

Lokale Wirtschafts- und Wohlstandsentwicklung durch Tourismus – Obertauern von der Zwischenkriegszeit bis ca. 1970

Philipp Steinwender-Ostroukhov

Einleitung

„Obertauern – wo der Schnee zu Hause ist.“ So wirbt der Salzburger Tourismusort heute für seine Gäste aus aller Welt.¹ Der Radstädter Tauern oder Obertauern, wie der Pass heute genannt wird, ist bekannt für seine Schneesicherheit, seine lebendige Après-Ski-Szene und seine gepflegten Pisten, auf denen sich jedes Jahr von Ende November bis Anfang Mai tausende Wintersportler*innen tummeln. Doch was steckt hinter dem Ort „Obertauern“, der eigentlich kein selbstständiger Ort ist, sondern ein geteilter Ortsteil der beiden Talgemeinden Tweng und Untertauern, die noch dazu in zwei unterschiedlichen Salzburger Bezirken, dem Pongau und dem Lungau liegen? Wie war es möglich aus dem „Nichts“, wie es der Ortschronist Hellmut Kanduth nennt, einen internationalen Wintersportort zu entwickeln?

Ziel dieses Textes ist, durch eine eingehende Analyse von Primär- und Sekundärquellen zu untersuchen, wie und warum sich der Fremdenverkehr im Zeitraum von 1920 bis 1970 in Obertauern entwickelt hat und wie sich Obertauern dadurch verändert hat. In dieser Hinsicht wird vor allem auf die Arbeiten *Die Entwicklung des Salzburger Fremdenverkehrs in der Zweiten Republik* von Anna Hofstätter-Schmidt und das Werk von Kurt Luger und Franz Rest *Der Alpentourismus. Entwicklungspotenziale im Spannungsfeld von Kultur, Ökonomie und Ökologie* zurückgegriffen. *Obertauern – Geschichte eines Ortes, der aus dem Nichts entstand* von Hellmut Kanduth und *25 Jahre Tourismus am Obertauern* von Diether Kindl stellen wichtige lokalthistorische Ergänzungen dar. Für die Analyse und Diskussion der Auswirkungen des „European Recovery Programm“ (ERP) auf Österreich sowie insbesondere auf den Bereich des Fremdenverkehrs stützt sich die vorliegende Arbeit maßgeblich auf folgende Werke: *Fremdenverkehr und Marshallplan in Österreich* von Simone Telser, *Wiederaufbau bis 1952* und *Transformative Recovery. The European Recovery Program (ERP) / Marshall Plan in European Tourism* von Robert Groß, Martin Knoll und Katharina Scharf sowie Robert Groß' Monografie *Die Beschleuni-*

¹ Tourismusverband Obertauern, Obertauern – wo der Schnee zu Hause ist, online unter: <https://www.obertauern.com> (12.05.2025).

gung der Berge. Diese Werke bilden die theoretisch-empirische Grundlage für die nachfolgenden Überlegungen zur Rolle des ERP im wirtschaftlichen und infrastrukturellen Wiederaufbau des österreichischen Tourismussektors nach dem Zweiten Weltkrieg.

Anfänge des Wintertourismus am Radstädter Tauern

Bereits in der vorrömischen Zeit nutzten die Kelten den Radstädter Tauern als eine bedeutende Verkehrs- und Handelsverbindung über die Alpen. Diese strategische Funktion behielt der Tauernpass über viele Jahrhunderte hinweg bei und war bis in das 19. Jahrhundert hinein ein zentraler Bestandteil des regionalen Waren- und Personenverkehrs. Mit dem Ausbau des Eisenbahnnetzes kam es jedoch zu einem tiefgreifenden Wandel in der Bedeutung alpiner Passübergänge. Insbesondere durch die Eröffnung der Eisenbahnlinien von Bischofshofen nach Selzthal sowie von Murau nach Mauterndorf im Jahr 1875 verlor der Radstädter Tauern zunehmend an wirtschaftlicher Relevanz für den Gütertransport. Erst mit der Verbreitung des Automobils in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts erlebte der Pass eine Renaissance als überregionale Verkehrsverbindung. Gleichzeitig etablierte sich der Radstädter Tauern auch als ein touristisch attraktives Ziel, das aufgrund verbesserter Mobilitätsmöglichkeiten leichter zugänglich wurde und somit erneut an infrastruktureller Bedeutung gewann.² Auch wurde sukzessive an einer Verbesserung der Straßenverbindung gearbeitet. Während des Ersten Weltkriegs erfolgten wichtige Bauarbeiten, insbesondere im Bereich des Kehr- und des Kirchbühels unmittelbar unterhalb der Passhöhe. Für diese Arbeiten wurden unter anderem russische Kriegsgefangene eingesetzt, um die steilen Abschnitte verkehrstechnisch besser erschließbar zu machen. Einen bedeutenden Entwicklungsschritt im öffentlichen Verkehr stellte die erstmalige regelmäßige Postautoverbindung über den Tauernpass dar, die ab dem Sommer 1921 saisonal betrieben wurde und den Radstädter Tauernpass für eine breitere Bevölkerungsschicht zugänglich machte.³ In diesem Zusammenhang ist auch das vermehrte Interesse am motorsportlichen Geschehen zu nennen: In den 1920er Jahren fanden insgesamt drei Bergrennen auf der Strecke zwischen Radstadt und Obertauern statt.⁴ Diese wurden jedoch mit der Fertigstellung der technisch anspruchsvollen Gaisbergstraße im Jahr 1929 in die Stadt Salzburg verlegt, womit sich das motorsportliche Zentrum der Region verlagerte.⁵

2 Vgl. Hellmuth Kanduth / Dieter Kindl, Obertauern. Geschichte eines Ortes, der aus dem Nichts entstand, St. Margarethen 2017, 7.

3 Vgl. Liftgemeinschaft Obertauern (Hrsg.), Obertauern einst und jetzt, Salzburg 1997, 11.

4 Das Tauernrennen führte auf einer Strecke von 10,45 bis 20 Kilometern von Radstadt über den Radstädter Tauern nach Tweng im Lungau.

5 Vgl. Helmut Krackowizer, Die Tauernrennen des S.A.C. von 1925–1927, in: Liftgemeinschaft Obertauern, Obertauern, 54–60.

Die ersten Wintersportler*innen kamen schon Anfang des 20. Jahrhunderts auf den Radstädter Tauern. Zu dieser Zeit konnten Gäste schon in den alten Tauernhäusern Wisenegg und Schaidberg nächtigen.⁶ Auch die k. und k. Armee nutzte damals den Winter am Tauernpass für militärische Skiübungen. Organisiert wurden diese Kurse vom österreichischen Skipionier Oberstleutnant Georg Bilgeri.⁷ Die Geburtsstunde des Wintersportortes Obertauern schlägt für Hellmut Kanduth am 8. Dezember 1929, als der erste Citroen-Raupenschlepper fahrplanmäßig von Radstadt nach Mauterndorf über den Tauernpass fuhr.⁸ Zu dieser Zeit war die Infrastruktur auf der Passhöhe des Radstädter Tauerns noch wenig entwickelt. Neben dem „Friedhof der Namenlosen“ und den beiden Tauernhäusern Wisenegg und Schaidberg existierten die Solari-Kirche, ein Vikarhaus – das später zum Jugendheim „Bergheim“ umgewandelt wurde – sowie das „Seekarhaus“ und das Hotel „Tauernpasshöhe“, das im Besitz der Familie Wagner war. Bis zum Jahr 1934 kamen noch einige Häuser dazu: 1930 der Gasthof „Moaralm“ auf der Twenger Seite der Passhöhe, 1931 die „Flubachalm“ – sie entstand aus der Almhütte der Familie Geringer aus Mandling, die jedes Jahr ihr Vieh auf den Tauern trieben, 1934 die neu errichtete „Sonnhütte“, die „Wienerlandhütte“ und das „Vindobonahaus“ – alles Hütten der Sektionen des Österreichischen und Deutschen Alpenvereins.⁹

