



Historische Verkehrswege sind...

Der im Sommer 2009 fertig restaurierte Abschnitt der «alten Averser Strasse» erschliesst die Rheinschlucht zwischen Innerferrera und Campsüt GR für den Fussverkehr.

Von Cornel Doswald

... nicht nur jene Wege, die wie die Römerstrassen als archäologische Denkmäler unter dem Boden ruhen oder wie die Hohlwege als rätselhafte Gräben bewaldete Hänge durchfurchen. Historische Verkehrswege sind alle Wege und Strassen, Bahntrassees und Schifffahrtsverbindungen, die wir jahraus, jahrein benutzen.

... Zeugen der Verkehrsentwicklung

Verkehrswege, wie wir sie alle täglich benutzen, haben ihre Geschichte und formen das Bild unserer Siedlungen und unserer Kulturlandschaft. Als Spaziergänger auf dem Fussweg ins nächste Dorf, als Kind auf dem Schulweg, als Pendler auf der breiten Hauptstrasse benutzen wir oft ganz selbstverständlich alte Linienführungen, die bereits Generationen vor uns vorgezeichnet haben.

Viele dieser Strassenzüge lassen sich auf historischen Karten mehr als drei Jahrhunderte weit zurückverfolgen; in schriftlichen Dokumenten werden sie oft schon im Mittelalter namentlich erwähnt, und selbst römische Hauptstrassen kommen gelegentlich bei archäologischen Ausgrabungen ans Licht. Als Verbindungen zwischen den Siedlungen, aber auch als Erschliessungswege in der Kulturlandschaft mit ihren Fluren, Weidegründen und Wäl-

dern umfassen sie das ganze funktionale Spektrum vom Feldweg bis zur internationalen Transitroute.

Viele von ihnen haben sich mit den wachsenden Anforderungen des Strassenverkehrs und der Mechanisierung der Landwirtschaft weiterentwickelt, sind durch modernen Ausbau überformt worden und erscheinen auf den ersten Blick ganz und gar nicht mehr «historisch». Vielleicht erinnert nur noch ein alter Strassenname oder eine Wegkapelle an ihre Vergangenheit.

Andere aber besitzen noch in einem besonderen Mass traditionelle Wegsubstanz, die sie harmonisch mit der umgebenden Landschaft verbindet. Sie schlängeln sich unbegradigt durch Dörfer und Fluren und scheuen auch steile Anstiege nicht; geschotterte Strassendecken, Einschnitte und Hohlwege, bewachsene Böschungen, Trockenmauern, Zäune und reich belebte Hecken machen sie abwechslungsreich und reizvoll. Sie sind authentische Zeugen eines erhaltenswerten historischen Landschaftszustands, an dem sich oft auch zeitgenössische Zielvorstellungen für die Landschaftsgestaltung orientieren.

... strukturierte Landschaftselemente

Es gibt keine Landschaft ohne Wege. Jede Landschaft, die Menschen nutzen und erfahren, erschliessen sie mit Wegen, von der temporären Spur, die sie gehen, bis zur dauerhaft ausgebauten Autobahn. Aber «Historische Verkehrswege sind nicht nur ein Phänomen der Landschaft. In der Struktur der Strassen- und Wegnetze sind die Siedlungen und besonders die Städte wichtige Bezugspunkte. Ihnen kam sowohl für die Netzstruktur als auch für die kon-

lieren, sondern haben nur im Kontext eine Bedeutung und einen Nutzen. Durch die Art, wie mit ihnen umgegangen wird, gewinnen oder verlieren immer Landschaften und Ortsbilder als Ganzes.

... Baudenkmäler

Eine zeitliche Eingrenzung des Gegenstandes «Historische Verkehrswege» ist dabei nur pragmatisch möglich. Der Bestand ist im Wandel begriffen, und stetig kommen neue Elemente dazu, die als Weg- und Strassenbaudenkmäler verstanden werden. Für Brücken des 20. Jahrhunderts ist das bereits eine Selbstverständlichkeit, aber inzwischen geniessen zum Beispiel auch Strassenbauten der dreissiger und vierziger Jahre denkmalpflegerische Aufmerksamkeit. Für die Sustenpassstrasse entsteht ein eigentlicher Richtplan mit verbindlichem Konzept zur Erhaltung, und über die Erhaltung und Ausgestaltung der Artherstrasse am Zugersee wird seit einigen Jahren zumindest intensiv diskutiert.

