

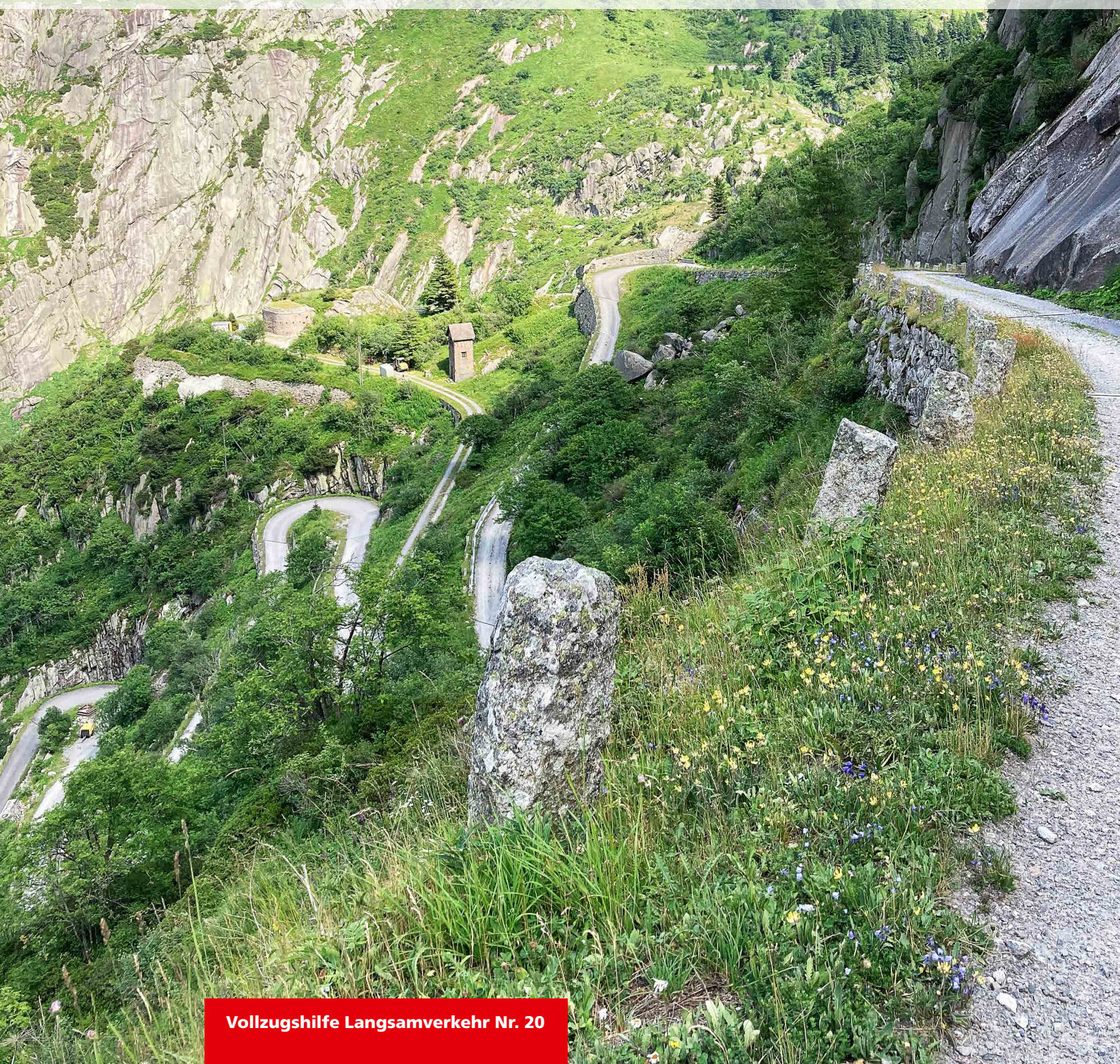


Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA

Bundesinventar der historischen Verkehrs- wege der Schweiz

Methodik der Inventarnachführung



Impressum

Herausgeber

Bundesamt für Strassen (ASTRA), 3003 Bern, www.astra.admin.ch

Konzept und Realisierung

Erika Flückiger Strebel, Ulrike Marx, Bundesamt für Strassen
Cornel Doswald, Hans Peter Kistler, Fachexperten für historische Verkehrswege

Fachliche Begleitung

Giusto Aurora (Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz ISOS); Sandro Benedetti (Bureau d'études Impact SA); Reto Bieli (Denkmalpflege SBB); Nicolas Hofer (Fachstelle Langsamverkehr Kanton Bern); Beat Horisberger (Archäologie und Denkmalpflege Kanton Zürich); Thomas Kuske (Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler der Schweiz BLN); Marion Sauter (Berner Fachhochschule Burgdorf); Dieter Schnell (Berner Fachhochschule Burgdorf); Walter Waldis (Bundesamt für Strassen); Ruedi Bösch, Heinrich Hafner, Guy Schneider (Fachexperten für historische Verkehrswege).

Grafiken, Layout und Lektorat

in flagranti ag, Translingua AG

Bilder

Abbildungsverzeichnis im Anhang

Bezug

Bundesamt für Strassen (ASTRA), 3003 Bern, info@astra.admin.ch

Download

www.langsamverkehr.ch

Rechtlicher Stellenwert

In der Reihe «Vollzugshilfen Langsamverkehr» veröffentlicht das ASTRA Grundlagen und Empfehlungen zuhanden der Vollzugsbehörden. Es will damit zu einem einheitlichen Vollzug beitragen. Vollzugsbehörden, welche die Vollzugshilfen berücksichtigen, können davon ausgehen, zweckmässig bzw. rechtskonform zu handeln. Andere, dem Einzelfall angepasste Lösungen sind damit aber nicht ausgeschlossen. Diese Publikation ist auch in französischer und italienischer Sprache erhältlich.

Schriftenreihe Langsamverkehr

Bezugsquelle und Download: www.langsamverkehr.ch

© Bundesamt für Strassen, 1. Auflage 2026

Vorwort

Das Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) ist weltweit einzigartig. Es dokumentiert mit grosser Sorgfalt und wissenschaftlicher Tiefe die Geschichte des Strassenbaus und des Verkehrs in unserem Land – und zeigt, welchen wichtigen Platz Wege, Strassen und Kunstbauten in der Entwicklung der Schweizer Kulturlandschaft einnehmen.

Wer sich – wie ich auch – gerne mit historischen Themen befasst, erkennt schnell, dass es sich dabei um weit mehr als um bauliche Zeugnisse handelt. Es sind Spuren unserer Vergangenheit, die vom Wandel der Mobilität und vom Alltag früherer Generationen erzählen. Sie verdienen unsere Aufmerksamkeit und unseren Schutz.

Der Schutz dieser Verkehrswege ist entsprechend eine Bundesaufgabe. Als Fachstelle des Bundes hat das Bundesamt für Strassen (ASTRA) den gesetzlichen Auftrag, dieses Kulturgut zu erhalten. Die rechtliche Grundlage dafür hat der Bundesrat 2010 mit der Inkraftsetzung der Verordnung über das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (VIVS) konkretisiert. Sie verlangt, das Bundesinventar bis 2035 vollständig nachzuführen. Fachliche Entwicklungen und der Anspruch, den heutigen Anforderungen gerecht zu werden, machen nun auch eine inhaltliche Überarbeitung des Inventars notwendig.

Die wissenschaftlichen Grundlagen wurden zwischen 1983 und 2003 auf Basis einer eigens entwickelten Methodik erarbeitet. Die nun vorliegende Vollzugshilfe zur Nachführung des Inventars baut auf diesem Fundament auf – und ergänzt es um Erkenntnisse aus der heutigen Praxis der Denkmalpflege. Sie legt unter anderem fachliche Kriterien fest, um auch jüngere Verkehrswege angemessen zu erfassen.

Mit der weiterentwickelten Methodik schaffen wir eine tragfähige Basis, um das kulturelle Erbe der historischen Verkehrswege langfristig zu bewahren. Das revidierte Inventar ist eine praxisorientierte Arbeitsgrundlage und wichtige Informationsquelle. Es soll den Vollzugsbehörden die Anwendung erleichtern – und auch dazu beitragen, dass diese oft wenig beachteten Zeugen unserer Geschichte stärker ins öffentliche Bewusstsein rücken.

