

Helmut Tiefenthaler

ALPENVEREINSWEGE IN VORARLBERG

Eine entwicklungsgeschichtliche Untersuchung
der Gebirgserschließung

Zur Erschließung der Alpen für den Gebirgstourismus haben der Deutsche und Österreichische Alpenverein seit den 1870er-Jahren eine Vorreiterrolle übernommen. Was ursprünglich von einem kleinen Kreis von Bergbegeisterten mit bescheidensten Anfängen zur »leichteren Bereisbarkeit« des Gebirges angestrebt wurde, entwickelte sich in den Ostalpen zu einem Netz von rund 55.000 Kilometern Bergwanderwegen.¹ Bei einem solchen Gesamtumfang in einem Gebiet von ca. 45.000 Quadratkilometern ist es allerdings kaum mehr möglich, die Entwicklungsgeschichte der Alpenvereinswege von den Anfängen bis zur Gegenwart in einem gerafften Überblick hinreichend zu konkretisieren. Im Rückblick auf die vergangenen eineinhalb Jahrhunderte ist es schwierig genug, den wechselnden Einflüssen und Anforderungen im Rahmen der verkehrsgeschichtlichen und touristischen Gesamtentwicklung die nötige Beachtung zu schenken.

Am Beispiel Vorarlberg bietet der alpine Bodenseeraum dennoch günstige Voraussetzungen, sich mit der facettenreichen Geschichte der Alpenvereinswege von den Anfängen bis zur Gegenwart näher zu befassen. In diesem am leichtesten überschaubaren Gebirgsland der Ostalpen lässt sich zugleich ein bis in die Gründungszeit des Alpenvereins zurückreichendes Zusammenwirken von österreichischen und deutschen Sektionen verfolgen.

BESCHRÄNKTE ROUTENANGEBOTE IN DER PIONIERZEIT DES ALPINISMUS

Wer in vergangenen Jahrhunderten über das Gebirge reisen wollte, konnte zumeist nur unter den vom überregionalen Verkehr bevorzugten Passübergängen wählen. Aber nur wenige Pässe waren schon im Spätmittelalter so viel begangen wie der Saumweg über den Arlberg. Einzelne hochalpine Verbindungen wie etwa über den Vermuntpass

waren immerhin sogar für den Viehtrieb auf die Hochalpen nutzbar. Für viele Reisende waren einige alte Steige zwar als Schönwetterrouten halbwegs sicher, doch bei Nebel oder Schnee war auch das Begehen solcher Gebirgsübergänge riskant. Entsprechend froh war man, wenn man bei überraschendem Wetterwechsel in einer Säumertaverne oder einer Alphütte Zuflucht finden konnte.

Mit der im 18. Jahrhundert begonnenen touristischen »Entdeckung der Alpen« erweckte allmählich auch Interesse für die weglose Gipfelregion. Während im 19. Jahrhundert die Abwanderung aus den Hochregionen in vollem Gange war, suchten immer mehr Städter die vermeintlich heile Welt der Berge auf. Für beide Trends war die Ausweitung der Straßen- und Eisenbahnbauten eine Grundvoraussetzung.

Bei »Bergreisen« in die fast nur Alpherben und Gämsejägern bekannten Hochlagen wurde im Allgemeinen davon abgeraten, sich auf unbegleitete Bergtouren einzulassen. Noch in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts waren sich die meisten Verfasser von Reisehandbüchern mit Franz Carl Weidmann einig: »Man unternehme keine Wanderung auf oder über Gebirge ohne einen zuverlässigen Führer.«² In manchen um die Mitte des 19. Jahrhunderts erschienenen Reiseführern wurde aber auch der Eindruck erweckt, als bestünden problemlose Möglichkeiten für hochalpine Bergtouren. So hat das von Adolph Schaubach 1866 herausgegebene Alpenbuch bereits auf die weglose Schesaplana aufmerksam gemacht mit dem Hinweis: »Auf dem geraden Wege von Bludenz bis zur Spitze braucht man 10 St. – Ein zweiter, völlig gefahrloser Weg führt durch das Vandanser Thal (Montafon).«³



Abb. 1: Im frühen Alpinismus dienten bestehende Saum- und Alpwege – im Bild der Gafriweg zwischen Arlberg und Flexenpass – als Hauptzugänge ins Berggebiet

Trotz so gewagter Verlockungen bestand zu dieser Zeit allgemein kaum Interesse, in den Hochlagen neben den altbekannten Alp- und Saumwegen neue Wege für Bergtouristen anzulegen. Auch bei der Gründung des eher wissenschaftlich orientierten Österreichischen Alpenvereins im Jahre 1862 war noch nicht beabsichtigt, sich in größerem Umfang für eine bessere Erschließung des Hochgebirges zu engagieren. Dennoch wies der Vorsitzende Anton von Ruthner in der Jahresversammlung am 20. April 1864 die Auffassung zurück, »eine leichtere Bereisbarkeit der Alpen sei nicht wünschenswert, denn wer nicht ohne Verbesserung der Reiseeinrichtungen in die Alpen, nicht ohne Wegverbesserungen auf eine Spitze kommen könne, möge einfach zu Hause bleiben.«⁴

Der Österreichische Alpenverein zeigte aber auch in den folgenden Jahren wenig Bereitschaft, für Wegebauten die von vielen Seiten erhofften Beiträge zur Verfügung zu stellen.

Diese Zurückhaltung trug mit dazu bei, dass 1869 der Deutsche Alpenverein und die diesem zugehörige Sektion Vorarlberg gegründet wurden. Hier war den Statuten das Hauptziel vorangestellt, die Kenntnisse der Alpen zu erweitern und *ihre Bereisung zu erleichtern*.⁵ Trotzdem zeigte sich anfangs auch der Deutsche Alpenverein bei Beihilfen für Wegebauten nicht sehr großzügig.⁶ Im Blick auf die Bedürfnisse damaliger Bergsteiger herrschte die Auffassung vor: »Wenn nur überhaupt ein Weg da war, so war er ›gut genug‹, zuerst wollte man dort schaffen, wo es gar nichts gab.«⁷

Sehr bald sah man sich dennoch herausgefordert, bereits in tieferen Höhenlagen anzusetzen und die Zugänge zu den geplanten Schutzhütten so anzulegen, dass sie zum Transportieren des Baumaterials verwendbar waren. In Vorarlberg erfolgte der erste vom Alpenverein angestrebte Wegebau 1870 im Brandnertal von Schattenlagant über den »Bösen Tritt« zum Lünensee. Das war eine Voraussetzung, dass dort im folgenden Jahr eine bescheidene Behausung als erste bewirtete Alpenvereinshütte der Ostalpen eröffnet werden konnte.⁸ Als 1872 von da aus erstmals ein Steig zur Schesaplana angeboten wurde, entsprach dieser erst sehr bescheidenen Ansprüchen.⁹

ERSCHLIESSUNGSAUFGABEN MIT ARBEITSTEILUNG

Kaum war Vorarlberg mit der Eisenbahn erreichbar, begann hier der eigentliche Aufschwung des Sommertourismus. An der besseren Erschließung des Berggebiets wollte sich neben den Straßenbauern auch der Alpenverein von Anfang an beteiligen. Dazu war es von Vorteil, dass sich der Deutsche und der Österreichische Alpenverein 1873 – ein Jahr nach der Eröffnung der bis Bludenz fertiggestellten Eisenbahnverbindung – zum Deutschen und Österreichischen Alpenverein vereinigt haben. Von da nahm der Zustrom von Bergtouristen in einer Weise zu, dass sehr rasch ein weit umfangreicherer Ausbau der Zugänge in die Hochlagen notwendig wurde, als ursprünglich beabsichtigt war.

Impulsgebend in dieser Richtung waren auch neue Touristenliteratur und Wanderkarten. 1873 erschien ein von Georg Louis Schindler verfasster Wanderführer mit einer Distanzenkarte für das gesamte Vorarlberger und angrenzende Berggebiet¹⁰, die mit den darin auch für unerschlossene Gipfelziele enthaltenen Zeitangaben zu riskanten Touren verleiten konnte. Mit bereits modern anmutenden Gebirgsdarstellungen vermochte eine 1875 von Anton Waltensberger publizierte Übersichtskarte im Maßstab 1:200.000 ebenfalls zu hochalpinen Touren zu animieren.¹¹ In den folgenden Jahren wurden für Vorarlberg die ersten amtlichen Spezialkarten im Maßstab 1:75.000 herausgegeben. Die für den Grenzraum Rätikon-Silvretta zwischen 1885 und 1895 erschienenen Schweizer Gebirgskarten hatten mit dem Maßstab 1:50.000 zwar bereits eine relativ hohe Detailgenauigkeit, doch die darin eingetragenen Pfade waren nicht immer so problemlos begehbar, wie es auf den Karten aussah.

Die zeitgemäß gestalteten Touristenkarten weckten in kurzer Zeit stark wachsendes Interesse für das Kennenlernen der Bergwelt, so dass sich der Alpenverein auch dadurch genötigt sah, das Angebot an Höhererschließungen der Nachfrage anzupassen. Bei den allenthalben zunehmenden Wünschen nach Wegverbesserungen durften die berührten Berggemeinden und Alpinteressenten ebenfalls ein verstärktes Engagement des Alpenvereins erhoffen. Die Erwartung entsprechender Gegenleistungen motivierte manche Alpbesitzer, den Baugrund für Schutzhütten kostenlos zur Verfügung zu stellen. So heißt es etwa in dem zwischen der Sektion Schwaben und der Gemeinde Steeg 1908 abgeschlossenen Vertrag zur unentgeltlichen Grundabtretung für den Bau der Stuttgarter Hütte: *Die Alpinteressentenschaft gibt sich dagegen der Hoffnung hin, daß die Sektion Schwaben nicht ermangeln lassen wird, durch Herstellung von besseren Alpwegen eine Reziprozität angedeihen zu lassen.*¹²

Für den D. u. Oe. A. V. gehörten Wege- und Hüttenbauten von Anfang an zu den Hauptanliegen, wobei nun aber auch rechtlich und finanziell auf klare Verhältnisse zu achten war. Eine erste Konzeption war bereits in einer von der Generalversammlung 1879 beschlossenen Weg- und Hütten-Bauordnung enthalten.¹³

Zu dem, was mit einem »Alpenvereinsweg« gemeint war, enthalten die so genannten Tölzer Richtlinien des D. u. Oe. A. V. (Stuttgarter Fassung 1937) folgende Begriffsbestimmung: *Alpenvereinswege sind solche Wege in den Alpen, die vom Gesamtverein, seinen Sektionen oder Gruppen oder befreundeten Vereinen angelegt worden sind oder unterhalten werden. Sie dienen vor allem den Zwecken der Bergsteiger.*¹⁴

Für die Neuanlage von Wegen wurde in einem 1893 erschienenen Handbuch des D. u. Oe. A. V. gut begehbaren Zugängen zu den Schutzhütten und beliebten Jochwegen der Vorrang gegeben. *Wegebauten auf einen Gipfel sind nur dann angezeigt, wenn derselbe schon stark besucht wird oder als vorzüglicher Aussichtspunkt einen grossen Besuch verdient.*¹⁵

Die Vorarlberger Sektion sah sich angesichts der bei Neuerschließungen zu erwartenden Kosten veranlasst, sich auf einige ausgewählte Landesteile zu beschränken. Auch in diesem engeren Rahmen verlangten die Zwänge zur Sparsamkeit Beschränkungen auf

das Notwendigste. Zur Förderung der Vereinsaktivitäten und Erleichterung einer arbeitsteiligen Kooperation wurden innerhalb des Landes folgende kleinräumige Sektionen und Bezirke mit eigenverantwortlich zu betreuenden Arbeitsgebieten geschaffen. Von den 14 Bezirken der Sektion Vorarlberg gab es 8 schon im Jahre 1874.

Bezirke der OeAV-Sektion Vorarlberg und deren Arbeitsgebiete¹⁶

Bezirk	Gründung	Arbeitsgebiete	Bemerkungen
Bludenz	1874	Bludenz und oberer Walgau	1895–1938 eigene Sektion
Bregenz	1874	Lünerseegebiet mit Schesaplana	
Dornbirn	1874	Dornbirn bis Hoher Freschen	
Feldkirch	1874	Drei Schwestern, Gurtisspitze, Hohe Köpfe	
Hohenems	1874	Hohenems mit Hoher Kugel	
Montafon	1883	Äußeres Montafon	Vorgängerverein 1874–1877
Nenzing	1887	Nenzing mit Gamperdonatal und Gampalpe	
Lustenau	1921	Hochälpelegebiet	
Götzis	1949	Berggebiet Götzis	
Rankweil	1951	Vorderland bis Hoher Freschen	Vorgängerverein 1874–1883
Egg	1959	Mittel- und Vorderwald	Vorgängervereine ab 1888
Wolfurt	1968	Sarotlatal	
Vorderwald	1983	Hochschereweg	
Blumenegg	1988	Blumenegg-Gemeinden	Vorgängerverein 1874–1875

Seit 1949 verfügt das Kleinwalsertal über eine eigene OeAV-Sektion.

