

Kutschenromantik gegen Mobilismus : Kunststrassen unter Druck

Autor(en): **Schneider, Hanspeter / Hegland, Arne**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **97 (2002)**

Heft 2

PDF erstellt am: **28.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-175982>

Nutzungsbedingungen

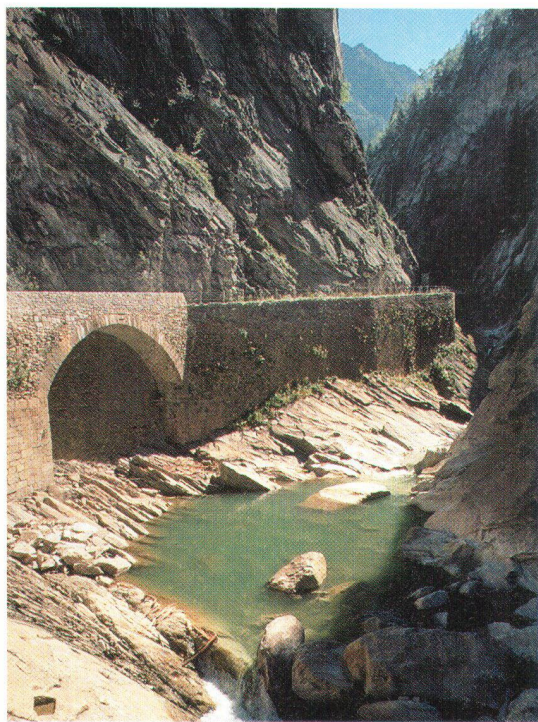
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.



Kunststrassen unter Druck

Kutschenromantik gegen Mobilismus

Kunststrassen wurden für den Verkehr mit zweiachsigen Postkutschen gebaut: Sie vermeiden enge Kurven und starkes Gefälle. So stellen sie auch aus heutiger Sicht noch eine gute Verbindung zwischen zwei Ortschaften dar und sind einer entsprechenden Verkehrsbelastung ausgesetzt. Die Kunststrassen des 18. und 19. Jahrhunderts werden daher laufend den aktuellen Bedürfnissen angepasst – verbreitert, verstärkt und begradigt. Wenn dabei auch der ursprüngliche Unterbau der Strasse erhalten bleibt, so verschwinden doch die charakteristischen Substanzelemente.

Bei der Anpassung einer historischen Kunststrasse werden Brücken erneuert, Stützmauern abgetragen und mit modernen Materialien neu errichtet, Strassengraben zugeschüttet, traditionelle Geländer durch moderne Leitplanken ersetzt. Die einstmals harmonisch in die Landschaft eingefügte Strasse verliert ihr Gesicht. Wird andererseits eine Strasse von einem ganz neuen Verlauf abgelöst, so droht sie ihrer Funktion verlustig zu gehen, was wegen fehlendem Unterhalt zu ihrem Zerfall führen kann. Nirgendwo sonst treffen die Interessen der Erhaltung historischer Substanz einerseits und der aktuellen Funktion als Fahrstrasse für den

automobilen Verkehr andererseits derart hart aufeinander wie bei den Kunststrassen. Postkutschenromantik gegen Mobilitätsgesellschaft – so könnte man diesen Konflikt in Schlagworten zusammenfassen. Seine Lösung verlangt die genaue Betrachtung jedes einzelnen Falls, und eine Einigung kann oft nur in einem langwierigen Prozess gefunden werden. Dass sie möglich ist, zeigen erfolgreiche Sanierungsprojekte der letzten Jahre.

Substanzerhaltung als oberstes Ziel

Beim Unterhalt und der Sanierung sowie beim Ausbau von Kunststrassen verdient die Erhaltung der traditionellen Substanz höchste Aufmerksamkeit. Es betrifft dies nicht nur die spektakulären Bauwerke wie Stützmauern, Brücken oder Galerien, sondern auch einfachere Elemente wie Kilometersteine, strassenbegleitende Brunnen, Felsinschriften oder Wegkreuze, um nur einige wenige Beispiele zu erwähnen. Weiter geht es auch um die für den Strassenbenützer augenfälligeren Wegbegrenzungen wie Alleen oder Hecken, freistehende Mauern oder Brüstungsmauern, Geländer oder Zäune. Für das Erscheinungsbild einer Kunststrasse sind zudem auch die Strassenbreite sowie Wegverläufe, die nicht völlig geometrisiert sind und sich deshalb immer wieder dem Gelände anpassen, entscheidend.

