Zeitschrift: Tec21
Herausgeber: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
Band: 130 (2004)
Heft: 35: Strasse als Denkmal

Artikel: Neue Aufgaben für alte Strassen: Interview mit Hanspeter Schneider, Geschäftsführer von Viastoria, Zentrum für Verkehrsgeschichte

Autor: Weidmann, Ruedi / Schneider, Hanspeter

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-108433

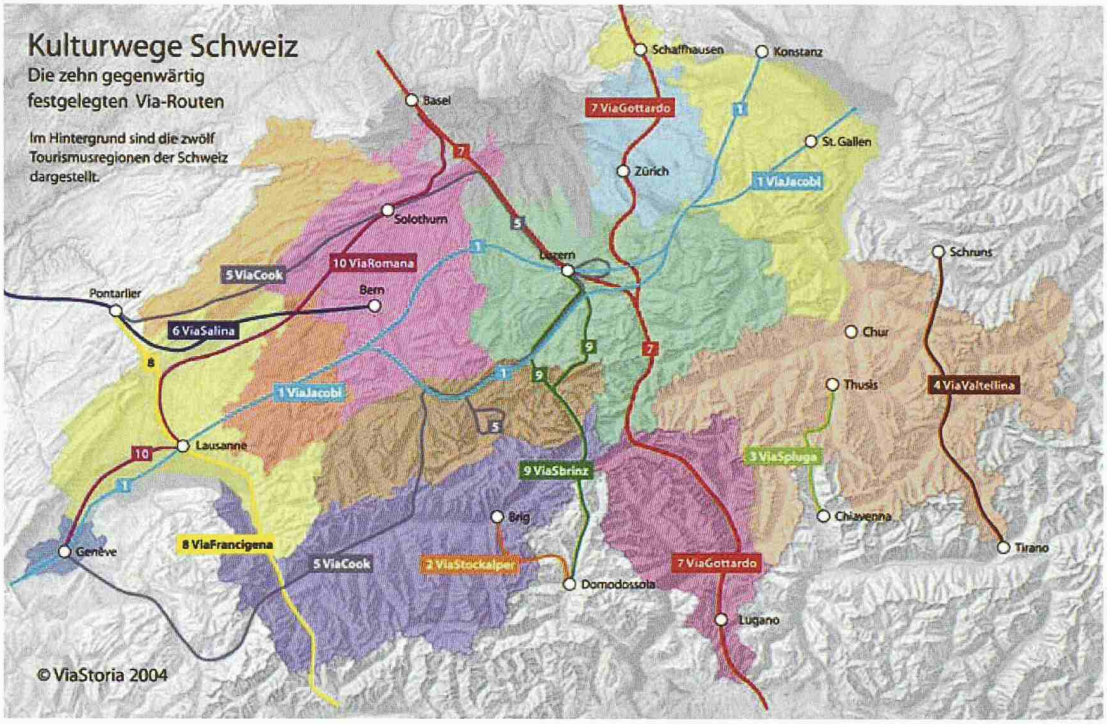
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. 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: 15.07.2025

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



Ruedi Weidmann

Neue Aufgaben für alte Strassen

Interview mit Hanspeter Schneider, Geschäftsführer von Viastoria, Zentrum für Verkehrsgeschichte

Viastoria hat in den letzten zwanzig Jahren im Auftrag des Bundes das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS) erstellt. Dieses ist nun abgeschlossen und tritt neben die Inventare schützenswerter Ortsbilder und Landschaften. Das gesammelte Wissen soll jetzt dem Tourismus nützen, und die Schweiz soll endlich eine Verkehrsgeschichte erhalten.

