Zeitschrift: Ferrum : Nachrichten aus der Eisenbibliothek, Stiftung der Georg Fischer AG

Herausgeber: Eisenbibliothek

Band: 88 (2016)

Artikel: Touristische Mobilitäten und ihre Schnittstellen

Autor: Knoll, Martin

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-587258

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

MARTIN KNOLL

Touristische Mobilitäten und ihre Schnittstellen

Tourismusdestinationen sind in überregionale Infrastrukturnetzwerke der Mobilität integriert. An den Zugängen zu diesen Netzwerken und lokal vor Ort müssen verschiedene Typen von Mobilität synchronisiert und Übergänge organisiert werden – etwa zwischen motorisiertem Individualverkehr, motorisiertem öffentlichem Personenverkehr und individueller unmotorisierter Mobilität. Daher lassen sich Tourismusdestinationen als Schauplätze studieren, deren infrastrukturelle Ausstattung diese Organisationsleistung zu erbringen hatte und hat. Der Beitrag stellt anhand des Beispiels des alpinen Tourismus und auf der Basis einer Fallstudie zur Vorarlberger Gemeinde Mittelberg die analytische Kategorie der kritischen Schnittstellen touristischer Mobilitäten zur Diskussion. Übergeordnetes Ziel ist eine historische Evaluation der ökonomischen und sozialökologischen Nachhaltigkeit der touristischen Transformation von Regionen.

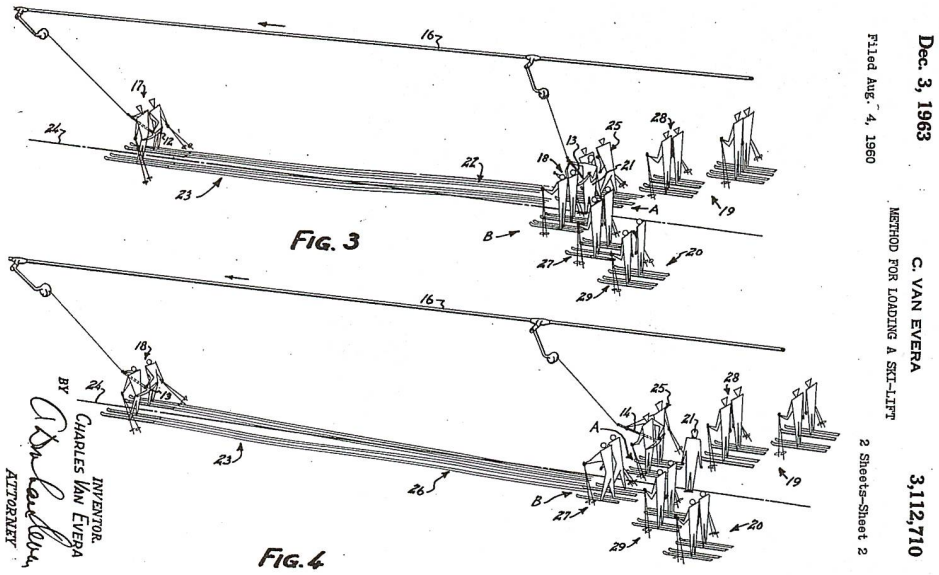
Schauplatz, Mobilität und Schnittstelle sind drei für diesen Beitrag wichtige Kategorien. Die beiden Perspektiven, aus denen heraus das Phänomen Tourismus hier beleuchtet wird, lassen sich als regional- und umwelthistorisch etikettieren. In der Regionalgeschichte interessieren insbesondere die regionalen Transformationsprozesse, die durch Tourismus hervorgerufen werden.[1] Regional- und Umweltgeschichte treffen sich in ihren jeweiligen Forschungsinteressen in vielerlei Hinsicht,[2] unter anderem insofern, als in beiden Teildisziplinen die jüngere Diskussion von praxistheoretischen Ansätzen mitbestimmt ist. Für die Regionalgeschichte bedeutet dies, dass Region nicht einfach physisch *ist*, sondern dass sie durch gesellschaftliche Praxis gemacht und ausgehandelt wird bzw. als Forschungsgegenstand definiert werden muss.[3] In der Umweltgeschichte greift immer mehr die Erkenntnis Raum, dass es nicht *die* Natur gibt, auf die der Mensch einwirkt und umgekehrt, sondern dass sich die beiden Sphären nicht sinnvoll trennen lassen. Ein konzeptioneller Vorschlag, damit umzugehen, spricht davon, dass sich alle menschliche Geschichte in dynamischen Knotenpunkten menschlicher Praxis und wie auch immer gestalteter Materialität abspielt.[4] Historikerinnen und Historiker beobachten diese Knotenpunkte, auch sozionaturale Schauplätze genannt, in ihrer historischen Dynamik.[5] Die Frage, inwieweit sich dieses Schauplatzkonzept analytisch produktiv mit dem Konzept der «tourismscapes» ergänzt, die der Tourismussoziologe René van der Duim aus der Actor-Network Theory/Akteur-Netzwerk-Theorie ableitet,[6] soll hier kurz angedeutet, aber nicht weiter diskutiert werden.

Wer sich mit Tourismusgeschichte beschäftigt, kommt an einer Auseinandersetzung mit räumlicher Mobilität nicht vorbei.[7] Genau genommen müssen, so die These dieses Beitrages, Mobilitäten (im Plural) und kritische Schnittstellen zwischen diesen Mobilitäten in den Blick genommen werden. Anhand einer kurzen Geschichte, die Wolfgang Königs Studie «Bahnen und Berge. Verkehrstechnik, Tourismus und Naturschutz in den Schweizer Alpen 1870–1939» entnommen ist, lässt sich verdeutlichen, worauf diese Kategorien in ihrer Kombination abzielen: Die 1932 im Schweizer Kur- und Tourismusort Davos eröffnete Parsenn-Standseilbahn übertraf alle Erwartungen.[8]

1 H. C. Berann: Werbung für die Kanzelwandbahn im Kleinwalsertal, 1955.

Im Jahr 1933 beförderte die Bahn 99 000 Passagiere. 1936 bereits 160 000. Der Erfolg hatte aber auch eine Kehrseite. Im Winter 1936/37 mussten an der Talstation Platzkarten ausgegeben werden, um die Warteschlangen zu verkürzen. Wartezeiten von bis zu zwei Stunden riefen – so der Bericht der Betreibergesellschaft – «sichtliche Verstimmung des Publikums» hervor. Die Gesellschaft berichtete auch über die chaotischen Verhältnisse an der Talstation: Autobusse, v. a. deren Ausstiegsverkehr, PKW, Pferdeschlitten, die Warteschlange der Skiläufer und der Fussgängerverkehr behinderten sich demnach gegenseitig. Handlungsbedarf bestand in zweierlei Hinsicht: erstens im Ausbau der Beförderungskapazität der Bahn und zweitens in einer Lösung der Verkehrsproblematik.

