Objectifs de l'IVS : les voies de communication historiques, objets de recherche

Autor(en): **Schneider, Guy**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **88 (1993)**

Heft 1

PDF erstellt am: **27.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-175573

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

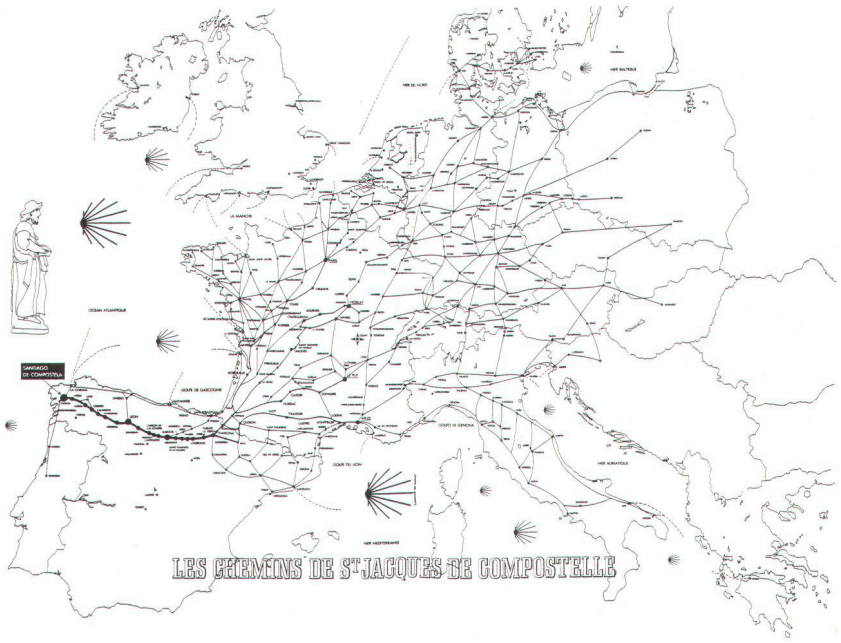
http://www.e-periodica.ch

nel ferroviaire: le Simplon, où là encore le travail fut extrêmement pénible (51 degrés de température dans les galeries). Le premier train roula de Brigue à Domodossola en 1921. Des ouvrages analogues furent percés aux Grisons (Albula), au Loetschberg et dans le Jura.

Routes nationales

Des experts de la circulation avaient prédit en 1955 1 million de voitures en Suisse pour l'an 2000. Nous en sommes, aujourd'hui déjà, à 3 millions. Un réseau de routes nationales fut adopté par le peuple en 1959. On prévoyait à l'origine deux grands axes est–ouest et nord–sud, pour éviter que la Suisse ne fût contournée par les voyageurs étrangers. Mais de nouveaux tronçons régionaux s'y sont ajoutés. Evalué au début à 3,5 milliards, le coût total, lorsque tous les plans auront été exécutés, sera de quelque 60 milliards.

Ce réseau est remarquable par ses nombreux ponts et tunnels. Celui du St-Gothard (16,3 km) est le plus long tunnel routier du monde. Cette seconde «œuvre du siècle» n'a pas tardé à donner raison à ses détracteurs écologistes: le pays d'Uri, la Léventine et la partie inférieure du Tessin étouffent sous l'avalanche des véhicules, spécialement des camions. L'opinion a réclamé un exutoire, tandis que perçait l'idée que la solution n'était pas d'augmenter la capacité routière, mais de transférer une partie du trafic de la route au rail. D'où le projet de nouvelles lignes ferroviaires alpines (NLFA), accepté par le peuple en septembre 1992. Si l'on y ajoute «Rail 2000», projet accepté cinq ans auparavant, la Suisse peut espérer raccorder à nouveau au réseau européen, en rapide développement, sa structure ferroviaire longtemps négligée, et servir à la fois l'économie et l'environnement.



L'Europe était jadis sillonnée par une dense réseau de chemins pour St-Jacques, utilisés aussi bien par des commerçants que par des pèlerins.
Einst war Europa von einem dichten Netz an Jakobswegen durchwoben, die sowohl von Pilgern als auch für Handelszwecke benützt wurden.

Les voies de communication historiques, objets de recherche

Objectifs de l'IVS

par le professeur K. Aerni, de l'Institut de géographie de l'Université de Berne, et M. Guy Schneider, de l'IVS

Depuis le 1er janvier 1984, les travaux sont en cours pour l'Inventaire des voies de communication historiques de Suisse (IVS). Ce dernier va compléter d'autres inventaires fédéraux, comme l'IFP (paysages) et l'ISOS (sites construits); il consiste en un relevé des voies historiques dignes de protection et donne un aperçu de l'histoire des communications dans notre pays. Les auteurs de l'article ci-dessous nous renseignent sur les buts, la méthode et l'état des travaux.

