



IVS-Newsletter 01 / 2022

Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz IVS

Inhalt:

- [Rückblick und Ausblick beim IVS](#)
- [Tätigkeitsbericht historische Verkehrswege](#)
- [Instandsetzung der Ponte Faidàl](#)

Rückblick und Ausblick beim IVS

Rund 20 Jahre sind vergangen, seitdem die Arbeiten am Inventar der historischen Verkehrswege abgeschlossen und das Bundesinventar als eine der ersten Fachapplikationen auf der GIS-Plattform des Bundes veröffentlicht worden sind. Die ersten Beschreibungen der IVS-Strecken, Linienführungen und Abschnitte liegen sogar noch weiter zurück und stammen teilweise aus den frühen 1980er-Jahren. Entsprechend gross ist mittlerweile der Bedarf, sowohl die Objektbeschreibungen wie auch das Datenmodell und die GIS-Publikation des IVS an die heutigen Gegebenheiten anzupassen. Zu diesem Schluss kommt 2020 auch eine Standortbestimmung der IVS-Fachstelle des ASTRA. Diese stützt sich auf eine breite Umfrage bei den Fachstellen der Kantone, bei Bundesstellen, Fachpersonen und Interessenorganisationen.

Fachspezialistin für die Nachführung

Im Januar 2022 nahm mit Erika Flückiger Stöbel eine zusätzliche IVS-Fachspezialistin ihre Tätigkeit beim ASTRA auf. Sie wird als Erstes die Nachführung und Aktualisierung des Bundesinventars an die Hand nehmen. Die promovierte Historikerin und Geografin bringt aus ihren früheren Tätigkeiten bei ViaStoria und bei der Fachstelle Denkmalpflege der SBB wertvolle Fachkenntnisse zu den historischen Verkehrswegen und eine breite Erfahrung mit Inventarisierungsprojekten mit.



Das Nachführungsprojekt ist herausfordernd und aufwendig. Es gilt, die bauliche Substanz von rund 3'700 Kilometern historischer Wege mit nationaler Bedeutung im Gelände zu sichten und mit den Angaben in der IVS-Geländekarte abzugleichen. Da diese alten Daten zurzeit nur als Rasterkarte vorliegen, werden sie vor Beginn der Geländearbeiten digitalisiert. Aufgrund der Befunde im Gelände werden anschliessend über 3'000 Strecken, Linienführungs- und Abschnittsbeschreibungen überarbeitet. Dabei müssen besonders auch die heute gültigen Vorgaben des Natur- und Heimatschutzgesetzes ins Inventar einfließen. Letztlich soll aus den Nachführungsarbeiten eine aktuelle und lückenlose IVS-GIS-Publikation resultieren, die präzise, benutzerfreundlich und objektorientiert über das IVS-Bundesinventar informiert.

Methodische Fragen mitdenken

Mit der Überarbeitung soll das bestehende Inventar auf national bedeutende Kunstbauten des 20. Jahrhunderts wie Brücken, Galerien oder Tunnelportale erweitert werden. Dies wird eine Anpassung der IVS-Methodik nach sich ziehen.

Diese und weitere methodisch-inhaltliche Fragen werden ab Juni 2022 in einer kleinen Spurguppe unter der Leitung von Erika Flückiger Stöbel diskutiert. Darin werden neben zwei Vertretern der kantonalen IVS-Fachstellen auch Inventarisierungsexpertinnen und -experten ihr Fachwissen einbringen. So soll in einem ersten Schritt gemeinsam ein breit abgestütztes Konzept für die Nachführung entwickelt werden. Das Konzept zur Überarbeitung und eventuellen Erweiterung des IVS-Bundesinventars soll bis im Frühjahr 2023 vorliegen und breit kommuniziert werden. Spätestens dann wird die Spurguppe zu einem grösseren Fachausschuss erweitert, der das Nachführungsprojekt bis zum Abschluss begleiten wird. Wir halten Sie auf dem Laufenden!

Tätigkeitsbericht historische Verkehrswege

Seit über 20 Jahren schützt und erhält das Bundesamt für Strassen (ASTRA) historische Verkehrswege. Gemeinsam mit den Fachspezialistinnen und -spezialisten aus den Kantonen, den denkmalpflegerisch tätigen Organisationen und mit engagierten Privatpersonen kann ein oft bedrohtes, identitätsstiftendes Kulturgut bewahrt werden.