BETEILIGUNG DEUTSCHER SEKTIONEN AN HÜTTEN- UND WEGEBAUTEN

Angesichts der Diskrepanzen zwischen Wünschbarem und Möglichem wurde es zumeist begrüßt, dass auch deutsche Sektionen Interesse zeigten, sich mit eigenen Schutzhütten an der Erschließung der Ostalpen zu beteiligen und dabei ebenfalls für sichere Zugänge und Höhenverbindungen zu sorgen. Das lag durchaus im Interesse des damaligen Vorarlberger Sektionsvorstandes Heinrich Hueter, der von 1884 bis 1921 als



Abb. 2: Biberacher Hütte mit Hochkünzelspitze. Wie hier übernahmen im Lechquellengebirge vorwiegend deutsche Sektionen die Betreuung der hochalpinen Wege

vierter Vorstand mit vielseitigem persönlichem Einsatz die Geschäfte der Sektion führte. In den vierzig Jahren seines Wirkens – die Zeit als Stellvertreter seines Vorgängers Andreas Madlener miteingerechnet – hat sich der aus Wilten bei Innsbruck stammende Alpinist wie kein anderer Obmann vor und nach ihm für die Erschließung Vorarlbergs mit Gebirgswegen und Schutzhütten eingesetzt.¹⁷ Als einer, der sich an seinem Wohn- und Arbeitsort Bregenz wie auch als Abgeordneter im Reichsrat politisch liberal bzw. »deutschfortschrittlich« engagiert hatte¹⁸, war ihm ein tatkräftiges Mitwirken deutscher Partner ohnehin willkommen.

So kam innerhalb weniger Jahrzehnte eine Kooperation zustande, an der sich neben der Sektion Vorarlberg 16 deutsche Sektionen beteiligten. Mit diesen einigte man sich auf klar umrissene Arbeitsgebiete. Solche fanden sie vor allem im Lechquellengebirge, Verwall, Gauertal und in der Silvretta.

Die in Vorarlberg tätigen Sektionen entwickelten bei den zügig fortschreitenden Erschließungen bald eine beispielgebende Kompetenz, die auch außerhalb des Landes zu erhöhten Anstrengungen zu motivieren vermochte. In einer 1913 erschienenen Denkschrift über die ersten 50 Jahre des Schweizer Alpenclubs S. A. C. wird berichtet: »Erst in neuerer Zeit wird den Wegbauten und Wegmarkierungen größere Aufmerksamkeit und Pflege zugewendet, speziell im nordöstlichen Graubünden, wo die Rivalität des D. & Oe. A. V. anreizend wirkt.«¹⁹ Im Prättigau folgte auf die Eröffnung der Schamellahütte (1882) 1898 das Schesaplanahaus, 1904 das Silvrettahaus als Ersatz für die seit 1865 bestehende erste Silvrettahütte.

Im liechtensteinischen Rätikon haben die 1909 gegründete Sektion Liechtenstein, von 1927 bis 1939 ebenso die Sektion Pfalz des D. u. Oe. A. V. Aufgaben der Wegebetreuung übernommen. Die Aktivitäten der beiden Sektionen werden seit 1946 vom selbständig gewordenen Liechtensteiner Alpenverein (LAV) fortgeführt.

Vorarlberg verfügte vor dem Zweiten Weltkrieg über insgesamt 27 bewirtete Alpenvereinsstätten. Deren Gesamtzahl hat sich seither nicht nennenswert verändert.

Hinzu kamen unbewirtete Hütten und Vereinsheime, sieben Häuser des Touristenvereins Naturfreunde (TVN) sowie etliche private Berggasthöfe. Von den Betreibern dieser Stützpunkte wurden dank der bereits vorhandenen Erschließung mit Zufahrten und Alpwegen jedoch nur in geringem Umfang Aufgaben der Wegebetreuung übernommen.

Die nachstehende Tabelle vermittelt einen Überblick über jene Alpenvereinshütten, deren Betrieb von Anfang an mit der Anlage und Instandhaltung alpiner Wegverbindungen verbunden war und zumeist auch heute noch ist.

Alpenvereinshütten, deren Bau die Herstellung oder Verbesserung von Zugangswegen erforderte (Reihenfolge nach Eröffnungsjahren)²⁰

Schutzhütte	Eröffnung	Standortgemeinde	Zuständige Sektion bzw. OeAV-Bezirk
Lünersee- bzw. Douglasshütte (ab 1877)	1871	Vandans	Vorarlberg/ jetzt Vorarlberger Illwerke
Freschenhaus	1875	Laterns	Vorarlberg
Hochälpele-Hütte	1875	Dornbirn	OeAV-Bezirk Dornbirn
Tilisunahütte	1878	Tschagguns	Vorarlberg
Madlenerhaus	1884	Gaschurn	DAV-Wiesbaden (bis 1906 Sektion Vorarlberg)
Fraßenhütte	1894	Nüziders	Vorarlberg (bis 1938 Sektion Bludenz)
1. Freiburger Hütte auf Alpe Formarin bis 1912	1894	Dalaas	DAV-Freiburg i. Br. (1912 Neubau auf Rauhem Joch)
Wiesbadener Hütte	1896	Gaschurn	DAV-Wiesbaden
Lindauer Hütte	1899	Tschagguns	DAV-Lindau
Sarotlahütte	1902	Bürs	Vorarlberg (bis 1938 Sektion Bludenz)
Ulmer Hütte	1903	Klösterle	DAV-Ulm
Oberzalimhütte	1905	Brand	DAV-Mannheim (ab 1920, vorher Sektion Straßburg)
Straßburger bzw. Mannheimer Hütte	1905	Brand	DAV-Mannheim (ab 1920, vorher Sektion Straßburg)
Wormser Hütte	1907	Schruns	DAV-Worms
Tübinger Hütte	1908	Gaschurn	DAV-Tübingen
Reutlinger Hütte	1909	Silbertal	DAV-Reutlingen
Heinrich-Hueterhütte	1909	Vandans	Vorarlberg
Stuttgarter Hütte	1910	Steeg	DAV-Schwaben
Saarbrücker Hütte	1911	Gaschurn	DAV-Saarbrücken
Biberacher Hütte	1911	Sonntag	DAV-Biberach
Freiburger Hütte	1912	Dalaas	DAV-Freiburg i. Br.
Ravensburger Hütte	1912	Dalaas	DAV-Ravensburg
Göppinger Hütte	1913	Lech	DAV-Göppingen

Schutzhütte	Eröffnung	Standortgemeinde	Zuständige Sektion bzw. OeAV-Bezirk
Schwarzwasserhütte	1922	Mittelberg	DAV-Schwaben
Schwabenhaus Tschengla	1925	Bürserberg	DAV-Schwaben
Madrisahütte	1926	St. Gallenkirch	DAV-Karlsruhe
Lustenauer Hütte	1927	Schwarzenberg	OeAV-Bezirk Lustenau
Heilbronner Hütte	1927	Gaschurn	DAV-Heilbronn
Kaltenberghütte	1927	Klösterle	DAV-Reutlingen
Pfälzerhütte	1928	Schaan/ FL	LAV (ab 1950, bis 1945 DAV-Pfalz)

ZUGÄNGE ZU BEVORZUGTEN GIPFELZIELEN

Nach den 1893 veröffentlichten Vereinsrichtlinien für Weganlagen sollten für Bergwanderer die am meisten besuchten Aussichtsgipfel bedarfsgerecht zugänglich gemacht werden. Dabei war zu unterscheiden zwischen solchen Punkten, welche auch von ganz bequemen, minder geübten Reisenden besucht werden können, und solchen, welche immerhin einige Anstrengung und Geübtheit erfordern. Für erstere sollen die Weganlagen, will man den Zweck vollständig erreichen, sehr gut gangbar hergestellt sein, also genügend breit und vollständig sicher. Für letztere genügen einfachere Pfade, welche hauptsächlich über die besser gangbaren Stellen leiten und nur an schwierigeren sorgfältiger herzustellen sind.²¹

Bei der Erschließung von Aussichtspunkten für die Allgemeinheit tat man sich bei grünen Alpbergen am leichtesten. So waren zum Beispiel auf den Hohen Fraßen, die Hohe Kugel und den Hohen Freschen, auf das Hochälpele, die Niedere, den Gampberg, Galinakopf, Brüggelekopf und Diedamskopf keine aufwändigen Wegebauten notwendig. Ohne besonderen Aufwand ließen sich auch etliche andere alpnahe Gipfel erschließen, wie etwa Winterstaude, Kanisfluh, Zafernhorn, Gurtisspitze, Mondspitze, Hochgerach, Zamangspitze oder Versalspitze.

Im höheren Felsgelände war es hingegen nur sehr beschränkt möglich, »vollständig sichere« Wege oder zumindest allgemein empfehlenswerte Pfade anzubieten. Es wurde aber versucht, einigermaßen befriedigende Lösungen zu finden. Vorrang hatten dabei Gipfel, wie Schesaplana, Sulzfluh, Drei Schwestern, Naafkopf, Braunarlspitze, Hochkünzelspitze, Hoher Ifen und Widderstein. Die alpinistisch anspruchsvollsten Gipfeltouren sollten jedoch mit Verzicht auf Wegebauten bergerfahrenen Tourengehern und Kletterern vorbehalten bleiben.

Indem sich der Alpenverein anfangs hauptsächlich auf die Bedürfnisse »echter« Bergsteiger eingestellt hatte, hoffte man, ein unerwünschtes Zuviel an Bergwanderern vermeiden zu können. Der Höhentourismus wurde jedoch innerhalb weniger Jahrzehnte

so populär, dass bei etlichen nur behelfsmäßig hergerichteten Pfaden immer mehr Verbesserungen notwendig wurden. So musste der 1872 angebotene Steig auf die Schesaplana bereits nach wenigen Jahren und später wiederholt an die Bedürfnisse von weniger geübten Wanderern angepasst werden. Auch bei anderen früh angebotenen Gipfelrouten, wie über den Binnelgrat auf den Hohen Freschen, zur Sulzfluh, auf die Drei Schwestern, das Hohe Rad und den Naafkopf waren in kurzen Abständen Erneuerungen vorzunehmen.

Bei mehreren bevorzugten Höhenzielen war die zunehmende Nachfrage nach empfehlenswerten Zugängen auch von Wünschen nach Ergänzungen bzw. Abwechslungsmöglichkeiten begleitet. Einige dieser Ziele verbanden mit der Zeit Routen aus allen Richtungen. Bei den größeren Bergseen – Lünensee, Formarinsee, Spullersee, Kops- und Silvrettasee – kommen Wege aus jeweils mindestens fünf Richtungen zusammen.

In der nördlichen Landeshälfte ist der Wegestern des Hohen Freschen am bekanntesten. Hier führten schon im Eröffnungsjahr des Feschenhauses (1875) die Zugänge vom Bad Laterns über die Saluveralpe, von Furx und Laterns über den Alpwegkopf und den Leseweg, der Weg aus dem Ebniter Tal über den Binnelgrat sowie die Höhenwege über die Gävisalpe zum selben Ziel. Hinzu kamen die Wege von der Hohen Kugel über den Valüragrat (1906) und vom Mellental über die Lindachalpe.²²

Im Rätikon ist der Gebirgsstock der Schesaplana aus allen Richtungen erschlossen. Bis zum Ende des 19. Jahrhunderts bestand nur die Wahl zwischen den Steigen von der Douglasshütte am Lünensee und der Schesaplanahütte im Prättigau. Von 1889 bis 1890 bauten die Brüder Christian und Martin Küng aus Nenzing über den Panüeler Schrofen den angeblich ersten technisch anspruchsvoll hergestellten Felsensteig der Ostalpen. Diese Meisterleistung ist der Initiative und Förderung von Dr. Wilhelm Strauß, dem langjährigen Vorsitzenden der Sektion Konstanz, zu verdanken, weshalb er nach ihm *Straußsteig* benannt ist.²³ Zum Bau der Straßburger Hütte wurde von Brand her im Steilgelände zwischen Oberzalimalpe und Brandner Gletscher 1904 ein weiterer Zugang



Abb. 3: Der Leibersteig wurde 1904 von der Sektion Straßburg als Zugang von der Oberzalimalpe zur Straßburger Hütte (seit 1920 Mannheimer Hütte) angelegt (Foto Risch-Lau, VLB)

angelegt, der zu Ehren von Dr. Adolf Leiber, dem 1901 verstorbenen ersten Vorsitzenden der Sektion Straßburg, die Bezeichnung *Leibersteig* erhielt.²⁴ Bei diesen Zugängen bestehen auf Teilstrecken auch Varianten, wie etwa der sagenumwobene Spusagang. 1979 wurde der Südwandsteig zwischen der Totalp und dem Brandner Gletscher hergestellt.²⁵

Nach der Eröffnung des Straußsteigs sah sich Christian Küng bald neuen Bewährungsproben gegenüber. Dazu gehörten die Verbindung zwischen Hoher Kugel und Hohem Freschen über den Valüragrät (1906), der Bergpfad von Schröcken zur Braunarlspitze (1910), der Steig über das Saulajoch (1911) und die Fertigstellung des Steiges vom Sarojasattel zum Hauptgipfel der Dreischwestern (1915).²⁶ Bei dessen Einweihung soll er jedoch offen gesagt haben, dass ihm »statt des Lobes lieber die Ausbezahlung des noch ausstehenden Lohnes wäre«.²⁷

Bei den Felsensteigen waren fortan die aufwändigsten Instandhaltungsarbeiten erforderlich. Mit der Weiterentwicklung der technischen Möglichkeiten stieg zugleich die Nachfrage nach perfektionierten Klettersteigen. Dies zeigte sich etwa am Beispiel des Saulakopfs, an dem der geeignetste Aufstieg anfangs nicht immer leicht zu finden war. 1970 gelang es dem Schrunser Bergführer Wendelin Tschugmell im Zusammenwirken mit der Sektion Vorarlberg, den Gipfel mit einem versicherten Steig für geübte Wanderer zugänglich zu machen.²⁸ 2007 kam auf private Initiative im Bereich der Ostwand ein neuer Klettersteig hinzu. Auch andere Steige entstanden zum Teil ohne Veranlassung und Mitwirkung des Alpenvereins.

