

50 Jahre Felbertauernstraße

Neue Chancen – enttäuschte Hoffnungen (Teil 2)

Der zunehmende Bedeutungsverlust der Handelsroute über den Felbertauern fand im 18. und 19. Jh. seine Fortsetzung. 1722 erlitt der regionale Salzhandel aus den salzburgischen Salinen einen Einbruch, die sinkende Nachfrage nach Weinen aus dem Süden trug ein Übriges zum Rückgang des passüberschreitenden Warenverkehrs bei. Dennoch zogen, wenn auch in eingeschränktem Maße, weiterhin Saumzüge über den alten Tauernweg. 1814 fiel Osttirol mit dem Gericht Matrei an Österreich. Das Gebiet gliederte man verwaltungstechnisch dem Kreisamt Pustertal ein. 1816 wurde Salzburg mit dem Habsburgerreich vereinigt, der Pinzgau unterstand fortan dem Kreisamt Salzburg. Der Felbertauern als Verbindungsweg von und zur früheren Hauptstadt Salzburg war damit obsolet. Nur der blühende Viehhandel bescherte dem Übergang weiteres Leben. Im späten 19. Jh. schien sich dann



Nach 1900 rückten die Gipfel der Hohen Tauern in den Mittelpunkt des Interesses von Alpinsportlern. Im Bild Matreier Bergführer in der Zwischenkriegszeit.

BILD: ARCHIV MARKTGEMEINDE MATREI

auch für den Felbertauern eine neue Chance zu eröffnen. Die 1883/84 geplante Bahnverbindung zwischen Kitzbühel und Lienz gelangte jedoch nie über das Projektstadium hinaus. Die Vertreter der Tauernbahn-Trasse obsiegten. Mit der Fertigstellung der Tauernbahn 1909 erlag der Viehtrieb über den Pass völlig, der Felbertauern verlor seine letzte Handelsfunktion.

Der erste Plan einer modernen Passstraße über den Felbertauern reicht in das ausgehende 19. Jh. zurück

Nach dem Zeitalter der Eisenbahnpioniere schenkte man dem Straßenbau wieder vermehrt Beachtung. 1896 suchten die Gemeinden Lienz und Windisch-Matrei um die Aufnahme eines Straßenprojektes über den Felbertauern in das Straßenbauprogramm des Landes Tirol an. Für den Landtag waren jedoch andere Vorhaben dringlicher. Mit der Aufnahme der Iseltalstraße in das Bauprogramm wurden die Gemeinden vielmehr in die Pflicht genommen. 1901 wurde zwar mit dem Bau einer Straße

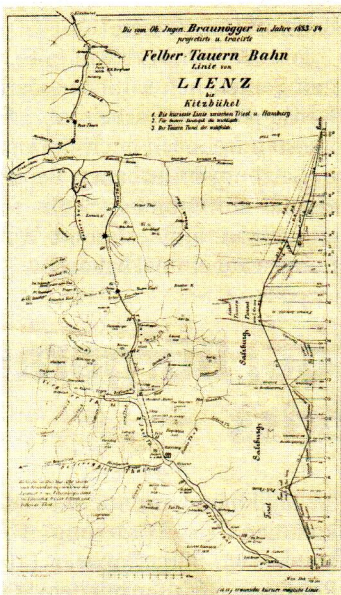
begonnen, wenige Jahre später befand sich diese jedoch bereits in einem desolaten Zustand. Erst 1912 wurde sie wieder für den motorisierten Verkehr freigegeben. Rascher drehten sich die Uhren im Pinzgau: Der Weg über den Pass Thurn wurde verwirklicht, der Straßen- und Bahnausbau Richtung Zell a.S. folgten. Ab der Mitte des 19. Jhs. erhielt der Felbertauern eine neue Bedeutung: Er wurde zum Touristenziel. Die frühere Wegverbindung für Händler und Handwerker entwickelte sich zum Panoramaweg für Naturfreunde. Nach 1900 rückten die Gipfel der Hohen Tauern in den Mittelpunkt des Interesses von Alpinsportlern, 1922 wurde die St. Pöltners Hütte fertiggestellt. In den folgenden Jahrzehnten ging die Erschließung der Umgebung der Passhöhe weiter.

Während des I. Weltkrieges hatte man andere Sorgen, als ein kühnes Straßenprojekt umzusetzen. Den Kampfhandlungen folgten schwere Jahre und die geographische Isolation Osttirols. 1924 konnte der Matreier Fremdenverkehrspionier und Politiker Natalis Obwieser gemeinsam mit

Mitstreitern einen einstimmigen Beschluss des Tiroler Landtages für die Umsetzung des Vorhabens „Felbertauernstraße“ erreichen. Projektstudien wurden ausgearbeitet, die Trasse von Kommissionen begangen. Trotz der guten Vorzeichen zog die Bundesregierung das von Salzburg vertretene Projekt „Großglockner Hochalpenstraße“ vor. Anstelle der Felbertauernstraße wurde 1933 zumindest mit der Errichtung eines Güterweges von Matrei ins Tauerntal begonnen. 1940 wurde der Weg bis zum Matreier Tauernhaus fortgebaut. Während der Nazizeit war von großen Bauvorhaben und zukunftsweisenden Entwicklungen die Rede. Es handelte sich jedoch um Hoffnungen, die auf Illusionen gründeten. Der Felbertauern stand zu dieser Zeit im Mittelpunkt eines militärischen Seilbahn-Versuchsprojektes, das jedoch nicht auf die Errichtung einer Nord-Süd-Verbindung, sondern auf die Erprobung neuer Techniken abzielte.

Der dritte Teil folgt in der nächsten Ausgabe der „Pinzgauer Nachrichten“ am 1. Juni.

www.felbertauernstrasse.at



Die 1883/84 projektierte Bahnverbindung zwischen Kitzbühel und Lienz mit einem rd. 7 km langen Felbertauertunnel kam nie zur Umsetzung.

BILD: DR. FORCHER