

Historische Verkehrswege in Vorarlberg Handlungsbedarf zur pfleglichen Erhaltung

Helmut Tiefenthaler

1. Zeugen historischer Verkehrskultur

Der Verkehr gehört zu den raumgestaltenden Elementen ersten Ranges. Wege und Straßen sind aber mehr als nur Nutzflächen der Fortbewegung. Sie sind grundlegende Voraussetzung für alle Landschaftsveränderungen und für die Entwicklung der Lebensverhältnisse. Sie sind Begegnungsräume von Mensch zu Mensch und von Kulturen über die Landesgrenzen hinweg. In der Verkehrskultur gibt sich ein überaus vielfältiges Wechselspiel von Natur und Technik, von materiellen Notwendigkeiten und immateriellen Wirkungen zu erkennen. Sobald man sich mit diesen Wechselwirkungen näher befasst, bestätigt sich immer neu die Feststellung von Emil Egli: »Der Mensch gestaltet die Landschaft von außen, die Landschaft aber gestaltet den Menschen von innen.«¹

Bei verkehrsgeschichtlichen Betrachtungen kann es leicht vorkommen, dass bestimmte Epochen der Verkehrsgeschichte – besonders die Zeit der Postkutschen und der Dampflokomotiven – nostalgisch mythisiert werden. Allerdings lässt sich auch bei nüchterner Betrachtungsweise nicht übersehen, wie vielen Zeugen vergangener Verkehrskultur menschlich berührende Erinnerungen anhaften. Dann kann bei manchem gewöhnlichen Kirch- oder Feldweg oder einem alpinen Steig wie dem »Spusagang« ein Zauber von Poesie spürbar werden. Das gilt erst recht für traditionelle Haupttrouten, Saumwege und Passstraßen mit ihren legendären und schicksalhaften Denkwürdigkeiten. Manchem alten Straßenstück würde als kulturgeschichtlichem Denkmal mehr Beachtung geschenkt, wäre das Besondere seiner Vergangenheit nicht vergessen. Die weitreichenden Veränderungen des Verkehrswegenetzes nach Allerweltsstandards haben in hohem Maße zu Verlusten von Unverwechselbarem und zur Entzauberung beigetragen.

Es liegt in der Natur der Sache, dass der Wert von Verkehrsanlagen vorrangig nach ihrer aktuellen Verkehrseignung und Verkehrsbedeutung beurteilt wird. Demgegenüber wird deren kulturgeschichtliche Bedeutung auffallend wenig beachtet. Sie ist zumeist nur dann der Erwähnung wert, wenn es sich um besondere Sehenswürdigkeiten der Baukunst handelt. Beispiele dafür sind in Vorarlberg die eindrucksvollen Trassenführungen der Flexenstraße und einzelner Strecken der

¹ Egli, E.: Mensch und Landschaft, kulturgeographische Aufsätze und Reden, Zürich – München 1975, S. 195.

Arlbergbahn. Aber selbst Anlagen wie diese wurden bislang noch nicht unter die nach dem Denkmalschutzgesetz geschützten Kulturgüter aufgenommen. Die offizielle Würdigung als erhaltenswertes Kulturgut beschränkt sich zumeist auf Einzelobjekte, wie etwa gedeckte Holzbrücken. Doch selbst da ist das Interesse erheblich gemindert, wenn nicht ein renommierter Planer wie Alois Negrelli nachweisbar ist.

Dass die Bedeutung der Verkehrskultur weithin unterschätzt wird, hat viele Gründe. Größtenteils ist das zweifellos mit ungenügenden Kenntnissen ihres kulturgeografischen und kulturgeschichtlichen Stellenwerts, ursächlich wohl auch mit der wissenschaftlichen Vernachlässigung der historischen Geografie zu erklären. Indem in der Kulturgeschichte das Kunstgeschichtliche und Archäologische die meiste Aufmerksamkeit auf sich zieht, besteht normalerweise wenig Neigung zu umfassenderen Betrachtungen der Verkehrskultur. Ein Grund mehr, sich über die noch vorhandenen Restbestände von historischen Verkehrsanlagen und deren Zukunft Gedanken zu machen.

2. Restbestände alter Verkehrsanlagen

2.1. Straßen und Wege

Bei dem noch erhaltenen Altbestand der Verkehrsinfrastruktur handelt es sich zum größten Teil um Wege, die mit Autos nicht befahrbar sind. Reine Fußwege, die früher vor allem die Funktion von Nachbarschafts- und Kirchwegen hatten, sind vor allem innerorts oder in Ortsnähe anzutreffen. Die über den Ort hinaus führenden Wege waren zumeist Feldwege, Viehtrieb-, Heu- und Holzziehwege. In vielen Bereichen haben sie heute noch ein Erscheinungsbild wie in vergangenen Jahrhunderten. Wege über Jöcher und Pässe dienten lange Zeit vorwiegend dem Saumverkehr, seit dem Ende des 19. Jhs. hingegen größtenteils dem Wandertourismus. Bei manchen alpinen Saumwegen sind die früheren Anlageverhältnisse zumindest in Jochnähe noch wie im 19. Jh. erhalten, wie etwa bei den Wegen über das Starzeljoch, von Dalaas zum Kristbergsattel, von Stuben zum Flexenpass, über das Verajoch zum Lünensee, über das Schlappiner Joch, St. Antönierjoch und auch bei anderen Übergängen ins Prättigau.

Von den vor dem 19. Jh. befahrbar gemachten Wegen sind nur mehr wenige Teilstrecken in einem einigermaßen originalgetreuen Zustand, wie beispielsweise im Verlauf der alten Straßentrasse von Haselstauden über Ammenegg und Lose nach Schwarzenberg oder in Feldkirch bei der Duxgasse und in der unteren Illschlucht am Margarethenkapf. In einzelnen Bereichen, wie etwa bei der Bregenzer Klause und zwischen Hohenems und Götzis sind auch noch letzte Reste der einstigen Reichsstraße ohne Hartbelag erhalten geblieben. In den Stadtkernen sind solche zum Teil gepflastert in einem Zustand, wie er für die zweite Hälfte des 19. Jhs. charakteristisch war. Bei manchen alten Straßenzügen ist die Linienführung seit dem Mittelalter, mitunter sogar seit vor- und frühgeschichtlichen Zeiten im Wesentlichen gleich geblieben. Es ist freilich Vorsicht geboten, wenn die Fantasie bei mancherlei »Urwegen« zu vorschnellen Behauptungen neigt.

Abb. 1: Die 1789 erbaute Lasangabrücke bei Raggal ist eine der ältesten gedeckten Holzbrücken in Vorarlberg (Foto: Verf.).



Abb. 2: Kehren der alten Flexenstraße oberhalb von Stuben (Foto: Verf.).



