

# **Die Geschichte des Verkehrs in Vorarlberg im Überblick**

Die Beförderung von Personen und Waren war stark beeinflusst von den natürlichen Gegebenheiten eines Gebietes. Hindernisse (Bergketten, Schluchten, Flüsse, Sümpfe) und Erleichterungen (flache Täler, lange Ströme, niedrige Pässe) bestimmten die Entstehung der Verkehrsrouten auch in Vorarlberg. Die für Jahrtausende wichtigste Strecke verband Norditalien und Süddeutschland auf dem Weg über die Pässe Graubündens, des Rheintales und des Rheins selber. Eine zweite Straße ergab sich als Querverbindung von Wien über Innsbruck, Seefeld (oder Fernpaß), Kempten, Bregenz und Lindau. Auch der Bodensee als schiffbares Gewässer vereinte die umliegenden Städte stark. Der Arlberg dagegen spielte eher eine untergeordnete Rolle. Daß Landesgrenzen nicht wirklich ausschlaggebend für die Bildung von Handelswegen sind, zeigt auch die Tatsache, daß Vorarlberg noch 1976 durch 23 Straßen mit dem benachbarten Ausland verbunden war, aber nur durch drei mit Tirol.

Das erste Verkehrsmittel der Menschen waren auch in Vorarlberg die Flüsse. Noch im 19. Jahrhundert legte man aus Notwendigkeit stundenlange Fußmärsche zurück, da gerade in den Bergen die bequemsten Wege oft die längsten sind. Daher gingen kleine Händler, Schmuggler, Saisonarbeiter und andere zu Fuß, wenn sie z.B. vom Montafon ins schweizerische Prätigau (z.B. über das Schlappiner Joch) oder vom Innerbregenzerwald ins Kleine Walsertal strebten.

Um Lasten zu transportieren bediente man sich früh schon der Mulis oder Pferde. Von der Last, die ein solches Saumtier tragen konnte (= „Sam“ oder „Som“, ca 200 kg), leitete sich die Bezeichnung (Saumpfad) ab. Nur mit Saumtieren wurde z.B. Käse von den Alpen nach Oberitalien gebracht. Noch bis in die Neuzeit hinein mußte der Warenverkehr auf schwierigeren Bergstrecken mit Saumtransporten vorlieb nehmen, was ein oftmaliges Umladen von Wägen auf Pferde bedeutete.

Die ersten befestigten, mit Pferd und Wagen gut zu befahrenden Straßen in unserem Raum bauten die Römer. Sie erleichterten von Rom aus sowohl das Erhalten neugeschaffener Provinzen (Vorarlberg gehörte zu Raetia, seit 15 v. Chr.) als auch die Eroberung neuer. Als die Allemannen von Norden her einfielen, reagierten die Römer mit dem Bau der Via Decia um 250 n. Chr., die als einzige nachgewiesene Römerstraße durch einen Vorarlberger Ort führte, nämlich Bregenz. Sie verband die Via Claudia in Innsbruck über das Tannheimertal mit Brigantium. Eine ältere Straße, die nach neuen Funden in Altenstadt/Feldkirch wahrscheinlich auch als befestigte Römerstraße zu gelten hat, führte im Nord-Süd-Verlauf durch das Rheintal.

Das Mittelalter bedeutete vorerst auch bei der Beschaffenheit der Straßen einen Rückschritt. Sie waren allenfalls sehr witterungsanfällige und nicht ungefährliche Erdbahnen. Wie schon in der Römerzeit passierte man in Vorarlberg Flüsse an seichten Stellen, den Furten. Vor Steigungen spannte man zusätzliche Zugtiere vor.

Trotz dieser unbequemen Reisemöglichkeiten entstand zwischen Lindau und Mailand ein reger Handelsverkehr. Drei Familien oblag seit Anfang des 14. Jahrhunderts regelmäßige Beförderung von Waren, Personen und Post auf dieser Wegstrecke. Eine erste Konkurrenz entstand diesem Mailänder Boten erst mit der habsburgischen Staatspost um 1500, die dem Boten die Post innerhalb des Habsburgerreiches abnahm.

Eine wichtige Alternative zu den schlechten Straßen und Beförderungsmitteln der damaligen Zeit stellten die Flüsse dar, besonders für schwere Waren. Die älteste Variante des Wassertransports ist wahrscheinlich die Holzbeförderung: Baumstämme ließ man auf Bächen (z.B. Bregenzer Ache, Ill und Frutz) abwärts treiben, allenfalls zu Floßen zusammengebunden. Es gelangte so relativ schnell und sicher vom Berg ins Tal und zur Weiterverarbeitung.

