



» Engagement für historische Verkehrswege

Liebe Leserinnen und Leser

Die Tätigkeiten des Bundes zum Schutz und Erhalt der historischen Verkehrswege der Schweiz stossen auf Interesse: Das zeigen die zahlreichen Bestellkarten für diesen Newsletter, die beim Bundesamt für Strassen ASTRA eingegangen sind – auch aus dem benachbarten Ausland. Diese positive Resonanz bestätigt einmal mehr, wie einmalig die Erhebung historischer Verkehrswege auch im internationalen Vergleich ist. Und die jahrhundertealten Relikte regen zu Diskussionen an: Philipp Maurer, Geschäftsführer des Schweizer Heimatschutzes, hat uns zum Beitrag über die Häderlisbrücke im letzten Newsletter einen Leserbrief geschrieben. Sei-

Abb.1
Ein abgeschnittener Bogen der alten Averserstrasse westlich von Cresta (GR)
Foto: Fredi Bieri, IVS (2004)



ne Frage: Macht es Sinn, historische Kunstbauten so aufwändig zu rekonstruieren? Lesen Sie seine Antwort in dieser Ausgabe.

Historische Verkehrswege bedürfen als nationales Kulturgut nicht nur des Schutzes, sondern auch der Erhaltung und der Pflege. Dafür braucht es sowohl engagierte Bürgerinnen und Bürger als auch finanzielle Unterstützung durch private Akteure und die öffentliche Hand. Der Bund kann gemäss dem Natur- und Heimatschutzgesetz unter gewissen Voraussetzungen Finanzhilfen leisten. Wir berichten deshalb darüber, wie ein Gesuch um Finanzhilfe beim ASTRA behandelt wird und welche zentralen Regeln die Gesuchsteller beachten sollten.

Nebst den Finanzfragen soll jedoch das eigentliche Thema nicht in Vergessenheit geraten: historische Verkehrswege, die uns etwas über die Reise- und Handelsrouten vergangener Zeiten erzählen. Die Faszination, die von diesen steinernen Zeugen ausgeht, soll auch in diesem Newsletter nicht zu kurz kommen. Dieses Mal statten wir der Alten Averserstrasse im Kanton Graubünden einen Besuch ab.

Sie sehen also: Das IVS ist auf einem guten Weg. Wir wünschen Ihnen viel Vergnügen bei der Lektüre!

Newsletter Juni 2005

ivs

Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz
Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse
Inventario delle vie di comunicazione storiche della Svizzera
Inventari da las vias da comunicaziun istoricas da la Svizra



Erhalten statt wieder aufbauen – zum Umgang mit historischen Relikten

Philipp Maurer, Geschäftsführer des Schweizer Heimatschutzes

Der Zahn der Zeit nagt permanent an den historischen Verkehrswegen. Sie sind Wind und Wetter, manchmal auch einer starken Belastung durch die Nutzung ausgesetzt. Nahezu alle Bauwerke haben im Laufe der Zeit Veränderungen erlebt, sei es durch Unterhaltsarbeiten, sei es durch Anpassungen an neue Transporttechniken oder ein höheres Verkehrsaufkommen.

Fiktives Beispiel: Eine Kunststrasse aus dem 18. Jahrhundert wurde zu Beginn des 20. Jahrhunderts stellenweise mit Pflästerungen versehen und in den 70er Jahren mit Betonplatten geflickt. Heute weisen die Strassenabschnitte aus allen drei Bauzeiten Schäden auf, eine Sanierung ist dringend. Mit der Frage, welcher Abschnitt in welchem Zustand erhalten werden soll, landen wir mitten in einem Kernthema der Kulturgütererhaltung: der Frage nach dem Umgang mit Zeugen der Vergangenheit und der Frage nach Authentizität, nach dem Echten. Üblicherweise wird der jüngsten Bauetappe wenig Aufmerksamkeit geschenkt, vielleicht sogar deren vollständige Beseitigung zugunsten der Rekonstruktion einer älteren Etappe anvisiert. Doch ist eine mit modernen Mitteln erstellte Kopie noch dasselbe wie das Original? Könnte es nicht sein, dass dereinst gerade die Abfolge verschiedener Bautechniken als besonders exemplarisch und bedeutungsvoll eingestuft werden könnte?

