



Straßenbau und Tourismus. Das Beispiel der Großen Dolomitenstraße und der Großglockner Hochalpenstraße.

Christoph Pöll

Kerngebiet: Wirtschafts- und Sozialgeschichte

eingereicht bei: Mag. Dipl.-Ing. Dr. Bernd Kreuzer

eingereicht im Semester: SS 2012

Rubrik: SE-Arbeit

Abstract

Highway-Construction and Tourism. Using the Examples of the "Große Dolomitenstraße" and the "Großglockner Hochalpenstraße"

The following term paper discusses highway-construction in the Eastern Alps during the second half of the 20th century and its impact on the tourism industry in these regions. As we will see highways such as the "Große Dolomitenstraße" were not just used for transport-purposes but were generally also seen as methods to further and strengthen the region's tourism. Even more, listings of local tourist infrastructure in tour-guides will show that the existence of these mountain-highways – and not the enthusiasm for Alpinism – was the main catalysts for large groups of tourists to travel to and around these areas.

Einleitung

Der Tourismus in Österreich erlangte seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert einen immer höheren Stellenwert. So führte schon die Errichtung der Eisenbahn zu einer ersten rudimentären Erschließung der Bergwelt für den Fremdenverkehr. Der darauffolgende Aufstieg des Automobils, auch wenn Automobile zu diesem Zeitpunkt noch einem sehr betuchten Klientel vorbehalten waren, setzte diese Entwicklung fort und führte bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkriegs zur Errichtung einer Vielzahl an Straßen. Besonderes Merkmal des Straßenbaus jener Zeit war dabei die Nutzung der Alpen als Kulisse, wie dies am Beispiel der Autobahnen in Norditalien und Süddeutschland auch heute noch gut

zu erkennen ist. So bietet beispielsweise die Autobahn zwischen München und Salzburg dem Reisenden über weite Strecken einen guten Ausblick auf die imposante Bergwelt der östlichen Alpen. Aber auch in den Alpen selbst entstand in diesem Zeitraum eine Vielzahl an spektakulären Hochgebirgsstraßen, wie etwa die Große Dolomitenstraße 1909,¹ die Großglockner Hochalpenstraße 1935,² die Wiener Höhenstraße und die deutsche Alpenstraße bis Berchtesgaden, um nur einige wenige zu nennen. Im Folgenden soll jedoch das Hauptaugenmerk auf den westlichen Teil der Ostalpen gelegt werden, da eine umfassende Darstellung des Straßenbaus im gesamten Alpenraum den Rahmen dieser Arbeit bei Weitem sprengen würde.

Für die Entwicklung des Tourismus stellt die Errichtung einer Verkehrsinfrastruktur generell einen zentralen Aspekt dar. In erster Linie fungieren Verkehrswege dabei als Zubringer, damit Besucher überhaupt erst in die betreffende Region reisen können. So gesehen ist das Vorhandensein einer Straße beispielsweise unabdingbar für den gegenwärtigen Skitourismus in diversen Alpentälern wie dem Ötztal oder dem Zillertal. Die Straße dient den Urlaubern dabei lediglich als Verkehrsweg, um an das Ziel zu gelangen, ist aber nicht das Hauptmotiv der Reise selbst. Es stellt sich daher die grundlegende Frage, ob speziell Straßen auch am Beginn des 20. Jahrhunderts lediglich diesem Zweck dienten, oder ob einige Straßen von den Touristen sogar als Hauptattraktion wahrgenommen wurden. Es liegt die Vermutung nahe, dass Straßen und Schienen schon damals lediglich als Zubringer für den Tourismus fungierten. Diese These würde letztlich dadurch gestützt, dass schon die Errichtung der Eisenbahn im Alpenraum exakt diesem Zweck diene, um Besucher in die Fremdenverkehrsorte, etwa nach Toblach oder Cortina, zu bringen.³ Eine andere Möglichkeit wäre aber, dass die Straße selbst als „Highlight“ für den Tourismus fungierte, welche die Besucher in die betreffende Region zog. In diesem Sinne wären Straßen also nicht als Zubringer, sondern als Ziel der Reise anzusehen. Somit stellt sich die interessante Frage, welche Funktion Straßen hinsichtlich des Tourismus in den Alpen während der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts nun tatsächlich erfüllten. Um die Verbindungen zwischen dem Straßenbau und dem Tourismus ergründen und diese Frage beantworten zu können, ist ein Blick in den Zeitraum zwischen dem ausgehenden 19. Jahrhundert bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkrieges nötig, als die Alpen bereits durch die Bahn erschlossen und eine Reihe von Straßen über die Alpen im Entstehen begriffen waren. Dabei soll die Bedeutung des Straßenbaus beispielhaft anhand der Großen Dolomitenstraße und der Großglockner Hochalpenstraße dargestellt

¹ Georg Zwanowetz, Das Straßenwesen Tirols seit der Eröffnung der Eisenbahn Innsbruck - Kufstein (1858). Dargestellt unter Berücksichtigung der regionalen Bahnbaugeschichte (Tiroler Wirtschaftsstudien 11), Innsbruck 1986, S. 61.

² Georg Rigele, Die Großglockner-Hochalpenstraße. Zur Geschichte eines österreichischen Monuments, Wien 1998, S. 184.

³ Kurt Scharr/Ernst Steinicke, Exkursion Dolomitenraum/Bozen, in: Innsbrucker Geographische Studien 33/3, hrsg. v. Ernst Steinicke, Innsbruck 2003, S. 2–38, hier S. 23.

werden, da die Errichtung dieser beiden Straßen auch den gesamten Beobachtungszeitraum abdeckt und somit die Darstellung von Prozessen ermöglicht.

Im Rahmen dieser Arbeit soll der Nachweis erbracht werden, dass beide Straßen als Hauptattraktion für zahlungskräftige Automobiltouristen konzipiert und errichtet wurden, nicht aber um Arbeitsplätze in der Baubranche zu schaffen oder einen leistungsstarken Zubringer in die Touristenzentren zu errichten. Ein interessanter Aspekt dabei ist jedoch die Art und Weise, wie von öffentlicher Seite diese beiden kostenintensiven und teils wagemutigen Bauvorhaben gegenüber der Öffentlichkeit dargestellt wurden. Besonders das Projekt Großglockner Hochalpenstraße, deren Errichtung und Fertigstellung in die wirtschaftlich schwere Zwischenkriegszeit fiel, wäre wohl nur schwer realisierbar gewesen, hätten Politiker nicht die vermeintlich positiven Auswirkungen des Projekts auf den Arbeitsmarkt in den Vordergrund gerückt. Dass man von Seiten der Politik und der Wirtschaftstreibenden trotz der prekären wirtschaftlichen Verhältnisse nicht müde wurde den Faktor Arbeit über die Maßen zu betonen, lässt sich am Beispiel der Großglockner Hochalpenstraße deutlich erkennen.

1. Die Methodik

Die Bedeutung der Straße und des Automobils für den Tourismus lässt sich dabei anhand verschiedenster Indizien nachvollziehen. In erster Linie sind dies statistische Erfassungen in Bezug auf den Tourismus, wie etwa Nächtigungszahlen oder die Zahl der Ankünfte. Die Aussagen dieser quantitativen Daten bieten allerdings lediglich Aufschluss über das Gesamtaufkommen des Tourismus in einer Region. Über die Motive, wie die Besucher ihren Aufenthalt verbrachten und welchen Aktivitäten sie nachgingen, können diese Daten keinen Aufschluss bieten. Dennoch sind diese Daten aber auch für die nachfolgende Arbeit von größter Bedeutung, da sie einen Eindruck über den zahlenmäßigen Umfang des Tourismus in einer Region vermitteln. Um aber Rückschlüsse auf die Aktivitäten der Touristen am Aufenthaltsort und dessen näherer Umgebung ziehen zu können, empfiehlt sich ein Blick in zeitgenössische Reiseführer. Die in den Darstellungen aufgelistete touristische Infrastruktur lässt, so die Grundannahme, Rückschlüsse auf die Aktivitäten und damit auf die Reisemotive der Besucher zu. In Abhängigkeit von den Gründen einer Reise verändert sich auch die Wahrnehmung einer Straße. So wird eine Straße von Bergsteigern beispielsweise als Zubringer in eine Bergregion, von Autobegleitern allerdings als Ziel der Reise selbst betrachtet. Da aber diese beiden Touristengruppen über unterschiedliche Bedürfnisse in puncto Unterkunft und Freizeitverhalten verfügen, sollte die Funktion einer Straße für den Tourismus vom touristischen Angebot in einer Region ableitbar sein.

Die Verwendung von Reiseführern bietet dabei in vielerlei Hinsicht große Vorteile. So findet sich in diesen Quellen in erster Linie das wesentliche touristische Angebot eines Ortes, einer Stadt oder einer Region wieder. Allein der Umfang der Darstellungen lässt dabei auch Vergleiche über die wirtschaftliche und touristische Bedeutung verschiedener

Orte zu. So wird es wenig verwunderlich sein, wenn Cortina im Jahr 1910 wesentlich mehr Aufmerksamkeit zu Teil wurde als beispielsweise Sölden oder Ischgl. Bei einem Vergleich von Reiseführern aus unterschiedlichen Jahren lässt sich zusätzlich auch noch die Entwicklung einzelner Orte nachvollziehen, wenn beispielsweise Hotels der gehobenen Preisklasse nach einigen Jahren keine Erwähnung mehr fanden, dafür aber verschiedene Apartments oder Pensionen aufgelistet wurden.

Aber auch zur Beantwortung der eingangs gestellten Frage, ob Straßen nun Zubringer oder Hauptattraktion waren, können Reiseführer als ideale Quellen angesehen werden. Wäre eine Straße von den Touristen ausschließlich als Zubringer in eine Region wahrgenommen worden, so wären diese Straßen in Reiseführern auch kaum erwähnt worden. Wenn sich aber die Autoren der Reiseführer sehr ausführlich mit diesen Straßen auseinandersetzten und nicht nur den Verlauf der Strecken beschrieben, sondern auch auf die touristischen Attraktionen eingingen, so muss man die betreffende Straße auch als eigenständige Attraktion und nicht als Zubringer ansehen. Wäre eine Straße am Beginn des 20. Jahrhunderts vorwiegend als Attraktion wahrgenommen worden, so ließe sich das auch an speziellen infrastrukturellen Einrichtungen, wie Büros zur Automobilvermietung, Tankstellen und vor allem am Vorhandensein von Parkplätzen erkennen. Alle diese Erkenntnisse lassen sich am besten durch die Nutzung von zeitgenössischen Reiseführern gewinnen.

2. Forschungsstand in der Literatur

Bezüglich der vorhandenen Literatur über die Große Dolomitenstraße und die Großglockner Hochalpenstraße lassen sich einige auffällige Unterschiede feststellen. So wurde über die Großglockner Hochalpenstraße seit ihrer Fertigstellung sehr viel geschrieben, wobei besonders die Werke von Ingenieur Franz Wallack, Georg Rigele und Clemens Hutter zu erwähnen sind.⁴ Besonders aber Ingenieur Franz Wallack, der nicht nur an den Bauarbeiten dieser Hochgebirgsstraße, sondern auch an deren Planung maßgeblich beteiligt war, arbeitete die Planungs- und Errichtungsphase umfassend auf. Ganz im Gegensatz dazu, findet sich über die Große Dolomitenstraße nur eine sehr überschaubare Menge an Literatur. Wobei in diesem Falle lediglich die zeitgenössische Werbeschrift von Theodor Christomannos und zwei jüngere Veröffentlichungen von Kurt Scharr als maßgebliche Literatur zu erachten sind.⁵

⁴ Franz Wallack, *Die Großglockner-Hochalpenstraße. Die Geschichte ihres Baues*, Wien 1949; Rigele, *Die Großglockner-Hochalpenstraße*, Wien 1998; Clemens Hutter, *Großglockner. Traumstraße der Alpen*, Elsbethen 1992; Clemens M. Hutter, *65 Jahre Großglockner Hochalpenstrasse. Einst geprägt von der rasanten Entwicklung der Motorisierung – heute der Weg in den Nationalpark Hohe Tauern*, in: *Jubiläum Großglockner. 200 Jahre Erstbesteigung. 120 Jahre Erzherzog-Johann-Hütte*, hrsg. v. Großglockner Hochalpenstraßen AG, Salzburg 2000, S. 69–78.

⁵ Theodor Christomannos, *Die Neue Dolomitenstraße Bozen – Cortina – Toblach und ihre Nebenlinien*, Wien 1909; Kurt Scharr/Ernst Steinicke, *Der zentrale Dolomitenraum*, in: *GW-Unterricht* (2009), Nr. 115, S. 14,

Der Grund, dass über die Große Dolomitenstraße weitaus weniger geschrieben wurde, als über die Großglockner Hochalpenstraße, liegt jedoch keinesfalls an einer geringen touristischen Bedeutung der Straße durch die Dolomiten. Vielmehr liegt dies daran, dass die Fertigstellung der letzten Teilstücke im Jahr 1909 erfolgte, also nur fünf Jahre vor dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges. Die darauffolgende Abtretung Südtirols an Italien führte auch dazu, dass sich diese Straße seither nicht mehr auf österreichischem Staatsgebiet befindet und womöglich auch aus diesem Grund das Interesse an ihr verloren ging. Dazu kam auch noch ein allgemeiner Niedergang des Nobeltourismus in den Dolomiten nach dem Ersten Weltkrieg, der sicherlich auch zu einem Bedeutungsverlust der Großen Dolomitenstraße führte.