FRÜHES ZUSAMMENWIRKEN VON ALPENVEREIN UND FREMDENVERKEHRSWIRTSCHAFT

Seit der Eröffnung der bis Bludenz führenden Eisenbahnverbindungen gehörte die Erschließung attraktiver Wandergebiete zu den Hauptanliegen im aufstrebenden Erholungstourismus. Bregenz machte einen Anfang mit der planmäßigen Erschließung des Naherholungsraumes. Ein entscheidender Schritt erfolgte 1871 – zwei Jahre nach der Gründung der Alpenvereinssektion Vorarlberg und ein Jahr vor der Aufnahme des Eisenbahnverkehrs – mit der Gründung eines »Vereins für gemeinnützige Zwecke«, der als erster kommunaler Verkehrsverein der Monarchie gilt.²⁹ In den folgenden Jahren wurde der Pfänderstock systematisch mit Wanderwegen zugänglich gemacht. Ein Anfang erfolgte hier aber schon 1860, als in einem Inserat zur Eröffnung einer Gastwirtschaft auf dem Pfänder zu lesen war: *Die Wege nach dorten sind möglichst bequem hergestellt ...*³⁰ Für die nötige Betafelung und Markierung wurde in Bregenz 1879 ein eigenes *Comité für die Wegweiser* gebildet, dem spätestens seit 1898 auch der Alpenvereinsvorstand Heinrich Hueter angehörte.³¹

Noch vor der Jahrhundertwende entstanden in mehreren Gemeinden Verschönerungsvereine, die sich um die Verbesserung der Wandermöglichkeiten bemühten. Die

Vorarlberger Alpenvereinssektion verhalf wiederholt zu Zuschüssen des Gesamtvereins zum Ausbau kommunaler Erschließungen, wie etwa 1886–1889 zum Bau einer Zufahrt ins Brandnertal.³² Wie eng sich das Zusammenspiel von Alpenverein und Fremdenverkehrswirtschaft entwickelte, ließ sich anfangs besonders in Dornbirn und im Bezirk Bludenz beobachten.

Für den Ausbau der touristischen Infrastruktur wurde in Dornbirn um diese Zeit der Textilfabrikant Viktor Hämmerle (1855–1946) impulsgebend. Er war seit 1870 Alpenvereinsmitglied und ab 1893 Obmannstellvertreter des neu gegründeten Landesverbandes für Fremdenverkehr. Als Dornbirner Mandatar im Sektionsausschuss gehörten für ihn Wegebauten samt Beschilderungen und Markierungen zu den wichtigsten Anliegen.³³ Daneben hatte es Signalwirkung, als Hämmerle zwischen 1891 und 1903 die Rapenlochschlucht mit einer kühnen Steiganlage für Touristen zugänglich machen konnte. 1924 gründete er einen Vorarlberger Verein für Straßenpflege, und schon 1926 fand der Erste Österreichische Straßentag in Bregenz statt.

Aus den straßenbaulichen Kooperationserfahrungen ließ sich auch für die Ausgestaltung des Wanderwegenetzes Nutzen ziehen. Auf Hämmerles Initiative kam 1929 eine engere Zusammenarbeit von Gemeinden und Verkehrsvereinen zustande, womit er ein Zusammenwirken von »Wegmachern« der Vereine und anderer Wegehalter erreichen wollte.

Bei der zunehmenden touristischen Nutzung von Wald-, Alp- und Bergwegen erkannte Hämmerle das Problem, dass die Wegebetreuer über einfachste Erfordernisse



Abb. 4: Der im Gauertal zur Lindauer Hütte angelegte Höhenweg wird wie die Hütte selbst weit mehr von Ausflugs Touristen als von Hochalpinisten in Anspruch genommen

der Instandhaltung zu wenig Bescheid wussten. Daher gab der Verein für Straßenpflege 1929 in Form eines handlichen Heftchens ein *Merkblatt für Bergwegerei* heraus, in dem er besonders auf die Möglichkeiten zum Vermeiden von Wegvernässungen und Erosion aufmerksam gemacht hat. Zugleich wurde angeregt, die Landesregierung möge für beispielgebende Verbesserungen Förderungsbeiträge mit Prämierungen gewähren.³⁴ Im Hinblick auf ein so vielseitiges Engagement ist es verständlich, dass Guntram Jussel den Industriellen Viktor Hämmerle als »eine Art erster Landeswegwart im Alpenverein« bezeichnet.³⁵ In konzeptioneller Hinsicht war zuvor der Sektionsvorstand Heinrich Hueter vier Jahrzehnte hindurch der maßgebliche Wegbereiter.

Das Beispiel der Erschließung der Rappenlochschlucht ermutigte den in Bludenz gegründeten Verein für gemeinnützige Zwecke, zusammen mit der Alpenvereinssektion Bludenz den Bau einer ähnlich attraktiven Weganlage durch die Bürser Schlucht zu wagen.³⁶ Diese konnte 1904 eröffnet werden. Zur Fertigstellung der bis Brand geplanten durchgehenden Wegverbindung kam es aber nicht mehr, da der Schluchtsteig durch das katastrophale Hochwasser von 1910 zerstört worden war. An eine Wiederherstellung war während des Ersten Weltkriegs nicht zu denken. 1928 konnte wenigstens die äußere Schluchtstrecke mit dem Weg nach Bürserberg wieder begehbar gemacht werden.

Nachdem die für die Allgemeinheit interessantesten Gipfelziele hinreichend erschlossen waren und die Notjahre nach dem Ersten Weltkrieg zu besonderer Sparsamkeit anhielten, erschien bei der Herstellung weiterer Steiganlagen Zurückhaltung geboten. Allerdings kamen auch die Freunde von weglosen Bergtouren an Fragen nach den geeignetsten Möglichkeiten für verbesserte Zugänge aus dem Tal nicht vorbei. Bei diesen Aufgaben gelang es den Alpenvereinssektionen weiterhin, freiwillige und unentgeltlich arbeitende Helfer zu mobilisieren, soweit sich die Gemeinden nicht von sich aus mehr als bisher darum bemühten. Wo für notwendige, aber weniger dringliche Erneuerungen das Geld fehlte, mussten desolate Steige zwischendurch gesperrt werden. Dies war nach dem Ersten Weltkrieg zum Beispiel eine Zeitlang beim Straußsteig der Fall.³⁷

Wichtige Impulse für ein enges Zusammenwirken von Alpinismus und Tourismuswirtschaft ergaben sich durch eine zusehends reichhaltiger werdende Wanderliteratur. Für deren Entwicklung hat in Vorarlberg Walther Flaig ab den 1920er-Jahren eine Vorreiterrolle übernommen. Solange für den Bergtourismus die amtlichen topografischen Karten zu wenig dem Bedarf entsprachen, waren auch die vom Alpenverein in Eigenregie herausgegebenen Wanderkarten sehr willkommen.

1960 initiierte Flaig als Sektionswegwart mit den von ihm entwickelten Richtlinien für eine landesweit einheitliche Betreuung sämtlicher »Touristen-Wanderwege« eine neue Form enger Zusammenarbeit der Vorarlberger Alpenvereinssektion mit Tourismusvereinen und Gemeinden. Sie wurden vom Landesverband für Fremdenverkehr publiziert und an alle Fremdenverkehrsgemeinden und Verkehrsvereine mit der Bitte versandt, »ungesäumt verantwortliche Wegewarte aufzustellen und diese zu beauftragen, daß sie sich der nachbeschriebenen Richtlinien und Methoden bedienen.«³⁸ Zugleich

wurde versucht, die in Vorarlberg tätigen Sektionen des DAV ebenfalls für diese Form der Zusammenarbeit zu gewinnen.

Zum Einbegleiten in die Realisierung organisierte Flaig 1960 eine erste Wegwartetagung in Rankweil.³⁹ In den folgenden Jahren ließen sich auf der Grundlage der Richtlinien in den Vorarlberger OeAV-Bezirken und zahlreichen Gemeinden ermutigende Erfahrungen gewinnen. Dabei entwickelte Othmar Heinzle als Hüttenwart des Freschenhauses sogar ein mehrere Gemeinden umfassendes Engagement mit dem Anbringen von über 800 Wegweisertafeln.⁴⁰ Die Hoffnungen auf eine flächendeckende Anwendung von Flaigs Richtlinien erfüllten sich dennoch nicht, da sich nicht alle Gemeinden und alpinen Vereine beteiligten.

Eine landesweite Neugestaltung des Vorarlberger Wegenetzes mit einheitlichen Standards für die Anlage, Instandhaltung, Beschilderung und Markierung gelang erst mit dem von der Vorarlberger Landesregierung 1995 beschlossenen Wanderwegekonzept und den darauf bezogenen Anleitungen zur Konkretisierung.⁴¹

KLEINREGIONALE HÖHENVERBINDUNGEN

Wo Bergwanderwege dem Verlauf alter überregionaler Saumwege folgten, ergab es sich oft wie von selbst, dass sie als Wanderrouen von Tal zu Tal, in Grenzgebieten auch von Land zu Land beibehalten wurden. Die alpinen Vereine mussten sich allerdings erst daran gewöhnen, wenn sie nach dem Aufhören des Saumverkehrs nun auch bei historischen Wegen Erneuerungspflichten zu übernehmen hatten. Immerhin wurde schon in den 1880er-Jahren von Verbesserungen der Pfade über den Grubenpass, die Bielerhöhe, das Gemsteljoch, Schlappinerjoch und Sareiserjoch berichtet.⁴² 1892 konnte für Gaschurn »über gemeinsames Einschreiten der Sectionen Vorarlberg, Schwaben und Konstanz vom Gesamtverein eine Subvention von 100 fl. für Verbesserungen des Weges über das Zeinisjoch erwirkt« werden.⁴³ In diesen Jahren wurden auf der Südseite des Rätikons die Wege von der Carschinafurrga zum Schweizertor und von Schuders zur Schesaplana und zum Schweizertor hergestellt.⁴⁴

Neue Höhenwege entstanden als Verbindungen zwischen einzelnen Hütten. Der Bau der Tilisunahütte gab 1879 den Anlass, eine Wegverbindung über den Bilkengrat und den Öfenpass mit der Douglasshütte herzustellen.⁴⁵ 1902 konnte im Zusammenwirken der SAC-Sektion Prättigau mit der Alpenvereinssektion Lindau die Verbindung zwischen Carschinafurrga und Lindauer Hütte über das Drusentor fertiggestellt werden.⁴⁶ Fast gleichzeitig kam die Verbindung zwischen Gargellen und dem Plasseggenpass über das Sarotlajoch hinzu, 1908 folgte der Lückenschluss Öfenpass – Schweizertor – Lünensee.⁴⁷

Zur Herstellung der grenzübergreifenden Verbindungen zwischen Prättigau und Montafon hat nicht zuletzt die vorausgegangene Eröffnung der Höhenroute Dreischwestersteig-Fürstensteig animiert. Der 1898 eröffnete Felsensteig war in Zusammenarbeit des



Abb. 5: Die zur Tilisunahütte führenden Bergwege werden zwar vorwiegend für Tagesausflüge benützt, sie dienen aber zugleich als Höhenverbindungen mit benachbarten Schutzhütten

Alpenvereins mit dem Fürstentum Liechtenstein zustande gekommen. Die Planung und Bauleitung oblag größtenteils dem aus Vaduz stammenden Ingenieur Carl Schädler, der zusammen mit der Vorarlberger Alpenvereinssektion und Fürst Johann II. auch selbst zur Finanzierung beigetragen hat.⁴⁸ Der Weg verbindet das Vorderälpele (Amerlugalpe) oberhalb von Feldkirch mit Gaflei in Triesenberg im Fels der Dreischwesterngruppe.

Im Bestreben, das Wandern von Hütte zu Hütte attraktiver zu gestalten, entstanden weitere zusammenhängende Routen, von denen im Rätikon der Liechtensteiner Höhenweg (Pfälzer Hütte – Mannheimer Hütte), der Prättigauer Höhenweg (Seewis – Schesaplanahütte – St. Antönien – Saaser Alp) und die Madrisa-Rundtour zwischen Gargellen und St. Antönien zu den interessantesten Routen des Grenzgebiets gehören. Eine gewisse kleinregionale Bedeutung erlangten daneben die Höhenverbindungen über den Hochschereweg (Faschina – Biberacher Hütte), Wormser Höhenweg (Wormser Hütte – Heilbronner Hütte), Emil-Roth-Weg (Reutlinger Hütte – Heilbronner Hütte), die Verbindung Gargellen – Tübinger Hütte, Zimbajochsteig (Heinrich Hueter-Hütte – Sarotlahütte) und Saulajochsteig (Heinrich Hueter-Hütte – Douglasshütte). Als neue Höhenverbindungen mit dem benachbarten Tiroler Berggebiet kamen in der Silvretta der Übergang über den Radsattel, am Arlberg die Verbindungen über Maroijöchle, Albonastubigeralpe, Valfagehr, Trittscharte, Krabachjoch und Gümple hinzu. Im Lechquellengebirge entstand zusammen mit dem Bau der Freiburger und Ravensburger Hütte der Steig über den Gehrengrat.

Bei den Angeboten für mehrtägige Höhenwanderungen von Hütte zu Hütte bestehen verschiedenste Kombinationsmöglichkeiten. Gegenwärtig werden vom OeAV und

DAV auch Rundwege für Rätikon, Silvretta, Verwall und das Lechquellengebirge angeboten. Daneben fehlt es nicht an Beispielen für andere regionale Routenangebote wie etwa für einen Rheintal-Höhenweg und Verbindungen von Tal zu Tal innerhalb von Vorarlberg.⁴⁹

ÜBERREGIONALE WANDERROUTEN

Nach dem schon Ende des 19. Jahrhunderts erreichten Fortschritten bei der Erschließung des Hauptkammes von Rätikon und Silvretta konnte an eine kurzfristige Realisierung eines durchgehenden Höhenwegs gedacht werden. Als 1908 der Bau der Saarbrücker Hütte fix geplant war, sah sich der Vorarlberger Sektionsvorstand Heinrich Hueter nahe am Ziel: »Es fehlen dann nur noch einige Wegherstellungen und Markierungen, um die einzig grossartige Höhenwanderung von den drei Schwestern längs des ganzen Rhätikons bis ins Herz der Silvretta der erwünschten Vollendung zuzuführen.«⁵⁰ 1911 sah sich die Sektion Wiesbaden in der Lage, eine Routenbeschreibung für einen Höhenweg durch Rätikon, Silvretta und Verwall zu veröffentlichen.⁵¹ Mit Überlegungen für noch längere Routen befasste sich in den folgenden Jahren der Alpenvereinssekretär Josef Moriggl.⁵² In den 1930er-Jahren fehlte es ebenfalls nicht an Konkretisierungsversuchen, die aber kriegsbedingt wieder in Vergessenheit gerieten.