Was hier im Davos der 1930er-Jahre passiert, wiederholt sich in ähnlicher Form später andernorts und vor allem im Zeichen der Massenmotorisierung nach dem Zweiten Weltkrieg des Öfteren. Besonders der bei König beschriebene Schauplatz um die Talstation erscheint hier als eine charakteristische kritische Schnittstelle zwischen unterschiedlichen Typen touristischer Mobilität.



2

Die Werbung für die 1955 im Kleinwalsertal eröffnete Kanzelwandbahn (Abbildung 1) stammt von dem für das touristische Bild der Alpen ungemein einflussreichen Grafiker und Kartografen H. C. Berann (1915–1999). Die ikonografische Wirkung dieser Werbung beruht auch auf Entkontextualisierung. Sie rückt eine Infrastruktur ins Zentrum, blendet deren Integration in übergeordnete Netzwerke aber aus.

Tourismusdestinationen sind in überregionale Infrastrukturnetzwerke der Mobilität integriert. Die Anbindung an die übergeordneten Netzwerke ermöglicht meist erst die Entwicklung einer Tourismusdestination. An den Zugängen zu diesen Netzwerken und lokal vor Ort müssen verschiedene Mobilitätstypen synchronisiert und Übergänge organisiert werden. Mobilitätstypen, an die hier zu denken ist, wären etwa der motorisierte Individualverkehr, motorisierter öffentlicher Personenverkehr sowie vertikale Mobilität, z. B. durch Seilbahnen, und Formen der individuell-körperlichen, unmotorisierten Mobilität. Daher lassen sich Tourismusdestinationen als Schauplätze studieren, deren infrastrukturelle Ausstattung diese Synchronisations- und Organisationsleistung zu erbringen hatte und hat. Schienen und Strassen, Bahnhöfe und Parkplätze spielen unter den genannten Infrastrukturen eine prominente Rolle, im Fall des alpinen Tourismus auch die technischen Aufstiegshilfen oder auch – wie die Arbeiten des Wiener Umwelthistorikers Robert Groß zum Vorarlberger Wintertourismus zeigen – etwa Skiabfahrten.[9] Der vorliegende Beitrag diskutiert touristische Mobilitäten und ihre Schnittstellen am Beispiel des alpinen Tourismus. Das Hauptaugenmerk wird dabei auf der zweiten Hälfte des zwanzigsten Jahrhunderts liegen. Als Fallbeispiel dient die Vorarlberger Gemeinde Mittelberg. Regionale Befunde wie die an diesem Beispiel ermittelten können in späteren Folgeschritten helfen, im überregionalen Vergleich Entwicklungsmuster und -pfade zu identifizieren und zu erörtern. Übergeordnetes Ziel ist eine historische Evaluation der ökonomischen und sozialökologischen Nachhaltigkeit der touristischen Transformation alpiner Regionen.

Auch Abbildung 2 zeigt eine kritische Schnittstelle von Mobilitäten. Dieses Bild illustriert ein 1963 eingetragenes Patent (US3112710A «Method for Loading a Ski-Lift»)[10] von Charles van Evera, das Robert Groß unlängst unter Hinweis auf die im Patentantrag propagierte technische Optimierung von Zeitverhältnissen am Skihang und die dafür erforderliche Organisation körperlicher Praxis analysiert hat.[11] Bekanntermassen war die Erfindung des Bügellifts durch den Skilehrer Jack Ettinger bzw. die entsprechende Erarbeitung eines patentierten Gesamtsystems durch Ernst Gustav Constam[12] mit dem expliziten Versprechen einhergegangen, die Zeitverhältnisse am Skihang zu optimieren. Der Skilift Bolgen helfe, so zitiert König einen Davoser Winterprospekt, «seine Zeit rationeller auszunutzen als bisher». Sepp Bildstein, Daimler-Konstrukteur und als Skiliftpionier am Arlberg zeitweise in einen Patentstreit mit Constam verwickelt,[13] drückte dies in einem 1937 veröffentlichten Aufsatz zu «Skilift-Technik und -Wirtschaftlichkeit» so aus:

> «Es unterliegt keinem Zweifel, dass dem Skilift [...] eine ständig wachsende Bedeutung zukommt, da er dem Skiläufer erlaubt, gefahr- und mühelos und um geringes Geld Höhenmeter zu erreichen, die er bisher mit eigener Kraftanstrengung hinter sich bringen musste. Der Vorteil ist augenscheinlich [...]: Einmal wird ein gewaltiger Zeitgewinn erzielt, indem für je 100 Meter Höhe nur etwa 3 Minuten zu rechnen sind, anstatt 12–15, andermal spart der Skiläufer die für den Anstieg auszugebende Kraft für den restlosen Genuss der Abfahrt. Dieser Vorteil kommt in gleicher Weise dem Anfänger am Übungshang wie dem leidenschaftlichen Abfahrts- und Turenläufer [sic!] zugute [...] Die geringen Anlagekosten ermöglichen auch einen entsprechend niedrigen Fahrpreis, der zu eifriger Benützung geradezu anreizt.»[14]

3

2 Charles van Evera, Pat. US3112710 «Method for loading a ski-lift», eingetr. 03.12.1963, Fig. 3 und 4.

3 Werbung für den Parsenn-Lift, 1956.

Zeitrationalität wird auch in van Everas Patent zum Einstieg in Bügellifte verhandelt. Das Problem der liftbasierten Beschleunigung ist, dass nunmehr an der Schnittstelle zwei Mobilitätsmodi unterschiedlicher Geschwindigkeit und unterschiedlicher Ausrichtung synchronisiert werden müssen. Der Begriff Synchronisierung ist hier also recht wörtlich zu nehmen. Van Everas Patent schildert übrigens bei Weitem nicht nur materielle technische Arrangements, sondern die Praktiken der Skifahrer und deren Beeinflussung sind gleichermassen Teil des Konzepts. Hier im Sinne Theodore Schatzkis vom Schauplatz Lifteinstieg als «Practice Arrangement Nexus»[15] zu sprechen, liegt also nahe. Hier von Schnittstelle oder englisch hub zu sprechen, liegt genauso nahe und ist im touristischen Kontext nicht zwingend originell. Man kann hier etwa auf den Geografen Douglas Pearce zurückgreifen oder den Tourismusökonomen Guilherme Lohmann Palhares.[16] Zum Beispiel werden Flughäfen aus dieser Perspektive als «hubs» touristischer Mobilität untersucht.

