

# EIN WEITER WEG – DIE HUNDERTJÄHRIGE ENTSTEHUNGSGESCHICHTE DES NATIONALPARKS HOHE TAUERN

Michael Jungmeier

## **GLOCKNERGEBIET ALS KRISTALLISATIONSPUNKT DES NATURSCHUTZES**

Die Geburtsstunde des Alpinismus, des Bergsteigens als Selbstzweck also, wird relativ willkürlich mit der Besteigung des Montblanc 1786 angegeben. War das Bergsteigen anfangs ein Vergnügen, das einem kleinen Kreis betuchter und gebildeter Leute vorbehalten war, nahm die touristische Erschließung der Alpen ab Mitte des vorigen Jahrhunderts einen rasanten Verlauf: Mit der Stüdlhütte am Glockner wurde 1868 eine der ersten Schutzhütten der Ostalpen errichtet, der zahlreiche weitere folgten.

Der ständig wachsende Strom von Besuchern konnte freilich nicht ohne Auswirkungen auf die bis dahin unberührte Hochgebirgsnatur bleiben: Schon sehr früh wird berichtet, daß durch einige wildgewordene »Wurzelgräber und Blumenverkäufer, mitunter auch durch tauschgierige Botaniker« der alpinen Flora arg zugesetzt wurde. Um etwa das Edelweiß vor seiner Ausrottung zu schützen, mußte die Regierung in Bern den kleinen Körbchenblütler bereits im Jahre 1879 unter Schutz stellen.

In weiterer Folge formierten sich Vereine und Gesellschaften, deren erklärtes Ziel es war, bedrohte Tier- und Pflanzenarten, wie auch deren Lebensräume zu schützen. Die in Genf gegründete »Association pour la protection des plantes« begann ihr Wirken

bereits 1883. Gefolgt vom »Verein zum Schutze und zur Pflege der Alpenpflanzen« (1900) und dem »Verein Naturschutzpark« (1909), der sich das Ziel gesteckt hatte, je ein großes Naturschutzgebiet im Flachland, im Mittel- wie auch im Hochgebirge einzurichten.

Als in diesem Jahrhundert der technisierte Tourismus in Form von Bergbahnen, Straßen und Hotels Einzug in den Alpen hielt, später dann gefolgt von energiewirtschaftlichen Nutzungsansprüchen, entstanden die ersten großen Konflikte mit den Interessen des Naturschutzes. Ganz besonders im Gebiet des heutigen »Nationalpark Hohe Tauern« zwischen Großglockner, Pasterze, Gamsgrube und Fuscherkarkopf prallten die Interessen großtechnischer Erschließung, jagdlicher Nutzung, »sanfter« Alpinismus, energiewirtschaftliche Forderungen und Naturschutz geradezu beispielhaft aufeinander.

Aus heutiger Sicht scheint an diesen Auseinandersetzungen besonders interessant, mit welcher Härte und Vehemenz sie von Anfang an geführt wurden. Die Argumentationsweisen sind denen heutiger Naturschutzdiskussionen zum Verwechseln ähnlich, obwohl sie zum Teil 40, 60 oder gar 90 Jahre zurückliegen!

Besonders bemerkenswert ist jedoch, daß aus diesem Jahrhundert zähen Ringens (zwischen erstem großtechnischen Erschließungsversuch 1889 und Erklärung zum Nationalpark 1983) der Naturschutz schließlich als Sieger hervorgegangen ist.

All diesen Erschließungsversuchen, jahrelangen Rechtsstreitereien, leidenschaftlichen Diskussionen und erbitterten Polemiken auf dem langen Weg zum Nationalpark möchte dieser Beitrag ein wenig nachspüren.

### **ERSTE KÜHNE ERSCHLIESSUNGSPLÄNE**

Für die Erstbesteigung des Großglockners im Juli 1800 war ein gewaltiger Troß von 47 Führern und Trägern sowie 16 Pack- und Reittieren notwendig gewesen. Daher reichen Überlegungen und Pläne, den »Tauernkönig« auch mit weniger Aufwand erreichbar zu machen, weit zurück.

Bereits im Jahre 1889 sollte es eine Zahnradbahn von Bruck-Fusch bis zur Adlersruhe möglich machen, ohne große Anstrengung Glocknerluft zu schnuppern. Der Salzburger Ingenieur Schröder erhielt die Vorkonzession für eine Bahn, die über Ferleiten und die Pfandlscharte die Franz-Josefs-Höhe erreichen, die Pasterze überqueren und schließlich in einem Steiltunnel zur Adlersruhe emporführen sollte. Ob es nun die empörte Reaktion des (damals erst wenige Jahre alten) Alpenvereins, technische Probleme (vor allem beim Überqueren des Gletschers) oder am ehesten wohl finanzielle Schwierigkeiten gewesen sein mögen – jedenfalls wurde es rasch wieder ruhig um dieses großangelegte Vorhaben.