Der Rhein war tief und breit genug, um auch mit Schiffen befahren zu werden, wahrscheinlich schon im frühen Mittelalter (um 800 n. Chr.). Floße konnten ihn von Chur abwärts bis in den Bodensee hinunterschwimmen, Schiffe hatten aufgrund ihres Tiefganges bei Hohenems (Bauern) die südlichste Anlegestelle. Diese mit Segel, Ruder und Steuer ausgestatteten und gegen die Strömung von Pferden an Seilen gezogenen Kähne führten v.a. schwere Güter in beide Richtungen: Getreide aus Süddeutschland nach Vorarlberg, Salz, Tierprodukte (Felle, Schmalz, Käse), Metalle

und Kalksteine aus Koblach in entgegengesetzter Richtung. An Haller Salz hatte auch die Schweiz Bedarf, Wein, z.B. der Zehent vom Kloster St. Gallen oder die Erträge von Weinbergen der St. Galler und Lindauer Bürger im Rheintal, wanderte dagegen rheinauf- und –abwärts.

Bauholz, Schindeln, sogar noch Kies für den Bahnbau im 19. Jahrhundert und Güter aus dem Süden (Zitronen, Mandeln, Orangen, Muskatnuss, Olivenöl und andere Leckereien) waren hauptsächlich dem Transport durch Floße vorbehalten. Um 1800 gab es auf solchen auch einen regelmäßigen Personenverkehr von Chur bis zum Bodensee. Floße hielten sich am längsten auf dem Rhein, bis ins 19. Jahrhundert. Mit dem Ausbau der Arlbergpaßstraße und dem Bau der Eisenbahn verschwanden auch sie vom Rhein.

Wo Gewinn gemacht wurde, konnten Zölle (49 Zollstationen allein in Vorarlberg bis 1792), Streitigkeiten und die Vergabe von Vorrechten durch Landesfürsten nicht fehlen. Verkehrstechnisch gesehen günstig gelegene Städte gediehen, andere verarmten. Als wichtigste und für den Flußzoll zuständige Stadt am Rhein galt Rheineck. Letzterer machte Höchst Konkurrenz und setzte sich teilweise durch. Im Gegensatz zu diesen beiden Orten durften Schiffer aus Feldkirch und Lustenau nur Waren für den Eigenbedarf transportieren.

An einer wichtigen Schlüsselstellung für den Bodensee- und Landverkehr lag Fussach. Von Fussach aus fuhr man über den Bodensee nach Lindau (u.a. Goethe 1788). Als der Rhein bei Rheineck und Höchst verkieste, übernahm es zusammen mit Altenrhein auch auf dem Rhein die Kontrolle. Erst als die Habsburger die eher abseits gelegene Straße durch Bregenz um 1750 bevorzugten, verlor es an Bedeutung.

Auf dem Land entstanden Transportgenossenschaften, die Rodgesellschaften. Darin zusammengeschlossene Fuhrunternehmer übernahmen anfallende Transporte in abwechselnder Reihenfolge. Sie hatten aber auch die Straßen im Abschnitt ihrer Rodgesellschaft zu erhalten. In der Rodordnung von Klösterle 1731 waren z.B. auch die vorgeschriebenen Lieferpreise und die Deklaration transportierter Güter festgelegt und vorgeschrieben. Waren, die nicht durch Rodfuhrleute befördert wurden, waren bevorzugt, sozusagen zollfrei. Das galt z.B. für das Haller Salz, das über den Arlberg kam.

Andere Unternehmer erledigten besonders eilige Sendungen, die „Stracks“-Fuhren überregional. Die Vorrechte der Rodordnungen riefen natürlich auch viele Neider und

Konkurrenten auf den Plan, bis es gelang, die Organisationen der Rod Anfang des 19. Jahrhunderts ganz auszuschalten. Als Folge davon ging die Erhaltung der Straßen verstärkt auf die Gemeinden über, die jeweils ihre eigenen Wege übernahmen. Das Ausbessern von Verbindungsstraßen untereinander teilten sie auf. Da sich Gemeinden zu diesem Zweck zu „Konkurrenzen“ zusammenschlossen, nannte man die von Konkurrenzen verwalteten Verkehrswege „Konkurrenzstraßen“. Das benötigte Geld wurde weiterhin in Zollstationen eingehoben, die aufgrund ihrer Dichte den Warentransport verzögerten und verteuerten.