Trotz dieser regen Bautätigkeit in den frühen 1930er Jahren, die den Radstädter Tauern zunehmend zu einem infrastrukturell erschlossenen und touristisch genutzten Raum machte, stießen die bestehenden Gebäude bald an deutliche Grenzen im Hinblick auf ihre Infrastrukturen. So hatten bis Mitte der 1950er Jahre die Häuser mit zwei grundlegenden Problemen zu kämpfen – mit der Trinkwasser- und Stromversorgung. Deshalb wurden die meisten Häuser von eigenen Quellen versorgt und betrieben eigene Stromaggregate. Aufgrund dieser infrastrukturellen Probleme und der schwierigen ökonomischen Lage nahm die Bautätigkeit ab 1929 ab. Dennoch blieb der Tourismus am Radstädter Tauern vorhanden, vor allem im Sommer kamen viele Tourist*innen. Ein Bett bzw. Strohsack mit Frühstück kostete damals 17 Groschen.¹⁰ Während des Zweiten Weltkriegs gab es zwar keinen regulären Fremdenverkehr am Radstädter Tauern, der Pass profitierte jedoch vom „Zwangstourismus“ des „Dritten Reiches“: Die Beherbergungsbetriebe wurden als Quartiere für Alpinausbildungen der deutschen Wehrmacht, Militäurlaube, Hitlerjugend-Lager und die Kinder- und Jugendverschickung genutzt.¹¹

Mit dem Ende des Zweiten Weltkriegs wurde Obertauern – bis auf die schon bestehenden Beherbergungsbetriebe – erneut vorwiegend agrarisch genutzt. In den Häusern waren

6 Vgl. Liftgemeinschaft Obertauern, Obertauern, 129.

7 Vgl. ebd., 12.

8 Vgl. Kanduth / Kindl, Obertauern, 9.

9 Vgl. ebd.

10 Vgl. Gebrüder Krings Bergbahnen GmbH (Hrsg.), Bergbau und touristische Entwicklung Seekar – Obertauern, Salzburg 1997, 101.

11 Vgl. ebd., 118.

Flüchtlinge einquartiert, die vor allem aus den östlichen Bundesländern bzw. der russischen Besatzungszone stammten.¹² Die touristische Infrastruktur war überschaubar: Es gab etwa 370 Betten und Matratzenlagerschlafplätze, im Winter existierten zudem drei Skischulen. In der Skischule Seekarhaus betreuten zwei Skilehrer jeweils fünf bis zehn Schüler*innen auf einem improvisierten Übungshang. Der Unterricht fand vormittags von 10 bis 12 Uhr für Anfänger*innen und nachmittags von 14 bis 16 Uhr für fortgeschrittene Skifahrer*innen statt. In der Regel wurde auf Eschenski mit „Kandaharbindung“ und „Strommern“ gefahren. Die Skischuhe waren mit einer verlängerten Sohle ausgestattet, die in der Bindung fixiert wurde. Übliche Bekleidung waren Keilhosen.¹³

Die Wintersaison erstreckte sich in der Regel über den Zeitraum von Weihnachten bis Ostern und bildete somit das saisonale Rückgrat des frühen Wintertourismus in der Region. Die verkehrstechnische Erschließung des Lungaus erfolgte in jener Zeit primär über die Tauernpassstraße,¹⁴ die durch den regelmäßigen Einsatz von Schneepflügen und Schneefräsen während der Wintermonate passierbar gehalten wurde. Abseits dieser Hauptverbindung waren zahlreiche Zufahrtswege, wie etwa jener zum Seekarhaus, nur unter großem logistischem Aufwand und zumeist unter Zuhilfenahme von Ochenschlitten zu bewältigen. Die Zusammensetzung des Gästeklientel spiegelte ein stark binnentouristisch geprägtes Muster wider. Der überwiegende Teil der Gäste stammte aus dem Inland, insbesondere aus den Bundesländern Wien, Niederösterreich, Oberösterreich und der Steiermark.¹⁵

Im Jahr 1948 wurde eine erste Aufstiegshilfe bei der Moaralm am Fuße des Plattenkars installiert.¹⁶ Dabei handelte es sich um einen Seilrundlift, der einem Bauern aus der steirischen Ramsau gehörte. Um den Hang hinaufgezogen zu werden, mussten die Skifahrer*innen sich an einem Seil mit Knöpfen festhalten.¹⁷ Trotz einzelner infrastruktureller Bemühungen blieb der Tourismus am Radstädter Tauern in den ersten Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg von vergleichsweise geringer Bedeutung. Der österreichische Fremdenverkehr stand in dieser Phase insgesamt vor der Herausforderung eines umfassenden Wiederaufbaus, wobei der Fokus zunächst vorrangig auf der Reaktivierung und Förderung des Sommertourismus lag. Die Passstraße über den Radstädter Tauern stellte weiterhin ein erhebliches verkehrstechnisches Hindernis dar und konnte aufgrund ihrer topographischen und klimatischen Anforderungen lediglich von routinierten Lenker*innen bewältigt

12 Vgl. Max Aufmesser, Arzt in Obertauern, in: Liftgemeinschaft Obertauern, Obertauern, 169–176.

13 Vgl. Gebrüder Krings, Bergbau, 101.

14 Vor dem Bau des Tauerntunnels fungierte die Straße über den Tauernpass als einzig durchgehend befahrbare Verbindung zwischen dem Pongau und dem Lungau und stellte somit eine zentrale verkehrsgeografische Lebensader für die Region dar.

15 Vgl. ebd., 102.

16 Vgl., ebd., 103.

17 Vgl., ebd., 280.

werden. Hinzu kamen anhaltende infrastrukturelle Defizite (wie erwähnt im Bereich der Wasser- und Elektrizitätsversorgung), die eine kontinuierliche touristische Entwicklung erschwerten.

Tourismusboom in Obertauern

Zwischen 1950 und 1953 wurden in Österreich insgesamt 1.013 Unterkünfte sowie 48 Verkehrsprojekte, insbesondere Skilifte und Seilbahnen, durch Kredite des European Recovery Program (ERP) finanziert.¹⁸ Auch Obertauern profitierte von diesen finanziellen Mitteln. Der Straßenausbau und die Erweiterung der Liftanlagen haben am Radstädter Tauern maßgeblich zur Steigerung der Besucher- und Übernachtungszahlen und somit zu einer regionalen Wohlstandsentwicklung beigetragen. In der Wintersaison 1948/49 gab es am Radstädter Tauern circa 370 Betten und Matratzenlagerschlafplätze und einen Seilrundlift.¹⁹ Bereits im Sommer 1951 wurden fünf weitere Lifte mit Hilfe von ERP-Krediten gebaut. Auch der Ausbau der Passstraße wurde größtenteils durch ERP-Kredite finanziert.²⁰ Das größte Projekt war hier sicherlich der Bau der Kirchbühelbrücke. Um die Straße über den Kirchbühel besser befahrbar zu machen, wurde ab 1949 die Strecke, kurz vor der Passhöhe, neu trassiert und eine 63 Meter lange sowie 9 Meter breite Brücke über die Taurach errichtet. Bei ihrer Fertigstellung im Jahr 1951 war die Kirchbühelbrücke mit einer Spannweite von 36 Metern die größte Bogenbrücke im Bundesland Salzburg.²¹

Der Anstieg der Gäste- und Nächtigungszahlen am Radstädter Tauern (vgl. Tabelle 1) lässt sich jedoch nicht ausschließlich auf die Investitionen in Aufstiegshilfen und die Straßeninfrastruktur zurückführen. Auch die wirtschaftliche Erholung Österreichs spielte eine wesentliche Rolle.²² Dennoch erwies sich die Investition in die Lifte als erfolgreiche Maßnahme zur Förderung des Tourismus in Obertauern, wie es aus Sicht des ERP bewertet wurde, da durch die Kessellage des Radstädter Tauern die natürliche Gegebenheit vorhanden war, mit Liften eine durchgehende Einheit zu schaffen.²³ Es lässt sich zweifelsfrei feststellen, dass die ERP-Mittel einen wesentlichen Beitrag zum Wiederaufbau des österreichischen Tourismus während der Besatzungszeit leisteten. Zwischen 1950 und 1955

18 Vgl. Franz Tinhof (Hrsg.), Zehn Jahre ERP in Österreich. Wirtschaftshilfe im Dienste der Völkerverständigung, Wien 1958, 80.

19 Vgl. Aufmesser, Arzt, 169; Gebrüder Krings, Bergbau, 101.

20 Vgl., ebd., 123.

21 Vgl. Josef Mittersaxschmöllner, Die Radstädter Tauernstraße. Wintersportzentrum und Sommerkurort Obertauern, Tamsweg 1971, 49.