Fast zwanzig Jahre später, im Jahre 1906, versuchte sich wieder ein Ingenieur an der Herausforderung, eine Bahn bis zur Adlersruhe zu führen: Sie sollte in Zell am See beginnen und über Kapruner Tal und Mooserboden zum Kaprunertörl führen und von dort weiter in einem Tunnel unter den Leiterköpfen Schwerteck, Kellersberg und Hohenwartkopf den gesamten Gebirgsstock durchqueren und als höchsten Punkt die Adlersruhe erreichen.

Aufgrund der enormen Kosten mußte mehrmals umprojektiert werden, bis schließlich auch diese Großtat kühnen Ingenieursgeistes auf Nimmerwiedersehen in einer Schublade verschwand. Bereits ein

Jahr später wurde der Wiener Großbauunternehmung Brüder Redlich eine Vorkonzession für eine elektrische Lokalbahn erteilt. Beginnend in Obervellach sollte diese Heiligenblut erreichen, sowie anschließend als Bergbahn »nach einem geeigneten Punkt des Großglockners« – wahrscheinlich der Franz-Josefs-Höhe – führen.

Die ersten Erschließungsversuche entbehren nicht einer gewissen Kuriosität und orientierten sich doch eher am technisch gerade noch Machbaren, denn an Fragen der Finanzierung und tatsächlichen Errichtung.

### **DIE FREIHEIT DER TIROLER BERGE IN GEFAHR?**

Der erste ernstzunehmende Konflikt um den Glockner bahnte sich im Jahre 1914 an. Nachdem es bereits zuvor wilde Gerüchte gegeben hatte, traf am 20. Mai beim Alpenverein folgender Brief ein:

*»An den Hauptausschuß des Deutschen und Österreichischen Alpenvereins, Wien.*

*Der Großglockner nebst einem Gebiet bei demselben ist in meinen Besitz übergegangen. Da ich beabsichtige, dort oben Steinwild auszusetzen, bin ich gezwungen, das Gebiet für den Touristenverkehr ab 1. August d. J. zu sperren. Jedoch bin ich bereit, einige Wege zum Glockner freizugeben und bitte den Alpenverein, mir umgehend Vorschläge und Wünsche zu unterbreiten, da ich meine Dispositionen bald treffen muß. Es wird dies ja ein harter Schlag für den Verein sein, doch bin ich gewillt, weitest Entgegenkommen zu zeigen.*

*Hochachtungsvoll, H. Wielers, Bochum«*

Nicht nur der Gedanke einer Absperrung des gesamten Gebietes, sondern auch der herablassende Ton des Briefes, »daß Wielers sich aufs hohe Roß zu setzen beliebt«, erzürnte die Alpinisten. Die



Empörung kannte keine Grenzen: Briefe an alle maßgeblichen Stellen, wie zum Beispiel an den »K. und K. Statthalter von Tirol und Vorarlberg«, bekundeten »vollste Entrüstung über die angedrohte Einschränkung der Verkehrsfreiheit im altberühmten Glocknergebiete«, nicht zuletzt, da »Bergwandern keine bloße Liebhaberei einzelner Kreise, sondern immer allgemeiner werdende, gesundheitlich wertvolle, wirtschaftlich bedeutsame Volksbetätigung, ein notwendiges Gegengewicht gegen die nachteiligen Einflüsse des Großstadtgedränges« sei.

Ein »Kampffonds in der Großglocknerfrage« wurde gegründet. Teile der »nicht ganz einwandfreien Vergangenheit« von Herrn Wielers wurden entdeckt und der junge Mann dezent unter Druck gesetzt. Später wurde sogar behauptet, daß »Zaunlatten und Dreschflegel hergerichtet« worden wären. Die »Naturfreunde« wetterten gegen »die volksfeindlichen Wegabsperungen« als »wohl nicht letzten Angriff des Privatbesitzes auf das uralte Recht des Naturgenusses« und luden zur »Großen Volksversammlung«. Der Aufruhr in der Presse war erheblich: Bitterböse Karikaturen geißelten den unverschämten Plan. »Protest gegen den Raub des Großglockners«, »Bergsteigerische Ideale und Gerissenheit im Grundstückhandel«, »Die Freiheit der Tiroler Berge in Gefahr?« und »Der Kampf um den Großglockner« lauteten nur einige der Schlagzeilen.

Immer wieder tauchten auch Vermutungen auf, daß Wielers »nur als vorgeschobener Strohmann einer wahrscheinlich englischen Kapitalistengruppe auftrat, deren Pläne nicht zu erkennen waren«, die aber möglicherweise Bergbahnen und Hotels errichten wollte. Tatsächlich aber schien das Problem längst nicht so brennend zu sein, wie anfangs befürchtet: Neben der schieren Unmöglichkeit, ein Gebiet dieser Größe abzusperren und einzuzäunen, wäre dies nach der geltenden Rechtslage kaum möglich gewesen.

