

Dokumentation als letzter Ausweg?

Vom Versuch, historische Verkehrswege zu schützen

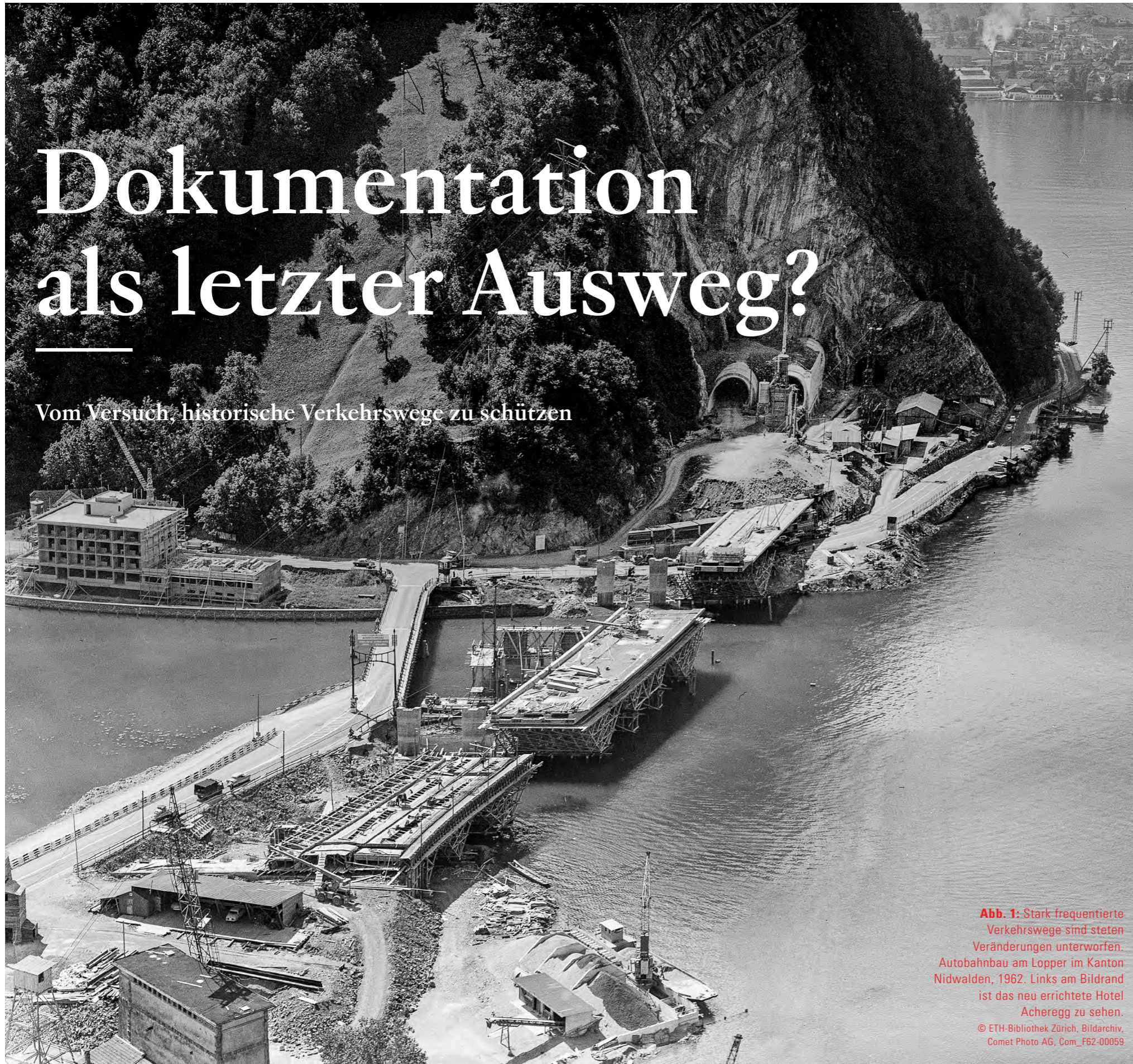


Abb. 1: Stark frequentierte Verkehrswege sind steten Veränderungen unterworfen. Autobahnbau am Lopper im Kanton Nidwalden, 1962. Links am Bildrand ist das neu errichtete Hotel Acheregg zu sehen.
© ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv, Comet Photo AG, Com_F62-00059

Von Prof. Dr.-Ing. Marion Sauter, Berner Fachhochschule,
Departement Architektur, Holz und Bau, marion.sauter@bfh.ch

Mit dem Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz verfügen wir über eine umfassende Dokumentation historischer Bausubstanz und über ein Schutzmassnahmenpaket. Zwanzig Jahre nach Abschluss dieses Projekts gilt es, neue Forschungsperspektiven zu formulieren.

