

# Das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS) – Inhalte, Relevanz und Anwendung



Cornel Doswald, lic. phil. –hist.  
cornel.doswald@viastoria.ch

Abteilungsleiter Beratung  
ViaStoria Büro Ostschweiz  
Tellstr. 31, CH-8004 Zürich  
Tel. +41 (0)44 240 28 45  
Fax +41 (0)44 240 28 47

Im Auftrag der Schweizerischen Eidgenossenschaft entstand zwischen 1984 und 2003 eine systematische kartografische und beschreibende Bestandesaufnahme historischer Verkehrswege der Schweiz. Als historische Verkehrswege gelten dabei grundsätzlich alle Weg- oder Strassenverbindungen aus früheren Zeiten, die durch ältere Dokumente nachweisbar oder auch nur wegen ihres traditionellen Erscheinungsbildes im Gelände erkennbar sind.

Auftraggeber war zuletzt das Bundesamt für Strassen (ASTRA), dessen Abt. Langsamverkehr die Rechtsetzung über das IVS und seine Anwendung in der Praxis auf der Ebene des Bundes betreut ([www.ivs.admin.ch](http://www.ivs.admin.ch)). Auftragnehmer waren die Proff. Klaus Aerni (Geographisches Institut der Universität Bern) und Heinz Herzig (Historisches Institut der Universität Bern), beide damals bereits ausgewiesene Fachleute der historisch-geographischen Strassenforschung. Erarbeitet wurde das Inventar durch die im GIUB beheimatete IVS-Fachorganisation, aus der die heutige Fachorganisation ViaStoria – Zentrum für Verkehrsgeschichte hervorgegangen ist ([www.viastoria.ch](http://www.viastoria.ch)).

Das Inventar beruht auf Art. 5 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG) und steht in einer Reihe mit dem Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) und dem Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN). Es stellt ein Instrument zum Schutz und zur Erhaltung bedeutender Elemente unserer gewachsenen Kulturlandschaft dar, liefert aber auch der Verkehrsforschung und dem Tourismus wertvolle Grundlageninformationen.

Die gedruckte Inventardokumentation ist nach Kantonen geordnet und besteht aus Kartenwerken im Massstab

1:25'000 und Texten. In der Praxis bewährt sich aber bereits der öffentliche Zugriff über ein Geographisches Informationssystem, das alle Dokumente enthält (<http://ivs-gis.admin.ch>).

In den Karten sind alle historischen Verkehrswege dargestellt, unabhängig von ihrer nationalen, regionalen oder lokalen Bedeutung. Durch veröffentlichte Beschreibungen dokumentiert sind alle Verkehrswege, die aufgrund ihrer historischen Verkehrsbedeutung oder der erhaltenen traditionellen Bausubstanz von nationaler Bedeutung sind. Einige Kantone haben ausserdem die Bearbeitung und Veröffentlichung der Inventarbeschreibungen für die Objekte von regionaler und lokaler Bedeutung auf ihrem Gebiet in Auftrag gegeben.

## Relevanz

Das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz ist ein weltweit einmaliges Unternehmen. Es ist ein Ergebnis angewandter Forschung, die von Anfang an als anwendungsorientierte Verbindung von historischer Grundlagenforschung und geografischer Geländeforschung konzipiert worden ist.

Den Anlass zur Erstellung des Inventars bildete der in den Nachkriegsjahren beschleunigt einsetzende Landschaftswandel, der zu wachsenden Verlusten an kulturlandschaftlicher Vielfalt und traditioneller Substanz führte. «In den 1950er-Jahren löste die Hochkonjunktur einen bis heute andauernden Wandel in der Umwelt aus, dem viele Kleinformen der Landschaft zum Opfer fielen. Besonders betroffen waren die historischen Verkehrswege und Brücken. Ferner verschwanden viele Kleinobjekte entlang der Wege, die sogenannten Wegbegleiter. Dazu gehören Kapellen, Wegkreuze, Distanzsteine, Susten oder Warenablagen, Gasthäuser, Zollstationen usw. Im

Rahmen der seitens des Verfassers seit den 1970er-Jahren durchgeführten Weguntersuchungen im Alpenraum wurde klar, dass die Erforschung historischer Routen allein nicht genügt, um sie zu erhalten.» (Aerni 2005, 237; vgl. ausführlich Aerni, Schneider 1984).