22 Vgl. Kanduth, Obertauern, 82.

23 Vgl. Tinhof, Zehn Jahre ERP, 80.

flossen mehr als eine halbe Milliarde Schilling an ERP-Krediten in den Tourismussektor.²⁴ In Salzburg wurden diese Gelder überwiegend in Beherbergungsbetriebe sowie in Verkehrs- und Liftanlagen investiert. Im Vergleich zu anderen Salzburger Wirtschaftssektoren (vom Großkraftwerk Kaprun abgesehen) konnte der Tourismussektor maximal von den Investitionsgeldern profitieren.²⁵ Dies wird besonders im Bereich des Wintertourismus deutlich, wo der Bau von Liften und Seilbahnen eine zentrale Priorität bei der Vergabe von ERP-Mitteln darstellte.

Die Entwicklung des Radstädter Tauern zur Wintersportdestination Obertauern stellt im Vergleich zu anderen österreichischen Skizentren ein einzigartiges Beispiel dar. Im Gegensatz zu etablierten Wintersportorten wie Damüls im Bregenzerwald oder St. Anton am Arlberg, die sich um ein traditionell gewachsenes Ortszentrum gruppierten, blieb das Gebiet um den Radstädter Tauernpass bis ins späte 20. Jahrhundert vorwiegend Almgebiet und diente als bedeutender Passübergang.²⁶ Dieser Übergang zwischen Nord und Süd war jedoch stets eng mit dem Reise- und Verkehrsgeschehen verbunden, was seine historische Rolle als Schnittstelle für Handel und Fremdenverkehr unterstreicht. Dieser Übergang, der Nord und Süd miteinander verband, war jedoch immer schon eng mit „(Fremden-)verkehr“ und Reisen verbunden. Ein anschauliches Zeugnis dieser geschichtlichen Rolle sind die beiden ältesten Bauwerke am Radstädter Tauern, die historischen „Tauernhäuser“ Schaidberg und Wisenegg.²⁷

Mit dem Aufschwung des alpinen Skisports als breit angelegtem Freizeitsport nahmen die Einwohner der Gemeinden Tweng und Untertauern die Herausforderung an, eigenständig für eine zuverlässige Strom- und Wasserversorgung zu sorgen und damit den Grundstein für den Aufstieg Obertauerns zu einer international renommierten Tourismusdestination zu legen. Einen bedeutenden Beitrag leistete dabei auch das ERP-Programm, das sowohl den Ausbau der Tauernpassstraße als auch die Errichtung von Bergbahnen förderte.²⁸ Diese Entwicklungen führten ab 1951 zu einem rasanten Anstieg der Nächtigungszahlen und legten das Fundament für das heutige touristische Wachstum der Region.

24 Vgl. Günther Bischof / Dieter Stiefel, 80 Dollar. 50 Jahre ERP-Fonds und Marshall-Plan in Österreich 1948–1998, Wien / Frankfurt 1999, 160.

25 Vgl. Anna Hofstätter-Schmidt, Die Entwicklung des Salzburger Fremdenverkehrs in der Zweiten Republik, in: Hanns Haas / Robert Hoffmann / Kurt Luger (Hrsg.), Weltbühne und Kulturkulisse. Zwei Jahrhunderte Salzburg-Tourismus, Salzburg 1994, 134–145.

26 Vgl. Kanduth / Kindl, Obertauern, 22; Liftgemeinschaft Obertauern, Obertauern, 17.

27 Vgl. Leonhard Lüftenegger, 50 Jahre Bergheim Obertauern 1946-1996, Salzburg 1997, 2.

28 Vgl. Markus Rosskopf, Tauernbären und Tauernperlen. Die Entwicklung des Tourismus am Radstädter Tauern im Kontext der Tourismusedwicklung in Salzburg und Österreich, phil. Diplomarbeit, Universität Salzburg 2004, 67f.

Tab. 1: Nächtigungsentwicklung²⁹

Saison	Tweng	Untertauern	Obertauern
Winter 1952/53	12.152	23.904	36.056
Sommer 1953	2.921	10.570	13.491
Winter 1966/67	-	-	169.036
Sommer 1967	-	-	37.082
Winter 1971/72	99.445	141.147	240.592
Sommer 1972	18.317	40.038	58.355

Die Entwicklung der Nächtigungszahlen illustriert eindrucksvoll den Aufschwung von Obertauern, In der Wintersaison 1952/53 verzeichnete die Region lediglich 36.056 Nächtigungen, während sich diese Zahl bis zur Wintersaison 1966/67 um bemerkenswerte 47 Prozent auf 169.036 erhöhte. In der darauffolgenden Wintersaison 1971/72 stieg die Zahl der Nächtigungen sogar auf 240.592 an, was im Vergleich zur Saison 1952/53 einem enormen Anstieg von 667 Prozent entspricht.³⁰ Diese positive Entwicklung ging Hand in Hand mit einer kontinuierlichen Verbesserung und Ausweitung der touristischen Infrastruktur. Ab den frühen 1950er-Jahren kam es zu einem exponentiellen Anstieg der Nächtigungszahlen, der durch den Bau komfortabler Hotels und Pensionen unterstützt wurde, welche die Kapazitäten erweiterten und dem wachsenden Besucherandrang gerecht wurden. Darüber hinaus trug das in der Region etablierte Skischulwesen entscheidend zur Attraktivität des Gebiets bei, insbesondere für Anfänger und internationale Gäste.³¹ Die Anzahl der verfügbaren Betten stieg von 525 im Jahr 1952 auf 2.425 im Jahr 1966 und erreichte 1971 bereits 4.566, was die stark gestiegene Nachfrage nach Beherbergungsmöglichkeiten am Radstädter Tauern unterstreicht.³²

Die Entwicklung der Einwohnerzahl lässt sich besonders eindrucksvoll im Kontext des Tourismusbooms von Obertauern zwischen 1951 und 1961 nachvollziehen. In diesem Zeitraum stieg die Bevölkerungszahl in Tweng von 252 auf 285, während Untertauern einen Anstieg von 298 auf 368 Einwohner verzeichnete. Im Vergleich dazu blieben die Bevölkerungszahlen in vergleichbar großen Orten wie Forstau im Pongau oder Weisspriach im Lungau, die ausschließlich landwirtschaftlich orientiert waren, konstant (siehe Tabelle 2). Bemerkenswert ist jedoch, dass die Volkszählung von 1971 eine signifikante Abnahme der Bevölkerung in sowohl Tweng als auch Untertauern ergab. Diese Entwicklung kann darauf zurückgeführt werden, dass viele Bewohner des Radstädter Tauerns,

29 Archiv des Tourismusverbandes Obertauern, Nächtigungsstatistiken.

30 Vgl., ebd.

31 Vgl. Rosskopf, Tauernbären, 77.

32 Archiv des Tourismusverbandes Obertauern, Nächtigungsstatistiken.

begünstigt durch den wachsenden Wohlstand,³³ private Wohnhäuser in der Nähe urbaner Zentren wie Salzburg oder Klagenfurt errichteten. Dies führte dazu, dass sie ihren Hauptwohnsitz dorthin verlegten und sich nur während der Wintermonate in Obertauern aufhielten.

Tab. 2: Einwohnerentwicklung³⁴

Jahr	Tweng	Untertauern	Forstau	Weisspriach
1910	183	230	301	273
1934	206	254	320	252
1951	252	298	355	280
1961	285	368	358	278
1971	229	310	350	310

Mit zunehmendem Wohlstand in der Region um den Radstädter Tauern kristallisierte sich Obertauern ab Mitte der 1960er Jahre immer stärker als reiner Wintersportort heraus, da sich der Sommertourismus als wirtschaftlich weniger lukrativ erwies. Daher zogen sich die Einheimischen während der Sommermonate in ihre Privathäuser im Tal zurück, was Obertauern in der Nebensaison in eine fast verlassene Siedlung mit zahlreichen Baustellen verwandelte. Parallel dazu wuchs ab den 1960er Jahren die Zahl der Vereine – darunter Skiclubs, Tennis- und Golfvereine – sodass das gesellschaftliche Leben der Obertauerer*innen sich zunehmend von den Gaststätten hin zu den vielfältigen Vereinsaktivitäten verlagerte.