Das Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) wurde zwischen 1983 und 2003 von Mitarbeitenden des geografischen und des historischen Instituts der Universität Bern erarbeitet. Grundlage bildete der Bundesauftrag, Landschafts- und Ortsbilder zu schützen sowie ihre Erhaltung und Pflege zu fördern. Eruiert wurden mögliche Schutzobjekte anhand der Siegfriedkarte (Abb. 3), die den Zustand des Verkehrsnetzes vor der Übernahme durch den Automobilverkehr und somit den Langsamverkehr abbildet. Damit ist auch der Begriff «historisch» für dieses Forschungsprojekt gefasst. Auf Basis des Kartenmaterials wurde dann nach erhaltener Bausubstanz gesucht,

die kartografische Darstellung prägt. Die regionalen und lokalen Befunde ergänzen die Streckenführung, wurden in der Regel jedoch nicht weiter ausgeführt.

Das Projekt war ein grosser Erfolg: Der nationale IVS-Schutzstatus wurde 2010 fixiert, Fachwelt und Öffentlichkeit wurden für die Erhaltung historischer Verkehrswege sensibilisiert, dies vor allem mit einer niederschweligen Online-Verfügbarkeit der Dokumentationen und der begleitenden Fachzeitschrift «Via Storia». Die zahlreichen, in der Folge fachgerecht sanierten Streckenabschnitte lieferten handwerkliches Know-how zum Erhalt historischer Verkehrswege.

Beispiele zur IVS-Methode: Die Schächentaler Gemeinde Bürglen UR war wie alle alpinen Streusiedlungen bis ins 20. Jahrhundert hinein von einem Hohlwegenetz durchzogen, das die angrenzenden Matten vor Flurschaden beim Viehtrieb schützte, hier dokumentiert auf der Siegfriedkarte von 1899 (Abb. 3), einer zeitgleichen Foto-

Abb. 2: Bürglen im Kanton Uri, um 1900. Das Hohlwegenetz fiel zu weiten Teilen dem Strassenbau des 20. Jahrhunderts zum Opfer.
© Staatsarchiv Uri, Foto Ed. Photoglob

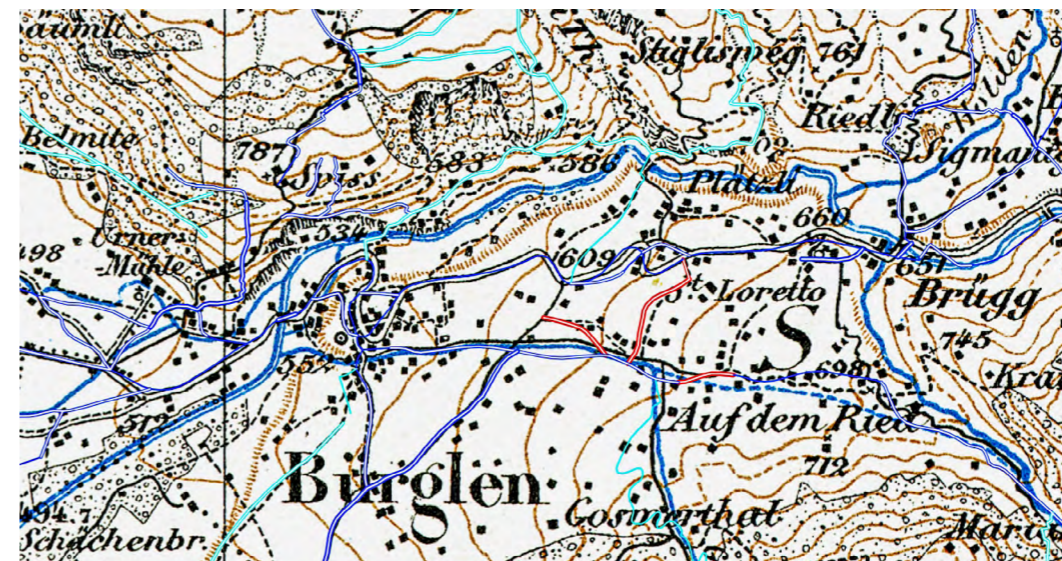


Abb. 3: Das Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz hat in Bürglen UR drei Streckenabschnitte «national» gewürdigt (rot). Das Hohlwegenetz wird in den regionalen (blau) und lokalen (hellblau) Kategorien vervollständigt. Siegfriedkarte (Bl. 403, Altdorf), 1899.
© Swisstopo