Drei Tage vor der angekündigten Absperrung wurde der österreichische Thronfolger in Sarajevo ermordet: Der Weltkrieg brach aus und andere Sorgen und Probleme ließen die Angelegenheit rasch in Vergessenheit geraten.

## DER ZEIT WEIT VORAUS

*»Jedes Zeitalter hat seine Einseitigkeit, seinen großen Irrtum, den die Nachkommen als solchen erkennen, bereuen und beklagen. Unsere Zeit krankt an der Überschätzung des materiellen Fortschritts, des technischen Könnens und an der Mißachtung und Mißhandlung der Natur. Das Ringen um materiellen Fortschritt und den Neid der Völker um wirtschaftlichen Aufschwung haben die Menschheit so tief sinken lassen und einen Vernichtungskrieg entzündet, wie ihn die Welt noch nie gesehen hat. Die Naturschutzbewegung ist eine zeitgemäße Auflehnung gegen diesen Gang«.*

Diesem Statement wäre eigentlich nichts hinzuzufügen, außer, daß diese Stellungnahme nicht aus den achtziger Jahren, sondern vom Beginn unseres Jahrhunderts stammt. Nachzulesen im Alpenvereinsjahrbuch 1916, wo der Salzburger Landeshauptmannstellvertreter Dr. Prinzing für ein Naturschutzgebiet in den Hohen Tauern warb.

## DIE ÜBERRASCHUNG – »NATURSCHUTZGEBIET DER ZUKUNFT«

Wenn auch die heftigen Auseinandersetzungen um eine Absperrung des Gebietes abgeklungen waren, gaben die unklaren Besitzverhältnisse des Gebietes weiterhin Anlaß zur Unruhe. Der damalige Besitzer Joseph Aichern von Aichenegg hatte das Pasterzengebiet samt Großglockner auf nie ganz geklärte Weise in seinen Besitz gebracht. Nun schien er schon seit einiger Zeit zu versuchen, den Grundbesitz möglichst gewinnbringend zu veräußern. Unter anderem hatten sich auch der Deutsche Alpenverein wie auch der Verein Naturschutzpark für den Ankauf des Gebietes interessiert, waren aber wegen eines überzogen scheinenden Kaufpreises von immerhin 100.000 Kronen nicht zum Zuge gekommen.

Kurz nach Ende des Weltkrieges kam es nun zu der für die weitere Zukunft der ganzen Region so entscheidenden Überraschung: Gerüchten zufolge wollte der Villacher Großkaufmann und Holzindustrielle Albert Wirth Großglockner und Pasterze erwerben und dem Alpenverein überlassen, und damit »die unsicheren Besitzverhältnisse des für den Deutschen und Oesterreichischen Alpenverein so wichtigen Glocknergebietes endgültig bereinigen«. Wirth war 1899 als 25jähriger mit einem Wiener Bauunternehmer in die Vereinigten Staaten gereist, um dort die moderne Betonbauweise der Hochhäuser zu studieren. Er brachte von dort zwei bleibende Eindrücke mit: Die überbordende Technik in den beängstigend wachsenden Metropolen der Neuen Welt und das Erlebnis der gewaltigen Naturlandschaft des Yellowstone Nationalparks. Die Erkenntnis von der Notwendigkeit, Naturlandschaften in ihrer Ursprünglichkeit auch für künftige Generationen zu erhalten, ließ ihn zu einem Ahnherrn des heutigen »Nationalpark Hohe Tauern« werden, als er am 14. Mai 1918 dem Alpenverein handschriftlich mitteilte:

*»Ich erkläre mich hiemit rechtsverbindlich bereit, den Kaufpreis per 10.000 Kronen, sowie alle mit dem Rechtsgeschäfte zusammenhängenden Kosten und Gebühren aus Eigenem zu bestreiten, so daß aus diesem (Anm.: Kauf-) Vertrag dem Deutschen und Oesterreichischen Alpenverein keine Zahlung trifft... Ich bitte den verehrlichen Hauptausschuß diese Widmung entgegenzunehmen und knüpfe daran den Wunsch, daß das Großglocknergebiet als Naturschutzpark der Zukunft erhalten bleibe.«*

Welch harten Kampf die Wirth'sche Verfügung, den Naturschutzpark auch auf alle Zukunft der »spekulativen, alpinen Fremdenindustrie zu entziehen« noch mit sich bringen würde, sollte sich erst in den nächsten Jahren zeigen. Der 4034 ha große Grundbesitz umfaßte nämlich nicht nur Glockner und Pasterze, sondern auch das botanische Kleinod Gamsgrube, wo es in den dreißiger Jahren noch

erbitterte Auseinandersetzungen zwischen Naturschutz und eben dieser »Fremdenindustrie« gab.

