

>

Gaiszipfel in den 60er-Jahren:
Wenn durch Feldkirch nichts mehr ging,
wurde über den Schwarzen See umgeleitet.

STRASSENPLANUNG UND BAU ANNO DAZUMAL

Nadelöhr Feldkirch beschäftigte Planer

Die Gründung der Stadt Feldkirch im Hochmittelalter hängt mit ihrer Lage am einzigen Übergang über die Ill zusammen. Dort kreuzten sich der Fernverkehr von Süddeutschland nach Graubünden und Italien sowie der Verkehr von Tirol in die Schweiz. Durch seine Topografie war Feldkirch seit jeher ein Nadelöhr, das hohe Anforderungen an die Planer der Verkehrswege stellte.

Von Stadtarchivar Mag. Christoph Volaucnik

Fuhrwerke und Saumpferde kamen über die Stadttore in die Stadt herein und lagerten ihre Waren über Nacht in der „Dogana“. Die Durchzugsroute der Fuhrwerke war vom Bregenzertor durch die Schmiedgasse in die Markt-gasse, von dort durch die Kreuzgasse in Richtung Churertor. Die engen Gassen forderten von den Fuhrleuten Geschick. Störend wirkte etwa der in der Markt-gasse vor dem heutigen Kaffeehaus Unterberger befindliche Brunnen. Heute erinnern noch in das Mauerwerk eingelassen Eisenträger bei Unterberger und steinerne Poller an einigen Häusern der Markt-gasse an das gelegentliche „Touchieren“ der Fuhrwerke an den Hausmauern.

Erste Probleme mit der engen Durch-fahrt zwischen den Häusern entstanden

mit der Motorisierung des Verkehrs, mit dem Aufkommen von breiten und ras-santen Autos. Die Einfahrt in die Stadt zwischen Dom und Hotel Post war recht schwierig und führte zu Unfällen.

Die starke Zunahme des Autover-kehrs führte Ende der 1950er-Jahre zu täglichen Verkehrsstaus in der Altstadt, besonders im Bereich des Gaiszipfels, den man über die Marokkanerstraße erreichte. Ein Leserbrief beschrieb 1957 diese Probleme im Feldkircher Anzei-ger: „... unsere Plätze stehen vollgestopft mit parkenden Autos und Motorrädern, denen es zu jeder Tages- und Nachtzeit einfallen kann, sich mit Getöse in Bewe-gung zu setzen, gar nicht zu reden von großen Fernlastzügen, die mit Vorliebe nachts fahren und unsere Straßen und Häuser erschüttern ...“

Andererseits setzte man damals Verkehr mit Geschäftskunden gleich, die sich bei ihrer Durchfahrt durch die Stadt zu Einkäufen animieren ließen. Als im Mai 1952 wegen Bauarbeiten an der Felsenaubücke der Durchzugsver-kehr großräumig umgeleitet worden war, wurde der Rückgang an Autos und Kundschaft in den Geschäften beklagt. Den politisch Verantwortlichen in Stadt, Land und Bund waren diese Probleme durchaus bewusst.

Bereits 1928: erste Planung einer Fernverkehrsstraße

In den Jahren 1928/29 erarbeitete die Baubezirksleitung Feldkirch unter ih-rem Leiter Ing. Hubert Friedl ein erstes



Fernstraßenprojekt für Feldkirch. Es sah die Anlage einer Straße vom städti-schen Krankenhaus in der Walgaustraße (hinter dem heutigen „Rössle“) über den Hof der städtischen Gasanstalt im heutigen Bereich des Ganahlareals zum Hochwuh in der Illschlucht vor. Der Fluss sollte mit einem schiefen Trag-werk überquert werden. Dieses Projekt hätte eine Schleifung des Gaswerkes zur Folge gehabt, was den Protest der Stadtwerke und der Stadt Feldkirch zur Folge hatte.

Als Alternative erarbeitete die Stra-ßenverwaltung das Projekt einer Fern-straße von Rankweil über den Schwar-zen See in den Walgau. Baurat Friedl plante den Bau eines neuen Eisenbahn-tunnels, der auf Höhe des Friedhofs unter dem Känzelefelsen hindurch führen und in der Felsenu enden sollte. Der Autoverkehr sollte vom Hotel Bären über den Schloßgraben und über die Trasse des alten Eisenbahntunnels, der damals unter der Schattenburg durch-ging, bis in die Felsenu geführt werden. Die Stadt Feldkirch, die Eisenbahn- und Straßenverwaltung einigten sich recht rasch auf dieses Projekt.