3. Straßenbau im Hochgebirge

Für die Errichtung von Verkehrswegen, Schiene und Straße gleichermaßen, ist der jeweils vorhandene Naturraum von entscheidender Bedeutung. Flaches Gelände und tiefe Lagen stellen in dieser Hinsicht den Idealfall für Bauvorhaben dar, da in diesem Fall das gesamte Spektrum der zur Verfügung stehenden Maschinen zum Einsatz kommen kann. Im Gegensatz dazu werden Bauarbeiten im Hochgebirge⁶ durch den Naturraum selbst, aufgrund der Steilheit des Geländes und extremer Witterungsbedingungen, wie auch Naturgefahren, in erster Linie Hangrutschungen und Lawinen, zu einer Herausforderung für Mensch und Material. Betrachtet man die Eckdaten der beiden in dieser Arbeit behandelten Straßen, so erkennt man, dass sowohl die Große Dolomitenstraße mit dem Abschnitt Pordoijochstraße (2242 m)⁷ und die Großglockner Hochalpenstraße (2506 m)⁸ der Kategorie Hochgebirgsstraße zuzuordnen sind. Dies ist dahingehend von Bedeutung, weil Bauvorhaben im Hochgebirge einen weitaus höheren Arbeitsaufwand erfordern und damit verbunden höhere Kosten verursachen als beispielsweise Verkehrsbauten in flachem bis hügeligem Gelände. Hinzu kommen noch weitaus höhere Betriebskosten für die Beseitigung von Schäden infolge unterschiedlicher Naturereignisse, etwa Stein Schlag, Lawinen oder Hangbewegungen, welche im Flachland nur eine untergeordnete Rolle spielen. Die Tatsache, warum beide Straßen erst während der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts erbaut wurden, lässt sich hauptsächlich auf diese Faktoren zurückführen.

[http://www.gw-unterricht.at/index.php?option=com_phocadownload&view=category&id=4:gwu115&Itemid=19], eingesehen 31.5.2012; Scharr/Steinicke, Exkursion Dolomitenraum, Innsbruck 2003.

⁶ Hochgebirge sind durch eine deutliche orographische Grenze vom niedrigeren Umland getrennte Gruppen von Vollformen einschließlich der mit ihnen vergesellschafteten Täler und Hochflächen. Zu den Charakteristika zählen beispielsweise schütterere oder gänzlich fehlende Vegetation sowie schroffe Kanten und Formen. In den mittleren Breiten bezieht sich die Bezeichnung Hochgebirge auf Regionen über zweitausend Meter Seehöhe. o. A., Hochgebirge, in: Der Neue Brockhaus. Ein Lexikon und Wörterbuch in fünf Bänden und einem Atlas, Bd. 2, Wiesbaden 1974⁵, S. 603.

⁷ Christomannos, Dolomitenstraße, S. 5.

⁸ Wallack, Großglockner-Hochalpenstraße, S. 9–10.

3.1. Die Große Dolomitenstraße

Bevor auf baugeschichtliche und touristische Aspekte der Großen Dolomitenstraße eingegangen werden kann, müssen zuvor unterschiedliche Auffassungen bezüglich des Verlaufes der Dolomitenstraße voneinander abgegrenzt werden. Schon 1909 schilderte Theodor Christomannos⁹ in seinem Werk „Die neue Dolomitenstraße Bozen – Cortina – Toblach und ihre Nebenlinien“ detailliert den Verlauf der Straße. Wie schon aus dem Titel zu erkennen ist, verlief laut Christomannos die Dolomitenstraße von Bozen ausgehend über den Karer- und den Falzaregopass, wie auch über das Pordoijoch und Cortina bis nach Toblach und erstreckte sich dabei über eine Länge von rund 142 Kilometern.¹⁰ Im Gegensatz dazu wird bereits in einer 1912 erschienenen amtlichen Streckenbeschreibung die Dolomitenstraße als „[...] die natürliche Verlängerung der Fleimstaler Konkurrenzstraße Moena-Auer“ bezeichnet, und als Endpunkt Cortina genannt.¹¹ Entsprechend dieser Auffassung war die Dolomitenstraße nicht nur wesentlich kürzer, sondern stellte auch lediglich eine Verbindung zwischen Moena und Cortina dar. Gegenwärtig wird unter der Bezeichnung Dolomitenstraße jedoch wiederum ein anderer Streckenverlauf verstanden. So werden in italienischen Kartenwerken die Straßen zwischen Canazei und Cortina unter der Bezeichnung „48“ geführt. Dieser Streckenabschnitt wurde auch schon zuvor immer als Teil der Dolomitenstraße wahrgenommen und deckt sich in diesem Bereich weitestgehend mit der amtlichen Streckenbeschreibung von 1912. Allerdings wird die Straßenbezeichnung „48“ auf den gesamten Streckenverlauf von Auer im Südtiroler Unterland über Moena und Cortina bis nach Auronzo ausgeweitet. Hinzu kommt noch, dass sich die Straße mit der Nummer 48 nahe Misurina, einem kleinen Ort zwischen Cortina und Auronzo, gabelt. Dabei wird die nach Norden in Richtung Toblach führende und in Schluderbach endende Straße als „48 bis“ bezeichnet.¹² Es zeigt sich also, dass unter der Bezeichnung Dolomitenstraße im Laufe der Jahre unterschiedliche Streckenführungen verstanden wurden und der Name im Grunde eine Rahmenbezeichnung für verschiedene Straßen war. In der weiteren Folge wird aber ausschließlich auf den von Theodor Christomannos genannten Straßenverlauf, also die Strecke Bozen – Karerpass – Canazei – Falzaregopass – Arraba – Pordoijoch – Cortina – Toblach¹³ Bezug genommen werden, um etwaige Unklarheiten zu vermeiden. Dies geschieht daher, weil Theodor Christomannos einer der bedeutendsten Befürworter für die Errichtung der Großen

⁹ Theodor Christomannos (31.7.1854–3.1.1911) arbeitete als Rechtsanwalt in Meran, bevor er sich dem Tourismus widmete und unter anderem an der Erschließung des Ortlergebietes maßgeblich beteiligt war. Als die Straße von Welschnofen nach Vigo di Fass verlängert wurde, errichtete er am Karerpass ein luxuriöses Hotel. Christomannos war einer der vehementesten Befürworter für die Errichtung der Großen Dolomitenstraße. Scharr/Steinicke, *Exkursion Dolomitenraum*, S. 2–38, hier S. 38.

¹⁰ Christomannos, *Dolomitenstraße*, S. 5.

¹¹ Zwanowetz, *Das Straßenwesen Tirols*, S. 59.

¹² Alfieri Lorenzon (Hrsg.), *Atlante stradale d'Italia*. Volume Nord, Mailand 2004, S. 6.

¹³ Christomannos, *Dolomitenstraße*, S. 5.

Dolomitenstraße war und sich diese Bezeichnung ursprünglich auch nur auf diesen Streckenverlauf bezog.

Für die Errichtung der Großen Dolomitenstraße waren zwei Faktoren von entscheidender Bedeutung. So hatte Österreich-Ungarn im Jahr 1866 Venetien an Italien abgetreten. Neben dem territorialen Aspekt brachte dies aber auch in verkehrstechnischer Hinsicht große Probleme für Südtirol mit sich, da mit Venetien auch die einzige auf österreichischem Gebiet verlaufende Eisenbahnverbindung zwischen Wien und Bozen, die Strecke über Venedig und Verona, an das Ausland gefallen war. Um diesem Problem Herr zu werden, kam der Pustertalbahn, welche bis 1871 zwischen Franzensfeste und Spittal an der Drau durch die Südbahngesellschaft errichtet wurde, größte Bedeutung zu.¹⁴ Der grenznahe Verlauf der Eisenbahnstrecke durch das Pustertal wurde aber in militärischen Kreisen zusehends als Problem erachtet. So hatte Österreich aufgrund militärisch-strategischer Überlegungen großes Interesse daran, die Dolomiten durch Straßen auch von Norden aus zugänglich zu machen, um durch die Errichtung von Abwehranlagen die Pustertalbahn im Falle einer Auseinandersetzung mit Italien schützen zu können.¹⁵ Dass dem militärischen Aspekt eine tragende Rolle bei der Planung der Dolomitenstraße zukam, lässt sich anhand der Durchschnittssteigungen der einzelnen Passstraßen, die mit 6–7 % vergleichsweise gering sind,¹⁶ erkennen. Ansonsten hätten Pferde das schwere Kriegsgüter und den Nachschub womöglich nicht transportieren können.

Zur militärischen Bedeutung der Großen Dolomitenstraße gesellten sich ab Mitte der 1890er Jahre starke Interessen der Wirtschaft, dabei vor allem aus der Tourismusbranche, welche die Realisierung der Straße befürworteten. So warben zuerst die Sektionen Bozen und Meran des Deutschen und Österreichischen Alpenvereins lange Jahre in aufwendigen Werbekampagnen für die Errichtung der Dolomitenstraße.¹⁷ Aber erst als sich zu den Befürwortern am Ende der 1890er Jahre auch noch eine Tourismus-Lobby um Theodor Christomannos gesellte, nahm das Projekt konkrete Konturen an, und die fehlenden Teilstücke der Großen Dolomitenstraße, der Falzaregopass, die Verbindungsstraße Buchenstein – Arabba wie auch die Pordoijochstraße, wurden in das Straßenbauprogramm von 1897 aufgenommen.¹⁸ In diesem Programm wurden die Bauvorhaben entsprechend ihrer Dringlichkeit gelistet, wobei sich die Pordoijochstraße an sechster und die Falzaregopassstraße an achter Stelle befanden.¹⁹ Dass es seitens des Landes und der Wirtschaft starke Interessen an der Errichtung der fehlenden Teilstücke und damit der Fertigstellung der Großen Dolomitenstraße insgesamt gab, belegt der rasche und nahezu zeitgleiche Baubeginn an allen Abschnitten. So wurde die Pordoijochstraße in den Jahren

¹⁴ Scharr/Steinicke, Exkursion Dolomitenraum, S. 2–38, hier S. 16.

¹⁵ Scharr/Steinicke, Der zentrale Dolomitenraum, S. 14.

¹⁶ Christomannos, Dolomitenstraße, S. 8.

¹⁷ Ebd.

¹⁸ Zwanowetz, Das Straßenwesen Tirols, S. 57–58.

¹⁹ Ebd., S. 58.

1900 bis 1905 und die Straße Buchenstein – Arabba in den Jahren 1900 bis 1904 errichtet. Lediglich die Falzaregopassstraße, das aufwendigste Projekt dieser drei Bauvorhaben, konnte erst 1909 für den öffentlichen Verkehr freigegeben werden.²⁰

3.2. Errichtung der Großglockner Hochalpenstraße

Die Großglockner Hochalpenstraße wurde nur bedingt auf der sprichwörtlichen „grünen Wiese“ errichtet, da mit der 1909 fertiggestellten Glocknerhausstraße schon seit der Jahrhundertwende eine Straße auf den Großglockner vorhanden war.²¹ Errichtet und betrieben wurde diese erste Straße vom deutschen und österreichischen Alpenverein (DÖAV), welcher dadurch das 1876 fertiggestellte Glocknerhaus einem weiteren Besucherkreis zugänglich machen wollte, da dieses bis zu diesem Zeitpunkt lediglich zu Fuß oder zu Pferd erreichbar gewesen war. Schon ab 1873 sprach sich daher der DÖAV für einen Ausbau der Straße aus, weil man sich auf diese Weise erhoffte auch zahlungskräftige ausländische Nobeltouristen in die Tauernregion locken zu können.²² Aber schon beim Bau dieser ersten Straße auf den Großglockner traten vielerorts unerwartete Schwierigkeiten auf und verzögerten deren Fertigstellung. Ursprünglich hätte die Straße schon 1908 zu Ehren des Thronjubiläums Kaiser Franz Josephs eröffnet werden sollen, verzögerte sich aber aufgrund des instabilen Moränenuntergrundes in vielen Bauabschnitten um ein Jahr.²³ Auch in den folgenden Jahren wurde die Straße immer wieder durch Naturgefahren, vor allem Hangrutschungen und Lawinenabgänge, in Mitleidenschaft gezogen. Besonders schwerwiegende Schäden richtete dabei eine Lawine des Jahres 1917 an und vernichtete förmlich 1,7 Kilometer der Straße. Aufgrund der Wirren des Ersten Weltkriegs und den finanziell schwierigen Jahren der Zwischenkriegszeit konnte der DÖAV die Straße lediglich aus Spendengeldern renovieren. Die Freigabe der Glocknerhausstraße für den öffentlichen Verkehr im Jahr 1924 belegt,²⁴ wie schwerwiegend die Schäden einerseits waren und wie wenig Geld andererseits für Erhaltung und Renovierung der Straße zur Verfügung stand. Obwohl ab 1924 schon Postautobusse auf der wiedereröffneten Glocknerhausstraße verkehrten, war es augenscheinlich geworden, dass die Straße nicht für den Automobilverkehr konzipiert worden war. Enge Kehren und die geringe Fahrbahnbreite waren in dieser Hinsicht die schwerwiegendsten Probleme. Um aber den modernen Verkehr dennoch bewältigen zu können, wurde daher ein Einbahnsystem eingerichtet. So durfte die Straße für Bergfahrten nur in ungeraden Stunden und für Talfahrten nur in geraden Stunden benutzt werden.²⁵

Aus diesem Problemfeld heraus entstanden schon ab 1922 erste Überlegungen zur Modernisierung der Straße. So wurde der Kärntner Landesbaurat Franz Wallack vom

²⁰ Zwanowetz, Das Straßenwesen Tirols, S. 60.

