

Cornel Doswald

## Meilemer Strassen und Wege und ihre Geschichte

Neuigkeiten aus dem Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS)  
im Kanton Zürich

(gekürzte Fassung)

in: Heimatbuch Meilen 45 (2005) 7–27



Auch Verkehrswege, wie wir sie alle täglich benützen, 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 benützen 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 die römischen 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 Wäldern 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 die Dörfer und Fluren und scheuen auch steile Anstiege nicht; geschotterte Strassendecken, Einschnitte und Hohlwege, bewachsene Böschungen, Zäune und reich belebte Hecken machen sie abwechslungsreich und reizvoll.

## **Das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz**

Durch den dramatischen Wandel des Landschaftsbildes im 20. Jahrhundert mit der Ausdehnung der Siedlungsflächen, der Intensivierung der Landnutzung und dem Wachstum der Verkehrsströme sind die historischen Verkehrswege wie alle traditionellen Elemente unserer Umwelt in hohem Mass gefährdet. Um eine geregelte Nutzung der Siedlungsflächen und der Landschaft zu gewährleisten, um in diesem Rahmen auch die Vielfalt ihrer überkommenen Bestandteile zu integrieren und um sie vor der Zerstörung oder Banalisierung zu schützen, braucht es Planungsgrundlagen.

Auf der Grundlage des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG) lässt die Eidgenossenschaft deshalb in systematischer Arbeit drei grosse Bundesinventare erstellen. Es handelt sich um das «Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS)», das «Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN)» und das «Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS)», die als Grundlagen der Planung und des Natur- und Heimatschutzes ineinander greifen.

Das IVS ist eine Bestandesaufnahme von schützenswerten historischen Verkehrswegen und wegbegleitenden Elementen in der Schweiz. Erarbeitet wurde es in den Jahren 1984–2003 von der Fachorganisation «ViaStoria – Zentrum für Verkehrsgeschichte» der Universität Bern, die bis April 2003 ebenfalls den Namen IVS trug; als Auftraggeber zeichnete zuletzt das Bundesamt für Strassen (ASTRA). Die Erstinventarisierung fand Ende 2003 nach zwanzig Jahren Arbeit ihren Abschluss. Nach der bevorstehenden Vernehmlassung bei den Kantonen wird der Bundesrat das IVS in Kraft setzen und veröffentlichen.

Das NHG gibt bei Inventaren die Einteilung in die drei Bedeutungskategorien national, regional und lokal vor. Diese Einstufung richtet sich im IVS einerseits nach der historischen Kommunikationsbedeutung einer Strecke, andererseits nach der morphologischen Substanz, also nach den im Gelände noch zu erkennenden Spuren der historischen Verkehrswege. Auf Grund der planerischen Zweckbestimmung des Inventars gelten als historische

Verkehrswege ausschliesslich im Gelände sichtbare Weg- und Strassenverbindungen sowie Wasserwege, die durch historische Dokumente belegbar oder durch ihre Weganlage und Wegbegleiter als historische Wege erkennbar sind.

Der Topographische Atlas der Schweiz, die sogenannte «Siegfriedkarte» vom Ende des 19. Jahrhunderts, stellt zur Gegenwart hin in der Regel die zeitliche Abgrenzung der Bearbeitung dar. Das auf diesem Kartenwerk verzeichnete historische Wegnetz wurde einer ersten historisch-geographischen Analyse unterzogen, da im Sinn einer Vorauswahl nur Wege und Strassen mit einer bestimmten Kommunikationsbedeutung ins Inventar aufgenommen werden sollten. Andernfalls wäre die Aufgabe innert nützlicher Frist gar nicht zu bewältigen gewesen.<sup>2</sup> In jedem Fall Berücksichtigung fanden überregionale (internationale und nationale) Verbindungen, regionale Verbindungen (etwa zwischen benachbarten Tälern, oder zwischen einem Bezirkshauptort und der Kantonshauptstadt) sowie alle Ortsverbindungen, also Verbindungen zwischen zwei Dorfschaften und Hauptverbindungen zwischen Fraktionen, z. B. Wachten, einer Gemeinde. Weniger bedeutende Wegstrecken, wie etwa die Erschliessungswege von Einzelhof- und Streusiedlungen, die zahlreichen Wirtschaftswege (z.B. Forstweg, Alpweg, Mühleweg, Fabrikweg) und andere Verbindungen mit besonderen Funktionen (z.B. Kirchweg, Marktweg, Burgweg) wurden nur bei besonderer historischer Bedeutung im lokalen Bereich oder bei landschaftsprägender traditioneller Substanz inventarisiert. Unabhängig von einer späteren NHG-Einstufung fand eine Begehung der vorselektierten Strecken im Gelände statt, und man hielt die vorhandene traditionelle Bausubstanz der Wege und Strassen fest. Diese Aufnahme bildet die Grundlage für die Geländekarte, die einen Teil der IVS-Dokumentation darstellt. Mit Hilfe der historischen Literatur sowie alter Karten und Bilddokumente wurde parallel dazu die historische Kommunikationsbedeutung der Wegstrecken beurteilt.