1
Schweizer Ferien über Inhalte planen: Zwölf «Kulturwege Schweiz», Plattform für Angebote im Bereich eines kulturbewussten und nachhaltigen Tourismus, ab 2007 auf der Internetseite von «Schweiz Tourismus». Zehn Routen sind schon festgelegt:
1: Via Jakobi (Bodensee–Genf, Pilgerweg); 2: Via Stockalper (Brig–Gondo, Handelsweg); 3: Via Spluga (Thusis–Chiavenna, Handelsweg); 4: Via Valtellina (Schruns–Tirano, Weinhandel); 5: Via Cook (Genf–Luzern–Pontarlier, Tourismuspioniere); 6: Via Salina (Salins-les-Bains–Bern, Salzhandel); 7: Via Gottardo (Basel–Chiasso); 8: Via Francigena (Pontarlier–Grand Saint-Bernard); 9: Via Sprinz (Innerschweiz–Val Formazza, Käsehandel); 10 Via Romana (Genf–Augst, römische Ruinen) (Plan: Viastoria)

Herr Schneider, wie muss man sich das Inventar historischer Verkehrswege (IVS) vorstellen?
Es sind 55 Bundesordner mit 24 500 illustrierten Objektbeschrieben und 900 Karten. Erfasst sind darin alle Wege und Strassen in der Schweiz, die früher wichtige Verkehrsverbindungen waren oder deren historische Bausubstanz ausserordentlich gut erhalten ist. Für die erfassten Objekte bedeutet das vorerst nur, dass sie Kulturgut von nationaler, regionaler oder lokaler Bedeutung darstellen und, wenn sie gefährdet sind, eine Interessenabwägung nötig wird zwischen Erhaltung und heutigen Bedürfnissen.

Wie entstand das IVS?
Anfang der Achtzigerjahre hatte das Bundesamt für Forstwesen (BFF, das heutige Buwal) Probleme mit der Erhaltung von alpinen Saumpfaden. Es gelangte an Prof. Klaus Aerni vom geografischen Institut der Uni Bern, der schon zu alpinen Wegen geforscht hatte und bei dem ich Assistent war. Wir erarbeiteten ein Grobkonzept für eine Bestandesaufnahme historisch wertvoller Wege, das wir auf die ganze Schweiz auszudehnen vorschlugen. Das BFF stieg darauf ein und bestellte 1984 ein gesamtschweizerisches Inventar als Entscheidungsgrundlage und als lineare Ergänzung zum punk-

«Es gibt in der Schweiz viele Angebote, aber keine Plattform im Bereich des

«Die Kulturwege bringen dem Tourismus 180 Millionen zusätzliche Wert-

«Im Strassenbau kommt man nicht um Rekonstruktionen herum.»

tuellen Inventar schützenswerter Ortschaften (ISOS) und zum flächenhaften Inventar der Landschaften von nationaler Bedeutung (BLN). Im Jahr 2000 wurde das IVS vom Buwal zum Bundesamt für Strassen (Astra) transferiert, von dem wir schon länger Gelder aus der Mineralölsteuer erhalten hatten. Ende 2003 haben wir das Inventar nach zwanzig Jahren termingerecht abgegeben. Gekostet hat es rund 40 Millionen Franken.

Welche Objekte sind im IVS erfasst?
Zuerst suchten wir nach einer Methodik. Was war überhaupt schützenswert? Wir mussten Kriterien definieren; Vorbilder gab es praktisch keine. Es war bald klar, dass es ein interdisziplinärer Ansatz sein musste. Geografen suchten im Gelände: Schützenswert sind Wegabschnitte, bei denen seltene oder gut erhaltene physische Substanz vorhanden ist. Historiker suchten in Quellen und Archiven, denn schützenswert sind auch Verbindungen, die für die Wirtschafts-, Sozial- und Siedlungsgeschichte des Landes von grosser Bedeutung waren, auch wenn von ihnen kaum noch Spuren zu sehen sind. Die interdisziplinäre Zusammenarbeit war nicht immer einfach. Geografen wollen schützen, Historiker wollen zurückschauen können – ein grosser Unterschied! Wir mussten die Recherchentiefe der beiden Ansätze festlegen. Sie sollten gleichermassen wissenschaftlich legitimiert sein, und die Ressourcen mussten für die ganze Schweiz reichen.