### **»GRENZEN DER ERSCHLIESSUNG«**

Während nun im Glocknergebiet für kurze Zeit scheinbare Ruhe eingetreten war, wurde in anderen Alpengebieten die Erschließung der Gipfelregionen unaufhaltsam vorangetrieben. War anfangs auch bei den Bergsteigern ein gewisses Staunen vor dem technisch Machbaren zu verzeichnen gewesen, mehrten sich die Stimmen, die vor einer Übererschließung (!) lauthals warnten. So ist im Jahrbuch des Oesterreichischen Touristenklubs des Jahres 1928 nachzulesen: »Am 28. April 1925 fand in München eine Kundgebung gegen das Übernehmen der Bergbahnen statt, die sich allerdings gegen alle Hochgipfelbahnen wendete. Wertvoll daran ist aber die Erkenntnis, daß es auch für Fremdenerschließung Grenzen geben müsse.« Es gelte, viele Werte gegen »äußere Trumpe überhasteter Zivilisation« zu schützen.

Was hätten die wackeren Aktivisten 1925 wohl gesagt (oder getan?), wenn ihnen jemand prophezeit hätte, es würde im Jahre 1988 12.000 Seilbahnen und Lifte mit einer Gesamtförderleistung von 1.600 Millionen Höhenmetern pro Stunde in den Alpen geben?

### **DAS ZEITALTER DES AUTOMOBILS BRICHT AN**

Den ersten Schritt zu einer verkehrsmäßigen Erschließung setzte die Sektion Klagenfurt, die ihr 1876 errichtetes Glocknerhaus durch eine Fahrstraße leichter erreichbar machen wollte. Gegen diesen Plan gab es zwar »bedeutenden internen Widerstand« und auch der Hauptausschuß des Alpenvereins verweigerte aus »prinzipiellen Gründen« jegliche Unterstützung. Dennoch wurde die Straße 1908 nach 15jähriger Bautätigkeit fertiggestellt und 1914 bereits von sage und schreibe 86 Automobilen befahren.



Gegen Mitte der zwanziger Jahre tauchten dann erstmals Pläne einer großangelegten Straße von Heiligenblut über das Fuscher Törl nach Fusch im Salzburgischen auf. Dipl.-Ing. Franz Wallack wurde mit der Projektierung beauftragt und legte innerhalb von zwei Monaten ein »generelles Projekt für die Großglockner Hochalpenstraße« vor. Vorerst gab es bei der Finanzierung der Straße noch erhebliche Schwierigkeiten, da Österreich noch unter finanzwirtschaftlicher Kontrolle des Völkerbundes stand. Erst 1930 war die Aufbringung des nötigen Geldes geklärt, die Großglockner-Hochalpenstraße-Aktiengesellschaft (GROHAG) wurde gegründet und am 29. August wurde zur »Feier des ersten Sprengschusses« geladen.

Die Naturschutzseite wurde von der allgemeinen Euphorie allerdings nicht angesteckt: Lieber hätte man es gesehen, wenn die nötige Nord-Süd-Verbindung über eine Felbertauernstraße hergestellt worden wäre und spricht »schwerste Bedenken« gegen den Bau der Glocknerstraße aus. Denn: »Diese Straße dient nicht dem Durchgangsverkehr sondern lediglich dem Streben, mittels des Automobils möglichst weit und hoch ins Hochgebirge vorzudringen und am Endpunkte der Straße Hotels mit großstädtischem Charakter zu errichten«. Besonders auch die Abzweigung der Glocknerstraße zur Franz-Josefs-Höhe hinüber war dem Alpenverein ein Dorn im Auge: Man fürchtet eine schrittweise Ausweitung des Straßenbaus bis in die Gamsgrube hinein. Die Hauptversammlung des Deutschen und Oesterreichischen Alpenvereins beschloß daher im Juli 1930, »an die hohe Österreichische Bundesregierung das Ansuchen zu stellen, von der Erbauung der Straße Abstand zu nehmen«. Die Sorgen des Alpenvereins stießen in der Öffentlichkeit auf wenig Verständnis: Die »Wiener Neueste Zeitung« berichtete zum Beispiel von »extremen Vertretern des Naturschutzes« und daß nun »auch bei der Tauernstraße die famose Ödlandfrage« gestellt werde.

Die Bauarbeiten schritten unterdessen hurtig voran, kamen aber aus finanziellen Gründen immer wieder zum Erliegen. Als am 3. August 1953 Bundespräsident Miklas die 57 km lange Straße eröffnete, hatten an die 3.200 Beschäftigte in 1,2 Mio. Schichten

daran gearbeitet. Die von Wallack selbst formulierte Vorgabe, die Straße sollte sich »harmonisch ins Landschaftsbild einfügen«, war zwar durchaus erreicht worden, der Grundstein für weitere Erschließungen war nun aber gelegt.