Die geschichtliche Recherche und der Geländebefund sind im beschreibenden Teil der IVS-Dokumentation zusammengefasst. Sie bilden gemeinsam die Grundlage für die Einstufung der einzelnen Verkehrswege nach NHG, die in der Inventarkarte kartografisch festgehalten ist.

Die Aufgaben und Ziele des Inventars sind vielfältig: Es stellt für die Bundesbehörden ein verbindliches Planungsinstrument dar und steht den Kantonen und Gemeinden als Entscheidungshilfe bei Fragen der Raumentwicklung und im Projektwesen zur Verfügung. Es bietet wertvolle Grundlagen für die Förderung eines nachhaltigen Tourismus; eine besondere Funktion kommt den historischen Wegen insbesondere innerhalb des Wanderwegnetzes zu. Es bildet schliesslich das Fundament einer umfassenden wissenschaftlichen Forschungstätigkeit im Gebiet der Verkehrsgeschichte und Mobilitätsforschung. Das Inventar ist in dieser Form weltweit einmalig.

## **Das IVS im Kanton Zürich**

Die Arbeiten an der IVS-Dokumentation Kanton Zürich wurden bereits 1985 aufgenommen, da der Kanton Zürich als Testgebiet für die Erarbeitung der IVS-Methodik ausgewählt worden war. Unter der Leitung von Christine Barraud Wiener (Bereich Geschichte) sowie Gregor Dürrenberger und später Thomas Schweizer (Bereich Gelände) wurden kartenblattweise bis 1991 die IVS Dokumentationen 1091 Zürich und 1111 Albis auf der Grundlage des damaligen methodischen Standes bis zur Verabschiedungsreife gebracht und die IVS Dokumentationen 1092 Uster und 1112 Stäfa für eine spätere Verabschiedung vorbereitet.

Ausserdem wurde im Rahmen ausgedehnter Geländebegehungen in den Jahren 1985–1989 das ganze Kantonsgebiet mit Ausnahme der Kartenblätter 1073 Wil und 1113 Ricken besucht. Dabei kamen in den Jahren 1985–1986 im Rahmen eines Projekts des Schweizerischen Arbeiterhilfs-

werks zahlreiche Arbeitslose zum Einsatz, die jeweils in halbjährigen Programmen Teile eines oder mehrerer Kartenblätter bearbeiteten. Es wurden fast ausschliesslich Einzelobjekte, in der überwiegenden Mehrzahl Hohlwege aufgenommen, wie es dem damaligen methodischen Stand der Forschung in ausseralpinen Gebieten entsprach. Diese Arbeiten liefen 1992 mit Vorbereitungsarbeiten für die historischen Streckenbeschreibungen in den Kartenblättern 1071 Bülach und 1072 Winterthur durch Dorothea Wagner aus.

Die Wiederaufnahme der Arbeiten im Frühjahr 1996 erfolgte unter vier Zielsetzungen:

1. Die Geländeaufnahmen für das gesamte Kantonsgebiet sollen auf den aktuellen methodischen Stand des IVS gebracht, d.h. Einzelobjekte in die Bestandsaufnahme der historischen Wegverläufe eingebunden werden.
2. Die früher bereits verabschiedeten oder zur Verabschiedung vorbereiteten Dokumentationen werden redaktionell und inhaltlich überarbeitet.
3. Die historisch noch nicht bearbeiteten Strecken sind hinreichend zu dokumentieren, um ihre Einstufung in die Bedeutungskategorien gemäss NHG zu begründen.
4. Es wird eine vollständige Dokumentation der Strecken von nationaler, regionaler und lokaler Bedeutung erarbeitet, da sich der Kanton Zürich zur finanziellen Beteiligung an der Fertigstellung des Inventars bereit erklärt hat.