Der Innsbrucker Geografieprofessor Hans Kinzl, von 1958 bis 1967 Erster Vorsitzender des OeAV, setzte sich mit wesentlich mehr Erfolg dafür ein, in den Ostalpen durchgehende alpine Weitwanderwege anzubieten.⁵³ Aus den vorwiegend in den 1970er Jahren konkretisierten Routenplanungen resultierten in Österreich zehn Weitwanderwege, von denen für Vorarlberg zwei hochalpine Routen von Bedeutung sind. Es sind dies der seit 1975 bestehende *Nordalpenweg* 01 mit 50 Tagesetappen zwischen dem Neusiedlersee und dem Bodensee sowie der ab 1978 angebotene *Zentralalpenweg* 02 mit 78 Tagesetappen zwischen dem Wiener Donaauraum und dem Vorarlberger Rheintal.⁵⁴

Eine weitere durchgehende Route war als *Voralpenweg* 04 geplant, als solcher wurde er aber nur in Ostösterreich realisiert. In Vorarlberg wird er heute als Europäischer Fernwanderweg E 4 mit Variante E 5, unter Einbeziehung des *Nordalpenwegs* 01 als Variante E 4 *alpin* angeboten.⁵⁵ Dem Verlauf von E 4 folgt zwischen Bregenz und Berchtesgaden der 1991 eröffnete *Maximiliansweg*.⁵⁶

Unabhängig von den erwähnten Durchgangsrouten wird Vorarlberg von der zentralen Route des durch die Alpenländer führenden europäischen Weitwanderwegs *Via Alpina* durchquert, mit dessen Realisierung im Jahre 2000 begonnen wurde. Dieser berührt das Land auch mehrmals im Grenzraum Rätikon-Silvretta.

Unter dem Namen *Via Valtellina* wird seit 2006 eine zentrale Alpentransversale zwischen dem Montafon und dem Veltlin durch Graubünden angeboten.⁵⁷ Durch Graubünden und das südöstliche Vorarlberg verläuft zwischen dem Wallis und dem Kleinwalsertal auch der von Schweizer Touristikern konzipierte *Große Walserweg*.⁵⁸



Abb. 6: Die Sektion Wiesbaden hat bereits 1911 einen durchgehenden Höhenweg Rätikon-Silvretta-Verwall präsentiert

Das von der Vorarlberger Landesregierung 1995 beschlossene Vorarlberger Wanderwege-Konzept geht vom Leitsatz aus: Grundlegend für die Ausgestaltung des Wanderwegesnetzes sind die Haupttrouten mit den attraktivsten Verbindungen von Ort zu Ort, von Tal und Berg, von Tal zu Tal (mit Passverbindungen) mit den bestmöglichen Zugängen zu bevorzugten Zielen.⁵⁹ Aus der Konkretisierung ergaben sich innerhalb des Landes mehrere regionale Haupttrouten, die zum Teil auch als durchgehende und grenzübergreifende Jakobswege dienen.

Es ist der Tourismuswerbung und den Verfassern von Wanderbüchern unbenommen, ob und inwieweit sie bestehende Wegstrecken mit wechselnden Verknüpfungen anbieten. Dafür bietet das vorhandene Wanderwegenetz vielerlei Möglichkeiten, bei denen sich im Gelände zusätzliche Betafelungen erübrigen. Neuere Beispiele sind der Walserweg Vorarlberg⁶⁰, die Schwabenkinder-Wege⁶¹, der Lech-Weg und die Rundwanderroute Min Weag.

WEGWEISER UND MARKIERUNGEN IM ERSTEN JAHRHUNDERT DES ALPENVEREINS

Bis zur Gründungszeit der ersten alpinen Vereine wurden Bergtouren ohne ortskundige Führer schon wegen des Fehlens von brauchbaren Wanderkarten und Routenmarkierungen allgemein als zu riskant empfunden. Wo Steinmännchen oder einge-

rammte Stecken zu sehen waren, konnte man nicht immer wissen, ob sie als Weg- oder Grenzmarkierungen dienten.

Kaum hatte sich die Errichtung der ersten Schutzhütten mit Angeboten von Gipfelwanderungen herumgesprochen, häuften sich sehr rasch die Wünsche nach Wegweisern und zweifelsfreien Markierungen. Wie diesen Wünschen entsprochen wurde, lässt sich mit Hilfe der Jahresberichte der Sektion Vorarlberg relativ detailliert verfolgen⁶².

In den Abrechnungen der Sektion wurden 1876 erstmals 8 Gulden für Wegweiser ausgewiesen⁶³. Um diese Zeit hatte der Bezirk Dornbirn bereits auf eigene Kosten mit dem Anbringen von Wegweisern begonnen.⁶⁴ Inzwischen haben auch Gemeinden, Verkehrsvereine und Wirte von Bergdörfern von sich aus begonnen, sich um die nötigsten Wegweiser zu kümmern.

Von farbigen Wegmarkierungen wurde erstmals 1880 berichtet: »Im Bezirke Feldkirch hatten die Herren v. Aichinger und Strasser den Weg auf die 3 Schwestern mit rother Oelfarbe markirt.«⁶⁵ 1885 war von einem zweiten Beispiel zu erfahren: »Auf der Wegstrecke Parthenen-Großvermont sind ferner 5, und Parthenen-Zeinis 2 Wegweiser aufgestellt und die Wege auch über den Wasserfall ›Hölle‹ mit rother Oelfarbe markirt worden.«⁶⁶ Im folgenden Jahr wurde im Alpggebiet von Vermont auch versucht, »mittelst eingeschlagener Pfähle die Richtung zu markieren.«⁶⁷

Nachdem man sich anfangs meist mit hölzernen Wegweisertafeln beholfen hatte, wurden ab 1886 Blechschilder verwendet, die beim Zentralausschuss des D. u. Oe. A. V. erhältlich waren.⁶⁸ 1904 folgte bei diesen Tafeln eine einheitliche Ausführung mit erhalten gepresster Schrift.⁶⁹

Wo die Wege in kurzen Abständen verschiedene Alpen verbinden, erwies es sich als es eine nicht zu unterschätzende Orientierungshilfe, wenn an den Gebäuden die Alpnamen angeschrieben waren. Zu diesem Zweck ließ die Sektion Vorarlberg einheitlich gestaltete Tafeln anfertigen.

Die neu angebrachten Wegweiser und Farbanstriche ließen schon nach den ersten Versuchen den Bedarf an konkreten Richtlinien erkennen. Worauf es bei führerlosen Bergwanderungen ankam, wurde bald klar gesagt. In einem 1893 erschienen Handbuch heißt es: *Die richtige und reichliche Bezeichnung der Wege ist von grosser Bedeutung für den Touristen; dieselbe hat sich nicht nur auf die Wege im Hochgebirge zu erstrecken, sie ist vielleicht noch nothwendiger im Thale und im Mittelgebirge. Als Hauptregel sollte gelten, dass die Wegbezeichnung von der letzten Eisenbahn- oder Poststation ausgehen solle. Zur Wegbezeichnung dienen Wegtafeln und farbige Zeichen.*⁷⁰ Es folgen detaillierte Angaben zur Anfertigung und Befestigung der Wegweisertafeln, ebenso zur Anbringung von ausreichenden Zwischenmarkierungen.

Zur Eignung der Markierungsfarben wurde schon damals klargestellt: *Die beste Bezeichnung ist hellroth auf weissem Grunde; sonst wäre in Alpengegenden höchstens noch Blau auf weissem Grunde anwendbar.*⁷¹ In den Tal- und Mittelgebirgslagen waren auch andere Farbanstriche vorstellbar. Wo markierte Wege angeboten wurden, sollten sich die Bergsteiger immer darauf verlassen können, damit problemlos ans Ziel zu kommen. Auch

von behördlicher Seite wurde eine Beschränkung auf hinreichend sichere Wege verlangt. Darauf bezieht sich ein Schreiben der Bezirkshauptmannschaft Bregenz von 1889 an die Vorarlberger Alpenvereinssektion mit folgender Anordnung auf Grund eines Statthalterei-Erlasses: *Die Markierungen von Wegen und Stegen haben im Hochgebirge nur für solche Wege und Stege zu geschehen, welche von Touristen ohne Führer gefahrlos begangen werden können.*⁷² Aus diesem Grund verzichtete die Sektion seinerzeit auf die oft gewünschte Markierung des Bergpfads vom Lünensee zur Schesaplana, »weil für Geübte und Erfahrene durch die neuen Wegherstellungen die Anstiegsrichtung ohnedies leicht zu finden ist, es aber gefährlich wäre, durch eine Markierung auch Ungeübte führerlos auf einen Berg zu locken, der bei eintretendem Unwetter, Nebel u. dgl. trotz Markierung immerhin eine Menge von Fährlichkeiten birgt«.⁷³

Nach den in den vorausgegangenen Jahren vorgenommenen Markierungsanstriichen waren um diese Zeit schon bei den meisten Wegen Erneuerungen erforderlich. So mussten nach der 1895 erfolgten Gründung einer eigenen Sektion Bludenz im darauffolgenden Frühjahr »die Wegmarkierungen aufgefrischt und viele neu hergestellt werden, wobei auch Mitglieder ihr Maltalent in den Dienst der guten Sache stellten, so daß in überaus kurzer Zeit eine tadellose Markierung sämtlicher Touren durchgeführt war«.⁷⁴

Auch in anderen Landesteilen kamen schon früh Vorzeigebispiele von guten Markierungen zustande. Karl Blodig rühmt in einem 1907 erschienenen Aufsatz über das Bregenzerwaldgebirge, »dass das Gebiet zwischen dem Hohen Freschen und dem Hochälpele durch die besondere Sorgfalt des Bezirks Dornbirn der Sektion Vorarlberg des D. u. Ö. A. V. zu den bestmarkierten Gegenden des Alpengebiets zählt«.⁷⁵

Die Zugänge zum Hohen Freschen wurden von mehreren Eisenbahnstationen des Rheintals aus markiert, z. B. auch in Sulz-Röthis und Hohenems beginnend.⁷⁶ Bei etlichen anderen Gipfelzielen nahmen die Markierungen ebenfalls bei Bahnstationen ihren Anfang, so etwa bei den Drei Schwestern in Feldkirch und Frastanz, beim Hohen Fraßen in Bludenz.

Die Hüttenwarte waren größtenteils zugleich Wegwarte, die sich bei den hochalpinen Markierungen um Auffrischungen und Ergänzungen kümmerten. Bei den meisten Wegstrecken beteiligten sich zahlreiche Vereinsmitglieder ehrenamtlich. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts hatte das Netz der markierten Alpenvereinswege bereits einen kaum noch zu überblickenden Umfang erreicht. Daher war Sektionsvorstand Heinrich Hueber schon 1903 der Meinung: »Um die zahlreichen Markierungen in Vorarlberg evident halten zu können, ist die Anlage einer Wegmarkierungs-Karte eine Notwendigkeit«.⁷⁷ Solche Karten wurden in der Sektion Vorarlberg aber lange Zeit nur für einzelne Bezirke angefertigt.

Im benachbarten Prättigau hielt man sich mit Rücksicht auf die Beibehaltung der Bergführerdienste mit der Einführung von Zwischenmarkierungen lange zurück. Das stieß jedoch nicht nur bei Feriengästen auf Kritik. Der Prättigauer Alpinist Eduard Imhof (sen.) hielt bereits 1890 die ersten Montafoner Markierungsversuche für nachahmens-

wert. So bemerkte er zu den damaligen Orientierungsschwierigkeiten zwischen Partnun und Sulzfluh: »Eine einfache Wegmarkierung etwa durch Rothanstreichen des einen oder anderen Felsblockes, wie man das auf der Montavonerseite findet, wäre übrigens hier kein Luxus«. ⁷⁸

In den 1920er-Jahren wurde auf der Südseite des Rätikons mit der Markierung der Passrouten begonnen. Bald konnten die Standards des Alpenvereins in Graubünden, später auch in anderen Schweizer Kantonen übernommen werden, wobei man zwischen weiß-rot-weiß markierten Bergwegen und gelb gekennzeichneten Wanderwegen der Naherholungsgebiete unterschied. ⁷⁹ Diese Regelung war auch der 1935 gegründeten Schweizer Arbeitsgemeinschaft Wanderwege (SAW) willkommen. 1937 wurde sie in Absprache mit dem Schweizer Alpen-Club und dem Touristenverein Naturfreunde allgemein eingeführt. ⁸⁰

Während des Zweiten Weltkrieges bestand in dem für Touristen gesperrten grenznahen Berggebiet keinerlei Interesse an einer Fortführung der Markierungsarbeiten. Kaum bestand dafür nach 1945 wieder eine Notwendigkeit, traten in Vorarlberg Fragen nach Möglichkeiten für eine Wegweisung mit sparsamsten Mitteln in den Vordergrund. So sah sich der Alpinschriftsteller Walther Flaig – von 1960 bis 1971 Landeswegwart der OeAV-Sektion Vorarlberg – veranlasst, Vorschläge und Richtlinien für neue Wegweiser tafeln und routenbezogene Markierungen mit wechselnden Farben und Formen zu erarbeiten. ⁸¹ Dieses System wurde zwar von der eigenen Sektion, ebenso von mehreren Gemeinden und Verkehrsvereinen, nicht aber von den deutschen Alpenvereinssektionen übernommen.

