

Eine Pflasterung auf dem Prüfstein = Un pavage à la pierre de touche

Autor(en): **Schefer, Pamela**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Anthos : Zeitschrift für Landschaftsarchitektur = Une revue pour le paysage**

Band (Jahr): **57 (2018)**

Heft 2: **Infrastrukturanlagen = Les infrastructures**

PDF erstellt am: **25.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-768563>

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.

Eine Pflasterung auf dem Prüfstein

Historische Verkehrswege haben im Alpen- und Transitland Schweiz eine besondere Bedeutung. Sie zu erhalten erfordert fundierte Fachkenntnis und die Zusammenarbeit verschiedener Institutionen. Dass sich die Bemühungen lohnen, zeigt das Beispiel der Dorfplasterung in Nufenen.

Un pavage à la pierre de touche

Dans le pays de transit alpin qu'est la Suisse, les voies de communication historiques revêtent une importance toute particulière. Les conserver requiert des connaissances approfondies, ainsi qu'une bonne collaboration entre diverses institutions. L'exemple du pavage du village grison de Nufenen montre que les efforts nécessaires en valent la peine.

Pamela Schefer

Hans-Peter Kistler vom Bereich Langsamverkehr und historische Verkehrswege beim Bundesamt für Strassen ASTRA und Martin Trepp, Gemeindepräsident von Nufenen, sprechen im Interview über die Gratwanderung zwischen Erhaltung und Modernisierung sowie über die Finanzierung.

Pamela Schefer: Dass historische Gebäude schützenswert sind, ist allgemein anerkannt. Bei historischen Verkehrswegen ist das weniger eindeutig. Weshalb sind sie ebenso schützenswert?

Hans-Peter Kistler: Als rohstoffarmes Land an einer zentralen europäischen Verkehrs-Schlüsselstelle hat sich die Schweiz früh auf Kommunikation und Handel spezialisiert. Deshalb sind die historischen Verkehrswege ein besonderer Teil der Schweizer Identität.

PS: Doch innerhalb von Ortschaften ist viel historische Substanz verloren gegangen. Warum?

HPK: Die historischen Verkehrswege wurden nicht für den heutigen intensiven Verkehr gebaut. Im Lauf der Zeit mussten sie den neuen Ansprüchen angepasst werden: Sie wurden beispielsweise auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet, mit Werkleitungen unterlegt, behindertengerecht gemacht, sie müssen gesteigerte Sicherheitsanforderungen erfüllen und leicht zu unterhalten sein. Der Erhalt traditionel-

Hans-Peter Kistler, du domaine Mobilité douce et voies de communication historiques à l'Office fédéral des routes (OFROU), et Martin Trepp, président de la commune de Nufenen, évoquent le délicat équilibre à trouver entre conservation et modernisation, ainsi que la problématique du financement des travaux.

Pamela Schefer: Que des édifices historiques soient dignes de protection est un fait universellement admis. C'est moins évident en ce qui concerne les voies de communication historiques. En quoi ces dernières méritent-elles également d'être sauvegardées?

Hans-Peter Kistler: En tant que pays pauvre en matières premières mais situé, du point de vue des flux de trafic, à un endroit stratégique en Europe, la Suisse s'est très tôt spécialisée dans les communications et le commerce. De fait, les voies de communication historiques constituent une part importante de l'identité suisse.

PS: À l'intérieur des localités, pourtant, une grande partie de la substance historique a disparu. Comment l'expliquer?

HPK: Les voies de communication historiques n'ont pas été conçues pour un trafic aussi intense qu'aujourd'hui. Il a donc fallu les moderniser au fil du temps. On les a, par exemple, adaptées au trafic

1 Die Italienische Strasse vor der Instandstellung. Der Mittelstreifen aus rotem Pflasterstein gibt der Strasse ein besonderes Gepräge. Ein Teil der Steine war kaputt und musste ersetzt werden. La route italienne avant la réhabilitation. La bande centrale en pavé rouge donne à la route un caractère particulier. Certaines des pierres étaient cassées et ont dû être remplacées.

2 Auf Drängen des Kantons wurde über dem Unterbau eine Schicht Sickerasphalt eingebracht, welche die Strasse stabilisieren soll. Es gibt auf dem Abschnitt keine Gewichtsbegrenzung für Lastwagen. Sous pression du Canton, une couche d'asphalte d'infiltration a été posée sur la fondation pour stabiliser la route. Il n'y a pas de limite de poids pour les camions sur ce tronçon.



H.-P. Kistler, Bundesamt für Strassen ASTRA



F. Bieri, Basler & Hofmann (3)



3

ler Bausubstanz ist in diesem Umfeld zunehmend schwierig.

PS: Hohe Anforderungen wurden auch an die Italienische Strasse¹ in Nufenen gestellt, die 2011 bis 2014 instand gesetzt wurde. Mit welchen Schwierigkeiten wurde die Gemeinde bei der Instandstellung konfrontiert?