Grundlagen und Vorgeschichte

Das Beispiel der Vorarlberger Gemeinde Mittelberg, besser bekannt als Kleinwalsertal, hat gewisse Spezifika, die Fragen der Mobilität nicht unerheblich beeinflussen. Das Tal gehört zu Österreich, ist aber durch eine Bergkette von seinem Vorarlberger Hinterland abgeschnitten und auf dem Strassenweg nur über Deutschland erreichbar. Seit Errichtung einer Zoll- und Währungsunion mit dem Deutschen Reich im Jahre 1891 trägt das Tal einen quasi binationalen Charakter, der von den Zeitgenossen hinsichtlich der Einheit des österreich-ungarischen Staatsgefüges durchaus kritisch diskutiert wurde.[17]

Für die Entwicklung des Kleinwalsertals als Tourismusdestination gibt es neben dem Zollausschlussvertrag noch ein weiteres, wohl entscheidenderes Moment, nämlich die Anbindung der benachbarten deutschen Gemeinde Oberstdorf an das deutsche Eisenbahnnetz 1888.[18] Das Tal selbst wurde nie durch eine eigene Talbahn erschlossen. Um von der Anbindung Oberstdorfs profitieren zu können, war ein Ausbau der Strassenverbindung zwischen Oberstdorf und dem Tal nötig. Akteure auf verschiedenen politischen und institutionellen Ebenen mussten hierfür kooperieren. Dazu gehörten nicht nur die gesamtstaatliche, die Landes- und die Gemeindeebene auf österreichischer Seite, sondern auch die entsprechenden institutionellen Akteure auf deutscher Seite, nicht zuletzt die Deutsche Post, die ab 1930 einen regulären Linienbusverkehr ins Tal unterhielt.[19] Die Lastenverteilung bei Bau und Unterhalt der Strasse war zu jeder Zeit Gegenstand von Konflikten.[20] Zu ergänzen wäre, dass die Talstrasse zwischen 1900 und 1921 im Mittelberger Gemeindegebiet für den motorisierten Verkehr gesperrt war.[21] Ein Gemeinderatsbeschluss von 1924 nahm einzig Motorräder von diesem Verbot aus.[22] Für diese wurde eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 12 km/h vorgeschrieben.[23] Der Aufnahme des Kraftomnibusverkehrs im Jahre 1930 ging eine kurze Phase voraus, die die Landesgrenze zur Schnittstelle verschiedener Mobilitätsmodi machte: 1924 hatte die Mittelberger Fuhrunternehmerin Walburga Hillebrand beim deutschen Bezirksamt Sonthofen erfolglos einen Antrag auf Einrichtung einer Postkraftwagenlinie Oberstdorf–Mittelberg gestellt.[24] Ab Juli 1928 bot sie daher auf österreichischer Seite einen ersten Busverkehr zwischen Mittelberg und Grenze Walserschanz an. Fahrgäste mussten also während dieser kurzen Phase zwischen dem deutschen Oberstdorf und der Grenze mit Pferdestellwagen reisen und dann umsteigen.

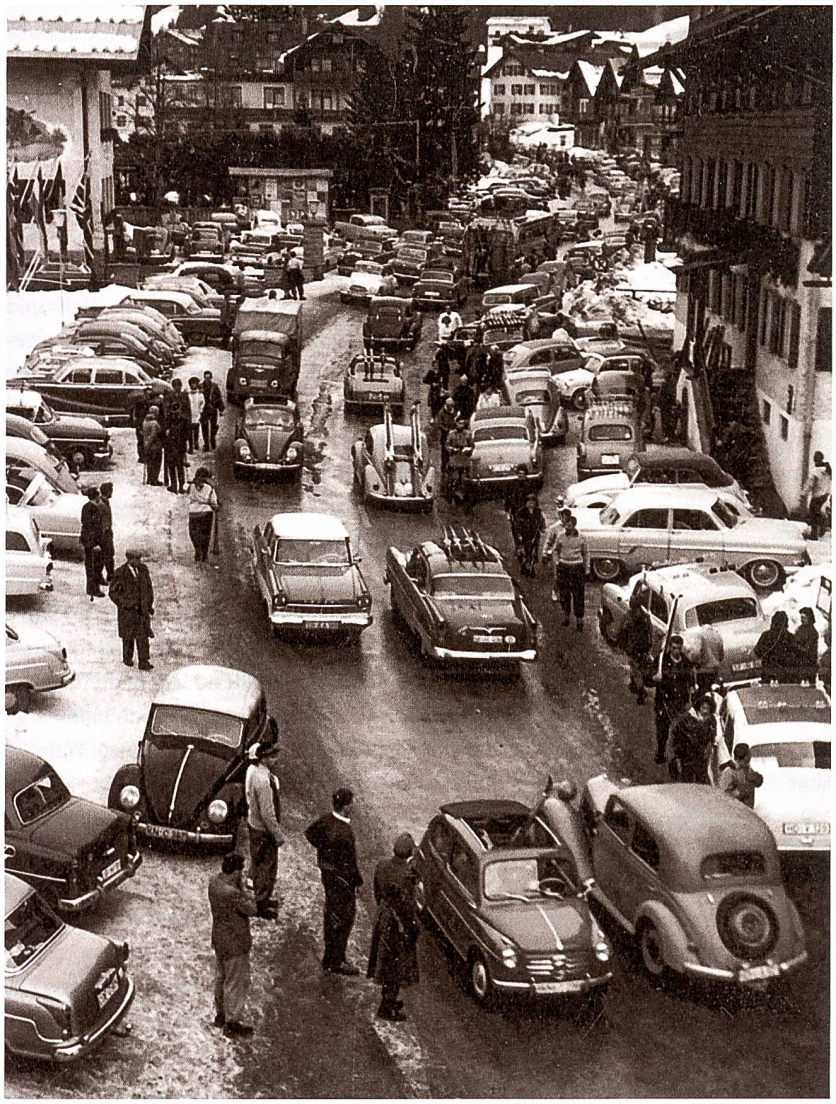
Motorisierter Individualverkehr und die ungleiche Infrastrukturentwicklung

Die Jahrzehnte nach dem Zweiten Weltkrieg markierten gerade in Bezug auf den automobilen Individualverkehr eine Zeitenwende. Die Werbung für den Parsennlift aus den 1950er-Jahren (Abbildung 3) weist noch auf die bis nach dem Zweiten Weltkrieg dominante Mobilitätskon-

stellation hin: Die Einreise ins Tal erfolgte primär mit dem Bus. Die Standortbeschreibung orientiert sich an der Postbushaltestelle. Diese Bushaltestelle und die nahe Talstation bildeten die Schnittstelle zwischen der motorisierten strassengebundenen Mobilität und dem Skifahren mit Aufstiegshilfe.