In Österreich war auch anderswo ein verwirrendes Vielerlei von Markierungen festzustellen. Dieses wurde nicht behoben, als sich der Hauptausschuss des OeAV 1969 für die Verwendung von rot-weiß-rot markierungen entschied. Diesen haftet zudem noch immer das Problem an, dass die von den Vermessungsämtern für Grundstücksbegrenzungen angebrachten Pfähle ebenfalls rot-weiß-rot markiert sind. ⁸²



Abb. 7: Die von der Sektion Vorarlberg zur Verfügung gestellten Tafeln mit Alpnamen wurden besonders im Brezengerwald geschätzt

ZUKUNFTSORIENTIERUNG NACH DEN LEITLINIEN DES VORARLBERGER WANDERWEGEKONZEPTS

Dass die Wandermöglichkeiten samt Beschilderungen und Markierungen zu wünschen übrig ließen, war zwar bekannt, im Amt der Vorarlberger Landesregierung wurde aber eine nähere Untersuchung der zu lösenden Probleme für notwendig erachtet. Mit einer solchen wurde 1990 der Geograf Oskar Wiederin in einer Testregion des Walgaus beauftragt.⁸³ Die von ihm 1991 vorgelegten Ergebnisse ließen die dringende Notwendigkeit einer Gesamtkonzeption erkennen, für die im Rahmen eines Pilotprojektes neue Standards zu entwickeln und in Zusammenarbeit mit allen berührten Gemeinden und touristisch engagierten Vereinen zu erproben waren. In der damit befassten Arbeitsgruppe war die Vorarlberger Alpenvereinssektion durch ihren Wegebetreuer Bruno Fink von Anfang an mitbeteiligt. Zugleich wurde auf einen ständigen Erfahrungs- und Informationsaustausch mit der OeAV-Geschäftsstelle der Sektion Vorarlberg und der beratend mitwirkenden Bündner Arbeitsgemeinschaft Wanderwege (BAW) Wert gelegt. Die 1993 und 1994 vorgestellten Zwischenergebnisse hatten zur Folge, dass sich der Vorarlberger Gemeindeverband und der Landesverband für Tourismus zusammen mit der OeAV-Sektion Vorarlberg für die Erarbeitung landesweit anzuwendender Leitlinien und Förderungen einsetzten.

1995 beschloss die Landesregierung das Vorarlberger Wanderwegekonzept mit einem breiten Maßnahmenspektrum zur Neugestaltung der Wanderangebote. Grundvoraussetzung sollte eine professionelle Routenplanung in enger regionaler Zusammenarbeit sein. Bei der Wahl der geeignetsten Wege war auf günstige Verknüpfungsmöglichkeiten verschiedenster Wegverbindungen, die Kombination mit öffentlichem Verkehr und vor allem auf gestiegene Sicherheitsansprüche zu achten. Ebenso gehörten landschaftliche Erlebnisqualitäten zu den Auswahlkriterien. So sollte es sich in Vorarlberg erübrigen, zusätzliche qualitätsorientierte Unterscheidungen (z. B. »Premiumwege« oder »zertifizierte Wege«) zu verwenden.

Um die Umstellungen auf die gestiegenen Anforderungen zu erleichtern, stellte die Raumplanung des Landes ein Beratungsservice mit detaillierten Planungsgrundlagen zur Verfügung und beteiligte sich an den Planungskosten. Wo die erstrebte Zusammenarbeit zustande kam, übernahm das Land auch die Kosten für die gesamte Neubetafelung der Wanderwege.

Die einheitlichen Vorgaben für die Wegmarkierungen basieren auf einer Rückbesinnung auf jene bewährten Standards, die vom Alpenverein bereits ein Jahrhundert zuvor eingeführt und in der Schweiz mit Modifikationen flächendeckend übernommen worden waren.⁸⁴ Bei den landeseinheitlichen Markierungen sollten fortan dreierlei Wegkategorien unterschieden werden: gelb-weiß für leichte Spazier- und Wanderwege (zumeist in Naherholungsgebieten), weiß-rot-weiß für Bergwanderwege, weiß-blau-weiß für exponierte alpine Steige. So sind die Vorarlberger Wanderwege heute mit denen der



Abb. 8: Die bei Alpenvereinswegen schon vor einem Jahrhundert gebräuchliche weiß-rot-weiße Markierung wird in Vorarlberg nach den Leitlinien des Wanderwegekonzeptes für Berge- wege landesweit bevorzugt

Schweiz, von Liechtenstein und des bayerischen Grenzgebiets in denselben Leitfarben verbunden. Die einheitliche Signalisation verbindet hier zugleich lückenlos alle Arbeitsgebiete der verschiedenen alpinen Vereine.

Für die flächendeckende Realisierung war in ganz Vorarlberg Bruno Fink der maßgebliche Lehrmeister. Dieser hatte bei der Sektion 1971 die Funktion des Landeswegwarts übernommen und 25 Jahre hindurch ehrenamtlich ausgeübt. Dank seiner Erfahrungen wurde er zur Umsetzung des Landeskonzeptes noch mehr als früher zu einem »Landeswegwart«, bei dem bis 2014 insgesamt an die 400 Wegebetreuer an Markierungskursen teilgenommen haben. Dass er bei seinen Schulungen bisher ungewohnte Qualitätsansprüche stellte, lässt sich heute landesweit nicht übersehen.

Dank der engagierten Zusammenarbeit aller Beteiligten gelang bei diesem ersten österreichischen Landeskonzept für Wanderwege innerhalb von kaum zehn Jahren die komplette Erneuerung eines über 6000 Kilometer umfassenden Wegenetzes.

Dieses wurde in das Geografische Informationssystem VoGIS aufgenommen, womit eine vielseitige Verwendbarkeit ermöglicht wird. Allen mit der Wegerhaltung befassten Stellen können großmaßstäbige Arbeitskarten zur Verfügung gestellt werden, in denen das Wegenetz mit Unterscheidung der verschiedenen Kategorien, mit Wegweiserstandorten und Gehzeiten für alle Teilstrecken ersichtlich gemacht ist. Für die einzelnen Wegabschnitte lässt sich auch feststellen, wer für die Instandhaltung zuständig ist.

Das VoGIS bietet zugleich im Internet flächendeckend Informationsmöglichkeiten über die Vorarlberger Wanderwege. Die Nummerierung der Wegweiserstandorte verhilft für verschiedenste Zwecke, wie etwa der Bergrettung, zu genaueren Lokalisierungen. Für Überblicksinformationen im Gelände können bei Bedarf zu jedem beliebigen Standort Orientierungstafeln hergestellt werden, die vor allem bei Schutzhütten und anderen wichtigen Ausgangspunkten geschätzt sind. Zur Anfertigung von Wanderkarten aller Art erlaubt die laufende umfassende Evidenzhaltung den Zugriff auf sehr genaue Unterlagen.

DIE VORARLBERGER ALPENVEREINSWEGE IM ÜBERBLICK

Nach einer von 2012 bis 2014 durchgeführten Bestandsaufnahme umfassen die von der OeAV-Sektion Vorarlberg und deutschen Sektionen betreuten Alpenvereinswege insgesamt 594,7 Kilometer bzw. 9,8 Prozent des Vorarlberger Wanderwegenetzes im Gesamtumfang von 6087,5 Kilometern.⁸⁵ Es liegen zwar keine Vergleichszahlen vor, doch nach den kartografisch ausgewiesenen Arbeitsgebieten dürfte der Anteil der AV-Wege heute höchstens noch halb so groß sein wie um die Mitte des 20. Jahrhunderts.⁸⁶ Dies trifft zumindest für die Arbeitsgebiete der Sektion Vorarlberg zu, deren Wegenetz von Guntram Jussel 1995 mit »mehr als 650 km« angegeben wurde,⁸⁷ 2014 hingegen nur mehr 313 Kilometer umfasste. Die aus der Vergangenheit vorliegenden Zahlenangaben beruhen gelegentlich auch auf zu niedrigen Schätzungen. Bezeichnend dafür ist die Feststellung im Jahresbericht von 1939: »Unsere gesamten Weganlagen des Zweiges Vorarlberg betragen über 100 km Länge ...«. ⁸⁸

Bei dem für 2014 angegebenen Gesamtumfang des Wegenetzes ist nicht zwischen den mitbenützten Gemeindestraßen und Fahrwegen der Tallagen und den eigentlichen Bergwanderwegen unterschieden. Erwartungsgemäß ist der Anteil der Alpenvereinswege daher im nördlichen Landesgebiet mit kaum 4 Prozent an der Gesamtlänge des Wanderwegenetzes am geringsten, im gebirgrigeren Bezirk Bludenz hingegen mit 16,7 Prozent am höchsten. In den Gemeinden Dalaas und Gaschurn liegt der AV-Anteil sogar bei annähernd einem Drittel. Die Unterschiede nach Tourismusregionen gehen aus der nachstehenden Übersicht hervor.

OeAV- und DAV-Wege der Vorarlberger Tourismusregionen

Tourismusregion	Wanderwege insgesamt km	Alpenvereinswege		Anteil Alpenvereinswege insgesamt in %
		OeAV-Wege km	DAV-Wege km	
Bodensee-Rheintal	1802,7	89,8	--	5,0
Bregenzerwald	1369,7	24,1	17,3	3,0
Kleinwalsertal	197,5	--	9,3	4,7
Alpenregion Blu- denz	1306,1	57,6	89,5	11,3
Arlberg	254,3	--	34,1	13,4
Montafon	1157,2	141,5	131,5	23,6
Vorarlberg	6087,5	313,0	281,7	9,8

Stand 2014 nach Erhebungen der OeAV-Sektion Vorarlberg und Daten des Amtes der Vorarlberger Landesregierung, Raumplanung



Abb. 9: Wegweiser an einem Kreuzungspunkt verschiedener Alpenvereinswege am Sünser Joch

Lange stand die Anlage und Wartung der meisten Alpenvereinswege in so engem Zusammenhang mit den Schutzhütten der verschiedenen Sektionen, dass diese ein besonderes Interesse an der eigenverantwortlichen Instandhaltung und Markierung hatten. Zumeist fehlte es dazu auch nicht an freiwilligen Mitarbeitern, die diese Arbeiten unentgeltlich ausführten.

Das änderte sich vor allem dort, wo allgemein touristische oder alpwirtschaftliche Interessen mit neuen Weganlagen bestimmender wurden und wo es zugleich schwierig war, Freiwillige für die Wegebetreuung zu finden. Die meisten der ursprünglich von den Talorten ausgehenden Bergwanderwege wurden inzwischen befahrbar gemacht und in die Wegebetreuung der betreffenden Gemeinden oder bei Erschließungen mit Seilbahnen für veränderte Bedürfnisse von diesen übernommen.

Während sich heute manche Tourismusgemeinden auch um die Instandhaltung von hochgelegenen Bergpfaden kümmern, fanden einzelne Alpenvereinsbezirke umgekehrt im Steilgelände der Tallagen neue Aufgaben. So hat der Bezirk Wolfurt 1976 im Schluchtwald über der Bregenzerach die historische Wegverbindung Wolfurt–Buch als Wanderweg wiederhergestellt. Dem Bezirk Blumenegg gelang es 2005, die Verbindung Thüringen–St. Gerold über Gstins durchgehend gut begehbar zu machen.

Die Sicherheitsansprüche stiegen im Berggebiet vor allem bei stark frequentierten Wanderwegen in der Umgebung von Seilbahnstationen. So war es naheliegend, dass sich die betreffenden Seilbahnunternehmen auch an der Instandhaltung beteiligten. Von diesen betreuen heute allein die Vorarlberger Illwerke ein Wegenetz von insgesamt 34,8 Kilometern. Deren Wanderwege liegen zur Gänze in Montafoner Berggebieten, vorwiegend im Bereich Golm–Gauertal sowie in der Umgebung der Illwerke–Stauseen.⁸⁹

AUFGABEN UND PROBLEME DER WEGINSTANDHALTUNG

Alpine Wanderwege und Felsensteige können auch bei bestmöglich ausgeführten Wegebauten nicht immer und überall problemlos begangen werden. Mitunter lässt sich an einem einzigen Wandertag feststellen, wie die Verhältnisse wechseln. Eine Bergtour kann bei Schönwetter mit Steinschlag beginnen und mit einem Gewitter und einem von Hochwasser weggerissenen Steg enden.