Von den Straßenbauten des 19. und der ersten Hälfte des 20. Jhs. sind die ursprünglichen Anlageverhältnisse meistens durch die späteren Ausbauten gründlich umgestaltet worden. Nur auf wenigen Strecken sind die alten Trassenführungen noch einigermaßen unverändert geblieben. Bei den Altstraßen lässt sich meistens eine so enge Anpassung an die Landschaft erkennen, dass man wie der Straßenbauer Martin Martins (1877-1954) in seinen Erinnerungen an die alte Arlbergstraße und ihre Umgebung sagen kann: »Sie sind zu einem harmonischen Ganzen zusammengewachsen, das den anschauenden Menschen beseligt. Ihm wird die Erkenntnis, daß Menschenwerk, sofern aus Notwendigkeit und zweckbewußtem Geist geschaffen und in die Erde gestellt, ebenso zur Natur wird wie Baum und Gras, Wald und Wiese, Wasser und Stein, Bach und Berg ...«²

² Wegmacher, M. Th. (Pseudonym): Der Arlberg und seine Straße. Aus den Aufzeichnungen eines Straßenbauers, Dornbirn 1992, S. 39.



Abb. 3: Die seit dem Bau des Wildentobel-tunnels zwischen Wald und Klösterle nicht mehr benötigte Bahn-trasse dient heute als Wanderweg
(Foto: Verf.).

2.2. Bahnanlagen

Manche Teilstrecken der heutigen Bahnlinien haben noch charakteristische Besonderheiten der ursprünglichen Anlageverhältnisse bewahrt. Eines der besten Beispiele dafür ist die Bahnstrecke zwischen Bludenz und Wald am Arlberg. Wo der Eisenbahnbetrieb verändert oder eingestellt wurde, standen die bisherigen Bahntrassen für andere Zwecke zur Verfügung. Nicht selten war und ist auch künftig die gänzliche Beseitigung mit Renaturierung am zweckmäßigsten. Bei anderen Nutzungen stellt sich die Frage, wo und in welcher Weise Trassen und Bauwerke als Baudenkmäler pfleglich erhalten werden sollen. Am besten gelingt dies dort, wo der Bahnkörper für die Anlage von Fuß- oder Radwegen verwendet wird. Das ist bei ÖBB-Strecken manchmal bisher schon geschehen, wo die Bahn in Tunnels verlegt wurde; beispielsweise bei der Arlbergbahn zwischen Wald und Klösterle (seit 1914 Wildentobel-tunnel), zwischen Klösterle und Langen (seit 2003 Blisadonatunnel) sowie zwischen Feldkirch und der Felsenau (seit 1991 neuer Schattenburgtunnel).

Die 1902 eröffnete Bregenzerwaldbahn war bis 1980 in Betrieb. Nachdem ein Felssturz in der Bregenzerachschlucht die natürlichen Betriebsrisiken drastisch bewusst gemacht hatte, bestand lange Zeit Unklarheit über die weitere Verwendung. Inzwischen wurde auf der Strecke Bezau-Bersbuch eine Museumsbahn in Betrieb genommen und die Strecke Andelsbuch-Egg zum Fuß- und Radweg umgestaltet. Zwischen Egg und Kennelbach sind Teilstrecken für Forsterschließungen adaptiert, andere Strecken der Renaturierung überlassen. Wo die Instandhaltung der Bahntrasse aufgegeben wurde, ist allerdings ein Verfall der Kunstbauten zu beobachten. Hier muss auf der Grundlage eines Gesamtkonzeptes noch entschieden werden, welche Nutzungen mit entsprechenden Erhaltungsmaßnahmen auf Dauer am zweckmäßigsten sind. Nachdem sich die Herstellung eines Radweges in den Schluchtstrecken als zu kostenaufwändig erwiesen hat, ist am ehesten an einen durchgehenden Wanderweg von Egg bis zum Bodensee zu denken.

Abb. 4: Durchgang der alten Straße von Feldkirch nach Tosters am Margarethenkapf (Zeichnung: Richard Pittner).



Zu Betriebsauflassungen ist es auch bei Werkbahnen gekommen, wenn diese nach Realisierung der Bauprojekte nicht mehr benötigt wurden. Die 1928 hergestellte Werkbahn der Illwerke von Tschagguns nach Partenen ist seit 1953 nicht mehr in Betrieb. Die Werkbahn Tromenier-Vermunt wurde 1964 aufgelassen, die Tunnelstrecke blieb aber als unterirdischer Sommerwanderweg und für den winterlichen Busverkehr zur Bielerhöhe weiter in Verwendung.

Bei Seilbahnen ist es üblich, nicht mehr gebrauchte Anlagen gänzlich abzutragen. Zumeist werden veraltete Aufstiegshilfen durch moderne Bahnen mit höherer Förderleistung ersetzt. Nachdem von den alten Einsessel- und Kleinkabinenbahnen nur noch eine kleine Zahl in Verwendung ist, wäre nun aber zu überlegen, wo und wie die eine oder andere Bahn künftighin bewusst als historische Anlage bzw. »Nostalgiebahn« betrieben werden sollte.

2.3. Kulturgeschichtlich bedeutsame Zusatzeinrichtungen

Bei den historischen Wegen, Straßen und Bahnanlagen und ihren Kunstbauten verdienen vor allem auch Zusatzeinrichtungen Beachtung, die ihre ursprüngliche Funktion verloren haben. Dazu gehören Torbauten, wie sie nur noch am Beispiel von einzelnen Stadttoren (Churertor und Mühleitor in Feldkirch, Oberes Tor in Bludenz) und im Zusammenhang mit Befestigungsanlagen (Klausen zwischen Bregenz und Lochau, Torbau am Feldkircher Margarethenkapf) erhalten sind.

Hinzu kommen verschiedenste Schutzbauwerke zur Verkehrssicherung, wie beispielsweise alte Tunnel- und Galerienbauten. Im inneren Klostertal bietet sich sogar die Chance, die Geschichte der alpinen Verkehrssicherung mit Lawinenver-

bauungen in einer Weise zu präsentieren, wie dies in Europa sonst nur in sehr wenigen Bereichen möglich ist.

Zu den kulturgeschichtlich bedeutsamsten Verkehrseinrichtungen gehören die Rast-, Übernachtungs- und Poststationen mit den dazugehörigen Pferdeställen nebst Hufschmieden, Wagnern und anderen Einrichtungen, soweit solche noch vorhanden sind. Bei etlichen Gasthöfen wäre es heute noch möglich, auf alte Traditionen von Gastlichkeit, Postverkehr, Pferdewechsel und sonstige Verkehrsdienste aufmerksam zu machen. In diesem Zusammenhang sei auch an die sozialen und geistlichen Bezüge zur Verkehrsgeschichte erinnert. Dazu gehören freiwillige Hilfsdienste, wie die im 14. Jh. gegründete St. Christophorus-Bruderschaft oder die religiös akzentuierten Gedenkort mit Kapellen, Bildstöcken und Inschriften am Weg.

Fast gänzlich verschwunden sind die in früheren Jahrhunderten gebräuchlichen Verkehrsmittel. So sind beispielsweise von Reisewagen und Dampflokomotiven des 19. Jhs. hierzulande kaum noch Originale vorhanden. Bedauerlicherweise sind in den Heimatmuseen allgemein nur verhältnismäßig wenige verkehrsgeschichtlich relevante Ausstellungsstücke zu finden. Eine Ausnahme bildet das Klostertal-Museum, bei dem die Geschichte des Arlbergverkehrs von Anfang an als Ausstellungsschwerpunkt verstanden wird. Bei dessen Eröffnung im Jahre 1994 ist allerdings auch bewusst geworden, dass die interessantesten Exponate der Verkehrsgeschichte an vielen Stellen im Tal verstreut sind und diese in anderer Weise verdienen, der Allgemeinheit zugänglich gemacht zu werden.