Depuis le milieu du siècle dernier, le raccordement de la Suisse au marché mondial a progressivement modifié notre espace vital. La rapide croissance de l'après-guerre a provoqué plus de changements dans l'habitat et l'économie que les 100 premières années de l'Etat fédéral. En résumé, et par rapport au sujet qui nous occupe, il faut constater que durant les dernières décennies, ce sont surtout les chemins d'avant la motorisation (chemins de campagne, chemins creux, chemins longés de vieux murs), et tout ce qui les accompagnait (haies, murs, rangées d'arbres, croix de bois, chapelles, etc.) qui ont disparu, eux qui par leur aspect caractéristique et leur emplacement constituent une partie essentielle des sites où nous nous délassons. En détruisant tous ces précieux éléments du paysage, nous avons en de nombreux endroits coupé les liens avec notre histoire et nos traditions, pour nous-mêmes et pour nos après-venants. Perte d'identité et d'enracinement dans notre passé, dégradation de l'environnement au sens large, en sont les plus lourdes conséquences. Et la question se pose de la manière dont on peut résister à ce phénomène.

Bases juridiques

Pour réduire le danger de nouvelles destructions des voies de communication historiques et de ce qui les accompagne, l'Office fédéral des forêts, aujourd'hui Office fédéral de l'environnement, de la forêt et du paysage (OFEFP) a décidé en 1980 d'en faire dresser un inventaire, et en a chargé, en 1983, l'Institut de géographie de l'Université de Berne. La

base légale de cette tâche se trouve dans diverses lois fédérales qui se complètent les unes les autres. En 1962, la Confédération a obtenu la possibilité, par l'article 24 sexies de la Constitution fédérale, de protéger la nature et le patrimoine sur certaines périmètres, les Cantons étant cependant chargés de l'exécution.

La loi de 1966 sur la protection de la nature et du patrimoine (LNP) oblige la Confédération, en son article 3, alinéa 1, à prendre soin, dans l'accomplissement de ses tâches, «de ménager l'aspect caractéristique du paysage et des localités, les sites évocateurs du passé ainsi que les curiosités naturelles et les monuments et de les conserver intacts là où il y a un intérêt général prépondérant». Cette obligation est indépendante de l'importance de l'objet (art. 3, al. 3) et représente une mise sous protection de l'ensemble du paysage helvétique, habité ou non, de telle sorte que toute atteinte implique une soigneuse pesée des intérêts en présence (Munz 1986, 10).

Pour pouvoir procéder à la mise sous protection à différents échelons, et s'agissant (art. 4) des paysages et des localités caractéristiques, des sites évocateurs du passé, des curiosités naturelles ou des monuments selon l'art. sexies de la Constitution, il faut distinguer: a. Les objets d'importance nationale; b. Les objets d'importance régionale et locale. Le Conseil fédéral établit alors, «après avoir pris l'avis des Cantons, des inventaires d'objets d'importance nationale» (LNP art. 5, al. 1). L'insertion d'un objet d'importance nationale dans un inventaire fédéral signifie que l'objet «mérite spécialement d'être conservé intact ou en tout cas d'être ménagé le plus possible» (LNP, art. 6, al. 1).

La loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT), de 1979, oblige la Confédération, les Cantons et les Communes à assurer une utilisation économe du sol (art. 1, al. 1). Les lignes générales de l'évolution territoriale à planifier doivent être mentionnées par les Cantons dans leurs plans directeurs, les zones se prêtant à l'exploitation agricole, entre autres, devant être désignées, ainsi que «les territoires qui se distinguent par leur beauté ou leur valeur, jouent un rôle pour le délassement ou exercent une fonction écologique marquante.» (LAT, art. 6, al. 1 et 2). – L'échelon d'exécution suivant est celui des plans d'affectation communaux, qui doivent comprendre des zones à bâtir, des zones agricoles et des zones protégées (LAT, art. 14). L'art. 17 LAT définit le contenu des zones de protection et mentionne expressément «les paysages d'une beauté particulière, ou précieux du point de vue de la nature ou de la culture», ainsi que «les localités typiques, les lieux historiques, les monuments naturels et culturels.» Par là, cet article place la protection du paysage et des sites bâtis dans le contexte d'un vaste plan d'affectation, à égalité avec la construction et l'agriculture. Les commentaires du Département fédéral de la justice et de la police (1981, 230) établissent que parmi les «monuments culturels» il faut compter «les réalisations artisanales ou architecturales de valeur exceptionnelle des temps passés», les ponts et les routes de cols étant expressément mentionnés.