Eine weitere Besonderheit von Obertauern liegt darin, dass es dort keine „echten“ Einheimischen im traditionellen Sinne gibt. Da Siedlungsstrukturen fehlten, kamen immer wieder Menschen aus verschiedenen Gegenden auf den Radstädter Tauernpass, um dort eine neue Heimat zu finden und sich dauerhaft niederzulassen. Nur wenige Wintersportorte sind wie Obertauern aus dem Nichts entstanden – ohne historisch gewachsene

33 Diese Entwicklung ist zweifellos als ein aussagekräftiger Indikator für den Wandel der Wohlstandslage in Obertauern zu interpretieren. Während bis zum Ende der 1960er Jahre in den lokalen Beherbergungsbetrieben noch ein aktives Interesse an einer touristischen Nutzung der Sommermonate bestand, kam es ab den 1970er Jahren zunehmend zu einer Abkehr der Sommersaison. Zahlreiche einheimische Gastgeber*innen entschieden sich damals dafür, ihre Betriebe während der warmen Jahreszeit geschlossen zu halten. Ausschlaggebend hierfür waren unter anderem die veränderten infrastrukturellen Rahmenbedingungen infolge der Fertigstellung der Tauernautobahn, wodurch die Anzahl der über den Tauern reisenden Sommergäste spürbar zurückging. Gleichzeitig begannen viele Einheimische die sommerliche Betriebspause für bauliche Maßnahmen wie Umbauten oder Erweiterungen an ihren Unterkünften zu nutzen – ein weiterer Hinweis auf den gestiegenen wirtschaftlichen Handlungsspielraum in der Region.

34 Statistik Austria, Bevölkerungsentwicklung, Wien 2025, online unter: <https://www.statistik.at/statistik> (05.05.2025).

Siedlung oder einen etablierten Ortskern, wie es bereits in der Einleitung dieser Arbeit erwähnt wurde.

Infrastruktureller Wandel und touristische Expansion: Obertauerns Entwicklung während des Tourismusbooms

Die zunehmende Popularität des Skisports als Massenphänomen in der Nachkriegszeit wirkte in mehrfacher Hinsicht als Motor regionaler Transformationsprozesse – insbesondere im Hinblick auf die infrastrukturelle Erschließung vormals peripherer alpiner Räume wie Obertauern. Der sich abzeichnende Tourismusboom erforderte nicht nur eine signifikante Verbesserung der Verkehrsanbindung, sondern machte auch tiefgreifende Investitionen in die Grundversorgung mit Strom und Wasser notwendig, um den steigenden Anforderungen der Beherbergungsbetriebe und der neu errichteten Lifтанlagen gerecht zu werden. Gleichzeitig bedingte diese infrastrukturelle Aufrüstung den touristischen Aufschwung in entscheidender Weise. So konnten erst durch die sukzessive Modernisierung der Verkehrswege, etwa durch den Umbau und die Neutrassierung der Straße über den Radstädter Tauern, sowohl die saisonale Erreichbarkeit als auch die logistischen Voraussetzungen für einen dauerhaft funktionierenden Wintertourismus geschaffen werden.

Aufgrund der Entwicklung des alpinen Skisports zu einem massentauglichen Breitensport gewann auch Obertauern als Wintersportgebiet zunehmend an Beliebtheit. Neben den zahlreichen Skifahrer*innen, die im Winter mit ihren Autos die Katschberg-Bundesstraße nutzten, um nach Obertauern zu kommen, verkehrten auch mehrere Buslinien über den Tauern. Zusätzlich gab es auch Bau- und Liefertransporte, die den Radstädter Tauernpass passierten und weiter in den Lungau fuhren.³⁵ Wie erwähnt wurde die Straße ab 1949 teilweise neu trassiert, und es wurde eine neue Brücke errichtet.³⁶ Die letzten beiden steilen Straßenabschnitte – der Petersbühel auf der Lungauer Seite und der Gnadenbühel auf der Pongauer Seite – wurden erst 1968 verbessert. Diese Abschnitte, die Steigungen von bis zu 25 Prozent aufwiesen, stellten ein erhebliches Verkehrshindernis dar. Im Winter gerieten Fahrzeuge bereits bei leichtem Schneefall ins Stocken, und selbst im Sommer konnten diese Steigungen aufgrund der schlechten Straßenqualität nur von erfahrenen Autofahrer*innen problemlos bewältigt werden.³⁷

Dem Fremdenverkehrsverein Obertauern, der zu dieser Zeit auch die kommunalen Agenten für den Radstädter Tauern übernommen hatte, wurden von der Bundesstraßenverwaltung drei Pläne für die Trassenführung über den Petersbühel vorgelegt. Die erste vorgeschlagene Trassenführung sollte durch den Plattenkarhang verlaufen, während die zweite Option den Petersbühel durch Serpentinaen überwinden sollte. Die dritte Variante

35 Vgl. Kanduth / Kindl, Obertauern, 38.

36 Vgl. Mittersakshmöller, Tauernstraße, 49.

37 Vgl. Kanduth / Kindl, Obertauern, 40.

entsprach der heutigen Bundesstraße zwischen Schaidberg und der Passhöhe. Der Fremdenverkehrsverein lehnte die Plattenkar-Variante ab, da sie sämtliche durch den Plattenkarlift erschlossenen Skiabfahrten zerstört hätte. Auch die heutige Trassenführung wurde abgelehnt, da sie durch die damals noch unberührten Lawinenhänge der Schaidberg-, Juden- und Moaralmlahnen verlief und daher mit hohen Risiken verbunden war. Die Serpentinvariante über den Petersbühel wurde als die beste Lösung angesehen, da sie den Lawinenhängen auswich, was als wichtiger bewertet wurde als die Einschränkung der Skiabfahrtsmöglichkeiten über den Petersbühel. Entschieden hat sich die Bundesstraßenverwaltung aber anders, nämlich für die heutige Straßenführung,³⁸ die durch damals drei noch unverbaute Lawinenhänge führte.³⁹ In der Nachkriegszeit wurden insgesamt fünf Lawinengalerien über den Tauernpass errichtet, um die Straße wintertauglich zu machen. Die Gesamtkosten für diese Schutzmaßnahmen betragen 121,5 Millionen Schilling, die in die damals einzige Straßenverbindung des Lungaus mit dem Pongau investiert wurden.⁴⁰

Die Kombination aus Passübergang von Nord nach Süd und der Boom des Wintersportgebietes führte in der Nachkriegszeit zunehmend zu erheblichen Verkehrsproblemen in Obertauern. Bereits 1962 gab es 1.500 Parkplätze, wodurch der Ort als höchster Parkplatz Europas bekannt und auch berüchtigt war. Eine Entlastung brachte erst der Bau der Tauern Autobahn Anfang der 1970er Jahre, mit dem der Durchgangsverkehr nahezu verschwand. Ein weiterer Vorteil, den Obertauern gegenüber anderen Urlaubsorten bietet, ist die Nähe der Lifte zu allen Unterkünften. Dadurch können Gäste ihr Auto während des gesamten Aufenthalts stehen lassen.

Auch die Stromversorgung veränderte sich mit dem touristischen Boom: Schon in den 1930er Jahren sollte der Radstädter Tauern an die öffentliche Stromversorgung angeschlossen werden. Der Bedarf war aber zu gering bzw. die Entwicklung des Ortes stagnierte. Deshalb wurde das Projekt nie realisiert. Die Betriebe, die schon am Tauernpass ansässig waren, errichteten selbstständige kleine Kraftwerke, die jedoch nur eine geringe

38 Der Tourismusverband verwies die zuständige Bundesstraßenverwaltung in mehrfacher schriftlicher Form nachdrücklich auf die bestehende Lawinengefährdung im Bereich der heute bestehenden Trassenführung. Seitens der Verwaltung wurde dem Tourismusverband im Zuge der Planungsphase eine umfassende Verbauung der betreffenden Lawinenhänge noch vor der endgültigen Fertigstellung der Straße zugesichert. Diese Zusage wurde jedoch nicht umgesetzt. Wäre die zugesicherte Lawinensicherung ordnungsgemäß realisiert worden, hätten tödliche Lawinenabgänge im betroffenen Straßenabschnitt verhindert werden können. Darüber hinaus wäre die Region Obertauern von zahlreichen, witterungsbedingten Straßensperren verschont geblieben, welche regelmäßig mit erheblichen verkehrstechnischen und wirtschaftlichen Nachteilen einhergehen.