grafie (Abb. 2) und einer aktuellen Luftaufnahme (Abb. 4). Die «nationale» Auswahl des IVS (UR 278.0.1) wirkt etwas beliebig: Es haben sich weitaus mehr interessante Hohlwegabschnitte erhalten und man hätte ebenso die Bausubstanz der ehemaligen Gotthardroute, die durch den erstmals im Jahr 857 erwähnten Ort führt, würdigen können. Das IVS musste – ähnlich wie auch die Denkmalpflege – eine Auswahl treffen. In der Berner Altstadt fiel die Wahl auf die heutige Kramgasse (BE 1.1), es ist die einzige «nationale» Strasse im UNESCO-Weltkulturerbe-Perimeter. Der Beschrieb der Kramgasse endet mit einer neuen Pflasterung im Jahr 1944, was den Zeitschnitt des IVS widerspiegelt. Die angrenzenden Gassen finden ebenfalls Erwähnung, sind jedoch nicht eigens ausgewiesen.

Vernetzung und Bautechnik

Der Zeitschnitt des IVS bedingt, dass hauptsächlich einfach zu errichtende Verkehrsbauten erfasst wurden. Die Fassung eines Saumpfads mit Trockenmauern oder die Pflasterung einer Naturstrasse stellt zwar einen erheblichen Aufwand, jedoch keine allzu grosse technische Herausforderung dar. Ausnahmen bilden etwa einige Passstrassenetappen. Auch Brücken finden sich im IVS nur vereinzelt: Während die Hochbrücken in der Stadt Bern dokumentiert sind (BE 1.3, BE 10.4.1, BE 2412.0.1), wurden die touristischen Highlights in Luzern, allen voran die Kapellbrücke, nicht vom IVS erfasst. Des Weiteren ist es der Bündelung

der Kompetenzen geschuldet, dass etwa die Schweizer Schienenwege getrennt vom IVS erfasst wurden. Der Stand der historischen Verkehrswegeforschung der Schweiz entbehrt somit einer vernetzten Sichtweise sowie der Aufarbeitung der (Ingenieurs-) Bautechnik des 19. und 20. Jahrhunderts, die sich an Langsamverkehr-Einzelobjekten in situ kaum umfassend darstellen lassen.

Ein Ort maximaler Vernetzung und besonders eindrucksvoller Bautechnik ist der Lopper, eine Felsnase zwischen Hergiswil NW und Alpnachstad OW (Abb. 5). IVS-geschützt sind hier der seit jeher bestehende Saumpfad (NW 2.1) sowie eine Militärstrasse aus dem Zweiten Weltkrieg (NW 410). Ergänzt werden muss die IVS-Verkehrsgeschichte am Lopper um den Bau der Fahrstrasse und den Brückenschlag am Acheregg im Jahr 1860, die Eröffnung der Brünigbahn 1888/89, den Durchstoss der Luzern-Stans-Engelberg-Bahn (LSE) sowie den Bau der Autobahnen N2 1964 (Abb. 1) und N8 1984. Der Vollständigkeit halber muss auch die (Dampf-)Schiffahrt auf dem Vierwaldstättersee Erwähnung finden. All diese Verkehrswege sind am Lopper auf wenigen Kilometern konzentriert. Sie wurden 2008 mithilfe des Kirchenwaldtunnels neu organisiert respektive bis 2019 unter vollem Betrieb der Nord-Süd-Transitachse – 50 000 Fahrzeuge täglich! – modernisiert.

Die Lopperstrassenplanung von 1860 umfasste Varianten vom Kies-Standardprofil hin zur Makadam-Lösung (Schotterstrasse nach John Loudon McAdam), 1930

erfolgte eine Verstetigung der Streckenführung sowie eine Verbreiterung und Pflasterung, im Zuge des Autobahnbaus dann eine Erneuerung in Asphalt.

Auf ein Aufziehbrückenprojekt in Holz folgten am Acheregg eine Realisierung in Eisenfachwerk, danach zwei Drehbrücken und schliesslich eine innovative Gelenkträgerbrücke, die in einem Wettbewerbsverfahren entwickelt wurde.

Der Autobahnbau N2 (Abb. 6) hatte Pioniercharakter: Die Planung zum vierspurigen Ausbau mit Viadukten datiert aus dem Jahr 1954 – sechs Jahre vor Inkrafttreten des Schweizer Nationalstrassengesetzes. Auf den ersten Eisenbahntunnel von 1888/89 folgten 1964 zwei Autobahn- und ein weiterer Eisenbahntunnel durch den Lopper. Die Röhren kreuzen sich im Bergmassiv. Seit der Fertigstellung des Kirchenwaldtunnels sind es sieben Röhren.