Eine zentrale Vorgabe des Auftraggebers war, die Inventarisierung am überlieferten Bestand historischer Verkehrswege auszurichten. Im IVS sind deshalb nur Verkehrswege aufgenommen, die noch heute in ihrem überlieferten Verlauf bestehen und im Gelände sichtbar sind. Sie sind entweder durch ihr traditionelles Erscheinungsbild oder ihre bauliche Substanz als historische Verkehrswege erkennbar oder durch ältere Dokumente als Verkehrswege belegt. Ausserdem waren die Geländeaufnahmen in allen Landesteilen so durchzuführen, dass Dichte und Struktur des historischen Verkehrsnetzes repräsentativ wiedergegeben wurde; eine flächendeckende Aufnahme kam aus zeitlichen und finanziellen Gründen nicht in Frage. Schliesslich waren alle Objekte nach dem vorhandenen Mass an überlieferter traditioneller Substanz und nach ihrer Bedeutung insgesamt zu bewerten. Die Bewertung bezieht sich nicht nur auf die Beurteilung der Bausubstanz, sondern auch auf Faktoren wie die landschaftliche Einbindung, den Ensemblecharakter und die historische Kommunikationsbedeutung.

Die Relevanz des Inventars beruht also darauf, dass es ein zielgerichtet erstelltes Schutzinventar ist, das tatsächlich vorhandene Elemente von Landschaften und Ortsbildern beschreibt und bewertet. Es erlaubt deshalb, sie systematisch als Bestandteile der landschaftlichen Vielfalt, insbesondere als schützenswerte historische Landschaftselemente und als Elemente der ökologischen Vernetzung innerhalb der Kulturlandschaft zu behandeln. Dadurch bildet es eine wichtige Grundlage für ein attraktives Wanderwege- und Kulturwegenetz und leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Fortentwicklung eines ressourcenschonenden Tourismus.

## Methodik

Die Erstellung des IVS zeigte die enge Verschränkung des Gegenstandes mit dem methodischen Zugang, der Form der Dokumentation und der Formulierung von angemessenen Grundsätzen für die Umsetzung des Inventars auf (vgl. Aerni 2005, Doswald 2000, 2005).

Die Art der Entstehung des heutigen Verkehrsnetzes bedingte die Wahl der historischen Forschungsmethode des IVS: es handelt sich um eine rückschreibende Methode. Das methodische Gerüst war in der Regel wie folgt aufgebaut:

Als Standardmethode wurde eine Kartenrückschreibung durchgeführt. Sie ging ebenso wie die Geländeaufnahme vom gegenwärtigen Bestand aus, wie er durch die aktuelle Landeskarte 1:25'000 dargestellt wird. Damit bildete die Verwendung einer identischen Kartengrundlage die Schnittstelle zwischen historischer und topographischer Arbeit; dies entsprach auch dem Sichtbarkeitskriterium, mit dem festgelegt wurde, dass nur tatsächlich sichtbare Verkehrswege bearbeitet werden durften. Die Kartenrückschreibung konnte gebietsweise auf

Informationen aus Karten und Plänen aufbauen, die bis ins 16. Jahrhundert zurückreichen.

Ergänzend wurden die verkehrs- und regionalgeschichtliche Literatur und wenn möglich auch schriftliche Primärquellen ausgewertet; diese Auswertung diente in erster Linie der Interpretation und Ergänzung des kartographischen Befundes und war wie dieser strassengeschichtlich ausgerichtet. Möglich war auch eine Auswertung der auf das Weg- und Strassennetz bezogenen Flurnamenüberlieferung. Diese erfolgte in Verbindung mit der Auswertung von Katasterplänen, um eine möglichst zuverlässige Lokalisierung der Wegnamen zu gewährleisten. Die Reichweite der dadurch gewonnenen Informationen geht bis ins Mittelalter, punktuell in die Antike zurück. Unsere am weitesten zurückreichenden kulturgeographischen Geschichtsquellen bildeten die archäologischen Befunde, die aber nur punktuelle Informationen darstellen und anhand der schriftlichen Überlieferung und der Rekonstruktionen der Netzentwicklung zu interpretieren sind. Ihre Reichweite führt ebenfalls bis ins Mittelalter und in die Antike.

Schliesslich müssen in vielen Fällen geologische Befunde, insbesondere die Erkenntnisse der Quartärgeologie zur Morphologie und Landschaftsdynamik berücksichtigt werden. Deren Reichweite führt von rezenten Erscheinungen bis zurück in die Vorgeschichte.