L'insertion dans un inventaire fédéral oblige seulement la Confédération, dans l'accomplissement de ses tâches (LNP, art. 2), à prendre en considération les objets à protéger. Pour assurer également la protection des objets sur le plan régional et local, il faut aussi, en plus de l'inventaire, des mesures qui obligent les propriétaires, dans le cadre de plans d'affectation, de règlements de construction et de contrats de droit privé. Ce n'est que par de telles dispositions que peut être réalisée une efficace protection de la nature et du patrimoine.

C'est de façon plus explicite encore qu'avec la LAT que les objectifs de l'IVS – protéger les chemins historiques et, dans le cadre du délassement à proximité des localités et du tourisme pédestre, les faire «revivre» – peuvent s'appuyer sur l'article 37 quater de la Constitution (1979), qui oblige la Confédération à poser les bases d'un réseau de chemins pédestres et de randonnées, la création ou la conservation d'un tel réseau étant toutefois du ressort des Cantons. La Confédération peut soutenir et coordonner cette activité cantonale. Elle doit, de son côté, tenir compte, dans l'accomplissement de ses tâches, du réseau de chemins pédestres, et remplacer ceux qu'elle doit supprimer. La loi fédérale sur les chemins pédestres et de randonnées (LCPR), promulguée en 1985, prévoit en son article 3 que «les tronçons de chemins historiques doivent, selon les possibilités, être intégrés dans le réseau». Du fait de l'obligation des Cantons, formulée à l'art. 4 LCPR, d'insérer dans les plans les chemins pédestres existants ou en projet, de les soumettre à examen périodiquement et de les adapter si nécessaire, l'insertion obligatoire de l'IVS dans le plan directeur est réalisée par l'intermédiaire d'un plan cantonal concret.

Ponts et chemins

L'Ecu d'or 1993

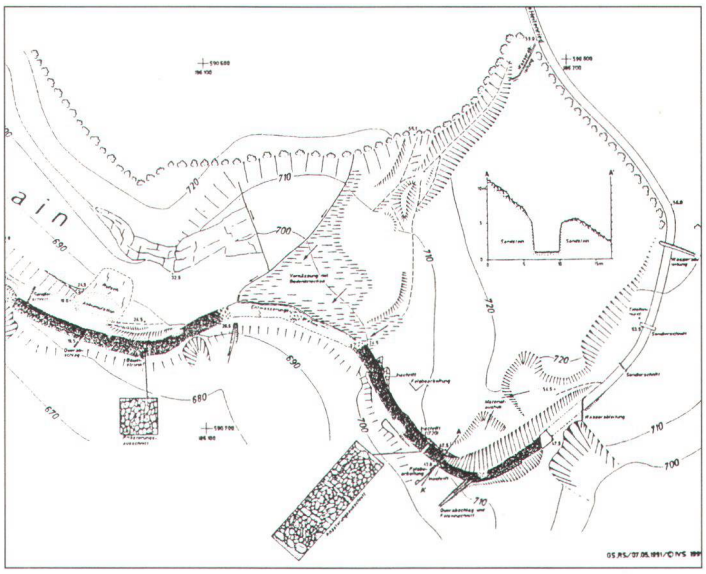
ti. Cette année, la vente de l'Ecu d'or pour la défense du patrimoine et de la nature sera consacrée, à l'enseigne de «Ponts et chemins», à une très importante entreprise de protection du paysage. Dans le cadre de l'Inventaire (en cours) des voies de communication historiques de Suisse, une partie du produit de la vente servira à subsidier la rénovation de quatre objets dans diverses parties du pays: le chemin muletier du Grimsel, à Innertkirchen (BE), le col du Splügen (GR), le pont d'Allières, à Montbovon (FR) et la Dalpe Piottino Leventina, près de Faido (TI). Nous reviendrons, dans le numéro 3/93, sur ces quatre témoins historiques.

La protection du vieux pont d'Allières, près Montbovon, est un des quatre objectifs principaux de la vente de l'Ecu d'or 1993.
Die alte d'Allières-Brücke bei Montbovon, eines der Unterstützungsobjekte der Taleraktion 1993. (Foto F. Anhorn/Archiv Talerverkauf)

Mandat et méthode

Sur la base de l'article 5 LNP, les objectifs de l'IVS ont été définis comme il suit, en 1983, par l'OFEFP: «Relevé des voies et moyens de communication dont l'existence est prouvée par documents et constatables sur le terrain, existant depuis la préhistoire ou l'histoire ancienne, et servant au transport des personnes et à la communication des nouvelles, sur la base d'une recherche bibliographique et d'archives, et d'études sur le terrain (Aerni 1986, 268). L'analyse du mandat montre que l'inventaire doit principalement comprendre tous les objets dont l'existence est prouvée ou qu'on peut découvrir. Il doit servir d'instrument pour les prises de décision des autorités et des planistes. Il doit fournir des critères de jugement pour la conservation et l'utilisation de chemins existants, comme pour le rétablissement de communications interrompues. Il comprend aussi des indications sur l'insertion des chemins dans le paysage cultivé, par des données sur les objets qui jalonnent les chemins (chapelles, croix, postes de douane, ouvrages fortifiés) et autres lieux historiques, qui pourraient être eux aussi menacés.