3. Handlungsbedarf

3.1. Substanzverluste an verkehrsgeschichtlichen Kulturgütern

Bei den meisten historischen Verkehrsanlagen und Zusatzeinrichtungen war es unvermeidlich, dass sie durch die Anpassung an sich wandelnde Erfordernisse ihren ursprünglichen Charakter verloren haben. Dies gilt vor allem für Hauptwege, die zuerst für den Fuhrwerksverkehr und später für den zunehmenden Autoverkehr ausgebaut werden mussten. Dabei ist kulturgeschichtlich nicht zu unterschätzen, dass aus jeder Entwicklungsphase immerhin noch einige charakteristische Relikte übrig geblieben sind.

Sehr oft ist bei verkehrshistorisch bedeutsamen Kulturdenkmälern der frühere Charakter auch ohne entsprechende Anpassungszwänge verunstaltet oder gänzlich zerstört worden. Nicht selten wurden schutzwürdige Altstraßen mit unnötigem Aufwand asphaltiert und kanalisiert oder mit störenden Zutaten versehen. In anderen Fällen ist ein gänzlicher Verzicht auf Instandhaltungsarbeiten mit den Folgen eines fortschreitenden Verfalls zu beobachten. Mit der Zeit wurden manche alte Wege durch Bewuchs so unkenntlich, dass ihre Existenz überhaupt in Vergessenheit geraten ist. So sind bei nachfolgenden Geländeänderungen manche Zeugen uralter Wegführungen völlig vernichtet worden. Manchmal war es Glücksache, wenn irgendwo zufällig Relikte von gepflasterten Wegstrecken zum Vorschein gekommen und archäologisch untersucht worden sind. Auf diese

Abb. 5: Aus Unkenntnis der kulturgeschichtlichen Bedeutung sind viele alte Hohlwege dem Verfall preisgegeben (Foto: Verf.).



Weise ist man zum Beispiel in der Passmulde des Arlbergs auf Reste des alten Saum- und Karrenwegs aus der Zeit vor dem ersten Fahrstraßenbau aufmerksam geworden.³

Bei der seit der Mitte des 20. Jhs. allgemein forcierten Bautätigkeit sind bedauerlicherweise zahlreiche alte Kirchwege verschwunden, die heute als innerörtliche Fußwege geschätzt würden. Wo historische Wege in den Katasterplänen nicht als öffentliches Gut ausgewiesen und anhaltend genutzt wurden, sind auch viele alte Gehrechte ersatzlos abhanden gekommen. Oft mag es erstaunen, wenn man bei Böschungsmauern alter Wege eine jahrhundertelange Haltbarkeit feststellt. Wo alte Trockenmauern zu verfallen drohen, fehlen aber meistens rechtzeitige Erneuerungen unter Beibehaltung von Trockenmauerwerk. Vielfach fehlt es auch an Vorkehrungen, einen Bewuchs zu verhindern, durch den eine Zerstörung durch Wurzelsprengung vermieden werden kann.

Für die notwendige Instandhaltung scheint bei den Gebietskörperschaften niemand zuständig zu sein. Beim Denkmalschutz des Bundes hält sich das Interesse an historischen Verkehrswegen in so engen Grenzen, dass nicht einmal von dieser Seite ein nennenswertes Engagement zu deren Erhaltung erwartet werden konnte. Nach den insgesamt gewonnenen Erfahrungen lässt sich auch für Vorarlberg die in der Schweiz gemachte Feststellung von Hanspeter Schneider bestäti-

³ Tiefenthaler, H.: Alpine Verkehrskultur am Arlbergweg von Landeck bis Bludenz, Bregenz 2002, S. 22 - 29.

gen: »Als eines der prägendsten anthropogenen Elemente der Landschaft gehören historische Verkehrswege heute zu den meist gefährdeten Kulturdenkmälern.«⁴

Die vernachlässigte Erhaltung dieser Kulturdenkmale ist ursächlich vor allem auf das Vergessen ihrer kulturgeschichtlichen Bedeutung zurückzuführen. Hier verhält es sich ähnlich wie bei den Verlusten an Biotopen. Auch der Verschleiß der natürlichen Raritäten geschah größtenteils aus Unkenntnis ihres Wertes. Bei der Erhaltung und Pflege der Biotope hat sich immerhin schon in den 1980er Jahren eine Wende ergeben, nachdem eine erste landesweite Inventarisierung vorgenommen worden war. In vielen Gemeinden ist erst durch die Veröffentlichung dieser Erhebungen das Bewusstsein für die Schutzwürdigkeit der Biotope geweckt worden. Es wäre wünschenswert, würde ein Vorarlberger Landschaftsinventar auch einen Kataster kulturgeschichtlich bedeutsamer Landschaftsteile umfassen, in dem historische Verkehrswege entsprechend mit berücksichtigt sind. Die vertiefte Befassung mit dieser Materie setzt allerdings mehr historisch-geografische Vorarbeiten voraus, als derzeit vorliegen.

3.2. Forschungen zur historischen Verkehrsgeografie

Im Blick auf die landeskundliche Forschung ist gelegentlich von »raumvergessener« Geschichte die Rede. Damit ist ein beziehungsloses Nebeneinander von Geschichts- und Raumwissenschaften gemeint, durch das die Befassung mit »Landschaftsgeschichte« in beiderlei Bereichen an den Rand gedrängt ist. In der modernen Geografie ist vielfach eine eigenartige Scheu vor historischen Betrachtungsweisen zu erkennen. Umgekehrt weichen Historiker häufig jenen Forschungsbereichen aus, wo auf naturräumliche und humangeografische Zusammenhänge Bezug zu nehmen ist. Im Forschungsfeld von Raumplanung und Landschaftsplanung wird die Befassung mit landschaftlichen Kulturgütern vielfach ebenfalls versäumt.

Die bisherigen Untersuchungen zur historischen Verkehrsgeografie sind in verschiedenster Hinsicht noch zu wenig konkretisiert. Das hat nicht selten über- oder unterschätzende Beurteilungen bestimmter Verkehrsvorgänge zur Folge. Im Blick auf die noch offenen Fragen ist zu hoffen, dass zu bestimmten Aspekten des früheren Verkehrswesens zunächst wenigstens ein besserer Grobübersicht gewonnen wird. Es fehlt nicht an Unterlagen, die es ermöglichen würden, manche Entwicklungen seit dem Spätmittelalter räumlich konkreter darzustellen. Das gilt sowohl für den Güterverkehr (z.B. Nord-Süd-Transit, Salzstraßen, Viehmärkte und Viehhandel, Handelsbeziehungen der Textilindustrie im 19. Jh., Speditionswesen) als auch für die Erfahrungen im Post- und Reiseverkehr. Je kleiner der regionale Rahmen, desto konkreter stellen sich die Fragen nach den früheren realen Verkehrsbedürfnissen unter wechselnden Voraussetzungen der Siedlungs- und Wirtschaftsgeschichte, nach dem Verlauf der wichtigsten Wege und nach bedeut-

⁴ Schneider, H.: Das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS), in: Bulletin IVS 1990-1, S. 5.

samen Zusatzeinrichtungen, wie etwa Herbergen, Güterumschlagplätzen, Post- und Zollstellen.