Von datierbaren materiellen Überresten älterer Wege als seltenen Ausnahmen abgesehen, dominieren im Gelände rezente oder subrezente Wegformen – auch dort, wo sich zeigen lässt, dass die Wegverläufe alt sind, historisch weit zurückreichen. Das Erscheinungsbild der Wege lässt sich in aller Regel nicht datieren. Ausnahmen bilden Bauinschriften und stilistisch-technische Datierungen von Kunstbauten, vor allem an Brücken. Die Wegformen lassen sich daher ohne weiteres idealtypisch darstellen. Sie können in dieser oder ähnlicher Form praktisch jederzeit entstanden sein. Dementsprechend erfolgte auch die Festlegung der Methode der Geländeaufnahme: Es handelt sich um eine strikte morphologische Beschreibung ohne absolute Altersangaben; lediglich relativchronologische Beobachtungen und inschriftliche Datierungen werden festgehalten und im Rahmen der historischen Bearbeitung des Objekts im Zusammenhang interpretiert. Erst die historische Interpretation erklärt den Geländebefund, und durch sie wird die Verkehrsgeschichte als Gestalterin des Geländes im aktuellen Befund lesbar gemacht.

Aus den Prinzipien der Erhebungsmethode und den Erkenntnissen aus der Inventarisierung ergaben sich drei generelle Ansatzpunkte für die Umsetzung des Inventars; auszugehen ist

- erstens vom überlieferten Bestand, unabhängig vom jeweiligen Alter des Objekts,
- zweitens von der aktuellen Nutzung, die sich im Bestand ausdrückt,
- und drittens von der Dynamik, d. h. von der Gestaltbarkeit und Wandlungsfähigkeit der Verkehrswege.

## Grundlagen der Anwendung: Kommunikation und Inkraftsetzung

Für die erfolgreiche und nachhaltige Inwertsetzung des Inventars erweisen sich zwei Massnahmen als unverzichtbar: Erstens müssen die Inhalte und die Relevanz des Inventars permanent einem breiten Zielpublikum kommuniziert werden. Zweitens muss es durch eine auf Gesetzeserlasse gestützte Inkraftsetzung formell als verbindlich erklärt werden (vgl. [www.ivs.admin.ch](http://www.ivs.admin.ch) > **Rechtsetzung**).

Hinsichtlich der Kommunikation sind – um nur einen Tätigkeitsbereich zu nennen – seit Beginn der Inventarisierungsarbeiten laufend Begleitpublikationen erschienen, die sich an ein interessiertes Publikum wandten. Zunächst hat die IVS-Fachorganisation 1985–1999 das begleitende «Bulletin IVS» herausgegeben, auf das seit 2002 die Zeitschrift «Wege und Geschichte» folgt; die beiden Zeitschriften haben in zahlreichen Themenheften wichtige Aspekte der Entwicklung und des traditionellen Erscheinungsbilds der Verkehrswege vertieft. Daneben sind in Zeitschriften und Buchveröffentlichungen zahlreiche Reise- und Wanderführer zu historischen Verkehrswegen erschienen, welche traditionelle Wegsubstanz als Landschaftselement erschliessen (vgl. [www.viastoria.ch](http://www.viastoria.ch) > **Publikationen**).

Diese Publikationstätigkeit wird auch von der Fachstelle IVS des Bundesamts für Strassen weitergeführt. Sie unterhält eine informationsreiche Website, gibt einen aktuellen Newsletter heraus, informiert über wichtige Instandstellungsprojekte und hat die weggeschichtlich orientierten IVS-Kantonshefte herausgegeben, die sich an ein breites, fachlich interessiertes Publikum wenden ([www.ivs.admin.ch](http://www.ivs.admin.ch) > **Dokumentation**).

Als Ergebnis dieser Massnahmen darf festgehalten werden, dass das IVS bei thematisch interessierten Fachleuten und Laien einen hohen Bekanntheitsgrad geniesst. Trotzdem zeigt es zur Zeit noch verhältnismässig wenig Wirkung, denn es fehlt ihm noch an Verbindlichkeit, solange es nicht in Kraft gesetzt ist. Allerdings erweist sich die Inkraftsetzung als langwieriges Verfahren, das von zahlreichen Terminverschiebungen gekennzeichnet ist. Es zeichnen sich dabei folgende Haupthindernisse ab:

Historische Verkehrswege sind lineare Elemente von Landschaften und Ortsbildern, nicht flächenhaft, nicht punktuell. Sie setzen sich dabei immer aus zahlreichen Einzelementen zusammen, die sonst unter den Aspekten des Wege- und Strassenbaus, der Ökologie und des Landschaftsschutzes, der Archäologie und Denkmalpflege u. a. bearbeitet werden. Sie berühren also zahlreiche bereits etablierte Zuständigkeiten und bilden eine Gemeinschaftsaufgabe mit hohem Koordinationsbedarf.