Martin Trepp: Eine grosse Herausforderung war die hohe Belastung, der die Italienische Strasse ausgesetzt ist. Sie muss auch Lastwagen von 40 Tonnen standhalten, wofür eine normale Pflästerung eigentlich nicht ausgelegt ist. Trotzdem war es für die Gemeinde wichtig, die Pflästerung zu erhalten.

PS: Weshalb ist die historische Pflästerung für Nufenen von so grosser Bedeutung?

MT: Die Italienische Strasse wurde zu Beginn des 19. Jahrhunderts gebaut. Heute weisen nur noch wenige Abschnitte die traditionelle Bausubstanz auf – so zum Beispiel die Dorfdurchfahrt in Nufenen. Die Pflästerung und die Patrizierhäuser entlang der Strasse gehören zusammen. Es ist schwer, sich die Häuser an einer Asphaltstrasse vorzustellen. Eine Pflästerung hat zudem den Vorteil, dass automatisch langsamer gefahren wird. Deshalb haben wir aus der Gemeinde auch grossen Rückenwind erhalten. Doch eine Pflästerung, die den heutigen Ansprüchen genügt, ist sehr kostspielig, weshalb sich der Kanton ursprünglich dagegen entschieden hatte.

PS: Wie konnte die Gemeinde Nufenen die erneuerte Pflästerung schliesslich doch finanzieren?

MT: Die Denkmalpflege und die damals gegründete IG Nufenen setzten sich dafür ein, die historische Substanz der Strasse zu erhalten. Schliesslich hat die Gemeinde das ASTRA um fachliche und finanzielle Unterstützung gebeten.

HPK: Für das ASTRA stellt sich immer wieder die Frage, ob wir unsere begrenzten finanziellen Mittel auf Leuchtturmprojekte beschränken oder ob wir auch Randregionen beim Schutz ihrer historischen Verkehrswege unterstützen sollen. Das Beispiel der Gemeinde Nufenen zeigt, dass auch die Erhaltung von unspektakulären Objekten einen wichtigen Mosaikstein des gesamten schweizerischen Kulturguts darstellt. Bei Objekten von nationaler Bedeutung werden in der Regel maximal 25 Prozent der Finanzierung

motorisiert, on a fait passer les réseaux dessous et on les a rendues praticables pour les personnes en situation de handicap. Elles doivent aujourd'hui répondre à des exigences de sécurité accrues et être faciles à entretenir. Dans un tel contexte, conserver la substance traditionnelle se révèle toujours plus difficile.

PS: À Nufenen, la Route italienne¹, qui a été réhabilitée entre 2011 et 2014, a elle aussi dû répondre à des exigences élevées. À quelles difficultés la commune a-t-elle été confrontée lors de cette remise en état?

Martin Trepp: L'un des grands défis était de faire en sorte que la route puisse reprendre les charges importantes qui pèsent sur elle. Elle doit, en effet, supporter les poids lourds de 40 tonnes, ce qu'un pavage normal n'est en fait pas censé pouvoir faire. Il était malgré tout important pour la commune de conserver le pavage existant.

PS: Quel intérêt particulier présente le pavage historique de Nufenen?

MT: La Route italienne a été réalisée au début du 19^e siècle. Aujourd'hui, seuls quelques tronçons possèdent encore leur revêtement d'origine – notamment la traversée du village de Nufenen. Le pavage et les maisons patriciennes qui bordent la rue forment une unité. Il est difficile de s'imaginer ces bâtiments au bord d'une route asphaltée. Les pavés ont aussi l'avantage de ralentir automatiquement le trafic. C'est pourquoi nous avons, en tant qu'autorités communales, obtenu un fort soutien. Pourtant, réaliser un pavage qui répond aux exigences actuelles est très onéreux, raison pour laquelle le canton s'y était initialement opposé.

PS: Comment la commune de Nufenen a-t-elle finalement pu financer la réfection de ce pavage?

MT: Le service de la Conservation des monuments historiques et l'IG Nufenen – la communauté d'intérêts créée à l'époque – se sont engagés en faveur de la conservation de la substance historique de la route. Finalement, la commune a sollicité le soutien technique et financier de l'OFROU.

HPK: Pour nous, à l'OFROU, une question récurrente est de savoir si nous devons réserver nos moyens financiers limités à des projets phare ou aussi aider les régions périphériques à sauvegarder leurs voies de communication historiques. L'exemple de Nufenen montre que des objets peu spectaculaires comme le pavage en question représentent une part importante du patrimoine culturel helvétique. Pour les objets d'importance nationale, l'OFROU prend en général en charge 25 pour cent des coûts au maximum. Dans le cas de Nufenen, l'OFROU a apporté, avec sa contribution de 577 000 francs, 45 pour cent des fonds requis. Une telle contribution est possible lorsque les travaux nécessaires ne peuvent pas être financés autrement, ce qui est souvent le cas dans les régions de montagne. Le reste s'est réparti entre canton, commune et la Conservation des monuments historiques.

3 Die Arbeit der Pflästerer erfolgte in Streifen, neue und alte Steine wurden gemischt, die Steine in ein Sand-Splitt-Gemisch gebettet.