Im soben erschienenen Tätigkeitsbericht schaut das ASTRA zurück auf die Wurzeln des IVS. Der Bericht beleuchtet, wie die Idee für das Bundesinventar der historischen Verkehrswege entstanden ist, wie das Inventar erarbeitet und ab 2010, nach der Inkraftsetzung durch den Bundesrat, bei Kantonen und involvierten Organisationen etabliert wurde.



Die zahlreichen im Bericht beschriebenen Projekte zeugen von der Vielfalt der IVS-Objekte und der Aufgaben der IVS-Fachstelle. Denn der Schutz und die Instandhaltung historischer Verkehrswege ist nicht nur eine denkmalpflegerische Aufgabe, sondern fördert auch die Attraktivität des Wanderweg- und Langsamverkehrsnetzes. Hier leistet der Bund gemeinsam mit den Kantonen, mit Gemeinden, privaten lokalen Trägerschaften, Fachplanenden und Ausführenden einen wichtigen Beitrag, um mit Fachwissen und Finanzhilfen die historischen Verkehrswege zu schützen.

Der Tätigkeitsbericht kann auf der [Webseite des IVS](#) in deutscher Sprache heruntergeladen werden. Gedruckte Exemplare können [per Mail](#) bei der IVS-Fachstelle des Bundes bestellt werden. Die französische und die italienische Version werden im Herbst 2022 publiziert.

Instandsetzung der Ponte Faidàl

Der alte Saumpfad zwischen Personico und dem Weiler Faidàl liegt auf dem historischen Verkehrsweg von Biasca nach Airolo in der Leventina. Er ist heute ein vielbeachteter Wanderweg, auf dem sich – neben der romantischen Tessiner Naturlandschaft – auch verschiedene beachtenswerte Kulturgüter finden.

Bei Personico führt der Pfad durch eine wilde Schlucht zur «ponte Faidàl», die den Fluss Riale di Nédro überquert. Sie besteht aus zwei Bögen, die zusammen rund 35 Meter lang sind und in einem stumpfen Winkel über den Fluss führen. Die Brücke wurde erstmals im Jahr 1684 erwähnt. Der Bogen am rechten Flussabwärts wurde in Trockenmauertechnik errichtet und ist in der Originalform erhalten. Der zweite Bogen war zu Beginn des 20. Jahrhunderts eingestürzt. Er wurde 1922 mit Mörtel und Steinen wiederaufgebaut. Die Fahrbahn ist 1,5 Meter breit und auf den ersten 2 Metern mit Flusskiesel gepflastert, danach mit Erde und Schotter. Für Schutz sorgen beidseits die ein Meter hohen Brüstungen aus Mauerwerk.



Die instandgesetzte Ponte Faidàl mit dem original erhaltenen Steinbogen (links) aus dem 17. Jahrhundert. (Foto: Lucchini – Mariotta e Associati SA)

Vielfältige Schäden beeinträchtigen die Stabilität

Doch die vergangenen Jahrzehnte haben ihre Spuren hinterlassen. In die Konstruktion der Brücke eindringendes Wasser, vorbeiziehende Kühe, die Abnutzung durch Witterung aber auch mangelnde Wartung führten zu einem vielschichtigen Schadensbild. So wiesen die Widerlager der beiden Bögen deutliche Schäden auf, und im Unterbogen des rechten Bogens fehlten wichtige Steine. Zudem waren die Brüstungen an einigen Stellen rissig und die Brüstungsabdeckungen brüchig geworden. Der Strassenbelag war stark beschädigt und die Brücke drohte durch eine instabile Hanglage flussabwärts zu rutschen.



Ein sorgfältige Aufnahme des Schadensbildes war die Voraussetzung für eine erfolgreiche Instandsetzung. (Foto: Lucchini – Mariotta e Associati SA)

Im Jahr 2021 wurde die Faidalbrücke instandgesetzt und so das identitätsstiftende Bauwerk langfristig vor dem Verfall bewahrt. In einem ersten Schritt wurde der Oberflächenbewuchs mit einem Hochdruckreiniger entfernt. Danach konnte der genaue Zustand des Gewölbes und der Unterbögen überprüft und wo nötig ausgebessert werden. Die Widerlager der beiden Bögen wurden instandgesetzt und gefestigt.

Zudem wurden die Brüstungsabdeckungen mit Mörtel verfestigt und die Pflasterung der Oberfläche wiederhergestellt. Ein besonderes Gewicht wurde auf die Wiederherstellung einer funktionierenden Wasserableitung gelegt. Bei allen Arbeiten wurde stets auf das ursprüngliche Aussehen der Brücke und die Verwendung von lokalem Baumaterial geachtet.