Nach dem Blick auf die Grobstruktur wird in gut überschaubaren Teilräumen unter einem eher heimatkundlichen Blickwinkel zu versuchen sein, die Entwicklung des Verkehrs und des lokalen Wegenetzes zu rekonstruieren. Normalerweise hat eine Talschaft eine geeignete Größenordnung, um das in den Archiven vorliegende Material raumbezogen zu sichten und auszuwerten.

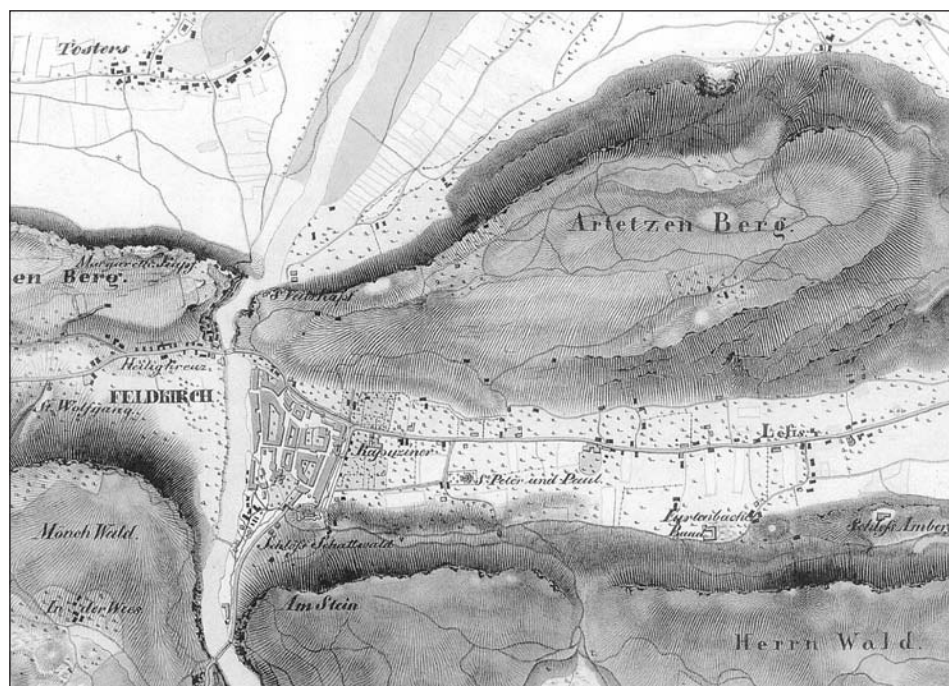
Das Erkunden historischer Verkehrswege verlangt eine vertiefte Befassung mit historischer Geografie in ganzheitlichen Betrachtungsweisen, wobei wirtschaftsgeografische und technische, ästhetische, volkskundliche und literarische Aspekte mit einzubeziehen sind. Wo dies in der akademischen Lehre zu kurz kommt, sind Studierende angehalten, autodidaktisch eigene Wege zu gehen. Damit bieten sich für qualifizierte Wissenschaftler immerhin Chancen für neue Aufgaben, bei denen nicht nur in Vorarlberg ein echter Nachholbedarf besteht.

Wer sich darauf einlässt, ist auf einen Informations- und Erfahrungsaustausch mit Partnern in anderen Ländern angewiesen. Dabei ist es von Vorteil, um den Know-How-Vorsprung zu wissen, der in der Schweiz durch die eingehendere Befassung mit historischen Verkehrswegen bereits gewonnen wurde. Auf kantonaler Ebene ist dies zum Beispiel durch die Forschungen von Armon Planta (1917-1986) über die Graubündner Passwege sowie durch die kantonale Baudirektion im Kanton Glarus geschehen.⁵ Im gesamtschweizerischen Rahmen hatte Klaus Aerni als Professor am Geographischen Institut der Universität Bern 1980 von der Bundesregierung die Aufgabe einer systematischen Inventarisierung historischer Verkehrswege übernommen. Daraus wurde 1984 unter der Bezeichnung *IVS – Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz* eine Institution mit interdisziplinärer Kooperation zahlreicher Mitarbeiter. Im Rahmen einer entsprechenden Arbeitsteilung wurden verschiedenste geografische, historische und verkehrstechnische Studien aufeinander abgestimmt. Nach 20-jähriger Tätigkeit erfolgte Ende 2003 der Abschluss des Inventars. Die Fortführung der Koordinationsaufgaben unter Einbeziehung eines privaten Planungsbüros geschieht ab 2004 unter dem Namen *ViaStoria – Zentrum für Verkehrsgeschichte* an der Universität Bern. Für Vorarlberg empfiehlt sich schon im Hinblick auf die Abstimmung von Untersuchungen zu grenzübergreifenden Verkehrsverbindungen die Kontaktaufnahme mit den Schweizer Partnern. Dasselbe hat Mario F. Broggi auch für das Fürstentum Liechtenstein für zweckmäßig erachtet.⁶

⁵ Planta, A.: Verkehrswege im alten Rätien, 4 Bände, Chur 1985-1990; Blumer, E.: Landesfusswege. Historische Verkehrswege im Glarnerland, Glarus 1990.

⁶ Broggi, M. F.: Desiderat: Inventar der historischen Verkehrsverbindungen in Liechtenstein, in: Jahrb. des historischen Vereins d. Fürstentums Liechtenstein 94, 1999, S. 225 - 234.

Abb. 6: Eine der ersten detailgetreuen topografischen Karten von Feldkirch in einer Aufnahme von 1834 im Aufnahmemaßstab 1:12.200 (Reproduktion, Original im Staatsarchiv / Kriegsarchiv, Wien).