Ich danke allen, die mit Sachverstand und Leidenschaft an der Weiterentwicklung des IVS mitgewirkt haben – und Ihnen, geschätzte Leserinnen und Leser, die sich mit ebenso viel Engagement für unsere historischen Verkehrswege einsetzen.

Jürg Röthlisberger

Direktor Bundesamt für Strassen ASTRA





Hohlweg oberhalb von Ollon (VD)

Inhaltsverzeichnis

1. Einführung7
1.1. Ausgangslage 7
1.2. Rechtliche Grundlagen und Anforderungen..... 7
1.3. Adressaten 8
1.4. Zweck und Geltungsbereich..... 8
1.5. Gegenstand 8
1.6. Begriffe 9

2. Grundsätze12
2.1. Historische Verkehrswege und Objekte des IVS 12
2.2. Zeitliche Abgrenzung 12
2.3. Sichtbarkeit 12
2.4. Voraussetzungen für die Aufnahme 13
2.5. Wissenschaftlichkeit 13

3. Gliederung15

4. Aufnahme und Bewertung16
4.1. Grundprinzip der Aufnahme und Bewertung 16
4.2. Bewertung der historischen Bedeutung 16
4.3. Bewertung der Morphologie 17

5. Einstufung nach Artikel 4 NHG.....21

6. Klassierung der Verkehrswege nach Substanz.....22
6.1. Historischer Verlauf mit viel Substanz..... 22
6.2. Historischer Verlauf mit Substanz..... 22
6.3. Historischer Verlauf 22

7. Schutz und Erhaltung 24
7.1. Erhaltungshinweise nach Artikel 5 NHG 24
7.2. Schutzziele nach Artikel 6 VIVS 24
7.3. Umgebungsschutz 25

8. Änderungen26

9. Abkürzungs- und Literaturverzeichnis 28

10. Abbildungsverzeichnis29



Dieser Dammweg in Naters (VS) hat das Potenzial, dank der Nachführung in das IVS-Bundesinventar aufgenommen zu werden.

1. Einführung

1.1. Ausgangslage

Das Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) von nationaler, regionaler und lokaler Bedeutung wurde von der Universität Bern von 1983 bis 2003 als wissenschaftliches Inventar erstellt. Die IVS-Objekte von nationaler Bedeutung mit Substanz und mit viel Substanz sind im Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (nachfolgend «Bundesinventar») enthalten, das 2010 mit der Verordnung über das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (VIVS) in Kraft trat und auf dem Geoportal des Bundes in elektronischer Form zugänglich gemacht wurde.

Die wissenschaftlichen Grundlagen von 2003 und das darauf basierende Inventar von 2010 sind bis heute unverändert geblieben. Damit befindet sich das Inventar nicht mehr auf dem neuesten Stand und macht eine Überprüfung und Nachführung notwendig. Die in diesem Dokument dargelegte Methodik der Inventar-Nachführung beruht weitgehend auf den methodischen Grundsätzen und Regeln der ursprünglichen wissenschaftlichen Inventargrundlagen. Anpassungen und Ergänzungen zur ursprünglichen Methodik werden im Kapitel 8 dargelegt und begründet.

1.2. Rechtliche Grundlagen und Anforderungen

Gemäss Bundesverfassung (BV) Artikel 78 ist der Bund dafür zuständig, sein Kulturerbe zu schonen und zu erhalten. Nach Artikel 5 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG) erstellt der Bundesrat nach Anhörung der Kantone drei Inventare mit Objekten von nationaler Bedeutung, darunter das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS). Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) ist die Fachstelle des Bundes für den Schutz der historischen Verkehrswege (Art. 23 der Verordnung über den Natur- und Heimatschutz, NHV). Durch die Aufnahme eines Verkehrsweges in das Bundesinventar wird festgehalten, dass dieser in besonderem Masse die ungeschmälerte Erhaltung, jedenfalls aber die grösstmögliche Schonung verdient (Art. 6 NHG). Die VIVS regelt den Schutz der historischen Verkehrswege von nationaler Bedeutung und die Leistungen des Bundes zum Schutz aller historischen Verkehrswege der Schweiz. Massgebend für die Fragen im Zusammenhang mit der Form, Erhebung, Verwaltung und dem Zurverfügungstellen der Geodaten des IVS sind die Bestimmungen des Bundesgesetzes über Geoinformation (GeoIG) und der Verordnung über Geoinformation (GeoIV). Ergänzend zu den gesetzlichen Anforderungen berücksichtigt die vorliegende Methodik zur Nachführung des IVS-Bundesinventars die Leitsätze zur Denkmalpflege in der Schweiz (EKD 2007) sowie die ICOMOS-Charta der Kulturstassen von 2008.

Gemäss Artikel 5 Absatz 2 NHG ist das Inventar regelmässig zu überprüfen und zu bereinigen. Die VIVS konkretisiert in Artikel 5 Absatz 1 diese Bestimmung und fordert eine vollständige Überprüfung und Bereinigung des Bundesinventars innert 25 Jahren, d.h. bis 2035. Sie erfolgt unter Federführung des Bundesamts für Strassen (ASTRA).

1.3. Adressaten

Adressaten der Vollzugshilfe «Methodik der Inventarnachführung» sind kantonale Behörden, insb. kantonale IVS-Fachstellen, interessierte Bundesämter, die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK), die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege (EKD), sowie gesamtschweizerische Natur-, Heimatschutz- und weitere Fachorganisationen.

1.4. Zweck und Geltungsbereich

Die in der Vollzugshilfe erläuterte Methodik ist verbindlich für die Erarbeitung der wissenschaftlichen Grundlagen im Hinblick auf die Nachführung und Änderung des Bundesinventars durch das Bundesamt für Strassen (ASTRA). Sie dient im Weiteren als Empfehlung für die Überarbeitung der Inventarobjekte von regionaler und lokaler Bedeutung durch die Kantone. Die Vollzugshilfe erlangt ihre Wirksamkeit nach Abschluss einer fachlichen Anhörung unter den interessierten Ämtern und den Kantonen sowie nach der Genehmigung durch die ASTRA-Geschäftsleitung und kann zum gegebenen Zeitpunkt aktualisiert und ergänzt werden. Basierend auf dieser Vollzugshilfe entsteht eine interne Arbeitshilfe, die den Prozess und die inhaltliche Umsetzung der Inventarisierung im Detail ausführt.

1.5. Gegenstand

Die Vollzugshilfe regelt die Grundsätze und das Verfahren für die Aufnahme der Objekte von nationaler Bedeutung in das Bundesinventar. Sie definiert die wissenschaftlichen Regeln für die Bewertung und Einstufung der Objekte nach Artikel 4 NHG. Sie bestimmt Inhalte und Form der Nachführung, der Dokumentation und der Veröffentlichung des IVS. Das Bundesinventar wird durch Objekte von regionaler und lokaler Bedeutung ergänzt. Deren Erfassung und Bewertung erfolgt durch die Kantone. Diese Inventare können Änderungen erfahren, wenn im Zuge der Inventarüberarbeitung neue Erkenntnisse auftauchen und entsprechend der nachfolgend definierten Methodik Objekte neu ins Bundesinventar aufgenommen oder daraus entlassen werden. Informationen über Anpassungen werden vom ASTRA kommuniziert. Den Kantonen wird empfohlen, die Methodik zur Nachführung des Bundesinventars für die Inventarisierung historischer Verkehrswege von regionaler und lokaler Bedeutung ebenfalls anzuwenden.

