

**Zeitschrift:** Jahrbuch Oberaargau : Menschen, Orte, Geschichten im Berner Mittelland  
**Herausgeber:** Jahrbuch Oberaargau  
**Band:** 35 (1992)  
  
**Artikel:** Die Hohlwege von Bollodingen : der Bundesgerichtsentscheid zu einem historischen Wegsystem  
**Autor:** Schneider, Hanspeter  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1071710>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 11.12.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



## DIE HOHLWEGE VON BOLLODINGEN

Der Bundesgerichtsentscheid zu einem historischen Wegsystem

HANSPETER SCHNEIDER

Traditioneller Forststrassenbau oder Erhaltung eines nationalen Kulturgutes? – Der Fall Bollodingen hat weit über die bernische Kantonsgrenze hinaus die Gemüter bewegt. Das Bundesgericht hat sich im Juli 1990 zugunsten eines historischen Verkehrsweges für eine Rückweisung des Forststrassenprojektes «Humberg» bei Bollodingen entschieden und damit die Beschwerde des Schweizer Heimatschutzes gutgeheissen.

### *Neue Interessenabwägung*

Eigentlich ging es anfangs um ein ganz gewöhnliches Forststrassenprojekt zur Erschliessung einer bisher eher extensiv genutzten Waldung in Hanglage. Wie bei den meisten derartigen Projekten sollte eine zweckmässige Erschliessung auch künftig eine wirtschaftliche Nutzung des Waldes gewährleisten. Erst die parallel zur Forststrassenprojektierung laufenden Arbeiten am Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz IVS, insbesondere aber die Entdeckung eines der bedeutendsten, noch intakten grösseren Hohlwegsysteme des Mittellandes, haben einerseits Fragen zum konkreten Projekt aufgeworfen, anderseits aber auch die grundsätzliche Kontroverse um die wichtigsten Waldfunktionen «Nutzung», «Schutz» und «Erholung» ausgelöst.

### *Das Hohlwegsystem von Bollodingen*

Das Hohlwegsystem Bollodingen im Humbergwald ist als ein «Objekt von nationaler Bedeutung» gemäss Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz im IVS aufgenommen. Das historische Wegsystem ist in bezug auf



seine Ausdehnung, seine morphologische Ausprägung sowie in bezug auf die Anzahl der feststellbaren Trassen aussergewöhnlich (Abb. 1). Die Wahl der Linienführung der einzelnen Spuren, die sehr steil verlaufen und teilweise sogar senkrecht zum Hang liegen, entspricht dagegen für die Verhältnisse des Mittellandes und der voralpinen Hügelzone durchaus dem klassischen Bild einer historischen Weganlage. In früherer Zeit versuchte man möglichst auf direktem Weg aus den Tälern Anschluss an die über die Hügelzüge verlaufenden Höhenwege zu gewinnen.

Als bekannte Beispiele solcher Höhenwege aus der weiteren Umgebung kennen wir die spätmittelalterliche Strasse Bern–Luzern über Burgdorf, die Lueg und Huttwil sowie den Wägesse zwischen Boll und Schafhausen, der Bern mit dem Emmental verband. Beide Verbindungen haben an ihren steilen Aufstiegen vom Tal auf die Höhe bedeutende Hohlwegsysteme hinterlassen, die vom IVS ebenfalls als Objekte von nationaler Bedeutung eingestuft werden.

Bei der Anlage von Verkehrswegen wurden die Höhenzüge im allgemeinen aus Sicherheitsgründen den überschwemmungsgefährdeten Talböden vorgezogen. Namentlich enge Täler, wie in unserem Fall der Stouffenbach zwischen Mättenberg und Bützbergwald, bildeten eine stete Gefahr und wurden nach Möglichkeit gemieden.

Die steile Anlage der Wegspuren in den Geländestufen zwischen Talgrund und Plateau wurde vermutlich bewusst gewählt, weil bei den damaligen Erdwegen ohne befestigte Wegoberfläche die Unfallgefahr (Abrutschen der Saum- oder Zugtiere oder des Karrens) dadurch herabgemindert wurde. Falls Fahrwege bestanden, wurde das Problem der starken Steigung durch Vorspanndienste gelöst.

