

Ins Paradies muss man (noch) laufen

Das Kaisertal liegt fernab der Zivilisation und des Verkehrs

Das Kaisertal ist das letzte Tal Österreichs, das nur zu Fuss erreichbar ist. Und einzigartig ist. Sind die Tage der Stille bald gezählt?

● VON GERHARD FITZTHUM
(TEXT UND BILDER)

Stufe für Stufe geht es hinauf. Der festgetretene Schnee ist hie und da ziemlich glatt. Doch an der bergseitigen Felswand ist ein Handlauf aus Eisen montiert. Und auf der Talseite schützt ein robustes Holzgeländer vor dem Sturz in die Klamm. Dass die Sparchenstiege so gut gesichert ist, hat einen einfachen Grund: Auf ihr sind nicht nur Freizeitgeher unterwegs, sondern auch die Einheimischen, und das bei jedem Wetter. Zu dem idyllischen Bergweg, den quer gelegte Rundhölzer zu einer breitstufigen Treppe machen, gibt es nämlich keine Alternative. Er ist nach wie vor der einzige Zugang ins Kaisertal, in dem rund 30 Menschen in einem Naturschutzgebiet leben.

Bereits nach wenigen Minuten erreicht man den ersten Aussichtspunkt: Das nahe Kufstein liegt breit ausgegossen im Inntal, beherrscht von der Silhouette der berühmten Festung. Die Geräuschkulisse ist enorm: Man hört das Tosen der Brenner-Autobahn, das dunkle Rauschen der Züge und den Verkehrs- und Baustellenlärm der Stadt. Hier oben hat das Schallszenario aber auch schon seine Aufdringlichkeit verloren. Wie von einem Logenplatz blickt man auf die Komödie der Zivilisation hinunter.

Der Treppenweg endet an einem Parkplatz, auf dem eine Hand voll Geländewagen ohne Nummernschilder stehen. Es sind die Autos, die sich die Kaisertaler Familien per Seilwinde hinaufziehen liessen. Mit ihnen bewegt man sich zwischen den sechs weit auseinander liegenden Einzelhöfen und holt die Waren ab, die mit der Materialseilbahn ins Tal schweben. Weil die nur zweimal die Woche fährt und die fünf Pendler nur früh morgens und abends unterwegs sind, liegt der motorisierte Verkehr im Tal nur knapp über der Nachweisgrenze.

Der Wanderer ist König

Für den Wanderer ist diese Abgeschiedenheit ein Glücksfall. Er geniesst hier eines der letzten Reiche des Fussgängers – ein Reich, in dem alles dem Gesetz der Langsamkeit folgt. Zwar wird im Winter kein einziger Weg extra für Touristen gespurt, aber durch das Netz der Zufahrtswege zu den Höfen und Hütten ergeben sich wunderbare Routen, an deren Ende man fast immer einkehren kann. Mehr noch als im Sommer erscheint das Kaisertal jetzt als Gegenstück zur modernen Freizeitlandschaft. Ohne nassen Asphalt, Grossraumparkplätze und klappernde Skilifte ist der Winter hier noch die Jahreszeit der Stille.

Idealer Ausgangspunkt für eine winterliche Rundwanderung ist der alte «Pfandl-Berghof», der jetzt «Enzian-Hof» heisst. Bereits auf der Terrasse öffnet sich ein faszinierendes Panorama: Man blickt in das obere Talende, das von den mächtigen Felszacken des Wilden Kaisers umstanden ist. Der Weg zum Hinterkaiserhof verläuft nun nahezu höhengleich, der Schnee knirscht unter den Sohlen, ansonsten herrscht atemberaubende Ruhe. Blickt man zurück, so liegen die Häusermeere von Kufstein wie eine Fata Morgana unter der Dunstglocke des Inntals. Einzig real erscheint jetzt nur noch ihr romantisches Gegenbild: Die berühmte Antonius-Kapelle vor der weltfernen Kulisse des Wilden Kaisers.