Die Banken-, Wirtschafts- und Staats-krise Ende 1929 ließ die Realisierung

>



<

Der „Durchstich“ in Altenstadt (1966).
Zuvor floss der gesamte Verkehr durch
den Ortskern.

> jedoch nicht zu. Erst 70 Jahre später wurde das Projekt eines Eisenbahntunnels unter dem Känzelefelsen realisiert.

1950er-Jahre: Bau der Bundesstraße

1953 beriet die Stadtvertretung erstmals über den Bau einer Bundesstraße. Baurat DI Josef Hörburger hielt vor den Stadtvertretern und den Mitgliedern des Verkehrsvereins einen Vortrag und stellte mögliche Lösungsvorschläge vor. Eine Befürchtung war, dass die Bundesstraßenverwaltung eine Verlegung der Hauptdurchzugsstraße in Richtung Rankweil–Schwarzer See–Walgau vornehmen könnte und damit Feldkirchs „Interessen“ geschädigt würden. Der bereits während des Weltkrieges als Autobahnplaner tätige DI Hörburger erhielt 1953 den Auftrag zu einer Verkehrsplanung für Feldkirch.

1956 begann der systematische Ausbau der Strecke Feldkirch–Bregenz–Unterhochsteg, der Bundesstraße Nr. 1, als Hauptverkehrsweg durch das Rheintal. 1958 war die Strecke von Bregenz bis Götzis fertiggestellt. Im selben Jahr sollten die Bauarbeiten für die Strecke Brederis bis Altenstadt, Königshofstraße, beginnen. Eine für die 1950er-Jahre großzügige Fahrbahnbreite von 7,50 m, ein Radfahrweg und ein Gehsteig waren vorgesehen. Im Zuge dieser Bundesstraßenplanungen musste auch das Verkehrsproblem in Altenstadt neu überdacht werden.

Altenstädter Durchstich

Der ganze Durchgangsverkehr der Bun-

desstraße führte früher durch den Ortskern von Altenstadt. Ein gefährlicher Verkehrsknotenpunkt war die scharfe Kurve bei der Kirche, wo oft Verkehrsunfälle mit Toten stattfanden. Mit der Entschärfung dieser Kurve wurde 1953 begonnen.

Als Entlastung des Dorfes vom Verkehr plante man bereits 1953 einen „Durchstich“ vom Gasthaus „Weißes Kreuz“ über unverbaute Wiesen in Richtung Levis bis zur Zuckerwarenfabrik Schatzmann. Die Planung sah eine Querung der Kaiserstraße, eine Unterführung der Eisenbahnlinie nach Buchs und eine Unterbrechung der Heldenstraße vor.

Im März 1953 veranstaltete der Ortsvorsteher Alois Schreiber einen Sprechabend zu diesem Thema im Gasthaus „Krone“. Die zahlreich an-

wesende Bevölkerung stimmte den Vorplanungen zu. 1955 konnten die Grundstücksankäufe beginnen. Die geplante Straßendimension war äußerst großzügig für die damalige Zeit, 9 m für Fahrzeuge, 1,60 m für Radfahrer und 1,80 m für Fußgänger.

Es gab jedoch heftigen Widerstand gegen dieses Projekt von Seiten der Grundbesitzer und mancher Gewerbetreibender. Eine Befürchtung war die Durchschneidung des Dorfes in zwei Hälften durch die Bundesstraße. Im Dezember 1955 beschloss die Stadtvertretung einstimmig den Bau dieser neuen Straße, die Realisierung verzögerte sich dann aber nochmals. So konnte der „Durchstich“ erst Ende November 1966 seiner Bestimmung übergeben werden.

Ausbau der Liechtensteiner Straße, B 191

In der Monarchie wurde dieser Straßenzug als k.k. Liechtensteiner Reichsstraße bezeichnet. Sie zweigte beim Feldkircher Rathaus von der Arlberg Reichsstraße ab und führte durch das Churer Tor zur Heiligkreuzbrücke. Für die Pferdefuhrwerke genügte die Führung

Ausbau der Liechtensteiner Straße Anfang der 60er-Jahre





durch teils enge und winkelige Sträßchen. Mit Zunahme des motorisierten Verkehrs bedurfte es neuer Lösungen. 1922 wünschte das Bundesministerium in Wien die Prüfung einer Neutrassierung dieser wichtigen Verbindungsstraße. Ernsthafte Planungen setzten jedoch erst in den 1960er-Jahren ein.