Bis zum Bau der heutigen Strasse von Thörigen durch den Humburgwald verlief die eine von zwei Hauptverbindungen aus der Talebene von Bollodingen/Bettenhausen/Thörigen auf das südlich anschliessende Plateau von Humburg/Spych/Oschwand durch das Hohlwegbündel Humburg (Abb.2).

In der Neuzeit führte der Verkehr dabei mit Sicherheit durch den tief eingeschnittenen Karrweg, der als Hauptspur die aufgelassenen, mittelalterlichen Hohlwegspuren diagonal begleitet und auf der heutigen Landeskarte eingetragen ist. Der Aufstieg durch die Talrandstufe am Humburg ist für das 18. und 19. Jahrhundert durch verschiedene alte Karten und Pläne archivalisch belegbar:



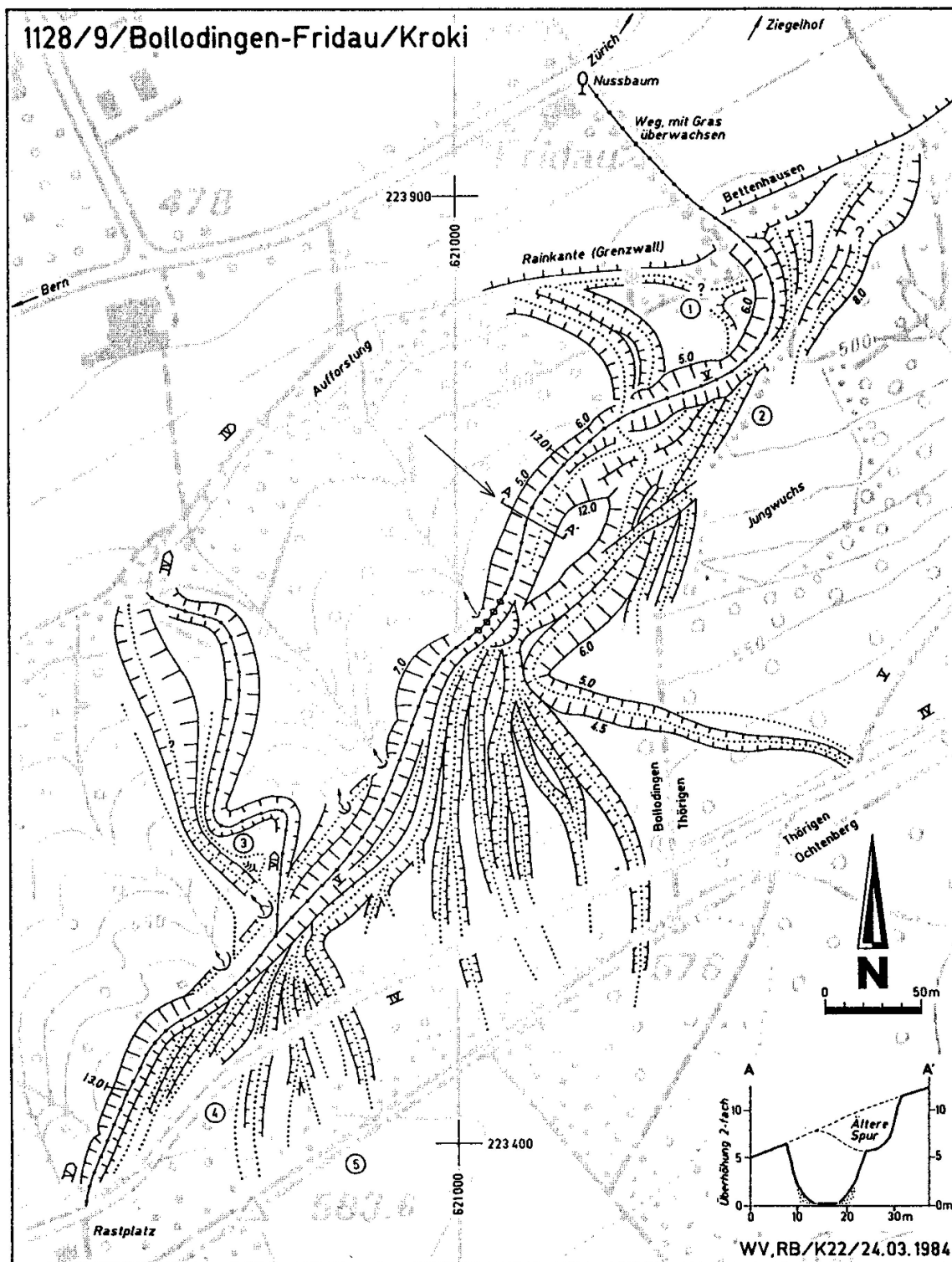


Abb. 1: Das Kroki zeigt die Dimensionen des einzigartigen Hohlwegsystems. Das Profil in der unteren Ecke bezieht sich auf die Strecke von A–A' (mit Pfeil gekennzeichnet).