Den grössten Teil dieser Arbeiten besorgte in den Jahren 1996–2002 Cornel Doswald, der auch die Tätigkeit der weiteren Mitarbeiter am IVS Zürich koordinierte. Hans-Ulrich Schiedt überarbeitete 1995/96 die IVS Dokumentation 1111 Albis. Thomas Specker und Markus Stromer bearbeiteten in den Jahren 2000 resp. 2002 die nordöstlichen Teile des Weinlandes, Martino Froelicher 2001/02 die südlichen Teile des Zürcher Oberlandes. Seit dem Abschluss der Erstaufnahme steht die vollständige Inventardokumentation den betroffenen Behörden und der interessierten Bevölkerung zur Verfügung. Exemplare sind bei der Kantonalen Denkmalpflege, der Kantonsarchäologie und den Zürcher Wanderwegen eingestellt

Offizielle Kontaktstellen für das IVS Zürich:

Kantonsarchäologie  
Stettbachstrasse 7, 8600 Dübendorf  
Telefon 043 343 45 00  
E-Mail [hba.kantonsarchaeologie@bd.zh.ch](mailto:hba.kantonsarchaeologie@bd.zh.ch)  
<http://www.archaeologie.zh.ch/index.html>

ViaStoria Büro Ostschweiz  
Tellstr. 31, 8004 Zürich, Telefon 044 240 28 45  
E-Mail [cornel.doswald@viastoria.ch](mailto:cornel.doswald@viastoria.ch)  
(Archiv der Vorarbeiten und Geländeaufnahmen).

## Das historische Wegnetz von Meilen

Historische Verkehrswege sind im IVS grundsätzlich selektiv erfasst, und auch in Meilen gibt es noch viel mehr zu entdecken, als wir hier darstellen können. Nur die Hauptverbindungen wurden aufgenommen, nicht aber die zahlreichen Wirtschaftswege und innerörtlichen Erschliessungswege, die in ihren alle Flächen überziehenden Verästelungen den überwiegenden Teil unseres Wegenetzes ausmachen.

Auch die Hauptverbindungen sind nur dort dargestellt, wo sie noch sichtbar sind; die IVS-Inventarkarte enthält daher keine Rekonstruktionen vergangener Wegverläufe. Beschrieben sind die historischen Wegstrecken in Form eines Kataloges, in dem zu jeder einzelnen Strecke die wichtigsten histori-

schen Informationen zu ihrer Entwicklung bis ins späte 19. Jahrhundert und der heutige Zustand, wie er sich im Gelände darbietet, nebeneinander enthalten sind.

Das Strassennetz von Meilen ist geprägt von zwei übergeordneten, parallel zum See und zum Höhenzug des Pfannenstiels verlaufenden Routen, nämlich einerseits von der Seestrasse, andererseits vom Herrenweg am Pfannenstiel. Dabei hat sich der Strassenzug am See, wo auch die bedeutenderen Ortskerne liegen, im Lauf der Jahrhunderte als der wichtigere durchgesetzt; auf die Alte Landstrasse als Hauptverkehrsträgerin ist hier im 19. Jahrhundert die Seestrasse gefolgt, die ihrerseits einen wesentlich älteren Seeuferweg ablöste.

Dominierender Verkehrsweg aber war bis ins 19. Jahrhundert der See, auf den sich auch die Hapterschliessungswege und Ortsverbindungen zwischen See und Berg ausrichteten, die von den Ortskernen ausgehen und die Hauptstrassen untereinander verbinden.

*Die vollständige Beschreibung des historischen Strassen- und Wegnetzes von Meilen mit allen 18 Abbildungen, dem Literatur- und Kartenverzeichnis und den Anmerkungen lesen Sie im **Heimatbuch Meilen**, Band 45 (2005), Seite 7–27 (ISBN 3-908706-04-1).*

## **Nutzen, pflegen und schützen**

Das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz erfasst nicht nur die historische Wegsubstanz im engeren Sinn. Es beschreibt auch jene Elemente der Strassen und Wege und ihrer Umgebung, die traditionell ihren engen Bezug zur Landschaft und ihre Bedeutung als Verbindungen sichtbar machen. Historische Verkehrswege sind auch dann noch wichtige gestaltende Leitlinien unserer Kulturlandschaft, wenn sie in vieler Hinsicht modernisiert und neuen Bedürfnissen angepasst sind. Andererseits ist es aber für die Bewahrung des Reichtums der Landschaft entscheidend wichtig, dass auch der historische Bestand der Wege und Strassen gepflegt und unterhalten wird, wo er noch vorhanden ist. Wichtigste Voraussetzung dafür ist aller Erfahrung nach eine angemessene, rücksichtsvolle Nutzung.

Aus den Prinzipien der Erhebungsmethode und aus den Erkenntnissen, die während der Inventarisierung gewonnen wurden, ergibt sich deshalb der folgende generelle Ansatzpunkt für die Umsetzung des Inventars: Bei allen Massnahmen, die sich auf historische Verkehrswege als Landschaftselemente auswirken, wirken drei Kräfte zusammen, auf die Rücksicht zu nehmen ist:

**erstens** der überlieferte historische oder traditionelle Bestand der Wege, unabhängig vom jeweiligen Alter des Objekts,  
**zweitens** die aktuelle Nutzung, die sich im heutigen Zustand ausdrückt,  
**drittens** die Dynamik, d.h. die Gestaltbarkeit und Wandlungsfähigkeit der Verkehrswege.