Die Kaisertaler selbst finden die Weltferne weniger romantisch. Sie scheuen zwar nicht den 15-minütigen Fussweg, aber die logistischen Umständlichkeiten, die damit verbunden sind. Am unteren Ende der Sparchenstiege haben sie einen Zweitwagen stehen, mit dem sie nach Ebbs oder Kufstein fahren. Wenn sie vom Einkaufen zurückkommen, müssen sie alles, was sie nicht schultern wollen, pünktlich zur Materialseilbahn schaffen, das Au-



Schritt für Schritt hinauf ins Kaisertal: Nur wer die Sparchenstiege «geschafft» hat, darf die Kulisse im Reich der Stille geniessen.



to in den Schuppen stellen, wieder ins Tal hinaufspurten, mit dem anderen Auto zur Seilbahn fahren, die hochgeschickten Gegenstände in den Kofferraum packen und schliesslich zu Hause alles ein drittes Mal ausladen. Kein Wunder, dass die Forderung nach einer Zufahrtsstrasse schon jahrzehntealt ist. Barbara Schaffer, die Bäuerin vom Hinterkaiser, dem einzigen Vollerwerbsbauernhof, will von den Behörden jedenfalls nicht länger vertriebt werden. Eine «richtige Strasse» brauche man ja gar nicht, man sei mit einem befahrbaren Weg zufrieden, mit der «kleinstmöglichen, ausschliesslich für die Anrainer reservierten Lösung». Niemand wolle, dass auch die Touristen mit dem Auto ins Tal kommen, betont die junge Frau – «wir würden ja nicht nur der Natur, sondern auch uns selbst schaden». Da hat die Mutter zweier Kinder ganz sicher Recht: Alle leben hier vom Fremdenverkehr. Und die derzeitigen Gäste kommen nicht mit der Picknickausrüstung im Kofferraum, sondern zu Fuss mit einem kleinen Rucksack. Einkehr und Einkauf sind da geradezu zwangsläufig.

Strasse zugesagt

Inzwischen wurden die Klagen der Talbewohner erhört. Im Kufsteiner Stadtparlament hat sich nach jahrzehntelanger Ablehnung eine hauchdünne Mehrheit für die Erschliessungsstrasse gefunden – unter der Be-

sechs Millionen Euro teure Anliegerstrasse, die von Ebbs her über einen Tunnel durch die Schanzerwände ins Tal führen soll, ohne den traditionellen Zugang über die Sparchenstiege zu verunstalten. Die dürfte tatsächlich weiterhin in Gebrauch bleiben, denn die neue Anbindung soll sogar für Fussgänger und Radfahrer gesperrt bleiben.

Lieber eine Seilbahn

Bis zuletzt hatte eine Allianz von Deutschem und Österreichischem Alpenverein (DAV, ÖAV), Cipra, Mountain Wilderness, WWF, Bund Naturschutz Bayern und Verein zum Schutz der Bergwelt gegen die Erschliessung gekämpft. Den Wunsch der Talbewohner nach einer Infrastrukturverbesserung wurde zwar auch hier anerkannt, doch favorisierte man stets die Lösung mit einer modernen Seilbahn. Mit ihr hätten sogar Autos und kleine Transportfahrzeuge in Selbstbedienungstechnik in siebeneinhalb Minuten nach oben geschafft werden können. Die geschätzten Kosten wären nicht einmal halb so hoch gewesen wie die einer Strasse, sagt Norbert Wolf, der Landesnaturschutzreferent des ÖAV. Leider seien diese Pläne niemals ernsthaft diskutiert worden, nicht einmal von den Einheimischen.

Die Kritiker führen ins Feld, dass das Kaisertal mit der Öffnung jenes Alteinstellungsmerkmal verliert, das sei-

Mobilität gegründeten Gesellschaft. Es dürfte kaum einen Fall geben, in dem ein Fahrverbot im Laufe der Zeit nicht doch mehr und mehr aufgeweicht wurde. Dazu kommt ein anderes Problem: Die Unterhaltung einer steilen, steinschlag- und lawinengefährdeten Bergstrasse könnte sich schnell als unbezahlbar erweisen, was die Gemeindeväter früher oder später dazu zwingen könnte, sie für Touristen zu öffnen, um die Kosten über Mautgebühren abzufangen. Geteert wird sie ohnehin – aus Gründen der langfristigen Kostenersparnis und der geistigen Schwerkraft der Strassenbauämter.

Norbert Wolf hat allerdings noch Hoffnung. Im Moment gibt es nämlich eine unfreiwillige Verzögerung: Für die Behebung der extremen Hochwasserschäden vom August 2005 muss die Tiroler Landesregierung jetzt Unsummen aufbringen – zum Beispiel für eine neue Zufahrt ins Paznauntal. Das könnte, so Wolf, den Baubeginn im Kaisertal auf unbestimmte Zeit verzögern – Zeit, die man zum Überdenken dieser folgenschweren Entscheidung nutzen könne.