### SEILBAHN QUER ÜBER DIE PASTERZE

Während die Bauarbeiten gerade in vollem Gange waren, errang der Alpenverein auf einer sich plötzlich darbietenden Nebenfront einen vollen Erfolg. 1933 war nämlich ruchbar geworden, daß das Handelsministerium dem Land Kärnten die Vorkonzession für eine Seilbahn von der Franz-Josefs-Höhe quer über die Pasterze auf die Adlersruhe erteilt hatte. Durch geschickte Interventionen beim damaligen Finanzminister Dr. Buresch gelang es, das Land Kärnten dazu zu veranlassen, von der erteilten Konzession keinen Gebrauch zu machen.

Die allgemeine Empörung, die zuerst geherrscht hatte, hat ein Redakteur des »Salzburger Volksblattes« in folgende Verse gegossen:

*»Wir sind auf Fremdenverkehr gestellt,  
mit Festspielen, Sensationen;  
wir sind das charmanteste Volk der Welt!  
Es wird sich hoffentlich lohnen!  
Man hat auch die Berge mit Straßen verbaut,  
aus konkurrenzlichen Gründen  
und manches Stückchen Natur versaut,  
man könnt es aber verwinden.  
Doch eine Glockner-Schwebebahn?  
Nichts Ärgeres könnte geschehen?  
Daß Krethi und Plethi recht protzig dann  
zwischen Himmel und Erde stehen.  
O Jammer solchen Herdentransports  
in pendelnder Seilbahnruhe!  
Wir hoffen auf Einsicht höherenorts:  
Laßt unseren Glockner in Ruhe!«*

## BUNDESKANZLER SCHUSCHNIGG-WEG

Daß unmittelbar nach der Eröffnung der Glocknerstraße eine Straße über die Franz-Josefs-Höhe hinaus bis in die Gamsgrube geplant war, fügte sich wie ein Puzzle-Steinchen zur Tatsache, daß der Fuscherkarkopf von der Gamsgrube aus mit einer Seilbahn bedacht werden sollte. Die Jahre 1935–37 wurden so zu einer Zeit leidenschaftlicher Auseinandersetzungen, bei denen in geradezu klassischer Weise wirtschaftliche Interessen und Naturschutz, in der Sprache der neunziger Jahre Ökonomie und Ökologie, aufeinander prallten.

Vorerst wollte sich die GROHAG mit einem 3 m breiten »Fußweg« (!) in die Gamsgrube hinein zufrieden geben, aber die ungewöhnlich großzügige Konzeption bezeugte gar zu eindeutig die Absicht, den Weg sobald als möglich zu einer »ordentlichen« Straße umzufunktionieren. Um die Enteignung des Alpenvereinsgrundes zwischen Franz-Josefs-Höhe und Gamsgrube möglichst rasch und reibungslos über die Bühne zu bringen, wurde das Bauvorhaben nach der »kriegswirtschaftlichen Ermächtigungsverordnung« zum »begünstigten Bau« erklärt.

Als das Projekt mit 1. Juli 1936 auch problemlos die Bewilligungsprozedur im Handelsministerium passiert hatte, gab es innerhalb des Alpenvereins kräftige Meinungsverschiedenheiten, ob man weiterhin ein hartes »Nein« vertreten sollte oder ob es nicht zweckmäßiger wäre, auf dem Verhandlungswege wenigstens einige Zugeständnisse zu erlangen. Jene Stimmen gewannen die Oberhand, die meinten: »Wenn der Alpenverein den Kampf aufgenommen hat, muß er ihn zu Ende führen«. Wenn er auch »aussichtslos« sei, müsse man wenigstens »in Ehren« verlieren. Man sollte es auf eine Enteignung ankommen lassen! Diese erfolgte auch postwendend am 28. Juli, wobei der Alpenverein für die 6620 m<sup>2</sup> Grund eine schwächliche Entschädigung von 662 Schillingen zugesprochen bekam.

Drei Tage zuvor hatte sich noch die 62. Hauptversammlung des Deutschen und Oesterreichischen Alpenvereins in einem Telegramm

»in letzter Stunde« an Bundeskanzler Schuschnigg gewandt, »die Erbauung des geplanten Weges in diesem Naturschutzgebiet zu verhindern«. Ein vergeblicher Appell!

Im Sommer 1937 waren die Bauarbeiten beendet, und der »Bundeskanzler Schuschnigg-Weg«, wie der Promenadenweg in die Gamsgrube kurze Zeit hieß, wurde offiziell eröffnet. Vorher schon war es dem Alpenverein bei den sog. »Zeller Vereinbarungen« zwischen Ministerium, Alpenverein und GROHAG wenigstens gelungen zu erwirken, daß der Promenadenweg »ausschließlich dem Fußgängerverkehr dienen« dürfe.

## SEILBAHN INS »MERKWÜRDIGSTE HINTERGRASL DER ALPEN«?

Schon 1937 war gerüchteweise bekannt geworden, die GROHAG hätte Projektierungsarbeiten für eine Seilbahn auf den Fuscherkarkopf in Angriff genommen. Wenn schon alle bisherigen Erschließungsversuche am Glockner drüben am entschiedenen »Nein« des Naturschutzes gescheitert waren, sollte nun »wenigstens« der Fuscherkarkopf von der Gamsgrube aus erschlossen werden.

