



## Vielfältige historische Verkehrswege

Bei aller Vielfalt im Einzelnen lassen sich Verkehrswege auf wenige Grundformen zurückführen, die in Auseinandersetzung mit dem Gelände und der Nutzung der Umgebung entstehen.

Im flachen Gelände entstehen Wege ohne feste Wegbegrenzung, im geneigten Gelände aber Wege, die von Böschungen begrenzt werden: Hangwege, Hohlwege oder Dammwege. Die Böschungen werden unter Umständen durch Stützmauern gestützt oder ersetzt. Wenn der Weg von den anstossenden Liegenschaften abgetrennt werden soll oder wenn eine Absturzsicherung benötigt wird, entstehen freistehende Wegbegrenzungen: Hecken, Zäune oder Mauern.

Historische Wege und Strassen können auch wie moderne Verkehrswege aufgrund ihrer Hauptfunktion kategorisiert werden. Die Art der Nutzung und die Funktion eines Verkehrswegs beeinflussen teilweise auch die Wegform. Sie bestimmen die Abmessungen einer Weganlage in Abhängigkeit davon, ob sie als Fussweg, Saumweg, Fahrweg oder Strasse angelegt ist. Weiter sind auch die benutzten Verkehrsmittel und die Intensität der Nutzung (Verkehrsfrequenz, Fahrzeuggewicht) für die Wegform verantwortlich. So tiefen sich etwa Hohlwege im Lockermaterial schneller ein, je schwerer die Verkehrsmittel sind und je höher die Nutzungsintensität ist.

Oben: Obstbaumreihen sind ein Schmuck der traditionellen bäuerlichen Kulturlandschaft. Der Fahrweg zum Berghof Heiletsegg in Sternenberg ZH (ViaStoria / Cornel Doswald).

Unten links: Ein unbefestigter Fussweg ist weich aus dem anstehenden Erdreich eines Hangs herausmodelliert worden. Östlich des Egelsees bei Bergdietikon AG (ViaStoria / Cornel Doswald).

Unten Mitte: Aufwändig gebauter Saumweg in einer Steilstufe: Reihenpflaster mit hochkant gestellten Platten und Trittstufen aus Steinplatten. Bei Soglio GR (ViaStoria / Guy Schneider).

Unten rechts: Sorgfältig restaurierte Stütz- und Brüstungsmauer an einer inneralpinen Verbindungsstrasse. «Zügenstrasse» Davos–Wiesen GR (ViaStoria / Arne Hegland).

Grundformen historischer Verkehrswege:





## Bedrohtes Kulturgut

Wie bei den meisten Kulturland-  
schaftselementen ist auch die  
Gefährdung historischer Wege  
abhängig vom Siedlungs- und  
Bewirtschaftungsdruck.

Meist sind die Wege dort gut erhalten,  
wo der Nutzungsdruck klein ist. Dies  
gilt für bewaldete, schlecht bewirt-  
schaftbare oder für Siedlungszwecke  
ungeeignete Gebiete. Dagegen leidet die  
überlieferte Wegsubstanz oft unter dem  
Ausbau von Strassen. Die Umnutzung  
von Bauten ausserhalb der Bauzone und  
die Ausscheidung neuer Bauzonen führt  
in der Regel zu einer Erneuerung oder  
zum Neubau der Verkehrsinfrastruktur.  
Ähnliche Folgen hat oft eine intensi-  
vierte landwirtschaftliche Nutzung.

Die hauptsächliche Gefährdung histori-  
scher Verkehrswege geht aber nicht von  
grossflächigen Eingriffen in die Land-  
schaft aus, sondern von lokalen Ein-  
griffen in einzelne Wegabschnitte und  
Wegbestandteile, die als solche erst in  
der Summe nach einer langjährigen  
Entwicklung sichtbar werden. Vielfach  
beeinträchtigen auch unsachgemässe  
Sanierungen historischer Verkehrswege  
ohne fachliche Begleitung die traditio-  
nelle Wegsubstanz und damit auch das  
Landschaftsbild. Und schliesslich sind  
historische Verkehrswege auch durch  
mangelnden Unterhalt gefährdet, wenn  
sie nur noch gelegentlich oder gar nicht  
mehr genutzt werden.

Oben: Sanierung ohne Rücksicht  
auf die vorhandene Bausubstanz:  
Verstärkung einer Stützmauer mit  
einer Betonmauer (ViaStoria / Arne  
Hegland).