Wie weit reicht das IVS in unsere Zeit?
Dahinter steckt ebenfalls ein längerer Prozess. Am Anfang nahmen wir die Erstausgabe des Topografischen Atlas der Schweiz, der so genannten Siegfriedkarte, als Grenze. Das ist die erste sehr genaue Karte der Schweiz, sie erschien blattweise im Lauf der 1870er- und 1880er-Jahre. Die darauf verzeichneten Verbindungen wollten wir im Gelände untersuchen. Wir stellten aber schnell fest, dass wir auch jüngere Objekte aufnehmen mussten, etwa alpine Wege, die im 20. Jahrhundert in einer traditionellen Bauweise erstellt wurden, welche sie heute exemplarisch veranschaulichen.

Das heisst aber, dass Autostrassen mit ihren charakteristischen Linienführungen und Gestaltungen und ihren modernen Wegbegleitern wie Tankstellen und Raststätten nicht erfasst sind?
Nicht systematisch, das stimmt, aber Autostrassen können durchaus erfasst sein, nämlich wenn sie auf einer alten wichtigen Verbindung liegen. Ein Beispiel ist die alte Bernstrasse von Zürich nach Bern. Ihr Vorläufer war die so genannte «Neue Aargaustrasse», ein Teil des Netzes von radialen Prunkstrassen, das der Staat Bern in den 1760er-Jahren in absolutistischer Manier anlegte. Bern–Genf und Bern–Zürich bildeten eine gut ausgebaute Ost-West-Verbindung. Sie war 8 bis 10 m breit und führte schnurgerade durch die Landschaft – die Autobahn des 18. Jahrhunderts. Ihre Wirkung auf die damalige Schweiz war vermutlich revolutionärer als die der Autobahnen in den letzten vierzig Jahren. Ihr Verlauf ist belegt und rekonstruiert, einige Abschnitte sind noch vorhanden, etwa in Schönbühl bei Bern. Auf diese Strasse wurde später die alte Bernstrasse gelegt, die bis in die 1960er-Jahre – bis zur Eröffnung der Autobahn – laufend für den Autoverkehr ausgebaut wurde. Im IVS ist nun die gesamte Weginfrastruktur der Bernstrasse aufgenommen, alle Kunstbauten wie Brücken oder Stützmauern und alle Wegbegleiter, die wichtigen Herbergen, Pferdewechselstationen usw. bis in die 1960er-Jahre.

Wieso sind Eisenbahnlinien nicht im IVS?
Das ist in der Tat ein grosser Nachteil. Wir schlugen vor, die Eisenbahnwege zu integrieren, um eine integrale Sicht auf die Verkehrsgeschichte zu erhalten. Aus finanziellen Gründen hat man dies auf später verschoben. Wir werden das Problem nächstens wieder aufs Tapet bringen.

Warum überhaupt ein Inventar? Wozu soll man alte Wege und Strassen schützen?
Der Strassenbau ist meiner Meinung nach wie alle Gesellschaftsbereiche dazu verpflichtet, sich um seine Geschichte zu kümmern. Dazu muss man aber seine Zeugen kennen. Es braucht eine Bestandesaufnahme der historischen Elemente und eine Analyse ihrer Bedeutung, wenn man sie erhalten will. Sonst sieht man sie gar nicht, weiss zum Beispiel nicht, dass es sich bei

achhaltigen Tourismus.»

chöpfung.»

einem Objekt um das letzte seiner Art handelt, oder man hat keine Argumente für ihren Schutz.
Der Strassenbau hat in allen Generationen Sehenswürdigkeiten hervorgebracht. Ich habe aber oft festgestellt, dass die Leute in den Tiefbauämtern erst durch unser Inventar sehen, was für wertvolle Objekte sie aus der Tätigkeit ihrer Amtsvorgänger geerbt haben, welcher kulturelle Reichtum im Strassennetz vorhanden ist. Dass alte Häuser schutzwürdig sein können, ist anerkannt. Für den Strassenbau muss das Gleiche gelten.