²¹ Rigele, Die Großglockner Hochalpenstraße, S. 50.

²² Ebd., S. 53.

²³ Ebd., S. 56.

²⁴ Ebd., S. 68.

²⁵ Ebd., S. 70.

„Ausschuss zur Erbauung der Großglockner Hochalpenstraße“ (Glocknerstraßen-ausschuss) mit der Erstellung eines generellen Projektes beauftragt.²⁶ Eine erste Fassung vom Spätsommer 1924 sah dabei noch den Ausbau der bereits bestehenden Straße vor, wobei allerdings schon zu diesem Zeitpunkt eine zweispurige Fahrbahn angedacht war.²⁷ Im Herbst 1925 legte Wallack schließlich die zweite Fassung des Projektes vor. Die bedeutendsten Veränderungen gegenüber dem vorhergehenden Plan waren dabei die Verlängerung der Straßenführung bis zur Franz-Josephs Höhe und die weitestgehend neue Trassenführung gegenüber der bereits bestehenden Glocknerhausstraße.²⁸

Die Erbauung der Großglockner Hochalpenstraße begann schließlich im Jahr 1930. Um aber an mehreren Stellen gleichzeitig mit den Bauarbeiten beginnen zu können, wurde die bestehende Glocknerhausstraße gewissermaßen als Baustellenzufahrt genutzt. Erst 1932, als die Arbeiten an der neuen Straße schon weit fortgeschritten waren, wurde die alte Straße für den öffentlichen Verkehr gesperrt und findet seither als Wanderweg Verwendung.²⁹ Die Eröffnung des durchgehenden Verkehrs über die Scheitelstrecke der Großglockner Hochalpenstraße am 3. August 1935 wurde zu einem medialen Großereignis hochstilisiert, an dem rund 150 in- und ausländische Journalisten teilnahmen. Allein für die Eröffnungsfeierlichkeiten, so stellte der Rechnungshof fest, entstanden Kosten in Höhe von rund 75.000 Schilling. Um die Leistung der Republik Österreich entsprechend hervorzuheben, stimmte Salzburgs Landeshauptmann Dr. Franz Rehr bei seiner Eröffnungsrede ein wahres Loblied auf die Leistung der Ingenieure und Arbeiter an. So hätten diese aus eigener Idee und Kraft nicht nur eine Straße, sondern eine Völkerbrücke geschaffen.³⁰

4. Mediale Inszenierung des Straßenbaus

Die Umsetzung beider Großprojekte war in erster Linie mit hohen finanziellen Belastungen verbunden. Sowohl beim Bau der letzten Teilstücke der Großen Dolomitenstraße, als auch bei der Errichtung der Großglockner Hochalpenstraße, mussten daher von Seiten der Regierungen und der Befürworter stichhaltige und unwiderlegbare Argumente ins Feld geführt werden, um die Bauvorhaben gegenüber der Bevölkerung zu rechtfertigen. Da bis zum Zweiten Weltkrieg Printmedien das geeignetste Mittel waren, um große Teile der Bevölkerung zu erreichen, empfiehlt es sich auch den Blick auf zeitgenössische Tageszeitungen zu richten. Dabei muss allerdings betont werden, dass Tageszeitungen dennoch nicht als unmittelbares Sprachrohr der Politiker und Monarchen gewertet werden können und Rückschlüsse auf die Regierungslinie mit Bedacht zu ziehen sind, da bei Tageszeitungen immer die Haltung der Redakteure und Herausgeber mitentscheidend ist.

²⁶ Rigele, Die Großglockner Hochalpenstraße, S. 78–80.

²⁷ Ebd., S. 80.

²⁸ Ebd., S. 87–88.

²⁹ Ebd., S. 71.

³⁰ Ebd., S. 188–189.

Die Bedeutung der Printmedien jener Zeit liegt aber vielmehr darin, dass in diesen Artikeln auch Wünsche und Hoffnungen bezüglich der Auswirkungen des Straßenbaus zum Ausdruck gebracht wurden, wie beispielsweise positive Effekte für die Wirtschaft und den Arbeitsmarkt.

4.1. Die Große Dolomitenstraße als Tourismusmagnet

Die Eröffnungsfeierlichkeiten zur Fertigstellung der Großen Dolomitenstraße fanden am Abend des 10. Septembers 1909 in Cortina und am Vormittag des 11. Septembers auf dem Falzaregopass in Anwesenheit zahlreicher Ehrengäste, Vertreter verschiedenster Automobilclubs und Journalisten statt.³¹ Bezüglich der folgenden Berichterstattung in den Printmedien sticht schon bei der Lektüre ein Aspekt besonders deutlich ins Auge. So wirken die betreffenden Artikel in den Innsbrucker Nachrichten und der Reichspost auf den Leser nicht wie typische Zeitungsartikel, vielmehr erinnern diese an Reiseberichte oder Darstellungen in Reiseführern.³²

„Das große Kunstwerk, von dem sich die Kunde bereits weit in die Welt hinaus verbreitet hat, ist nun vollendet; eine bequeme, breite Kunststraße [...] durchquert in einer Gesamtausdehnung von 141 Kilometern das ganze, zauberhafte Gebiet der Dolomiten; [...] Die Fahrt auf der Dolomitenstraße bietet uns schon in der ersten Stunde eine Sehenswürdigkeit ersten Ranges: man tritt in die großartige Eggentaler Klamm ein, eine wilde Porphyrschlucht mit hohen, vielfach überhängenden Wänden, mit Galerien über brausenden Stromschnellen [...].“³³

„Die lieblichen Alpenblumen, Enzian und Primel, Alpenrose und Brunelle, die sich sonst hier finden, sind längst schon dahin, der, ach so kurze Sommer, neigt sich seinem Ende zu. [...] Über uns türmen sich in furchtbar wilder Majestät [...] die Riesenmauern der Tofana auf, in magischen Farben schillernd: silberweiß, blaßblau, bronzegelb, feuerrot, leuchtend aus dem saftigen Grün der das Gestein bedeckenden Moose, dem Dunkel der Latschen, sich abhebend aus dem Azur des reinen Alpenhimmels.“³⁴

Beim Lesen der Artikel fallen die blumige Ausgestaltung, die feinsäuberliche Wortwahl und die Betonung der wilden Natur, welche stellenweise fast schon poetisch anmutet, besonders deutlich auf. Es wäre aber sicherlich falsch, würde man den beiden unbekanntem Autoren eine bewusst tendenziöse Berichterstattung unterstellen. Gewissermaßen konnten beide nicht anders über die Region und die Eröffnungsfeierlichkeiten berichten,

³¹ o. A., Die Eröffnung der Dolomitenstraße, in: *Innsbrucker Nachrichten*, Nr. 208, 13.9.1909, S. 1–3, hier S. 2, [<http://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno?aid=ibn&datum=19090913&zoom=33>], eingesehen 30.5.2012.

³² o. A., Eröffnung Dolomitenstraße, S. 1–3; o. A., Die Vollendung der großen Dolomitenstraße Bozen – Toblach, in: *Reichspost*, Nr. 254, 14.9.1909, S. 1–2, [<http://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno?aid=rpt&datum=19090914&zoom=33>], eingesehen 30.5.2012.

³³ o. A., Eröffnung Dolomitenstraße, S. 1–2.

³⁴ o. A., Vollendung der großen Dolomitenstraße, S. 1–2.

weil von den Veranstaltern diverse Vorkehrungen getroffen worden waren, um das vorliegende Ergebnis zu erhalten. So wurden die geladenen Gäste beispielsweise in bereitgestellten Wägen von Bozen nach Cortina gefahren, damit sich diese schon vorab einen Eindruck von der Schönheit der Landschaft verschaffen konnten. Zudem fand am Abend vor der eigentlichen Eröffnungsfeier am Pordoijoch ein Platzkonzert der Bürgermusik in Cortina statt,³⁵ wobei ein spezielles Naturphänomen, das sogenannte Alpenglühen,³⁶ gezielt genutzt wurde, um die Einzigartigkeit der Bergwelt zu unterstreichen. Aber auch der Beginn der Feierlichkeiten auf dem Pordoijoch um 8 Uhr morgens war nicht willkürlich gewählt. Dabei setzte man darauf, dass sich während der Auffahrt der Gäste in Automobilen und Stellwägen auf den Pass der nächtliche Herbstnebel lichten und mit einem Male den Blick auf die umliegenden dreitausend Meter hohen Berge freigeben würde. All diese Aspekte finden sich, in besonders hohem Maße aber in den Innsbrucker Nachrichten, wieder.³⁷ Daraus lässt sich erkennen, dass die Veranstalter der Eröffnungsfeier an einer bestimmten Form der Berichterstattung interessiert waren, welche die Natur in den Vordergrund rückte. So wird in beiden Artikeln die Schönheit der Natur in Verbindung mit der Großen Dolomitenstraße dargestellt, wogegen technische Informationen über den Umfang der Bauarbeiten wie auch die Bedeutung des Straßenbaus für den Arbeitsmarkt weitestgehend fehlen.

An der Art und Weise, wie diese Berichte verfasst und wie penibel die Eröffnungsfeier geplant wurden, lässt sich aber deutlich erkennen, welche Ziele mit der Erbauung der Straße verfolgt wurden. Die Errichtung der Großen Dolomitenstraße zielte demnach vordergründig darauf ab, eine Region touristisch zu erschließen und damit den Nobeltourismus weiter zu stärken. Es sollte ein Fremdenverkehrsgebiet geschaffen werden, um das sowohl die Schweiz als auch Amerika Österreich beneideten.³⁸ Diese Zielvorstellung kommt in der 1909 erschienenen Werbeschrift „Die neue Dolomitenstraße Bozen – Cortina – Toblach und ihre Nebenlinien“ noch deutlicher zum Vorschein. Darin beschreibt Theodor Christomannos auf 70 Seiten neben dem Verlauf der Strecke durch die Dolomiten auch detailliert sämtliche Sehenswürdigkeiten entlang der Straße und deren näherem Umland, wie die Marmolada³⁹, die Burgruine Andraz oder den Straßenobelisk auf dem

³⁵ o. A., Eröffnung Dolomitenstraße, S. 2.

³⁶ Das für den Dolomitenraum typische Lichtphänomen, das von den Einheimischen „Rosadöra“ bzw. „Enrosadira“ (dt. etwa Alpenglühen) genannt wird, tritt häufig bei Sonnenauf- und Sonnenuntergang, sowie nach Gewittern, Nordföhn und an klaren Wintertagen auf. Die gesamte Landschaft erscheint dann in einzigartigen Rosa bis hin zu Violett reichenden Farbtönen. In den Dolomiten sagen kommt diesem Phänomen eine tragende Rolle zu. Scharf/Steinicke, Der zentrale Dolomitenraum, S. 14.

³⁷ o. A., Eröffnung Dolomitenstraße, S. 2.

³⁸ o. A., Vollendung der großen Dolomitenstraße, S. 1.

³⁹ Die Marmolada ist der höchste Gebirgsstock der Südtiroler Dolomiten. Der höchste Punkt liegt rund 3.342 Meter über dem Meer. Zudem befindet sich auf diesem Gebirgsstock der flächenmäßig größte Gletscher der südlichen Kalkalpen. o. A., Marmolada, in: Der Neue Brockhaus. Ein Lexikon und Wörterbuch in fünf Bänden und einem Atlas, Bd. 3, Wiesbaden 1974⁵, S. 490.

Pordojoch, um nur einige wenige zu nennen.⁴⁰ Es lässt sich daher abschließend feststellen, dass die Große Dolomitenstraße immer in Verbindung mit dem Tourismus gebracht wurde. Der militärisch-strategische Aspekt, welcher nicht unwesentlich zur Umsetzung der Bauvorhaben geführt hatte, wurde dabei ebenso wenig erwähnt wie etwaige Auswirkungen des Straßenbaus auf den regionalen und überregionalen Arbeitsmarkt abseits des Tourismus.

4.2. Arbeitsplatz Großglockner Hochalpenstraße

Die mediale Berichterstattung in Printmedien über den Bau der Großglockner Hochalpenstraße muss differenziert betrachtet werden. So wurde über den Baubeginn im Jahre 1930 noch kaum berichtet, wobei in diesem Zusammenhang ein weiterer Punkt erwähnt werden muss. Artikel in Tageszeitungen geben grundsätzlich Aufschluss darüber, ob ein Thema seitens der Bevölkerung mit Interesse verfolgt wird oder nicht. Die Relevanz eines Themas lässt sich dabei auch anhand der Positionierung des betreffenden Artikels in der Zeitung selbst ableiten. So muss man beispielsweise berücksichtigen, dass Herausgeber von Tageszeitungen primär am Verkauf ihrer Produkte interessiert sind. Dabei ist die Wahl der Schlagzeile von enormer Bedeutung, da sie dem Kunden zuerst ins Auge sticht, wenn er an einem Zeitungsstand vorbeigeht. Die Entscheidung darüber, welches Produkt letzten Endes gekauft wird, Abonnements sind davon aber ausgeschlossen, lässt sich darauf zurückführen, ob die Schlagzeile den Käufer anspricht oder nicht. Die Konsequenz daraus ist, dass Herausgeber und Redakteure ein Gefühl für die Interessen der Bevölkerung entwickeln müssen, um den wirtschaftlichen Erfolg ihres Unternehmens zu gewährleisten. Wenn also, wie im Falle der Eröffnungsfeiern zum Baubeginn der Großglockner Hochalpenstraße, diesbezügliche Artikel nicht als umfangreiche Aufhänger auf den Titelblättern, sondern nur als Kurzdarstellungen im Hauptteil aufscheinen,⁴¹ ist daran auch ein gewisses Desinteresse seitens der Bevölkerung zu erkennen.