Als Erstes wurde in den Jahren 1960/61 der Bereich von der Schillerstraße bis zur Einmündung der alten Landstraße gebaut. Die Straße wurde von 6 auf 10 m verbreitert und mit Gehsteigen versehen. 1963/64 folgte der Bereich bis zur Staatsgrenze in Tisis. Wie viel Verkehr über diese Straße rollte, zeigt die bereits nach 7 Jahren notwendige Bodenbelagererneuerung.

1969 informierte das Bauamt des Fürstentums Liechtenstein ihre österreichischen Kollegen über die Vergrößerung ihres Zollamts und den Zubau einer LKW-Abfertigung. Die Österreicher errichteten im Zuge dieser Baumaßnahmen eine „Inselabfertigung“. Der Straßenausbau erfolgte 1971.

Über ein Jahrzehnt zogen sich dann die Planung und der Ausbau der Verbindungsstraße Illbrücke bis Bärenkreuzung, dem Hirschgraben, dahin. Erste Planungen, die den Abbruch von zahlreichen historischen Gebäuden vorsahen, scheiterten am Denkmalschutz. Neue Planungen und Ablöseverhandlungen begannen, bis schließlich 1971 das Ministerium das Projekt genehmigte.

Die Straßenbauarbeiten konnten mit dem Belageinbau im Oktober 1974 beendet werden. Im Jahr darauf erfolgte

der Bau der Bärenkreuzung-Unterführung. Die alte Kaiser-Franz-Josefs-Brücke wurde im Zuge des Hirschgrabenausbaus ebenfalls abgerissen und durch einen Neubau ersetzt.

Auf 4,20 m Gegenverkehr durch die Felsenau

Im Jahre 1537 wurde die Felsenau-schlucht mit dem Bau einer Straße und einer Holzbrücke als Verkehrsweg erstmals erschlossen. 1870/71 wurde die Eisenbahntrasse durch die Schlucht angelegt und die alte Holzbrücke durch eine Brücke mit Eisenträgern ersetzt. In den letzten Tagen des zweiten Weltkrieges sprengte die Wehrmacht die Brücke. Von den französischen Besatzern wurde vorübergehend eine Kriegsbrücke errichtet, die im Juni 1946 durch eine bis dahin in Nofels bestehende altösterreichische Kriegs-



< Noch bis 1977 fuhr man auf einer altösterreichischen Kriegsbrücke durch die Felsenau.

brücke, bestehend aus Eisenträgern und Holzbelag, ersetzt wurde. Die Fahrbahn hatte lediglich eine Breite von 4,20 m. Bei der Fahrt über die Brücke entstand durch die kurzen Bauteile und Holzplanken ein Klappergeräusch, das für die im Auto mitfahrenden Kinder recht lustig war und zu Nachahmung dieser Geräusche aufforderte. Gefürchtet bei Autofahrern waren die zwei scharfen rechtwinkligen Einfahrten in die Felsenau, besonders eng war die Unterführung der Eisenbahn.

1964 wurde durch den Verkehrsplaner Prof. Wurzer erstmals der Bau eines Schattenburgtunnels vorgeschlagen, der Schloßgraben, Walgaustraße und Felsenau verbinden sollte. 1969 begannen die Planungen für die Umfahrung Gaiszipfel und die Felsenau. Die Verkehrssituation war unhaltbar geworden, die fast nur einspurige Straße im Gaiszipfel konnte den Verkehr nicht mehr schlucken, Verkehrszusammenbrüche und Umleitungen über den Schwarzen See waren die Folge.

Mit dem Abbruch des alten Krankenhauses sowie einigen Häusern in der Walgaustraße und der Verlegung des Gaswerkes aus der Felsenau nach Altenstadt im Jahre 1973 bot sich eine neue, breite Trasse für eine Durchzugsstraße an. 1974 erfolgte die Ausschreibung des 122 m langen Schattenburgtunnels, im Oktober 1975 waren die Bauarbeiten abgeschlossen. Die Baufreigabe der Brücke in der Felsenau erfolgte Ende 1977. 1981 waren die schwierigen Baumaßnahmen abgeschlossen.

Mit der Eröffnung des Ambergtunnels im Juli 1985 konnten die seit 1961 laufenden Planungen für einen Autobahnanschluss Feldkirchs abgeschlossen werden. ■

Quellen: Vortrag DI. Hörburger über frühere Planungen wie z.B. die Reichsautobahn im Feldkircher Anzeiger, 21.6.1952. Herbert Gehler, Der Ausbau der Straßen Vorarlbergs für den motorisierten Verkehr von den 30er-Jahren bis 1983. Bregenz, 1986.

< Von Autofahrern gefürchtete Engstelle in der Felsenau