Man kann nun aber nicht die Schweiz zum Strassenmuseum und alle Strassen zu geschützten Denkmälern erklären. Wie sollen Kompromisse zwischen der Erhaltung eines Kulturguts und der Befriedigung heutiger Mobilitätsbedürfnisse aussehen? Wie weit soll der Schutz gehen?
Das IVS ist nicht ein absolut bindendes Inventar wie etwa beim Moorschutz. Es ist wie das ISOS und das BLN ein Inventar nach Art. 5 des Natur- und Heimatschutzgesetzes, der bei jedem Objekt eine Interessenabwägung vorschreibt. Das mag nach Unverbindlichkeit tönen, ich sehe es aber aus der ganzen Erfahrung von zwanzig Jahren nur als Vorteil. Weil wir nicht mit der absoluten Forderung nach integralem Schutz kommen und nie sagen: ‹Das muss jetzt so gemacht werden!,› findet eine Auseinandersetzung zwischen und mit den verschiedenen Interessen statt. Das führt zu einem ganz anderen Denkprozess. Hinzu kommt, dass Wege, stärker noch als Häuser, sowieso immer benützt und erneuert und verändert werden. Einen bestimmten Zustand einzufrieren würde dem Wesen eines Weges nicht gerecht.
Aber wir haben an den einzelnen Wegen traditionelle Elemente definiert, die es wert sind, erhalten zu bleiben. Wichtig ist dann, dass dies ein Ingenieur sieht. Ein schönes Beispiel ist der San Bernardino. 1989 wurde die Passstrasse als Ausweichroute für den Tunnel saniert. Dazu musste sie für Lastwagen ausgebaut und den entsprechenden Sicherheitsstandards angepasst werden. Wir machten im Auftrag des Kantons Graubünden eine Bestandesaufnahme der traditionellen Elemente der Strasse. Danach wurde nach Möglichkeiten gesucht, Denkmalpflege und Sicherheit unter einen Hut zu bringen. Hier konnten wir zeigen, dass das möglich ist. Die Zeugen früherer Bauphasen konnten respektvoll und schonend in die neue Strasse integriert werden, die heutigen Sicherheitsstandards genügt.

In welche technische Massnahmen münden solche Kompromisse? Wo muss der Denkmalpfleger Abstriche machen?
Es kommt auf die Dimension der Strasse an. Einen Saumpfad kann man wie eh und je unterhalten, etwa mit alter Trockenmauer-Bautechnik. Viastoria fördert zusammen mit der Stiftung Umwelteinsatz Schweiz die Erhaltung dieses Wissens. Bei Fahrstrassen ist das natürlich komplizierter. Hier geht es oft nur mit ‹Tricks›: Zugunsten der Tragfähigkeit müssen etwa trocken aufgemauerte Stützmauern durch Betonmauern ersetzt werden, denen die originalen Natursteine vorgeblendet werden. Im Strassenbau muss man dabei weitergehen als die traditionelle Denkmalpflege im Hochbau. Hier kommt man nicht um Rekonstruktionen herum. Die Raniabrücke in der Viamala etwa, erstellt 1836, heute Ausweichroute der Autobahn, sieht aussen aus wie früher, aber ihr Kern ist seit 1987 eine neue Brücke.