39 Vgl. Kanduth / Kindl, Obertauern, 40.

40 Vgl. Mittersaksmöller, Tauernstraße, 50f.

Leistung hatten und gerade für den Betrieb kleiner Elektrogeräte reichten.⁴¹ In der Nachkriegszeit und mit dem Aufschwung des Tourismus stieg der Strom- und Wasserbedarf rasant an. Die ersten Lifte, wie der Plattenkar-Tellerlift, der mit Jänner 1950 in Betrieb ging, wurden noch mit Dieselmotoren betrieben – der Gestank und die Abgase dieser Motoren bzw. und der Dieselaggregate waren aber für einen Tourismusort nur schwer zumutbar. Ein weiteres Problem stellte das Fehlen einer zentralen Trinkwasserversorgung dar.⁴² Daher wurde in den Beherbergungsbetrieben über jedem Wasserhahn ein Schild mit dem Vermerk „Kein Trinkwasser“ angebracht.⁴³ Zwar hatten vielen Häuser eine eigene Quelle, aber die Quelle mit einwandfreiem Trinkwasser lag oft so tief, dass nur das Parterre mit diesem versorgt werden konnte.⁴⁴ Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde von der Salzburger-Landesbrandschaden-Versicherung ein größeres Wasserkraftwerk gebaut. Es wurde mit Wasser aus dem Grünwaldsee betrieben und erzielte eine Leistung von rund 90 kW. Vorerst war der produzierte Strom nur für das Tauernhaus Wisenegg gedacht.⁴⁵ Nach kurzer Zeit versorgte das Kraftwerk aber auch mehrere andere Beherbergungsbetriebe am Radstädter Tauern und auch den Grünwaldkopf-Sessellift.⁴⁶ Im Herbst 1956 entschied die Salzburger-Landesbrandschaden-Versicherung, den Strom aufgrund der begrenzten Kapazitäten ihres Wasserkraftwerks zu rationieren. Beispielsweise durfte ein Hotel mit 40 Betten maximal 300 Kilowattstunden Strom pro Monat verbrauchen. Infolgedessen wurde der damalige Fremdenverkehrsobmann Hellmuth Kanduth beauftragt, beim Landesverkehrsamt und der Wirtschaftskammer Salzburg um Unterstützung für eine Lösung der Stromversorgung anzusuchen. Schließlich konnte für die Wintersaison 1956/57 eine Lösung gefunden werden: Die Landesbrandschaden-Versicherung ließ ein bereits bestehendes, jedoch defektes Diesel-Aggregat reparieren, um Stromengpässe zu vermeiden.⁴⁷

Im Frühjahr 1957 gelangten die Gemeinden Untertauern und Tweng gemeinsam mit dem Fremdenverkehrsverein zu der Einsicht, dass die bestehende Stromversorgung am Radstädter Tauern den steigenden infrastrukturellen Anforderungen des aufstrebenden Wintersportortes nicht mehr gerecht werde. Eine Lösung des Energieproblems erschien

41 Vgl. Josef Lassacher, Stromversorgung in Obertauern, in: Mittersakschmöllner, Tauernstraße, 53–55.

42 Vgl. Kanduth / Kindl, Obertauern, 25.

43 Um eine grundlegende Trinkwasserversorgung in jedem Gästezimmer zu gewährleisten, wurde in jedem Zimmer ein mit Trinkwasser aus dem Parterre befüllter Krug bereitgestellt. Diese Maßnahme veranschaulicht die damaligen infrastrukturellen Gegebenheiten ebenso wie die Bemühungen um einen gewissen Komfortstandard trotz begrenzter technischer Mittel.

44 Vgl. Kanduth / Kindl, Obertauern, 25.

45 Das Tauernhaus Wisenegg gehörte zu dieser Zeit der Salzburger-Landes-Brandschaden-Versicherung.

46 Der Grünwaldkopf – Sessellift war der erste Sessellift in Obertauern und ging mit Start der Wintersaison 1953/54 in Betrieb; vgl. Lassacher, Stromversorgung, in: Mittersakschmöllner, Tauernstraße, 53–55. Liftgemeinschaft Obertauern, Obertauern, 260.

47 Vgl. Kanduth / Kindl, Obertauern, 29.

nur durch die Anbindung an das öffentliche Stromnetz realisierbar. Im Zentrum der Planungen stand die Errichtung einer Stromleitung von Tweng aus über den Radstädter Tauern, wobei die voraussichtlichen Gesamtkosten auf 2,4 Millionen Schilling geschätzt wurden.

Zur Umsetzung dieses ambitionierten Infrastrukturprojekts wurde am 10. Juli 1957 die Lichtgenossenschaft Radstädter Tauern gegründet, mit dem Ziel, ihre Mitglieder mit elektrischem Strom aus dem öffentlichen Netz zu versorgen. Die Finanzierung des Netzan schlusses stellte eine erhebliche Herausforderung dar und erforderte die Aufnahme beträchtlicher Fremdmittel. In diesem Zusammenhang beteiligten sich sowohl die Salzburger AG für Energiewirtschaft (SAFE) als auch die Salzburger Landes-Brandschaden-Versicherung mit je 600.000 Schilling. Das Land Salzburg stellte zusätzlich 500.000 Schilling bereit, während weitere 100.000 Schilling aus dem Fremdenverkehrsförderungs fonds zur Verfügung gestellt wurden. Die Mitglieder der Genossenschaft verpflichteten sich zur Rückzahlung der aufgenommenen Restmittel, indem sie rechtlich bindende Verpflichtungserklärungen unterzeichneten. Damit gingen sie ein nicht unerhebliches Risiko ein – insbesondere vor dem Hintergrund, dass zuvor auch ein alternatives, energieautarkes Versorgungskonzept in Erwägung gezogen worden war, das die Anschaffung eines leistungsstarken Diesellaggregats vorsah.⁴⁸

Im Sommer 1958 legte die SAFE von Tweng bis zur Moaralm eine Freileitung, die sich größtenteils am Verlauf der Tauernstraße orientierte. Ab der Moaralm wurde Obertauern durch ein unterirdisches Kabelnetz versorgt, um das Ortsbild nicht visuell zu beeinträchtigen.⁴⁹ Landeshauptmann Josef Klaus nahm die Anlage im Herbst 1958 in Betrieb. Diese infrastrukturelle Lösung stellte einen Meilenstein für den wirtschaftlichen Aufschwung von Obertauern dar und trug maßgeblich zum Wandel des Ortes hin zu einer international anerkannten Wintersportdestination bei.⁵⁰ Schon im Jahr 1965 hatte das Umspannwerk bei der Moaralm seine Kapazitätsgrenze erreicht; im Folgejahr wurde es durch eine leistungsstärkere Anlage ersetzt. Zusätzlich wurde im Sommer eine 30-kV-Verbindungsleitung von der Moaralmstation nach Untertauern verlegt, um eine zweite Versorgungsleitung zu schaffen. Diese Maßnahme diente der Sicherstellung der Stromversorgung für den Ort im Falle eines Ausfalls einer Leitung, indem eine redundante Anbindung gewährleistet wurde.⁵¹ Diese neuen Bauprojekte waren jedoch für die Lichtgenossenschaft zu kostspielig, weshalb sie vollständig von der SAFE übernommen wurden. Zu diesem Zeitpunkt hatte die Lichtgenossenschaft ihr ursprüngliches Ziel, die Sicherstel-

48 Vgl. ebd., 30.

49 Vgl. Lassacher, Stromversorgung, in: Mittersaksmöller, Tauernstraße, 53f.

50 Vgl. Kanduth / Kindl, Obertauern, 35.

51 Vgl. Lassacher, Stromversorgung, in: Mittersaksmöller, Tauernstraße, 54.

lung der Stromversorgung für den Radstädter Tauern und damit die Förderung der weiteren Entwicklung des Tauernpasses, erreicht. Somit wurde die Lichtgenossenschaft im Jahr 1968 aufgelöst, und ihre Aufgaben vollständig an die SAFE abgegeben.⁵²

Parallel zur Elektrifizierung des Radstädter Tauern wurde im Jahr 1957 eine Wasserwerksgenossenschaft zur Sicherstellung der Trinkwasserversorgung gegründet. Die geografisch-politische Situation in Obertauern war jedoch außergewöhnlich. In der Regel wird eine Wasserwerksgenossenschaft nur von einer einzelnen Gemeinde getragen. In diesem Fall waren jedoch zwei Gemeinden, nämlich Tweng und Untertauern, für die Wasserversorgung zuständig. Aus diesem Grund wurde am 22. Juli 1957 eine Wasserwerksgenossenschaft ins Leben gerufen, deren Vorsitz von den Bürgermeistern der beiden Gemeinden übernommen wurde.⁵³ Die Wassergenossenschaft sah sich von Beginn an mit zwei wesentlichen Aufgaben konfrontiert: Zum einen stellte sich die Frage der Umsetzung der baulichen Maßnahmen, zum anderen war die Sicherstellung der Finanzierung unklar. Das Land hatte in diesem Fall einen Zuschuss verweigert, während die geschätzten Projektkosten von 1,1 Millionen Schilling auf 1,5 Millionen Schilling anstiegen. Darüber hinaus verzögerten sich die Bauarbeiten, sodass eine Fertigstellung vor 1960 nicht mehr realisierbar war, was zur Folge hatte, dass die bereits eingepflanzten Einnahmen aus Wassergebühren entfielen. Zusätzlich drohten die Bau- und Lieferfirmen mit rechtlichen Schritten aufgrund von Zahlungsverzögerungen. Ein finanzielles Desaster konnte nur abgewendet werden, weil zwei Mitglieder der Genossenschaft mit ihrem Privatvermögen bürgten. Letztlich gelang es, Obertauern mit Gesamtkosten von 1,8 Millionen Schilling vollständig mit Trinkwasser zu versorgen.⁵⁴