4.2.1. Berichte über die Großglockner Hochalpenstraße im Jahr 1930

In den wenigen Artikeln über den Spatenstich an der Großglockner Hochalpenstraße wurden auch einige Stellungnahmen, gehalten von Politikern und honorigen Persönlichkeiten im Rahmen der Feierlichkeiten in Ferleiten, abgedruckt. So wurde Finanzminister Dr. Juch wie folgt zitiert:

„[...] daß der in Angriff genommene Straßenbau nicht nur den Bundesländern, auf deren Gebiet er liegt, zugutekommen soll, sondern insbesondere dem internationalen Durchzugsverkehr dienen werde. Österreich hatte bisher keine hochalpine

⁴⁰ Christomannos, Dolomitenstraße, S. 44.

⁴¹ o. A., Der erste Sprengschuss. Feierliche Eröffnung des Baubeginns der Glocknerstraße, in: *Tages-Post*, Nr. 202, 1.9.1930, S. 3–4, [<http://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno?aid=tpt&datum=19300901&zoom=28>], eingesehen 30.5.2012; o. A., Feierlicher Baubeginn an der Glocknerstraße, in: *Reichspost*, Nr. 240, 31.8.1930, S. 8, [<http://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno?aid=rpt&datum=19300831&seite=8&zoom=23>], eingesehen 30.5.2012.

Straße, wie sie die Schweiz und Italien schon seit langem ihr Eigen nennen, die den Fremdenverkehrsstrom ins Land lenken. Die Glocknerstraße wird nach ihrer Vollendung den Vergleich mit keiner zweiten Alpenstraße zu scheuen brauchen.“⁴²

Daraus lässt sich erkennen, dass eines der wesentlichen Argumente für den Bau der Straße bis 1930 das Fehlen einer Nord-Süd Verbindung über die Alpen zwischen dem Brennerpass und den Radstädter Tauern war.⁴³ Diese Problematik arbeitete auch Ing. Franz Wallack in seinem 1949 erschienen Werk „Die Großglockner-Hochalpenstraße“ umfassend auf. Dabei nannte er vielfach die Entfernung zwischen den am Ende der 1920er Jahre vorhandenen Alpenübergängen als das entscheidende Argument für den Bau der Großglockner Hochalpenstraße.⁴⁴ Durch die Errichtung einer leistungsfähigen Straße über den Großglockner sollte somit die 156 Kilometer Luftlinie große Lücke zwischen Brenner und dem Radstädter Tauern geschlossen werden. Sigmund Zechner, seines Zeichens Landesverwaltungsdirektor Kärntens, sprach in diesem Zusammenhang von einer neuen „Weltverkehrsader“.⁴⁵ Das Kernargument für den Bau der Großglockner Hochalpenstraße war um 1930 somit die Schaffung eines Zubringers zur Stärkung des Tourismus. Auffällig dabei ist allerdings, dass zu diesem Zeitpunkt der Faktor Arbeit noch nicht sonderlich hervorgehoben wurde.

4.2.2. Berichte über die Großglockner Hochalpenstraße im Jahr 1935

Im Gegensatz dazu wird die Großglockner Hochalpenstraße nur fünf Jahre später in den österreichischen Printmedien gänzlich anders dargestellt. So erscheinen einerseits Artikel über und Photographien von den Eröffnungsfeierlichkeiten auf den Titelblättern der überwiegenden Mehrzahl der österreichischen Tageszeitungen, sowie umfangreiche Berichte in Zeitschriften, wie beispielsweise der Allgemeinen Automobil-Zeitung.⁴⁶ Es liegt somit auf der Hand, dass sich die Großglockner Hochalpenstraße in den fünf Jahren ihrer Erbauung zu einem Thema mit sehr hoher gesellschaftlicher Relevanz entwickelt hatte. Der interessante Aspekt bezüglich der Berichterstattung in Tageszeitungen war

⁴² o. A., Sprengschuss, S. 3. Vgl. dazu: Anonymus, Feierlicher Baubeginn, S. 8.

⁴³ Franz Wallack, Aus der Entstehungs- und Baugeschichte der Großglockner Hochalpenstraße, in: Großglockner-Hochalpenstraße. Festschrift zur Eröffnung, Salzburg 1935, S. 3–15, hier S. 3–5.

⁴⁴ Wallack, Die Großglockner-Hochalpenstraße, S. 8–13.

⁴⁵ Rigele, Die Großglockner Hochalpenstraße, S. 79–81.

⁴⁶ o. A., Projekt und Tatsachen von der Großglocknerstraße, in: *Allgemeine Automobil-Zeitung* 36 (1935), Heft 9, S. 3–4, [<http://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno?aid=aaz&datum=19350901&zoom=14>], eingesehen 2.6.2012; o. A., Zur Geschichte unserer Alpenstraßen, in: *Allgemeine Automobil-Zeitung* 36 (1935), Heft 9, S. 4–8, [<http://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno?aid=aaz&datum=19350901&zoom=14>], eingesehen 2.6.2012; Fritz Robert Kirchner, Es fielen auf dem Felde der Arbeit – im ewigen Eis. Die heutigen Eröffnungsfeiern am Fuscher Törl und Hochtor, in: *Das Kleine Blatt*, Nr. 212, 3.8.1935, S. 5–6, [<http://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno?aid=dkb&datum=19350803&zoom=33>], eingesehen 30.5.2012; o. A., Eine europäische Tat, in: *Reichspost*, Nr. 212, 3.8.1935, S. 1–2, [<http://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno?aid=rpt&datum=19350803&zoom=33>], eingesehen 30.5.2012.; o. A., Triumph der Arbeit, in: *Tages-Post*, Nr. 178, 3.8.1935, S. 1–2, [<http://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno?aid=tpt&datum=19350803&zoom=33>], eingesehen 30.5.2012.

allerdings der geänderte Blickwinkel, aus welchem heraus der Straßenbau gesehen wurde. So wurden Überschriften wie „Triumph der Arbeit“,⁴⁷ „Es fielen auf dem Felde der Arbeit - im ewigen Eis“⁴⁸ oder „Eine europäische Tat“⁴⁹ gewählt.

„[...] Jeder Kraftfahrer, der über die neue Glocknerstraße fährt, sollte auch der vielen tausend Arbeiter gedenken. Die hier im schwersten Kampf mit den Naturgewalten und unter Blutopfern das Werk schufen und der Bergwelt Stück für Stück das breite Band der herrlichen Straße abgerungen haben.“⁵⁰

„[...] Bis zu 3200 Arbeiter waren jährlich beim Bau der Gebirgsstraße beschäftigt, noch in den letzten Tagen werkten 1600 Männer, um ihre Fertigstellung zu vollenden. [...] Österreichische Arbeit, österreichischer Fleiß und Unternehmungsgeist haben diese Leistung in einer furchtbaren Zeit vollbracht.“⁵¹

Diese beiden Auszüge aus zeitgenössischen Tageszeitungen lassen die hohe Bedeutung des Faktors Arbeit erkennen, wobei sowohl Überschriften als auch Inhalt der Artikel die Errichtung der Straße als Kampf zwischen Mensch und Natur darstellten. In diesem Sinne wurden im „Kleinen Blatt“ alle Verunglückten namentlich unter der Rubrik „Auf dem Felde der Arbeit fielen“, in Anlehnung an „Auf dem Felde der Ehre fielen“, genannt.⁵² Diese spezielle Sichtweise erklärt sich allerdings aus der Zeit heraus. So waren es besonders explodierende Arbeitslosenzahlen, welche der Ersten Republik zu schaffen machten. Dieses Dilemma zeigt sich anhand von Abbildung 1 deutlich, indem ab 1928 die Anzahl der nichtbeschäftigten Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter stetig und vor allem immer rasanter im Steigen begriffen war. Um der Bevölkerung aber den Eindruck zu vermitteln, man arbeite auch auf politischer Ebene an einer Lösung des Problems, wurde 1930 von der Regierung Schober ein Programm zur Schaffung von Arbeitsplätzen präsentiert. Wesentliche Bestandteile dabei waren der Bau der Straßen über die Pack und den Großglockner, sowie der Ausbau der Wasserkraft in Tirol. Alles in Allem veranschlagte man für diese Vorhaben rund 10.000 bis 15.000 Arbeitskräfte.⁵³ Dabei wurden bei den Bauarbeiten an der Großglockner Hochalpenstraße zwischen 1930 und 1935 durchschnittlich aber nur rund 3.200 Arbeiter beschäftigt, wobei noch zu erwähnen wäre, dass während der Wintermonate aufgrund der Witterungsverhältnisse kaum gearbeitet werden konnte.⁵⁴ Angesichts von rund 360.000 Arbeitslosen im Jahr 1930⁵⁵ stellten diese Bauvorhaben bei objektiver Betrachtung lediglich einen Tropfen auf den heißen Stein dar.

⁴⁷ o. A., Triumph der Arbeit, S. 1.

⁴⁸ Kirchner, Feld der Arbeit, S. 5.

⁴⁹ o. A., Eine europäische Tat, S. 1.

⁵⁰ Kirchner, Feld der Arbeit, S. 5.

⁵¹ o. A., Triumph der Arbeit, S. 1–2.

⁵² Kirchner, Feld der Arbeit, S. 5.

⁵³ Rigele, Die Großglockner Hochalpenstraße, S. 118–121.

⁵⁴ Hutter, 65 Jahre Großglockner Hochalpenstraße, S. 69.

⁵⁵ Kleindel, Österreich, S. 333.

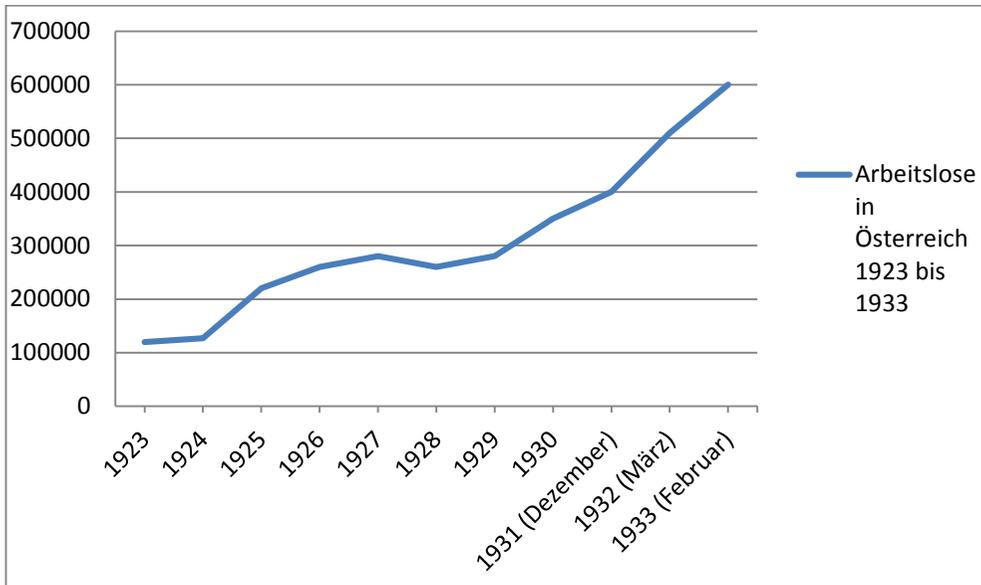


Abbildung 1: Eigene Darstellung. Arbeitslose in Österreich 1923 bis 1933⁵⁶

Somit erklärt sich auch, warum der Faktor Arbeit derart überzogen in der Öffentlichkeit dargestellt und von allen Seiten glorifiziert wurde. Um aber nicht in Verdacht zu geraten, man würde mit dem Bau der Großglockner Hochalpenstraße ausschließlich kurzfristige Ziele verfolgen, betonte man auch die positiven und vor allem langfristigen wirtschaftlichen Auswirkungen des Straßenbaus auf den Tourismus im Süden Österreichs.

„Das neue Werk rückt Österreich noch mehr in den Vordergrund des internationalen Fremdenverkehrs. Der große Fremdenstrom, der bisher nur die westlichen österreichischen Alpenländer berührte, um dann nach der Schweiz und nach Italien abzubiegen, wird von nun an seine Richtung mehr ostwärts verlegen und damit in das Herzstück unseres Landes vorstoßen. So wird die Vollendung dieses Werkes wirtschaftliche Früchte tragen.“⁵⁷

Es ist aber generell zu erkennen, dass die Großglockner Hochalpenstraße am Ende der Zwischenkriegszeit in weitaus stärkerem Maße mit Arbeitsbeschaffung als mit Nobeltourismus in Verbindung gebracht wurde. Der Grund dafür liegt in den sozialen Verhältnissen Österreichs um 1935 begründet. Wie aus dem oben angeführten Artikel hervorgeht, zielte die Errichtung der Straße auf die Belebung des Tourismus generell, konkret aber auf die Anziehung von „Automobilisten“ ab. Dabei stellt sich schon die grundlegende Frage, wer zu diesem Zeitpunkt überhaupt ein Automobil sein Eigen nennen

⁵⁶ Walter Kleindl, Österreich. Daten zur Geschichte und Kultur, Wien-Heidelberg 1978, S. 333.