Das Kleinwalsertal bietet ein anschauliches Beispiel für die Rolle des Strassenverkehrs innerhalb des komplexen lokalen Mobilitätsgefüges. Nach schwierigen Jahren zwischen 1945 und 1948 hatte der Tourismus im Kleinwalsertal einen atemberaubenden Wiederaufstieg genommen. Mit 616 810 Übernachtungen im Tourismusjahr 1950/51 beherbergte das Tal knapp 46 Prozent aller Vorarlberg-Besucher.[25] Wie andernorts sah man in der Talgemeinde Mittelberg den Bau von Seilbahnen und Liften als probates Mittel an, um den Besucherzustrom weiter zu steigern. War der schon genannte Parsenn-Lift als erster Lift im Tal bereits 1940 fertiggestellt worden, schritt die Erschliessung ab den 1950er-Jahren voran. Um nur die wichtigsten Projekte zu nennen, wurden 1950 und 1952 die Sessellifte Hirschegg-Heuberg und Mittelberg-Zaferna eröffnet, 1954 bzw. 1966 die Seilbahnen an Kanzelwand und Walmendingerhorn und schliesslich die Skiarena am Ifen ab 1972.[26]

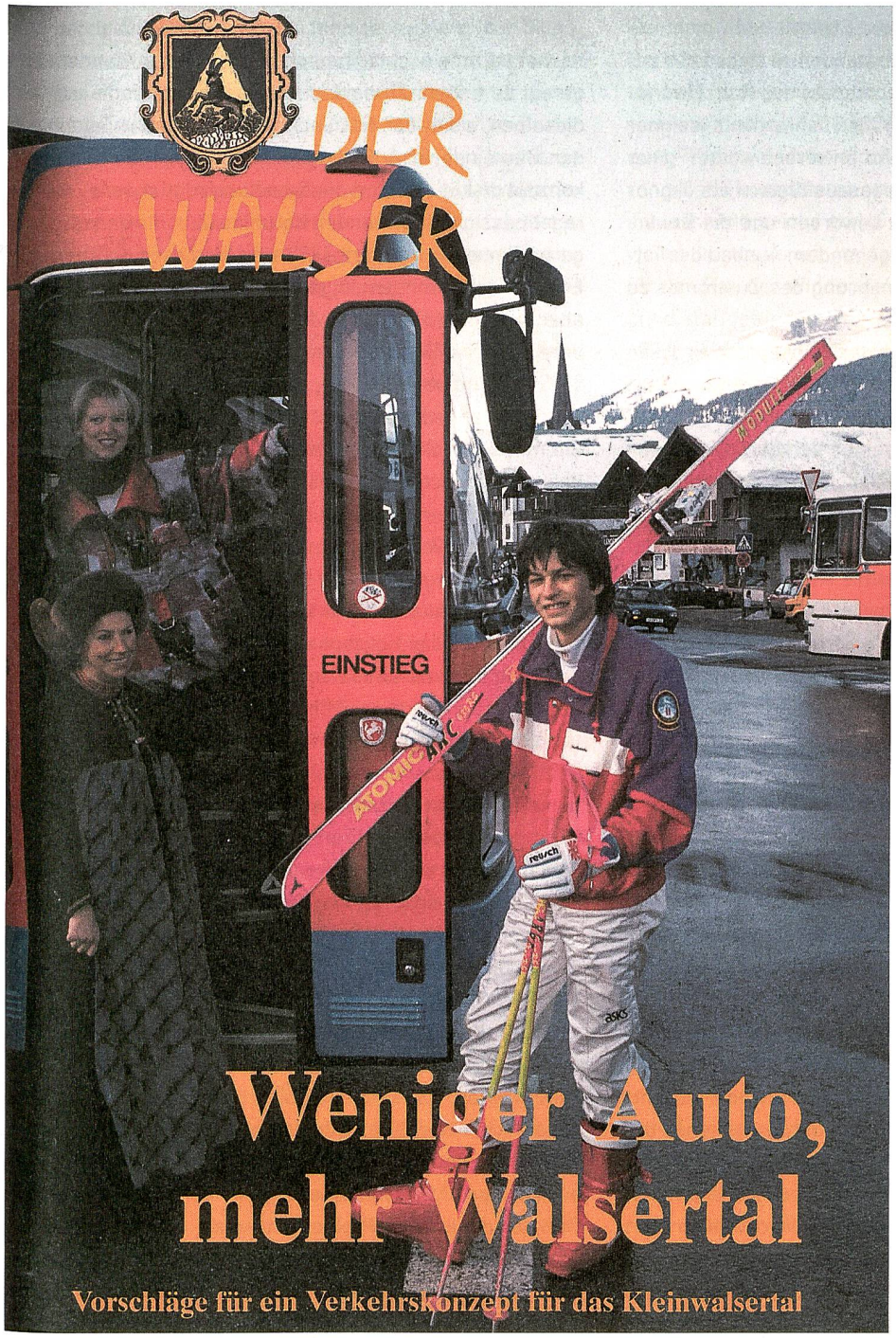
Die Kehrseite dieses touristischen Erfolgs war die Blechlawine, die sich über die Walserstrasse ins Tal ergoss. Schon Ende der 1940er-Jahre liest man in der Talzeitung wiederholt über den zunehmenden Verkehr, überlastete und schadhafte Strassen als Gegenstände von Beschwerden und als Tagesordnungspunkte im Gemeinderat. Am ersten Märzsonntag des Jahres 1952 wurden neben 180 Fahrten des Postbus-Linienverkehrs 1000 Kraftfahrzeuge gezählt, die die Zufahrtsstrasse zum Tal passierten.[27] Ziemlich genau 30 Jahre später, am 21. Februar 1982, ebenfalls einem Sonntag, zählte man mit 3117 Kraftfahrzeugen rund dreimal so viele,[28] 1992 sprach der Walser, Gemeindeblatt und Talzeitung, von täglich 4700 Autos.[29] Über den hausgemachten Verkehr informieren die Zulassungszahlen im Tal: Gab es hier 1932 acht PKW und 14 Motorräder, so waren es 1963 bereits 511 PKW, LKW und Busse sowie 91 Motorräder und 1992 2125 PKW, LKW und Busse sowie 164 einspurige Fahrzeuge (Mopeds und Motorräder).[30]



4

4 Autoverkehr in Riezlern, Kleinwalsertal, Januar/Februar 1960.

5 Titelbild Vorstellung Verkehrskonzept, 1992.



5

Dieses aussagekräftige Foto (Abbildung 4) ist Teil einer im Jahre 1960 von der Gemeinde Mittelberg angefertigten Fotoserie zur Verkehrssituation im Kleinwalsertal. Ein ähnliches Foto wurde im Februar 1960 im Walser veröffentlicht.[31] Es zeigt zur Illustration der Januar-Zahlen der Verkehrsstatistik einen Verkehrsstau in Riezlern im Januar 1960. Ein Faktor, der die Situation verschärfte, war, dass die Kapazitätsentwicklung von Skiliften und Seilbahnen einen bestimmten Mobilitätstyp förderte: Tagestouristen, die in ihren PKW anreisten, ohne zu übernachten. Eine vom Land Vorarlberg und der Gemeinde Mittelberg beim Innsbrucker Institut für Verkehr und Tourismus in Auftrag gegebene Studie, die den Zusammenhang von Ausflugsverkehr und Fremdenverkehr im Kleinwalsertal untersuchte, machte im 1984 veröffentlichten Abschlussbericht unter anderem auf die Entkoppelung der Transportkapazitäten der Seilbahnen und Lifte von der Zahl der Nächtigungen aufmerksam: Während sich die Beförderungskapazität von «Haupt- und Kleinseilbahnen» (Seilbahnen und Sessellifte) von 361 000 Personenhöhenmetern pro Stunde im Winter 1971/72 auf 2 178 800 Personenhöhenmeter pro Stunde im Winter 1981/82 versechsfachte, sah derselbe Zeitraum Winter-Nächtigungszahlen, die sich von 577 800 auf 866 800 nicht einmal verdoppelten.[32]