Dass es sich der Ebbser Bürgermeister noch einmal anders überlegen wird, ist jedoch unwahrscheinlich. In der Presse hat er sich bereits als Retter der Kaisertaler feiern lassen. Auch von diesen selbst darf man nicht jenen Enthusiasmus erwarten, mit dem der Gast auf dieses Paradies der Unergeschlossenheit blickt. Schliesslich kommt der Rettungshelikopter nur bei guter Sicht, wird jeder Einkauf zum unfreiwilligen Fitnesstraining und der Besuch beim Friseur zur Halbtagesreise. Um die Bewohner des Naturschutzgebietes von den Vorzügen der Abgeschiedenheit zu überzeugen, bräuchte es etwas mehr als die schwärmerische Rechtfertigung des Status quo.

Keine Fantasie

Die Freizeitgesellschaft, die sich den Luxus strassenfreier Täler leisten zu können meint, müsste langsam begreifen, dass dieser nicht zum Nulltarif zu haben ist. Statt lediglich Zeit gewinnen zu wollen, müsste sie unkonventionelle Lösungen im Dienste der Anlieger suchen und diese aktiv umsetzen. Die Bewahrung des Kaisertals vor dem Autoverkehr scheint an den nachvollziehbaren Komfortinteressen seiner Bewohner zu scheitern, sie scheitert aber auch am Fantasiemangel der Kritiker. Bislang jedenfalls müssen die Gastwirte jährlich noch 400 bis 500 Euro für die Nutzung des vorsintflutlichen Lastenaufzugs an die Stadt Kufstein zahlen. Und auch der Deutsche Alpenverein kam nur auf die Idee eines Boykottaufrufs, statt Geld für die befürwortete Seilbahn zu sammeln.

Ob das Leben im Tal nicht nur bequemer, sondern auch billiger wird, ist noch offen. Pro Auto sollen die Talbewohner nämlich Strassennutzungsbühren von jährlich 100 Euro und mehr zahlen. Da die Gemeinde Ebbs als Alleininhaber der Strasse auftritt, können die Kaisertaler beim Nutzungskonzept auch kein Mitspracherecht erwarten. So weiss bislang im ganzen Tal niemand, wer genau in Zukunft wird fahren können und was genau das kosten wird. Auch das dürfte die Bergler in der vertrauten Annahme bestärken, dass sie sich Interessen fügen sollen, die von aussen an sie herangetragen werden.

Infos in Kürze

Tourismusverband Kufstein, A-6330 Kufstein; Tel. 05372-62207, Fax 05372-61455; www.kufstein.at; e-mail: kufstein@netway.at.

Tourismusverband Ebbs, A-6341 Ebbs; Tel. 05373-42326, Fax 05373-42960; www.ebbs.at.

Anreise: Auto oder Zug über Innsbruck nach Kufstein, zum unteren Ende der Sparchenstiege fährt ein Stadtbuss. Zumindest solange die Strasse nicht gebaut ist, wird sie täglich geräumt und ganzjährig begehbar gehalten. Es empfehlen sich gute Wanderschuhe mit Stollenprofil und eventuell Teleskopstöcke.



dingung, dass Kufstein beim Bau keinen einzigen Euro bezahlen muss, die Strasse mit ihren städtischen Fahrzeugen aber dennoch benutzen darf. Auch die Tiroler Landesregierung fand nun plötzlich, dass das zur Gemeinde Ebbs gehörige Kaisertal an das moderne Verkehrsnetz angeschlossen werden müsse. Sie versprach der Kommune, 80 Prozent der Kosten zu übernehmen, wenn der Zugang mittels elektronischer Sperrschranke streng reglementiert wird. Die Planungen sind mittlerweile abgeschlossen. Vorgesehen ist eine zwei Kilometer lange und

nen touristischen Erfolg begründet. Ihr Hauptargument ist jedoch, dass man die Fremdfahrzeuge mit einer Sperrschranke auf Dauer nicht wirklich draussen halten werde. Vielmehr sei eine wundersame Schlüsselvermehrung zu befürchten. Nahezu 200 Berechtigungen werde man erteilen müssen – an Grundbesitzer, Jagdpächter, Lieferanten, Behördenvertreter, Post- und Taxidienste und Holzabfuhrfirmen.

Eine vorhandene Strasse nicht zu nutzen gehört in der Tat zu den schwierigsten Übungen einer auf freie