Il est en outre prévu que les relevés doivent être établis de la façon la plus décentralisée possible, et que les spécialistes, comme un large public, doivent être régulièrement informés sur les travaux (pour la méthode et l'organisation de l'IVS, voir Aerni et Schneider, 1984; Aerni, 1986; Bulletin de l'IVS 1990/1). Deux notions de temps président à l'élaboration de l'IVS: à «moyenne échéance», les voies de communication sont systématiquement et scientifiquement étudiées par les groupes de travail régionaux; à «brève échéance», et dans les cas de planification en cours (plans locaux, projets de chemins pédestres), les bases de l'inventaire déjà existantes sont fournies pour une réalisation pratique immédiate. En cas de conflit d'affectation, de petites enquêtes sont menées, aux frais des intéressés, en marge du travail de base à moyenne échéance.



Plan partiel du chemin historique de Heitenried au pont de Sodbach FR (IVS).
Planausschnitt der historischen Weganlage von Heitenried zur Sodbachbrücke FR (IVS).

Les recherches se fondent en premier lieu sur deux sortes de travaux menés parallèlement: inventoriage de tous les vestiges encore visibles sur le terrain à l'échelle 1:25 000, complété par des croquis et des photos de détail, et mise au jour des indications historiques recueillies dans les bibliothèques et archives. En seconde étape suit une appréciation résultant de la synthèse des deux enquêtes. Ainsi s'élabore une «carte d'inventaire» correspondant pour chaque cas à un feuillet de la carte nationale au 1:25 000. La carte d'inventaire et le commentaire qui l'accompagne (il décrit tous les tronçons de routes et de chemins) forment ensemble l'«inventaire» proprement dit.

La carte d'inventaire distingue, selon l'article 4 LNP, des objets d'importance nationale, régionale et locale. Le classement se fait en fonction de l'importance historique et de la valeur de chacun des tronçons. L'inventaire est discuté et approuvé par un «groupe de travail et de surveillance IVS» (BAG), constitué par l'OFEFP. Ce groupe comprend divers hommes de science, ainsi que des représentants de la Confédération, des Cantons intéressés et des organisations vouées au tourisme pédestre.

Conflits d'affectation

Conformément à son mandat, l'IVS doit fournir aux planistes de l'aménagement du territoire des propositions de solution, dans le sens de la conservation, de la réutilisation, ou encore de la reconstitution de chemins historiques dignes de protection. Il faut tendre à une intégration aussi large que possible dans les plans directeurs et d'affectation, particulièrement dans la planification des zones de délassement.

Le paysage cultivé est cependant devenu aujourd'hui une zone de tensions entre intéressés les plus divers. Il y a des problèmes de superposition, mais aussi des conflits d'affectation qui ne peuvent être tranchés que par une consciencieuse pesée des intérêts (V. Munz, 1992, 6 ff). Pour les chemins historiques qui se prêtent à une utilisation comme chemins pédestres, les postulats de la protection du paysage et de la planification des zones de délassement sont semblables. Dans le cas idéal, la superposition des affectations fait naître la possibilité d'une rénovation qui remet en valeur les remarquables particularités de construction des anciens chemins. Un très bel exemple en est la descente du plateau de Heitenried au pont du Sodbach, partie du chemin médiéval mentionné en 1385 sous le nom de «Fryburg stras», mais dont la construction pourrait déjà remonter au temps des Romains (illustration 1). Ce chemin a été remplacé en 1867 par la route actuelle, et le pavage du chemin a peu à peu disparu. En 1991, le tronçon du bord de la Sarine a pu être rénové et constitue aujourd'hui un intéressant fragment du «chemin de St-Jaques de Compostelle» Schwarzenburg–Fribourg (Guide IVS du promeneur 1990, 204–215).

La situation est plus difficile dans les conflits d'affectation, illustrés par l'exemple d'une trace de char, actuellement non clairement classable, près de Hofstetten-Flüh (SO). Ce tronçon de chemin découvert en 1989 (ill. 2) devait être une partie d'une voie de communication locale faisant la liaison entre Bâle et le Plateau, via le Jura, et ne subsiste qu'en temps que segment. Sa partie principale a été démolie lors de la construction de la route actuelle. Un conflit d'affectation a surgi maintenant du fait qu'entre la route et la paroi de rocher avec le vestige de trace de char, une piste cyclable a été projetée en 1988, de telle sorte que l'espace convoité n'aurait pu être obtenu que par un élargissement portant atteinte à la paroi de rocher. Grâce aux photos prises sur le terrain par l'IVS, un autre tracé est aujourd'hui en discussion.