Infolge der sukzessiven infrastrukturellen Verbesserungen kam es in den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg zu einem signifikanten Anstieg der Beherbergungskapazitäten am Radstädter Tauern. Während im Jahr 1948 noch 370 Gästebetten verzeichnet wurden, erhöhte sich diese Zahl bis zum Jahr 1959 auf insgesamt 899 reguläre Betten. Ergänzt wurden diese durch 351 zusätzliche Matratzenlagerplätze, was auf eine deutliche Ausweitung des touristischen Angebots und eine zunehmende Professionalisierung der regionalen Tourismuswirtschaft hinweist.⁵⁵

Im Zeitraum zwischen 1962 und 1967 manifestierte sich außerdem ein deutlich asymmetrisches Entwicklungsgefälle zwischen der Pongauer und der Lungauer Seite des Radstädter Tauernpasses. Während auf dem Gemeindegebiet von Untertauern innerhalb dieser fünf Jahre insgesamt 19 Neubauten realisiert wurden, kam es auf der gegenüberliegenden, zur Gemeinde Tweng gehörenden Seite lediglich zur Errichtung zweier Gebäude – konkret eines Gemeindehauses sowie einer Pension. Dieses ungleiche Wachstum ist

52 Vgl. ebd., 56.

53 Vgl. Kanduth / Kindl, Obertauern, 35.

54 Vgl. ebd., 36.

55 Vgl. ebd., 38.

maßgeblich auf die infrastrukturelle Erschließung der Kirchbühelstraße auf Pongauer Seite zurückzuführen, die eine systematische Parzellierung und Nutzbarmachung bislang unerschlossener Grundstücke ermöglichte. In diesem Zusammenhang spielte Franz Kresse, Direktor der Landesbrandschaden-Versicherung, eine zentrale Rolle: Er verfolgte auf dem ausgedehnten Grundbesitz der Versicherungsgesellschaft am Passbühel eine dezidierte Siedlungspolitik, die den Bau von privaten Wohnhäusern privilegierte, während gewerbliche Betriebe gezielt entlang der Tauernstraße angesiedelt werden sollten.⁵⁶

Im Jahr 1968 verfügte Obertauern bereits über eine bemerkenswerte touristische Infrastruktur mit einer Kapazität von rund 2.500 Gästebetten. Das Skigebiet war zu diesem Zeitpunkt mit 16 Skiliften ausgestattet, die gemeinsam eine Förderleistung von etwa 13.000 Personen pro Stunde hatten – dies kann als ein bedeutender Indikator für die rasante Entwicklung des Wintersportortes gelten. Parallel zum touristischen Ausbau wurde auch die restliche Infrastruktur kontinuierlich verbessert. So wurde das Postamt, das sich zuvor im Hotel Wisenegg befand, im Jahr 1960 in ein neu errichtetes Gebäude an der Passhöhe verlegt. Bereits im Winter 1959/60 begann der Radstädter Arzt Dr. Max Aufmesser regelmäßig medizinische Sprechstunden in einer provisorischen Krankenstation mit zwei Räumen im Hotel Schütz abzuhalten. Im Winter 1966/67 verlegte er seine Praxis schließlich in ein neu errichtetes Ärztehaus auf der Passhöhe, was die medizinische Versorgung im Ort nachhaltig verbesserte. Ein weiteres bedeutendes Infrastrukturprojekt war die Errichtung des Sparkassengebäudes im Jahr 1961, das neben der Bankfiliale auch die Unterbringung des örtlichen Gendarmeriepostens⁵⁷ ermöglichte und damit zur funktionalen Verdichtung des Ortszentrums beitrug.

Ein wesentlicher Indikator für die Entwicklung von Obertauern zu einer international bekannten Tourismusdestination ist das Skilift- und Seilbahnsystem. Bemerkenswert dabei ist, dass die bedeutendsten Impulse für den Bau von Bergbahnen nicht von Unternehmer*innen aus den Gemeinden Tweng und Untertauern stammten, sondern von einer Unternehmergruppe aus Mauterndorf im Lungau.⁵⁸ Othmar Kuhn aus Salzburg erhielt als erster die Genehmigung für den Bau eines Schlepplifts am Radstädter Tauern. Mit Hilfe eines ERP-Kredits und Plänen aus der Schweiz errichtete Kuhn einen Tellerlift mit Dieselantrieb auf den Hängen des Plattenkars. Der Lift wurde im Jänner 1950 von Landesverkehrsdirektor Hoffmann-Montanus eröffnet.⁵⁹ Dieser Tellerlift stieß unmittelbar nach

56 Vgl. ebd., 41.

57 Der Gendarmerieposten am Radstädter Tauern war bis dahin in der Moaralm-Sennhütte untergebracht, die jedoch für die kalten Wintermonate keineswegs geeignet war. Es handelte sich um einen schlichten Holzverschlag, durch dessen zahlreiche Ritzen der Schnee bei Stürmen ungehindert hineingeweht wurde. Die Schlafmöglichkeiten waren auf einfache Strohlager beschränkt, und es fehlte an jeglichen sanitären Einrichtungen.

58 Vgl. ebd., 82.

59 Vgl. Liftgemeinschaft Obertauern, Obertauern, 251.

seiner Inbetriebnahme auf große Akzeptanz, sowohl seitens der einheimischen Bevölkerung als auch der touristischen Klientel. Der unerwartet hohe Zuspruch wirkte als Anreiz für weitere Investitionen in Infrastruktur für den alpinen Wintersport. In der Folge erwarb eine Gruppe von Unternehmern aus Mauterndorf ein Grundstück der Landesbrandschaden-Versicherung in der Nähe des Tauernhauses Wisenegg, um auf den südexponierten Hängen des Grünwaldkopfs zusätzliche Aufstieghilfen zu errichten. Realisiert wurden in diesem Zusammenhang ein Sessellift, ein weiterer Tellerschlepplift zur Flubachalm sowie ein sogenannter STEMAG-Handlift auf der Kirchbühelwiese. Die Finanzierung dieser Anlagen erfolgte durch einen ERP-Kredit, während ihre Energieversorgung über das Kleinkraftwerk Wisenegg sichergestellt wurde.

Parallel dazu initiierte der Skischulbetreiber Hans Koch den Bau eines weiteren STEMAG-Lifts, dessen Talstation unmittelbar neben seinem Gasthof Haus Koch errichtet wurde und der in Richtung Sonnhütte führte. Auch diese Anlage war an das bestehende Kleinkraftwerk angeschlossen. Im Jahr 1957 wurde der besagte Lift schließlich auf die Kirchbühelwiese verlegt. Eine zusätzliche Anbindung weiterer Anlagen an das Elektrizitätswerk Wisenegg erwies sich jedoch als zunehmend problematisch, da die durch die Errichtung neuer Beherbergungsbetriebe gestiegene Energienachfrage zu einer Überlastung der Stromversorgung führte. In der Folge kam es wiederholt zu Versorgungsausfällen, die die infrastrukturellen Grenzen des lokalen Energieversorgungssystems deutlich aufzeigten.⁶⁰ Im selben Jahr baute die Familie Krings aus Untertauern den Grünwaldseelift.⁶¹ Dieser Bau gilt retrospektiv als konstitutiver Meilenstein für die Entstehung des heutigen, stark diversifizierten Seilbahn- und Gastronomieunternehmens der Gebrüder Krings und markiert den Beginn einer zunehmend unternehmerisch geprägten Tourismusentwicklung des Radstädter Tauerns. In unmittelbarem Zusammenhang mit diesem Ausbau wurde zudem am Seekarhaus ein STEMAG-Umlaflift installiert, der primär der Skischule Seekarhaus als Übungslift diente und damit wesentlich zur Professionalisierung der Skiausbildung vor Ort beitrug.⁶² Ein grundlegender Strukturwandel zeichnete sich mit der im Spätherbst 1958 abgeschlossenen Elektrifizierung von Obertauern ab. Diese infrastrukturelle Zäsur eröffnete nicht nur neue Handlungsspielräume für bestehende und zukünftige Beherbergungsbetriebe, sondern stellte zugleich einen Wendepunkt für die Entwicklung und den Betrieb technisierter Aufstieghilfen dar. Die gesicherte Stromversorgung bildete fortan die elementare Voraussetzung für die Planung und Realisierung moderner

60 Vgl. Kanduth / Kindl, Obertauern, 46.

61 Beim Grünwaldseelift handelte es sich um einen STEMAG-Umlaflift, dessen Talstation sich am Ufer des Grünwaldsees gegenüber des heutigen Seekarecklifts befand.