Die vom deutschen Arzt und Botaniker D. Heinrich Hoppe 1813 erstmals entdeckte und beschriebene Gamsgrube ist trotz ihrer Kleinheit durch Flugsandeinwehungen, ein außergewöhnliches Lokalklima und durch ihre besondere eiszeitliche Reliktflora ein in den ganzen Alpen einzigartiger Lebensraum. Naturwissenschaftler und Botaniker aus der ganzen Welt pilgerten (und tun dies auch heute noch) zu diesem Fleckchen Sand, das geologisch und klimatisch »ein Stückchen Zentralasien in Europa und erdgeschichtlich ein Stückchen Eiszeit in der Gegenwart« (Retter) darstellt. Daß ausgerechnet hier Parkplätze für 250 Autos, Lastbetriebe, sowie die Talstation der Seilbahn entstehen sollten, erhitzte die Gemüter: Um das »merkwürdigste Hintergrasl der Alpen« (Hoppe) entbrannte ein



Konflikt, der in seiner Härte und Vehemenz auch einer Naturschutz-Diskussion der 90er Jahre alle Ehre machen würde.

War für die eine Seite die Gamsgrube »ein Pflanzenrefugium aus der postglazialen Wärmeperiode, zu dem später eine Zuziedelung von Steppenflora aus dem Altaigebiet hinzukam«, und »ein einzigartiges Naturdenkmal des ganzen Alpengebietes«, dessen Zerstörung einer »Gotteslästerung« gleich käme, konnte die Gegenseite beim besten Willen nichts anderes entdecken als »ein ödes, vegetationsloses Kargebiet«. Wehmütiges Gezeter um ein paar Pflänzchen sei nichts anderes als Einwände von »wirtschaftsfremder Seite«.

Besonders hart trafen der Innsbrucker Botaniker Dr. H. Gams und der Salzburger Landeshauptmann Rehr, gleichzeitig Präsident der GROHAG, aufeinander. Gams hatte in den »Mitteilungen« des Alpenvereins vom Februar 1935 in einem Aufsatz »Die Gamsgrube, ein bedrohtes Kleinod am Pasterzenkees« zum »allerschärfsten« Protest aufgerufen. Rehr erkannte den Aufruf von Gams als »von zynischem Sadismus diktiert« und bezeichnete die Äußerungen von Gams als einen »Frevel am Aufbau unserer Wirtschaft«. Rehr bat, in den »Mitteilungen« Gams' Artikel entgegen zu dürfen, was »höflich, aber entschieden« zurückgewiesen wurde.

Aus dieser Gegendarstellung wäre mancherlei zu erfahren gewesen: »Das Gebiet... könnte ohne weiteres nach Fertigstellung der Straße und Seilbahn als Naturschutzgebiet erklärt werden, wenn man will – sogar als Nationalpark«. Dr. Rehr beendete seine Sicht der Probleme pathetisch: »Eine kurzfristige Behinderung oder Unmöglichkeit dieses volkswirtschaftlich so bedeutenden Planes käme einer Sabotage des Aufbauwillens unserer Heimat gleich!«

Die Akademie der Wissenschaften, die Geographische, Geologische, Mineralogische sowie auch die Zoologisch-Botanische Gesellschaft, die Österreichische Gesellschaft für Naturschutz, wie auch der Deutsche und Oesterreichische Alpenverein verfaßten eine Denkschrift und einen Aufruf gegen das »Gamsgruben-Zerstörungsprojekt«. Dieser erhielt noch Schützenhilfe vom Zentralverband

bildender Künstler Österreichs, der seine »warnende Stimme« gegen »eine krasse Nichtbeachtung der heute in allen Kulturländern befolgten Naturschutzbestrebungen« erhob.

Völlig unberührt von solchen Bedenken schritten die Projektierungsarbeiten munter voran. Aus Angst um die Gamsgrube schlug der Alpenverein nun sogar selbst eine Variante vor, nämlich die Seilbahn von südöstlicher Seite über das Magneskees auf den Fuscherkarkopf zu führen. Pasterzengebiet wie auch Gamsgrube wären durch diese Trasse unversehrt geblieben. Da diese Variante allerdings etwas teurer gekommen wäre, stieß sie lediglich auf kategorische Ablehnung.

Zusätzlich zur Bergbahn wurde auch noch eine Materialseilbahn für »Forschungszwecke« projektiert, die ohne größere Probleme die Anerkennung als »begünstigter Bau« nach der Kaiserlichen Notverordnung schaffte (19. August 1937). Die Enteignung folgte auf dem Fuße und der Lauf der Dinge schien unabwendbar, auch wenn sich sogar die deutsche Botschaft bei den zuständigen österreichischen Behörden für einen Verzicht auf diese Seilbahn einsetzte.