Karte (IVS-GIS)	Klassierung nach Artikel 4 NHG
	Objekte von nationaler Bedeutung nach Art. 3 und 4 VIVS historischer Verlauf mit viel Substanz historischer Verlauf mit Substanz (= Bundesinventar)
	Objekte von nationaler Bedeutung historischer Verlauf mit geringer oder ohne Substanz (= nicht Teil des Bundesinventars)
	Objekte von regionaler Bedeutung nach Art. 11 VIVS historischer Verlauf mit viel Substanz historischer Verlauf mit Substanz historischer Verlauf
	Objekte von lokaler Bedeutung nach Art. 11 VIVS historischer Verlauf mit viel Substanz historischer Verlauf mit Substanz historischer Verlauf

Das IVS unterscheidet nach Artikel 4 NHG zwischen Objekten von nationaler Bedeutung – auf der Inventarkarte (ivs-gis.admin.ch) in Rot und Grau dargestellt – und Objekten von regionaler und lokaler Bedeutung – auf der Inventarkarte in Blau und Hellblau dargestellt.

1.6. Begriffe

- Für diese Vollzugshilfe gelten folgende Begriffsbestimmungen:
- a. **IVS-Objekt:** Bezeichnet Strecken, Linienführungen oder Abschnitte von historischen Verkehrswegen, die gemäss IVS-Systematik in das IVS aufgenommen und bewertet worden sind.
 - b. **Aufnahme:** Bezeichnet die auf wissenschaftlichen Kriterien beruhende kartografische, textliche und bildliche Dokumentation eines historischen Verkehrsweges von nationaler Bedeutung im Bundesinventar.
 - c. **Bewertung:** Bezeichnet die Beurteilung des Verkehrsweges nach seiner historischen Bedeutung sowie seiner morphologischen Qualität gemäss den in dieser Vollzugshilfe festgelegten Kriterien.
 - d. **Einstufung:** Bezeichnet die durch Expertinnen und Experten von Bund und Kantonen sowie durch ein unabhängiges Expertengremium gemäss Artikel 5 NHG vorgenommene Klassierung der historischen Verkehrswege als Objekte von nationaler Bedeutung. Die Einstufung der Objekte von regionaler und lokaler Bedeutung ist Sache der Kantone.
 - e. **Inventarisierung:** Bezeichnet den gesamten Prozess der Erfassung der historischen Verkehrswege einschliesslich der Bewertung und Einstufung der Strecken, Linienführungen, Abschnitte und herausragender Kunstbauten. Sie beinhaltet alle inhaltlichen Arbeiten von der Karten- und Quellenanalyse, über die Geländeaufnahme bis zur Fertigstellung des Inventareintrags (Beschrieb und Kartendarstellung).

1. Einführung

- f. Substanz:** Nach den Leitsätzen zur Denkmalpflege in der Schweiz handelt es sich bei der Substanz um den überlieferten Bestand. Das IVS unterscheidet dabei zwischen traditioneller und historischer Substanz. Traditionelle Substanz charakterisiert Wege und Wegelemente, die sich durch einen hohen Anteil an Handarbeit auszeichnen und mit Hilfsmitteln und Arbeitstechniken erstellt und unterhalten worden sind, welche bereits im 19. Jahrhundert oder früher angewandt wurden. «Traditionell» bezieht sich auf das aktuelle Erscheinungsbild eines Weges oder Wegelements und liefert keine Hinweise auf sein Alter. Historische Substanz charakterisiert Wege und Wegelemente, deren Entstehungszeit aufgrund von Inschriften, historischen Quellen, technischen oder stilistischen Formmerkmalen datiert werden kann.

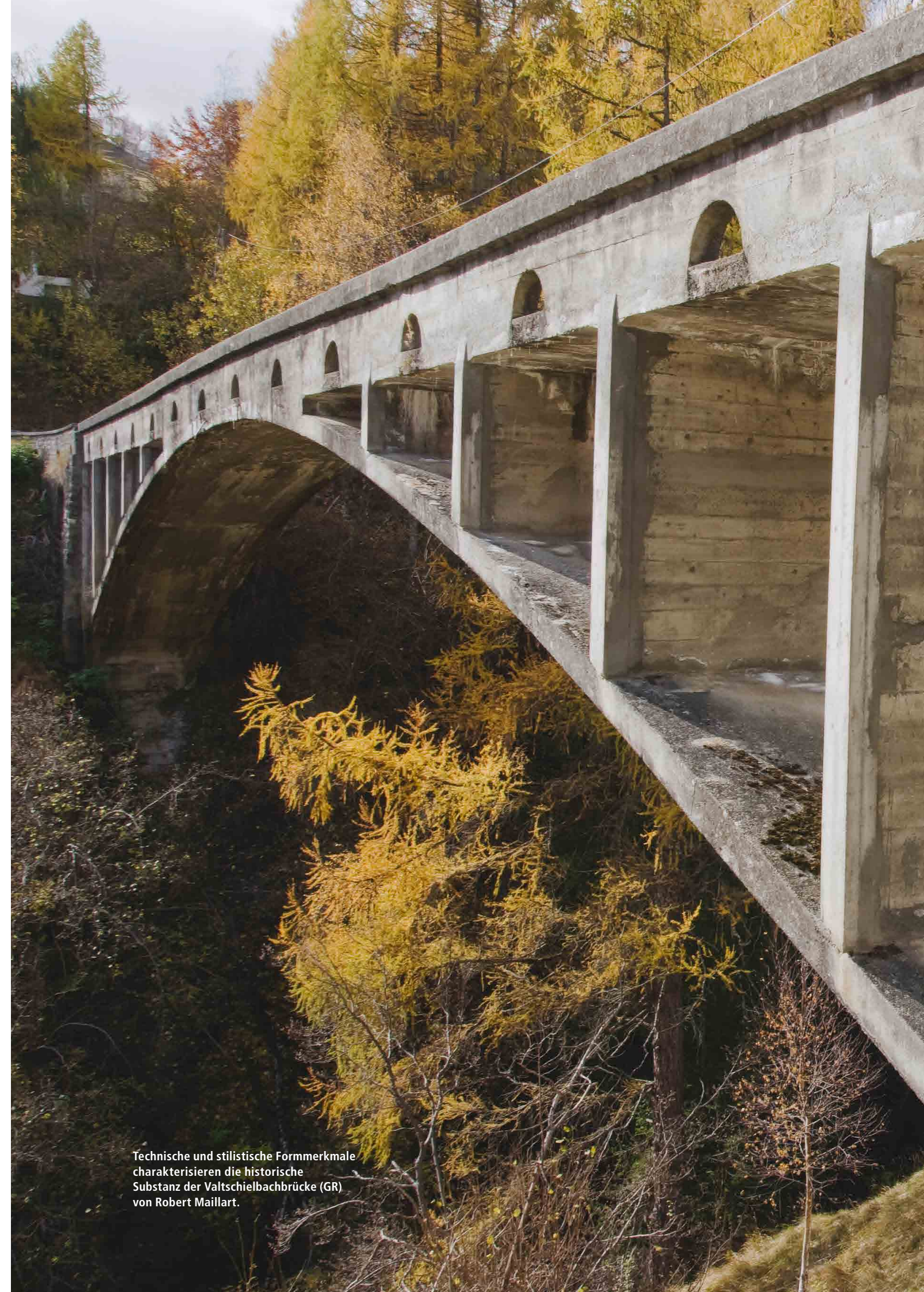
Die in Handarbeit erstellten Trockensteinmauern und Pflasterung sind charakteristisch für die traditionelle Substanz der Alpgasse in Attinghausen (UR).



Punktuell mit traditionellem Material und Handwerk instand gestellte Sandsteinmauer in Neuenegg (BE).



Inschriften als historische Substanz der 1914 erstellten Belchensüdstrasse (SO).



Technische und stilistische Formmerkmale charakterisieren die historische Substanz der Valschielbachbrücke (GR) von Robert Maillart.

2. Grundsätze

2.1. Historische Verkehrswege und Objekte des IVS

Gegenstand des IVS sind historische Verkehrswege.

Historische Verkehrswege sind Wege, Strassen und Wasserwege aus der Vergangenheit, deren Substanz mindestens abschnittsweise erhalten ist und die durch historische oder historisch-kartografische Dokumente belegt sind (Art. 2 Abs. 1 Bst. a VIVS). In Ausnahmefällen werden auch Wegverläufe aufgenommen, die ausschliesslich im Gelände zu finden, aber in keiner historischen Karte dokumentiert sind.

Objekte des IVS sind ganze Strecken sowie einzelne Linienführungen und Abschnitte von historischen Verkehrswegen (Art. 2 Abs. 1 Bst. b VIVS).