Andererseits ist das hergebrachte, «traditionelle» Erscheinungsbild der Wege von grösster landschaftlicher Bedeutung. Historische Verkehrswege im engeren Sinn sind geformt von handwerklichen Bautechniken, Gespür für das Relief, bescheidenen und sparsam kalkulierten Erdbewegungen und viel natürlichem Bewuchs auf den Fahrbahnoberflächen, auf Böschungen und in Mauerritzen. Gehen diese Feinheiten verloren, wirkt eine Landschaft schnell ausgeräumt und banal.

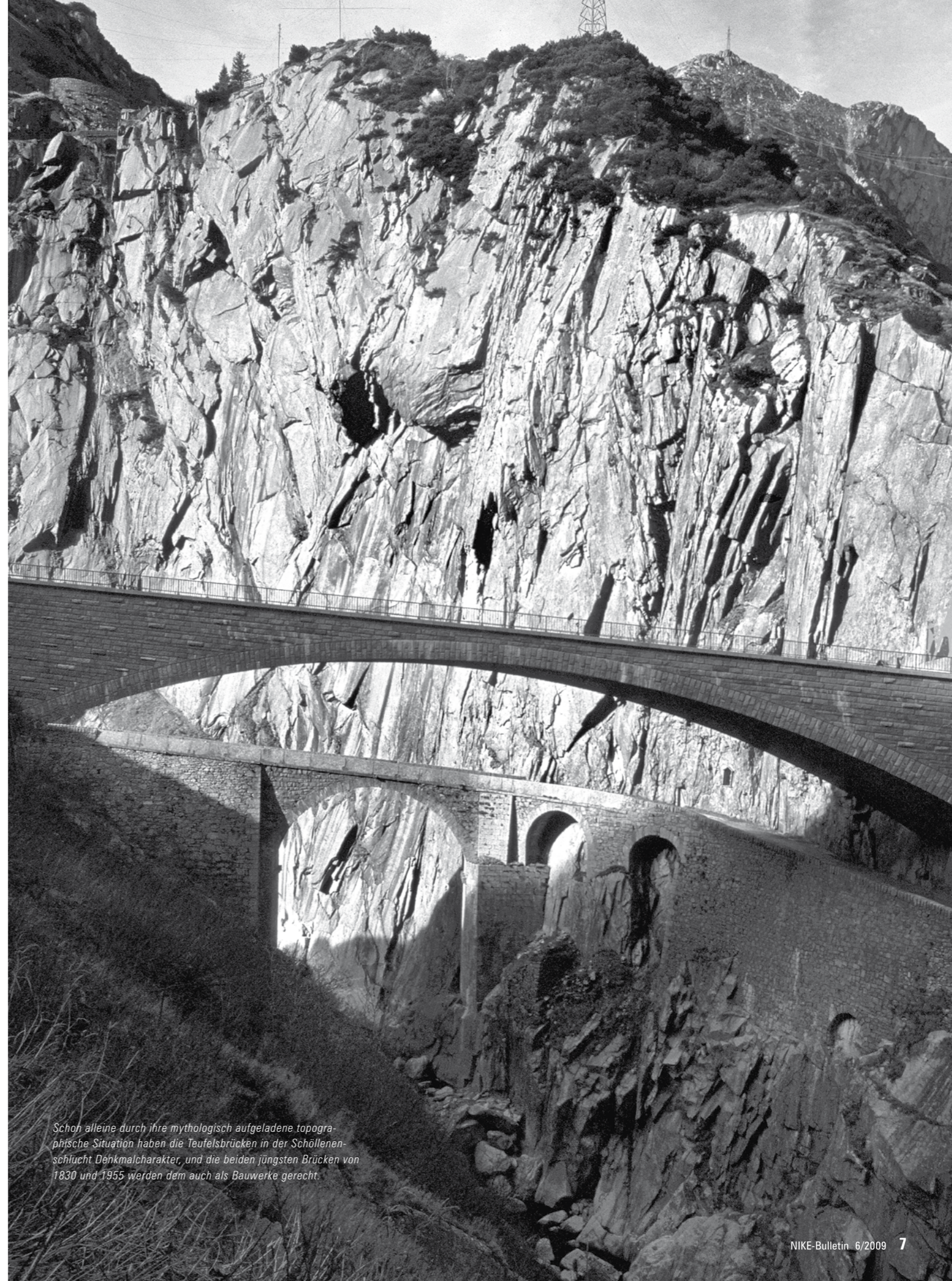
Der Wandel des Gegenstandes ist eine landschafts- und denkmalpflegerische Herausforderung. Neue Ansprüche an die Landschaft, neue Nutzungen, neue Bautechniken müssen bewältigt und mit dem Bestand versöhnt werden. Dafür sind fachkundige Begleitung, Beratungsleistungen und die Auseinandersetzung mit Eingriffen und neuen Objekten nötig, nicht nur Finanzhilfen. Die technische Vollzugshilfe «Erhaltung historischer Verkehrswege» vom Bundesamt für Strassen ASTRA, der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege EKD und der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission ENHK ist in die-