Wie alle Denkmäler benötigen auch historische Verkehrswege einen angepassten, fallweise aufwendigeren, substanzerhaltenden Unterhalt und eine substanzschonende Nutzung. Der Schutz der Substanz kann gegebenenfalls Ausbauten einschränken und Neubauten verhindern. Anstoss erregt auch, dass im Prinzip schon der blosse historische Verlauf einer durchgehend modernisierten Strasse als prägendes Landschaftselement

geschützt werden müsste, wenn er ein prägendes Landschaftselement bildet.

## Perspektiven der Inwertsetzung

*Dem langen Verfahren von Inventarerstellung und Inkraftsetzung steht ein zunehmender Substanzverlust gegenüber.* Aus einer Studie zur Umsetzung des IVS in den Ortsplanungen des Kantons Bern (Flury / Aerni 1999 – bisher die einzige systematisch abgestützte Untersuchung) geht beispielsweise hervor, dass gerade mit Bezug auf die weit verbreiteten, eher unspektakulären Objekte weitere Anstrengungen nötig sind. Die Autoren weisen nach, dass immer noch erhaltenswerte Wege beeinträchtigt oder zerstört werden, die ungeachtet ihrer individuell oft bescheidenen baulichen Substanz insgesamt einen hohen Wert als Feinstrukturen der Kulturlandschaft besitzen. Dies geschieht meist aus Unkenntnis, und in der Regel unabhängig davon, ob sie bereits in kommunale Nutzungspläne integriert sind oder nicht (Flury, Aerni 1999).

*Zur Zeit dominiert gegenüber den historischen Verkehrswegen jedoch ein formalistisches Verhalten.* In der Regel werden in den meisten Kantonen keine präventiven Massnahmen eingeleitet und es finden nur selten gezielte Interventionen statt, solange dafür eine spezifische Gesetzesgrundlage fehlt. Dadurch sind keine politischen und juristischen Widerstände zu befürchten.

*Präventive Massnahmen und gezielte Interventionen wären allerdings auch im Rahmen der bestehenden gesetzlichen Regelungen des Landschafts- und Denkmalschutzes möglich.* Das Bundesamt für Strassen unterstützt Instandstellungsprojekte an wichtigen historischen Verkehrsbauwerken finanziell und lässt sie teilweise auch durch seinen Fachdienstleister begleiten ([www.ivs.admin.ch](http://www.ivs.admin.ch) > **Dokumentation** > **Aktuelle Projekte**). Der Kanton Bern lässt im Rahmen eines festen Auftrags durch ViaStoria Mitherrichte zu allen Planungs- und Baugesuchsverfahren erstellen, von denen bestimmte historische Verkehrswege betroffen sind. In anderen Kantonen und Gemeinden begleiten wir laufende Bauprojekte oder erstellen denkmalpflegerische Objektdokumentationen und Gutachten als Grundlage von kantonalen und kommunalen Schutzmassnahmen im Einzelfall.

## Die Vollzugshilfe «Erhaltung von historischen Verkehrswegen»

Eine Schlüsselstellung für die Inwertsetzung wird die Vollzugshilfe «Erhaltung von historischen Verkehrswegen» erhalten, die ViaStoria zusammen mit der B+S Ingenieure AG (Bern) im Auftrag des Bundesamts für Strassen und der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege erarbeitet. Die Hauptziele dieser Wegleitung sind:

- das Festlegen von Grundsätzen zur Instandstellung historischer Verkehrswege;
- die Definition landesweit gültiger Standards für den denkmal- und landschaftspflegerischen, ingenieurtechnischen und planerischen Umgang mit histori-

schen Verkehrswegen und deren begleitenden Elementen;

- die Vermittlung von grundlegendem praktischem Wissen über traditionelle Baumethoden und deren Ergänzung durch moderne Techniken.

Die Vollzugshilfe bildet eine Nahtstelle zwischen Experten und Praktikern. Sie dient als gemeinsame Verständigungsgrundlage für die Zusammenarbeit aller an der Erhaltung historischer Verkehrswege Beteiligten und wird ihnen als gemeinsame Wissensbasis für die konkreten Massnahmen im Einzelfall zur Verfügung stehen. Dadurch bildet sie eine Grundlage für Erhaltung ihrer Substanz und die angepasste Gestaltung unumgänglicher baulicher Veränderungen. Sie soll zu diesem Zweck nicht nur in attraktiver Gestaltung veröffentlicht, sondern auch in praxisorientierten Weiterbildungsveranstaltungen eingeführt werden.