Mithilfe der bisherigen IVS-Methode lässt sich am Verkehrsknotenpunkt Lopper kein weiterer Streckenabschnitt als Einzelobjekt identifizieren und schützen. Die Gesamtschau auf Vernetzung und Bautechnik ist jedoch mindestens so interessant wie die Bürgler Hohlwege.

Anrainerinnen und Anrainer

Die hier vielzitierten Hohlwege sind durch wegbegleitende Trockenmauern gekennzeichnet. Das IVS widmete sich auch anderen Wegbegleitern wie etwa Zäunen. Der Schweizer Schienenverkehr ist hingegen mitsamt seinen flankierenden Hochbauten



Abb. 4: Die aktuelle Luftaufnahme von Bürglen UR zeigt auf, dass sich neben den Abschnitten von nationaler Bedeutung (rot) weitere historische Verkehrswege erhalten haben.
© Swisstopo

dokumentiert. Notwendig wäre entsprechend ein Blick über den Strassenrand hinaus: Wegkapellen oder Gasthäuser stehen in unmittelbarem Zusammenhang mit historischen Verkehrswegen. In Bürglen UR grenzen etwa die Antonius-, die Verlassene-Mutter-, die Mariahilf-, die Loreto- und die Riedertal-Kapelle sowie ein Kreuzweg an die dokumentierten Hohlwege, ebenso die Gasthäuser Adler, Tell und Loreto. Ein modernes Beispiel ist das Hotel Acheregg am

Lopper (Abb. 1), das 1964 mit Blick auf die zukunftsweisende Autobahn eröffnet wurde (und längst nicht mehr besteht). Von Interesse ist auch, welche Siedlungsentwicklungen – eher: Zersiedelungen – die Erschliessung mit modernen Strassen oder Bahnstrecken nach sich zog.

Jede neue Streckenführung bedingte erhebliche Einschnitte in die Kulturlandschaft, stets mussten landwirtschaftliche Betriebe Flexibilität beweisen. Auf den

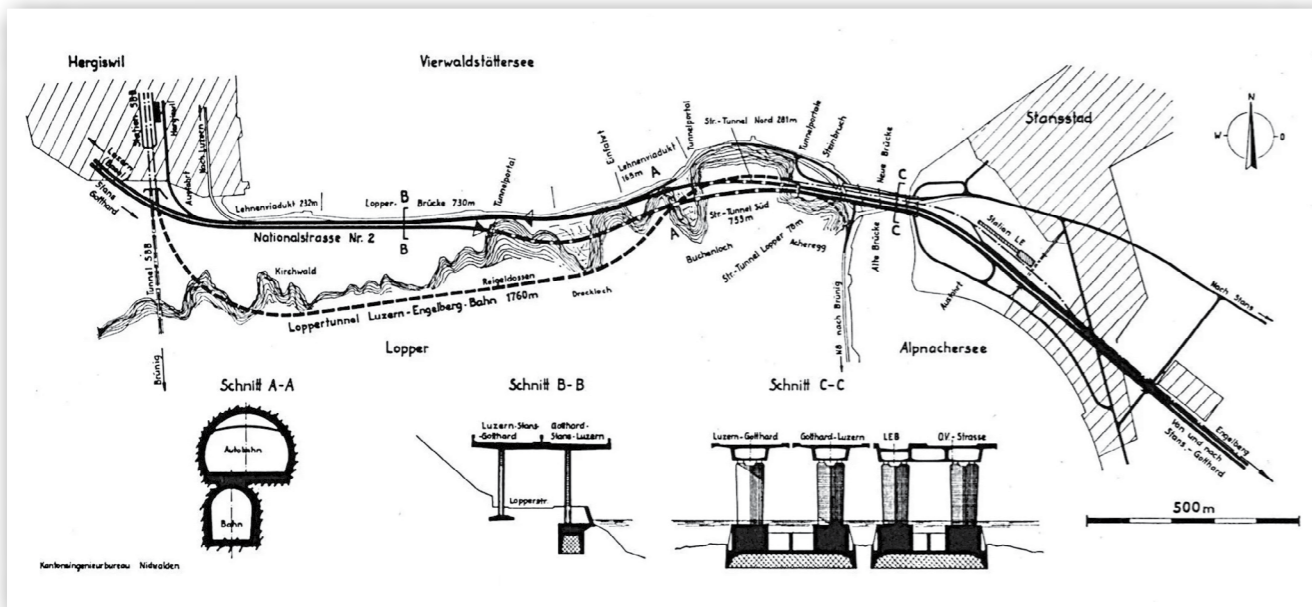


Abb. 6: Übersicht der komplexen Gleis- und
Fahrbahnführung am Lopper. Zeichnung, um 1962.
© Hugo Scherer

historischen Passstrassenplanungen sind die angrenzenden Flächen zwecks Enteignung klassifiziert und deren Besitzerinnen und Besitzer dokumentiert. Sie bieten somit einen einzigartigen Überblick über die oftmals sehr differenzierte Nutzung, etwa von Allmenden.

