

VERKEHRSNETZ - STRASSEN, WEGE UND BAHNEN (STAND 1977)

(Karte R 1)

VON HERMANN KNOFLACH

Die Grundlage für diese Karte bildete eine im Geographischen Institut der Universität Innsbruck im Rahmen einer Dissertation durchgeführte Aufnahme der Verkehrswege Tirols (Knoflach Hermann (1973): Die Verkehrserschließung des ländlichen Raumes in Tirol. Geogr. Dissertation, Innsbruck (Maschinenschrift)). Ziel dieser Erhebung war in erster Linie die Erfassung des untergeordneten Wegenetzes (Forst- und Güterwege). Das Ergebnis wurde in einer Kartenserie im Maßstab 1 : 50.000 festgehalten, in der alle Straßen und Forstwege aufscheinen, die mit einem Pkw gerade noch befahrbar sind. Solche, die nur von einem Geländefahrzeug benutzt werden können, sind nicht kartiert und aufgenommen worden,

Die davon ausgehende Karte des Verkehrsnetzes im Tirol-Atlas strebt darüber hinaus eine möglichst vollständige Eintragung aller Verkehrswege von Alm-, Forst- und Güterwegen bis zu den Autobahnen sowie den übrigen wichtigen Verkehrsträgern (Eisenbahnen, Seilbahnen) an. Schwierigkeiten ergaben sich bei der Ausführung dadurch, dass die greifbaren Unterlagen für die Erstellung der Karte im gesamten Ausschnitt sehr ungleichartig sind. Dies erforderte beim untergeordneten Straßennetz den Verzicht auf die im Tirol-Atlas im allgemeinen übliche bis zum Blattschnitt reichende Rahmendarstellung.

Autobahnen, Eisenbahnen und Seilbahnen sind mit dem Stand Ende 1975 eingetragen. Beim Eisenbahnnetz erfolgte die Aufgliederung nach den üblichen Kriterien in zweigleisige und eingleisige Linien sowie in Schmalspurbahnen (einschließlich Zahnradbahnen). Die Kabinen- und Standseilbahnen erhielten ebenfalls unterschiedliche Signaturen. Eine Aufnahme der übrigen Aufstiegshilfen (Sessel-, Schlepplifte usw.) erschien sowohl aus Maßstabsgründen als auch aufgrund methodischer Überlegungen nicht sinnvoll.

Neben den Autobahnen (in orange) ist das übergeordnete Straßennetz (jeweils in rot und braun) im Bundesland Tirol in Bundes- und Landesstraßen, in Südtirol in Staats- und Landesstraßen aufgegliedert. Zwischen den Bundes- und Staatsstraßen besteht zwar kein genereller Unterschied, doch sind in Südtirol manche als Staatsstraßen eingestufte Verkehrswege kaum besser als Güterwege. Große qualitative Abweichungen bestehen auch bei den Landesstraßen in Nord- und Südtirol.

Einige Straßen von überregionaler Bedeutung erhielten - obwohl offiziell nicht als solche eingestuft - die Signatur für Bundes- bzw. Landesstraße. So wurden die Felbertauernstraße, die Gerlosstraße und die Schlegeiszfahrt den Bundesstraßen gleichgesetzt, die Hahntennjochstraße, die Mutterbergalmstraße, die Silvretta-Hochalpenstraße und die Timmelsjochstraße den Landesstraßen.

Unterlagen für die übrigen Verkehrswege wie Gemeindestraßen, Güter-, Wald-, Alm- und Feldwege (alle in grün) lagen nur für Nord- und Südtirol vor. Wegen der unterschiedlichen Zuordnungskriterien sind diese in den beiden Landesteilen, was ihre Vollständigkeit und Qualität betrifft, jedoch nicht ganz vergleichbar. Außerdem bestehen in ihrer Breite und Ausstattung erhebliche Unterschiede, so dass eine weitere Aufgliederung wünschenswert wäre, die jedoch wegen der lückenhaften Quellenlage und aus Gründen der Darstellung nicht möglich ist. Gemeindestraßen und Güterwege sind vielfach mit einer Asphaltdecke versehen, die Forst- und Almwege hingegen fast durchwegs mit einer Schotterauflage. Ferner sind sie teilweise für den öffentlichen Verkehr gesperrt.

Im Bereich des Bundeslandes Tirol wurden bei der Umzeichnung der eingangs erwähnten Straßenkartierung (1965-68) die weniger bedeutenden Feldwege, alle Wegstücke unter 500 m, sowie einzelne dicht nebeneinander laufende Wege weggelassen. Außerdem wurden die bis zum Jahresende 1974 neu errichteten Weganlagen mit Hilfe von inzwischen erschienenen Karten und Luftbildern aufgenommen. Das Kartenbild zeigt daher für das österreichische Bundesland Tirol einen weitgehend vollständigen Stand der untergeordneten Verkehrswege im Jahre 1974.

In Südtirol stützt sich die Darstellung dieser untergeordneten Verkehrswege auf Unterlagen der Forst- und Wildbachverbauung, die in Kartenblätter im Maßstab 1 : 25.000 übertragen und vor der Übernahme in den Maßstab 1 : 300.000 durch Informationen bei sämtlichen Forstbezirksverwaltungen ergänzt wurden. Allerdings war es nicht möglich, den neuesten Stand zu ermitteln, so dass sich das Güter- und Waldwegenetz in Südtirol auf die Jahre 1971/72 bezieht.

Lücken dürften vor allem im Bereich der Feldwege bestehen, da diese nicht zu erfassen waren und bei ihrer Eintragung von dem vorliegenden offiziellen Kartenmaterial ausgegangen werden musste. Auch manche alte Hofzufahrt, die inzwischen für kleine Kraftfahrzeuge befahrbar geworden ist, mag dieser Erhebungsmethode entgangen sein.

Außerhalb Tirols bezeichnen die roten Linien wichtige Durchgangsstraßen, die braunen regional bedeutsame Verkehrswege. Die Unterlagen dafür lieferten neue großmaßstäbige Straßenkarten, soweit nicht Detaildarstellungen vorhanden waren.

Die vorliegende Karte ist keine Verkehrskarte üblicher Art. Sie stellt vielmehr den Versuch dar, im Maßstab 1 : 300.000 einen genauen Einblick in die kleinräumige Verkehrserschließung Tirols zu geben, wie sie sowohl von den natürlichen Voraussetzungen als auch von Lage, Verteilung und Dichte der Siedlungen beeinflusst wird.