Und zumindest am Beginn der Entwicklung scheinen die Anbieter vertikaler Mobilität die Synchronisierung

mit dem Individualverkehr auf der Strasse noch nicht als ernst zu nehmendes Problem verstanden zu haben. So zumindest liest sich ein Emissionsprospekt des Kanzelwandbahn-Konsortiums, der in den 1950er-Jahren Anteilseigner für den Bau der Kanzelwandbahn anwerben sollte.[33] Hier wird der hohe Prozentsatz an Tagesausflüglern als ökonomisches Potenzial des Projekts beworben und die Erwartung geäussert, dass bei weiter gehendem Ausbau der Talstrasse mit einer weiteren Vermehrung des Zustromes zu rechnen sei.

Der sukzessive Ausbau von Strassen und Brücken war im Umgang mit der steigenden Verkehrsfrequenz lange Zeit das Mittel der Wahl.[34] Interessant hinsichtlich des Wandels in der Bedeutung einzelner Verkehrsträger sind Verhandlungen, die in den 1950er-Jahren zwischen der Republik Österreich, dem Land Vorarlberg und der Deutschen Bundespost als Konzessionsinhaber des öffentlichen Personennahverkehrs um die Kostenverteilung des Strassenausbaus geführt wurden. In einem Schreiben der Oberpostdirektion München an die Vorarlberger Landesregierung aus dem Jahre 1958 wehrt sich die Deutsche Post gegen hohe österreichische Beitragsforderungen, die auf der Diagnose basierten, dass die Postbusse den Hauptgrund für Verkehrsstockungen auf der Talstrasse zwischen Breitachbrücke und Riezlern ausmachten.[35] Dagegen argumentierte die Oberpostdirektion München, dass in jüngerer Zeit bei fast gleichbleibender Frequenz des Postautoverkehrs der PKW-Verkehr deutlich zugenommen habe und dies auch weiter tun werde, während der Omnibusverkehr «den Höhepunkt überschritten» habe.

Problemwahrnehmung, Strategien, Konzepte

Wie wurden die mobilitätsbezogenen Probleme von den Zeitgenossen wahrgenommen? Vergleicht man die Berichterstattung der Talzeitung der 1950er-Jahre mit jener der 1990er-Jahre, fällt mitunter die Kontinuität der Problemwahrnehmung auf. Der nicht namentlich ausgewiesene Autor eines im Jahre 1952 publizierten Artikels charakterisiert die Tausenden Autos, die das Tal überschwemmten, als Gefahr für die touristische Zukunft des Kleinwalsertals. Es wird von Gästen berichtet, die sich über den Strassenlärm beschwert hätten. Der Autor empfiehlt eine Sperrung – zumindest der Nebenstrassen – für den Individualverkehr:

> «Jedenfalls stand aber angesichts der allgemeinen Geldverknappung der tatsächliche finanzielle Geschäftserfolg in keinem Verhältnis zu den früheren Besucherzahlen und der grosse Lärm aus diesem gewaltigen Kraftverkehr wurde von den Pensionsgästen als sehr abstossend empfunden. Soll dem Sommergast fernerhin auch nur ein Teil der vielgepriesenen und erwarteten geruhsamen Erholung gegönnt sein, so muss im nächsten Sommer der Kraftfahrzeugverkehr auf allen Nebenwegen restlos verboten werden. Was in anderen Sommerkurorten (auch im benachbarten Oberstdorf) seit Jahren in Rücksicht auf die angeworbenen Gäste durchgeführt wird, muss auch im Walsertal möglich gemacht werden.»[36]

Allerdings scheint derlei Problemdiagnose zunächst kaum einschlägiges problemlösendes Handeln angeregt zu haben. Zumindest blieben die Befunde im Kern dieselben, als in den frühen 1990er-Jahren das Tal ein von der Gemeinde in Auftrag gegebenes externes Verkehrskonzept diskutierte und die Talzeitung mittlerweile in einer regelmässig erscheinenden Kolumne über die Verkehrsfrage berichtete.[37] Im März 1993 wird in dieser Kolumne ein Einheimischer mit den folgenden Worten zitiert: «Langsam aber sicher wird es mir zuviel. Ich verkaufe alles und wandere irgendwohin aus, wo es sich besser leben lässt.»[38]

Und wenig später wird dort die Zuschrift eines Touristen abgedruckt, des folgenden Inhalts: «Schreiben Sie mir, wenn Sie Ihr Verkehrskonzept verwirklicht haben, dann komme ich wieder ins Kleinwalsertal in Urlaub, vorher sehen Sie mich nicht wieder.»[39]

Das Verkehrskonzept, das die beauftragte Zürcher Planungsgesellschaft Elektrowatt AG im April 1992 mit ihrem Schlussbericht entwarf, schlug vier Grobkonzepte vor:[40] 1) das Konzept eines autofreien Tals mit einem Sammelparkplatz am Talausgang, Elektromobilität im Tal und einem attraktiven ÖPNV-Angebot, 2) Einrichtung eines Sammelparkplatzes vorwiegend für Tagesgäste und Reduzierung des Binnenverkehrs durch Lenkungsmassnahmen, 3) Sammelparkplatz in Gehweite zur Kanzelwandbahn, Umfahrung des Zentrums von Riezlern, Lenkungsmassnahmen zur Reduzierung des Binnenverkehrs und Aufwertung des ÖPNV-Angebots, 4) zentral verwaltete dezentrale Parkflächen und Lenkungsmassnahmen zur Binnenverkehrsreduktion. Im Tal wurde das Konzept lebhaft diskutiert. 1994 legte eine Projektgruppe aus dem Tal einen verschlankten Abschlussbericht vor, der v. a. zwei kontroverse Vorschläge enthielt: eine Sperrzeit für die Einfahrt ins Tal zwischen 7.30 Uhr und 15.00 Uhr und eine Parkhausvariante mit nur 800 Stellplätzen.[41] Dieser wurde in einer Volksabstimmung «Verkehrsberuhigtes Kleinwalsertal» am 24. April 1994 von einer 61,5 %-Mehrheit abgelehnt.[42] Den fortdauernden Problemen setzte die Gemeinde ab der Wintersaison 1995/1996 zunächst auf der Basis eines Modellversuchs, ab 1998 auf der Basis eines neu ausgearbeiteten Konzepts Massnahmen entgegen, wie sie im Kern bis heute Bestand haben: Einführung des «Walserbusses», eines komfortabel getakteten Linienbusses zwischen dem deutschen Oberstdorf und dem Talende, Erschliessung der Siedlungen abseits der Hauptstrasse und des Skigebiets Ifen durch eigene Linien, Erhöhung der Gästetaxe gekoppelt mit der kostenlosen Busbenutzung und einer Parkraumbewirtschaftung im ganzen Tal.[43] Der Mittelberger Ortschronist Stefan Heim attestiert diesen Massnahmen durchschlagenden Erfolg im Sinne spürbarer Entlastungen des Individual- und Ausflugsverkehrs und einer hohen Akzeptanz des Busangebots bei den Übernachtungsgästen.