Und wo muss der Ingenieur über seinen Schatten springen?
Bei den Sicherheitsnormen. Es ist allerdings schwierig und braucht längere Diskussionen. Am San Bernardino war man etwa bereit, das traditionelle Stein-Holz-Geländer auch auf hohen Stützmauern weiter zu verwenden, obwohl es Lastwagen nicht vor dem Sturz in die Tiefe bewahren kann. Man kann dafür die Geschwindigkeit herabsetzen. Das ist ein politischer Entscheid. Die Schweizer Baunormen sind im Unterschied zur EU nicht absolut verbindlich. Heilig sind allerdings statische Normen bei Brücken. Ein weiterer Punkt sind die Kosten: Ingenieure sind sich gewohnt, die günstigste Lösung zu suchen. Die denkmalgerechte Variante kostet meistens etwas mehr.
Die Bereitschaft zu Kompromissen nimmt aber laufend zu. Ein Beispiel ist die Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt des Kantons Bern seit drei Jahren. Viastoria hat vom Tiefbauamt einen Leistungsauftrag: Wir informieren systematisch die Bauingenieure aller Kreise und begleiten Projektierungen als Berater. Das hat grosse Lernschritte ausgelöst, auf beiden Seiten. Heute verteidigen diese Leute Positionen, die früher nur wir vertraten. Das zeigt, dass wir noch viel mehr informieren müssen und erst dann eine Bereitschaft zu denkmalbewusster Strassenplanung erwarten können. Jetzt versuchen wir mit möglichst vielen Tiefbauämtern solche

«Wir bewegen uns grösstenteils auf einem Strassen- und Schienennetz aus

«Das GIS-Dufour macht die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur kartogra-

«Strassen verbinden Kultur und sind selber Kulturgüter – auch die, die wir

Abkommen einzufädeln. Es geht darum, als Partner akzeptiert zu werden.

Ist es zu pathetisch, wenn man sagt, dass Viastoria den Strassenbauern ihre eigene Geschichte zurückgibt?
Nein, genau das ist es!

Und warum ging diese Geschichte verloren?
Das ist für mich eines der grössten Rätsel. Kurt Suter zum Beispiel, dem ehemaligen Direktor des Amtes für Strassenbau (ASB, heute Astra), waren die Verzögerungen bei der Fertigstellung des Autobahnnetzes ein Gräuel. Was jedoch weniger bekannt ist: Kurt Suter kümmerte sich schon damals auch intensiv um die Archäologie und die Denkmalpflege von Schlössern und Kirchen entlang der Autobahnen, wozu der Bund durch das Mineralölsteuergesetz verpflichtet ist. Aber die Strasse selbst als Zeuge der Baugeschichte war kein Thema. Ich stellte ihm nach seinem Amtsantritt unser Musterprojekt vor, das Ecomuseum Simplon. Strassenbauer sollten vor Ort geschickt werden, doch dazu fehlte uns das Geld. Ich sagte ihm genau das: dass wir uns ja mit seiner Geschichte auseinander setzten, nicht mit unserer… Das war der Anfang einer wunderbaren Zusammenarbeit. Ein paar Wochen später hatte Kurt Suter für die Reaktivierung des Stockalperwegs eine Million organisiert. Und er begann sich sehr intensiv um die Thematik zu kümmern.

Was geschieht nun mit dem Inventar?
Das IVS ist, genau genommen, erst ein Entwurf, der jetzt in die Vernehmlassung zu den Kantonen geht und danach erst vom Bundesrat in Kraft gesetzt wird. Erfahrungsgemäss wird sich aber der Inhalt kaum mehr verändern. Mit den weiteren Schritten – Vernehmlassung, Inkraftsetzung, Einbindung in Bundesaufgaben, Vollzug durch die Kantone und Publikation in geeigneter Form – hat der Bund ein privates Ingenieurbüro beauftragt.

Erhält nun jeder Kanton noch ein kantonales Inventar mit den Wegen von regionaler und lokaler Bedeutung?
Für das IVS mussten wir alle historischen Wege erfassen, um ihnen dann nationale, regionale oder lokale Bedeutung beimessen zu können. Die tiefere Erforschung und Dokumentation bezahlte der Bund jedoch nur für die Wege von nationaler Bedeutung. Der Bund stellt es den Kantonen frei, ob sie die Dokumentation der regionalen und lokalen Verkehrswege in Auftrag geben und finanzieren wollen. Für sechs Kantone (AG, GE, OW, SG, ZG, ZH) hat Viastoria das schon gemacht, für Bern und Solothurn sind wir daran. Wallis und Schaffhausen haben nur die regionalen Wege bestellt und überlassen die lokalen den Gemeinden.