Schon wenige Jahre nach der Anlage der ersten Alpenvereinswege stellte Johann Emmer fest: »Beinahe noch wichtiger als der Bau ist die Erhaltung der Wege, und kann daher nicht eindringlich genug empfohlen werden, dieser die vollste Sorgfalt zu widmen. [...] Unerlässlich – namentlich bei Wegen in der Hochregion – ist eine alljährliche Begehung nach der Schneeschmelze«. ⁹⁰

Im Wesentlichen gilt dies nach wie vor. Vereinfacht zusammengefasst sind nach Guntram Jussel allerdings auch verschiedene Unterscheidungen zu berücksichtigen. »Welche Maßnahmen der Wegerhalter zu ergreifen und auch durchzuführen hat, hängt davon ab, was nach Art des Weges (Weg, Fußpfad, Steig) insbesondere auch nach seiner besonderen Widmung (Hüttenweg, Jochübergang, Gipfelsteig) für seine Anlage, insbesondere aber für seine Betreuung, angemessen ist. Angemessen und daher auch zumutbar ist nach Auffassung des OGH [Obersten Gerichtshofs, Anm. d. Verf.] zumindest eine alljährliche Wartung aller Weganlagen, um grobe Fahrlässigkeit auszuschließen. Dazu gehört auch die Überprüfung von Haken, Drahtseilen und Befestigungen, der Haltbarkeit von Stegen und Bedarfsbrücken und die Überprüfung von Markierungen und Orientierungstafeln; für Klettersteige und ähnliche versicherte Wege ist eine zweimalige jährliche Wartung unbedingt vorzunehmen«. ⁹¹

Die meisten winterlichen Wegbeschädigungen lassen sich nach dem Ausapern bereits bei den ersten Kontrollgängen beheben. Im Frühsommer stellt sich aber oft das Problem, dass an Schattenhängen oder in Lawinenrunsen Schnee liegt. Auch darauf hat bereits Emmer ausdrücklich aufmerksam gemacht: »Man trifft solche Stellen noch im Juli, und da gewöhnlich dann der Schnee verharrscht [sic] ist, so können sie, namentlich wenn der Weg an steileren Hängen hinführt, geradezu bedenklich werden. Es wäre daher darauf zu achten, dass schon im Juni diese Strecken vom Schnee geräumt werden; sie sind ja in der Regel nicht lange und die Kosten nicht erheblich«. ⁹²

Angesichts der vielfältigen alpinen Risiken, hat auf Gebirgswegen die Eigenverantwortung der Wanderer von vornherein einen besonderen Stellenwert. Diese dürfen aber auch ein Bemühen der Wegehalter um unerlässliche Sicherheitsvorkehrungen



Abb. 10: Bruno Fink – von 1972 bis 1996 Landeswegwart der Sektion Vorarlberg – bei der Erneuerung einer Seilsicherung

erwarten. Dazu reicht das Aufgabenspektrum von Verbesserungen der Wegoberfläche mit Behebung von Vernässungen, Abstufungen von Steilstrecken, Erneuerungen von Bachquerungen, Haltevorrichtungen und Weidedurchgängen bis zum Freihalten von störendem Bewuchs. Hinzu kommen die Wiederherstellung beschädigter Wegweiser sowie in Abständen weniger Jahre Auffrischungen und Ergänzungen von Zwischenmarkierungen. Zu Aufgaben dieser Art enthält das vom Amt der Vorarlberger Landesregierung 2005 herausgegebene Handbuch *WanderWegeService* eine Sammlung praktischer Tipps.⁹³

Die rechtlichen Voraussetzungen für die Wegerhaltung wurden bereits im Vorarlberger Straßengesetz von 1969 geschaffen. Darin ist im § 23 Abs. 1 gesagt: *Die Eigentümer von öffentlichen Privatstraßen, die nach ihrer Art nur für den Verkehr von Fußgängern oder Tieren benützbar sind und vorwiegend dem Wandern dienen (Wanderwege), haben zu dulden, dass Gemeinden und in Vorarlberg bestehende Organisationen, deren satzungsmäßiger Zweck auch die Förderung des Wanderns ist, diese Wege im bisherigen Umfang erhalten und an solchen Wegen Wegweiser und Markierungszeichen anbringen.*⁹⁴

Mit der laufenden Überprüfung und den Instandhaltungsarbeiten an Fußwegen und Pfaden sind in den Naherholungsgebieten zumeist Gemeindearbeiter oder von den Gemeinden beauftragte Wegwarte befasst. Die Zugänge zu den Hochlagen sind vielfach als Wirtschafts- und Baustellenwege befahrbar gemacht, für deren Benützbarkeit normalerweise nicht der Alpenverein verantwortlich ist. Der Naherholung dienen heute auch die Spazier- und Wanderwege in der Umgebung von Seilbahnstationen, bei denen größtenteils die betreffenden Seilbahnunternehmen um eine bequeme Begehrbarkeit bemüht sind.

Im Vergleich mit den Verhältnissen vor einem Jahrhundert hat das von den alpinen Vereinen weiterhin zu betreuende Bergwegenetz somit einen beträchtlich geringeren Gesamtumfang. Dafür ist heute aber mit wesentlich weniger freiwilligen Helfern gestiegenen Sicherheitsanforderungen Rechnung zu tragen.

AUFWÄNDIGE SANIERUNGSAUFGABEN

Die alljährlichen Instandhaltungsarbeiten können nicht verhindern, dass bei den an Steilhängen angelegten Wegen die Erosion fortschreitet und dass aus Holz hergestellte Stufen, Geländer und Stege überall allmählich morsch werden. Schäden durch Hochwasser, Rutschungen, Felsabbrüche, Schneedruck, Lawinen oder Windwurf können gelegentlich auch aufwändige Instandsetzungsaktionen notwendig machen. Das war in Vorarlberg bereits nach der Hochwasserkatastrophe von 1910 bei zahlreichen Wegen der Fall.

Bergwald gilt zwar als bester Erosions- und Lawinenschutz, dennoch können an manchen Steilhängen und in Wildbachtobeln umfangreiche Erneuerungsarbeiten notwendig werden. Im Zusammenhang mit Lawinenschäden mag zunächst genügen, an ein

Beispiel aus dem Brandnertal am Zugang zur Sarotlahütte zu erinnern, wo trotz einer 1988 erfolgten Wegverlegung in den folgenden Jahren wiederholt neue Stege über den Sarotlabach zu bauen waren.⁹⁵

Ähnliche Erfahrungen wurden von den alpinen Vereinen bereits bei Weganlagen der ersten Jahrzehnte gemacht. Beim Brandner Zugang zum Lünensee als erstem Alpenvereinsweg waren alle paar Jahre größere Instandsetzungsarbeiten erforderlich. Die Jahresberichte der Vorarlberger Sektion nannten immer auch andere vielbegangene Höhenrouten, wie etwa die Übergänge über das Schlappinerjoch, Sareiserjoch, die Bielerhöhe, den Gentschelpass und Schadonapass sowie über den Binnelgrat und Bilkengrat.

Am aufwändigsten waren von Anfang an die beim Straußsteig und Drei-Schwes-tern-Steig in relativ kurzen Abständen erforderlichen Sanierungsarbeiten. Bei beiden Routen waren neben technischen Sicherungen mitunter auch teilweise Streckenverlegungen erforderlich.

Gelegentlich stellte sich bei zu häufigen Schadensfällen die Frage, ob deren Behebung tatsächlich immer sinnvoller ist als die Auflassung des einen oder anderen Wegs. Die auf der Grundlage des Vorarlberger Wanderwege-Konzeptes erforderlich gewordenen Routenplanungen gaben in manchen Fällen den Anlass, problematische Bergpfade nicht mehr in das Netz der markierten Wanderwege aufzunehmen. Das war beispielsweise im Klostertal bei den Verbindungen von Braz und der Elsalpe über Hinterbirg wie auch von Braz und der Freiburger Hütte über das Gwurfjoch der Fall. Das hindert nicht, diese Routen auf eigene Gefahr oder in Begleitung ortskundiger Bergführer weiterhin zu benützen oder allenfalls nach entsprechenden Wegverbesserungen wieder in das alpine Wanderangebot aufzunehmen.

Von schwerwiegenden Schäden durch Hochwasser, Lawinen, Hangrutschungen oder Windwurf sind zumeist nicht so sehr die hochalpinen Fußpfade als vor allem die in die Hochtäler führenden Fahrwege betroffen. Hier obliegt die Wiederherstellung zumeist den berührten Gemeinden, Agrargemeinschaften oder Alpengenossenschaften. Als Folge von zunehmenden Extremwetterlagen ist im Berggebiet aber auch bei Wanderwegen öfter als bisher mit Wegzerstörungen durch Murenabgänge und Hangrutschungen zu rechnen. Dadurch können in manchen Fällen Wegverlegungen notwendig werden. Darauf wurde in einer 2014 vorgenommenen Änderung des Vorarlberger Straßengesetzes Bedacht genommen. Es enthält nun unter § 33 Abs. 5–7 eine Regelung für die Verlegung von Wanderwegen.⁹⁶

An Steilhängen oberhalb der Waldgrenze hält eher ein »schleichender Verschleiß« dazu an, bestimmte Wegstrecken in Abständen von wenigen Jahrzehnten in einer Weise zu erneuern, wie es ein für die Betreuung zuständiger Wegwart allein nicht vermag. Die berührten Alpenvereinssektionen haben das zum Teil mit freiwilligen Helfern in eigener Regie übernommen, heute empfiehlt es sich jedoch oft, Bauunternehmen damit zu beauftragen, die über geeignete technische Geräte verfügen und für die Transporte auch Helikopter einsetzen können. Eine der ersten kostenaufwändigen Sanierungsar-

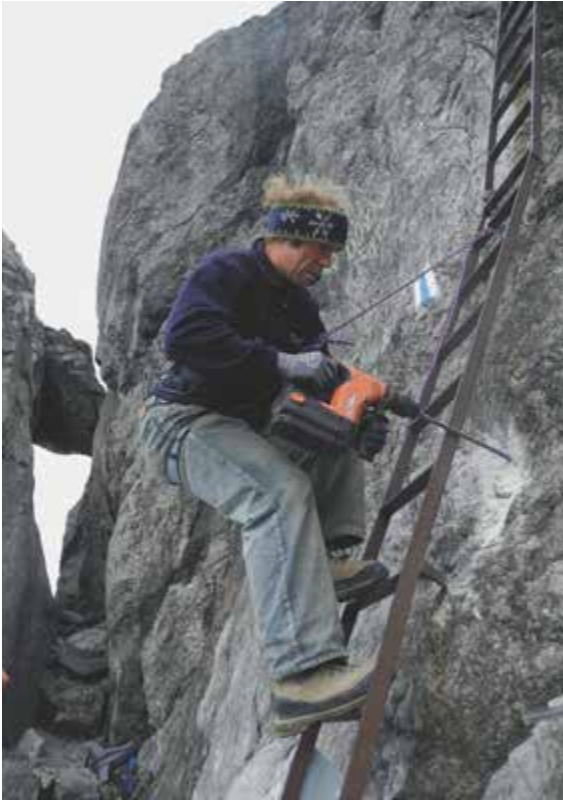


Abb. 11: An exponierten Routen wie dem Drei Schwestern-Steig sind neben der laufenden Instandhaltung wiederholt auch größere Sanierungsarbeiten erforderlich (Foto OeAV-Bezirk Feldkirch)

beiten dieser Art erfolgte von 1999 bis 2000 im Bereich des Drei-Schwestern- und Fürstensteigs.⁹⁷ Allerdings zeigte sich auch da, dass händische Arbeiten im hochalpinen Steilgelände nur sehr beschränkt maschinell erleichtert werden können. Dies auch deshalb, weil störende Landschaftsveränderungen als Folge von Maschineneinsatz grundsätzlich zu vermeiden sind.

Steigende Sicherheitserfordernisse machen heute immer öfter Sanierungsaufgaben notwendig, bei denen die Alpenvereinssektionen überfordert sind, die erhöhten Kosten allein zu tragen. Hinzu kommt, dass in den jeweiligen Arbeitsgebieten vielfach nicht genügend freiwillige und bauhandwerklich qualifizierte Helfer zur Verfügung stehen. Für solche Fälle stellte sich in den vergangenen Jahren immer häufiger die Frage, wie neue Möglichkeiten der Arbeits- und Kostenteilung gefunden werden können.

Die Vorarlberger Sektion erarbeitete 2011 einen Konzeptentwurf für eine flächendeckende Betreuung der alpinen Bergwege und Steige. Für diese ist eine entsprechende Koordination durch die Geschäftsstelle in Bludenz vorgesehen. Wo für die Weginstandhaltung die ehrenamtliche Mithilfe von Vereinsmitgliedern nicht mehr ausreicht, sollten für die warme Jahreszeit fix angestellte Wegarbeiter zur Verfügung stehen. Mit der Umsetzung dieses Konzeptes wurde 2013 ein Anfang gemacht, bei dem sich seitens des DAV auch die Sektion Lindau engagiert hat. Im Rahmen eines Pilotprojektes hat sich an den mit Priorität anstehenden Sanierungsprojekten das Land Vorarlberg mit der Übernahme von 50 % der Kosten für händische Arbeiten, Bauleitung und Materialien beteiligt.⁹⁸

Nach ersten Erfahrungen mit dem Pilotprojekt erwies sich diese Vorgangsweise im Wesentlichen als zweckmäßig. Es ist jedoch notwendig zu unterscheiden, wo eine professionell arbeitende Wegebaupartie für Alpenvereinswege im engeren Sinne und wo im Dienste von Gemeinden als Wegehaltern eingesetzt wird.

HÖHENERSCHLIESSUNGEN MIT STRASSEN, SEILBAHNEN UND MOUNTAINBIKEROUTEN

Bis in die 1950er Jahre waren die Hochlagen außerhalb der überregionalen Straßenverbindungen und Zufahrtsstraßen zu den Gebirgsorten nur in sehr bescheidenem Umfang für den Kraftfahrzeugverkehr oder mit Seilbahnen erschlossen. Die Motorisierung hielt sich zu dieser Zeit ohnehin noch in so engen Grenzen, dass die meisten Bergtouristen zur Anreise ins Berggebiet auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen waren. Für Bergtouren gehörten damals die Eisenbahnstationen der Talorte zu den am häufigsten gewählten Ausgangspunkten. Da die meisten Busverbindungen sehr zu wünschen übrig ließen, war es normal, zu den Höhenzielen relativ lange Gehzeiten in Kauf zu nehmen. Entsprechend wurden die Schutzhütten zur Einkehr und Übernachtung geschätzt.