Mobilitätsfragen und -probleme beschäftigten die Mittelberger freilich weiterhin. Im frühen 21. Jahrhundert diskutierte man kontrovers den geplanten Bau einer talüberspannenden Panoramabahn, die zwei Skigebiete verbinden sollte. Panoramabahnen sind salopp formuliert

«der letzte Schrei» im soziotechnischen Revier der Skigebiete. Im österreichischen Bundesland Salzburg etwa ist der Bau einer sieben Kilometer langen Infrastruktur dieser Art geplant. Eine Umlaufgondelbahn soll hier die beiden Skigebiete Flachau und Zauchensee verbinden und dabei ein Tal samt Autobahn überspannen.[44] Die Kleinwalsertaler Diskussion um ein nicht ganz so gross dimensioniertes, aber ähnliches Projekt steht wiederum im engen Zusammenhang mit der Diskussion der weiteren Entwicklung des strassengebundenen Verkehrs, für die 2011 erneut eine externe Verkehrsanalyse vorgelegt wurde.[45] Vorübergehend wurde das Bauvorhaben einer Panoramabahn hier 2012 durch einen Bürgerentscheid gestoppt.[46]

Im Kern geht es bei dem Projekt darum, zwei Skigebiete durch die Bahn zu verbinden. Tom Egger, ein örtlicher Kommunalpolitiker, begründete seine Unterstützung des Projekts 2011 mit dem Argument, der Gast wolle «auf seinem Wintersportgerät unterwegs sein und nicht mit dem Bus».[47] Wäre Egger nicht Mandatar in der Gemeindeversammlung von Mittelberg, sondern als Historiker oder Soziologe mit der Materie befasst, er hätte es wohl so formuliert: Die Praktiken der Skifahrerinnen und Skifahrer harmonierten nicht mit dem Infrastrukturangebot und der gerichteten Mobilität des strassengebundenen Busses. Die Panoramabahn, von Kritikern auch spöttisch «Luftkarussell» genannt,[48] zeigt ungeachtet ihres Namens auch die Grenzen der in der Tourismusgeschichte so dominanten «visual history» als Interpretament für regionale Transformationsprozesse auf. Denn bei der Panoramabahn geht es wohl nicht so sehr um panoramatisches Reisen als um die Ermöglichung eines bestimmten gewollten Typs von Mobilität, dem des Skifahrens unter Vermeidung des temporären Übergangs zu einem anderen Mobilitätstyp. Von Skipiste zu Skipiste in der Gondel einer Verbindungsbahn zu wechseln, scheint – sehen wir einmal vom unbestreitbaren Vorteil des Umgehens der Verzögerungen durch Stau im strassengebundenen Verkehr ab – schon deshalb erträglicher, weil ein Arrangement genutzt wird, das funktional eindeutig dem Schauplatz Skigebiet, nicht dem Schauplatz Strasse zugeordnet wird. Infrastrukturen sind also ganz erheblich auch Gegenstand von Zuschreibungen.

Mobilitäten und Netzwerke – ein Ausblick

Tourismus basiert auf Mobilität. Diejenigen Formen von Massenmobilität, die in den mineralölbasierten Wachstumsgesellschaften Westeuropas nach dem Zweiten Weltkrieg die Tourismusdestinationen erfassten, hatten immense transformative Kraft für die Zielregionen. Strassenbau und Mobilitätsmanagement, die Synchronisierung verschiedener Mobilitätstypen an kritischen Schnittstellen, all das sind zentrale und lohnende Untersuchungsgegenstände einer regional- und/oder umwelthistorisch perspektivierten Tourismusgeschichte.

Ein abschliessender Seitenblick sei auf die Integration des Kleinwalsertals in überörtliche Mobilitätsnetzwerke geworfen. Die geografische und damit einhergehende sozioökonomische und politische Ex-Zentrik der Gemeinde Mittelberg schuf hier besondere Bedingungen. Bereits früh standen Projekte in Planung, das Kleinwalsertal über Strassenverbindungen an Vorarlberg anzubinden – so etwa schon 1910 eine, dann nicht realisierte, Verbindung Kleinwalsertal–Hochtannberg oder eine Verlängerung der Flexenstrasse vom Arlberg her.[49] Nach dem Anschluss Österreichs an NS-Deutschland wurde dieser Plan weiter konkretisiert. Im Tal hatten bereits Vorbereitungen für den Bau des Widdersteintunnels am Talschluss im Bärgund stattgefunden, ehe das Projekt nach Kriegsausbruch 1939 nicht mehr weiterverfolgt wurde.[50] Nach Kriegsende betrieb nicht zuletzt die französische Besatzung die identitätsstiftende Anbindung Mittelbergs an österreichische Infrastrukturnetzwerke. Am 20. September 1945 beging man feierlich die Wiedervereinigung des Kleinwalsertals mit Vorarlberg.[51] Strassenbauprojekte hätten diese Reintegration symbolisch wie praktisch begleiten können, waren aber zu teuer.[52] Eine kostengünstigere Variante, der Bau eines 15 Kilometer langen Telefonkabels über die Berge, wurde 1946 realisiert.[53] Ambitionierter war der Plan des Feldkircher Vizebürgermeisters und Ingenieurs Eduard Seeber, eine Zahnradeisenbahnstrecke zwischen Lech am Arlberg, Kleinwalsertal und dem deutschen Oberstdorf zu bauen, die viele Tunnelkilometer erfordert hätte.[54] Weitere ähnliche Projekte wurden für den Strassenbau angedacht, keines jedoch schliesslich realisiert. Auch der deutsche Nachbar hatte an einer solchen Realisierung wohl kein Interesse. Vielmehr warnte Bayerns Wirtschafts- und Verkehrsminister Anton Jaumann 1975 davor, dass ein Tunnel Touristenströme vom deutschen Oberstdorf weg in innerösterreichische Tourismusdestinationen umlenken könnte.[55] Letztlich kann man davon ausgehen, dass sich Mittelberg selbst unter den Projektverlierern befunden hätte. Denn die weitere Steigerung von Verkehr im Tal wäre dem Transit geschuldet gewesen, hätte dem Tal aber keine neuen Gäste gebracht, vielmehr seine eigene Attraktivität als Reiseziel konterkariert. Doch auch ohne die Realisierung solch ambitionierter Pläne bleibt im Kleinwalsertal als Schauplatz touristischer Mobilitäten und ihrer Schnittstellen genug zu tun. Darin unterscheidet es sich nicht von anderen Tourismusregionen. In einer Langzeitperspektive vergleichend beschreiben zu können, welche Interessenkonflikte, Lösungsansätze und sozial-ökologischen Folgen diese Herausforderung an solchen Schauplätzen hatte und hat, ist gemeinsames Forschungsanliegen von Tourismus-, Regional- und Umweltgeschichte. ■

Verwandter Artikel im Ferrum-Archiv:
«Von der autogerechten zur menschengerechten Stadt»
von Ueli Roth
aus Ferrum 65/1993: Der Mensch als Spielball des technischen Wandels?