Das grösste Konfliktpotenzial bergen wegen der heutigen Sicherheitsanforderungen die Erhaltung der traditionellen Wegbegrenzungen sowie wegen des zunehmenden Verkehrsdruckes die Beibehaltung der Strassenbreite und des Strassenverlaufes. Ideal – und vielleicht nicht nur Wunschdenken – wäre es, Kunststrassen möglichst integral zu erhalten, und trotzdem modernen Anforderungen gerecht zu werden. Dies ist eine grosse Herausforderung, der sich Fachleute verschiedener Richtungen zu stellen haben, und bedingt ein enges Zusammengehen von Interessengruppen, die sich bislang vielleicht eher mit Skepsis denn mit Vertrauen und Respekt begegnen sind...

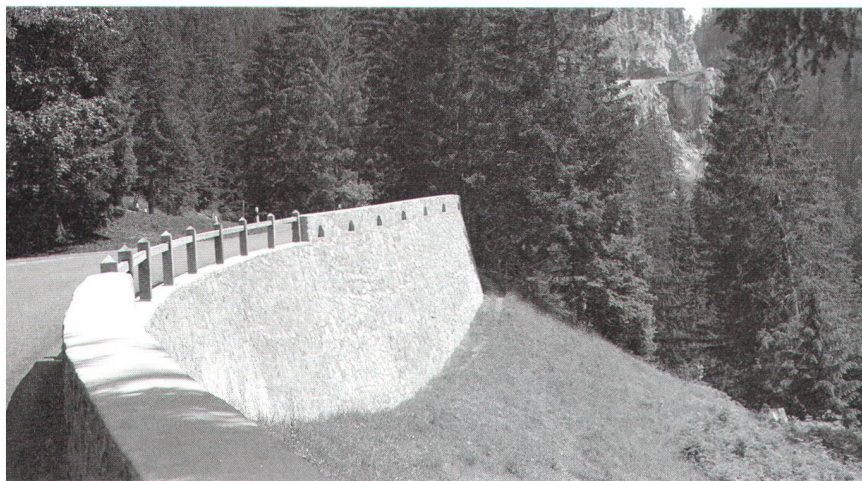
Problembewusstsein und Defizite

Gerade bei Ausbauprojekten konnte in den vergangenen Jahren das Problembewusstsein der Strassenbauer gestärkt werden. So hat das ASTRA, das Bundesamt für Strassen, 1998 die Richtlinie zur «Erhaltungswürdigkeit von Kunstbauten» erlassen, die sich vor allem auf Brücken bezieht, deren Inhalt aber auch auf andere Objekte, ja auf ganze Strassenabschnitte übertragen werden kann. In dieser Richtlinie werden sieben Strategien zur Erhal-

In der Piottino-Schlucht in der Leventina wurde in den 1990er Jahren die alte Gottardstrasse von 1830 unter anderem mit Geld des Schoggitalers saniert und als Wanderweg wieder belebt (Bild IVS)

Dans les années 1990, grâce à l'argent récolté pour la vente de l'Ecu d'Or, l'ancienne route du Saint-Gothard datant de 1830 a été restaurée dans les gorges de Piottino, dans la vallée de la Leventina, pour devenir un sentier de randonnée (photo IVS)

Hanspeter Schneider, Geograf und Arne Hegland, Geograf, Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz, Bern



Oben: Seit Mitte des 20. Jahrhunderts wird die Wintergalerie am Splügenpass von 1843 umfahren und harret nach einem Gewölbeeinsturz ihrer Wiederherstellung.