3.3. Erfassung kartografischer Darstellungen

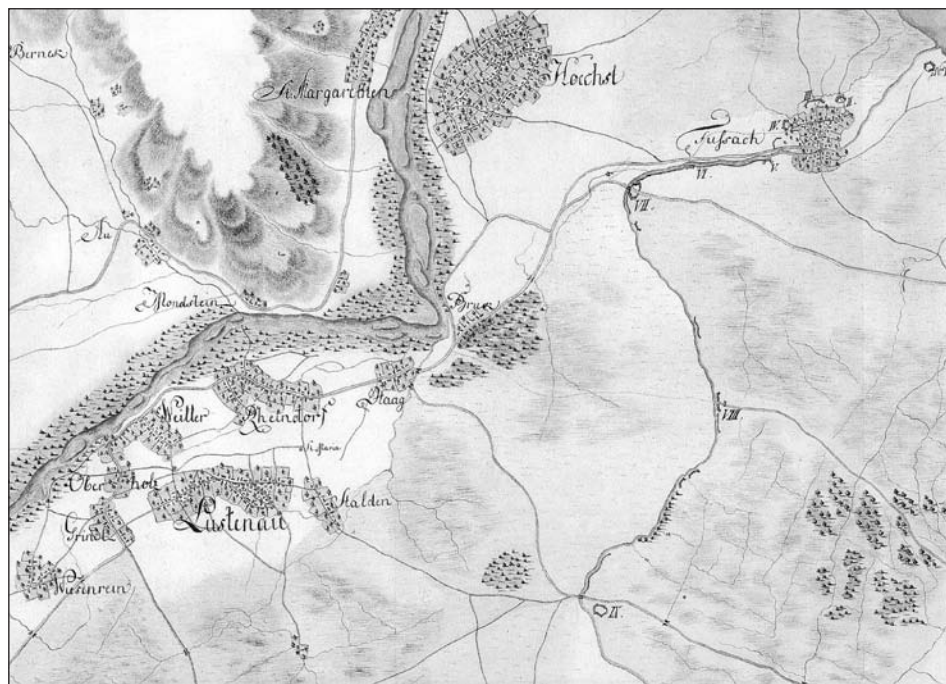
Übersichtskarten

Abgesehen von der *Tabula Peutingeriana* und der Romwegkarte von Erhard Etzlaub (um 1500) mangelt es vor dem 17. Jh. bereits für sehr vereinfachte Übersichten an brauchbaren Straßenkarten. Erst ab dem Ende des 18. Jhs. wurden in kurzer Folge regionale und überregionale Karten erstellt, die für die Altstraßenforschung nähere Informationen bieten. Bei manchen Darstellungen ist aber Vorsicht geboten, wenn sie – wie dies zum Beispiel bei der Montafoner Karte von Gabriel Walser von 1770 zu sehen ist – nur schematisierte Verkehrsverbindungen ersichtlich machen. Die größten Risiken von Fehlinformationen bestehen naturgemäß bei Kartenkopien.

Einen ziemlich verlässlichen landesweiten Überblick vermitteln erstmals die Karten *Provincia Arlbergica* von Blasius Hueber (Aufnahme 1771–1774, Druck 1783), *Designatio limitum* von Gall Josef Gunz (um 1785) und das Schmitt'sche Kartenwerk von Südwestdeutschland (1:57.600, 1797). Um diese Zeit lagen für die Bedürfnisse von Reisenden auch schon erste Karten der Posttrouten vor, wie zum Beispiel die *Post Charte der Kaiserl. königl. Erblanden* von Georg Ignaz von Metzburg (1782).

Der Aufschwung der Kartografie im 19. Jh. verhalf in kurzer Folge zu immer besseren Darstellungen. Von den älteren amtlichen Übersichtskarten sind für Vor-

Abb. 7: Neben dem von der Baudirektion (Duile, Negrelli, Leeb u.a.) in den 1820er Jahren geschaffenen Rheintalkartenwerk geben auch verschiedene Militärkarten einen guten Überblick über die Landnutzung und das Verkehrsnetz. Der dargestellte Bereich zwischen Rhein und Dornbirnerach ist einer um 1840 entstandenen Militärkarte für das untere Rheintal entnommen. Maßstab 1:14.400 (Reproduktion, Original im Staatsarchiv / Kriegsarchiv, Wien).



arlberg vor allem die Spezialkarte 1:144.000 (2 Blätter 1823) und die Spezialkarte 1:75.000 (7 Vorarlberg-Blätter 1877-1889) zu erwähnen. Zum Teil ist das Land auch schon früh in Übersichtskarten der Nachbarländer, wie beispielsweise in der Karte von Schwaben (1803) und der Schweizer Dufourkarte (1:100.000, 1844-1846) mit berücksichtigt. Daneben sind in verschiedenen privaten Verlagen handliche Vorarlbergkarten erschienen. Bemerkenswert ist u. a. die von Josef Ritter von Bergmann 1868 herausgegebene Karte von Vorarlberg (1:288.000).

Großmaßstäbige Karten und Pläne

Aus dem 17. und 18. Jh. liegen bereits verschiedene regionale Kartenbilder vor, in denen zum Teil auch kleinräumige Wegverbindungen miterfasst sind. Beispiele sind die Blumenegger Landschaftstafel (um 1630-1638), aber auch frühe genauere Darstellungen des Grenzraums, wie sie etwa in der Karte *Die Freiherrschafft Sax und Forstegck, mit auch derselben anstossenden benachbarten Landen* von Hans Conrad Gyger (um 1664-1667) zu finden sind.

Die Herstellung der ersten großmaßstäbigen topografischen Karten ist hauptsächlich militärischen Interessen zu verdanken. So sind im österreichischen Kriegsarchiv 18 kolorierte Aufnahmekarten von Vorarlberg im Maßstab 1:28.000

aus dem Jahr 1818 zu finden. Auch in den folgenden Jahrzehnten wurden für militärische Zwecke immer wieder Karten angefertigt, die speziell in Bezug auf Straßen- und Wegführungen ziemlich detailgetreu sind. Zumeist handelt es sich aber um Unikate, die im Österreichischen Staatsarchiv (Kriegsarchiv) in Wien aufbewahrt sind.

Gegen Ende des 18. Jhs. wurde in Vorarlberg mit noch genaueren Kartierungen als Grundlage für kulturtechnische Planungen begonnen. Ein Musterbeispiel ist das unter Regie von Joseph Duile und Alois Negrelli erarbeitete Kartenwerk der Rheintalebene (um 1825–1826). Danach sind auch in anderen Landesteilen immer mehr genaue topografische Planungsgrundlagen entstanden, die über die verschiedensten Archive verstreut sind. Ein Großteil der Originale befindet sich im Tiroler Landesarchiv. Viele in Verwaltungsarchiven – beispielsweise beim Landesstraßenbauamt in Feldkirch oder bei der Bundesbahndirektion in Innsbruck – vorhandenen Pläne sind bis jetzt aber noch nahezu unangetastet.

Die erste umfassende Darstellung des gesamten Straßen- und Wegenetzes auf der Grundlage genauer Vermessungen bietet der Grundkataster von 1857 im Maßstab 1:2.880.⁷ Die dritte (Franzisko-Josefinische) Landesaufnahme von 1869–1888 ermöglichte für Vorarlberg auch die Herausgabe von 22 Schwarz-weiß-Kartenblättern im Maßstab 1:25.000.⁸ Von da an vermittelt die amtliche und private Kartografie in kürzer werdenden Abständen immer bessere Ausgaben, deren Qualität innerhalb weniger Jahrzehnte auch durch die Fortschritte des Farbdrucks gewonnen hat.

Für verkehrsgeschichtliche Untersuchungen und Dokumentationen früherer Wegführungen ist der mangelnde Überblick über die weit verstreut archivierten Karten und Pläne ein Hauptproblem. Dies zeigt sich besonders bei Unterlagen, deren Originale nur in auswärtigen Archiven – vorwiegend in Innsbruck und Wien – eingesehen werden können. Von solchen Karten und Plänen sollten zumindest originalgetreue Reproduktionen angefertigt und in Vorarlberg gesammelt zugänglich gemacht werden. Leider ist zumeist unbekannt, wo auch in privaten Sammlungen wertvolle Unterlagen zu finden sind.⁹

Bildmaterial

Für manche Gegenden gibt es seit ein paar Jahrhunderten bildliche Darstellungen – Gemälde, Zeichnungen oder Skizzen – mit oft relativ guten Darstellungen historischer Verkehrswege. Einen hohen Informationswert haben einige alte Stiche, wie sie zum Beispiel in Merians *Topographia Sueviae* von 1643 enthalten sind. Ab

⁷ Kolorierte Originalblätter aller Vorarlberger Katastralgemeinden im Archiv des BEV-Vermessungsamtes Innsbruck.