Sie sind seit der Fertigstellung des IVS nicht mehr offizieller Dienstleister des Bundes. Wovon lebt Viastoria heute?
Viastoria hat heute zwanzig fest angestellte und zehn freie Mitarbeiter. Wir sind ein Annexbetrieb der Abteilung für Wirtschafts-, Sozial- und Umweltgeschichte (Prof. Christian Pfister) des Historischen Seminars der Uni Bern, finanzieren uns aber selbst. Unsere Projekte basieren auf dem Wissen, das wir uns mit dem IVS erarbeitet haben. Von der Uni Bern haben wir Lehr- und Forschungsaufträge, in den nächsten acht Jahren soll eine ‹Verkehrsgeschichte der Schweiz› erarbeitet werden. Daneben machen wir die Kantonsinventare, publizieren die Zeitschrift ‹Wege und Geschichte›, Kantonsmonografien und Bücher, und wir beraten Tiefbauämter bei Sanierungsprojekten. Unter dem Namen ‹Kulturwege Schweiz› haben wir ein Tourismusförderungsprojekt aufgegleist.

‹Kulturwege Schweiz› soll landesweit den nachhaltigen Tourismus fördern. Wie funktioniert das Projekt?
Das Projekt sieht zwölf Kulturwege vor, historische Routen durch die Kulturlandschaft Schweiz, jede mit einem Thema. Man kann sie als Tourist bereisen, und sie dienen regionalen Angeboten im Bereich nachhaltiger Tourismus und Kulturtourismus als Plattform für die Vermarktung – etwas, das es in der Schweiz bis heute nicht gibt. Zehn Wege sind schon festgelegt.
Zu einem Kulturweg werden die regionalen und lokalen historischen Wege gehören, dazu Denkmäler, schützenswerte Ortsbilder und Landschaften am Weg. Daran anhängen können sich Museen, historische Verkehrsmittel, historische Hotels. Wanderwege, Radrouten

lem 19. Jahrhundert.»

isch nachvollziehbar.»

eute bauen.»

und der öffentliche Verkehr werden mit einbezogen, ebenso die Gastronomie und lokale Lebensmittelproduzenten, so dass ein umfassendes touristisches Angebot entsteht. Labels sollen für eine strenge Qualitätskontrolle sorgen. Damit nicht plötzlich jeder Kraut-und-Rüben-Weg als historischer Weg gilt, garantiert Viastoria für die historische Bedeutung der Wege und wissenschaftlich korrekte Informationen.
‹Kulturwege Schweiz› soll auf der Internetseite von ‹Schweiz Tourismus› platziert werden. Wir wollen dort maximale Informationen über die Routen bereitstellen. Für alle Routen wollen wir Angebote mit Buchungsmöglichkeit in allen Preisklassen, von Bed & Breakfast bis Vierstern-Niveau, zusammenstellen. Man wird also thematisch oder geografisch ein Wegstück auslesen und dann direkt Angebote buchen können sowie Informationen erhalten über die Sehenswürdigkeiten und Institutionen am Weg, dazu Karten- und Literaturhinweise. Touristen sollen Ferien in der Schweiz auch über Inhalte planen können, nicht nur über die Qualität der Beherbergung. Kulturbewusstes Reisen ist ein wachsendes Marktsegment. Es gibt in diesem Bereich sehr viele lokale Initiativen. Sie haben anfangs oft Erfolg. Doch schon nach ein, zwei Jahren gehen sie vergessen, weil sie nicht vernetzt sind. Einzelprojekte können allenfalls den regionalen Markt erreichen, an einen grösseren Markt kommen sie alleine nicht heran. ‹Kulturwege Schweiz› will das nun ändern. Für die historischen Verkehrswege selber ist dieser wirtschaftliche Nutzen natürlich der beste Schutz.