Unten: Die Albulastrasse wurde zunächst ohne Rücksicht auf die historische Substanz erneuert, später wurden die traditionellen Elemente erhalten (Bilder IVS)
En haut: depuis la deuxième moitié du XXe siècle, la route du col du Splügen contourne, en attendant sa restauration suite à son effondrement, la galerie construite en 1843. En bas: La route de l'Albula a d'abord subi des modernisations qui ne tenaient pas compte de sa substance historique alors qu'ensuite, ses composantes traditionnelles ont été restaurées (photo IVS)

tung genannt, die «je nach Hauptkriterium zur Ermittlung der Erhaltungswürdigkeit [...] unter Wahrung der Verhältnismässigkeit zwischen der Zielsetzung und den verfügbaren technischen und finanziellen Mitteln» zur Anwendung gelangen können. Im Sinne dieser Richtlinien konnten in den vergangenen Jahren verschiedene Kunststrassen erhalten und in Strassenerneuerungs- und Ausbauprojekte integriert werden.

Wesentlich schlechter ist es um den sachgerechten Unterhalt und die angemessene Sanierung der Kunststrassen bestellt. Es müssen nicht immer grosse Ausbauprojekte sein, die die historische Substanz von Kunststrassen gefährden. Auch kleinere Unterhaltsarbeiten können den Gesamteindruck zerstören. Daher sollen zum Beispiel auch bei Ausbesserungen von Bruchsteinmauern möglichst vor Ort gewonnene Steine Anwendung finden, die bei ihrer Verarbeitung zudem in Form und Charakter dem zu ersetzenden Bauwerk nachzuempfinden sind. Weiter sind auch auf den ersten Blick unscheinbarere Elemente wie etwa Rand- und Kilometersteine, steinerne Geländerpfosten

oder Holzzäune oder auch Elemente der Entwässerung wie gemauerte Wasserdurchlässe oder gepflasterte Rigolen unverfälscht zu erhalten. Werden die hier grob skizzierten Grundsätze nicht beachtet, ist eine schleichende Zerstörung der Kunststrasse die Folge. Auch in bester Absicht vorgenommene Sanierungen können den Charakter einer Kunststrasse völlig verändern, wenn ihnen kein durchgreifendes, mit dem nötigen Sachwissen erstelltes Konzept zu Grunde liegt. Ein Beispiel dafür ist das Wirrwarr von Mauertypen an der Klausenpassstrasse.

Neue Funktionen für alte Strassen

Ein anderes Problem stellt sich bei historischen Strassen, die durch einen neuen Verlauf ihrer Funktion beraubt werden – ein Fall, der gerade im alpinen Raum recht häufig vorkommt, wenn exponierte Strassenabschnitte durch Tunneln oder Brücken ersetzt werden. Jeder Weg muss eine Funktion haben, um seinen Unterhalt zu gerechtfertigen – und ohne Unterhalt wird jeder Weg dem Zerfall preisgegeben. In diesem Sinne ist auch «umfahrenen» Kunststrassen – die oftmals ganz besonders eindrucksvoll und substanzreich sind – möglichst eine neue Aufgabe zuzuweisen. Gerade für touristische Zwecke ist hier ein enormes Potenzial auszuschöpfen: Die alte Gotthardstrasse durch die Piottino-Schlucht, die Napoleonbrücke im Gantertal am Simplonpass, die «Route des Dili-gences» von Vernayaz nach Finhaut im Wallis – all dies sind höchst stimmungsvolle Strassen-

IVS, Wege und Geschichte

P.S. Obiger Beitrag ist die leicht gekürzte Fassung eines in «Wege und Geschichte» erschienenen Artikels. Die Nummer 1/02 dieser vom Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS) herausgegebenen Zeitschrift widmet sich verschiedenen Aspekten der bis heute unsere Landschaften prägenden «Kunststrassen» des 18. und 19. Jahrhunderts. Das IVS ist ein Bundesinventar, das in Anwendung des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz entsteht. Es umfasst eine Bestandesaufnahme schützenswerter historischer Verkehrswege und Wegbegleitender Elemente und vermittelt einen Einblick in die Verkehrsgeschichte der Schweiz. Neben seinen Funktionen in der Verkehrs- und Raumplanung stellt das Inventar auch für Projekte im Bereich des Tourismus eine wertvolle Grundlage dar. Die Zeitschrift «Wege und Geschichte» kann bestellt werden beim IVS, Finkenhübelweg 11, 3012 Bern, Tel. 031 631 35 35, ivs@ivs.unibe.ch. Weitere Informationen unter www.ivs.unibe.ch