Zum Autor

Prof. Dr. Martin Knoll

Martin Knoll lehrt als Professor für Europäische Regionalgeschichte an der Universität Salzburg. Er wurde 2003 mit einer Studie zur herrschaftlichen Jagd der Frühen Neuzeit an der Universität Regensburg promoviert und 2012 mit einer Arbeit zur frühneuzeitlichen historisch-topografischen Literatur an der TU Darmstadt habilitiert. Daneben hat er zur städtischen Holzversorgung im 18. und 19. Jahrhundert und zuletzt zu regionalen Transformationsprozessen durch Tourismus (19./20. Jh.) geforscht. 2007 veröffentlichte er zusammen mit Verena Winiwarter eine Einführung in die Umweltgeschichte. 2013 erschien seine Studie «Die Natur der menschlichen Welt. Siedlung, Territorium und Umwelt in der historisch-topografischen Literatur der Frühen Neuzeit». Martin Knoll ist Vorstandsmitglied der European Society for Environmental History und Mitglied im wissenschaftlichen Beirat der Zeitschrift für Tourismuswissenschaft.

Universität Salzburg, Österreich
martin.knoll@sbg.ac.at

Bildnachweis

1 Das Kleine Walsertal. Kultur – Landschaft – Fremdenverkehr 3 (1955), Heft 5, Abdruck mit freundlicher Genehmigung von Atelier Berann, Lans
2 Quelle: United States Patent and Trademark Office, http://www.uspto.gov (26.02.2016)
3 E. A. Pfeiffer, Das Kleine Walsertal – Ein Alpenjuwel, 5. Auflage, Immenstadt 1956
4 Abdruck mit freundlicher Genehmigung der Gemeinde Mittelberg
5 Der Walser, 28.02.1992, Abdruck mit freundlicher Genehmigung der Gemeinde Mittelberg

Anmerkungen

1 Vgl. Marc Gigase u. a. (Hg.): Le tourisme comme facteur de transformations économiques, techniques et sociales (XIXe-XXe siècles). Tourism as a factor of economic, technical and social transformations (XIXth-XXth centuries). Histoire des transports, du tourisme et du voyage. Neuchâtel 2014; Doris Hörmann: Tourism and Transformation. Regional Development in European History. Tagungsbericht. http://www.hsozkult.de/conferencereport/id/tagungsberichte-6361 (24.02.2016).

2 Vgl. Verena Winiwarter: Regionalgeschichte als Histoire Totale. In: André Kirchhofer, Christian Pfister (Hg.): Nachhaltige Geschichte. Festschrift für Christian Pfister. Zürich 2009.

3 Ernst Langthaler: Orte in Beziehung. Mikrogeschichte nach dem Spatial Turn. In: Geschichte und Region/ Storia e regione 22 (2013), S. 27–42, hier 30ff.; Anssi Paasi: The region, identity, and power. In: Procedia Social and Behavioural Sciences 14 (2011), S. 9–16, hier 10f.

4 Theodore R. Schatzki: Nature and technology in history. In: History and Theory – Theme Issue 42 (2003), S. 82–93; Verena Winiwarter u. a.: The Environmental History of the Danube River Basin as an Issue of Long-Term Socio-ecological Research. In: Simron Jit Singh u. a. (Hg.): Longterm Socio-Ecological Research. Studies in Society-Nature Interactions Across Spatial and Temporal Scales. Heidelberg 2013, S. 103–122, hier 105f.

5 «Historische Forschung beobachtet Gesellschaft durch Beobachtung von Spuren in der Vergangenheit. Umweltgeschichte beobachtet sozionaturale Schauplätze durch Beobachtung von Spuren von Praktiken und Arrangements der Vergangenheit.» Verena Winiwarter, Martin Schmid: Umweltgeschichte als Untersuchung sozionaturaler Schauplätze? Ein Versuch, Johannes Colers <Oeconomia> umwelthistorisch zu interpretieren. In: Thomas Knopf (Hg.): Umweltverhalten in Geschichte und Gegenwart. Vergleichende Ansätze. Tübingen 2008, S. 158–173, hier 162.

6 V. R. van der Duim: Tourismscapes. An actor-network perspective on sustainable tourism development. Wageningen 2005, S. 238ff.; vgl. auch René van der Duim u. a. (Hg.): Actor network theory and tourism. Ordering, materiality and multiplicity. Contemporary geographies of leisure, tourism, and mobility. Routledge studies in contemporary geographies of leisure, tourism and mobility, Bd. 29. Abingdon, Oxon, N.Y. 2012.

7 «Why, if the desire to travel <elsewhere> provides the most common motivation for tourism, should tourism history pay less attention to the means by which tourists travel to and from their destinations than to their <experiences>?» Shelley

Baranowski: Common ground. Linking transport and tourism history. In: The Journal of Transport History 28/1 (2007), S. 120–124, hier 120; vgl. auch John K. Walton: Transport, travel, tourism and mobility. A cultural turn? In: The Journal of Transport History 27/2 (2006), S. 129–134. Die Tourismusgeschichte bewegt sich mit ihrem erstarkten Interesse am Faktor Mobilität im Kontext einer Neuorientierung der kultur- und sozialwissenschaftlichen Forschung. Vgl. John Urry: Mobilities. Cambridge u. a. 2007, S. 3ff.; Johanna Rolshoven: Mobilitäten. Für einen Paradigmenwechsel in der Tourismusforschung. In: Voyage. Jahrbuch für Reise- und Tourismusforschung 10 (2014), S. 11–24.

8 Das Folgende nach: Wolfgang König: Bahnen und Berge. Verkehrstechnik, Tourismus und Naturschutz in den Schweizer Alpen 1870–1939. Frankfurt am Main u. New York 2000, S. 153.