Objekte des Bundesinventars sind historische Verkehrswege von nationaler Bedeutung. Sie umfassen nach Artikel 3 Absatz 4 der VIVS:

- a. Objekte mit der Klassierung «historischer Verlauf mit viel Substanz»;
- b. Objekte mit der Klassierung «historischer Verlauf mit Substanz».

Nicht zum Bundesinventar gehören Objekte, die aus historischer Sicht von nationaler Bedeutung sind, jedoch keine historische oder traditionelle Substanz aufweisen und nur noch als Verlaufslinie im Gelände erkennbar sind.

2.2. Zeitliche Abgrenzung

Die wissenschaftlichen Grundlagen von 2003 legten die Erstausgabe des Topographischen Atlas der Schweiz (sog. Siegfriedkarte, erschienen 1870–1926) als zeitliche Abgrenzung für die Aufnahme von historischen Verkehrswegen in das IVS fest. Aufgenommen wurden auch Wegverläufe, die nur in älteren Karten dokumentiert sind. Gemäss der Methodik zur Inventarnachführung können auch jüngere Verkehrswege, die mindestens 30 Jahre alt sind, auf eine Aufnahme in das IVS geprüft werden, sofern sie den Kriterien zur Bewertung der historischen Bedeutung und der Morphologie (Kap. 4.2 und 4.3) entsprechen.

2.3. Sichtbarkeit

Es werden nur sichtbare Verkehrswege aufgenommen und beurteilt.

Ein historischer Verkehrsweg gilt dann als sichtbar, wenn er aufgrund seines morphologischen Erscheinungsbildes im Gelände erkennbar ist.

Das IVS enthält keine Bodendenkmäler und keine ausschliesslich in historischen Dokumenten bezeugten Objekte.

2. Grundsätze

2.4. Voraussetzungen für die Aufnahme

In das IVS werden Verkehrswege aufgenommen, die

- in der Erstausgabe des Topographischen Atlas der Schweiz (sog. Siegfriedkarte, erschienen 1870–1926) oder in älteren Kartenwerken dokumentiert sind;
- eine sozial-, politik-, kultur- oder wirtschaftsgeschichtliche Bedeutung haben;
- eine ingenieurtechnische oder baukünstlerische Leistung oder einen wegweisenden bautechnischen Fortschritt darstellen;
- traditionelle und/oder historische Substanz aufweisen oder
- eine landschaftsprägende Qualität haben.

In das IVS-Bundesinventar werden nur Verkehrswege aufgenommen, die Substanz aufweisen und eines der anderen Kriterien in hohem Mass erfüllen.

2.5. Wissenschaftlichkeit

Die Erhebung der wissenschaftlichen Grundlagen für das IVS erfolgt nach einer wissenschaftlichen, objektiven Methode mit nachvollziehbarem, einheitlichem Kriterienkatalog. Sie wird auf alle untersuchten Verkehrswege gleich angewendet und erbringt durch die konsequente und nachvollziehbare Anwendung der Aufnahme- und Bewertungskriterien vergleichbare Inventaraufnahmen. Für die Inventaraufnahmen werden in allen Kantonen gleichartige Grundlagen benützt.

Die Inventarisierung stützt sich primär auf publizierte Literatur, Kartenwerke und Luftbilder sowie auf den Augenschein im Gelände und die Kartierung der Objekte. Wissenschaftliche Arbeiten werden in der Regel

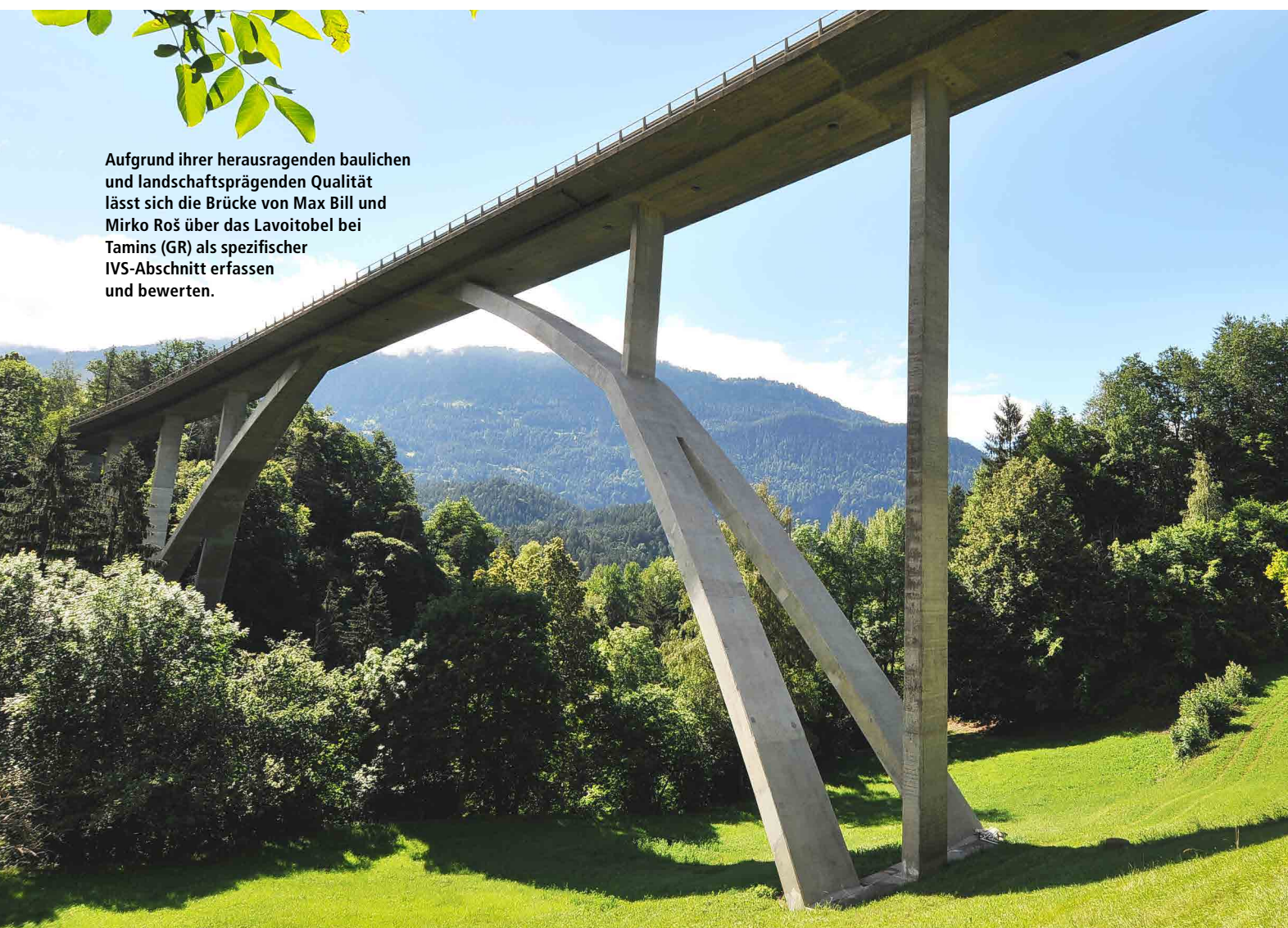
Dieser von internierten Soldaten während des Zweiten Weltkriegs erstellte Alpweg oberhalb von Alpnach ist sowohl aufgrund seines historischen Entstehungshintergrunds wie auch aufgrund seiner baulichen Qualität ein Objekt von nationaler Bedeutung.



nur berücksichtigt, wenn sie publiziert sind. Grundlagenforschung wird nur ausnahmsweise objektspezifisch durchgeführt, wenn keine ausreichenden publizierten Informationen vorhanden sind, um das Objekt hinreichend zu dokumentieren, zu bewerten und einzustufen.