Mit zunehmender zeitlicher Distanz zu einem Objekt können wir zweifelsfreier feststellen, was wir erhalten möchten. Je näher wir der Gegenwart kommen, desto schwieriger wird es. Für die jüngere Vergangenheit müssen wir deshalb erst recht versuchen, gute Grundlagen für die Entscheide bei Instandsetzungs- und Restaurierungsarbeiten zu beschaffen. Die Argumentation für die

gewählte Variante muss für spätere Generationen nachvollziehbar sein. Unsere Entscheide könnten in Zukunft einmal kritisch hinterfragt werden.

In den letzten Jahrzehnten hat sich in der Kulturgütererhaltung der Grundsatz durchgesetzt, möglichst viel der vorhandenen Substanz eines Bauwerkes mit Reparieren zu erhalten. Was hingegen verloren gegangen oder in fortgeschrittener Zerstörung ist, soll nur in Ausnahmefällen rekonstruiert werden. Ergänzungen oder Anpassungen an aktuelle Nutzungsformen sind in technischer und gestalterischer Hinsicht nach den Massstäben der heutigen Baukunst auszuführen. Als Beispiel möge der Weg durch die Via Mala dienen, wo der historische Verkehrsweg mit zeitgenössischen Bauwerken höchster Qualität ergänzt wurde. Das macht den Weg attraktiv und vermittelt den Wanderern ein aufgeschlossenes Kulturverständnis, welches wiederum Teil der Sensibilisierung für den Umgang mit historischer Substanz ist.

Abb.2
Die Punt da Suransuns in der Viamala, Ende der 90er Jahre von Jürg Konzett entworfen, ist einfach und doch beeindruckend raffiniert.
Foto: Philipp Maurer



Unterstützung beim Schutz alter Verkehrswege: Wer erhält Subventionen vom Bund?

Eine historische Steinbogenbrücke droht einzustürzen, eine Trockenmauer bedarf dringend einer Sanierung oder ein Wegkreuz fällt allmählich der Verwitterung zum Opfer – wie alle historischen Relikte müssen auch Verkehrsdenkmäler gepflegt werden. Der Bund kann Naturschutz, Heimatschutz und Denkmalpflege unterstützen, indem er sich an den Kosten für die Erhaltung, den Erwerb, die Pflege, Erforschung und Dokumentation von schützenswerten Landschaften, Ortsbildern, geschichtlichen Stätten oder Natur- und Kulturdenkmälern beteiligt. Das NHG knüpft einen finanziellen Beitrag des Bundes jedoch an bestimmte Bedingungen (Art. 4 ff der Natur- und Heimatschutzverordnung): Finanzhilfen sind nur möglich, wenn auch der Kanton in angemessener Weise einen Teil der Kosten trägt. Die Bundesunterstützung beträgt in der Regel maximal 35 Prozent der beitragsberechtigten Aufwendungen – das sind die Kosten, die in engem Zusammenhang mit der Erhaltung, Sanierung und Aufwertung von historischer Wegsubstanz stehen. Die Höhe der prozentualen Beteiligung hängt zudem von der Finanzkraft des jeweiligen Kantons ab. Neben diesen Hauptbestimmungen des Natur- und Heimatschutzgesetzes, der Natur- und Heimatschutzverordnung NHV sowie des Bundesgesetzes über Finanzhilfen und Abgeltungen SuG (Subventionsgesetz) stellt das Bundesamt für Strassen ASTRA als zuständige Behörde weitere Bedingungen an die Ausrichtung von Finanzhilfen. Insbesondere gelten folgende weiteren Anforderungen für die Bundeshilfe:

– Gesuche um Finanzhilfen können nur geprüft werden, wenn vorgängig ein entsprechendes Gesuch eingereicht respektive um eine vorzeitige Inangriffnahme von Sanierungsmassnahmen nachgesucht wurde.