Les routes carrossables: un pan de notre histoire menacé

Romantisme et hypermobilité

Construites pour les diligences à deux axes, les routes carrossables évitent les virages trop accentués et les déclivités trop importantes. Comme elles constituent, aujourd'hui encore, d'excellentes voies de communication entre les localités, elles sont exposées à un important trafic routier. Les chaussées des XVIII et XIXe siècles ont constamment été adaptées aux nouveaux besoins: on les a élargies, stabilisées, rectifiées... Et celles dont le tracé primitif a pu être préservé perdent souvent leurs composantes historiques caractéristiques.

Le trafic routier moderne entraîne la dégradation de la substance et du charme des chaussées historiques. Les ponts qu'elles enjambent sont rénovés, leurs bas-côtés comblés, leurs murs de soutènement remplacés par des murs construits avec des matériaux amenés d'ailleurs, leurs anciens garde-fous par des glissières modernes. Souvent, elles supportent un intense trafic et leur protection doit suivre des exigences strictes que seules des équipes pluridisciplinaires de spécialistes sauront respecter. Parfois aussi, elles perdent leur fonction de communication et leur sauvegarde dépendra de leur nouvelle mise en valeur.

Dégradation insidieuse

Ces dernières années, les autorités ont sensibilisé les responsables de la construction et de l'entretien des routes à l'importance des chaussées historiques. L'Office fédéral des routes (OFROU) a publié une directive sur la valeur de conservation des ouvrages d'art qui, certes, se rapporte essentiellement aux ponts, mais peut être facilement adaptée à d'autres composantes historiques. Grâce à cette directive, la sauvegarde de plusieurs chaussées a pu être intégrée à des projets d'aménagements routiers. Cependant, les grands chantiers ne sont pas toujours les plus dévastateurs. Les petits travaux ponctuels d'entretien font souvent des dégâts beaucoup plus importants parce qu'ils font disparaître des éléments de valeur au fur et à mesure des besoins, sans qu'un concept de rénovation d'ensemble n'ait été établi.

Retrouver une nouvelle affectation

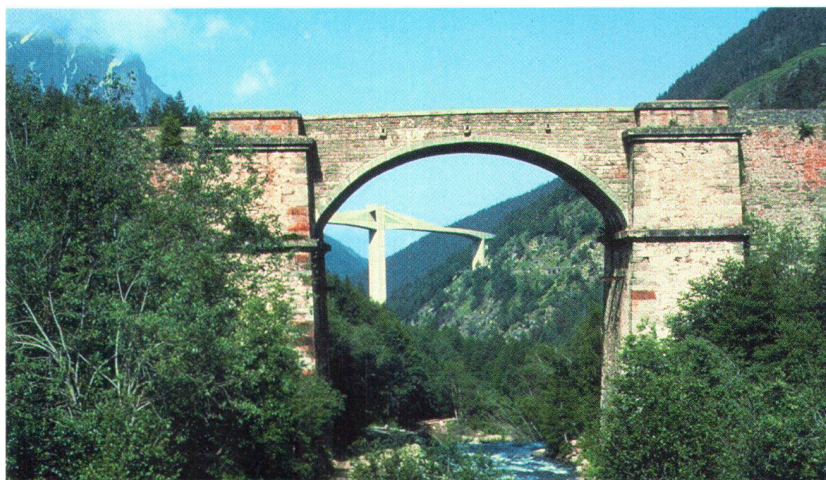
Un itinéraire qui perd sa fonction n'est plus entretenu et finit par disparaître. Ainsi les chaussées historiques « contournées » doivent retrouver une nouvelle vocation pour ne pas tomber dans l'oubli. Leur exploitation touristique, notamment dans les régions de montagne, peut garantir leur remise en valeur. Sur certains itinéraires stratégiques, leur entretien répond même à une obligation légale: ces routes doivent permettre le délestage des autoroutes de transit en cas d'accident ou de travaux. Dans de telles situations, le trafic lourd exerce, au propre comme au figuré, de fortes pressions sur ces routes dont la substance historique ne pourra