Zur Zeit der aufgeklärten Herrscher in Österreich, Maria Theresias und Josefs II, nahm der Staat die Anlage gut befestigter „Kunststraßen“ in Angriff. Diese Reichsstraßen waren im Unterbau befestigt und mit Kies als oberster Schicht versehen.

Bis dahin führte über den Arlberg immer noch ein Saumpfad, den man im Winter mit Schlitten überwand, die in dieser Jahreszeit allgemein das einzig mögliche Gefährt darstellten. Unter Josef II entstand der Plan, den Arlberg mit einer ordentlichen Straße zu versehen. 1824 war sie fertig und wertete den Paß enorm auf. Bald fuhren die ersten Stellwagen von Innsbruck nach Feldkirch über den Arlberg, Kutschen, die als Omnibusse fungierten. Um die Mitte des 19. Jahrhunderts sah der Fahrplan jeweils drei Mal pro Woche die Fahrten von Feldkirch nach Bludenz und umgekehrt vor. Für die Strecke Bregenz – Feldkirch brauchte man sechs Stunden.

Über Jahrhunderte hinweg änderte sich an den Möglichkeiten, größere Strecken zu überwinden, fast nichts. Auch in Hinblick auf die Mobilität bedeutete die Industrielle Revolution wirklich eine Revolution.

Als erste Errungenschaft derselben fand die Eisenbahn Eingang in das Vorarlberger Verkehrsgeschehen. Schon bevor Lindau 1854 und Salzburg 1860 von München ausgehend an das Eisenbahnnetz angeschlossen waren, forderten Privatleute und später auch Kreishauptmann Ebner (1845) eine eigene Bahn für Vorarlberg. Bis zur Verwirklichung dauerte es Jahrzehnte, dann aber setzte man sie gründlich und mit großem Arbeitsaufwand um. 1872 wurde nicht nur die Strecke Lochau – Bludenz fertiggestellt, sondern auch die Anschlüsse derselben nach Lindau, Buchs und St. Margarethen in Angriff genommen. Eine besondere Leistung war der Bahntunnel durch den Arlberg, den vor allem Trentiner Arbeiter in nur vier Jahren (1880 – 1884) ausführten.

Den Nebenbahnen waren unterschiedliche Schicksale beschieden. 1902 nahm die Bregenzerwald-Bahn ihren Betrieb zwischen Bregenz und Bezau auf. Da im Wald Autos bis in die 20er Jahre des 20. Jahrhunderts verboten waren, wirtschaftete sie recht gut. Dann aber nahm die Bereitschaft sie zu benutzen ab, Vermurungen und Steinschläge ließen den Erhalt der Strecke als zu teuer erscheinen. Die Schmalspurbahn wurde daher 1985 endgültig eingestellt. Seit wenigen Jahren fährt sie wieder als besondere Attraktion zwischen Bezau und Bersbuch.

Besser war es da um die Montafonerbahn bestellt. Sie hat eine normale Spurbreite und war nach der Fabriksbahn der Firma F.M. Hämmerle in Feldkirch-Gisingen die erste elektrisch betriebene Bahn der österreichisch-ungarischen Monarchie. Sie fährt seit 1905 zwischen Bludenz und Schruns.

Die Erfindung der Dampfmaschine führte aber nicht nur zur Eisenbahn, sondern auch den Dampfschiffen. Das erste auf dem Bodensee fuhr 1817. Trotz eines anfänglichen Mißerfolges verkehrte eines ab 1824 fahrplanmäßig. Österreich besaß dagegen erst 1884 ein solches Schiff. Bis 1910 folgten acht weitere. Das letzte dieser Art stellte erst 1965 seinen Betrieb ein. Heute fährt immerhin wieder ein ehemaliger Raddampfer, die Hohentwiel, restauriert und mit Motor. Das erste Motorschiff gab es in Vorarlberg 1928: die „Österreich“.

Zwei weitere neue Verkehrsmittel kamen hinzu: das Fahrrad und das Auto. Schon ab 1869 zeigten sich vereinzelt Fahrradfahrer auf Vorarlbergs Straßen. Anscheinend wurden sie damals noch ausgelacht, aber bereits im 19. Jahrhundert gab es Fahrradvereine. Heute räumt man den Fahrrädern eigene Radwege, bzw. Fahrradstreifen ein.

