eines Denkmals – auf

Basis des 1923 erlassenen Denkmalschutzgesetzes – erhalten hätte können, ist es doch auch mit der Absicht geschaffen worden, Monument zu sein. Dieser Gedanke mag für alle gewollten Denkmale – vom Standbild bis zur Triumphforte – gelten, aber der Denkmalbegriff im Sinne der Denkmalpflege bezieht sich auf die geschichtlich gewordenen Denkmale und das setzt eine historische Dimension und damit den historischen Abstand voraus. Denkmalschutz ist nicht das Ergebnis von zeitgenössischer Architektur- oder Kunstkritik, sondern bemisst sich am Stellenwert eines Objekts im historischen Referenzrahmen. Dieser Stellenwert ist mit Hilfe geschichtswissenschaftlicher Methoden zu ermitteln und in seiner Bedeutung für die gesellschaftliche Entwicklung zu definieren. Die gesellschaftliche Wertschätzung als Denkmal resultiert schließlich daraus, dass diese entwicklungsgeschichtliche Bedeutung für die – in der Gegenwart empfundene – Identität eines Landes anerkannt wird.

Aus dem Gegenwartsbezug ergeben sich auch zeitliche Abfolgen von Unterschutzstellungsschwerpunkten. Diese Reihungen bedeuten nicht, dass gewisse Objekte übersehen worden wären, sondern dass sich die Denkmalwertsetzungen weiterentwickeln. Dies erfordert heute aber einen Plan auf der Basis einer Gesamtübersicht und verlangt Nachvollziehbarkeit. Um das zu gewährleisten, hat das Bundesdenkmalamt zwischen den Jahren 2000 und 2010 eine höchst aufwändige österreichweite Erhebung aller Bauten mit Denkmaleigenschaften durchgeführt. Ergebnis ist eine datenbankbasierte Denkmalliste von rund 75.000 Objekten. Recht genau die Hälfte davon steht bereits unter Denkmalschutz, die andere Hälfte umfasst Objekte, die eine weitere Überprüfung im Hinblick auf Denkmalschutz verdienen. In der Folge hat das Bundesdenkmalamt 2010 ein Unterschutzstellungskonzept erstellt, das nach Denkmalkategorien gegliedert ist und eine Struktur für eine Priorisierung schafft. Auf dieser Basis entstehen jährlich rollierende Unterschutzstellungsplanungen. Diese neuen Planungsinstrumente einer modernen Denkmalbehörde haben zwei Vorzüge: Sie bilden ein Handlungsgerüst und sie gewährleisten Nachvollziehbarkeit bei der Auswahl der Unterschutzstellungsvorhaben ohne Beliebigkeit. Die Handlungsfähigkeit des Bundesdenkmalamtes bemisst sich hierbei an den Ressourcen, setzen Unterschutzstellungen doch aufwändige Gutachten und Verwaltungsverfahren voraus.

Regeln und Ablauf eines Unterschutzstellungsverfahrens sind durch Denkmalschutzgesetz und Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz vor dem Hintergrund der Judikatur vorgegeben. Die Variablen im Verfahren sind dabei – ungeachtet der Denkmalkategorien und der jeweiligen Eigentümer – relativ gering. Dies ist im rechtsstaatlichen Rahmen im Hinblick auf den Gleichheitsgrundsatz auch verständlich. Umso wichtiger sind daher Kommunikation und Information im Vorfeld und im gesamten Prozess einer Unterschutzstellung. Die Herausforderung für das Bundesdenkmalamt besteht hierbei darin, dass der Dialog mit den Betroffenen und den Stakeholdern sowie deren Einbindung im Umfeld einer Unterschutzstellung nicht dazu führen kann, dass die vorgesehenen Entscheidungszuständigkeiten aufgehoben werden. Fast immer ist über den Rahmen des formellen Parteienghört hinaus Kommunikation unerlässlich und zielführend, aber jeder kommunikative Schritt kann auch im Verfahren eine Bedeutung bekommen. Daher erfordern diese kommunikativen Schritte einen sorgsamen Umgang auf allen Seiten.

Auf der Kommunikationsebene spielen die Fragen, was Denkmalschutz für das Objekt bedeutet und wie es mit dem Denkmal unter den neuen Vorzeichen weitergehen kann, eine zentrale Rolle, obgleich das Unterschutzstellungsverfahren keine Zukunftsfragen hinsichtlich späterer Sanierungsmaßnahmen oder Veränderungen lösen und regeln kann. Eine konzise Antwort hierzu gibt das Denkmalschutzgesetz seit 1923 und baut hierbei auf den grundsätzlichen Denkmaldefinitionen der „modernen Denkmalpflege“ auf: „die Zerstörung sowie jede Veränderung, die den Bestand (Substanz), die überlieferte (gewachsene) Erscheinung oder künstlerische Wirkung beeinflussen könnte“ ist ohne Bewilligung des Bundesdenkmalamtes verboten. Das Bundesdenkmalamt habe hierbei eine Abwägung zwischen den Gründen, die für eine Zerstörung oder Veränderung sprechen, und den Gründen für eine unveränderte Erhaltung des Denkmals vorzunehmen. Diese Parameter können eben nur objekt- und anlassbezogen mit Inhalt befüllt werden. Allerdings gibt es hierfür eine transparente Systematik von Anhaltspunkten und Orientierungen, die zuletzt in den vom Bundesdenkmalamt 2014 herausgegebenen „Standards der Baudenkmalpflege“ zusammengestellt wurden.