Es zeigte sich aber damals schon deutlich genug, wie sehr die Fremdenverkehrsentwicklung von der Zugänglichkeit der Gebirgstäler für den aufkommenden Kraftfahrzeugverkehr abhängig ist. Schon vor dem Zweiten Weltkrieg wurden die hochalpinen Erschließungen durch die Wasserkraftnutzung vorangetrieben, und dies zunächst gerade dort, wo der Alpenverein einige Jahrzehnte zuvor bevorzugte Höhenziele zugänglich gemacht hatte. Nach dem Bau des Vermuntkraftwerks und des Silvrettaspeichers konnte im Verlauf des zur Bielerhöhe führenden Bauhilfswegs 1954 die Silvretta-Hochalpenstraße eröffnet werden. Vielen Bergfreunden fiel es nicht leicht, sich nun an



Abb. 12: Die lange Zeit nur auf Bergpfaden erreichbare Wormser Hütte liegt heute inmitten des Schrunser Skigebiets. Sie ist mit einer Versorgungszufahrt und Sesselbahn, im Winter auch neu hinzugekommenen Seilbahnen erschlossen

völlig neue Entwicklungen der Höhenerschließung zu gewöhnen. Für den Bergsteiger Walther Flaig erschien der hier eingeleitete motorisierte Ausflugsverkehr am Beispiel des Madlenerhauses als ein Ausklingen des »klassischen« Alpinismus: »Wenn eine Alpenvereinshütte wie das Madlenerhaus zur Postautohaltestelle und zum Parkplatz der Reisebusse wird, dann ist sie ihren Zwecken entkleidet«⁹⁹. Ähnlich verlief die Entwicklung am Lünensee nach der Aufstauung zum Kraftwerksspeicher der Illwerke mit Eröffnung der Lünereesebahn (1959) und dem Neubau der nun vorwiegend als Restaurant dienenden Douglasshütte. Dazu passte, dass die erste von der Sektion Vorarlberg errichtete Schutzhütte abgebrochen und schließlich der Neubau auf dem Lünereesebord vom Verein an die Illwerke veräußert wurde. Zuvor konnte immerhin an Stelle einer dem Kraftwerksbau dienenden Wohnbaracke die Totalphütte eröffnet werden. Dass für den alpinen Tourismus die Großrestaurants von Seilbahnen wichtiger wurden als Schutzhütten alten Stils, ließ sich bald auch in anderen Landesteilen nicht mehr übersehen.

Die inzwischen gebauten Bergstraßen und Seilbahnen hatten bei den meisten Alpenvereinshütten rückläufige Nächtigungszahlen zur Folge, sie erleichterten dafür deren Versorgung. Wo die Hütten heute nicht durchgehend auf Fahrstraßen erreichbar sind, konnte die Zulieferung von Waren zumindest mit Materialseilbahnen erleichtert werden.

Neben Seilbahnen und allgemein benützbaren Bergstraßen erfolgten die umfangreichsten Veränderungen der Gebirgszugänge durch den Bau von land- und forstwirtschaftlichen Güterwegen und durch die Anlage von Baustraßen für Seilbahnen, Wildbach- und Lawinerverbauungen. Dadurch haben viele alte Wanderwege ihre ursprüngliche Bedeutung verloren, wenn sie im Zuge der Straßenbauten nicht überhaupt beseitigt wurden. Wo man auf diese Wege nicht mehr angewiesen war, ließen sich manche Arbeitsgebiete der Alpenvereinssektionen beträchtlich reduzieren. In der Sektion Vorarlberg hat sich die »Initiative Bergwege« aber auch die Aufgabe gestellt, alte Wege nach Möglichkeit wieder herzustellen und zu markieren.

In den Augen naturverbundener Wanderer sind Fahrstraßen – vor allem mit Hartbelag und Kraftfahrzeugverkehr – ein fragwürdiger Ersatz für die vorher im natürlichen Gelände verlaufenden Fußwege. Daher wurde im Vorarlberger Wanderwegekonzept zur Erhaltung geeigneter Wandermöglichkeiten eine entsprechende Regelung angestrebt, die inzwischen erfolgte. Das 2014 novellierte Straßengesetz enthält die Bestimmung, bei Straßenbauten zumindest annehmbare Ausweichmöglichkeiten für Fußgänger zu schaffen.¹⁰⁰ Gelegentlich konnten Fahrwege mit leichter Humusierung der Oberfläche ähnlich wie Feldwege begrünt werden, so dass sie auch bei einer Befahrbarkeit für schwere Fahrzeuge für Fußgänger annehmbarer blieben. Oft konnten durch rechtzeitige Abstimmung der Interessen von Land- und Forstwirtschaft, Tourismus, Natur- und Landschaftsschutz schon bei der Planung von Wirtschaftswegen »maßgeschneiderte« Lösungen gefunden werden. Ein neueres Beispiel ist der Alpweg vom Hochtannbergpass zur Alpe Körb.¹⁰¹ Vielfach wird aber noch immer versäumt, die berührten alpinen Vereine rechtzeitig zu kontaktieren.

Andere und vielen Wanderern willkommene Ausweichmöglichkeiten entstanden durch die Bedienung mehrerer Alpstraßen mit Wanderbussen. Allerdings werden auch bei solchen Zugangserleichterungen Grenzen der Zutraglichkeit zu respektieren sein.

Bei der gewandelten Erschließung der Hochlagen stellen sich die Kernprobleme normalerweise nicht bei den Zugängen vom Tal her. Die straßenbaulichen und seilbahntechnischen Erschließungen haben den Charakter der zum Wandern attraktivsten Berggebiete in einer Weise gewandelt, wie es sich die Pioniere des Alpinismus noch nicht vorstellen konnten. Aus einer zuvor kaum berührten Bergwelt wurde in vielen Bereichen eine technisierte Zivilisationslandschaft, in der die Erschließungen für den Wintersport am meisten zur Abwertung ihrer Eigenart beigetragen haben.

Bis zu Beginn der 1990er-Jahre war auch noch nicht absehbar, dass sich das Radfahren als »Mountainbiking« innerhalb kurzer Zeit zu einem alpinen Trendsport entwickelt und viele Alpenvereinsmitglieder dazu eine positive Haltung ihres Vereins erwarten. In dessen Doppelrolle als Interessenvertretung des Bergsports und des alpinen Natur- und Landschaftsschutzes musste nach Kompromisslösungen gesucht werden. Daraus ergab sich beim OeAV die Forderung, im Berggebiet Forststraßen, nicht aber Fußwege für Mountainbiker freizugeben. Dieser Kompromiss entspricht im Wesentlichen einer von der Raumplanung des Landes Vorarlberg entwickelten Vorgangsweise. Zum Jahresbeginn 2015 umfasste hier das Netz der Mountainbikerouten bereits 1.336 Kilometer. Diesen stehen neben ohnehin öffentlich befahrbaren Wegen größtenteils Güter- und Forstwege zur Verfügung, wobei für Strecken im Umfang von 884 Kilometern Vereinbarungen zwischen Gemeinden und Wegehaltern abgeschlossen wurden.¹⁰²

ERFORDERNISSE DES NATURSCHUTZES

Naturverbundene Mitglieder des Alpenvereins haben es schon kurz nach dem Ersten Weltkrieg als alarmierend empfunden, wie mit Bergstraßen eine völlig neue Entwicklung des alpinen Fremdenverkehrs unerwartet rasche Fortschritte machte. Walther Flaig ließ damals zwar die ersten Tourenführer für den Rätikon (1924), die Silvretta (1924), den Arlberg und die Klostertaler Alpen (1929) erscheinen, zugleich warnte er aber eindringlich vor dem Massenbesuch der Bergwelt. Schon in der Einleitung seines Rätikonführers regte er dazu an, sich gegen jedes Zuviel zur Wehr zu setzen: »Kämpfe gegen die unsinnige Erschließungswut! Mit der Erschließung wird dem Gebirge der romantische Zauber der Ursprünglichkeit und Einsamkeit geraubt. Und doch suchet ihr gerade dies!! Nur das wilde, natürliche Bergland ist jener herrliche Quell der Kraft und der Freude! Hilf es erhalten!«¹⁰³

Zusammen mit dem Sektionsvorstand Siegfried Fussenegger setzte sich Flaig dafür ein, in den noch unerschlossenen Hochlagen auf der Südseite des Großen Walsertals und zwischen St. Gallenkirch und dem Hochtal von Vergalda (heute mit Skigebiet Silv-



Abb. 13: Die Sarotlahütte der Sektion Vorarlberg befindet sich in einem naturnah erhaltenen Hochtal und verfügt auch heute weder über eine Zufahrt noch über eine Materialseilbahn

retta Nova) Naturschutzgebiete auszuweisen. Dort sollten auch keine neuen Alpenvereinswege angelegt werden.¹⁰⁴

In den ersten Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg ließ die Konzentration auf die Wiederherstellung der desolat gewordenen Infrastruktur Expansionswünsche der Tourismuswirtschaft vorübergehend in den Hintergrund treten. Nach 1950 folgte dafür innerhalb weniger Jahre ein Erschließungsboom, der alle früheren Ansätze übertraf. Zu Beginn der 1970er-Jahre stellte Professor Hans Kinzl als Erster Vorsitzender des OeAV fest, wie in der Nutzbarmachung des Alpenraums geradezu eine Goldgräbermentalität um sich griff. Doch es ließ sich »nicht ändern, daß eine neue Zeit die wirtschaftlichen und technischen Voraussetzungen dafür schuf, daß der Tourismus nun nach seinen eigenen Gesetzen die Alpen zu überfluten begann, wodurch der Alpenverein zwangsläufig aus seiner Erschließerrolle in die Verteidigungsrolle des Schützers gedrängt wurde.«¹⁰⁵

In Vorarlberg ist es der Landesverwaltung vorerst wenigstens auf der Grundlage der 1973 in Kraft getretenen Gesetze für Raumplanung und Landschaftsschutz und der nachfolgenden ersten Tourismuskonzepte des Landes mit einigem Erfolg gelungen, mäßigend zu wirken.¹⁰⁶ Unter den Vorzeichen von Liberalisierung und sich verändernden Werthaltungen verstärkten sich vom Ende des 20. Jahrhunderts an jedoch wieder die Tendenzen zur Überbeanspruchung der Höhenregionen.

Im Verständnis landschaftlicher Erlebnisqualität lässt sich immer häufiger ein Wandel der Landschaftswahrnehmung beobachten, bei dem Tourismusmanager weniger auf die Werte von unverfälscht Authentischem als eher auf »Erlebnismache« zu setzen begannen¹⁰⁷. Dies führte bei Wanderwegen in der Umgebung von Seilbahnstationen zu Zusatzangeboten mit Überbetafelungen, aufdringlich zur Schau gestelltem Kitsch und von *Land Art* nach amerikanischem Vorbild.

Zur Vermeidung von weiter zunehmenden Landschaftsschäden erhoffte man sich im Österreichischen Alpenverein wirksame Hilfestellungen von der 1995 in Kraft getretenen internationalen Alpenkonvention.¹⁰⁸ Die nicht sehr ermutigenden bisherigen Erfahrungen machten inzwischen aber bewusst, dass allgemein gehaltene Grundsatzaussagen bei konkreten Problemstellungen wenig hilfreich sind. Ob und wie es in Vorarlberg künftig gelingen wird, die noch einigermaßen ungestörten Hochlagen zu erhalten, hängt viel mehr davon ab, ob und wie die Sektionen mit und neben den unmittelbar zuständigen Gebietskörperschaften imstande sind, im Natur- und Landschaftsschutz Kompetenz und ernst zu nehmendes Engagement zu beweisen. Dazu wurde in der Sektion Vorarlberg inzwischen eine eigene Gruppe Naturschutz gebildet.

Anschrift des Verfassers:

Dr. Helmut Tiefenthaler, Kummenweg 8, A-6900 Bregenz

helmut.tiefenthaler@gmx.at

ANMERKUNGEN

1 DAV-OeAV (Hg.): Wegehandbuch der Alpenvereine, München-Innsbruck 2011 (PDF-Version), Vorwort.

2 WEIDMANN, Franz Carl: Handbuch für Reisende durch Tyrol und Vorarlberg, Leipzig 1854, S. 19.

3 SCHAUBACH Adolph: Nordtirol, Vorarlberg, Oberbaiern für Einheimische und Fremde geschildert (Die deutschen Alpen II), Jena 1866 (2. Aufl.), S. 304.

4 KINZL, Hans: Die Alpenvereinswege. In: Tiroler Wirtschaftsstudien, Bd. 10 Hundert Jahre Tiroler Verkehrsentwicklung 1858–1958, Innsbruck 1961, S. 51.

5 MORIGGL, Josef: Verfassung und Verwaltung des Deutschen und Österreichischen Alpenvereins, München 1928 (4. Aufl.), S. 3–4.

6 Ebenda, S. 52–53.

7 EMMER, Johannes: Geschichte des Deutschen und Oesterreichischen Alpenvereins. In: Zeitschrift des D. u. Oe. A. V. 25 (1894) S. 231.

8 JUSSEL, Guntram: Berge und Menschen. Ein alpinen Lesebuch, Bludenz 1995, S. 59–60.

9 EMMER, Johannes: Verfassung und Verwaltung des Deutschen und Oesterreichischen Alpenvereins. Ein Handbuch zum Gebrauch für die Sectionen, Berlin 1893, S. 129.

10 SCHINDLER, Georg Louis: Vorarlberg – Notizen für Touristen (mit Distanzen- und Eisenbahnkarte 1:250.000), Bregenz o. J.

11 WALTENSBERGER, Anton: Hypsometrische Karte der Oberlechthaler Alpen, Rhätikonkette und Silvretta Gruppe, 1:200.000, Gotha 1875.

12 AUTENRIETH, Walter: Die Stuttgarter Hütte und ihre Berge. In: Geschichte der Sektion Schwaben des Deutschen und Österreichischen Alpen-Vereins, Stuttgart 1920, S. 21.