Das meistgenützte Fahrzeug ist allerdings das Auto. 1893 fuhr das erste Exemplar in Vorarlberg und damit in der ganzen Monarchie (ein Benz mit der Herstellernummer 24). 1902 führte ein Automobilrennen von Paris nach Wien über Vorarlberg. In den darauffolgenden Jahren stieg die Anzahl der Autobesitzer in Vorarlberg allmählich an. Auch einige Lastkraftwagen waren vorhanden. Beide Weltkriege brachten die Entwicklung vorübergehend zum Stoppen. In der Zwischenkriegszeit war das Auto außerdem noch so teuer, daß sich stattdessen Motorrad und Moped zum Fahrzeug der breiten Bevölkerung entwickelten. Erst nach dem Zweiten Weltkrieg, besonders seit den 60er Jahren, setzte sich das Auto auch in durchschnittlich verdienenden Familien durch. Seither führt die Kurve der Käuferzahl steil nach oben.

Als Alternative zu den Stellwagen der Neuzeit entwickelte sich im 20. Jahrhundert der Autobus zur Beförderung mehrerer Menschen zugleich. Zwischen 1902 und 1938 verkehrte sogar eine Straßenbahn zwischen Dornbirn und Lustenau, die einzige in Vorarlberg.

Zugleich begann die Ausdehnung des Straßennetzes abgelegene Gebiete näher an das Verkehrsgeschehen der Hauptstrecken anzubinden. 1894 und 1908 entstand die Flexenstraße zwischen Stuben und Zürs und wurde auf die Orte Lech und Warth ausgedehnt. Ab den 1920er Jahren vermehrte man auch die Güterwege und wirkte so der eingesetzten Landflucht ein wenig entgegen.

Zu guter Letzt folgte auch das Flugzeug, allerdings bis heute nur in sehr kleinem Rahmen. Da auf dem einzigen Vorarlberger Flughafen in Hohenems nur Flugzeuge bis zu einem Gewicht von 3 Tonnen zugelassen sind, müssen Vorarlberger, die mit größeren Passagierflugzeugen fliegen wollen, auf die Flughäfen Innsbruck, Zürich, auf einen deutschen Flughafen oder auf den in Altenrhein ausweichen. Mit letzterem kam ein erster Vertrag 1924 zustande. In der Zwischenkriegszeit gab es schon Segelfliegervereine. Heute fliegen auch Hubschrauber der Firma Wucher, Ludesch, und des ÖAMTC, der seinen Standort in Feldkirch hat. Seit zwei Jahren kann man übrigens wieder den Zeppelin über dem Bodensee sehen, der im Sommer für Touristen fliegt. Er startet, wie sein Vorbild aus dem Jahr 1911, in Friedrichshafen.

Wie man sieht., sind einige Verkehrsmittel vergangener Zeiten für Urlauber wieder ins Leben gerufen worden: die Wälderbahn, die Hohentwiel, der Zeppelin und Kutschenfahrten. Auch die gesamte Bodenseeschifffahrt gehört heute zum Vergnügen.

Seit dem Zweiten Weltkrieg liegt das besondere Augenmerk der Verkehrspolitik auf dem Auto- und LKW-Verkehr. Man begann mit dem systematischen Asphaltieren der Straßen. Zuvor waren sie nur geschottert, seit Beginn des 20. Jahrhunderts immerhin auch gewalzt. In den Städten pflasterte man die Straßen, um zu große Staubentwicklung zu vermeiden. In den 30er Jahren versuchte man dasselbe Ergebnis mit Ölen zu erzielen. Aber obwohl bereits 1912 eine erste Versuchsstrecke zwischen Bregenz und Lochau geteert worden war, blieb das Auftragen von Asphalt den letzten 50 Jahren vorbehalten.

Eine weitere Verbesserung für den Verkehr war der Bau des Arlberg-Straßentunnels (1973 – 1978). Außerdem verwirklichte man die Vorarlberger

Rheintalautobahn, ein Projekt, das die Nationalsozialisten 1938 aus strategischen Gründen vorgesehen hatten. 1955 griff man die Idee einer Autobahn wieder auf. Der Bau sollte in Bregenz beginnen, doch Uneinigkeiten über den Verlauf führten dazu, daß der Spatenstich für die gesamte Autobahn erst zehn Jahre später und in Hohenems erfolgte. 1980 konnte der Pfändertunnel in Betrieb gehen, und mit der Fertigstellung des Ambergtunnels 1985 war die A 14 zwischen Hörbranz und Bludenz vollendet.