Für die Erstellung der Inventaraufnahmen werden keine Informationen berücksichtigt, die sich kurz- und mittelfristig verändern können (z. B. Richt- und Nutzungspläne). Die Inventarisierung stellt eine Momentaufnahme dar. Das IVS betrachtet historische Verkehrswege weder in Bezug auf ihre Vergangenheit noch in Bezug auf ihre Zukunft als statisch, da sich ihr Zustand im Laufe der Zeit durch ihre Nutzung oder ihre Vernachlässigung verändern kann.

Die Inventarisierung stützt sich allein auf die fachliche Beurteilung der historischen Verkehrswege in ihrem Zustand zum Zeitpunkt der Inventarisierung. Die Interessenabwägung zwischen Schutz und Nutzung erfolgt nicht im Inventarisierungsprozess, sondern in Planungs- und Bewilligungsverfahren von Bund, Kantonen oder Gemeinden.



Aufgrund ihrer herausragenden baulichen und landschaftsprägenden Qualität lässt sich die Brücke von Max Bill und Mirko Roš über das Lavoitobel bei Tamins (GR) als spezifischer IVS-Abschnitt erfassen und bewerten.

3. Gliederung

Das IVS gliedert historische Verkehrswege hierarchisch in Strecken, Linienführungen und Abschnitte.

Strecke

- Die grundlegende Inventareinheit ist die Strecke.
- Eine Strecke umfasst die Verläufe aller Verbindungen zwischen einem bestimmten Start- und einem bestimmten Endpunkt.
- Eine Strecke kann aus Linienführungen und Abschnitten bestehen.
- Jede Strecke hat mindestens eine Linienführung.
- Eine Strecke verläuft immer vom Zentrum zur Peripherie oder topografisch von unten nach oben.

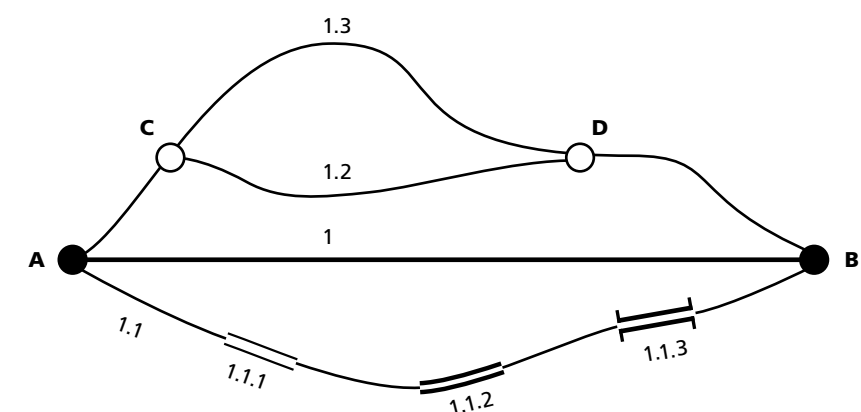
Linienführung

- Eine Linienführung ist ein einzelner Verlauf unter mehreren möglichen Verläufen einer Strecke im Gelände.
- Die Start- und Endpunkte einer Linienführung können von denen der gesamten Strecke abweichen, müssen aber auf ihrem Verlauf liegen.
- Eine Linienführung kann in Abschnitte unterteilt sein.

Abschnitt

- Ein Abschnitt ist ein Teilstück einer Linienführung mit einem definierten Start- und Endpunkt.
- Ein Abschnitt weist ein einheitliches morphologisches Erscheinungsbild und/oder einheitliche bauliche Substanz auf, die sich von den angrenzenden Teilen der Linienführung deutlich unterscheiden.
- Herausragende Kunstbauten wie Brücken, Galerien oder Tunnels können als spezifische Formen von Abschnitten erfasst und bewertet werden.

Strecke mit mehreren Linienführungen und Abschnitten



Legende

- 1** Strecke
- 1.1–1.3** Linienführungen
- 1.1.1** Abschnitt mit Substanz
- 1.1.2** Abschnitt mit viel Substanz
- 1.1.3** Kunstbau als spezifischer Abschnitt
- Streckenanfang (A) und Streckenende (B)
- Linienführungsanfang (C) und -ende (D)

4. Aufnahme und Bewertung

4.1. Grundprinzip der Aufnahme und Bewertung

Die historischen Verkehrswege werden aufgrund ihrer historischen Bedeutung sowie ihrer morphologischen Gestalt und ihrer Wegsubstanz zum Zeitpunkt der Inventarisierung als Kulturlandschaftselemente bewertet und ins IVS aufgenommen.

4.2. Bewertung der historischen Bedeutung

Die Bewertung der historischen Bedeutung eines Verkehrsweges bezieht sich immer auf die Strecke als Ganzes. Das heisst, alle Linienführungen und Abschnitte einer Strecke haben denselben historischen Wert.

Ob ein historischer Verkehrsweg aufgrund seiner historischen Bedeutung in das IVS aufgenommen wird, wird nach den folgenden Kriterien beurteilt, wobei nicht jedes Kriterium erfüllt sein muss:

a. Reichweite

Die Reichweite ist das primäre Kriterium für die Bewertung der historischen Bedeutung von Verkehrsverbindungen.

- Länder- oder regionenübergreifende Verbindungen sind in der Regel von nationaler Bedeutung.
- Verbindungen zwischen zwei Kantonshauptorten oder regionalen Zentren sind von regionaler Bedeutung.
- Verbindungen zwischen zwei Dorfschaften, zwischen Fraktionen einer Gemeinde oder kommunale Verbindungen mit sozioökonomischer Bedeutung (z. B. Alperschliessung, Mühleweg, Fabrikweg) oder besonderer kultureller Bedeutung (z. B. Kirchweg, Stationenweg) sind von lokaler Bedeutung.

Nebst der Reichweite sind die Nutzung und die Funktion eines Verkehrsweges als weitere Kriterien für die Bewertung seiner historischen Bedeutung zu berücksichtigen:

b. Nutzung

Beurteilt wird die Dauer sowie die Intensität der Nutzung eines Verkehrsweges, insbesondere die Personenfrequenzen und das Transportvolumen.

Je häufiger, intensiver und länger ein Verkehrsweg genutzt wurde, desto höher ist seine historische Bedeutung zu werten.

c. Funktion und Wirkung

Die Beurteilung der Funktion und Wirkung eines Verkehrsweges erfolgt nach verschiedenen Gesichtspunkten.

Beurteilt werden die politische, militärstrategische, ökonomische, kulturelle, religiöse oder gesellschaftliche Bedeutung eines Verkehrsweges. Je vielfältiger und bedeutungsvoller die Funktionen eines Verkehrsweges waren, desto höher ist seine historische Bedeutung zu werten.

4. Aufnahme und Bewertung

4.3. Bewertung der Morphologie

Anders als bei der historischen Bewertung erfolgt die morphologische Bewertung für jedes einzelne IVS-Objekt unabhängig von der Bewertung der übergeordneten Strecke oder Linienführung. Die Objekte werden nach den folgenden Kriterien beurteilt, wobei nicht jedes Kriterium erfüllt sein muss:

a. Lage und landschaftliche Wirkung

Ein historischer Verkehrsweg wird mit Blick auf seine Trassierung und Einbettung in das Gelände sowie auf seine Wirkung als prägendes Element der Landschaft, der Nahumgebung oder eines Ortsbildes beurteilt.

