

## Die Geschichte des mittleren Inntals ab Beginn des 18. Jahrhunderts

von Senta Stix

Das Inntal wurde schon seit Jahrtausenden von Menschen genutzt. Die Kultivierung der Talsohle wurde jedoch erst relativ spät vorgenommen. Die Talsohle war vom frei mäandrierenden Inn, Auwald und Sumpfland geprägt. Die alte Römerstraße führte auf der Mittelgebirgsterrasse der orografisch rechten Innseite entlang<sup>[1]</sup>. Kleine Siedlungen entstanden nicht in der Talsohle sondern auf den Mittelgebirgsterrassen oder auf erhöhten Schwemmkegel der Zubringer des Inns.

Im mittleren Abschnitt des Inntals entstanden nur die Siedlungen Innsbruck und Hall direkt am Inn, also auf der Talsohle. Innsbruck war anfangs militärischer Stützpunkt, später Brückensiedlung – es gab damals nicht viele Brücken über den Inn – und entwickelte sich zur Stadt. Hall war Salzstadt und brauchte den Inn u.a. für Transport.

Bis Mitte des 18. Jahrhunderts (Jhds) war ein guter Teil der Talsohle noch vom breiten Bett des Inns geprägt. Der Fluss verlagerte sich häufig, hatte Neben- und Altarme, bildete Gießen (Wasserläufe, die vom Fluss ins Umland abzweigen und wieder in den Inn zurückfließen) und Loen (Tümpel und kleine Seen), warf Inseln auf und trug immer wieder große Teile des Ufers und der Au ab. Es fanden beständig morphologische Umwälzungen statt.

Die Au wurde von den Gemeinden (z.B. Thaur, Arzl, Amras,...) in Allmende genutzt. Die Au war Gemeingut und die Bauern und Kleinhäusler trieben gemeinschaftlich ihr Vieh dorthin auf die Weide. Auch die Holznutzung war gemeinschaftlich. Jeder durfte eine bestimmte Menge an Holz aus der Au schlagen. Loen und Arme des Inns wurden außerdem für die Fischerei und Fischzucht (fürstliches Recht) genutzt. Der Hauptfluss wurde für Schifffahrt, v.a. für den Transport von Waren, in beide Richtungen (z.B. wurde Getreide aus Bayern gegen Stromrichtung hochgetreidelt) genutzt. Da für die Anrainer ihre Au wichtiges Nutzland war, waren sie bestrebt, dass die Flächen erhalten blieben und nicht vom Inn abgetragen wurden. Dies wurde versucht mit Archen-Verbauungen<sup>[2]</sup> zu verhindern. Solche Archen wurden v.a. auch bei schützenswerten Gütern, wie Brücken, gebaut. Es gab verschiedene Typen, längs und quer zur Strömung, v.a. aus Holz, teils bereits mit Stein. Archen waren kein Hochwasserschutz, sondern sollten der Seitenerosion entgegenwirken. Für die Errichtung und Instandhaltung waren die Gemeinden zuständig. Die fürstliche Aufsicht über Errichtung und Erhaltung von Archen war v.a. an Augrundverleihungen gekoppelt. Zeitweise wurden Archenbeschauungen von der Obrigkeit vorgenommen. Die Verbauungen waren aber bis Mitte 18. Jhd sehr uneinheitlich.

1739 wurden erstmals Begradigungen des Inns Thema und Franz Anton Rangger fertigte eine Innkarte an (Fertigstellung 1746). Er schlug verschiedene Begradigungen vor, um die Transportkraft des Wassers zu erhöhen, da der Inn sich an vielen Stellen in mehrere Arme aufspaltete und vermehrt Geschiebe liegenblieb. Ranggers Vorschläge wurden aber nicht bzw. nur stellenweise umgesetzt. Die Verbauung durch Archen wurde aber weitergeführt und ausgebaut.

In der zweiten Hälfte des 18. Jhds wurden die Allmend-Flächen „privatisiert“. Sie wurden auf Bauern und Kleinhäusler per Los aufgeteilt. Dies geschah zu Anfang gegen den starken Widerstand der Gemeinden, die dieses Land weiterhin als „Gemein“ nutzen wollten, wurde aber schließlich von der Obrigkeit durchgesetzt. In diese Zeit fällt der Großteil der Kulturlandgewinnung. Die Au wurde größtenteils gerodet. Das dadurch gewonnene Land wurde meliorisiert (v.a. durch Kanalsysteme entwässert) und Äcker, Felder und Wiesen wurden angelegt. Das Siedlungsgebiet befand sich immer noch oberhalb der Talsohle, die Talsohle wurde jedoch großflächig zu ertragreichen landwirtschaftlichen Flächen umgewandelt. Nach wie vor machte der Inn aber noch Pendelbewegungen, lagerte Kiesbänke ab und verursachte Ufereinbrüche. Auch war die Landgewinnung unterschiedliche schnell, da es an manchen Stellen, z.B. in Amras, wo die schnelle Kultivierung der Au die Möglichkeiten der Bevölkerung überstieg.

1779 wurden Neuerungen in der Flussverbauung aufgenommen. Bühnen<sup>[3]</sup> wurden gebaut und Böschungen wurde mit Bruchsteinen gesichert.