Offensichtlich folgte der Ausbau der Straßen nicht nur dem erhöhten Verkehrsaufkommen, sondern auch umgekehrt: gut ausgebaute Straßen werden vermehrt genutzt. Diese Gesetzmäßigkeit war Gemeinden, die verstärkten Fremdenverkehr durch den Ausbau des Straßennetzes erhofften, durchaus bewußt. Sie gilt aber auch für LKWs. Nach wie vor werden viele Güter in LKWs transportiert, der Ausbau der Eisenbahn zu einer akzeptierten Alternative steht erst am Anfang. Im Anbetracht des großen Wirtschaftsraumes der EU nimmt der Druck auf die Staaten in den Alpen, Transitland zu sein, zu. Die Lage ist aufgrund der Tatsache, daß ein Gebirge nur ein beschränktes Netz an Durchzugsstraßen zuläßt, so ernst. Solche Überlegungen und die Angst vor einer Zunahme von Lärm und Luftverschmutzung führen heute dazu, daß größere Straßenbauprojekte meist boykottiert werden. Heftig umkämpft sind der geplante Letzetunnel als Schnellverbindung nach Liechtenstein und die Schweiz in Umfahrung von Feldkirch und die S 18, die laut Plan die Vorarlberger Rheintalautobahn an die Schweiz anbinden und dabei quer durch das Lauteracher Ried führen sollte. Bei der Erklärung des Lauteracher Rieds zum Naturgebiet 2000 sparte man die Trasse für die S 18 aus. Nun hat die EU gegen die Aussparung protestiert.

Der Umweltschutz spielt auch in anderen Zusammenhängen eine Rolle. Es gab nämlich Pläne, das wachsende Verkehrsaufkommen von der Straße wegzulenken. 1949 wollte man den Rhein als Fahrinne für größere Schiffe reaktivieren. Daß man im Gebiet von Höchst-Gaissau keinen Hafen gebaut hat, liegt letztendlich daran, daß die Rheinmündung zum Naturschutzgebiet erklärt wurde. Auch der Plan aus den 60er Jahren, am Rohrspitz einen ordentlich großen Flughafen zu bauen, wäre heute undenkbar. Damals scheiterte er aus finanziellen Gründen.

## Literaturangaben

BEER Lothar, Die Geschichte der Bahnen in Vorarlberg, Band I, Hard 1994, Band II 1995 und Band III 1999.

BENVENUTI Oliver, Säumer und Fuhrleute. Die Transporteure der Vergangenheit, Feldkirch 1998.

BIEDERMANN Klaus, Das Rod- und Fuhrwesen im Fürstentum Liechtenstein. Eine verkehrspolitische Studie mit besonderer Berücksichtigung des späten 18. Jahrhunderts (= Sonderdruck aus dem Jahrbuch des Historischen Vereins für das Fürstentum Liechtenstein, Bd 97), Schaan 1999.

BURMEISTER Karl Heinz, Vom Lastschiff zum Lustschiff. Zur Geschichte der Schifffahrt auf dem Bodensee, Konstanz 1992.

DAS WEISS—BUCH, Die internationale Spedition Gebrüder Weiss. Mehr als ein halbes Jahrtausend Verkehrsgeschichte des Alpenraumes, Bregenz 1975.

DIETH Arnulf, Die Österreichische Schifffahrt auf dem Bodensee. Vom Glatdeck-Dampfer zum modernen Dreieck-Motorschiff, Hard 1984.

Ders., Rot-Weiß-Rot auf dem Bodensee. Die österreichische Schifffahrt im Wandel der Zeit, Hard 1995.

LEIPOLD—SCHNEIDER Gerda, Der Rhein als Verkehrsweg, in: Unser Rheintal, o.O., 1996.

RÜNZLER Beat, Von der Auto-Manie zur Schizophrenie, in: Geschichte der österreichischen Bundesländer seit 1945. Vorarlberg, hrg. von Franz Mathis und Wolfgang Weber (in der Schriftenreihe des Forschungsinstituts für politisch-historische Studien der Dr.-Wilfried-Haslauer-Bibliothek Bd. 6/4) Salzburg 2000, S. 133 – 150.



RUPP Willi, Vorarlberger Verkehrsgeschichte, in: Vorarlberger Wirtschaftschronik.  
Vorarlberg, Wirtschaft im Wandel der Zeit. Hrg. vom GFW-Verlag, Dornbirn, o.J.