Il y a plusieurs conflits d'affectation en étroit espace dans la zone du col du Simplon. Là se heurtent les intérêts des aubergistes, des voyageurs en transit, de la Protection du paysage (nature et patrimoine architectural), de l'armée et du tourisme. Un bref coup d'œil rétrospectif éclaire la genèse des conflits, telle que la montre l'il-

lustration 3. Le Simplon fut probablement franchi à l'époque romaine, mais le chemin du col n'est mentionné dans les archives qu'à partir du XIIIe siècle. Le chemin muletier médiéval fut élargi au XVIIe sous le règne du grand commerçant K. von Stockalper. De 1800 à 1805, Napoléon fit construire une route carrossable qui, en tant que nouvel ouvrage, ne touchait qu'à peine le chemin muletier. L'essor du trafic a suscité en Suisse la construction du réseau de routes nationales; le tronçon de la N9 taillé au Simplon depuis 1957 suit en grande partie le tracé de l'époque napoléonienne, et a ainsi détruit la réalisation impériale, jusqu'à de petits fragments de chemins, et à des ponts et tunnels aujourd'hui isolés. Le chemin muletier a aussi été touché, en ce sens qu'il a été coupé en divers endroits par des murs d'avalanche et des déblais. Au début, la N9 a été conçue pour un trafic mixte; aujourd'hui, par mesure de sécurité, les troupeaux et les véhicules agricoles ne peuvent plus l'utiliser, de sorte que le chemin muletier a été menacé de transformation en route agricole goudronnée, ce qui eût fait disparaître le plus ancien de nos chemins historiques. D'autres atteintes sont dues aux besoins de l'armée, qui a construit des plates-formes de tir dans la zone marécageuse du col, et y a détruit le chemin du col au passage de ses voies d'accès. Aujourd'hui, dans le cadre du projet d'écomusée, l'idée a prévalu de rendre le chemin muletier de nouveau accessible aux promeneurs, ce qui sera possible d'ici à la fin de l'année (Aerni, 1991).

Plus aigus encore apparaissent les problèmes de sauvegarde des voies de communication historiques en région forestière, où les constructions au sol se sont mieux conservées que dans les espaces libres. Là, le conflit est entre les divers intéressés à l'exploitation (actuellement déficitaire) des forêts et la Protection du paysage, plus la fonction de délassement des forêts. Dans le secteur d'un réseau de chemins creux datant très probablement du Xe au XIIIe siècle, près de Bollodingen (ill. 4), a été approuvé en 1988 un projet de route forestière coupant le réseau de part en part. La critique contre ce projet, devenue vive ces dernières années à la suite d'autres projets de routes forestières (motion Loretan 1988) a conduit au fait que le Tribunal fédéral, dans le cas de Bollodingen, a décidé que les intérêts de l'exploitation forestière ne l'emportaient pas sur ceux de la protection du patrimoine. Il renvoyé le projet aux autorités inférieures (Département fédéral de l'intérieur et Direction des forêts du Canton de Berne). Par cet arrêt du TF du 3. 7. 90 a hautement triomphé le principe de l'article 3 LNP, qui implique une soigneuse pesée des intérêts en cause.

La situation

Les travaux de l'Inventaire ont commencé sur le Plateau et dans les Alpes. Jusqu'à présent, le BAG a vu 21 cartes. En 1993, une douzaine de cartes devraient être dressées dans le centre du Plateau et dans les Alpes. Il y a, de plus, des travaux préparatoires pour d'autres régions, par exemple sous la forme de plus de 750 dossiers étudiés dans le cadre du programme «à brève échéance», à partir de cas actuels de planification.

Du fait du resserrement général des disponibilités financières, nous sommes maintenant obligés de réduire l'ampleur des investigations pour les objets d'importance nationale, régionale et locale, et de nous en tenir à la documentation relative aux objets d'importance nationale. Il est vrai que l'achèvement de l'inventaire sera de ce fait accéléré.

Voie romaine, en chemin creux, avec ses «rails» caractéristiques, à l'Oberen Hauenstein (IVS).
«Römischer Hohlweg» mit charakteristischen Karrgleisen am Oberen Hauenstein (IVS).