Bis Ende des 18. Jhds reichten die Felder und Wiesen fast überall bis ans Flussufer. Es waren nur mehr kleine, unzusammenhängende Auwaldreste übrig. Es ist nicht ganz klar, ob die Urbarmachung ein so großer Erfolg war, wie es von offizieller Seite – v.a. von Verwaltungsbeamten der Stadt Hall – dargestellt wurde, die von einem riesigen wirtschaftlichen Gewinn sprachen. Die Gegenseite stellte dem monetären Gewinn den enormen Arbeitsaufwand, der zu Kultivierung nötig war, Streit und Probleme zwischen den neuen Besitzern, die das Einsetzen eines eigenen Aufsichtsorgans nötig machten, sowie Hochwasserschutzbedenken, durch die mangelnde Pufferzone der Au, entgegen.

Da es oft an Überblick und Verständnis für ein komplexes System mangelte, ergaben sich oft unvorhergesehene Probleme aus gesetzten Handlungen. Zum Beispiel zogen die Nutzungsänderung der Au und die verstärkte Verbauung des Inns die Verlandung von ehemals an den Inn angeschlossenen Teiche und Seitenarmen, die zur Fischhaltung genutzt worden waren, mit sich. Dies führte zu einem fast völligen Verfall der Fischereiwirtschaft.

Zu Beginn des 19. Jhds, in der Zeit der Napoleonischen Kriege, begann das „Tirolische Heldenzeitalter“ und es blieb wenig Zeit für Kultivierungsarbeiten und Wartungsarbeiten, sodass die Verbauungen teils herunterkamen und das gewonnene Kulturland teils verbuschte und verschilft. Hochwässer brachten Sandeinschwemmungen in die Felder mit sich, die diese unfruchtbar und schwer nutzbar machten.

In der Zweiten Hälfte des 19. Jhds wurden die Spuren der Vernachlässigung aber rückgängig gemacht, die Flussverbauung wurde weiter vorangetrieben und der Verlust von größeren ufernahen Grundstücken wurde zur Ausnahme. In den 1850ern wurde die Eisenbahn nach Innsbruck gebaut. Dies bedeutete das Ende der Transportroute über den Inn. 1860 erfolgte die offizielle Auflassung des Schifffahrtswegs. Dies hatte im Weiteren auch tiefgreifende Folgen für die Flussverbauung.

In dieser Zeit (19. Jhd) fiel die Zuständigkeit für Verbauungen für die Strecke Innsbruck - Hall an die staatliche Behörde, die hier auf weiten Strecken eine wirksame Verbauung errichtete. Unterhalb von Hall blieb die Verbauungspflicht bei den Anrainern.

Dementsprechend war die Innverbauung nicht einheitlich gestaltet. Gegen Ende des 19. Jhds gab es kaum noch unverbaute Flussstrecken, mit Ausnahme dort, wo natürlicherweise hohe Böschungen waren. Es wurden nun häufig Blocksteindämme an den Böschungen errichtet.

1909 wurde vom Landesbauamt das Generalinnregulierungsprojekt vorgelegt. Die folgenden Kriegswirren, Fehleinschätzungen und ein Mangel an technischen Möglichkeiten beeinträchtigten aber das Vorhaben.

Der Bau der Reichsautobahn 1938 - bis 1972 zur einer durchgängig befahrbaren Autobahn ausgebaut, auf weiten Strecken entlang des Inns geführt - leitete die letzte Stufe der Verbauung des Inns ein. Der Inn wurde streckenweise verlegt, die Uferverbauung wurde erneuert und der Inn durch diese Verbauung auf weiten Strecken kanalisiert.

In den 1950ern setzte auch die intensive Verbauung der Talsohle mit Industrie- und Siedlungsbauten ein. Das Industrie und Gewerbegebiet Roßau entstand. 1964 wurde das Olympische Dorf errichtet und 1976 erweitert. Auch die Arzler- & Rumer-Au wurden in den 1960ern verbaut. Der Innsbrucker Flughafen, der in den 1920ern in der Reichenau gebaut wurde, wurde nach dem zweiten Weltkrieg in den Westen auf die Ulfiswiese verlegt<sup>[4]</sup>. Der Flughafen wurde seit den 1980ern immer wieder erweitert. Die letzte Erweiterung erfolgte 2008. Im Zuge dessen wurde der Inn um ca. 80m nach Westen verlegt. Dabei wurden der Mündungsbereich des Völser Gießens und des Axamer Bachs, sowie das Innufer im Baubereich ökologisch aufgewertet<sup>[5]</sup>.

#### Quellen:

Der Inhalt des Texts ist in weiten Teilen dem Werk „KREWEDL, G. (1992): Die Vegetation von Naßstandorten im Inntal zwischen Telfs und Wörgl, Grundlagen für den Schutz bedrohter Lebensräume. Berichte des Naturwissenschaftlich-Medizinischen Vereins in Innsbruck, Supplementum 9: 23 – 54.“ entnommen.

weitere Quellen:

[1] [www.innsbruck.antonprock.at/website/geschichte-geografie/geografie.html](http://www.innsbruck.antonprock.at/website/geschichte-geografie/geografie.html)

[2] [www.e-periodica.ch/cntmng?pid=sbz-002:1900:35:36::9](http://www.e-periodica.ch/cntmng?pid=sbz-002:1900:35:36::9)

[3] [de.wikipedia.org/wiki/Buhne](http://de.wikipedia.org/wiki/Buhne)

[4] [www.innsbruckinformiert.at/geschichte-flughafen](http://www.innsbruckinformiert.at/geschichte-flughafen)

[5] [www.ots.at/presseaussendung/OTS\\_20080116\\_OT0218/innverlegung-am-innsbrucker-flughafen-win-win-situation-fuer-umwelt-und-sicherheit](http://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20080116_OT0218/innverlegung-am-innsbrucker-flughafen-win-win-situation-fuer-umwelt-und-sicherheit)