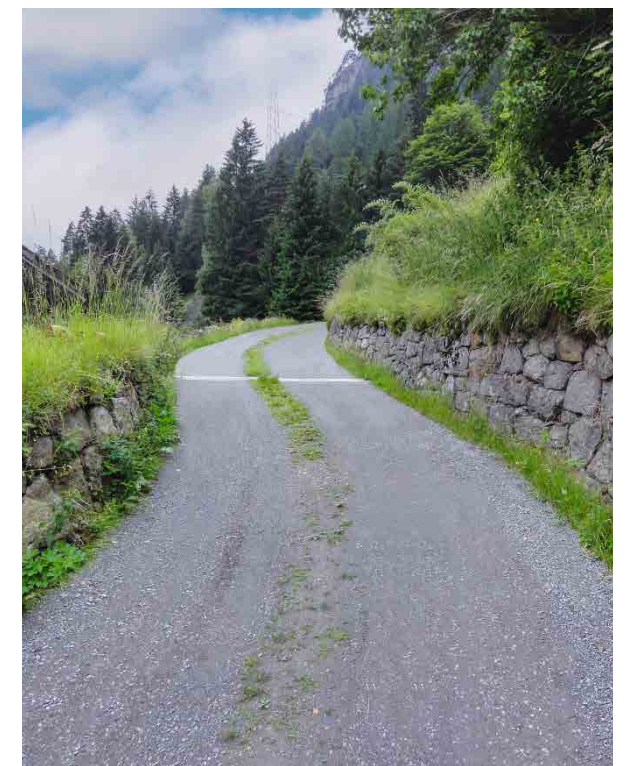
b. Wegform

Es werden Wege ohne feste Wegbegrenzung von Wegen unterschieden, die durch Felsen, Böschungen, Stützmauern oder freistehende Zäune und Mauern begrenzt sind. Die Bewertung der Wegform hängt in hohem Mass von der Art, der Vielfalt und der Menge der Wegbegrenzungen sowie vom Aufwand zur Errichtung des Weges und der Wegbegrenzungen ab.

c. Wegbreite

Die Wegbreite hängt in erster Linie von der Nutzung des Weges ab. Sie reicht von Fusswegen bis zu mehrspurigen Strassen. Ihre Bewertung orientiert sich daran, ob die ursprüngliche Wegbreite erhalten geblieben oder das Verhältnis von Wegbreite zu Wegform und -begrenzung besonders ausgewogen ist (Massstäblichkeit).

Die Bildbearbeitung (rechts) veranschaulicht, wie die Wegverbreiterung die Massstäblichkeit des in Substanz (Trockenmauern, geschotterte Wegoberfläche) und Verlauf unveränderten Wegs bei Wassen (UR) beeinflusst und damit seine Wirkung schmälert.



d. Wegoberfläche

Es werden Wegoberflächen mit traditioneller Substanz (Lockermaterial, Schotter, Pflasterung, Fels, Prügel), aber keine modernen Überprägungen bewertet. Bei jüngeren Verkehrsbauten werden maschinell hergestellte Wegoberflächen mit industriell gefertigten Baustoffen bewertet, sofern es sich um historische Substanz handelt. Die Bewertung der Wegoberfläche orientiert sich an der Qualität und am Anteil der noch vorhandenen traditionellen oder historischen Substanz eines Verkehrsweges.

Mit Prügeln befestigte Wegoberfläche des Alten Schwyzerwegs bei Oberiberg (SZ).



e. Kunstbauten

Kunstbauten sind Bauwerke, mit denen Geländehindernisse überwunden werden. Dazu gehören etwa Tunneln, Brücken, Galerien oder Entwässerungsbauten wie Durchlässe oder Furten. Kriterien für die morphologische Bewertung einer historischen Strecke oder Linienführung sind die Anzahl der Kunstbauten sowie deren Qualität, das heisst ihre handwerkliche, konstruktive und architektonische Gestaltung sowie ihre historische oder traditionelle Substanz. Grössere Kunstbauten, insbesondere Brücken, können auch als spezifische Formen von Abschnitten erfasst und bewertet werden, wenn sie eine hohe ingenieurtechnische, baukünstlerische, historische oder landschaftsprägende Qualität haben.

f. Wegbegleiter

Wegbegleiter sind all jene Bauten (wie Brunnen, Gasthäuser, Wegkapellen, Tankstellen, Raststätten, Autobahnkirchen usw.) und Wegzeichen (wie Einzelbäume, Wegkreuze, Wegweiser), die in einer Beziehung zu einem Verkehrsweg stehen, ohne selbst Bestandteile des Weges zu sein. Sie haben eine funktionale, orientierende oder religiöse Bedeutung für die Verkehrsteilnehmenden. Bewertet werden die Anzahl profaner und sakraler Wegbegleiter entlang eines Verkehrsweges sowie ihre Qualität, das heisst ihre Wirkung als wichtige Anhaltspunkte im Gelände, ihr Zusammenhang mit dem Weg, ihre architektonische Gestaltung und ihr Zustand.

Die Illustration dokumentiert in stilisierter Form die Vielfalt traditioneller Wegbegleiter. Ihre Zahl und Qualität fliessen in die Bewertung eines Verkehrsweges ein.



g. Grad der Beeinträchtigung

Bewertet wird die Ursprünglichkeit der vorhandenen traditionellen oder historischen Substanz eines Weges und seiner Kunstbauten oder die Art und Schwere der Beeinträchtigung.

h. Seltenheit oder Exemplarität

Ein Objekt hat aufgrund seiner morphologischen Ausprägung Seltenheitswert oder ist exemplarisch für eine häufig vorkommende Weg- oder Strassenanlage.



Der Weg zum Monastero Santa Maria bei Bellinzona (TI) ist aufgrund seiner hohen morphologischen Qualitäten (Einbettung ins Gelände, Wegsubstanz) ein Verkehrsweg von nationaler Bedeutung.

5. Einstufung nach Artikel 4 NHG

Ein historischer Verkehrsweg wird dann als national bedeutend eingestuft, wenn er entweder aufgrund seiner historischen oder seiner morphologischen Bedeutung herausragende Qualitäten hat. Historische und morphologische Bedeutung sind gleichrangig. In das Bundesinventar aufgenommen werden nur historische Verkehrswege von nationaler Bedeutung, die sichtbare historische Substanz aufweisen (Kap. 6.1 und 6.2).

Um aufgrund seiner historischen Qualitäten als national bedeutend eingestuft zu werden, muss ein Verkehrsweg in der Regel hohe Qualitäten bei der Reichweite (Bewertungskriterium a, Kap. 4.2) und gewisse Qualitäten bei mindestens einem anderen Bewertungskriterium nach Kap. 4.2 aufweisen. In Ausnahmefällen ist ein Verkehrsweg auch dann von nationaler Bedeutung, wenn nur eines der Kriterien zur Beurteilung der historischen Qualitäten als herausragend bewertet wird.

Um aufgrund seiner morphologischen Qualitäten als national bedeutend eingestuft zu werden, muss ein Verkehrsweg über die qualitativ hochwertige Substanz (s. Kap. 6) hinaus weitere Qualitäten wie die Einbettung ins Gelände, die Proportionalität (Massstäblichkeit) der Wegelemente (Wegform, -oberfläche und -begrenzungen) zueinander oder Wegbegleiter aufweisen. Zudem muss der Weg in einem möglichst ursprünglichen Zustand (nicht oder wenig überprägt oder sachgerecht instandgesetzt) erhalten sein.

Die Gründe für die Einstufung eines Verkehrsweges als Objekt von nationaler Bedeutung sind im Inventar zusätzlich zu seiner genauen Umschreibung darzulegen.

Die Bewertung und Einstufung von historischen Verkehrswegen von regionaler und lokaler Bedeutung erfolgt durch die Kantone.

Linienführungen oder Abschnitte von Strecken mit regionaler oder lokaler Bedeutung können höher eingestuft werden als die übergeordnete Strecke, wenn sie eine herausragende morphologische Qualität haben.

6. Klassierung der Verkehrswege nach Substanz

Zusätzlich zur Einstufung nach Artikel 4 NHG als Verkehrsweg von nationaler, regionaler oder lokaler Bedeutung wird dem historisch dokumentierten Verlauf jeder Strecke, jeder Linienführung und jedes Abschnitts ein Substanzgrad zugewiesen. Im Gegensatz zur Einstufung nach Artikel 4 NHG kann der Substanzgrad innerhalb einer Strecke, einer Linienführung oder eines Abschnitts variieren.

Es werden drei Substanzgrade unterschieden. Die Unterscheidung basiert auf der Bewertung der Substanzelemente Wegform und Wegbegrenzungen, Wegbreite, Wegoberfläche, Kunstbauten und Wegbegleiter gemäss den morphologischen Kriterien in Kapitel 4.3. b.–f.