- Die Karte von Ingenieur Pierre Bel «Carte topographique de la Grande Route de Berne à Zurzach» von 1787 enthält nebst den Hauptverbindungen auch wichtige Nebenrouten und Abzweigungen. Bei Bollodingen ist der Hof Fridau mit der Abzweigung ins Hohlwegsystem Humberg dargestellt (Abb. 3).
- Ein Plan des Gerichts Thörigen und Bettenhausen der Herrschaft Burgdorf von 1791 (Staatsarchiv Bern, AA IV Nrn. 1135 und 1143) zeigt die Fridau, den Hauptweg des Bündels in seinem nördlichen Teil sowie einige Nebenstrassen.
- In der Erstausgabe der Dufourkarte von 1861 ist der Hauptweg des Hohlwegbündels als Karr- oder Saumweg vermerkt.
- Im Topographischen Atlas der Schweiz (Siegfriedatlas Blatt 180) figuriert 1886 der Hauptweg des Hohlwegbündels als Fahrweg ohne Kunstanlage.

Für die Zeit vor dem 18. Jahrhundert fehlen eindeutige archivalische Quellen. Der geländearchäologische Befund lässt aber den Schluss zu, dass die Hauptbenützungszeit des Hohlwegbündels zeitlich weit zurückreicht und wohl im Mittelalter anzusiedeln ist:

- Die morphologische Ausprägung des Aufstiegs als Hohlwegbündel ist typisch für mittelalterliche Wegverhältnisse.
- Die Sprunghöhen zwischen dem neuzeitlichen Karrweg und den abgeschnittenen, seitlich einmündenden Nebenspuren betragen stellenweise mehrere Meter. Daraus ergibt sich für die abgeschnittenen Hohlwege ein Zeitpunkt der Auflassung, der weit zurückliegen muss.

Dass das Hohlwegbündel während seiner Hauptbenützungszeit kaum nur lokalen Bedürfnissen diene, sondern regionale oder gar überregionale Bedeutung hatte, wird allein aus dessen aussergewöhnlicher, flächenhafter Ausdehnung klar ersichtlich. Es ist durchaus möglich, dass das Hohlwegbündel Teilstück einer ehemaligen zähringischen Nord-Süd-Achse durch die Schweiz darstellt, ausgehend von der Reichsstadt Rheinfelden via Oberen Hauenstein, Aarwangen, Herzogenbuchsee, Sumiswald, Thun und die Achsen Grimsel–Gries und Lötschen–Moro. Grosjean hat in seinem 1973 herausgegebenen «Planungsatlas Kanton Bern» aufgrund der geopolitischen Situation vom 11. bis 13. Jahrhundert und aufgrund der auffälligen Reihe zähringischer Ministerialen oder befreundeter Stützpunkte diese Verbindung postuliert (Grosjean 1973: 33). Das Hohlwegbündel liegt genau in dieser Achse.