Unten links: Die Terrasse von San  
Romerio im Puschlav GR mit ihren  
feingliedrigen Saumwegen, wie sie  
sich bis im Sommer 2007 präsenti-  
erte (ViaStoria / Andres Betschart).

Unten Mitte: Die Erneuerung und  
Begradigung der Trockenmauern im  
Sommer 2007 hat das Landschafts-  
gefüge geometrisiert und den Saum-  
weg zum Fremdkörper gemacht  
(ViaStoria / Arne Hegland).

Unten rechts: Neue Zufahrtsstrassen  
im Streusiedlungsgebiet von Beaten-  
berg/Waldegg BE. Der schlecht  
gestaltete Strassenraum bedeutet  
einen unvorteilhaften Eingriff in die  
Landschaft (ViaStoria / Andriu  
Maissen).





## Historische Verkehrswege für alle

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 oder als Pendler auf der breiten Hauptstrasse benützen wir oft alte Linienführungen, die bereits Generationen vor uns vorgezeichnet haben. 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 Hecken machen sie abwechslungsreich und reizvoll. Sie sind Zeugen eines erhaltenswerten historischen Landschaftszustands, an dem sich oft auch heutige Zielvorstellungen für die Landschaftsgestaltung orientieren.

Oben: Von Fachleuten geführte Wanderungen bieten eine ausgezeichnete Gelegenheit, sich mit historischen Verkehrswegen vor Ort vertraut zu machen (Andres Betschart).

Unten, von links: In den Jahren 1993 und 2004 war die Schoggitaler-Sammlung von Schweizer Heimatschutz und Pro Natura der Erhaltung historischer Verkehrswege gewidmet.

Die Stiftung Pro Patria unterstützte mit den Erträgen ihres Briefmarkenverkaufs in den Jahren 2007–2009 die Erhaltung historischer Verkehrsdenkmal.

Die Zeitschrift «Wege und Geschichte» berichtet zweimal jährlich über zentrale Themen der Verkehrsgeschichte.

Die technische Vollzugshilfe «Erhaltung historischer Verkehrswege» vom Bundesamt für Strassen ASTRA, der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege EKD und der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission ENHK enthält eine umfassende, attraktive Darstellung des Themas.





## Schutz durch Nutzung

Substanz und Verlauf historischer Verkehrswege werden stets unter der Bedingung erhalten, dass sie benutzt werden können. Nur dann ist auch eine Reaktivierung vernachlässigter historischer Verkehrswege sinnvoll.

Die erhaltene Wegsubstanz muss in Instandstellungsmaßnahmen einbezogen werden, die sowohl ihre langfristige Erhaltung als auch die Benutzbarkeit der betreffenden Verkehrswege garantieren. Dafür gelten eine Reihe von einfachen Grundsätzen:

- Die überlieferte Substanz und der historische Verlauf von Verkehrswegen werden geschont und bleiben möglichst ungestört erhalten.

- Was instand gesetzt werden kann, soll instand gesetzt werden.
- Was verändert werden muss, soll mit den Mitteln der Gegenwart verändert werden. Alle Massnahmen sind dem einzelnen Objekt individuell anzupassen und müssen angemessen sein. Rekonstruktionen sind nur in Ausnahmefällen sinnvoll.
- Die Einbettung eines Weges in seine Umgebung ist immer zu respektieren.
- Kein Eingriff in den Baubestand soll undokumentiert erfolgen. Der vorherige Zustand und die ausgeführten Massnahmen müssen in den Rapporten festgehalten werden.

Oben: Eine mustergültige Instandstellung ermöglichte die Reaktivierung der historischen Kunststrasse am Monte Piottino in der Leventina (ViaStoria / Oliver Lang).

Unten links: Fachmännische handwerkliche Ausführung gewährleistet gelungene Instandstellungen: Die Brücke über den Homburgerbach bei Läufelfingen BL, eine Strassenbrücke von 1810, wurde 2002 restauriert (ViaStoria / Eneas Domeniconi).

Unten Mitte: Handwerklich missglückte Kopie einer historischen Brücke am Septimerpass (ViaStoria / Hansjürg Gredig).

Unten rechts: Elegant ausgeführter zeitgenössischer Ersatz eines erneuerungsbedürftigen Tunnelportals an der Sustenpassstrasse (ViaStoria / Guy Schneider).