### Fazit

Wolfgang Schwarzelmüller hat bereits 1987 auf den «Vorbildcharakter des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz» aufmerksam gemacht (Schwarzelmüller 1987: 25). Als Inventar ist das IVS zweifellos methodisch vorbildlich für ähnlich ausgerichtete Bestandesaufnahmen. Die Möglichkeiten, die es aufgrund seiner anwendungsorientierten Konzeption bietet, sind aber bei weitem noch nicht ausgeschöpft. Das IVS kann den Erwartungen, die in es gesetzt wurden, erst wirklich gerecht werden,

- wenn es durch den Bund in Kraft gesetzt wird,
- wenn die Kantone dann in ihrem eigenen Handlungsbereich entsprechend durch Gesetzgebung, übergeordnete Planung und gezielte Interventionen tätig werden,
- und wenn die Vollzugshilfe gut eingeführt und auch tatsächlich angewandt wird.

Eine ergänzende Gesamtstrategie praktiziert ViaStoria. Ihr Angebot besteht in der Verbindung des Inventars (als Grundlage des Betriebswissens) mit praxisorientierter Beratung (IVS-Anwendung, Projektbegleitung, Didaktik), touristischer Inwertsetzung ([www.kulturwegeschweiz.ch](http://www.kulturwegeschweiz.ch)) und verkehrsgeschichtlicher Grundlagenforschung. Diese Verbindung verschiedener Tätigkeitsbereiche kann nur ein privater Anbieter leisten, dank der Freiheit, die er bei der Angebotsgestaltung geniesst.

Andererseits hat diese Strategie nicht die Verbindlichkeit, die eine amtliche Umsetzungsstrategie hat, sondern muss sich von Fall zu Fall «auf dem Markt durchsetzen». Sie richtet sich an öffentliche und private Auftraggeber, und sie benötigt und geniesst, soweit die touristische Inwertsetzung betroffen ist, die Förderung durch öffentliche Geldgeber im Sinne einer Initialfinanzierung. Gemeinsam mit der landschafts- und denkmalpflegerischen Erhaltung der historischen Verkehrswege gewährleistet sie eine umfassende Inwertsetzung des IVS.

### Literatur

- AERNI, Klaus 2005: Das Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) – Zielsetzung, Methodik, Illustration und Anwendung. In: Denzer, Vera u.a. (Hrsg.): Kulturlandschaft. Wahrnehmung – Inventarisierung – Regionale Beispiele. Fundberichte aus Hessen, Beiheft 4, 237-253.
- AERNI, Klaus, SCHNEIDER, Hanspeter 1984: Alte Verkehrswege in der modernen Kulturlandschaft – Sinn und Zweck des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS). In: Geographica Helvetica, 39, Nr. 3, 119-127.
- BUNDESAMT FÜR STRASSEN, Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege (Hrsg.) 2008: Erhaltung von historischen Verkehrswegen. Vollzugshilfe Langsam-verkehr Nr. 7, Bern (erscheint im Herbst 2008; Download unter [www.ivs.admin.ch](http://www.ivs.admin.ch) > Dokumentation).
- DOSWALD, Cornel 2000: Bestandesaufnahme 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: Räume – Wege – Verkehr, Agrar- und Freilichtmuseum Schloss Blankenhain. (Download: [www.viastoria.ch/D/Inventare/Aufsatz\\_Doswald.pdf](http://www.viastoria.ch/D/Inventare/Aufsatz_Doswald.pdf))
- DOSWALD, Cornel 2005: Wege, Fahrstrassen und Brücken im schweizerischen Mittelland. In: Denzer, Vera u.a. (Hrsg.): Kulturlandschaft. Wahrnehmung – Inventarisierung – Regionale Beispiele. Fundberichte aus Hessen, Beiheft 4, 265-279.
- FLURY, Andreas, AERNI, Klaus 1999: Die Umsetzung des IVS in den Ortsplanungen des Kantons Bern 1986-1996. In: Vermessung, Photogrammetrie, Kulturtechnik, 97, Nr. 3, S. 103-110, Zürich.
- KISTLER, Hanspeter, Annick Lalive d'Epinau Steinle 2004: Auf den Spuren alter Wege: Das Inventar historischer Verkehrswege. In: Strasse und Verkehr Nr. 6, 19-23, Zürich.
- SCHWARZELMÜLLER, Wolfgang 1987: Kulturgüterschutz am Beispiel historischer Verkehrswege. BOKU Raumplanung, Reihe «extracts» Nr. 18, Wien.
- WEIDMANN, Ruedi 2004: Neue Aufgaben für Alte Strassen. Interview mit Hanspeter Schneider, Geschäftsführer von ViaStoria, Zentrum für Verkehrsgeschichte. In: tec21, Nr. 35, 15-20, Zürich.