Der Anschluß Österreichs ans »Deutsche Reich« im März 1938 allerdings machte einen Strich durch die Pläne der Erschließer: Unter veränderten politischen Bedingungen konnte der Finanzminister kein Verständnis mehr für touristische Erschließungsmaßnahmen aufbringen und die Projekte mußten in den Schubladen verbleiben.

### **FUSSGÄNGERSTOLLEN ZUM GLOCKNERGIPFEL**

Da im nun hereingebrochenen »größeren Deutschland« der Großglockner wegen seiner »erhabenen Schönheit und seiner Lage inmitten der großartigsten Gletscherwelt der deutschen Alpen, seiner international berühmten, unvergleichlichen Aussicht und seiner historisch volkhaften Tradition auf alle Deutschen eine ungeheure Anziehungskraft hat«, meldete sich im Juni 1938 ein deutscher Ingenieur mit einem neuen Plan zu Wort: Eine Seilschwebbahn sollte

von Heiligenblut aus »berggerecht« durch das Leitertal an den Fuß des Glockners geführt werden und von dort in einem 2,75 km langen Tunnel die Adlersruhe erreichen. Von dort sollte ein Fußgängerstollen auf den Gipfel des zweithöchsten Berges der Ostalpen führen. Bei einer Fahrzeit von 75 Minuten sollten 400 Personen pro Stunde auf den doch recht engen Gipfel geführt werden. Nach einigen heftigen Protesten wurde es jedoch bald wieder still um diese eigentümliche Angelegenheit.

### **WEISSE KOHLE**

Unter den jetzt herrschenden politischen Bedingungen war natürlich ein Naturpark oder ein einfaches Naturschutzgebiet zu wenig – es mußte schon ein »deutscher Nationalpark« sein! Solche Forderungen kamen zumindest aus der neuen Hauptstadt Berlin. Konkrete Anstrengungen wurden allerdings nicht unternommen, im Gegenteil: Zu den »Wundern der Natur« sollten sich auch »die Wunder der Technik« gesellen, die »weiße Kohle unserer Berge« – die Wasserkraft – sollte endlich genutzt werden. Am 16. Mai 1938 setzte Hermann Göring den ersten Spatenstich für das Großkraftwerk Kaprun, der von der Propagandamaschine auch kräftig ausgeschlachtet wurde.

Unterdessen versuchte der Alpenverein in aller Stille, seinen Grundbesitz in den Hohen Tauern zu erweitern, da sich dies als die beste Methode erwiesen hatte, dem Naturschutz zum Durchbruch zu verhelfen. War bereits im Jänner 1938 ein 30 km<sup>2</sup> großes Gebiet vom Berger Törl über das Eiskögele und die Kaiser Tauern bis zur Granatspitze in seinen Besitz übergegangen, landete er nun einen großen Erfolg: Am 8. Dezember 1938 erwarb der Alpenverein ein 221 km<sup>2</sup> großes Stück Grund an der Südseite des Venedigers für stattliche 15.000 Reichsmark.

Weitere Versuche zur Ausweitung des Grundbesitzes scheiterten allerdings: ein Kaufsuchen bezüglich einiger Grundstücke in den Gemeinden Krimml, Sulzau, Habach, Hollersbach, Felbertal und

Stubach wurde vom zuständigen Reichsforstmeister mit Hinweis auf weitere Ausbaupläne der Tauernkraftwerke abgelehnt. Ebenso scheiterten die Versuche des Alpenvereins, seinen mittlerweile auf ca. 300 km<sup>2</sup> angewachsenen Grundbesitz zur Gänze unter Naturschutz stellen zu lassen. Es ist zwar bemerkenswert, wie lange sich die diesbezügliche Korrespondenz noch in die Kriegsjahre hinein zog, die Bemühungen blieben jedoch schließlich in den Kriegswirren unerledigt.

### **ZEIT DES WIEDERAUFBAUS**

Unmittelbar nach dem Krieg setzte die Diskussion um eine Seilbahn auf den Fuscherkarkopf wieder ein, wo sie aufgehört hatte. Zahlreiche Varianten (einschließlich einer neuerlichen Tunnellösung) standen zur Debatte. Erst Anfang der fünfziger Jahre schlieften die anfänglich sehr emotionsgeladenen Dispute langsam ein.

Und schon stand das nächste Problem an: Nach den Vorstellungen der Tauernkraftwerke AG sollte nun die Möll in der sog. Margaritze gleich unterhalb der Pasterze gestaut und zusammen mit dem Leiterbach zum Stausee Kaprun-Mooserboden abgeleitet werden. Basierend auf einem Vorvertrag, der bereits zu Kriegszeiten abgeschlossen worden war, trat der Alpenverein 35 ha seines Grundbesitzes in der Margaritze an die Tauernkraftwerke AG zum Preis von 30.000 Schillingen ab. Der Grund für diese »friedliche« Übergabe im Mai 1952 mag wohl darin liegen, daß zur Zeit des Wiederaufbaus der zerstörten Republik natürlicherweise andere Prioritäten zu setzen waren. Dennoch: der »Leiter reine Quelle« verschwindet seither in einem Gitterrost und läßt ein trockenes Bachbett zurück.