kreten Verläufe eine große räumliche Definitionskraft zu. Nichts engte den Verkehr mehr auf eine konkrete Linie und später auf einen gebauten Verlauf ein, als die intensive Nutzung des Umlandes. Diese Eingrenzungen sind umso intensiver, je näher man den Siedlungszentren kommt. Es ist hauptsächlich diese Konstellation, die den Verkehrsverläufen ihre besondere Persistenz gibt. So lassen sich in vielen Städten noch die mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Gassen, Ausfallstrassen oder gar ganze Straßennetze verfolgen, und oft sind es gerade diese, die der Stadt ihr charakteristisches Gepräge geben. Entlang dieser Verkehrswege lässt sich in besonderer Dichte die Stadt- bzw. die Siedlungsentwicklung selbst ablesen. Auf den alten Verläufen und entlang von diesen zeigt sich jenes vielfältige, kontrast- und nicht selten konfliktreiche Nebeneinander der Persistenz der Verläufe und der Dynamik der Verkehrsentwicklung.» (Schiedt 2006, 93).

Auch in der Struktur der Weg- und Strassennetze drücken sich so die verwobenen Zeitstrukturen der Geschichte aus. In die Landschaft, die als offene Einheit ihre Gestalt nur allmählich verändert, fügen sich stabile Routen und Verkehrsverbindungen ein, deren konkrete Verläufe immer wieder aktualisiert, verändert und neu ausgebaut werden, und die dabei ältere Wegformen und Strassenbauten zurücklassen, die wir im engeren Sinn als «historisch» ansehen. Historische Verkehrswege lassen sich deshalb nicht als Objekte iso-

Auf Kulturwegen durch die Westschweiz

Wer historische Verkehrswege auf eigene Faust erkunden möchte, ist gut bedient mit der soeben erschienenen Ausgabe des Erlebnis- und Kulturmagazins Kulturwege Schweiz von ViaStoria. Das Magazin ist den historischen Verkehrswegen in der Westschweiz gewidmet und ist für 8 Franken/5 Euro zuzüglich Versandkosten auf Deutsch und Französisch erhältlich bei:
ViaStoria, Kulturwege Schweiz,
Finkenhubelweg 11, CH-3012 Bern,
T +41 (0)31 631 35 37,
info@kulturwege-schweiz.ch,
www.kulturwege-schweiz.ch.



Schon alleine durch ihre mythologisch aufgeladene topographische Situation haben die Teufelsbrücken in der Schöllenen-schlucht Denkmalcharakter, und die beiden jüngsten Brücken von 1830 und 1955 werden dem auch als Bauwerke gerecht.

Einst ein häufiges Element der bäuerlichen Kulturlandschaft, hat diese mit Lebhägen eingezäunte Gasse bei Liesberg im Laufental BL heute exemplarischen Charakter. Erstmals in dieser Gestalt bezeugt ist sie bereits 1780.