être protégée que si l'on en recense au plus vite les divers éléments et ce, dans l'ensemble du pays. La mise en œuvre de l'Inventaire des voies historiques de la Suisse (IVS) exige des mesures dont le financement est prévu par la législation fédérale et notamment: l'élaboration de directives pour la rénovation des voies de communications historiques, la formation de spécialistes pour ces tâches et l'établissement d'un inventaire des ponts routiers historiques de la Suisse, y compris la mise en place de mesures de protection des objets menacés.

Hanspeter Schneider et Arne Hegland, géographes, Inventaire des voies historiques de la Suisse, Berne (résumé)

Si l'ancien pont Napoléon, au col du Simplon, a été supplanté par le pont du Ganter (en haut), le pont Rania sur la route du San Bernardino (en bas) a été rénové de façon exemplaire (photo IVS)

Wird die alte Napoleonbrücke am Simplonpass von der Ganterbrücke umfahren (oben), wurde die Rania-Brücke der San-Bernardino-Route (unten) beispielhaft erneuert (Bilder IVS)



abschnitte, auf denen dank sachgerechter Substanzerhaltung das Zeitalter der Postkutschen heute wieder auflebt und die damit zur Attraktivität des Ferienlandes Schweiz beitragen. Und mit der ehemaligen Verbindung durch die Zügenschlucht zwischen Filisur und Davos, der Tremola am Gotthard und der Wintergalerie am Splügenpass stehen weitere Sanierungsprojekte für wertvolle Zeugen ehemaliger Strassenbaukunst in einer fortgeschrittenen Planungsphase. Bei manchen Strassenabschnitten sprechen aber auch ganz praktische Gründe für ihren weiteren Unterhalt, weil sie als gesetzlich vorgeschriebene Ausweichrouten der Nationalstrassen dienen, so wie etwa die beispielhaft sanierte Roflastrasse der San-Bernardino-Route, auf die bei Unfällen oder Bauarbeiten immer wieder der Verkehr der A13 umgeleitet werden muss.

Der Schwerverkehr nimmt weiterhin zu, und damit geraten die historischen Strassen – ganz besonders die Brücken – im wörtlichen wie im übertragenen Sinn unter Druck.

Kritische Faktoren im Zusammenhang mit dem Schwerverkehr sind die Belastbarkeit von Stützmauern und die Stabilität von Entwässerungssystemen; in verschärftem Masse stellen sich zudem die schon erwähnten Probleme der Strassenbreite und der Sicherheit bei wegbergenden Elementen. Um potenzielle Konflikte zwischen der wachsenden Beanspruchung der Strassen und der Erhaltung traditioneller Elemente des Kunststrassenbaus frühzeitig zu erkennen, ist möglichst rasch eine gesamtschweizerische Bestandsaufnahme kritischer Objekte zu erstellen. Ebenso dringlich erscheint eine solche für die historischen Strassenbrücken, bei denen zur Frage der Fahrbahnbreite die zentralen Aspekte der Statik und Belastbarkeit hinzukommen.

Aufgabenheft zur Erhaltung

Es ist zweifellos eine Gunstsituation, dass das ASTRA – und damit der moderne Strassenbau selbst – die Verantwortung nicht nur für den Abschluss, sondern auch für den Vollzug des IVS übernommen hat. So bekennt sich der Strassenbau zu seiner eigenen Geschichte und zur Erhaltung von deren bedeutenden Zeugen. Die Voraussetzungen für die Finanzierung von Massnahmen zur Erhaltung von Kunststrassen und ihren Substanzelementen sind gegeben. Im Bundesgesetz vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG) legt Art. 28 fest: «Der Bund leistet Beiträge an die Kosten von durch den motorisierten Strassenverkehr bedingten Massnahmen zur Erhaltung, Schonung oder

Schön oder banal...