Le pavage s'est effectué en bandes, les pierres neuves et anciennes ont été mélangées, avant d'être posées dans un mélange de sable et de gravier.

4 Pflästerung, historische Bauten und Landschaft bilden eine charakteristische Einheit. Le pavage, les bâtiments historiques et le paysage forment une unité.

übernommen. Im Falle von Nufenen steuerte das ASTRA mit 577 000 Franken sogar 45 Prozent bei. Das ist möglich, wenn die erforderlichen Massnahmen anderweitig nicht finanziert werden können, was in Berggebieten häufig der Fall ist. Der Rest verteilt sich auf Kanton, Gemeinde und Denkmalpflege.

PS: Die historische Pflasterung wurde also erhalten, muss aber den heutigen Anforderungen standhalten. Wie wurde das gelöst?

MT: Die historische Substanz wurde weitmöglichst erhalten. Rund 50 Prozent der Pflastersteine konnten wiederverwendet werden. Damit die Pflasterung dem Schwerverkehr standhält, wurde auf einen guten Unterbau geachtet. Dieser wurde zusätzlich mit einer Sickerasphaltschicht verstärkt und die Pflastersteine wurden in ein Sand-Kies-Gemisch gestellt.

PS: Wie ist es gelungen, die verschiedenen Interessen unter anderem von Denkmalpflege, Tiefbauamt, Gewerbe und Gemeindebehörde auf einen Nenner zu bringen?

MT: Es gab intensive Diskussionen. Jede Interessengruppe hatte andere Ansprüche an die Strasse. Doch jede Partei war auch kompromissbereit, weshalb wir doch in absehbarer Zeit zu guten Lösungen gelangten. Bei einem solchen Projekt ist es wichtig, dass alle Interessengruppen frühzeitig einbezogen werden.

PS: Weshalb soll ein Dorf oder eine Stadt den Mehraufwand auf sich nehmen und seine historischen Verkehrswege erhalten?

HPK: Ein Ort, der seine Tradition lebt und selbstbewusst zu seiner Geschichte steht, ist sowohl für seine Einwohner als auch für Touristen attraktiv. Damit die Strasse aber zeitgemäss genutzt und ihre historische Substanz langfristig erhalten werden kann, muss ein sinnvoller Kompromiss gefunden werden zwischen der Erhaltung überlieferter Elemente und den Eingriffen mit modernen Mitteln.



4

PS: Le pavage historique devait donc être conservé, mais aussi répondre aux exigences actuelles. Comment a-t-on concilié les deux?

MT: La substance historique a été conservée dans toute la mesure du possible. Près de la moitié des pavés a pu être réemployée. Pour que le pavage puisse résister au trafic lourd, on a veillé à ce que l'assise soit bonne. Celle-ci a été renforcée d'une couche d'asphalte drainant et les pavés ont été posés dans un mélange de sable et de gravier.

PS: Comment est-on parvenu à concilier les intérêts de la Conservation des monuments historiques, des Ponts et chaussées, des autorités communales et de l'économie entre autres?

MT: Il y a eu d'intenses discussions. Chaque groupe d'intérêts avait d'autres attentes et exigences, mais toutes les parties étaient aussi prêtes à des compromis, si bien que nous sommes parvenus à des solutions satisfaisantes dans des délais raisonnables. Dans un tel projet, il est crucial que tous les groupes d'intérêts soient impliqués le plus en amont possible.

PS: Pourquoi un village ou une ville devraient-ils consentir à un surcroît d'investissement pour conserver leurs voies de communication historiques?

HPK: Un lieu qui vit sa tradition et qui assume son histoire est attractif, tant pour ses habitants que pour les touristes. Mais pour qu'une route puisse répondre aux besoins actuels et que sa substance historique puisse être préservée à long terme, il faut trouver un compromis judicieux entre la sauvegarde des éléments traditionnels et les interventions modernes.

¹ Bezeichnung im Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz: GR 19.10.

Projektdaten / Données de projet

Bauherrschaft/Auftraggeber / Maître d'ouvrage/Mandant: Tiefbauamt Kanton Graubünden (Beteiligte: Gemeinde Nufenen, Denkmalpflege Kanton Graubünden, Bundesamt für Strassen ASTRA)

Entwurf/Projektierung / Projet/Études: Landschaftsarchitektur, Architektur, Kunst usw.: Architekturbüro Nussbaum, Nufenen; jenny planing ag, Andeer; FHP Bauingenieure AG, Thusis

Ausführungsbetriebe/Exécution: Implenia, Müller Bau AG, Sufers; Pellegrini Bauleitungen, Thusis

Zeitangaben zu Entwurf und Ausführung / Période entre projet et réalisation: ca. 2011–2014

Fläche; Bausumme / Superficie; coûts: ca. 3200 m² Strassenoberfläche. Die Mehrkosten für die Pflasterung im Vergleich zu einem Asphaltbelag betragen rund 1,2 Mio. CHF.