Diese Stützmauer des «Alten Fruttweges», einer Alpstrasse von 1873 bei Schüpfheim LU, wurde unter Anleitung eines Spezialisten der Stiftung Umwelteinsatz Schweiz SUS wiederhergestellt.



Drei Strassengenerationen auf engstem Raum im Diegtal BL: In der Mitte die gewundene «alte Landstrasse», links davon die im späten 19. Jahrhundert neu trassierte, gestreckte Talstrasse, schliesslich neben ihr die 1970 fertiggestellte A2.



Von Mauern eingefasste Gassen erschliessen die Weinbaulandschaft von Auvornier NE.



sem Zusammenhang ein äusserst nützlich Dokument (siehe dazu den Beitrag von Boris Schibler, Seiten 10–13).

... Erfahrungsräume mit hohem Erlebniswert

Schliesslich erlauben solche historischen Verkehrswege die von den Didaktikern hoch geschätzte «originale Begegnung». Sie bieten Zugänge zur direkten, anschaulichen Erfahrung der Beziehungen zwischen Landschaften und Siedlungsformen, ihrer Verkehrsentwicklung, der Struktur des Weg- und Strassennetzes und den Bauformen, die dafür ausgebildet werden. Dadurch können sie die Grundlage für bildendes und handlungsleitendes Lernen am Objekt sein, nicht nur für Schülerinnen und Schüler, sondern für alle interessierten Wanderer, Autodidakten im besten Sinn des Wortes.

Als integrierte Bestandteile von Landschaften und Ortsbildern tragen die historischen Verkehrswege auf dieselbe Weise auch zur Vertrautheit des eigenen Lebensraums bei. Sie vermitteln Beständigkeit in der räumlichen Orientierung, ein «Wiedererkennen» des Ortes, an den man gelangt, und schliesslich – weshalb auch nicht – ein Stück alltägliche Ästhetik.

... nicht nur Wege und Strassen

Vergleichbares gilt für alle Verkehrswege, nicht nur für die Objekte im Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz IVS. Vor allem das Bedürfnis nach einer analogen, umfassenden baugeschichtlichen Inventarisierung der schweizerischen Eisenbahnlinien mit ihren Trassees, Kunst- und Betriebsbauten ist seit der Aufnahme der Arbeiten am IVS immer wieder artikuliert worden, bisher ohne Erfolg. Um den vielfältigen Bemühungen der Eisenbahnamateure und der offiziellen Denkmalpflegestellten einen gemeinsamen Bezugspunkt zu geben, wäre es dafür an der Zeit.

ViaStoria – Zentrum für Verkehrsgeschichte

Die Fachorganisation ViaStoria – Zentrum für Verkehrsgeschichte ist ein Spin-off-Unternehmen der Universität Bern. Sie ist hervorgegangen aus der IVS-Fachorganisation am Geographischen Institut der Universität Bern, die in den Jahren 1984–2003 das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz IVS erarbeitet hat. ViaStoria setzt sich seit nunmehr 25 Jahren für die Erforschung, Erhaltung und sachgerechte Nutzung der historischen Verkehrswege in der Schweiz ein.

Die Organisation hat das Tourismusprogramm Kulturwege Schweiz initiiert, das die historischen Verkehrswege als Grundlage für die Vernetzung von kulturellen Entwicklungsprojekten und die Attraktivitätssteigerung des Langsamverkehrs in Freizeit und Tourismus nutzt. Sie erarbeitet eine umfassende Verkehrsgeschichte der Schweiz und gibt die Zeitschrift «Wege und Geschichte» heraus. Weiter berät ViaStoria Kantone, Gemeinden und private Organisationen bei der landschafts- und denkmalpflegerischen Umsetzung des IVS. In diesem Zusammenhang verfasst sie auch Objekt- und Inventardokumentationen, die das Inventar der Objekte von nationaler Bedeutung ergänzen. Für den Bund konzipierte sie die technische Vollzugshilfe «Erhaltung historischer Verkehrswege». Als Synthese von Forschung, Beratungstätigkeit und didaktischer Vertiefung des Kulturwegeprogramms bereitet sie im Auftrag der Pro Patria ein Lehrmittel für Schulen vor. Dieses stellt Unterrichtsmaterialien für interdisziplinäres, fächerübergreifendes Lernen durch Exkursionen und Landschulwochen auf Via- und ViaRegio-Routen bereit.