– Unterstützt werden nur Objekte von nationaler Bedeutung.

– Es ist nachzuweisen, welches die beitragsberechtigten Aufwendungen sind sowie ob allenfalls und in welcher Form Aufwendungen auch durch andere Bundesstellen finanziell unterstützt werden. Erfüllt ein Vorhaben Anspruchsvoraussetzungen nach verschiedenen Bundeserlassen wird der Gesamtaufwand nach den einzelnen Interessen aufgeteilt (Bundesgesetz über Finanzhilfen und Abgeltungen, SuG Art. 12).

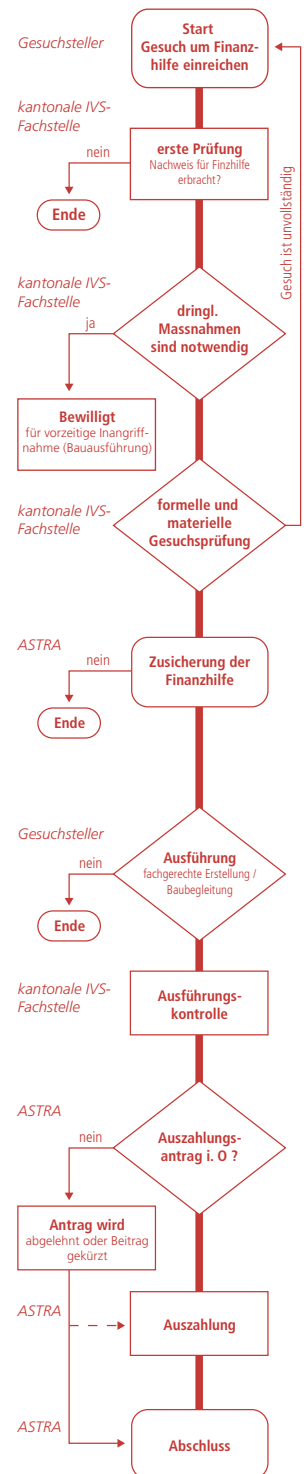
– Für die Zusicherung von Finanzhilfen wird neben dem NHG auch das Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege FWG beigezogen. Es fordert, dass die historischen Wegstrecken in das kantonale Wanderwegenetz eingebunden werden.

– Der Kanton muss sicherstellen, dass das unterstützte Objekt in seinem Bestand langfristig gesichert ist – sowohl rechtlich als auch konkret vor Ort.

– Der Kanton muss gewährleisten, dass der mit Bundesgeldern sanierte Wegabschnitt frei zugänglich sein muss.

Viele Regeln – eine Anlaufstelle: Die zuständige Behörde für alle Gesuche um Finanzhilfe ist die kantonale Fachstelle. Wer die formalen Anforderungen einhält, erleichtert die Prüfung der Projekte durch den Bund und erhöht die Chancen auf einen positiven Bescheid.