⁵⁷ o. A., Eine europäische Tat, S. 1.

konnte. So gab es in Österreich zu Beginn der Bauarbeiten an der Großglockner Hochalpenstraße lediglich 17.000 Automobile und rund 360 Kilometer asphaltierte Straßen.⁵⁸ Aber auch nach ihrer Fertigstellung betrug die Zahl der Personenkraftwagen und Motorräder im Jahr 1937 in Summe nur rund 97.000, wobei die Zahl der Automobile knapp unter 33.000 lag.⁵⁹ Besonders Automobile waren zu diesem Zeitpunkt also ausschließlich einer sehr begüterten Schicht vorbehalten gewesen. In Verbindung mit der hohen Arbeitslosigkeit wäre es daher auch nicht sonderlich ratsam gewesen, die Großglockner Hochalpenstraße mit dem Nobeltourismus in Zusammenhang zu bringen. Eine Straße als Spielwiese der Superreichen wäre zu diesem Zeitpunkt seitens der Regierung schlichtweg nicht vertretbar gewesen, sodass man auf positive Auswirkungen des Straßenbaus

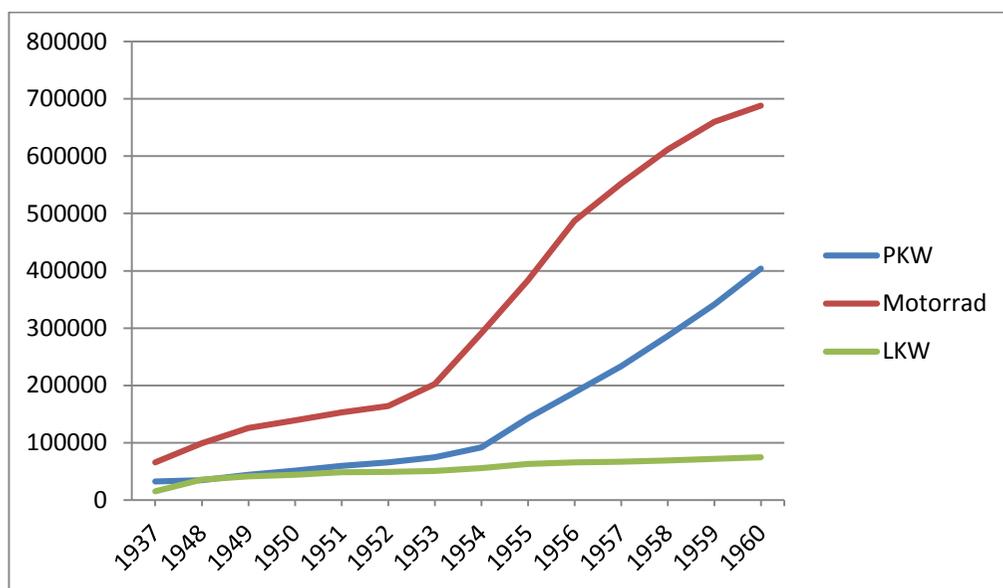


Abbildung 2: Eigene Darstellung. Fahrzeugbestand in Österreich 1937 bis 1960.⁶⁰

für den Arbeitsmarkt und die Tourismuswirtschaft im Allgemeinen verwies. Dass aber die Förderung des Nobeltourismus beabsichtigt war, zeigt sich anhand der Ausführungen Franz Wallacks im Rahmen seines zweiten Planes von 1925. Dieser sah vor allem die Erbauung einer Reihe von Hotels der gehobenen Klasse vor, um den noblen und luxusverwöhnten Gästen den Aufenthalt so angenehm wie nur möglich zu gestalten.⁶¹

⁵⁸ Hutter, 65 Jahre Großglockner Hochalpenstraße, S. 69.

⁵⁹ Statistik Austria, Fahrzeugbestand ab 1937, 24.5.2012, [http://www.statistik.at/web_de/statistiken/verkehr/strasse/kraftfahrzeuge_-_bestand/index.html], eingesehen 5.6.2012.

⁶⁰ Statistik Austria, Fahrzeugbestand ab 1937, 24.5.2012, [http://www.statistik.at/web_de/statistiken/verkehr/strasse/kraftfahrzeuge_-_bestand/index.html], eingesehen 5.6.2012.

⁶¹ Rigele, Die Großglockner Hochalpenstraße, S. 83–84.

4.3. Verbindungen zwischen Straßenbau und Tourismus

Berücksichtigt man die populistische Aufbereitung rund um die Fertigstellung der Großglockner Hochalpenstraße des Jahres 1935 nicht, so zeigt sich am Beispiel beider Straßen, sowohl der Großen Dolomitenstraße, als auch der Großglockner Hochalpenstraße, dass Straßenbau immer als Mittel zur Stärkung des Tourismus erachtet wurde. Im Falle der Großen Dolomitenstraße sollte dadurch eine abgeschiedene und wirtschaftlich rückständige Region für den Tourismus zugänglich gemacht werden. Im Gegensatz dazu versuchte man durch die Errichtung der Großglockner Hochalpenstraße zwei verschiedene Effekte zu bewirken. So sollten durch den Bau einer spektakulären Straße über den höchsten Berg Österreichs in einem ersten Schritt zahlungskräftige Touristen, dabei in erster Linie Automobilisten, ins Land gelockt werden. In einem zweiten Schritt wollte man aber dieses Kundensegment auch im Land, besonders aber in den südöstlichen Regionen Österreichs, halten, um die wirtschaftliche Entwicklung Österreichs auf gesamtstaatlicher und regionaler Ebene zu fördern. Dies war besonders für Kärnten und Osttirol, welche durch den Friedensvertrag von St. Germain und den Verlust Südtirols in eine periphere Lage geraten waren, von großer Bedeutung.

5. Tourismus und Reisemotive

Anhand der medialen Darstellung des Straßenbaus lassen sich die Hoffnungen, dass die Errichtung beider Hochgebirgsstraßen den Tourismus beleben würde, deutlich erkennen. Nachdem der Terminus „Tourismus“ bereits mehrfach erwähnt wurde, muss dieser Überbegriff spätestens an dieser Stelle definiert werden. Dies ist daher von Bedeutung, da in der weiteren Folge dieser Arbeit die Verbindungen zwischen Tourismus und Straßenbau dargestellt werden sollen. Anhand des Vorhandenseins oder Fehlens infrastruktureller Einrichtungen entlang beider Hochgebirgsstraßen soll die einleitend gestellte Frage, ob diese Verkehrswege als Zubringer oder als Attraktion dienen, geklärt werden.

„Tourismus ist die Gesamtheit der Beziehungen und Erscheinungen, die sich aus dem Reisen und dem Aufenthalt von Personen ergeben, für die der Aufenthaltsort weder hauptsächlicher und dauernder Wohn- noch Arbeitsort ist.“⁶²

Die Kernpunkte dieser Definition sind Mobilität und Aufenthalt an einem Ort außerhalb des gewohnten Lebensumfeldes einer Person. Führt man diesen Gedanken weiter, so kommt man zu dem Schluss, dass sich am Zielort der Reise Unterkunftsmöglichkeiten befinden müssen, damit sich eine Person dort überhaupt aufhalten kann. Da es aber unterschiedliche Touristengruppen gibt, welche auf den Faktoren Einkommen, sozialem

⁶² Claude Kaspar, *Tourismuslehre im Grundriss*, Bern-Stuttgart 1991, S. 18.

Status und Reisemotiven beruhen, entwickelte sich auch eine Differenzierung der Unterkunftsmöglichkeiten entsprechend dieser Faktoren.⁶³ Anhand der vor Ort vorhandenen Unterkunftsmöglichkeiten müssen sich daher im Umkehrschluss aber auch die Reisemotive der Urlauber ableiten lassen. Dies würde somit auch die Funktion der Straße für den Tourismus offenlegen.

5.1. Sommerfrische, Automobiltourismus und Alpinismus in den Dolomiten

Schon vor der Eröffnung der Großen Dolomitenstraße war der Tourismus in seiner Gesamtheit von großer Bedeutung für das östliche Südtirol. Davon profitierten in erster Linie Toblach, Cortina und Bozen, welche in Verbindung mit der Sommerfrische über die Grenzen Österreichs hinaus große Bekanntheit erlangten. Die zumeist adeligen und wohlhabenden Gäste bevorzugten dabei mondän ausgestattete Hotelanlagen, wie beispielsweise das Grand Hotel Toblach, das Karersee Hotel oder das Hotel Miramonti in Cortina.⁶⁴ In dieser Hinsicht kann das, von Theodor Christomannos errichtete, Karersee Hotel als „locus typicus“ für viele der großen Luxushotels des Dolomitenraums erachtet werden. Die Anlage verfügte über insgesamt 180 elektrisch beleuchtete und auch beheizbare Zimmer. Personenlifte, großzügige Gesellschaftsräume mit Damen-, Musik-, Lese- und Billardsälen, Sportanlagen und sogar ein gut sortierter Weinkeller ließen keine Wünsche der anspruchsvollen Gäste offen. Des Weiteren konnten Plätze für Autovergnüfungsfahrten nach Bozen und Cortina, oder Bergführer direkt im Hotel gebucht werden.⁶⁵ Das entstandene Angebot, vor allem in Toblach, Cortina und Bozen, zog ab den 1890er Jahren eine immer größer werdende Zahl von Touristen in die Region. Dies führte dazu, dass sich in den drei genannten Touristenzentren zum Zeitpunkt der Eröffnung der Großen Dolomitenstraße im Jahr 1909 bereits umfangreiche Hotelkolonien entwickelt hatten. So verfügte beispielsweise allein Cortina im Jahr 1910 mit den Hotels „Miramonti“, „Floria“, „Cristallo“, „Concordia“ und dem „Weißen Kreuz“ über mehr als 430 Gästebetten bei lediglich eintausend Einwohnern. Hinzu kamen noch die in Reiseführern nicht mehr im Detail aufgelisteten Beherbergungsbetriebe der unteren Preiskategorie, wie Pensionen und Privatunterkünfte.⁶⁶ Nach Fertigstellung der Großen Dolomitenstraße veränderte sich die Ausstattung der Hotels, allen voran jener der gehobenen Preisklasse, bis 1914 beträchtlich. Um Kunden auf das geänderte Angebot aufmerksam zu machen, nutzten viele der größeren Hotels Reiseführer als Werbeplattform. Ein besonders gutes Beispiel dafür ist der 1914 veröffentlichte „Reiseführer durch die

⁶³ Werner Kreisel, Trends in der Entwicklung von Freizeit und Tourismus, in: Geographie der Freizeit und des Tourismus. Bilanz und Ausblick, hrsg. v. Christoph Becker/Hans Hopfinger/Albrecht Steinecke, Wien 2007³, S. 74–85, hier S. 77–79.

⁶⁴ Scharr/Steinicke, Exkursion Dolomitenraum, S. 2–38, hier S. 16.

⁶⁵ Karl Felix Wolff, Führer durch die Dolomiten, Innsbruck 1914, S. 64; Scharr/Steinicke, Exkursion Dolomitenraum, S. 2–38, hier S. 38.

⁶⁶ Karl Baedeker, Österreich (ohne Galizien, Dalmatien, Ungarn und Bosnien). Handbuch für Reisende von Karl Baedeker, 1910²⁸, S. 226.

Dolomiten“ von Karl Felix Wolff.⁶⁷ Dabei geht aus einer Vielzahl von Inseraten hervor, dass sich Hoteliers zusehends auf den Automobilisten als Gast fokussierten. Garagen, Werkstätten und Tankstellen gehörten somit schon zu diesem Zeitpunkt zum Inventar der gehobenen Hotelkategorie. Hinzu kamen noch Autovermietungen in Toblach, Bozen und Cortina, wobei man dort nicht nur den Wagen selbst, sondern auch den dazugehörigen Chauffeur anmieten konnte.⁶⁸ Allem Anschein nach reisten die luxusverwöhnten und wohlhabenden Gäste aus allen Teilen Europas komfortabel mit der Bahn nach Südtirol, wohingegen das Automobil erst direkt vor Ort bei Bedarf angemietet wurde. Ausgehend von den Eckpfeilern der Großen Dolomitenstraße Toblach, Cortina und Bozen, welche gewissermaßen als Aufenthaltsort und auch als Sprungbrett der noblen Gäste dienten, befuhren diese die Große Dolomitenstraße mit dem Automobil zum Vergnügen.

Für Personen, welche sich aus finanziellen Gründen kein Automobil mieten konnten oder wollten, bestand allerdings zudem die Möglichkeit die Straße mit Postautomobilen, Stellwagen oder zu Fuß zu bewältigen. Für die 112 Kilometer lange Strecke Bozen-Cortina benötigte ein Postautomobil im Jahr 1910 rund neun Stunden, ein Stellwagen dagegen etwa drei Tage.⁶⁹ Die Strecke zu Fuß oder mit dem Stellwagen zurückzulegen, war dabei die „Billig-Variante“ des Reisens. Obwohl Automobile auch im Jahr 1914 lediglich einem sehr betuchten Klientel vorbehalten waren, lässt sich aber anhand der vorliegenden Reiseführer erkennen, dass der Automobilist dennoch ein wichtiger und auch zahlenmäßig sehr bedeutender Faktor war. So wurde schon in Reiseführern des Jahres 1914 Automobilisten verstärkt angeraten langsam zu fahren. Karl Felix Wolff begründete dies in seinem Werk einerseits mit dem Fehlen parallel verlaufender Straßen in der Region, wodurch auch der Viehtrieb über die Große Dolomitenstraße abgewickelt werden musste, und andererseits damit, dass man die bildhafte Landschaft nur bei langsamer Fahrt überhaupt wahrnehmen könne.⁷⁰ Allem Anschein nach, sonst wäre dies sicherlich nicht derart explizit erwähnt worden, gab es Probleme mit dem Verkehrsverhalten der Automobilisten. Schon zwölf Jahre später wird in Karl Baedekers Reiseführer „Tirol – Vorarlberg – Etschland. Westliches Salzburg und Kärnten“ Fußgängern vom Wandern auf der Hauptstraße aufgrund des starken Automobilverkehrs sogar gänzlich abgeraten.⁷¹ Auch wenn absolute Zahlen über das Verkehrsaufkommen fehlen und ein übermäßiges Verkehrsaufkommen zudem im Auge des Betrachters liegt, kann davon ausgegangen werden, dass der Automobilverkehr von anderen Touristen und auch Einheimischen als störend empfunden wurde. Dies belegt aber die ständig steigende Bedeutung des Automobiltouristen für die Region, was sich wiederum durch die zunehmende Verbreitung des Automobils an sich begründen lässt. Dass diese Straße aber generell sehr stark befahren wurde, zeigt

⁶⁷ Wolff, *Durch die Dolomiten*.