Mitglieder des ViaStoria-Fördervereins unterstützen die Tätigkeiten von ViaStoria und profitieren von speziellen Dienstleistungen, unter anderem Exkursionen auf besonders bedeutenden historischen Verkehrsweegen, die von erfahrenen ViaStoria-Exkursionsleitern geführt werden.

Literatur

Cornel Doswald. Bestandsaufnahme historischer Verkehrswege am Beispiel der Schweiz – Auftrag, Methode und Forschungsergebnisse des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz. In: Mensch – Wirtschaft – Kulturlandschaft. Mitteilungen zur Geographie, Landes- und Volkskunde, Band 3. Agrar- und Freilichtmuseum Schloss Blankenhain 2000. (Download unter: <http://www.viastoria.ch/D/Inventare/IVS.htm>)

Cornel Doswald. Bourlinguer dans l'histoire. Propos recueillis par Anna Hofer. Dans: TRACÉS no 05, 18 mars 2009, 6-11.

Cornel Doswald. Das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS) in der Anwendung: Forschung, Landschaftspflege, Raumentwicklung, Tourismus. In: Klaus-Dieter Kleefeld (Hrsg.). «Kulturlandschaft» in der Anwendung. Beiträge des Symposiums in Bonn, 19. März 2009 (in Vorbereitung).

Isabel Haupt. Erinnerbare Landschaft. Die Sustenpassstrasse als «promenade d'ingénieur». In: werk, bauen + wohnen Nr. 10-09.

Hans-Ulrich Schiedt. Das Projekt «Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz» und die Institution ViaStoria – Zentrum für Verkehrsgeschichte. In: Informationen zur modernen Stadtgeschichte (IMS), Themenheft: Stadt und Verkehr, 2/2006.

Résumé

Les voies de communication historiques, ce ne sont pas seulement des chemins enfouis sous terre, véritables monuments archéologiques, ou des chemins creux ouvrant une mystérieuse tranchée entre deux talus boisés: ce sont aussi tous les chemins, les routes, les tracés ferroviaires et les voies de navigation que nous empruntons d'année en année. En effet, un grand nombre de nos voies de communication actuelles peuvent déjà être repérées sur des cartes historiques vieilles de trois siècles, voire plus, et elles sont souvent explicitement mentionnées dans des sources écrites dès le Moyen-Âge.

Il n'est pas de paysage sans chemins: dès que des hommes habitent, exploitent ou parcourent un territoire, ils y tracent des voies de communication, qui vont de la simple trace éphémère de leur passage jusqu'à l'autoroute, construite pour durer. Ce n'est pourtant pas seulement dans le paysage que s'inscrivent les voies de communication historiques: les agglomérations et les villes sont en effet des points de référence essentiels de la structure des réseaux de voies de communication, dont elles ont fortement influencé les tracés. On ne saurait donc considérer les voies de communication historiques seulement en elles-mêmes: ce n'est qu'au sein de leur environnement qu'il est possible de saisir leur signification et leur utilité et, selon la manière dont elles sont traitées, c'est le paysage ou l'agglomération environnants tout entiers qui vont y perdre ou y gagner.

Ce n'est que de cas en cas qu'on peut distinguer, parmi toutes les voies de communication, celles qu'il convient de considérer comme historiques. L'inventaire des voies historiques évolue en effet constamment. Les changements qui le touchent constituent un défi, tant pour la protection des paysages que pour celle du patrimoine: il faut s'adapter aux nouvelles exigences, aux nouvelles utilisations du territoire et aux nouvelles techniques de construction, tout en les conciliant avec le patrimoine historique. Parties intégrantes des paysages et des sites bâtis, les voies de communication historiques sont aussi des éléments qui nous rendent familier notre environnement quotidien: ils représentent, lorsque nous nous orientons dans cet environnement, un élément de stabilité.