Perspectives

Au début, les travaux de l'IVS ont été considérés de divers côtés comme incommodes et peu nécessaires. Mais il s'est avéré que les chemins et les éléments historiques de leurs alentours intéressaient un large public, ainsi que les autorités, et que leur importance pour l'avenir était reconnue dès l'instant où l'on était instruit de leur passé. Le travail de nos collaborateurs auprès de l'opinion, sous forme de conférences et de publications, de même que notre collaboration à d'autres inventaires, seront à cet égard très importants pour l'avenir.

La sensibilisation actuellement constatable à la protection du paysage et au tourisme «doux» a eu pour résultat qu'en maints endroits les chemins historiques sont remis en état et incorporés dans des réseaux de chemins pédestres. D'importants travaux de reconstitution ont été menés aux abords de plusieurs cols alpestres, par exemple le Septimer, le St-Gothard, le Simplon, le Susten et le Grand-St-Bernard.

Un vif intérêt pour les réalisations pratiques d'un inventaire des chemins historiques se manifeste dans les pays voisins: Autriche, Allemagne, Italie, Tchécoslovaquie, ainsi qu'aux E.-U. (Aerni 1992). Pour la recherche internationale des itinéraires de St-Jacques de Compostelle, de précieuses impulsions ont pu être données.

L'IVS va bientôt obtenir le plus important des soutiens, sous la forme d'une «Ordonnance sur l'IVS» du Département fédéral de l'intérieur, qui sera suivie de la procédure de consultation, puis de l'entrée en vigueur progressive de l'inventaire. L'IVS constitue donc une importante contribution à l'application de la loi de 1966 sur la protection de la nature et du patrimoine, dont le but est de protéger et conserver notre environnement naturel et historique.

Historische Verkehrswege als Forschungsobjekte

Was ist und was will das IVS?

von Prof. Dr. Klaus Aerni, Geographisches Institut Universität Bern, und Guy Schneider, IVS, Bern (Zusammenfassung)

Seit dem 1. Januar 1984 sind die Arbeiten am Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS) im Gange. Dieses ergänzt andere Bundesinventare wie das BLN und das ISOS, umfasst eine Bestandesaufnahme von schützenswerten historischen Verkehrswegen und vermittelt einen Einblick in die Verkehrsgeschichte der Schweiz. In ihrem folgenden Beitrag informieren die Autoren über Auftrag, Ziele, Arbeitsweise und Stand der Arbeiten dieses Vorhabens.

Mit dem Anschluss der Schweiz an den Weltmarkt hat sich seit der Mitte des letzten Jahrhunderts unser Lebensraum zunehmend verändert. Das rasche Wachstum der Nachkriegszeit bewirkte mehr Veränderungen unseres Siedlungs- und Wirtschaftsraumes als die ersten 100 Jahre des Bundesstaates. Zusammenfassend ist im Hinblick auf unser Thema festzustellen, dass in den vergangenen Jahrzehnten vor allem die aus der Zeit vor der Motorisierung stammenden Wege (Feldwege, Hohlwege, gemauerte Wege) und Wegbegleiter (Mauern, Hecken, Baumreihen, Wegkreuze, Kapellen etc.) verschwanden, die in ihrer Anlage und individuellen Ausprägung einen wesentlichen Bestandteil unserer Erholungslandschaften darstellen. Mit der Zerstörung der Kleinobjekte und der fossilen Geländespuren in der offenen Landschaft haben wir in vielen Räumen den Dialog mit unserer Geschichte und unserer Überlieferung für uns und unsere Nachfahren abgebrochen.
Um die Gefahr der weiteren Zerstörung historischer Verkehrswege und mit ihnen in Beziehung stehender Objekte zu reduzieren, hat sich das Bundesamt für Forstwesen und Landschaftsschutz (BFL, heute BUWAL) 1980 entschlossen, ein Inventar historischer Verkehrswege erstellen zu lassen und 1983 das Geographische Institut der Universität Bern mit der Ausführung der Arbeiten betraut. Die gesetzliche Grundlage für den Auftrag findet sich in verschiedenen Bundesgesetzen, die sich gegenseitig ergänzen. Dazu gehören namentlich Art. 24 der Bundesverfassung, das Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz mit den daraus entstandenen Landschafts- und Ortsbildinventaren, das Bundesgesetz über die Raumplanung, die Nutzungspläne der Gemeinden sowie das Bundesgesetz über die Fuss- und Wanderwege.