6.1. Historischer Verlauf mit viel Substanz

Die Klassierung «Historischer Verlauf mit viel Substanz» bedeutet, dass ein IVS-Objekt durch qualitativ hochwertige, vielfältige und weitgehend zusammenhängende Substanzelemente (Wegform und -begrenzungen, Wegbreite, Wegoberfläche, Kunstbauten oder Wegbegleiter) gekennzeichnet ist. Zusammen mit der Nahumgebung prägen sie das IVS-Objekt und verleihen ihm ein herausragendes landschaftliches Erscheinungsbild.

6.2. Historischer Verlauf mit Substanz

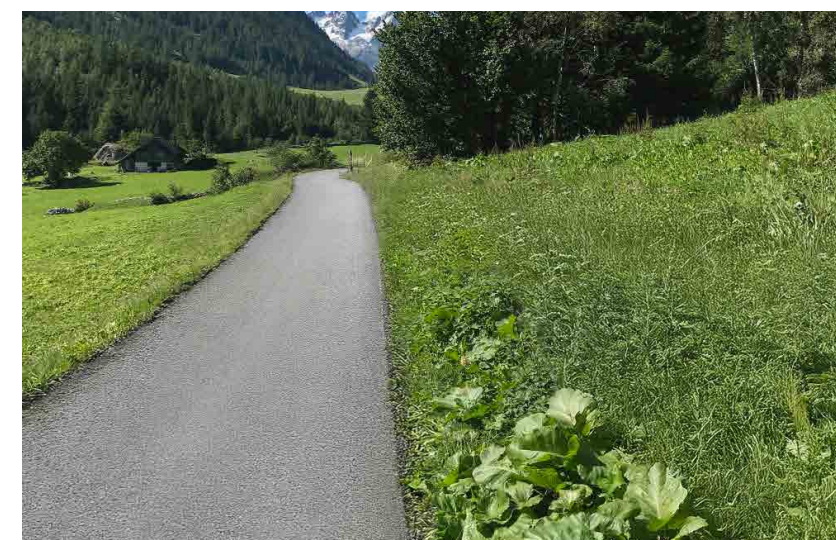
Die Klassierung «Historischer Verlauf mit Substanz» bedeutet, dass ein IVS-Objekt durch partiell vorhandene, qualitativ wertvolle Substanzelemente (Wegform und -begrenzungen, Wegbreite, Wegoberfläche, Kunstbauten oder Wegbegleiter) gekennzeichnet ist. Diese verleihen in ihrer Art, Summe und Abfolge dem IVS-Objekt als Ensemble ein besonderes landschaftliches Erscheinungsbild.

6.3. Historischer Verlauf

Die Klassierung «historischer Verlauf» bedeutet, dass die Verlaufslinie eines historischen Weges im Gelände erkennbar ist, dieser jedoch keine oder wenige Substanzelemente (Wegform und -begrenzungen, Wegbreite, Wegoberfläche, Kunstbauten oder Wegbegleiter) besitzt. Die Verlaufslinie dient zur Darstellung der räumlichen und historischen Zusammenhänge der ursprünglichen Weganlage in ihrer Gesamtheit. Sie hat lediglich informativen Charakter.

Wege von nationaler Bedeutung mit der Klassierung «historischer Verlauf» sind nicht Teil des Bundesinventars, auch wenn sie für die Schweiz aus historischer Sicht bedeutend sind.

6. Klassierung der Verkehrswege nach Substanz



Die Fotoserie veranschaulicht am Beispiel der alten Sustenstrasse im Urner Meiental die drei verschiedenen Substanzgrade historischer Verkehrswege im IVS.

Oben: Verlauf mit viel Substanz (Originalfoto)
Mitte: Verlauf mit Substanz (Bildbearbeitung)
Unten: Verlauf ohne Substanz (Bildbearbeitung)

7. Schutz und Erhaltung

7.1. Erhaltungshinweise nach Artikel 5 NHG

Jedes der gemäss der IVS-Methodik erfassten und eingestufteten Objekte des Bundesinventars enthält im Inventarbeschrieb nach Artikel 5 Absatz 1 NHG nebst der genauen Umschreibung (Bst. a) und den Gründen für die nationale Bedeutung (Bst. b) auch Angaben zu den möglichen Gefahren (Bst. c), den bestehenden Schutzmassnahmen (Bst. d) und dem anzustrebenden Schutz (Bst. e) sowie Vorschläge zur Aufwertung des Objekts (Bst. f).

Diese Angaben beziehen sich immer auf die gesamte vorhandene Substanz und die Einbindung eines Objekts des IVS-Bundesinventars in Siedlung und offene Landschaft. In diesen Angaben enthalten sind insbesondere Empfehlungen, wie die Wegsubstanz, die Weganlage, Wegbegleiter oder andere morphologische Elemente (s. Kap. 4.3) in ihrer Umgebung zu erhalten sind. Sie enthalten zudem Hinweise, wie Beeinträchtigungen vermindert oder behoben werden können.

7.2. Schutzziele nach Artikel 6 VIVS

- a. Objekte von nationaler Bedeutung mit der Klassierung «historischer Verlauf mit viel Substanz» sollen mit ihrer ganzen Substanz ungeschmälert erhalten werden (Art. 6 Abs.1 VIVS).
- b. Objekte von nationaler Bedeutung mit der Klassierung «historischer Verlauf mit Substanz» sollen mit ihren wesentlichen Substanzelementen ungeschmälert erhalten werden (Art. 6 Abs. 2 VIVS).
- c. Wegbegleiter sind unabhängig von der Klassierung der Objekte in ihrem funktionalen Zusammenhang mit dem Objekt zu erhalten (Art. 6 Abs. 3 VIVS).

Die Schutzziele der VIVS werden konkretisiert durch die im Objektbeschrieb festgehaltenen Denkmalwerte, die sich aus der Bewertung der historischen und der morphologischen Bedeutung eines Objekts (s. Kap. 4) sowie aus dessen Substanzgrad (s. Kap. 6) ableiten.

7. Schutz und Erhaltung

7.3. Umgebungsschutz

Der wirksame Schutz eines historischen Verkehrsweges mit seiner Substanz bezieht sich nicht nur auf die ungeschmälerte Erhaltung des Bauwerks im engeren Sinne. Er bezieht sich auch auf den Nahbereich des Objekts sowie seine Einbettung in die Umgebung und damit seine Umgebungswirkung. Die Nahumgebung bildet damit einen zentralen Rahmen für die Wahrnehmung des historischen Verkehrsweges. Die Nahumgebung und ihr angemessener Schutz werden im Objektbeschrieb situativ umschrieben.

Im Nahbereich eines historischen Verkehrsweges (Grün) nachträglich erstellte Objekte (Rot) können seine Umgebungswirkung stören und seine Schutzziele schmälern.



8. Änderungen

Die Überarbeitung der wissenschaftlichen Grundlagen im Hinblick auf die Nachführung des IVS-Bundesinventars umfasst gegenüber den wissenschaftlichen Grundlagen von 2003 (s. Kap. 1.1) folgende Änderungen:

Kapitel	Änderung	Begründung
2.2. Zeitliche Abgrenzung	Losgelöst von der bisher geltenden zeitlichen Abgrenzung können auch Objekte in das IVS aufgenommen werden, die erst nach Veröffentlichung der Erstausgabe des Topographischen Atlas der Schweiz (sog. Siegfriedkarte, 1870–1926) gebaut worden sind.	Die wissenschaftlichen Grundlagen zum IVS orientieren sich an den Grundsätzen und der Praxis der heutigen Denkmalpflege. Vergleichbare Inventare wie das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz ISOS, Bauinventare kantonaler und kommunaler Fachstellen für Denkmalpflege oder das Inventar schützenswerter Bauten und Anlagen ISBA der SBB arbeiten bei der Inventarisierung von Bauwerken mit einem Zeitschnitt von 30 Jahren, d. h. sie prüfen Objekte, die älter sind als 30 Jahre, auf eine mögliche Aufnahme ins Inventar.
2.4. Voraussetzungen für die Aufnahme	Die wissenschaftlichen Grundlagen des IVS berücksichtigen auch jüngere Verkehrsbauten, die eine hohe sozioökonomische, kulturelle oder politische Bedeutung haben oder eine herausragende ingenieurtechnische oder baukünstlerische Leistung oder einen wegweisenden bautechnischen Fortschritt darstellen.	Das vorliegende Dokument definiert deshalb als wissenschaftliche Grundlage die fachlichen Kriterien, die bei einer allfälligen Inventarisierung von jüngeren Objekten zu beachten sind.
3.2. Gliederung der historischen Verkehrswege	In Ergänzung zur bisherigen hierarchischen Gliederung der IVS-Objekte in Strecken, Linienführungen und Abschnitte können herausragende Kunstbauten als spezifische Formen von Abschnitten erfasst und bewertet werden.	Die Verkehrsgeschichte steht in einem vielschichtigen Kontext und gründet in konstruktiven Innovationen. Dazu gehören insbesondere baukulturell wertvolle Kunstbauten, die durch herausragende Leistungen der Ingenieure und Architektinnen bestechen. Ihre Berücksichtigung im IVS ist ein Beitrag zur europäischen Strategie zur Förderung der Baukultur. Hohe Baukultur ist auch ein Teil der nationalen Identität. Aufnahme und Bewertung der Kunstbauten im Inventar unterliegen zusätzlichen Kriterien. Sie können deshalb als besondere Form von Abschnitten erfasst und bewertet werden.