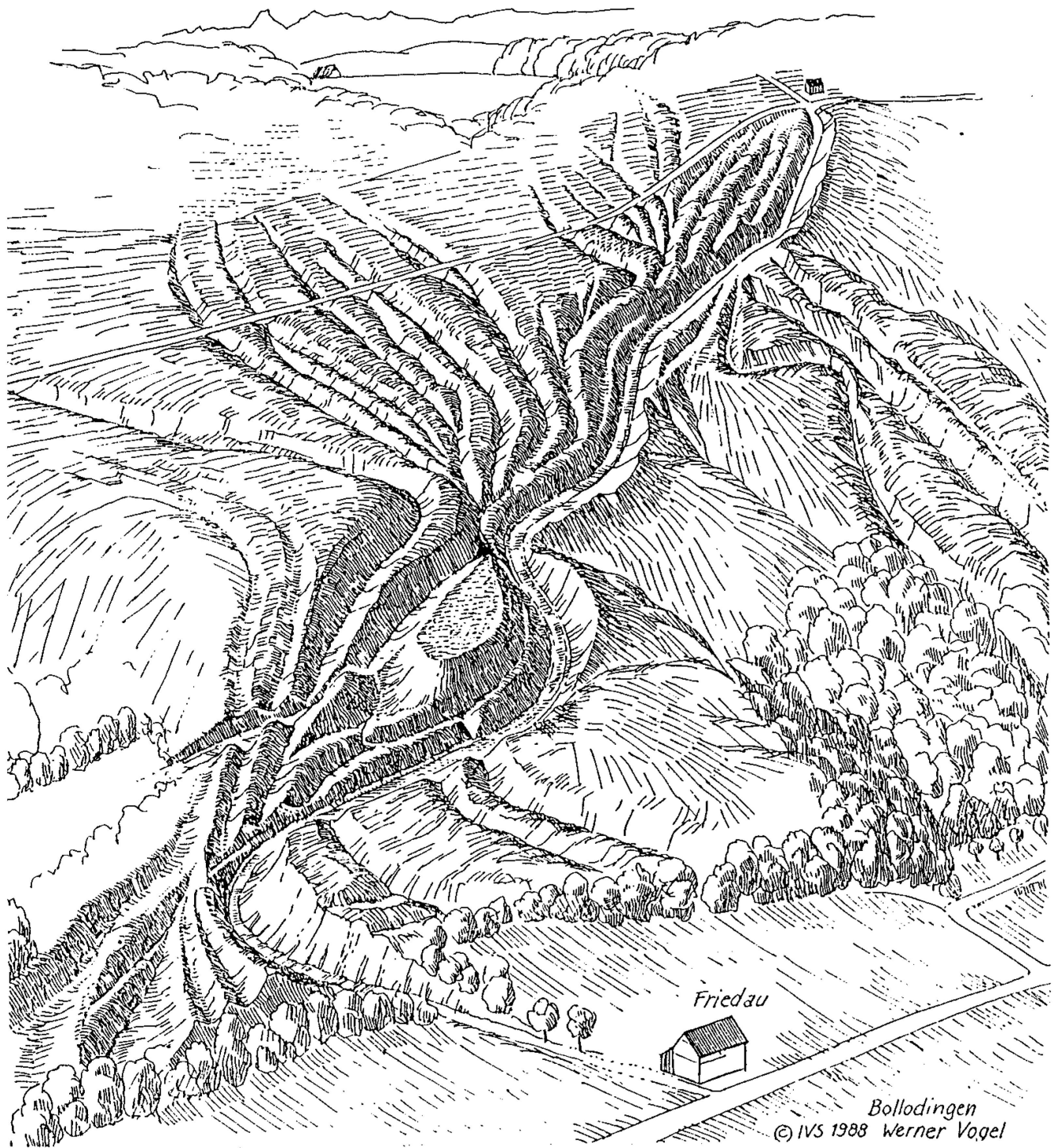


Abb. 2: Ansichtsskizze der Hohlwege Bollodingen, Fridau-Humberg.



Für das 16. Jahrhundert lässt sich das Strassennetz des alten Bern dank den geographischen Aufzeichnungen des Berner Arztes Thomas Schöpf aus dem Jahre 1577 recht genau rekonstruieren. Von der Hauptstadt aus läuft eine Spinne alter Königsstrassen, welche durch weitere tangentiale Strassenzüge ergänzt wird. Als eine dieser Tangenten lässt sich wiederum, wie schon für die Zähringerzeit, aus einzelnen Ausgaben die Verbindung Klus–Wangen–Herzogenbuchsee–Affoltern–Sumiswald–Trachselwald–Zollbrück–Signau–Martisegg–Würzbrunnen (Wallfahrtskirche)–Röthenbach–Raum Thun nachzeichnen (Grosjean 1973: 40). Einige der bereits geschilderten, morphologischen Überlegungen und historischen Fakten sprechen dafür, dass das Hohlwegbündel Teilstück dieser Tangente war.