Auftrag und Arbeitsweise

Auf der Basis von NHG Art. 5 wurden 1983 vom BUWAL Gegenstand und Ziel des IVS wie folgt definiert: «Erhebung der durch Urkunden nachweisbaren und im Gelände feststellbaren, seit der Ur- und Frühgeschichte entstandenen, dem Personen- und Nachrichtentransport dienenden Kommunikationsanlagen aufgrund von Literatur- und Archivforschung und Feldbegehung» (Aerni 1986, 268). Die Analyse des Auftrages zeigt, dass das Inventar prinzipiell alle nachweisbaren oder auffindbaren Objekte zu umfassen hat. Es soll als Instrument zur Entscheidungsfindung für Behörden und Planer dienen. Es muss Beurteilungskriterien für Erhaltung und Weiterverwendung bestehender Wege sowie zur Wiederherstellung unterbrochener Verbindungen liefern. Inbegriffen sind Hinweise auf die Einbettung der Wege in die Kulturlandschaft durch Angabe über wegbegleitende Objekte (Wegbegleiter wie Wegkreuze, Kapellen, Zollstätten, Wehrbauten) und andere geschichtliche Stätten, welche ebenfalls gefährdet sein könnten.
Das Arbeitskonzept des IVS unterscheidet zwei Zeitebenen. Nach dem «mittelfristigen Konzept» werden die Verkehrswege von den regionalen Arbeitsgruppen systematisch wissenschaftlich erarbeitet. Nach dem «kurzfristigen Konzept» werden bei aktuellen Planungsfällen (Ortsplanung, Fuss- und Wanderwegplanung) bereits bestehende Grundlagen des Inventars zur sofortigen Umsetzung in die Praxis geliefert. Bei akuten Nutzungskonflikten werden auf Verrechnung hin auch kleinere Untersuchungen ausserhalb der mittelfristigen Grundlagenarbeit durchgeführt. Das Forschungskonzept basiert im ersten Schritt auf einer zeitlich parallel durchgeführten Inventarisierung der im Gelände noch sichtbaren alten Wegspuren im Massstab 1:25 000, ergänzt durch Krokis und Detailaufnahmen und der Aufarbeitung historischer Darstellungen und Quellen in Bibliotheken und Archiven. In einem zweiten Schritt folgt die Bewertung durch die Synthese von Gelände- und Archivarbeit. Damit entsteht eine «Inventarkarte», die jeweils ein Blatt der Landeskarte 1:25 000 umfasst. Inventarkarte und ein zugehöriger Kommentar, der die einzelnen Routen und Wegabschnitte beschreibt, ergeben zusammen das eigentliche «Inventar».
Die Inventarkarte unterscheidet nach NHG Art. 4 Objekte von nationaler, regionaler und lokaler Bedeutung. Die Einstufung wird aufgrund der historischen und baulichen Gewichtung der einzelnen Routen und Wegabschnitte vorgenommen.
Das Inventar wird kartenblattweise von einer durch das BUWAL eingesetzten «Begleitenden Arbeitsgruppe IVS (BAG)» diskutiert und gutgeheissen. In der Arbeitsgruppe sind verschiedene Wissenschafter sowie Vertreter des Bundes, der entsprechenden Kantone und der Wanderwegorganisationen vertreten.

Adresse des IVS

ti. Wer mehr über die Tätigkeit und Dienstleistungen des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz erfahren möchte, erhält Auskunft beim IVS:
Finkenhubelweg 11,
3012 Bern,
Telefon 031 64 86 64.

Nutzungskonflikte

Gemäss Auftrag hat das IVS den Raumplanern konkrete Lösungsvorschläge im Sinne der Erhaltung, Weiterverwendung oder auch Wiederherstellung von schützenswerten historischen Wegobjekten vorzulegen. Anzustreben ist eine möglichst weitgehende Integration in die Richt- und Nutzungspläne, besonders in der Erholungsplanung.
Die heutige Kulturlandschaft ist jedoch ein Spannungsfeld unterschiedlichster Interessen. Es entstehen Nutzungsüberlagerungen, aber auch Nutzungskonflikte, deren Entscheidung eine sorgfältige Interessenabwägung erfordert (vgl. Munz 1992, 6 ff).