⁶⁸ Wolff, *Durch die Dolomiten*, S. 80.

⁶⁹ Ebd., S. 82–85.

⁷⁰ Ebd., S. 30, S. 79.

⁷¹ Karl Baedeker, *Tirol – Vorarlberg – Etschland. Westliches Salzburg und Kärnten. Handbuch für Reisende von Karl Baedeker, 1926*³⁸, S. 381.

sich durch das Erscheinen eigener Reiseführer für Automobilisten. Darin werden neben den fahrbaren Streckenabschnitten auch gefährliche Engstellen und verbotene Straßen detailliert geschildert.⁷² Ziel dieser Touristengruppe waren somit nicht die Gipfel der Dolomiten, sondern das Befahren dieser Bergstraße mit den Dolomiten als Kulisse.

Betrachtet man allerdings jene Orte, beispielsweise Buchenstein und Arabba, etwas genauer, so erkennt man hinsichtlich des touristischen Angebotes einige interessante Entwicklungen infolge des Straßenbaus. Buchenstein und Arabba waren vor Fertigstellung der Großen Dolomitenstraße von Norden aus für Touristen faktisch nicht erreichbar, wodurch sich auch so gut wie keine diesbezügliche Infrastruktur entwickeln konnte. So verfügte Buchenstein auch ein Jahr nach Eröffnung der Straße laut einem Reiseführer über lediglich ein Gasthaus, das allerdings nur Zimmer der unteren Preiskategorie anbot.⁷³ Ein Jahr später verfügte der 300 Einwohner zählende Ort allerdings schon über ein Hotel und drei weitere Gasthäuser, mit zusammen rund einhundert Betten.⁷⁴ Diese vormals abgeschiedenen Ortschaften profitierten, in Relation zum Ausgangsniveau, stärker von der Großen Dolomitenstraße als die großen Touristenzentren. Diese rasante wirtschaftliche Entwicklung wurde dabei in hohem Maße von den Haltestellen der Postautomobile und Stellwägen, damit verbunden von den sogenannten „Billig-Reisenden“, beeinflusst. Dies liegt allerdings auch darin begründet, dass Alpinisten und andere „Billig-Reisende“ beispielsweise nach Buchenstein und Arabba kamen, weil andere Orte schlichtweg durch den Nobeltourismus zu teuer geworden waren. Daher entwickelte sich in diesem ehemals abgeschiedenen Raum, vor allem im Vergleich zu Cortina und Bozen, auch eine Reihe von Hotels und anderen Unterkunftsmöglichkeiten im unteren Preissegment. Besonders aber das Auftreten von Alpinisten lässt sich anhand der angebotenen Dienstleistungen und der vorhandenen infrastrukturellen Einrichtungen ebenso deutlich ableiten wie es schon am Beispiel der Automobilisten dargestellt wurde. So wird auch Canazei in Reiseführern des Jahres 1910 nur am Rande erwähnt und dabei zwei Unterkunftsmöglichkeiten genannt.⁷⁵ Doch schon sechzehn Jahre später hatte sich aus dem kleinen Ort ein Zentrum des Alpinismus entwickelt, das die Nähe zur Marmolata entsprechend genutzt hatte. So nennt Karl Baedeker 1926 in dem 500 Einwohner umfassenden Dorf mit dem zum „Hotel Karersee“ gehörendem „Hotel Canazei“, dem „Belvedere&Posta“, dem „Croce Bianca“ und dem „Sole“ bereits vier Hotels mit über 195 Betten. Neben diesen durchaus beeindruckenden Zahlen ist aber besonders interessant, dass auch sämtliche Bergführer, insgesamt neun an der Zahl, namentlich und mit Wohnort genannt werden, was zuvor nicht der Fall gewesen war.⁷⁶ Zusätzlich werden in diesem Werk auch viele Bergtouren, teilweise sogar mit Nennung der entsprechenden Bergführer, beschrieben. Als Übernachtungsmöglichkeiten dienten auf den Bergen,

⁷² Wolff, *Durch die Dolomiten*, S. 79–82.

⁷³ Baedeker, *Österreich*, S. 227.

⁷⁴ Scharr/Steinicke, *Der zentrale Dolomitenraum*, S. 14.

⁷⁵ Baedeker, *Österreich*, S. 227.

⁷⁶ Baedeker, *Tirol – Vorarlberg – Etschland*, S. 383.

vorwiegend das Gebiet um die Marmolata, Schutzhütten des Alpenvereins, welche nach 1918 vom ÖAV an den italienischen Alpenverein übertragen worden und teilweise in äußerst marodem Zustand waren.⁷⁷

Es zeigt sich, dass die Große Dolomitenstraße primär sowohl als Zubringer für Alpinisten und Erholungssuchende in die Bergwelt, als auch als Attraktion für Automobilisten diente. Dabei muss aber betont werden, dass auch Alpinisten und andere Touristengruppen unabhängig von ihren Reismotiven die Große Dolomitenstraße nicht nur als Zubringer betrachteten. Auch diese Gruppen sahen in dieser Hochgebirgsstraße eine Attraktion. Daher entwickelten sich neben dem Automobil und dem Postautomobil unterschiedliche Ausführungen von Stellwägen, vom Einspanner über den Landauer bis hin zum noblen Viktoriawagen,⁷⁸ eine Vielzahl von Transportmöglichkeiten für betuchte und weniger betuchte Touristen, damit auch diese die Große Dolomitenstraße befahren konnten. Ohne eine entsprechende Nachfrage in diesem, verglichen mit dem Automobil-tourismus, Niedrigpreis-Markt, hätte sich auch nicht die dazugehörige touristische Infrastruktur entlang der Straße entwickelt. Die Große Dolomitenstraße war somit in erster Linie eine Attraktion, deren Bekanntheit weit über die Grenzen Südtirols hinaus reichte.

5.2. Tourismus in den Hohen Tauern

Versucht man anhand der touristischen Infrastruktur im Umfeld der Großglockner Hochalpenstraße die Motive der Reisenden abzuleiten, so lassen sich doch einige Unterschiede zur Großen Dolomitenstraße erkennen, welche auch auf die zeitliche Differenz zwischen der Fertigstellung der beiden Hochgebirgsstraßen zurückzuführen sind. In diesem Zusammenhang nimmt vor allem der Ort Heiligenblut am Süden der Glocknerstraße eine Sonderstellung ein.

5.2.1. Religion und Alpinismus als Reismotive

In Baedekers Reiseführer „Österreich (ohne Galizien, Dalmatien, Ungarn und Bosnien)“ von 1910 wird Heiligenblut im Vergleich zu anderen Orten relativ umfangreich auf ein- einhalb Seiten geschildert, wobei zwei bedeutende Aspekte zu Tage treten. Einerseits wurde die Kirche des Ortes gesondert erwähnt, da dort ein Behältnis mit dem Blut Christi aufbewahrt würde. Andererseits, allerdings wesentlich umfangreicher, wurde die Bedeutung des Ortes für Alpinisten hervorgehoben. Auf knapp einer Seite werden neben Touren auch Unterkunftsmöglichkeiten in größeren Höhenlagen, wie das „Glocknerhaus“, das „Kaiser-Franz-Josefs-Haus“ oder das „Rauriser Tauernhaus“, angeführt.⁷⁹ Hinsichtlich der Verkehrsanbindung war Heiligenblut allerdings durch eine äußerst abgelegene Lage gekennzeichnet. So war der Ort von Lienz aus, wo sich eine Haltestelle der Südbahn befand, durch täglich verkehrende Stellwägen in rund sieben Stunden erreichbar.⁸⁰ Diese

⁷⁷ Baedeker, Tirol – Vorarlberg – Etschland, S. 383–386.

⁷⁸ Wolff, Durch die Dolomiten, S. 82–83.

⁷⁹ Baedeker, Österreich, S. 224–225.

⁸⁰ Ebd., S. 223.

periphere Lage war auch Hauptursache dafür, dass sich im Vergleich zu anderen Fremdenverkehrsorten wie Cortina oder Toblach so gut wie keine touristische Infrastruktur herausbilden konnte. So nennt Baedeker 1910 lediglich das Gasthaus „Rupertihaus“ und das Hotel „Post“ als Unterkunftsmöglichkeiten für Reisende in Heiligenblut selbst.⁸¹

Dass Heiligenblut von diesem Zeitpunkt an aber eine immer größere Bedeutung hinsichtlich des Tourismus erlangte, wird dadurch belegt, dass der Ort in Baedekers Reiseführer des Jahres 1926 bereits doppelt so viele Seiten in Anspruch nahm als noch sechzehn Jahre zuvor.⁸² Dies war in erster Linie eine Folge des gesteigerten touristischen Angebotes, aber auch eine Folge der besseren Verkehrsanbindung, indem Heiligenblut durch die Errichtung einer Postautomobillinie von Lienz aus in nur knapp zweieinhalb Stunden erreichbar wurde.⁸³ In Folge dessen kamen auch mehr Touristen in die Region und in Heiligenblut wurden neben dem schon 1910 bestehenden Gasthaus „Rupertihaus“ und dem Hotel „Post“ zwei weitere Gasthäuser, ein Touristenschlafheim und ein Unterkunftsheim des Alpenvereins genannt.⁸⁴ Vergleicht man allerdings den Inhalt der Beschreibungen Heiligenbluts aus den Jahren 1910 und 1926 in Baedekers Reiseführern hinsichtlich des Freizeitangebotes miteinander, so wird eine Verschiebung des touristischen Schwerpunktes von religiösen Aspekten hin zum Alpinismus deutlich. Ähnlich wie am Beispiel Canazeis bereits dargestellt, entwickelte sich auch in Heiligenblut der Beruf des Bergführers. Noch 1910 wurde kein einziger Bergführer in Heiligenblut genannt, wogegen es 1926 schon dreizehn an der Zahl waren, welche ebenfalls namentliche Erwähnung fanden.⁸⁵ Da aber viele der beschriebenen Bergtouren, auch jene unter Anleitung eines Führers, nur geübten Bergsteigern empfohlen wurden, der Aufstieg zum „Glocknerhaus“ von Heiligenblut aus zudem über neun Stunden betrug,⁸⁶ versuchte man ab 1924 die Pasterze⁸⁷ einem größeren Publikum zugänglich zu machen. Nachdem die alte Glocknerhausstraße wieder benutzbar gemacht worden war, verkehrten während der Sommermonate ab 1924 viermal täglich Kraftomnibusse zwischen Heiligenblut und dem „Glocknerhaus“. Die Fahrzeit betrug dabei lediglich eine Stunde, allerdings mussten für die Bergfahrt vierzehn und für die Talfahrt sechs Schillinge bezahlt werden.⁸⁸ Bis 1924 handelte es sich somit um zwei dominante Reisemotive, welche Besucher in die Region lockten, wobei die Bedeutung der Religion als Beweggrund zusehends vom Bergsteiger-

⁸¹ Baedeker, Österreich, S. 223.

⁸² Baedeker, Tirol-Vorarlberg-Etschland, S. 482–485.

⁸³ Ebd., S. 481.

⁸⁴ Ebd., S. 482.

⁸⁵ Ebd., S. 482.

⁸⁶ Ebd., S. 485.

⁸⁷ Die Pasterze ist mit circa 19 Quadratkilometern der flächenmäßig größte Gletscher der Ostalpen und befindet sich am Fuße des Großglockners. o. A., Pasterze, in: Der Neue Brockhaus. Ein Lexikon und Wörterbuch in fünf Bänden und einem Atlas, Bd. 4, Wiesbaden 1974⁵, S. 148.

⁸⁸ Ebd., S. 482.

tourismus zurückgedrängt wurde. Schon mit der Errichtung einer Buslinie auf den Großglockner kam aber ein drittes Reisemotiv, der Genuss der Hochgebirgslandschaft per Automobil hinzu.