9 Vgl. Robert Groß: Wie das 1950er Syndrom in die Täler kam. Umwelthistorische Überlegungen zur Konstruktion von Wintersportlandschaften am Beispiel Damüls in Vorarlberg. Veröffentlichungen des Instituts für Sozialwissenschaftliche Regionalforschung, Bd. 10. Regensburg 2012.; Robert Groß: Die Modernisierung der Vorarlberger Alpen durch Seilbahnen, Schlepp- und Sessellifte. In: Montfort – Vierteljahresschrift für Geschichte und Gegenwart Vorarlbergs 64/2 (2012), S. 13–25; Robert Groß, Verena Winiwarter: Commodifying snow, taming the waters. Socio-ecological niche construction in an Alpine village. In: Water History 7/4 (2015), S. 489–509.

10 Charles van Evera, Pat. US3112710 «Method for loading a ski-lift», eingetr. 03.12.1963, Volltext und Abbildungen: http://www.uspto.gov (26.02.2016).

11 Robert Groß: Histories of Up- and Downhill. How Winter Tourism transformed Alpine Regions in Vorarlberg/Austria, Vortrag auf dem Workshop «Tourism and Transformation. Regional Development in European History», Salzburg, 18.09.2015. (In Vorbereitung als Beitrag zur Zeitschrift für Tourismuswissenschaft).

12 König, Bahnen (wie Anm. 8), S. 198f.

13 Sabine Dettling, Bernhard Tschofen: Spuren. Skikultur am Arlberg. Bregenz 2014, S. 230.

14 Zitiert nach: Ebd., S. 276.

15 Vgl. oben, Anm. 4.

16 Vgl. Guilherme Lohmann Palhares, Douglas G. Pearce: Conceptualizing and Operationalizing Nodal Tourism Functions. In: Journal of Transport Geography 18/2 (2010), S. 266–275.

17 Christoph Krebs: Der Anschluß der österreichischen Gemeinde Mittelberg an den Deutschen Zollverband. Diss. rer. pol. masch. Innsbruck 1969, S.123–126, hier 123ff.

18 Rudolf Götz: Die Konstitution des Allgäus als Tourismusregion. In: Dorothee Pesch, Xenia Brönnle (Hg.): Reiseandenken. Was vom Urlaub übrig bleibt. Begleitheft zur Ausstellung im Schwäbischen Volkskundemuseum Oberschönenfeld vom 25. März bis 7. Oktober 2012. Schriftenreihe der Museen des Bezirks Schwaben, Bd. 46. Oberschönenfeld 2012, S.32–47, hier 36f.

19 Stefan Heim: Verkehrswege im Kleinwalsertal. Kleinwalsertaler Schriftenreihe, Bd. 1. Riezlern 2015, S.17.

20 Zum Ausbau der Verkehrswege Mittelbergs im historischen Überblick vgl. ebd.; Joseph Fink, Hippolyt v. Klenze: Der Mittelberg. Geschichte, Landes- und Volkskunde des gleichnamigen Gerichts. Mittelberg, München 1891, S. 154ff.; zur Entwicklung der Walserstrasse seit 1900 siehe Heim, Verkehrswege (wie Anm. 19), S. 16ff.

21 Ebd., S. 16.

22 Ebd.

23 Protokoll der Gemeinde-Ausschusssitzung vom 16.05.1926. In: Gemeindeblatt für die politische Gemeinde Mittelberg, 6. Jahrgang. 22.05.1926, S. 1.

24 Heim, Verkehrswege (wie Anm. 19), S. 17.

25 Ulrich Nachbaur: Vorarlberger Territorialfragen 1945–1948. Ein Beitrag zur Geschichte der Vorarlberger Landesgrenzen seit 1805. Forschungen zur Geschichte Vorarlbergs, Bd. 8. Konstanz 2007, S. 146.

26 Walter Hämmerle: Ausflugsverkehr und Fremdenverkehr am Beispiel Kleinwalsertal. Schlussbericht April 1984. Bregenz 1984, S. 38.

27 Der Walser – Gemeindeblatt Mittelberg: 33. Jahrgang. 08.03.1952, S. 2.

28 Hämmerle, Ausflugsverkehr (wie Anm. 26), S. 48.

29 Der Walser: 66. Jahrgang. 28.02.1992, S. 20.

30 Ebd.

31 Der Walser: 42. Jahrgang. 06.02.1960, S. 1.

32 Hämmerle, Ausflugsverkehr (wie Anm. 26), S. 41.

33 Vorarlberger Landesarchiv Bregenz, 459/Iva/1953 «Seilbahninteressentenschaft Kanzelwand – Riezlern, Kl. Walsertal / Ansuchen um finanzielle Beteiligung des Landes zur Errichtung einer Personenseilbahn».

34 Zur Chronologie vgl. Heim, Verkehrswege (wie Anm. 19), S. 19.

35 Oberpostdirektion München an Vorarlberger Landesregierung, München, 19.12.1958 (Abschrift), Vorarlberger Landesarchiv Bregenz, Stammakt 630/6/Prsr/1993 «Zollausschlußgebiet der Gemeinde Mittelberg / Verkehrswesen».

36 Der Walser: 34. Jahrgang. 20.09.1952, S. 2.

37 Zu Debatte und Implementierung des Verkehrskonzepts vgl. Heim, Verkehrswege (wie Anm. 19), S. 28f.

38 Der Walser: 67. Jahrgang. 19.03.1993, S. 3.

39 Ebd., S. 5.

40 Heim, Verkehrswege (wie Anm. 19), S. 28.

41 Ebd.

42 Ebd.

43 Ebd., S. 29.

44 Flachau plant Megagondelbahn. http://salzburg.orf.at/news/stories/2681273/ (26.11.2014, letzter Zugriff: 29.02.2016).

45 Der Walser: 85. Jahrgang. 04.03.2011, S. 6ff.

46 Andreas Roß: Bürger lehnen Panoramabahn ab. In: http://www.sueddeutsche.de/bayern/streit-im-kleinwalsertal-buerger-lehnen-panoramabahn-ab-1.1502362 (28.10.2012, letzter Zugriff: 29.02.2016).

47 Der Walser: 85. Jahrgang. 04.03.2011, S. 6.

48 Peter Füssl: Protestsong gegen Panoramabahn-Projekt im Kleinwalsertal. In: http://www.kulturzeitschrift.at/kritiken/gesellschaft/protestsong-gegen-panoramabahn-projekt-im-kleinwalsertal (11.10.2012, letzter Zugriff: 29.02.2016).

49 Heim, Verkehrswege (wie Anm. 19), S. 21.

50 Ebd.

51 Nachbaur, Territorialfragen (wie Anm. 25), S. 68.

52 Ebd., S. 124ff.; Heim, Verkehrswege (wie Anm. 19), S. 21.

53 Nachbaur, Territorialfragen (wie Anm. 25), S. 126.

54 Ebd., S. 128f.

55 Bayern zeigt kein besonderes Interesse am Walsertal-Durchstich nach Vorarlberg. In: Lindauer Zeitung. 27.02.1975. Vorarlberger Landesarchiv Bregenz, Stammakt 630/6/Prsr/1993 «Zollausschlußgebiet der Gemeinde Mittelberg / Verkehrswesen».