Bei historischen Wegen, die sich als Wanderwege eignen, sind die Ansprüche des Landschaftsschutzes und der Erholungsplanung ähnlich. Im idealen Fall erwächst aus der Nutzungsüberlagerung die Möglichkeit einer Wegsanierung, welche die früheren baulichen Merkmale dieser Wege wieder in Erscheinung treten lässt.
Schwieriger ist die Situation bei Nutzungskonflikten, illustriert am Beispiel eines zeitlich nicht eindeutig einstufbaren Karrgeleises bei Hofstetten-Flüh (SO). Das 1989 aufgefundene Wegstück dürfte Teil einer lokalen Zufahrt zur Verbindung von Basel durch den Jura ins Mittelland gewesen sein und ist nur noch als Fragment erhalten. Der Hauptteil wurde beim Bau der heutigen Strasse abgetragen. Ein Nutzungskonflikt entstand nun dadurch, dass zwischen der Strasse und der Felswand mit dem Relikt des Karrgeleises 1988 ein Veloweg geplant wurde, wobei der beanspruchte Raum nur durch Zurückversetzen der Felswand hätte gewonnen werden können. Dank der Geländeaufnahme des IVS steht heute eine andere Linienführung zur Diskussion.
Mehrere Nutzungskonflikte auf engem Raum finden wir am Simplonpass. Hier stehen sich die Interessen der Landwirte, der Transitreisenden, des Landschaftsschutzes in den Komponenten Naturschutz und Heimatschutz sowie des Militärs und des Tourismus gegenüber. Dennoch: Heute hat sich am Simplon im Rahmen des geplanten Ecomuseums (siehe separater Artikel in dieser Nummer) die Idee durchgesetzt, den alten Saumweg für Wanderer wieder durchgehend begehbar zu machen, was bis Jahresende möglich sein wird (Aerni 1991).
Noch akzentuierter zeigen sich die Probleme der Erhaltung historischer Verkehrswege im Waldgebiet, wo sich Bodendenkmäler wesentlich besser als im offenen Kulturland erhalten haben. Hier liegt der Konflikt zwischen unterschiedlichen Interessen der (heute defizitären) Waldbewirtschaftung und dem Schutz der Landschaft sowie der Erholungsfunktion des Waldes.

Auch für die Dalpe Piottino-Leventina TI wird dieses Jahr ein Teil des Talererlöses eingesetzt. (Foto F. Anhorn/Archiv Talerverkauf).
Une partie du produit de l'Ecu d'or ira aussi à la Dalpe Piottina-Leventina TI.

Brücken und Wege

Zur Taleraktion 1993

ti. Dieses Jahr wird die Taleraktion für Heimat- und Naturschutz unter dem Motto «Brücken und Wege» schwergewichtig einem landschaftsschützerischen Anliegen gewidmet sein. Im Rahmen des laufenden Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz soll mit einem Teil des Talerverkauf-Erlöses ein Beitrag an die Sanierung von vier Objekten in verschiedenen Landesteilen geleistet werden. Dies betrifft den Grimsel-Saumweg in Innertkirchen BE, den Splügenpass GR, den «Pont d'Allieres» in Montbovon FR sowie die Dalpe Piottino Leventina bei Faido TI. Wir werden auf die vier geschichtlichen Zeugen in der Nummer 3/93 noch näher eingehen.

Stand der Dinge

Die Arbeiten am Inventar wurden vorerst im Mittelland und in den Alpen aufgenommen. Bisher konnten von der «Begleitenden Arbeitsgruppe IVS» (BAG) 21 Karten verabschiedet werden. 1993 dürften 12 Karten im zentralen Mittelland und in den Alpen abgeschlossen werden. Für weite Räume bestehen zudem Vorarbeiten, so etwa in Form von über 750 Dossiers, die im Rahmen des «kurzfristigen Arbeitskonzeptes» aus aktuellen Planungsfällen entstanden sind.
Aufgrund der allgemeinen Finanzknappheit sind wir nun gezwungen, die Bearbeitungstiefe für die Objekte von nationaler, regionaler und lokaler Bedeutung zu reduzieren und uns auf die Dokumentation der nationalen Objekte einzuschränken. Damit dürfte sich andererseits die Fertigstellung des Inventars beschleunigen.

Ausblick

Die Arbeiten des IVS wurden anfänglich von verschiedenen Seiten eher als unnötig und unbequem betrachtet. Es hat sich jedoch gezeigt, dass Wege und Wegbegleiter in der kulturhistorischen Landschaft von jenem Augenblick an in einer breiteren Öffentlichkeit und bei den Behörden akzeptiert sowie in ihrer Bedeutung für die Umwelt anerkannt werden, wenn man etwas über ihre Entstehung weiss. Die heute feststellbare Sensibilisierung für Landschaftsschutz und sanften Tourismus hat bewirkt, dass an vielen Orten historische Wege saniert und in Wanderwegnetze aufgenommen wurden. Grössere Herstellungsarbeiten fanden an mehreren Alpenpässen statt, wie z. B. am Septimer, Gotthard, Susten, Simplon und Grossen St. Bernhard. Lebhaftes Interesse an den praktischen Umsetzungen eines historischen Weginventars besteht in den Nachbarländern Österreich, Deutschland, Italien, Tschechoslowakei sowie in den USA (Aerni 1992). Für die internationale Jakobsweg-Forschung konnten wertvolle Impulse vermittelt werden. Die wichtigste Unterstützung wird das IVS demnächst durch den Erlass einer «Verordnung über das IVS» durch das Eidgenössische Departement des Innern erfahren, womit danach das Vernehmlassungsverfahren und die schrittweise Inkraftsetzung des Inventars erfolgen kann.