Die Großglockner Hochalpenstraße bringt durch ihre Lage im Hochgebirge, durch ihre Ausdehnung und durch die kurzen Zeitfenster, die für Instandsetzungsarbeiten nach der Schneeräumung zur Verfügung stehen, ganz besondere Herausforderungen für die denkmalpflegerischen Abläufe mit sich. Eine großmaßstäbliche Denkmalanlage mit vielen, immer wiederkehrenden Regeldetails verlangt nach einer innovativen verwaltungsökonomischen Behandlung, welche die Schutzziele von Bestand, Erscheinung und Wirkung gewährleistet, ohne dies in jedem Anlassfall, so er tatsächlich gleich gelagert ist, erneut abstimmen zu müssen. Die Lösung liegt in einem Denkmalpflegeplan, der generell definiert, unter welchen Voraussetzungen bei Instandsetzungsmaßnahmen keine Veränderung eintritt, welche „Bestand (Substanz), die überlieferte (gewachsene) Erscheinung oder künstlerische Wirkung beeinflussen könnte“. Mit einem Denkmalpflegeplan werden die Eckpunkte für einen denkmalgerechten Erhaltungszustand festgelegt. Es werden die Detailformen, Materialien und Bearbeitungsweisen für die einzelnen Module – also zum Beispiel : Prellsteine, Randbegrenzungen, Böschungsmauern etc. – bestimmt, bei deren Einhaltung es gewährleistet ist, dass keine Abweichung vom denkmalgerechten Zustand eintritt. Durch diese Festpunkte der Instandhaltung und Instandsetzung sollen Planungssicherheit ebenso wie der denkmalpflegerische Konsens gewährleistet werden. In hohem Maße wird durch den Denkmalpflegeplan die gute und bedachtsame Instandsetzungstradition fortgeschrieben, die bereits seit längerer Zeit durch die Großglockner Hochalpenstraßen AG gepflogen wird und den Denkmalwert der Straße trägt. Das Instrumentarium der Denkmalpflegepläne geht systemisch davon aus, dass die Inhalte mit dem Denkmaleigentümer abgestimmt sind und dass auf dieser Basis eine Kooperation angestrebt wird.

Damit wird für die Großglockner Hochalpenstraße ein neuartiges, sehr konkretes denkmalpflegerisches Planungsinstrument geschaffen, wie es auf allgemeiner Ebene in Form der „Technischen Vollzugshilfe“ für die „Erhaltung historischer Verkehrswege“ in der Schweiz vorliegt. Im Bereich der Baudenkmalpflege wurde das Instrumentarium der Denkmalpflegepläne in der BRD beispielsweise für die Stadt Quedlinburg oder für großmaßstäbliche Denkmale des 20. Jahr-

hunderts in Berlin wie für das Corbusier Haus, die Hufeisensiedlung oder die „Gläserne Stadt“ verwirklicht. Ein ähnliches Projekt wird von Seiten des Bundesdenkmalamtes für die Wiener Gemeindebauten des 20. Jahrhunderts verfolgt. Grundsätzlich erfüllen Denkmalpflegepläne auch weitgehend die Anforderungen, wie sie die „Operational Guidelines“ des UNESCO-Welterbezentrums für die „Managementpläne“ im Zuge von Welterbeverfahren verlangen.

Aus den genannten ideellen Perspektiven der Denkmalpflege und im Lichte der beschriebenen Voraussetzungen bei der Großglockner Hochalpenstraße sollte Denkmalschutz auch als Prädikat aufgefasst werden, welches so etwas wie die Beurkundung der positiven kulturellen und sozialen Wirkungen darstellt. Die damit verbundene Anziehungskraft entfaltet in der Folge im Übrigen auch eine wirtschaftliche Wirkung, die – insbesondere im österreichischen Tourismus – in beträchtlichem Maße mit der überzeugenden und sachgerechten Erhaltung der Qualitäten des Historischen zusammenhängt. Diese Wirkungen werden durch Denkmalschutz – unabhängig von der Gunst oder Ungunst tagesaktueller Umstände – verankert und durch Denkmalpflege im Zusammenwirken mit den Denkmaleigentümern und allen Beteiligten fachlich gewährleistet. Die Erhaltung des kulturellen Erbes ist aus vielen Gründen immer ein gemeinsames Anliegen. Je größer diese Übereinstimmung ist, umso besser kommen die Wirkungsziele des kulturellen Erbes zum Tragen.



Film: Festakt 3. August 2015, anlässlich 80 Jahre Großglockner Hochalpenstraße.



Das Buch beschäftigt sich mit dem Österreichischen Monument Großglockner Hochalpenstraße als eine der wichtigsten Tourismusdestinationen des gesamten Alpenraumes. Dreißig renommierte Autoren spannen den Bogen von der Entstehungsgeschichte in den schweren Jahren der Weltwirtschaftskrise des vorigen Jahrhunderts über die Bedeutung für den Tourismus in der Gegenwart und als großartiges Kultur- und Naturschauspiel inmitten des größten Nationalparks Mitteleuropas.