⁸ Kolorierte Aufnahmeblätter 1:25.000 im Kartographischen Archiv des Bundesamtes für Eich- und Vermessungswesen (BEV) in Wien.

⁹ Ein Beispiel: Die vielleicht beste Sammlung von Dokumentationen über die Straßenbrücken Vorarlbergs ist im Besitz von Dr. Paul Gmeiner in Bregenz.

dem 19. Jh. belegen zahlreiche Gemälde, Zeichnungen und erste Fotografien die Verkehrsverhältnisse. Hinzu kommt die Vielzahl von alten Ansichtskarten. Seit den 1930er Jahren gehören Flugaufnahmen zu den besten Dokumentationen des Verkehrsnetzes. Von einer 1950 erfolgten flächendeckenden Befliegung liegen im Archiv der Agrarbezirksbehörde in Bregenz vorzügliche Aufnahmen vor.

Mitunter kann auch Bildmaterial verwendet werden, bei dem für archäologische Untersuchungen die Ergebnisse von geophysikalischen Prospektionen visualisiert sind. Mit den Messdaten lassen sich unterirdisch vorhandene Steinsetzungen und Mauerstrukturen erkennen und in Graustufenbildern darstellen. Dies ist beispielsweise in den Bereichen Rankweil-Brederis und Feldkirch-Altenstadt zur Frage nach den dort aus römischer Zeit vermuteten Siedlungen, 2004 im prähistorischen Siedlungsbereich von Bludenz geschehen.

Altersnachweise

Auch bei zuverlässigen historischen Darstellungen sind der Altersbestimmung von Altstraßen Grenzen gesetzt. Es lässt sich zwar lokalisiert nachweisen, welche Verkehrswege zur Zeit der Kartierung oder einer anderen bildlichen Darstellung vorhanden waren, damit ist aber noch nicht gesagt, wie lange die betreffende Verbindung den ersichtlich gemachten Verlauf hatte. Je bescheidener ein bestimmter Weg ausgeführt war, desto größer war die Bereitschaft, neu entstandenen Hindernissen – z.B. durch Hochwasser, Windwurf, Rutschungen oder Änderungen der Flächennutzung – mit rasch improvisierten Trassenänderungen auszuweichen. Auch aus diesem Grund ist es müßig, nach dem »ursprünglichen« Wegverlauf zu fragen. Wo nicht Engpässe ohne Abweichmöglichkeiten einen wirksamen Zwang ausgeübt haben, ist daher vor allem bei Aussagen über sehr alte Wegverbindungen größte Vorsicht geboten. Auch bei Fahrstraßen kann man sich nicht auf die Beibehaltung einer bestimmten Trasse über einen längeren Zeitraum verlassen. Bei der Auswertung von Karten, Plänen und anderen schriftlichen Unterlagen muss daher zwischen hinreichend gesicherten schriftlichen Nachweisen und Vermutungen unterschieden werden. Durch die Befunde im Gelände kann oft immerhin der Wert von Vermutungen relativ gut eingeschätzt werden.

3.4. Erhebungen im Gelände

Sobald die nötigsten Vororientierungen über die maßgeblichen verkehrsgeschichtlichen Rahmenbedingungen gewonnen sind, gilt es, die Wegverhältnisse im Gelände zu erkunden. Bei einer unvoreingenommenen Spurensuche darf man sich auch auf Überraschungen einstellen.

Üblicherweise empfiehlt sich ein schrittweises Vorgehen, bei dem zunächst die wesentlichen regionalen und lokalen Grundstrukturen des Wegenetzes in ihrer jeweiligen Eigenart ausfindig zu machen sind. Dabei richtet sich der Blick gleichzeitig auf die Nutzung der Nahbereiche und auf kulturgeschichtliche Orientierungshilfen am Weg. Dazu gehören Einfriedungen, Brunnen, Inschriften, Wegkreuze, Bildstöcke, Kapellen und andere Kleinerelemente. Mit in die Betrachtung



Abb. 8: Der schon lange als Wanderweg genutzte historische Saumweg über das Schlappiner Joch ist Bestandteil des neuen Weitwanderwegs *Via Valtellina* (Foto: Verf.).



Abb. 9: Frühere Fahrstraßen eignen sich oft vorzüglich als Wirtschafts- und Spazierwege. Im Bild die ehemalige Landstraße von Sonntag nach Buchboden (Foto: Verf.).



Abb. 10: Der alte Fahrweg von Röthis nach Viktorsberg wurde als »Eusebiusweg« in das 2003 neu gestaltete Wanderwegenetz des Vorderlandes einbezogen (Foto: Verf.).

tung kommen selbstverständlich überörtlich bedeutsame Objekte, wie ehemalige Post- und Zollstationen, Gasthöfe und Pferdeställe. Sehr häufig sind auch in den Flurnamensammlungen von Werner Vogt wertvolle Hinweise auf alte Wegverläufe und verkehrsrelevante Bezüge zu finden.

Im Gelände richtet sich das Hauptaugenmerk auf die Wegbeschaffenheit, auf Wegformen (z.B. Fuß- und Fahrwege, Hohlwege, Hang-, Damm- und Passwege), auf Merkmale von Nutzung und Alter wie auch auf erkennbare Aufwendungen für Wegverbesserungen (z.B. Pflästerungen, Wasserabschläge, Böschungsmauern, Brücken und Stege). In manchen Fällen sind bautechnische und volkskundliche Besonderheiten genauer zu studieren. Hinzu kommen Fragen nach den erkennbaren Naturgefahren und Vorkehrungen zum Schutz des Verkehrs. Ebenso gehören begleitende Naturelemente wie Hecken und Alleen mit ins Bild.

3.5. Systematische Inventarisierung

Zur Dokumentation von Kulturgütern in der Landschaft wurden bereits verschiedene Methoden erprobt. Für das *Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS)* gibt es spezielle Richtlinien. Sie bezwecken, *die Lage und Bedeutung historischer Verkehrswege als Entscheidungshilfe für Kantone und Gemeinden darzustellen. Konsequenterweise werden auf der Inventarkarte nur jene historischen Verkehrswege berücksichtigt, die im Gelände noch sichtbar und damit raumplanerisch relevant sind.*¹⁰ Dabei werden neben dem Verlauf dreierlei »Substanzgrade« unterschieden: historische nachgewiesene Trassenführung ohne oder mit nur teilweise erkennbaren Relikten der früheren Substanz sowie im besten Fall »mit viel Substanz«. Die inventarisierten Verkehrswege werden in topografischen Arbeitskarten normalerweise im Maßstab 1:25.000 und auf Formblätter mit entsprechenden Erläuterungen dargestellt. Hinzu kommen Zeichnungen und Fotos als zusätzliche Dokumentationshilfe. Für diese Erfassung bietet die zuständige Fachstelle detaillierte Anleitungen.

Dokumentationen dieser Art sind unerlässlich. Dabei sei zunächst aber offen gelassen, welcher Detaillierungsgrad anzustreben ist. Mitunter kann ein vereinfachter Überblick nützlicher sein als zeitaufwändig perfektionierte Erhebungen. Archäologisch vertiefte Untersuchungen sind oft aber hilfreich, wo sie gezielt zur Klärung wichtiger Fragen angesetzt werden.