62 Diese Aufstieghilfe funktionierte mittels eines umlaufenden Seils, das durch einen Dieselmotor angetrieben wurde und an strategisch angebrachte Knoten das Anhalten für die Benutzer*innen ermöglichte.

Lifтанlagen und trug maßgeblich zur Transformation des Radstädter Tauern von einem alpinen Durchzugsraum zu einer leistungsfähigen Wintersportdestination bei.⁶³

Tab. 3: Bergbahnen in Obertauern in der Wintersaison 1961/62⁶⁴

Typ	Name	Länge [m]	Höhendifferenz [m]
Seilbahn	Zehnerkarseilbahn	1400	535
Sessellift	Grünwaldkopf	1000	330
Schlepplifte	Plattenkar	1200	400
	Seekareck	940	297
	Gamsleiten	900	295
	Petersbühel	630	90
	Grünwaldsee	450	100
	Sonnhang 2	435	110
	Sonnhang 1	420	125
	Sonnhang 3	300	60
	Kirchbühel	300	60
	Seekarhauslift	300	90
	Flubachalm	230	80
	Zehnerkar	225	60

Im Dezember 1959 wurde mit der Inbetriebnahme des von der Adolf Waser KG errichteten Doppelbügel-Großschlepplifts unter dem Namen Gamsleitenlift ein weiterer markanter Entwicklungsschritt in der infrastrukturellen Erschließung des Skigebiets Obertauern gesetzt. Im selben Jahr trat der Mandlinger Lodenfabrikant Willy Steiner in Verhandlungen mit Othmar Kuhn, dem Inhaber der Überfahrungsrechte im Bereich des Plattenkares, um die Gründung einer Betreibergesellschaft zur Errichtung einer leistungsstärkeren Aufstiegshilfe voranzutreiben. Aus diesen Gesprächen ging die Gesellschaft Steiner-Kuhn hervor, die unmittelbar darauf den bestehenden Plattenkarlift – einen lediglich bis zur sogenannten Mankeibar führenden Tellerlift – demontieren ließ und noch im selben Jahr einen Doppelbügel-Großschlepplift als Ersatzanlage in Betrieb nahm.

Parallel dazu initiierte die Tauernlift GmbH 1959 die erste bedeutende topografische Umgestaltung am Kirchbühel. Ziel dieser Maßnahmen war die Schaffung geeigneter Voraussetzungen für die Errichtung einer modernen Umlaufanlage mit Doppelbügelbetrieb, die als Nachfolganlage des bisherigen STEMAG-Lifts konzipiert war. In diesem Kontext erfolgte die bauliche Umsetzung des heutigen Kirchbühellifts, womit ein weiterer Beitrag

⁶³ Vgl. Kanduth / Kindl, Obertauern, 46.

⁶⁴ Vgl. ebd.

zur sukzessiven Modernisierung und Kapazitätserweiterung des lokalen Skiraums geleistet wurde.

Mit Beginn der Wintersaison 1961/62 gingen nicht weniger als vier neue Schlepplifte und eine Kabinenseilbahn in Betrieb (vgl. Tabelle 3). Bei den Schleppliften handelte es sich um Doppelbügel-Umlaufanlagen. Drei davon gehörten zu Hans Koch, der die Sonnehänge über der damaligen Sonnhütte erschloss.⁶⁵ Der vierte, zu Beginn der Saison 1961/62 in Betrieb genommene Schlepplift war der Seekarecklift. Er führte gegenüber dem Grünwaldseelift der Gebrüder Krings fast bis zum Gipfel des Seekarecks. Der Höhepunkt in dieser Saison war aber die Eröffnung der Zehnerkarseilbahn. Sie wurde von der Girak-Seilbahnbau-AG, dem Bauunternehmer Dipl.-Ing. Billig und dem Radstädter Rechtsanwalt Dr. Maschke errichtet. Die maximale Personenbeförderungskapazität betrug insgesamt bereits 7.440 Personen pro Stunde.⁶⁶ Mit Beginn der Wintersaison 1963/64 ging mit dem Gamsleiten 2 ein weiterer Schlepplift in Betrieb.⁶⁷ Die Talstation befand sich ein bisschen südlich der Bergstation des Gamsleiten 1 und führte bis zum sogenannten Tennisboden, knapp unterhalb der Gamsleitenspitze. Im Sommer 1964 wurde der erste Kurvenlift im Bundesland Salzburg von Willy Steiner errichtet. Der bestehende Petersbühellift wurde abgebaut und durch eine Doppelbügel-Umlaufbahn ersetzt, die zunächst rechts der alten Petersbühel-Trasse verlief und anschließend in einer damals im Liftbau einzigartigen Kurve bis zur Bergstation, die sich unmittelbar unter den steilen Hängen der Plattenkarspitze befand, führte. Ab 1969 realisierte erneut Willy Steiner den Hundskogellift. Angesichts des Erfolgs der bisherigen Bergbahnbetriebe zeigten nun auch auswärtige Unternehmen Interesse an weiteren Lifterschließungen. Auf Initiative von Othmar Kuhn wurde die Schaidberg-Sesselbahn GmbH & Co KG gegründet, die den ersten Doppelsessellift in Obertauern errichtete, welcher von der Talsohle Schaidberg bis zur Höhe des Gamskars führte und 1970 in Betrieb genommen wurde. Das Gamskar selbst wurde ebenfalls von derselben Gesellschaft durch eine Doppelbügel-Umlaufbahn erschlossen.

Im Jahr 1969 weiteten die drei Brüder Gerhard, Manfred und Theo Krings ihre Tätigkeitsbereiche aus und gründeten die die Gebrüder Krings GmbH.⁶⁸ Sie errichteten auf eigenem Grund ein kleines Stück oberhalb des Seekarhauses die Jausenstation Kringsalm, zudem

65 Die erste Sektion erstreckte sich vom Haus Koch bis zur Sonnhütte, während die zweite Sektion von der Sonnhütte bis knapp unter den Gipfel des Sonnbergs verlief und somit etwa zwei Drittel der sonnenverwöhnten Hänge zugänglich machte. Die dritte Sektion, etwas abseits der beiden zuvor genannten Trassen gelegen, diente als Lift für den optimal sonnenseitigen Übungshang der Skischule Koch.

66 Vgl. Liftgemeinschaft Obertauern, Obertauern, 242.

67 Die Rentabilität des Gamsleiten-2-Lifts wurde von der einheimischen Bevölkerung aufgrund der extremen Steilheit sowohl der Auf- als auch der Abfahrt stark in Frage gestellt. Dennoch trug dieser Lift entscheidend zur internationalen Bekanntheit von Obertauern bei, da seine Abfahrt bis zur Jahrtausendwende als die steilste Buckelpiste Europas galt.

68 Vgl. Liftgemeinschaft Obertauern, Obertauern, 244; Kanduth / Kindl, Obertauern, 46.

bauten sie daneben die Talstation des Doppelbügel-Schlepliftes Seekarspitz, der bis zur Bergstation des ebenfalls in Besitz der Gebrüder Krings befindlichen Grünwaldseeliftes hinaufführte – damit war die erste echte „Skischaukel“ Obertauerns geschaffen. Trotz technischer Aufstiegshilfen mussten die Skifahrer*innen anfangs ihre Abfahrten selbst festtreten oder mit einer Handwalze ebnen. Wer eine Stunde beim Festtreten mithalf, erhielt als Belohnung drei Freifahrten. Nach dem Krieg wurden in Obertauern erstmals motorisierte Schneefahrzeuge aus amerikanischen Militärbeständen zur Pistenpräparierung ausprobiert. Diese Fahrzeuge waren jedoch zu schwer und konnten nur eingeschränkt genutzt werden. Willy Steiner brachte 1963 das erste motorisierte Pistengerät, ein in den USA hergestelltes Fahrzeug, nach Obertauern.