Nach all den Erfolgen des Naturschutzes scheint es aus heutiger Sicht unbegreiflich, warum es nicht gelungen ist, das letzte, ebenso kleine wie unnötige Seilbahnprojekt im Gebiet zu verhindern: Einen Schrägaufzug, der von der Franz-Josef-Höhe aus die Pasterze leichter erreichbar machen sollte.



Die Gemeinde Heiligenblut erhoffte sich von der Seilbahn einige zusätzliche Einnahmen, der Alpenverein hingegen fürchtete Massen von schlecht ausgerüsteten, unerfahrenen »Halbschuhtouristen« im Gletschereis, das Aufstellen von Souvenirbuden und führte auch Naturschutzbedenken ins Treffen. Wenn auch interne Stimmen warnten, der Alpenverein möge doch nicht zu einem »modernen Don Quichote des Naturschutzes« werden, sprach sich der Verein am 1. Mai 1960 gegen die Abtretung seines Grundes an das Seilbahnprojekt aus.

Dann ging alles Schlag auf Schlag: Am 14. September fand die Bauverhandlung statt und bereits zwei Wochen später wurden an die 5000 m<sup>2</sup> Alpenvereinsgrund enteignet, zwei Jahre darauf wurde die Pasterzenbahn eröffnet.

### **NACH EINEM JAHRHUNDERT: NATIONALPARK**

In den fünfziger Jahren erlebte die Naturschutzgebiet- und Nationalparkidee, die lange Jahre still vor sich hingedämmert hatte, eine schwungvolle Wiederbelebung.

Der Naturschutzbund, der eben erst durch das Sammeln von 120.000 Unterschriften die Krimmler Ache vor energiewirtschaftlichen Zugriffen gerettet hatte, begann für die Nationalparkidee zu werben. Der Alpenverein beschloß 1955, »unverzüglich alle Schritte« zu unternehmen, um einen überregionalen »Nationalpark Hohe Tauern« in Zusammenarbeit mit den Ländern Kärnten, Tirol und Salzburg zu verwirklichen. Einige Jahre später schlossen sich auch die Naturfreunde diesen Bemühungen an.

Das Amt der Kärntner Landesregierung ließ 1954 den Vorschlag einer überregionalen Nationalparkregelung ausarbeiten, der jedoch

in den beiden anderen Bundesländern auf »wirtschaftliche Bedenken« stieß. Auf dem mühsamen Weg der kleinen Schritte, mit dem man sich dem großen Vorhaben näherte, war die Erklärung der Schobergruppe zum Naturschutzgebiet 1964 ein großer Sprung nach vorne.

Das Naturschutzjahr 1970 wurde von den Landeshauptleuten von Kärnten, Tirol und Salzburg schließlich zum Anlaß genommen, im »Vertrag von Heiligenblut« die Schaffung eines »Nationalpark Hohe Tauern« formell zu vereinbaren. Sie wurden dabei »Geleitet von dem Wunsche, die Hohen Tauern als einen besonders eindrucksvollen und formenreichen Teil der österreichischen Alpen in ihrer Schönheit und Ursprünglichkeit als Beispiel einer für Österreich repräsentativen Landschaft und zum Wohle der Bevölkerung, zum Nutzen der Wissenschaft und zur Förderung der Wirtschaft für alle Zukunft zu erhalten«.

Die Planung und Einrichtung des Nationalparkes dauerte weitere zwei Jahrzehnte. Die mühevoll geleistete Kleinarbeit am Weg von der politischen Absichtserklärung bis zur tatsächlichen Einrichtung des Nationalparks ist ein eigenes spannendes Kapitel in der Nationalparkwerdung. Dieses ist in einem Buch des ehemaligen Leiters der Nationalpark-Kommission, Oberforststrat Anton Draxl, detailreich dokumentiert.

Heute ist der Nationalpark Hohe Tauern das größte Schutzgebiet im Alpenbogen. Die einst so umkämpfte Gamsgrube wurde ein halbes Jahrhundert nach den erbitterten Auseinandersetzungen zum »Sonderschutzgebiet« erklärt: Das Betreten dieses empfindlichen Lebensraumes ist nur mit Erlaubnis der Kärntner Landesregierung möglich. Strenge Bewachung rund um die Uhr sorgt dafür, daß Rudolfs-Steinbrech und Alpenrauke ungestört weiterwachsen können. Heute ist es unvorstellbar, daß hier einst ein Parkplatz für einige hundert Autos hätte sein sollen.