Ob und inwieweit die vom IVS vorgeschlagenen Arbeitstechniken auch in Vorarlberg übernommen werden können, hängt von der Entwicklung eines Gesamtkonzepts ab, das die Inventarisierung von natur- und kulturgeschichtlichen Landschaftswerten gesamthaft umfasst. Dabei ist die Aktualisierung früherer Inventare, wie beispielsweise des Biotopinventars, inbegriffen. Bei einem solchen Gesamtkonzept werden auch die inzwischen im Rahmen des VOGIS wesentlich verbesserten Möglichkeiten der Computerkartografie zu nützen sein.

¹⁰ Schneider (wie Anm. 4), S. 27.

Für die Weiterentwicklung der Arbeitstechnik erscheint es zweckmäßig, neueste Methoden kennen zu lernen und das auf Vorarlberg bezogene Konzept zunächst im Rahmen von räumlich gut überschaubaren Pilotprojekten zu testen.

3.6. Erweiterter Denkmalschutz

Erkennen und Respektieren der Schutzwürdigkeit

Wie bei anderen Kulturdenkmälern kommt es auch bei einem erhaltenswürdigen alten Verkehrsweg auf die Bewahrung seiner kulturgeschichtlichen Originalität an. Dabei ist der Umgebungsschutz mit zu berücksichtigen.

Der rechtsverbindlich formulierte Schutz von historischen Verkehrswegen ist zumeist eine Form von Denkmalschutz, wie er im *Bundesgesetz betreffend den Schutz von Denkmalen wegen ihrer geschichtlichen, künstlerischen oder sonstigen kulturellen Bedeutung (Denkmalschutzgesetz – DMSG)* angestrebt wird. Daher empfiehlt sich bereits bei der Inventarisierung von historischen Verkehrswegen die Kooperation mit Experten des Bundesdenkmalamts mit Absprache der Vorgangsweise und von geeigneten Möglichkeiten der Arbeitsteilung.

Wenn beim Kulturgut »Weg« nach den effizientesten Schutzmaßnahmen gefragt wird, ist vordringlich auf die allgemeine Anerkennung als schutzwürdiges Kulturgut hinzuwirken. Das bedeutet nicht, dass deswegen bereits von Anfang an eine amtliche Unterschutzstellung zu veranlassen ist. Für ein überzeugendes Bewusstmachen der Schutzwürdigkeit kann die Inventarisierung selbst ein entscheidender Schritt sein, indem dadurch die Gemeinden über Kulturwerte, ihre Bedeutung und Gefährdung in Kenntnis gesetzt werden. Es ist schon viel gewonnen, wenn auf kommunaler Ebene ein entsprechender Schutz- und Pflegebedarf erkannt wird. Dadurch ist es zumindest weniger leicht, eine fortschreitende Verwahrlosung und Zerstörung beizubehalten.

Indem der Schutz historischer Verkehrswege mehr oder weniger ausgesprochen zu einem Ziel der Gemeindeentwicklung wird, dürfen auch eher gezielte Erhaltungsmaßnahmen erwartet werden. In einfachster Form kann das bedeuten, dass eine Gemeinde wenigstens um die Erhaltung alter Gehrechte besorgt bleibt. Dies kann etwa in der Weise geschehen, dass vergessene und im Gelände kaum mehr erkennbare Wegverbindungen in Ortsplänen ersichtlich gemacht und dass von Zeit zu Zeit organisierte Begehungen protokolliert werden.

Die Dokumentation schutzwürdiger Verkehrsanlagen kann vor allem bei Flächenwidmungsplanungen und projektbezogenen behördlichen Interessenabwägungen eine wertvolle Unterlage sein. Damit ist es jedenfalls besser möglich, die Schutzinteressen gegenüber zerstörend wirkenden Raumansprüchen zu verteidigen.

Möglichkeiten der Reaktivierung und pfleglichen Erhaltung

Mit einem bloßen Respektieren von Schutzwürdigem ohne pflegliche Betreuungsmaßnahmen ist es nicht getan. Kulturdenkmäler verkommen in der freien Natur zumeist relativ schnell, wenn auf ihre Instandhaltung verzichtet wird. Zum Minimum denkmalpflegerischer Tätigkeit gehören Vorkehrungen gegen naturbe-

dingte Schäden oder anderen vermeidbaren Verschleiß. Das kann zum Beispiel durch Konservierung geschehen, indem man um das Vorhandensein bestimmter Objekte zwar weiß, für diese aber störende Einflüsse abschirmt. Dazu hat sich bei vor- und frühgeschichtlichen Relikten besonders das Aufbringen von schützendem Schüttmaterial bewährt. Dies war auch nach den Ausgrabungen von Teilen der Römerstraße Brigantium – Ad Rhenum der Fall.¹¹

Bei erhaltenswerten Wegen und Straßen ist es meistens am zweckdienlichsten, wenn diese als Fußwege instand gehalten werden. Bei innerörtlichen und ortsnahen Spazierwegen war dies oft bisher schon üblich. Dazu gehören das Freihalten von schädigendem Bewuchs und notwendige Reparaturen an defekten Mauern, Wasserableitungen und Pflästerungen. Rekonstruktionen von zerstörten Teilen sind aber eher die Ausnahme als die Regel. Wo alte Wegverläufe unterbrochen sind, wird ein notwendiger Lückenschluss oft bewusst mit kontrastierenden neuen Materialien und Techniken vorgenommen. Es wird aber grundsätzlich darauf verzichtet, die ohne Hartbelag überkommenen Altstraßen zu asphaltieren. Indiskutabel sind meistens auch Neuanlagen mit Nachbauten. Wenn nicht nach amerikanischen Vorbildern »Erlebnisparks« mit kopierten Bauten angestrebt werden, kann es nicht Aufgabe der Denkmalpflege sein, neue »alte« Denkmäler herzustellen.¹²

Das von der Vorarlberger Landesregierung 1995 beschlossene Wanderwegekonzept enthält unter Punkt 2.7 die Zielsetzung: *Es ist zu erkunden, wo historisch bedeutsame Wegführungen bestehen, wie diese in ihrer Eigenart erhalten und in das Wanderwegenetz aufgenommen werden können.*¹³ Im Zuge der Realisierung dieses Konzeptes wurde schon bei den vorbereitenden Bestandsaufnahmen darauf geachtet, solche Wege ausfindig zu machen. In mehreren Fällen konnten vergessene und von Bewuchs verborgene Wege wieder zum Vorschein gebracht und reaktiviert werden. Durch die Einbeziehung in eine angemessene Wegebetreuung kann auf Dauer die Erhaltung eines hinlänglich guten Zustands erwartet werden. Durch die Einbeziehung historischer Bergwege werden mitunter aber auch Unbequemlichkeiten, wie zum Beispiel die früher üblichen steilen Längsneigungen, in Kauf genommen.

Neue Weitwanderwege auf historischen Routen

In der Schweiz ist es auf der Grundlage von Vorarbeiten des IVS gelungen, historische Verkehrswege über größere Distanzen als kulturgeschichtliche Erlebniswege anzubieten. Das wohl beste Beispiel ist der 1992-2002 wiederhergestellte *Stockalperweg* Brig – Gondo in Kombination mit dem Ecomuseum Simplon.