5.2.2. *Automobilisten und Tagesausflüge*

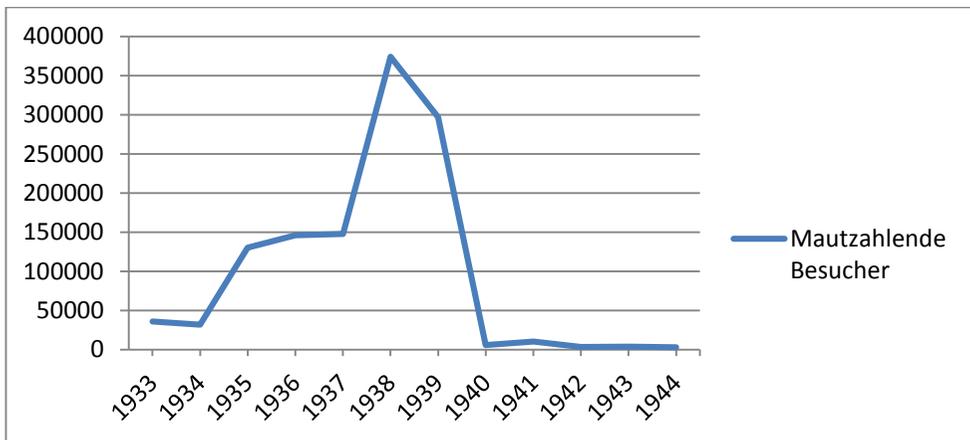


Abbildung 3: Eigene Darstellung. Entwicklung der Besucherzahlen an der Großglockner Hochalpenstraße zwischen 1933 und 1944.⁸⁹

Durch die Eröffnung der Großglockner Hochalpenstraße verstärkte sich vor allem letztgenanntes Reisemotiv rasant. War die Hochgebirgsregion der Hohen Tauern bis 1924 noch ausschließlich Alpinisten vorbehalten gewesen, so konnte ab diesem Jahr jeder zur Pasterze reisen, um sich selbst einen Eindruck von der Landschaft zu verschaffen. Wie bereits ausführlich dargestellt, erhoffte man sich durch den Bau dieser Hochgebirgsstraße einerseits Touristen überhaupt erst ins Land zu locken, andererseits sollten diese in weiterer Folge auch in Österreich bleiben. Franz Wallack fasste dieses Ziel in seinem Werk „Die Großglockner-Hochalpenstraße. Die Geschichte ihres Baues“ auch in Zahlen. Dabei erachtete er einen Besucherandrang in Höhe von etwa 80.000 Personen schon für das Jahr 1924 als durchaus realistisch, sofern die Großglockner Hochalpenstraße zu diesem Zeitpunkt schon bestanden hätte. Als langfristige Zielmarke hielt er nach Fertigstellung der Straße in Verbindung mit einem immer stärker werdenden Kraftwagenverkehr auch 120.000 Besucher pro Jahr für durchaus möglich.⁹⁰ Ob es gelang diese enorme Zahl an Touristen ins Land zu locken, lässt sich am Beispiel der Großglockner Hochalpenstraße auch tatsächlich belegen, da sowohl an der Nord-, als auch der Südrampe, Mauthäuser errichtet wurden. Diese detaillierte Erfassung erlaubt auch die

⁸⁹ Lackner, Josef, Die Großglockner Hochalpenstraße und ihre wirtschaftliche Bedeutung, Univ. Dipl., Innsbruck 1958, S. 25; Wallack, Franz, Die Großglockner-Hochalpenstraße. Die Geschichte ihres Baues, Wien 1949, S. 214–215.

⁹⁰ Wallack, Die Großglockner-Hochalpenstraße, S. 52.

Rekonstruktion der Touristenströme auf den Großglockner zu jedem beliebigem Zeitpunkt ab 1931. Abbildung 3 bietet einen Überblick über die Entwicklung der Besucherzahlen zwischen 1933 und 1944. Dabei sind die Auswirkungen der „Tausend-Mark-Sperre“⁹¹ zwischen 1933 und 1936 wie auch die Folgen des Zweiten Weltkriegs deutlich zu erkennen, da diese zu Einbrüchen der Besucherzahlen führten. Jedoch zeigt diese Darstellung auch, dass Wallacks Schätzungen relativ schnell übertroffen wurden, als schon im Jahr 1935, dem Jahr der Eröffnung der Scheitelstrecke über den Großglockner, 130.571 Touristen auf den Großglockner strömten.⁹² Nach dem Ende der „Tausend-Mark-Sperre“ und der Rückkehr deutscher Touristen nach Österreich verzeichneten die Betreiber der Großglockner Hochalpenstraße 1938 mit 374.465 Personen und 76.138 PKWs einen neuen Rekordwert während der Zwischenkriegszeit.⁹³ Berücksichtigt man dabei auch noch die Zahl der 1937 in Österreich zugelassenen PKWs, da ab 1938 aufgrund des Zweiten Weltkriegs keine Daten mehr erhoben wurden, so ergibt sich ein interessanter statistischer Wert. Demnach wäre rein rechnerisch jeder der 32.373⁹⁴ österreichischen Kraftfahrzeugbesitzer allein 1938 zweimal über den Großglockner gefahren.

Bedenkt man bei Betrachtung dieser absoluten Werte, dass die Großglockner Hochalpenstraße im Jahr 1938 lediglich 170 Tage⁹⁵ lang befahrbar war, würde dies bedeuten, dass für jeden der 374.465 Besucher, wenn dieser nur einmal entlang der Straße übernachtet hätte, 2203 Gästebetten verfügbar hätten sein müssen. Tatsächlich aber waren die dafür notwendigen Betten nicht in der entsprechenden Zahl entlang der Großglockner Hochalpenstraße vorhanden. Auch noch im Jahr 1956 betrug die Zahl der Gästebetten in Pensionen und Hotels in Bruck, Ferleiten, Heiligenblut und entlang der Großglockner Hochalpenstraße selbst, jedoch ohne Alpenvereinshütten, lediglich 1187, wobei zu diesem Zeitpunkt schon fast 600.000 Besucher jährlich gezählt wurden.⁹⁶ Hinzu kommt noch, dass sich der Besucherandrang nicht gleichmäßig auf alle Tage, an denen die Straße geöffnet war, verteilte. Als weitaus wahrscheinlicher ist anzunehmen, dass sich der Großteil des Besucherandranges auf die Wochenenden konzentrierte, wodurch wiederum eine noch größere Anzahl an zur Verfügung stehenden Gästebetten für diese Spitzenzeiten

⁹¹ Am 1. Juni 1933 trat die vom Deutschen Reich verhängte „Tausend Mark Sperre“ entsprechend dem Reichsgesetzblatt 1/ Nr. 57 in Kraft. Demzufolge hatte jeder Reichsbürger bei einem Grenzübertritt von Deutschland nach Österreich eine Gebühr von eintausend Mark zu entrichten. Ziel dieser Sanktion war die wirtschaftliche Schwächung Österreichs. Aufgehoben wurde die Sperre erst durch das sogenannte „Juliabkommen“ vom 11. Juli 1936. Eva Maria Mayrhuber, Wirtschaftsfaktor Fremdenverkehr. Die Geschichte des österreichischen Tourismus zwischen Weltwirtschaftskrise und 1.000-Mark-Sperre, Univ. Dipl., Wien 2010, S. 91, S. 140.

⁹² Josef Lackner, Die Großglockner Hochalpenstraße und ihre wirtschaftliche Bedeutung, Univ. Dipl., Innsbruck 1958, S. 25.

⁹³ Ebd., S. 25; Wallack, Die Großglockner-Hochalpenstraße, S. 215.

⁹⁴ Statistik Austria, Fahrzeugbestand ab 1937, 24.5.2012, [http://www.statistik.at/web_de/statistiken/verkehr/strasse/kraftfahrzeuge_-_bestand/index.html], eingesehen 5. 6.2012.

⁹⁵ Wallack, Die Großglockner-Hochalpenstraße, S. 215.

⁹⁶ Karl Baedeker, Tirol – Land Salzburg – Vorarlberg – Oberkärnten. Handbuch für Reisende von Karl Baedeker, Malente 1956⁴², S. 336–337, S. 307, S. 397, S. 400.

hätte vorhanden sein müssen. Die Konsequenz daraus ist, dass viele der Touristen nicht innerhalb der Region übernachteten. Diese Form des Reisens wird in der Fachliteratur allgemein als Tagesausflug bezeichnet und wird wie folgt definiert.

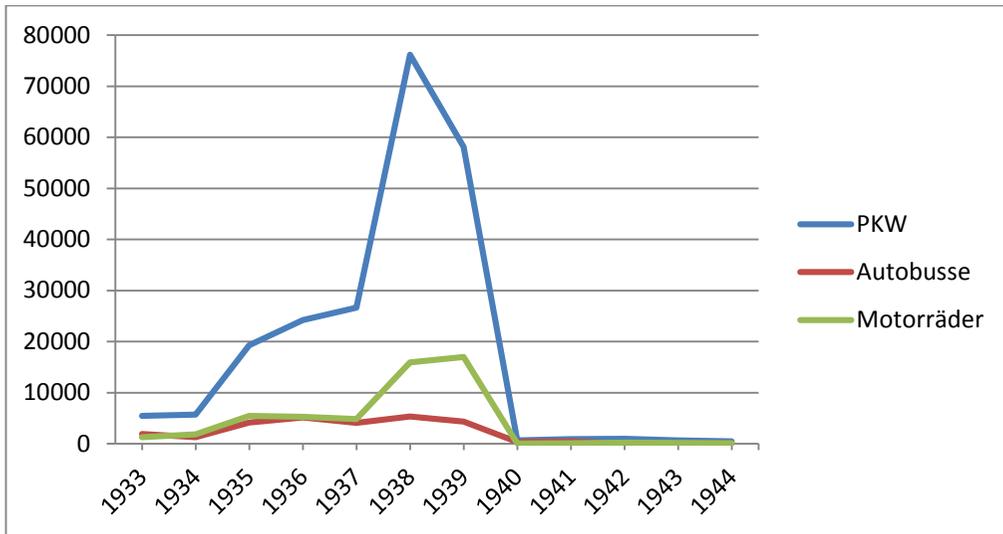


Abbildung 4: Eigene Darstellung. Verkehrsentwicklung an der Großglockner Hochalpenstraße zwischen 1933 und 1944.⁹⁷

„Jedes Verlassen des Wohnbereichs, mit dem keine Übernachtung verbunden ist und das nicht als Fahrt von oder zur Schule, zum Arbeitsplatz oder zur Berufsausbildung unternommen wird, nicht als Einkaufsfahrt zur Deckung des täglichen Bedarfs dient und nicht einer gewissen Routine unterliegt.“⁹⁸

Der Unterschied zu anderen Formen des Reisens liegt in diesem Fall somit in der fehlenden Übernachtung und dem wesentlich kürzeren Aufenthalt der Personen vor Ort. Im Falle der Großglockner Hochalpenstraße war den Touristen somit nicht so sehr an mehrtägigen Wanderungen durch die Hohen Tauern, was wiederum mit Übernachtungen verbunden gewesen wäre, sondern am Befahren der Straße gelegen. Ob die betreffenden Personen aber außerhalb der Region nächtigten, beispielsweise die Straße im Rahmen eines Aufenthaltes an den Kärntner Seen oder auf dem Weg in den Strandurlaub an der Adria befahren, oder einen Tagesausflug von zuhause aus unternahmen, lässt sich so gut wie gar nicht erfassen. Es lässt sich allerdings aufgrund der Diskrepanz zwischen den absoluten Besucherzahlen und der vor Ort verfügbaren touristischen Infrastruktur belegen, dass dies geschah und sich bis in die Gegenwart weiter verstärkte. In erster Linie scheinen es daher das Befahren der Strecke selbst und die Hochgebirgslandschaft als

⁹⁷ Lackner, Die Großglockner Hochalpenstraße, S. 25; Wallack, Die Großglockner-Hochalpenstraße, S. 214–215.

⁹⁸ Schnell, Peter, Tagesausflugsverkehr, in: Geographie der Freizeit und des Tourismus. Bilanz und Ausblick, hrsg. v. Christoph Becker/Hans Hopfinger/Albrecht Steinecke, Wien 2007³, S. 273–284, hier S. 275.

Kulisse der Straße gewesen zu sein, welche zu diesen enormen Besucherzahlen führten. Somit fungierte die Großglockner Hochalpenstraße, wie auch die Große Dolomitenstraße, in erster Linie als Attraktion für Automobilisten und nicht als Zubringer für Erholungssuchende oder Bergsteiger.

Schluss

Während der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts erachtete man den Straßenbau, vor allem durch die Errichtung möglichst spektakulärer Hochgebirgsstraßen, als Mittel zur Stärkung des Tourismus. Diese Haltung spiegelte sich auch in der zeitgenössischen medialen Berichterstattung der Jahre 1909 und 1930 wider. Jedoch entfaltete der Straßenbau besonders auf Automobilisten, zu jenem Zeitpunkt waren dies ausschließlich Reiche, eine hohe Anziehungskraft. Aufgrund der prekären sozialen Verhältnisse um das Jahr 1935 vermied man es seitens der österreichischen Regierung tunlichst die Errichtung der Großglockner Hochalpenstraße zum Zeitpunkt ihrer Fertigstellung mit dem Luxustourismus in Verbindung zu bringen. Anstelle dessen wurde die Bedeutung des Faktors Arbeit von Seiten der Politik, wie auch von Seiten der österreichischen Printmedien, über die Maßen betont und die Auswirkungen der Bauarbeiten auf den Arbeitsmarkt in den Vordergrund gestellt. Phasenweise stellte man die Leistung der Arbeiter gar als Kampf des Menschen gegen die Natur und das unwirtliche Hochgebirge dar, was sich in einer markanten militärischen Rhetorik äußerte. Um möglichen Vorwürfe, dass die Errichtung einer Straße über den Großglockner lediglich kurzfristige Erfolge auf dem Arbeitsmarkt erzielen würde, die Straße selbst zudem lediglich eine Spielwiese der Superreichen wäre, keine Angriffsfläche zu bieten, wurden langfristige Auswirkungen des Bauvorhabens auf den Tourismus betont. So sollten durch den Bau der Großglockner Hochalpenstraße eine nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung der Tauernregion und der südlichen Bundesländer, wie auch die Schaffung von neuen Arbeitsplätzen im Tourismus erreicht werden. Dabei verschwieg man allerdings gekonnt, auf welche Touristengruppe das gesamte Vorhaben abzielte.