4.3. Bewertung der Morphologie d. Wegoberfläche	Bei jüngeren Verkehrsbauten werden maschinell hergestellte Wegoberflächen mit industriell gefertigten Baustoffen bewertet, sofern es sich um historische Substanz handelt.	Die Berücksichtigung von jüngeren Verkehrsbauten in den wissenschaftlichen Grundlagen zum IVS erfordert die Erweiterung der bisher auf die traditionelle Substanz beschränkten Kriterien zur Bewertung der Morphologie auf die historische Substanz maschinell gefertigter Verkehrsbauten.
g. Grad der Beeinträchtigung	Bewertet wird die Ursprünglichkeit der vorhandenen traditionellen oder historischen Substanz eines Weges und seiner Kunstbauten oder die Art und Schwere der Beeinträchtigung.	
5. Einstufung nach Artikel 4 NHG	Die Gründe für die Einstufung eines Verkehrsweges als Objekt von nationaler Bedeutung sind im Inventar zusätzlich zu seiner genauen Umschreibung darzulegen.	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a und b NHG verlangt, dass Inventare sowohl einen Objektbeschrieb wie auch eine Begründung für die nationale Bedeutung des Objekts enthalten.
6. Klassierung der Verkehrswege nach Substanz	Bei der Klassierung der Verkehrswege nach Substanz wird der bisherige Katalog zur Bewertung der Wegsubstanz um die Substanzelemente Kunstbauten und Wegbegleiter erweitert.	Wegbegleiter und Kunstbauten tragen sehr oft zum Gesamterscheinungsbild eines Verkehrsweges bei und sind damit bedeutend für die Bewertung seiner Substanz. Ihre Aufnahme in den Katalog zur Substanzbewertung schliesst eine Lücke in der bisherigen Methodik.
7.1. Erhaltungshinweise gemäss Artikel 5 NHG	Im Inventarbeschrieb werden zu jedem IVS-Objekt die möglichen Gefahren, die bestehenden Schutzmassnahmen, der anzustrebende Schutz, Empfehlungen zum Erhalt der Wegsubstanz, der Weganlage oder der Wegbegleiter sowie die Möglichkeiten zur Aufwertung des Objekts systematisch erfasst und gegliedert.	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe c–f NHG verlangt, dass die Inventare Angaben zu möglichen Gefahren, bestehenden Schutzmassnahmen, zum anzustrebenden Schutz und zu Verbesserungsvorschlägen enthalten. Diese Angaben sollen künftig nach den Anforderungen des NHG unterscheidbar, verständlich und nachvollziehbar sein.
7.2. Schutzziele nach Artikel 6 VIVS	Die Schutzziele der VIVS werden konkretisiert durch die im Objektbeschrieb festgehaltenen Denkmalwerte, die sich aus der Bewertung der historischen und der morphologischen Bedeutung eines Objekts sowie aus dessen Substanzgrad ableiten.	Die Konkretisierung der Schutzziele soll die Einschätzungen und Entscheidungen der Vollzugsbehörden bei der Erhaltung von IVS-Objekten unterstützen und begründen.
7.3. Umgebungsschutz	Die Objektbeschriebe können neben den nach Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe c–f NHG erforderlichen Angaben auch Aussagen zum Umgebungsschutz enthalten.	Der wirksame Schutz eines Verkehrsweges bezieht sich gemäss einem Entscheid des Bundesgerichts (vgl. u. a. BGE 1C_315/2022 vom 10.11.2023) auch auf den Nahbereich des Objekts sowie seine Einbettung in die Umgebung und damit seine Umgebungswirkung.

9. Abkürzungs- und Literaturverzeichnis

ASTRA	Bundesamt für Strassen
BLN	Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler
EKD	Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege
ENHK	Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission
GeolG	Bundesgesetz vom 5. Oktober 2007 über Geoinformation (SR 510.62)
GeolV	Verordnung vom 21. Mai 2008 über Geoinformation (SR 510.620)
ISOS	Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung ISOS
IVS	Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz
NHG	Bundesgesetz vom 1. Juli 1966 über den Natur- und Heimatschutz (SR 451)
NHV	Verordnung vom 16. Januar 1991 über den Natur- und Heimatschutz (SR 451.1)
VIVS	Verordnung vom 14. April 2010 über das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (SR 451.13)
	Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege (Hg.): Leitsätze zur Denkmalpflege in der Schweiz. © vdf Hochschulverlag 2007.
	ICOMOS-Charta der Kulturstrassen, Québec 2008.

10. Abbildungsverzeichnis

Seite	Inventarobjekt	Foto
Umschlag, vorne	UR 815, Militärstrasse von 1891 am Bätzberg in der Schöllenen; IVS national mit viel Substanz	ASTRA
4	VD 40.1, Ollon – Le Bouillet, Réseau des salines de Bex; IVS national mit Substanz	ASTRA
6	Dammweg in Blatten bei Naters: bisher nicht inventarisierte historischer Verkehrsweg	ASTRA
10	UR 290.1.1, Attinghausen / Mettlen-Berg; IVS national mit viel Substanz	ASTRA
10	BE 26.6.1, Bern-Fribourg, Sandsteinmauer in Neuenegg; IVS national mit Substanz	ASTRA
10	SO 664, Ifenthal-Belchenflue, Belchensüdstrasse; IVS national mit viel Substanz	Cornel Doswald
11	GR 128.3.1, Valtschielbachbrücke in Muntogna da Schons, 1926 erbaut nach Plänen von Robert Maillart; IVS regional mit viel Substanz	ASTRA
13	OW 387.0.2, Balismatt-Steinstössi, Polenweg bei Alpnach; IVS national mit viel Substanz	ASTRA
14	GR 71.7.1, Reichenau-Ilanz, Kunststrasse über Flims; IVS national mit Substanz	ASTRA
17	UR 4.3, Sustenpass, Strasse von 1913, Mätteli-Lerchen bei Wassen; IVS national mit Substanz	ASTRA
18	SZ 404.1.2, Saumweg Schwyz-Oberiberg, Ibergeregge; IVS national mit viel Substanz	ASTRA
20	TI 317, Claro / Borgo-Monastero di S.ta Maria, Bellinzona (TI); IVS national mit viel Substanz	ASTRA
23	UR 4.2.1, Wassen-Meiringen, Alte Sustenstrasse, Fedenbrugg-Dörfli; IVS national mit viel Substanz	ASTRA
30–31	UR 25.3.2, Kunststrasse Hospenthal-Airolo, Gotthardpass; IVS national mit Substanz	Cornel Doswald
Umschlag, hinten	AG 2070, (Tegerfelden-) Ämmeribuck-Koblentz; IVS lokal mit Substanz	ASTRA

Die Kunststrasse bei Hospenthal ist mit ihrer Betonoberfläche aus den 1960er-Jahren, dem auf Kolonnensteinen ruhenden Stahlgeländer und der meterhohen Stützmauer aus Quadersteinen ein IVS-Objekt von nationaler Bedeutung mit viel Substanz.