### *Der Wald unter Druck*

Bezüglich der allgemeinen Lage und des Zustandes unserer Wälder zeigt das Beispiel Bollodingen kein aussergewöhnliches, untypisches Bild. Obwohl die Waldfläche gesamtschweizerisch in den vergangenen fünfzig Jahren nicht abgenommen hat, spielen sich heute auch hier die gleichen Rückbildungen ab wie im offenen Kulturland seit Jahrzehnten: die Artenvielfalt bei Pflanzen und Tieren nimmt drastisch ab, natürliche Waldgesellschaften und die durch den Schutz des Waldes bisher noch erhalten gebliebenen wertvollen Kulturlandschaftselemente (beispielsweise alte Grenzsteine, archäologische Stätten, Köhlerplätze oder eben auch historische Verkehrswege) sind insbesondere durch neue Forsterschliessungsprojekte zunehmend gefährdet.

Auslöser für diesen ständig wachsenden Druck bilden primär wirtschaftliche Überlegungen zur ökonomischeren Nutzung des Waldes. Es muss allerdings deutlich betont werden, dass sich die wirtschaftlichen Überlegungen jeweils nur auf die Art der Bewirtschaftung sowie auf die Aufwendungen der Forstleute bezieht, nicht aber auf die durch die Gemeinwesen «Bund» und «Kanton» geleisteten Subventionen. Ein zusätzlicher wirtschaftlicher Druck wird natürlich indirekt auch durch den internationalen Holzmarkt ausgeübt. Denn Holz und Holzprodukte gelten im Gegensatz zu den Agrargütern im internationalen Handel als Industriegüter und unterliegen demzufolge schon heute mit Vorbehalten «EG-ähnlichen» Preisbedingungen. Die Waldbewirtschaftung bleibt unter solchen Rahmen-



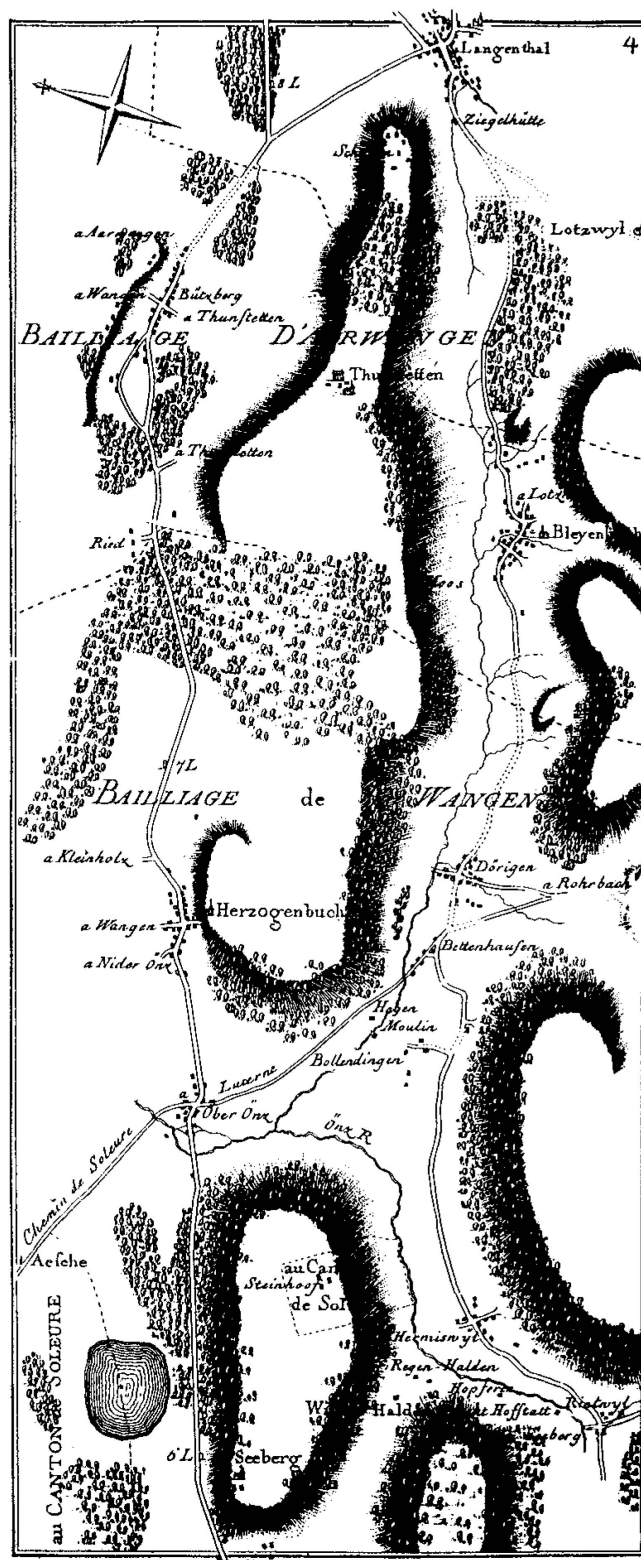


Abb. 3: Ausschnitt Seeberg–Langenthal der Strassenkarte von Pierre Bel 1787.