Welche Wertschöpfung erwarten Sie von ‹Kulturwege Schweiz›? Wann soll das Projekt starten?
Wir sind überzeugt, mit dieser Plattform neue Märkte erschliessen zu können. Aus der Erfahrung mit unseren Musterprojekten wie dem Ecomuseum Simplon am Stockalperweg, der Via Valtellina, Via Spluga oder den Jakobswegen rechnen wir in einer ersten Phase mit einer Wertschöpfung von 150 Mio. Fr. aus dem Individualtourismus und 30 Mio. Fr. aus zu buchenden Angeboten. Unser Businessplan geht von drei Jahren Aufbauphase mit Kosten von 4 Mio. Fr. aus. Beim Staatssekretariat für Wirtschaft (Seco) läuft ein Gesuch um finanzielle Unterstützung in der Aufbauphase. In der Betriebsphase soll der Unterhalt von etwa 2 Mio. Fr. jährlich durch kleine Gebühren für die Anbieter, für die Links und über Publikationen erwirtschaftet werden. 2007 soll die Internetplattform stehen.

Ein zweites Projekt ist, eine ‹Verkehrsgeschichte der Schweiz› zu schreiben. Gibt es denn noch keine?
Erstaunlicherweise nicht! So wie es in der Schweiz keine Gesamtverkehrspolitik gibt, gibt es auch keine Gesamtverkehrsgeschichte, obwohl der Systemzusammenhang beim Verkehr doch evident ist. Es existieren nur lokale Untersuchungen und solche zu einzelnen Verkehrsmitteln. Zu einzelnen Sektoren wie Luftfahrt und Langsamverkehr gibt es gar nichts. In einem Land, in dem der Verkehr von so grosser gesellschaftlicher, wirtschaftlicher und politischer Bedeutung ist, muss eine integrale Verkehrsgeschichte Gegenstand von Lehre und Forschung werden. Die meisten europäischen Länder sind hier weiter.
Verkehrsinfrastruktur zeichnet sich durch sehr grosse Kontinuität aus. Sie ist träge wegen der hohen Kosten und der Komplexität des Systems. Wir bewegen uns grösstenteils auf einem Strassen- und Schienennetz aus dem 19. Jahrhundert. Die Verkehrsgeschichte muss ein integrales Bild vom Zusammenwirken aller Verkehrssektoren und der Entwicklung des Gesamtsystems, seiner Entstehungsbedingungen und Wirkungen auf Siedlungen, Wirtschaft, Politik, Institutionen, Mentalität usw. erarbeiten. Mit diesen Kenntnissen werden aktuelle Probleme besser verständlich und nachhaltigere Lösungen möglich.
Das interdisziplinäre Viastoria-Projekt am Historischen Seminar der Uni Bern ist auf acht Jahre angelegt. Forschungsresultate werden laufend multimedial veröffentlicht. Zuletzt soll als Syntheseband eine reich illustrierte ‹Verkehrsgeschichte der Schweiz› erscheinen.

Als Medium dient dabei auch ein digitales Geo-Informationssystem (GIS). Worum geht es?
Historische Daten zum Verkehrsnetz werden am geografischen Institut der Uni Bern in einem GIS verknüpft. Basis ist die Dufourkarte aus dem 19. Jahrhundert. Darüber entstehen Kartenlayers in 20-Jahr-Schritten von 1750 bis 1910 mit der jeweiligen Verkehrsinfrastruktur. Verknüpft mit Datenbanken wie Volkszählungsdaten zur Raumstruktur, erlaubt das ‹GIS-Dufour›, die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur und ihre Auswirkungen auf den Raum kartografisch nachzuvollziehen. Es verbindet so historische und aktuelle Raumforschung und kann als Planungsgrundlage in der Raumplanung dienen, beispielsweise als Bestandesaufnahme für ein Landschaftsentwicklungskonzept. Verkehrsnetze sind für eine Kulturlandschaft die prägendsten Strukturen und enorm langlebig. Das wird die Raumplanung mit Hilfe des GIS-Dufour besser berücksichtigen können.