In der Frühphase des Skiliftbetriebs in Obertauern stellten die fragmentierten Eigentumsverhältnisse der einzelnen Lift- und Seilbahnanlagen ein erhebliches organisatorisches und nutzerseitiges Problem dar. Da jeder Liftbetreiber ein eigenes Tarifsystem mit individuellen Einzel-, Zehner-, Wochen- und Saisonkarten verfolgte, sahen sich die Skifahrer*innen gezwungen, eine Vielzahl unterschiedlicher Tickets mitzuführen, was den Zugang zum gesamten Skigebiet erheblich erschwerte. Ein erster Schritt zur Harmonisierung dieser Situation wurde im Jahr 1962 mit der Einführung einer sogenannten Punktekarte⁶⁹ unternommen, wobei ein „Dreier“ dreimal, ein „Zweier“ doppelt so breit war wie ein „Einer“. Die Punkte wurden in Blöcken zu jeweils hundert Einheiten aufgeklebt und bei der Liftbenutzung verbraucht. Ein weiterer Meilenstein in der tariflichen Vereinheitlichung des Skigebiets war die Einführung der ersten Wochenkarte im Jahr 1965. Zur Verwaltung dieses neuen Angebots formierten sich die Liftbetreiber zur sogenannten Wochenkartengemeinschaft, aus der am 16. April 1973 die Liftgemeinschaft Obertauern (LGO) hervorging – eine bis heute bestehende Kooperationsstruktur. Noch im Gründungsjahr führte die LGO erstmals eine gemeinsame Tageskarte für das gesamte Skigebiet ein. Dieses innovative Ticketmodell traf jedoch anfänglich auf Zurückhaltung seitens der Betreiber und Gäste, sodass die parallele Existenz von Einzeltageskarten der verschiedenen Liftgesellschaften zunächst weiterhin Bestand hatte.⁷⁰

Fazit

Der Radstädter Tauern erlebte zwischen 1920 und 1970 einen tiefgreifenden strukturellen Wandel, der in enger Wechselwirkung mit dem Aufstieg des Wintersports und gezielten infrastrukturellen Investitionen stand. Der Ausbau der Tauernpassstraße sowie die Errichtung zahlreicher Lift- und Seilbahnanlagen – finanziert durch Mittel des Europäi-

69 Diese Arbeiten wurden zumeist von den Liftbetreibern und deren Ehefrauen in den Abendstunden erledigt.

70 Vgl. Kanduth / Kindl, Obertauern, 46 u. Liftgemeinschaft Obertauern, Obertauern, 245.

schen Wiederaufbauprogramms (ERP) sowie durch Beteiligungen der lokalen Bevölkerung – schufen die infrastrukturellen Grundlagen für die Etablierung der Region als bedeutende Wintersportdestination. Diese Maßnahmen leiteten einen nachhaltigen Tourismusboom ein, der insbesondere ab den 1950er Jahren zu einem starken Anstieg der Nächtigungszahlen führte und in den Gemeinden Tweng und Untertauern eine deutliche wirtschaftliche Dynamik entfaltete. In der Folge kam es zu einer spürbaren Verbesserung des Lebensstandards der ansässigen Bevölkerung.

Die ökonomisch prosperierende Entwicklung führte dazu, dass Obertauern zunehmend in den Fokus eines gewinnorientierten Wintertourismus geriet. Gleichzeitig verlor der Sommertourismus sukzessive an Bedeutung – bedingt sowohl durch die meteorologische Unberechenbarkeit als auch durch die infrastrukturelle Verlagerung des Durchgangsverkehrs infolge der Fertigstellung der Tauernautobahn. In den Sommermonaten präsentierte sich die Region daher weitgehend verlassen und von Bautätigkeit dominiert. Diese ausgeprägte Saisonalität sowie der mit dem Wintertourismus einhergehende Wohlstand hinterließen deutliche Spuren im sozialen Gefüge der Region. So wurde das soziale und gesellschaftliche Leben zunehmend durch ein verstärktes Engagement in lokalen Vereinen geprägt, was auf einen wachsenden Gemeinsinn und gestiegenes kulturelles Selbstbewusstsein hindeutet.

Insgesamt markiert der Zeitraum von 1920 bis 1970 einen fundamentalen Transformationsprozess am Radstädter Tauern. Aus einem vormals agrarisch eher extensiv genutzten Gebirgspass entwickelte sich eine florierende Tourismusregion. Dieser Wandel wurde maßgeblich durch die wirtschafts- und infrastrukturpolitischen Weichenstellungen der Nachkriegszeit initiiert und trug wesentlich zur Neubestimmung der regionalen Identität bei.

Literaturverzeichnis

- Max Aufmesser, Arzt in Obertauern, in: Liftgemeinschaft Obertauern (Hrsg.), Obertauern einst und jetzt, Salzburg 1997, 169-176.
- Günther Bischof / Dieter Stiefel, 80 Dollar. 50 Jahre ERP-Fonds und Marshall-Plan in Österreich 1948-1998, Wien / Frankfurt 1999.
- Robert Groß / Martin Knoll / Katharina Scharf (Hrsg.), Transformative Recovery. The European Recovery Program (ERP) / Marshall Plan in European Tourism, Innsbruck 2020.
- Hanns Haas / Robert Hoffmann / Kurt Luger (Hrsg.), Weltbühne und Naturkulisse, Zwei Jahrhunderte Salzburg-Tourismus, Salzburg 1994.
- Anna Hofstätter-Schmidt, Die Entwicklung des Salzburger Fremdenverkehrs in der Zweiten Republik, in: Hanns Haas / Robert Hoffmann / Kurt Luger (Hrsg.), Weltbühne und Kulturkulisse. Zwei Jahrhunderte Salzburg-Tourismus, Salzburg 1994, 134-145.
- Hellmuth Kanduth, Obertauern. Geschichte eines Ortes, der aus dem Nichts entstand, Klagenfurt 1982.
- Hellmuth Kanduth / Dieter Kindl, Obertauern. Geschichte eines Ortes, der aus dem Nichts entstand, St. Margarethen 2017.
- Helmut Krackowizer, Die Tauernrennen des S.A.C. von 1925-1927, in: Liftgemeinschaft Obertauern (Hrsg.), Obertauern einst und jetzt. Salzburg 1997, 54-60.
- Gebrüder Krings Bergbahnen GmbH (Hrsg.), Bergbau und touristische Entwicklung Seekar – Obertauern, Salzburg 1997.

- Josef Lassacher, Stromversorgung in Obertauern, in: Josef Mittersakschmöllner, Die Radstädter Tauernstraße. Wintersportzentrum und Sommerkurort Obertauern, Tamsweg 1971, 53-55.
- Liftgemeinschaft Obertauern (Hrsg.), Obertauern einst und jetzt, Salzburg 1997.
- Leonhard Lüftenegger, 50 Jahre Bergheim Obertauern 1946-1996, Salzburg 1997.
- Josef Mittersakschmöllner, Die Radstädter Tauernstraße. Wintersportzentrum und Sommerkurort Obertauern, Tamsweg 1971.
- Markus Rosskopf, Tauernbären und Tauernperlen. Die Entwicklung des Tourismus am Radstädter Tauern im Kontext der Tourismusentwicklung in Salzburg und Österreich, phil. Diplomarbeit, Universität Salzburg 2004.
- Anna Schmidt, Die Entwicklung des Fremdenverkehrs und der Fremdenverkehrspolitik im Bundesland Salzburg, phil. Dissertation, Universität Salzburg 1990.
- Dieter Stiefel, „Hilfe zur Selbsthilfe“. Der Marshallplan in Österreich 1948-1952, in: Ernst Bruckmüller (Hrsg.), Wiederaufbau in Österreich 1945-1955. Rekonstruktion oder Neubeginn, Wien 2006, 90-101.
- Simone Telser, Fremdenverkehr und Marshallplan in Österreich. Wiederaufbau bis 1952, phil. Dissertation, Universität Innsbruck 2008.
- Franz Tinhof, Zehn Jahre ERP in Österreich 1948/1958. Wirtschaftshilfe im Dienste der Völkerverständigung, Wien 1958.

Quellenverzeichnis

- Archiv des Tourismusverbandes Obertauern, Nächtigungsstatistiken.
- N. N., Fremdenverkehr in Not, in: Salzburger Volksblatt, 2.7.1933, 2.
- Statistik Austria, Bevölkerungsentwicklung, Wien 2025, online unter: <https://www.statistik.at/statistik> (05.05.2025).
- Tourismusverband Obertauern, Obertauern – wo der Schnee zu Hause ist!, o.D., online unter: <https://www.obertauern.com> (06.05.2025).