«Auch eine Strassenanlage draussen in der freien Natur ist ein, wenn ich mich so ausdrücken darf, architektonisches Kunstwerk, das schön oder banal sein, das ein Landschaftsbild sehr stark beeinflussen kann, in günstigem oder ungünstigem Sinne. Wenn wir sonntags hinauswandern aufs Land, so spüren wir es: Die Strasse ist nicht nur reines Verkehrsmittel; sie ist mehr, sie ist ein selbständiges Wesen, ein Kunstwerk (oder auch nicht), das uns etwas sagt, dessen Stimmungsgehalt auf uns einwirkt. Wem hat es nicht schon weh getan, zu sehen, wie so manch schönes, altes Strassenbild einer hässlichen, sich der Landschaft als Fremdkörper aufdrängenden Neuanlage hat weichen müssen. Alte Strassen sind oft so anspruchslos in ihrer Anlage und haben dennoch, oder gerade vielleicht deshalb, weil sie so aus dem Boden herauswachsen, eins mit ihm sind, so viel Schönheit und Poesie, indessen neue Strassen durch ihre gewaltsamen Dämme und Kunstbauten, durch den Gegensatz ihrer harten Linien mit den weichen Bodenformen vielfach banal und trostlos wirken.»

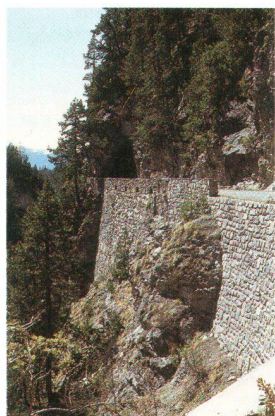
(Hans Straub, Strassenbauingenieur und späterer Verfasser des Standardwerks «Geschichte der Bauingenieurkunst», 1920)

Wiederherstellung von schützenswerten Landschaften mit Einschluss der Ortsbilder und Denkmäler.» Nun ist es an den Kantonen, diese günstigen Rahmenbedingungen auf Bundesebene für ihre eigenen Verkehrsdenkmäler zu nutzen.

Was ist zu tun zur Erhaltung der Kunststrassen? Die wichtigsten Massnahmen und anstehenden Aufgaben sind hier zusammengefasst:

- Es sind Richtlinien und Wegleitungen sowohl für den laufenden Unterhalt als auch für die sach- und fachgerechte Sanierung historischer Verkehrswege zu erstellen.
- Die Ausbildung von Fachleuten auf diesem Gebiet ist zu institutionalisieren und zu fördern.
- Die Auswirkung des Schwerverkehrs auf die historische Strassensubstanz – besonders auf historische Brücken – ist zu untersuchen. Massnahmen zu ihrem Schutz sind einzuleiten.

Die Kunststrassen sind ein Stück lebendiger Kulturgeschichte der Schweiz. Als wichtige Zeugen einer Epoche, in der die sozialen und ökonomischen Grundlagen unserer heutigen Welt geschaffen worden sind, haben sie unsere Wertschätzung und damit ihren Erhalt verdient. Die Voraussetzungen dafür sind gegeben – nutzen wir sie.



Die 1870-1873 erbaute Strasse durch die Zügenschlucht zwischen Davos und Filisur wird seit 1974 von einem Tunnel umfahren. Als stimmungsvolle Anlage mit touristischem Potenzial wird sie aber von Davos Tourismus etappenweise saniert und unterhalten (Bild IVS)

La route construite en 1870-1873 dans les gorges de Zügen entre Davos et Filisur est déviée depuis 1974 par un tunnel. L'office du tourisme de Davos procédera étape par étape à sa rénovation et à son entretien pour en faire une attraction touristique (photo IVS)