Abb. 4: Das mächtige Hohlwegbündel ist im Bild kaum festzuhalten. Durch die Person in der Hauptwegspur werden wenigstens ansatzweise die Grössenverhältnisse offensichtlich.

bedingungen meist defizitär, eine kostendeckende Waldnutzung wird unter rein wirtschaftlichen Gesichtspunkten immer unrealistischer.

Für Bund und Kantone ergibt sich daraus die dringliche Notwendigkeit, das forstliche Subventionswesen grundsätzlich zu überdenken und eine neue Interessenabwägung unter den vielfältigen Waldfunktionen in Betracht zu ziehen. Bedauerlicherweise hat aber gerade die jüngste Entwicklung im Zusammenhang mit dem Waldsterben und den Windwurfereignissen des Jahres 1990 die traditionelle Forststrassenpolitik der letzten Jahre noch verstärkt. Dies, obwohl einerseits gemäss Schweizerischem Landesforstinventar (1988: 241 und 250) kein Zusammenhang zwischen der Waldstabilität und der Nutzung respektive der Erschliessung festgestellt wurde und andererseits immer mehr zur Kenntnis genommen werden muss, dass gerade durch den Forststrassenbau, etwa im alpinen Raum, häufig erst Wind-, Erosions- und Wasserhaushaltsprobleme ausgelöst werden.





Abb. 5: Markante Hohlwegspuren eines der grössten Wegsysteme des Mittellandes.

### *Bollodingen als (forst-)wegweisender Fall*

Den neuesten Erkenntnissen und Entwicklungen versucht man von seiten der Eidgenössischen Forstdirektion heute schon so weit wie möglich Rechnung zu tragen. Dies kommt etwa auch in entsprechenden Wegleitungen wie derjenigen zur Berücksichtigung des Natur- und Heimatschutzes beim forstlichen Projektwesen (BFL 1987) zum Ausdruck. Auch im Fall Bollodingen spielte das Eidgenössische Forstamt eine wichtige Rolle, indem es im Rahmen des bundesgerichtlichen Vernehmlassungsverfahrens die Schutzwürdigkeit des einzigartigen Hohlwegbündels unterstützte.

Zwar hat sich das Bundesgericht beim Bollodingen-Urteil noch einmal dem schwerwiegenden Entscheid einer konkreten Interessenabwägung unter den Waldfunktionen «Nutzung», «Schutz» und «Erholung» entzogen, indem es lediglich die Rückweisung des Forststrassenprojektes an das Eid-



genössische Departement des Innern (EDI) beschloss. Allein die Tatsache der Projektablehnung zeigt aber, dass wir uns bereits in Richtung der Anwendung des neuen Waldgesetzes mit einer sorgfältigen und sachgerechten Interessenabwägung befinden. Das neue Waldgesetz sieht nämlich ausdrücklich die Möglichkeit der Ausscheidung von Waldflächen zur extensiven Bewirtschaftung vor, in welchen die Schutz- und Erholungsfunktionen Vorrang haben.

In Anlehnung an das alte Forstgesetz wird schliesslich das Prinzip der Nachhaltigkeit entscheidend sein, also die Bestandeswahrung in Zukunft folgerichtig nicht nur auf die Nutzung zu beschränken, sondern diese auch auf die Schutz- und Erholungsfunktion auszudehnen (SBN 1989). Letztlich dürften aber befriedigende Lösungen sowohl für den Waldbewirtschafter als auch für die Öffentlichkeit erst dann gefunden sein, wenn es gelingt, die gemeinwirtschaftlichen Leistungen des Waldes (beispielsweise den Wert des Waldes für den Schutz des Alpenraumes oder seine Funktion im Zeitalter des Erholungs- und Tourismusmenschen) in eine Kosten/Nutzen-Rechnung einzubeziehen. Die Summe dieser effektiven, «aktuellen» Leistungen des Waldes dürfte den Wert der heutigen Nutzung und der dazu aufgewendeten Subventionen bei weitem übersteigen. Und damit hätten wir auch die Basis für eine künftige, zielgerichtete Ausschüttung von gemeinwirtschaftlich- und nicht produkteorientierten Direktzahlungen.