Fazit

Die Vorgehensweise des IVS war vom Auftrag, identifizierbare historische Streckenabschnitte unter Schutz stellen zu können, bestimmt. Ob dieser Ausgangslage ist ein fundiertes, etwas idyllisches Werkzeug mit einem Schwerpunkt im ländlichen Raum entstanden, wo sich historische Streckenabschnitte häufig als Wanderwege erhalten haben. Zahlreiche Einzelprojekte, aus denen auch die obigen Beispiele aus der Innerschweiz stammen, haben den Blickwinkel hin zu einer Verkehrsgeschichte der Schweiz geweitet. Die Grundlagenforschung, das Inventarisieren, muss dennoch weitergehen. Hierbei müsste der Zeitschnitt nachjustiert werden – die Denkmalpflege arbeitet inzwischen mit einer Generation, mit dreissig Jahren. Ausserdem müssten neue Themen wie etwa die Vernetzung und die Bautechnik, aber auch die Anrainerinnen und Anrainer Berücksichtigung finden.

Können stark frequentierte, moderne Verkehrswege in ihrer Substanz überhaupt geschützt werden? Schwierig! Möglicherweise bleibt als letzter Ausweg lediglich die interdisziplinäre Dokumentation. Wichtig scheint hier vor allem der Einbezug der Ingenieurinnen und Ingenieure in die etablierte Kulturwissenschaft, um die konstruktiven Herausforderungen der vermeintlich unpopulären Betonpisten vermitteln zu können. ■

Literatur

- Marion Sauter, Kartographie als Quelle der Sozialforschung, in: Via Storia 2/2023, S. 18–22.
- Bundesamt für Strassen (Hg.), Historische Verkehrswege. Ein Beitrag zur Erhaltung eines Schweizerischen Kulturguts (= Materialien Langsamverkehr 156), Bern 2022.
- Marion Sauter, Lopper: überquert – umrundet – umkämpft, Basel 2020.
- Marion Sauter: Saumpfad – Lini – Speedway. Die Erschliessung des Klausenpasses, Emmenbrücke 2016.

Abb. 5: Der Lopper, ein östlicher Ausläufer des Pilatusmassivs, bildet eine Halbinsel im Vierwaldstättersee. Seit 1860 ersetzt eine Kunststrasse auf Seeniveau den Saumpfad über den Rengpass (im Bildhintergrund) zwischen Obwalden und Nidwalden. Luftbild, 1966.
© ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv, Luftbild Schweiz, Werner Friedli, LBS_H1-026867



Résumé

L'inventaire des voies de communication historiques de la Suisse (IVS), élaboré entre 1983 et 2003, avait pour objectif de recenser les chemins historiques à protéger. Il se basait sur la Carte Siegfried, qui représente l'état du réseau des voies de communication avant que le trafic automobile ne devienne omniprésent, et donc un réseau consacré à la mobilité non motorisée. La méthode choisie, qui se concentrait sur les voies de communication ayant conservé une substance historique, fournissait une bonne vue d'ensemble; toutefois, elle excluait tous les tronçons modernisés et très fréquentés, et ce notamment en milieu urbain.

Deux exemples concrets (une commune alpine à habitat dispersé dans la vallée du Schächen, dans le canton d'Uri, et la vieille ville de Berne) nous permettent d'illustrer la méthode appliquée dans les années 1980. Les lacunes causées par cette méthode apparaissent clairement lorsqu'on esquisse le développement du nœud de communication du Lopper. Cet éperon rocheux sur le lac des Quatre-Cantons est un lieu de mise en réseau maximale. En effet, à cet endroit de nombreuses voies de communication sont concentrées sur quelques kilomètres: un sentier muletier, la route cantonale, les autoroutes, le trafic ferroviaire et même la navigation sur le lac. L'inventaire doit se poursuivre, mais il faut réexaminer les périodes prises en considération et s'ouvrir à d'autres thèmes de réflexion. Est-il possible de protéger la substance historique des voies de communication modernes très fréquentées? Ou alors l'établissement d'une documentation interdisciplinaire représente-t-il notre dernier recours?