Sie beraten bei Strassensanierungen. Was können Sie bieten?
Wir haben Berater für alle Strassenbau-Kategorien vom Fussweg bis zur Autobahn, auch für Kunstbauten –

beim Strassenbau etwa Kurt Suter. Unsere Berater können Gutachten erstellen, beim Konzept helfen und später bei der Sanierung selber. Im Kanton Bern gehen wir routinemässig zusammen mit den Ingenieuren vom Tiefbauamt raus, schauen die Objekte an, und beide Seiten formulieren ihre Ansprüche. Das klappt bestens. Wir erarbeiten gerade Wegleitungen für den Umgang mit historischer Substanz.

Was ist das für Sie heute, eine Strasse?
Meine Sicht ist in den zwanzig Jahren Beschäftigung mit dem Thema viel breiter geworden. Heute sehe ich in einer Strasse immer ein Verbindungselement zwischen Objekten, zwischen Landschaften, zwischen Kulturen. Strassen verbinden Kultur und sind selber Kulturgüter – auch die, die wir heute bauen.

hanspeter.schneider@viastoria.ch
weidmann@tec21.ch

Literatur:

«Wege und Geschichte», Zeitschrift von Viastoria, Zentrum für Verkehrsgeschichte, Universität Bern. Erscheint zweimal jährlich. Nummer 1/2004 zum Thema «Strasse und Automobil». Bezug: Viastoria, 031 631 35 35, www.viastoria.ch/d/bestellen.htm. Die nächste Ausgabe erscheint im Herbst und ist dem Thema «Kulturwege» gewidmet.

Viastoria (Hg.): Kantonsmonografien («Historische Verkehrswege im Kanton…»). Broschüren zur Verkehrsgeschichte einzelner Kantone mit den wichtigsten historischen Wegen. Bisher erschienen: BE, BL, BS, JU, LU, NE, SH, TG, VD, VS. Bezug: Steiner & Buschor, Gotthelfstr. 52, 3400 Burgdorf, hanspeter.koller@steiner-buschor.ch

Michèle Merger, Marie-Noëlle Polino (Hg.): COST 340 – Towards an European Intermodas Transport Network: Lessons from History. A Critical Bibliography. AHICF, Paris 2004. 220 S., ISBN 2-5921926-0-X. Eine kritische Bibliographie der Verkehrsgeschichte Europas; Beitrag zur Schweiz von Hans-Ulrich Schiedt, Serge Reubi und Martin Tschopp.

Christoph Maria Merki: Der holprige Siegeszug des Automobils 1895–1930. Zur Motorisierung des Strassenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz. Wien, Köln, Weimar 2002. 470 S., ISBN 3-250-99479-5.

Viastoria
Zentrum für Verkehrsgeschichte (bis 2003 Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz, IVS). Auf *www.viastoria.ch* finden sich Informationen und Ansprechpersonen zum IVS, zu «Kulturwege Schweiz», zur «Verkehrsgeschichte der Schweiz» und zum GIS-Dufour. Publikationen von Viastoria können ebenfalls online bestellt werden. *www.viastoria.ch*
Finkenhubelweg 11, 3012 Bern, 031 631 35 35

Tag des Denkmals 11. / 12. September 2004
Viastoria gehört zu den Organisatoren des diesjährigen Tags des Denkmals, der dem Verkehr gewidmet ist, und wird am 11. / 12. September im Verkehrshaus Luzern präsent sein. Vgl. den Beitrag «Diese Woche» auf Seite 5.

Schoggitaler 2004 für Kulturwege Schweiz
Der Erlös aus dem Verkauf der Schoggitaler vom Schweizer Heimatschutz und von Pro Natura geht dieses Jahr an das Projekt «Kulturwege Schweiz» von Viastoria, *www.schoggitaler.ch*

Bohren
Rammen
Fundationen
Baugruben-
abschlüsse
Grundwasser-
absenkungen
RISI
die Spezialtiefbauer
041-766 99 99 www.risi-ag.ch