¹¹ Grabherr, G.: Die römische Straße zwischen Brigantium und Ad Rhenum, in: JbVLMV 1997, S. 67 – 79.

¹² Flückiger, R.: Historische Verkehrswege und Denkmalpflege, in: Bulletin IVS, 1991-3, S. 22.

¹³ Amt der Vorarlberger Landesregierung: Wanderwege-Konzept Vorarlberg, Bregenz 1995, S. 22.

Noch bekannter sind die zwischen Bodensee und Genfersee ausgewiesenen *Jakobswege*.¹⁴ In Graubünden wurde die 2001 eröffnete *Via Spluga* Thusis - Splügenpass - Chiavenna zur Sehenswürdigkeit.¹⁵ Ähnliche Aktivitäten wurden im Verlauf der Route über den Septimerpass gesetzt. Die Reaktivierung der *Via Valtellina* im Verlauf des alten Saumweges Schruns - Schlappiner Joch - Engadin - Veltlin ist derzeit im Gange.

In Westösterreich besteht ebenfalls Interesse, traditionelle Routen des Fernverkehrs unter kulturgeschichtlichen Aspekten neu zu präsentieren. Das geschah bisher vor allem auf den Spuren der von Oberitalien durch Tirol zur Donau führenden Römerstraße *Via Claudia Augusta*. Für die *Salzstraße* von Hall in Tirol zum Bodensee ist ebenfalls ein Kulturführer erschienen.¹⁶ Für die Herstellung eines als *Arlbergweg* präsentierbaren Wanderwegs von Landeck bis Bludenz konnte in einer Vorstudie zumindest die Realisierungswürdigkeit nachgewiesen werden.¹⁷ Bemerkenswert sind daneben Initiativen, historische Pilgerwege soweit wie möglich in neue Routenangebote für Jakobspilger einzubeziehen.¹⁸ Nicht zu übersehen sind aber auch Schnellaktionen, mit denen problematische »Jakobswege« beschildert und propagiert werden.

3.7. Koordinierte Vorgangsweisen erforderlich

In Anfangsphasen neuer Entwicklungen kann es vorteilhaft sein, wenn zuerst probeweise von verschiedenen Seiten unkoordinierte Initiativen gesetzt werden. Sobald aber ein gewisser Überblick über die anstehenden Aufgaben und die Realisierungsmöglichkeiten gewonnen wird, gibt sich je länger je mehr die Notwendigkeit einer überdachten Gesamtkonzeption und der arbeitsteiligen Kooperation zu erkennen.

In Vorarlberg scheint die Zeit dafür reif zu sein. In der derzeitigen Entwicklungsphase der Landeskunde ist auch ein verstärktes Interesse an »raumbezogener Geschichte« zu erkennen. Das zeigt sich u. a. bei den in den letzten Jahren in immer dichter Folge erschienenen Heimatbüchern. Für deren Erarbeitung wie auch für verschiedenste amtliche Zwecke wird überdies der Mangel an genügend historisch-geografischen Grundlagenarbeiten zunehmend bewusst. Das zeigt sich besonders im Fehlen einer amtlichen Inventarisierung kulturgeschichtlich bedeutsamer Landschaftsteile. Das Wissen um dieses Manko hatte auf Landesebene vorerst immerhin zur Folge, dass 2004 in professioneller Weise eine systematische Erfassung der historischen Karten und Pläne angegangen wurde.

¹⁴ Blum, J.: *Jakobswege durch die Schweiz*, Thun 1998.

¹⁵ Wanner, K.: *Via Spluga. Thusis-Splügenpass-Chiavenna*, Chur 2001 (BAW-Wanderführer).

¹⁶ Strolz, B.: *Die Salzstraße nach Westen*, Innsbruck 2004.

¹⁷ Tiefenthaler (wie Anm. 3).

¹⁸ Tiefenthaler, H.: *Historische und heutige Pilgerwanderwege von Vorarlberg nach Einsiedeln*, in: *Montfort* 54, 2002, Heft 2, S. 97 - 123.

Im Bereich Freizeit und Tourismus verstärkt sich von verschiedenen Seiten die Nachfrage nach kulturgeschichtlich orientierten Wanderwegen. Dabei ist zur Angebotsgestaltung auch eine vermehrte grenzüberschreitende Zusammenarbeit gefragt. Inzwischen hat Vorarlberg unter den österreichischen Bundesländern immerhin einen Vorsprung in der umfassenden Neugestaltung der Wanderwege gewonnen, wobei auch da auf eine natur- und kulturgeschichtliche Erlebnisorientierung und auf ein enges Zusammenwirken aller berührten Stellen gesetzt wird. Im Zuge der Realisierung des Vorarlberger Wanderwegekonzeptes auf kleinregionaler Ebene wurde nebenbei mehr als bisher bewusst, wie viele historische Wege bereits unwiederbringlich ruiniert, bestehende Wege in ihrem Bestand gefährdet sind.

Indem sich – auch im Zusammenhang mit Förderungsmaßnahmen der EU – auf verschiedenen Ebenen eine erhöhte Bereitschaft zur Zusammenarbeit entwickelt hat, wäre es im Sinne des Nutzens von Synergieeffekten, wenn in Vorarlberg nun auch die Inventarisierung historischer Verkehrswege gezielt angegangen wird. Obschon dafür bereits einiges Know-how verfügbar ist, erscheint es nicht überflüssig, dieses im Rahmen von kleinregionalen Studien zunächst kritisch zu prüfen und zugleich die Innovations- und Kooperationschancen möglichst konkret zu erkunden.

Das Testen von methodischen Neuerungen geschieht am zweckmäßigsten im Rahmen von Pilotprojekten. Ein solches ist derzeit im Klostertal besonders im Zusammenhang mit dem Arlbergweg in Vorbereitung. Dazu gehören einerseits Archivarbeiten, andererseits räumliche Untersuchungen, teils auch vertiefte archäologische Studien mit Grabungen. Der Museumsverein Klostertal bemüht sich gleichzeitig um ein enges Zusammenwirken mit den benachbarten Gebieten wie auch mit verschiedenen Fachleuten. Demselben Zweck dienen vertiefte Untersuchungen, die ab 2002 auch im Montafon für überregionale historische Wege angegangen wurden.¹⁹ So wird auf regionaler Ebene bereits konkret versucht, bei der Inventarisierung historischer Verkehrswege eine landesweite Aufgabe vorzuspüren.

Daneben haben auch Touristiker wiederholt versucht, »Römerwege«, »Walserwege«, »Jakobswege« und andere kulturgeschichtliche »Erlebniswege« anzubieten. Was auf diese Weise ohne ausreichende Vorstudien propagiert wird, ist vielfach aber höchst fragwürdig. Voreilige Aktionen dieser Art machen immerhin bewusst, dass einem ernst zu nehmenden Interesse an kulturgeschichtlichen Landschaftswerten weithin noch kein entsprechend ernst zu nehmendes Angebot gegenüber steht.

¹⁹ Rudigier, A.: Die Montafoner Kulturwanderwege, in: Jahresbericht 2003 Montafoner Museen, Schruns 2004, S. 54