Weitere Informationen sind demnächst abrufbar auf: www.ivs.admin.ch



IVS vor Ort: Die Alte Averserstrasse

«Bekanntlich besitzt unser schönes Alpenthal noch immer keine praktikable Verbindungsstrasse mit der übrigen Welt. ... Die Folgen davon machen sich in der fortwährenden Abnahme der Einwohnerzahl unserer Gemeinden, sowie auch darin bemerkbar, dass die Steuerkraft der noch hier sich Befindlichen, im Kampfe um's Dasein Ringenden, beinahe auf Null gesunken ist.» Mit diesem Appell wandten sich die Gemeindevorstände von Avers, Inner- und Ausserferrera im Jahr 1889 an den Kanton Graubünden. Die Lage war in der Tat prekär, denn bis dato führte nur ein schmaler Feldweg in das abgelegene Averser Tal – und der war selbst für Fussgänger und das Vieh «halsbrecherisch» und führte «zum Teil durch grauenerregende Schluchten», so ein Zeitzeuge. Der Bitt-Brief der Abgeschnittenen stiess beim Kanton auf offene Ohren. Bereits im darauf folgenden Jahr wurde mit dem Bau einer drei Meter breiten und über 20 km langen Fahrstrasse begonnen. Über 10 Jahre liefen die Bauarbeiten. Die erste Etappe von Rofla nach Cresta wurde 1895 fertig gestellt, der zweite Abschnitt von Cresta nach Juf in den Jahren 1899 und 1900.

Baukunst des 19. Jahrhunderts

Die Averser Talstrasse ist nach allen Regeln der Baukunst des 19. Jahrhunderts erbaut: Mit einer Steigung von bis zu 20 Prozent zieht sie sich talaufwärts und überwindet den Rhein mehrmals mit grazilen Steinbrücken und einer Eisenbrücke bei Innerferrera. Bis in die 60er Jahre des 20. Jahrhunderts war die Alte Talstrasse die Hauptverbindung ins Averser Tal. Mit dem zunehmenden Autoverkehr entsprach der bescheidene Fahrweg jedoch nicht mehr den Mobilitätsanforderungen. In den 60er Jahren entstand deshalb eine neue, fünf Meter breite Strasse, die den historischen Verkehrsweg stark überprägte. Auf weiten Strecken zeugen heute nur noch Trockenmauerreste, Steinpfosten oder Rand-

steine von der ehemals so lebensnotwendigen Verbindung. Mehrere Teilstücke der alten Talstrasse von insgesamt 4.2 km Länge sind jedoch noch fast vollständig erhalten und geben einen bewegenden Einblick in die Ingenieurbaukunst eines vergangenen Jahrhunderts. In den Grundlagen zum Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz ist ihre Bedeutung deshalb als «national» eingestuft worden.

Engagement für die Sanierung

Doch nicht nur Strassenbaumassnahmen haben der Alten Averserstrasse zugesetzt, auch Wind, Wetter und Wasser machen der alten Bausubstanz zu schaffen. So riss ein Seitenbach im Frühjahr 2004 eine steinerne Bogenbrücke südlich des Weilers Starleraweg. Auch an anderen Orten sind Sanierungen dringend. Dafür macht sich seit 2000 der Verein «Alte Averserstrasse» stark: Die Mitglieder haben bereits mit viel Eigenleistungen einbruchsgefährdete Brücken abgestützt und saniert sowie Wegabschnitte wieder nutzbar gemacht. Doch es bleibt noch viel zu tun. Vor allem im Abschnitt zwischen Innerferrera und Campsut besteht akuter Handlungsbedarf. Hier ist der Weg stellenweise schon ins Tal abgerutscht und nicht mehr begehbar, die historische Punt di Val die Lei, eine Steinbogenbrücken, ist stark beschädigt. Rund 4.5 Millionen Franken, so die Kalkulation des Vereins, werden die Sanierungsarbeiten für den gesamten Abschnitt beanspruchen – die Eigenleistung der Vereinsmitglieder nicht eingerechnet. Nicht nur die Gemeinden und der Kanton Graubünden haben ihre Unterstützung zugesagt, auch von Seiten des Bundes kann das Projekt voraussichtlich finanzielle Unterstützung erhalten.

Herausgeber:
Bundesamt für Strassen ASTRA, Bereich
Langsamverkehr
CH-3003 Bern
Tel. +41 31 322 76 53
Fax.+41 31 323 42 21
www.ivs.admin.ch

Gestaltung:
Steiner & Buschor,
Burgdorf

Juni 2005 ©