Die Errichtung beider Hochgebirgsstraßen, die Großen Dolomitenstraße und die Großglockner Hochalpenstraße, förderte, wie von den Erbauern gewünscht, die Entwicklung des Tourismus innerhalb der betreffenden Regionen stark. So konnte durch die Erschließung der südlichen Dolomiten ein bis zu diesem Zeitpunkt landwirtschaftlich dominierter und wirtschaftlich rückständiger Raum nachhaltig gefördert werden. Am Beispiel der Großglockner Hochalpenstraße aber, die sechszwanzig Jahre nach der Großen Dolomitenstraße eröffnet wurde, handelte es sich bereits um eine von Bergsteigern und dem DÖAV zumindest rudimentär erschlossene Region. Die Errichtung einer Hochgebirgsstraße zwischen Bruck und Heiligenblut führte allerdings dazu, dass eine neue und vor allem wohlhabendere Touristengruppe, die Automobilisten, in die Region gelockt wurden. In Verbindung mit dem fortschreitenden Ausbau des Straßennetzes und der zunehmenden Verbreitung des Automobils auf immer weitere Teile der Gesellschaft, was

vor allem während der Jahre des Wirtschaftswunders deutlich wurde, erlangte der Tagesreisende einen immer größeren Stellenwert. Dabei zeigt sich anhand der zur Verfügung stehenden Unterkünfte vor Ort und der jährlichen Besucher-zahlen am Großglockner, dass dem Tagestourismus, dabei vor allem dem Auto-mobilisten, ein sehr bedeutender Anteil am gesamten Tourismus zukam.

Ob eine Straße als Zubringer oder als Attraktion für den Tourismus fungiert, hängt in erster Linie von den Reismotiven der Besucher ab. Dabei ist allerdings nicht auszuschließen, dass ein und dieselbe Touristengruppe im Laufe ihres Aufenthaltes unterschiedliche Interessen verfolgt. Wie am Beispiel der Großen Dolomitenstraße gezeigt, ist es durchaus denkbar, dass Bergsteiger die Straße primär als Zubringer zu ihrem eigentlichen Reiseziel wahrnahmen. Jedoch zeigt das vorhandene Angebot an Transportmitteln unterschiedlicher Preisklassen, dass wohl auch für diese Touristengruppe das Befahren der Strecke selbst von Interesse war. Ansonsten hätten Bergsteiger auch vor dem Jahr 1909 von Süden aus nach Buchenstein und Canazei reisen können. Dass dies nicht geschah, lässt sich anhand der fehlenden und für Bergsteiger unabdingbaren Infrastruktur, wie Bergführer und billige Unterkünfte, belegen. In diesem Fall wurden also mehrere Reismotive miteinander verknüpft. Dazu kam noch die von Jahr zu Jahr steigende Zahl der Autofahrer, welche vordergründig ausschließlich am Befahren der Hochgebirgsstraßen interessiert waren. Diese Gruppe hielt sich allerdings vorwiegend in den großen Touristenzentren an den Eckpfeilern der Großen Dolomitenstraße und nicht in der Region selbst auf. In die Region zwischen Cortina und Karersee kamen Automobilisten also nicht, um sich dort zu erholen und aufzuhalten, sondern um mit dem Automobil zu fahren. Aufgrund der von Jahr zu Jahr zunehmenden zahlenmäßigen Bedeutung des Automobilverkehrs, welcher zwar nicht am Beispiel der Großen Dolomitenstraße, dafür aber umso exakter an der Großglockner Hochalpenstraße belegen werden kann, lässt dies den Schluss zu, dass es sich bei beiden Hochgebirgsstraßen nicht um Zubringer der Hotels, sondern um Attraktionen handelte. Auch wenn in zeitgenössischen Printmedien vor allem in Bezug auf die Großglockner Hochalpenstraße die Bedeutung der Straße als lebensnotwendige Nord-Südverbindung und auch als Arbeitsplatz nahezu gebetsmühlenartig wiederholt wurde, so zielten die tatsächlichen Interessen auf die Belebung und Stärkung des Luxustourismus durch Schaffung einer Attraktion ab.

Literatur

Baedeker, Karl, Österreich (ohne Galizien, Dalmatien, Ungarn und Bosnien). Handbuch für Reisende von Karl Baedeker, Leipzig 1910²⁸.

Ders., Tirol – Land Salzburg – Vorarlberg – Oberkärnten. Handbuch für Reisende von Karl Baedeker, Malente 1956⁴².

Ders., Tirol – Vorarlberg – Etschland. Westliches Salzburg und Kärnten. Handbuch für Reisende von Karl Baedeker, Leipzig 1926³⁸.

Christomannos, Theodor, Die Neue Dolomitenstraße Bozen - Cortina - Toblach und ihre Nebenlinien, Wien 1909.

Hutter, Clemens M., Großglockner. Traumstraße der Alpen, Elsbethen 1992.

Ders., 65 Jahre Großglockner Hochalpenstrasse. Einst geprägt von der rasanten Entwicklung der Motorisierung – heute der Weg in den Nationalpark Hohe Tauern, in: Jubiläum Großglockner. 200 Jahre Erstbesteigung. 120 Jahre Erzherzog-Johann-Hütte, hrsg. v. Großglockner Hochalpenstraßen AG, Salzburg 2000, S. 69–78.

Kaspar, Claude, Tourismuslehre im Grundriss, Bern-Stuttgart 1991.

Kirchner, Fritz Robert, Es fielen auf dem Felde der Arbeit – im ewigen Eis. Die heutigen Eröffnungsfeiern am Fuscher Törl und Hochtörl, in: *Das Kleine Blatt*, Nr. 212, 3.8.1935, S. 5–6, [<http://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno?aid=dkb&datum=19350803&zoom=33>], eingesehen 30.5.2012.

Kleindel, Walter, Österreich. Daten zur Geschichte und Kultur, Wien-Heidelberg 1978.

Kreisel, Werner, Trends in der Entwicklung von Freizeit und Tourismus, in: *Geographie der Freizeit und des Tourismus. Bilanz und Ausblick*, hrsg. v. Christoph Becker/Hans Hopfinger/Albrecht Steinecke, Wien 2007, S. 74–85.

Lackner, Josef, Die Großglockner Hochalpenstraße und ihre wirtschaftliche Bedeutung, Univ. Dipl. Innsbruck 1958.

Lorenzon, Alfieri (Hrsg.), *Atlante stradale d'Italia*. Volume Nord, Mailand 2004.

Mayrhuber, Eva Maria, Wirtschaftsfaktor Fremdenverkehr. Die Geschichte des österreichischen Tourismus zwischen Weltwirtschaftskrise und 1.000-Mark-Sperre, Univ. Dipl. Wien 2010.

o. A., Der erste Sprengschuß. Feierliche Eröffnung des Baubeginns der Glocknerstraße, in: *Tages-Post*, Nr. 202, 1.9.1930, S. 3–4, [<http://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno?aid=tpt&datum=19300901&zoom=28>], eingesehen 30.5.2012.

o. A., Die Eröffnung der Dolomitenstraße, in: *Innsbrucker Nachrichten*, Nr. 208, 13.9.1909, S. 1–3, [<http://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno?aid=ibn&datum=19090913&zoom=33>], eingesehen 30.5.2012.

o. A., Die Vollendung der großen Dolomitenstraße Bozen – Toblach, in: *Reichspost*, Nr. 254, 14.9.1909, S. 1–2, [<http://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno?aid=rpt&datum=19090914&zoom=33>], eingesehen 30.5.2012.

o. A., Eine europäische Tat, in: *Reichspost*, Nr. 212, 3.8.1935, S. 1–2, [<http://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno?aid=rpt&datum=19350803&zoom=33>], eingesehen 30.5.2012.

- o. A., Feierlicher Baubeginn an der Glocknerstraße, in: *Reichspost*, Nr. 240, 31.8.1930, S. 8, [<http://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno?aid=rpt&datum=19300831&seite=8&zoom=23>], eingesehen 30.5.2012.
- o. A., Hochgebirge, in: Der Neue Brockhaus. Ein Lexikon und Wörterbuch in fünf Bänden und einem Atlas, Bd. 2, Wiesbaden 1974⁵, S. 603.
- o. A., Marmolada, in: Der Neue Brockhaus. Ein Lexikon und Wörterbuch in fünf Bänden und einem Atlas, Bd. 3, Wiesbaden 1974⁵, S. 490.
- o. A., Pasterze, in: Der Neue Brockhaus. Ein Lexikon und Wörterbuch in fünf Bänden und einem Atlas, Bd. 4, Wiesbaden 1974⁵, S. 148.
- o. A., Projekt und Tatsachen von der Großglocknerstraße, in: *Allgemeine Automobil-Zeitung* 36 (1935), Heft 9, S. 3–4, [<http://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno?aid=aaz&datum=19350901&zoom=14>], eingesehen 2.6.2012.
- o. A., Triumph der Arbeit, in: *Tages-Post*, Nr. 178, 3.8.1935, S. 1–2, [<http://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno?aid=tpt&datum=19350803&zoom=33>], eingesehen 30.5.2012.
- o. A., Zur Geschichte unserer Alpenstraßen, in: *Allgemeine Automobil-Zeitung* 36 (1935), Heft 9, S. 4–8, [<http://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno?aid=aaz&datum=19350901&zoom=14>], eingesehen 2.6.2012.
- Rigele, Georg, Die Großglockner-Hochalpenstraße. Zur Geschichte eines österreichischen Monuments, Wien 1998.
- Scharr, Kurt/Steinicke, Ernst, Der zentrale Dolomitenraum, in: *GW-Unterricht* (2009), Nr. 115, S. 14, [http://www.gw-unterricht.at/index.php?option=com_phocadownload&view=category&id=4:gwu115&Itemid=19], eingesehen 31.5.2012
- Dies., Exkursion Dolomitenraum/Bozen, in: *Innsbrucker Geographische Studien* 33/3, hrsg. v. Ernst Steinicke, Innsbruck 2003, S. 2–38.
- Schnell, Peter, Tagesausflugsverkehr, in: *Geographie der Freizeit und des Tourismus. Bilanz und Ausblick*, hrsg. v. Christoph Becker/Hans Hopfinger/Albrecht Steinecke, Wien 2007, S. 273–284.
- Statistik Austria, Fahrzeugbestand ab 1937, 24. 5. 2012, [http://www.statistik.at/web_de/statistiken/verkehr/strasse/kraftfahrzeuge_-_bestand/index.html], eingesehen 5.6.2012.
- Wallack, Franz, Aus der Entstehungs- und Baugeschichte der Großglockner Hochalpenstraße, in: *Großglockner-Hochalpenstraße. Festschrift zur Eröffnung*, Salzburg 1935, S. 3–15.
- Ders., Die Großglockner-Hochalpenstraße. Die Geschichte ihres Baues, Wien 1949.
- Wolff, Karl Felix, Führer durch die Dolomiten, Innsbruck 1914.

Zwanowitz, Georg, Das Straßenwesen Tirols seit der Eröffnung der Eisenbahn Innsbruck – Kufstein (1858). Dargestellt unter Berücksichtigung der regionalen Bahnbaugeschichte (Tiroler Wirtschaftsstudien 11), Innsbruck 1986.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Eigene Darstellung: Arbeitslose in Österreich 1923 bis 1933, Quelle: Kleindel, Walter, Österreich. Daten zur Geschichte und Kultur, Wien-Heidelberg 1978, S. 333.

Abbildung 2: Eigene Darstellung: Fahrzeugbestand in Österreich ab 1937 bis 1960, Quelle: Statistik Austria, Fahrzeugbestand ab 1937, 24.5.2012, [http://www.statistik.at/web_de/statistiken/verkehr/strasse/kraftfahrzeuge_bestand/index.html], eingesehen 5.6.2012.

Abbildung 3: Eigene Darstellung: Entwicklung der Besucherzahlen an der Großglockner Hochalpenstraße zwischen 1933 und 1944, Quelle: Lackner, Josef, Die Großglockner Hochalpenstraße und ihre wirtschaftliche Bedeutung, Univ. Dipl., Innsbruck 1958, S. 25 und Wallack, Franz, Die Großglockner-Hochalpenstraße. Die Geschichte ihres Baues, Wien 1949, S. 214–215.

Abbildung 4: Eigene Darstellung: Verkehrsentwicklung an der Großglockner Hochalpenstraße zwischen 1933 und 1944, Quelle: Lackner, Großglockner Hochalpenstraße, S. 25 und Wallack, Großglockner-Hochalpenstraße, S. 214–215.

Christoph Pöll ist Student der Geschichtswissenschaft und Geographie im 8. Semester an der Universität Innsbruck. Christoph.Poell@student.uibk.ac.at

Zitation dieses Beitrages

Christoph Pöll, Straßenbau und Tourismus. Am Beispiel der Großen Dolomitenstraße und der Großglockner Hochalpenstraße, in: *historia.scribere* 5 (2013), S. 45–74, [<http://historia.scribere.at>], 2012–2013, eingesehen 1.3.2013 (=aktuelles Datum).

© Creative Commons Licences 3.0 Österreich unter Wahrung der Urheberrechte der AutorInnen.