13 BRUGGER, Andreas: Die Geschichte des Alpinismus in der Silvretta. Die sozialgeschichtliche Bedeutung der Alpenvereinshöhlen von den Anfängen bis 1914. Dissertation Innsbruck 2013, S. 182–185.

14 KINZL (wie Anm. 4) S. 50.

15 EMMER 1893 (wie Anm. 9) S. 61.

- 16 Nach JUSSEL (wie Anm. 8) S. 184–222.
- 17 TIEFENTHALER, Helmut: Heinrich Hueter – Wegbereiter für den alpinen Wandertourismus. In: *Bludenzer Geschichtsblätter* 112 (2015) S. 40–57.
- 18 Ebenda, S. 51–53.
- 19 DÜBI, Heinrich: Die ersten fünfzig Jahre des Schweizer Alpenclubs, Bern 1913, S. S. 227.
- 20 Nach Jussel (wie Anm. 8) S. 230–250.
- 21 EMMER 1893 (wie Anm. 9) S. 61.
- 22 OeAV-Archiv Innsbruck, Jahresberichte der Sektion Vorarlberg. Im Folgenden sind diese jeweils als J. Ber. mit Jahreszahl erwähnt.
- 23 GAMON, Thomas: Klettersteig mit Folgewirkung: Straußsteig und Spusagang am Panüeler. In: »Zwischen himmelstürmenden Gipfeln« – 100 Jahre Straßburger/ Mannheimer Hütte und Oberzalimhütte (Hg. DAV-Sektion Mannheim) Mannheim 2005, S. 44–47.
- 24 WÜRTH, Rudolf/ BARNAY, Markus: Erschließungssteig für Schwindelfreie: Der Leiberweg zum Brandner Gletscher. In: »Zwischen himmelstürmenden Gipfeln« (wie Anm. 23) S. 70–71.
- 25 FLAIG, Günther: Rätikon Alpenvereinsführer, München 1989, S. 247.
- 26 GAMON, Karl: Bergwelt an Meng und Galina. 100 Jahre Alpenverein Nenzing 1887–1987, Nenzing 1987, S. 30–31.
- 27 Ebenda, S. 31.
- 28 Auskunft Wendelin Tschugmell (Schruns 20. 8. 2014).
- 29 GMEINER, Emmerich: So begann es 1871. In: 100 Jahre Verkehrsverein, Bregenz 1971, S. 23.
- 30 BENNAT, Erwin: Flurnamen in Lochau. Ein Streifzug durch die Lochauer Fluren, deren Namen und Entwicklungsgeschichte, Lochau 2004, S. 129.
- 31 Stadtarchiv Bregenz, Protokolle des Vereins für gemeinnützige Zwecke.
- 32 OeAV-Archiv, J.Ber. 1886 und 1889
- 33 JUSSEL (wie Anm. 8) S. 148.
- 34 VLA, Amt d. Vbg. L. Reg., Abt. IV 647/1932. Der Antrag wurde 1932 »vom Finanzausschuss zurückgestellt«.
- 35 JUSSEL (wie Anm. 8) S. 148.
- 36 LEUPRECHT, Alfons: Ein Vierteljahrhundert im Dienste des Alpenvereins. Ein Gedenkblatt zum 25jährigen Bestande der Sektion Bludenz. In: *Feierabend, Wochenbeilage zum »Vorarlberger Tagblatt«*, 2. Jg. (1920), S. 246. Ders.: Die Bürserschlucht. In: *Feierabend* 12 (1930) S. 335–336.
- 37 MÄHR, Ludwig: Berichte der Sektion Vorarlberg des D. u. Oe. Alpenvereins über die Jahre 1921 bis 1925, Bregenz 1925, S. 7.
- 38 FLAIG, Walther: Wanderwege in Vorarlberg. Richtlinien für die einheitliche Anlage, Benennung, Betafelung und Markierung der Touristen-Wanderwege. (Hg. Landesverband für Fremdenverkehr in Vorarlberg) Bregenz 1960, S. 1.
- 39 FLAIG, Wather: Bericht des Wegwartes der Sektion Vorarlberg. In: *Alpenvereins-Nachrichten aus Vorarlberg*, 12 (Sept. 1960) S. 2.
- 40 MÄRK, Josef: Othmar Heinzle – ein Fünfundsiebziger. In: *Der Bergfreund*, 20. Jg. 11–12 (1968) S. 19.
- 41 TIEFENTHALER, Helmut: *WanderWegeService*, Handbuch für die Anlage und Betreuung von Wanderwegen (Hg. Amt der Vorarlberger Landesregierung), Bregenz 2005.
- 42 OeAV-Archiv, J.Ber. 1885–1889.
- 43 OeAV-Archiv, J.Ber. 1892, S. 5.
- 44 DÜBI (wie Anm. 19), S. 228–231.
- 45 OeAV-Archiv, J.Ber. 1879–1891.
- 46 KLEIN, Otto: *Festschrift zum 100-jährigen Bestehen der Lindauer Hütte 1899–1999* (Hg. DAV-Sektion Lindau), Lindau 1999. S. 39.
- 47 OeAV-Archiv, J.Ber. 1901–1908..
- 48 FRICK, Xaver: 75 Jahre Fürstensteig 1898–1973, Schaan 1973, S. 5–15.
- 49 TIEFENTHALER, Helmut: Ein unbekanntes Rheintal entdecken. Höhenwanderung von Feldkirch zum Bodensee (Hg. Amt der Vorarlberger Landesregierung), Bregenz 2006. Ders.: Ein Kulturwanderweg quer durch Vorarlberg. In: *Vorarlberger Volkskalender* 2005, S. 30–38.
- 50 OeAV-Archiv, J.Ber. 1908, S. 7.
- 51 Deutscher und Österreichischer Alpenverein Sektion Wiesbaden, Bericht über das XXIXte Vereinsjahr 1911, S. 26–28.
- 52 WURST, Robert: Gesamtösterreichisches Weitwanderwegenetz. In: *Alpenvereins-Jahrbuch* 1976, S. 62.
- 53 KINZL (wie Anm. 4) S. 66–68.
- 54 TIEFENTHALER, Helmut: *Weitwanderwege durch Vorarlberg*. In: *Montfort* 57 (2005) S. 366–367.
- 55 Ebenda S. 365–367.
- 56 HÜSLER, Eugen E.: Maximiliansweg: Auf der Königsroute von Lindau nach Berchtesgaden, München 2007. TIEFENTHALER, Helmut: *Der Maximiliansweg durch den Bregenzerwald*. In: *Jahrbuch 2012 des Vorarlberger Landesmuseumsvereins*, S. 222–223.

- 57 TIEFENTHALER, Helmut: Die Via Valtellina. Ein historischer Alpenübergang als Weitwanderweg. In: Montfort 62 (2010) S. 69–87.
- 58 TIEFENTHALER, Helmut: Vorarlberger Walserswege. In: Montfort 63 (2011) S. 7–21.
- 59 Amt der Vorarlberger Landesregierung, Wanderwege-Konzept Vorarlberg, Bregenz 1995, S. 21.
- 60 HEIM, Stefan: Walsersweg Vorarlberg, Innsbruck/Wien 2013. TIEFENTHALER (wie Anm. 58).
- 61 BEREUTER, Elmar: Rother Wanderführer Schwabenkinder-Wege: Oberschwaben, München 2011; Vorarlberg, München 2012; Schweiz und Liechtenstein, München 2013.
- 62 OeAV-Archiv, J.Ber. 1871 bis 1914.
- 63 OeAV-Archiv, J.Ber. 1876, S. 2.
- 64 OeAV-Archiv, J.Ber. 1877, S. 1.
- 65 OeAV-Archiv, J.Ber. 1880, S. 1.
- 66 OeAV-Archiv, J.Ber. 1885, S. 2.
- 67 OeAV-Archiv, J.Ber. 1886, S. 4.
- 68 Ebenda, S. 6.
- 69 OeAV-Archiv, J.Ber. 1904, S. 7.
- 70 EMMER 1893 (wie Anm. 9), S. 63.
- 71 Ebenda, S. 64–65.
- 72 VLA, Akten BH Feldkirch, Sch. 58, A 76/1889; Statthalterei-Circular-Erlass 30.3.1889.
- 73 OeAV-Archiv, J.Ber. 1900, S. 6–7.
- 74 LEUPRECHT 1920 (wie Anm. 36), S. 246.
- 75 BLODIG, Karl: Das Bregenzerwaldgebirge. In: Zeitschrift des D. u. Ö. A. V. 37 (1907) S. 190.
- 76 MÄHR (wie Anm. 37) S. 2.
- 77 OeAV-Archiv, J.Ber. 1903, S. 8.
- 78 IMHOF, Eduard: Der Rhätikon, das Plessurgebirge und die westlichen Ausläufer der Silvrettagruppe. S. A. C. Itinerarium für 1890–92, Glarus 1890, S. 38.
- 79 TIEFENTHALER, Helmut: Wegweiser und Markierungen der Vorarlberger Wanderwege. Ein Entwicklungsrückblick. In: Jahrbuch des Vorarlberger Landesmuseumsvereins 2005, S. 115.
- 80 Ebenda, S. 115–116.
- 81 FLAIG 1960 (wie Anm. 38). Ders.: Vorarlberger Wanderwege. In: Der Bergfreund 1969, H. 5, S. 50–51.
- 82 TIEFENTHALER (wie Anm. 79), S. 120.
- 83 WIEDERIN, Oskar: Die Wanderwege im Naherholungsgebiet Walgau-Sonnenseite, Frastanz 1991.
- 84 Wanderwege-Konzept (wie Anm. 59), S. 26–29.
- 85 Erhebung 2012–2014 durch OeAV-Sektion Vorarlberg und Amt der Vorarlberger Landesregierung (Raumplanung).
- 86 JUSSEL (wie Anm. 8), S. 117.
- 87 Ebenda S. 118.
- 88 OeAV-Archiv, J.Ber. 1939/40.
- 89 Auskunft Vorarlberger Illwerke AG (Vandans 26.8.2014).
- 90 EMMER, Johann: Verfassung und Verwaltung des Deutschen und Österreichischen Alpenvereins, München 1910, S. 8.
- 91 JUSSEL (wie Anm. 8), S. 121–222.
- 92 EMMER 1910 (wie Anm. 90), S. 108.
- 93 TIEFENTHALER (wie Anm. 41), S. 30–75.
- 94 LGBL. Nr. 8/1969.
- 95 JUSSEL, Guntram: Wegearbeit im Alpenverein. In: Der Bergfreund 2000/4, S. 7.
- 96 LGBL. Nr. 58/2014. Diese Änderung des Straßengesetzes, die vom Alpenverein Vorarlberg initiiert wurde, sollte für die Nachhaltigkeit der Bemühungen um ein Wanderwegenetz, das den gegenwärtigen Anforderungen zu entsprechen vermag, von beachtenswerter Bedeutung sein. Die Novelle enthält nämlich neben den zitierten Regelungen betreffend die Verlegung von Wanderwegen in den Abs. 3 und 4 des § 33 auch Bestimmungen über die Ausgestaltung von Querungen mit Fahrstraßen und über die Schaffung von Ersatzwegen bei Überbauung von Wanderwegen durch Fahrstraßen. Zudem sollte sie das Bewusstsein der Rechtsanwender festigen, dass das Recht der Wanderwege in Vorarlberg – ausgenommen die Regelungen über die Wegehaftung – im öffentlichen Recht (Straßengesetz) begründet ist und nicht im Privatrecht (§§ 472 ff. ABGB), wie offenbar durchwegs angenommen wird (vgl. das »Wegehandbuch der Alpenvereine«, Abschnitt 7, insbes. P 7.1.3).
- 97 JUSSEL (wie Anm. 95), S. 8.
- 98 Beschluss der Vorarlberger Landesregierung vom 26. 2. 2013 zur Förderung der Wanderwegeninfrastruktur.
- 99 FLAIG, Walther: Ein neuer Weg in der Silvretta. In: Der Bergsteiger 21 (1954) S. 10.
- 100 § 33 Abs. 4 des Straßengesetzes in der Fassung von LGBL Nr. 58/2014.
- 101 BURTSCHER, Wolfgang: Alpwegebau Spannungsfeld Naturschutz – Tourismus – Alpwirtschaft. In: Der Alm- und Bergbauer, Jg. 53 (2003/11), S. 3–5.
- 102 Auskunft Amt der Vorarlberger Landesregierung, Abt. Raumplanung und Baurecht, 18.8.2015.
- 103 FLAIG, Walther: Die Nordrhaetischen Alpen. Ein Hochgebirgsführer. Rhaetikon I. Band, Dornbirn 1924, S. XI.

- 104** FUSSENEGGER, Siegfried: Der Fremdenverkehr und die Naturschutzgebiete in Vorarlberg. In: Heimat, 10. Jg. (1929), S. 147–148. FLAIG, Walther: Das Schutzgebiet Valisera und Vermiel. In: Heimat 10 (1929) S. 288–291.
- 105** HEUBERGER, Helmut: Hans Kinzl zum Gedächtnis. In: Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft in München 65 (1980) S. 59.
- 106** FEURSTEIN, Helmut/ TIEFENTHALER, Helmut: Wendepunkte der Tourismusentwicklung in Vorarlberg aus raumplanerischer Sicht. In: Gedenkschrift Wolf Juergen Reith (Hg. M. F. Broggi), Schaan 1991, S. 113–122.
- 107** TIEFENTHALER, Helmut: Landschaftsästhetik und Tourismus in Vorarlberg. In: Montfort 56 (2004) S. 185–211.
- 108** BGBl 477/1995 in der Fassung BGBl III 18/1999. HASSLACHER, Peter: Vademecum Alpenkonvention (Hg. OeAV, Innsbruck) 2011 (4. Auflage).