### *Neues Forststrassenprojekt*

Trotz des für die Weggenossenschaft negativen Bundesgerichtsentscheides hat gerade der Fall Bollodigen jüngst gezeigt, dass bei guter und frühzeitiger Zusammenarbeit zwischen Forststrassenplanern und dem Landschaftsschutz auch bei schwierigen Projekten gute Lösungen sowohl für die Nutzungs- als auch für die Schutzfunktion des Waldes gefunden werden können. Das neu überarbeitete Forststrassenprojekt konnte 1991 mit Zustimmung des IVS von Kanton und Bund genehmigt werden. Es erschliesst nun den Humborgwald ohne jegliche Beeinträchtigung des alten Hohlwegsystems.



*Chronologie im Bundesgerichtsfall von Bollodingen*

- August 1987: Das IVS entnimmt einer Pressemitteilung, dass zur Erschliessung einiger benachbarter Waldungen in der Nähe von Herzogenbuchsee eine Weggenossenschaft gegründet wurde. 1988 soll die erste Etappe eines generellen Projekts aus dem Jahre 1985 realisiert werden.
- September 1987: Abklärungen ergeben, dass im Humbergwald, innerhalb des Planungssperimeters gelegen, ein Hohlwegsystem von nationaler Bedeutung von der Forststrasse durchschnitten werden soll.
- Oktober 1987: Das IVS informiert das kantonale Forstinspektorat und den zuständigen Kreisoberförster über die Konfliktsituation.
- April 1988: Das Detailprojekt für Etappe 1 wird praktisch unverändert und ohne Wissen des IVS in den betroffenen Gemeinden öffentlich aufgelegt. Keine Einsprache folgt.
- Juni 1988: Beitragsgesuch des kantonalen Forstinspektorats an die Eidgenössische Forstdirektion.
- Oktober 1988: Die Eidgenössische Forstdirektion sichert trotz der unbereinigten Konfliktsituation einen Beitrag von 30% zu. Die damit verknüpften Auflagen sind kosmetischer Natur und billigen die Durchschneidung des Hohlwegsystems.
- November 1988: Der Schweizer Heimatschutz deponiert beim Bundesgericht eine Verwaltungsgerichtsbeschwerde gegen die Subventionsverfügung.
- Dezember 1988: Das Bundesgericht erkennt der Beschwerde aufschiebende Wirkung zu.
- Januar bis September 1989: Erste Vernehmlassungsphase. Die Weggenossenschaft sowie die Forstdirektionen von Bund und Kanton widersetzen sich der Beschwerde.
- Oktober 1989: Augenschein des Bundesgerichts mit sämtlichen Beteiligten. Der Archäologische Dienst des Kantons Bern bescheinigt dem Hohlwegsystem nationale Bedeutung.
- Dezember 1989: Ein unabhängiges forstliches Expertengutachten beurteilt das forstliche Detailprojekt als zweckmässig.
- Oktober 1989 bis Juni 1990: Zweite Vernehmlassungsphase zu gezielten, vom IVS 1990 zuhanden des Bundesgerichts beantworteten wissenschaftlichen Detailfragen und zum forstlichen Expertenbericht. In dieser



Phase anerkennt die Eidgenössische Forstdirektion die nationale Bedeutung des IVS-Objekts.

Juli 1990: Das Bundesgericht heisst die Beschwerde des Schweizer Heimatschutzes gut, hebt die Subventionsverfügung des EDI (Forstdirektion) auf und weist das Verfahren an das Departement zurück.

### *Literatur*

BFL 1987: Wegleitungen und Empfehlungen Natur- und Heimatschutz beim forstlichen Projektwesen. EDMZ, Bern.

GROSJEAN GEORGES 1973: Kanton Bern. Historische Planungsgrundlagen. Bern.

SBN 1989: Thesen für mehr Natur im Wald. Beiträge zum Naturschutz in der Schweiz, Nr. 11; Schweizerischer Bund für Naturschutz, Basel.

Schweizerisches Landesforstinventar 1988: Ergebnisse der Erstaufnahme 1982–1986. Bericht Nr. 305. EAFV, Birmensdorf.