

Zeitschrift: Geomatik Schweiz : Geoinformation und Landmanagement =
Géomatique Suisse : géoinformation et gestion du territoire =
Geomatica Svizzera : geoinformazione e gestione del territorio

Herausgeber: geosuisse : Schweizerischer Verband für Geomatik und
Landmanagement

Band: 109 (2011)

Heft: 12

Artikel: Erhalten, vernetzen, vermitteln und verwerten : das
Entwicklungspotenzial historischer Strassen

Autor: Doswald, C.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-236833>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 01.04.2025

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

Erhalten, vernetzen, vermitteln und verwerten: das Entwicklungspotenzial historischer Strassen

Die durchwanderte oder durchfahrene Landschaft bietet vielfältigen Zugang zu ihrer Geschichte. Allerdings sind die Zeugen dieser Geschichte immer wieder gefährdet und selbst Teil des Wandels. Zahlreiche Instandstellungsprojekte der letzten Jahre befassten sich aus diesen Gründen mit historischen Fahrstrassen. Meist sind daran Mitarbeitende der Abteilung Beratung von ViaStoria beteiligt, um ihre spezifische Fachkompetenz im Umgang mit historischen Verkehrswegen einzubringen.

Des routes carrossables historiques aux routes touristiques, les voies de communication suisses sélectionnées ici dévoilent leur potentiel de développement pour l'entretien du paysage, la mise en valeur didactique des paysages aménagés et l'exploitation touristique, en particulier agrotouristique. Les routes historiques sont cependant des biens culturels soumis à des conditions particulières : leur protection constitue certes un passage obligé en vue de leur préservation, mais elle ne réside pas au centre des préoccupations. Une utilisation adaptée est pourtant essentielle. Cela implique leur intégration dans les réseaux de voies de communication et des paysages aménagés, ainsi que dans la vue d'ensemble des lieux qu'elles rendent accessibles. Seule une utilisation adéquate justifie les mesures parfois coûteuses qui sont prises pour leur remise état et les investissements consentis pour leur entretien courant.

Sulla scorta di esempi svizzeri – dalle strade carrozzabili ai percorsi turistici – viene messo in evidenza il potenziale insito nelle vie storiche in relazione alla protezione integrata del territorio, la trasmissione didattica dei valori del paesaggio culturale e all'uso in ambito turistico, in particolare agri-turistico. Le vie storiche sono beni culturali che richiedono attenzione particolare: le necessarie misure di salvaguardia e protezione, non sempre tenute in debita considerazione, sono un importante presupposto alla loro conservazione. La garanzia di un loro uso adeguato – con l'inserimento nella rete di traffico e la connessione ai paesaggi culturali e agli insediamenti che collegano – rappresenta perciò l'aspetto centrale della questione. Solo un uso adeguato rende infatti plausibili e giustificati gli interventi di risanamento, a volte onerosi, e le spese derivanti dalla manutenzione ordinaria.

C. Doswald

Historische Strassen sind Kulturgüter mit besonderen Voraussetzungen: Schutz und Schonung sind zwar wichtige Voraussetzungen für ihre Erhaltung, sie stehen aber nicht im Mittelpunkt der Bemü-

hungen. Zentral ist immer die Gewährleistung einer angemessenen Nutzung, und das heisst: die Einbindung in die Verkehrsnetze und die Vernetzung mit den Kulturlandschaften und Ortsbildern, die sie erschliessen. Erst die angemessene Nutzung rechtfertigt die unter Umständen aufwendigen Massnahmen zu ihrer Instandstellung und den Aufwand für den laufenden Unterhalt.

Alle historischen Verkehrswege mit Substanz besitzen eine besondere Eignung für die Vernetzung in Projekten zur inte-



Abb. 1: Kulturgut Strasse: Die Leute von Schüpfheim im Entlebuch, Kanton Luzern, begehen den wiederhergestellten Alten Frutteggweg, eine pionierhafte Alperschliessungsstrasse von 1872/73 (Cornel Doswald, ViaStoria).

gralen Inwertsetzung der Kulturlandschaft. Anders als die Wege des Langsamverkehrs – Fuss-, Saum- und Karrwege – stellen Fahrstrassen aber aufgrund ihrer Dimensionen und ihrer Eignung für Motorfahrzeuge besondere Anforderungen an Instandstellungsprojekte.

Kulturgüter erhalten...

Zwischen Erhaltung und Nutzung der Substanz historischer Strassen besteht deshalb eine zirkuläre Beziehung.¹ Die Erhaltung ist nur möglich, wenn die Nutzung gewährleistet ist, und die Nutzung ist nur möglich, wenn die Erhaltung gewährleistet ist. Zwei zentrale Dokumente der letzten Jahre tragen dem Rechnung, nämlich die Technische Vollzugshilfe «Erhaltung historischer Verkehrswege» von ASTRA, EKD und ENHK, die hauptsächlich von ViaStoria erarbeitet worden ist, und der «Richtplan Sustenpassstrasse» des Oberingenieurkreises I des Kantons Bern, erarbeitet von einer Planergemeinschaft unter Mitwirkung von Spezialisten von ViaStoria.

Die Vollzugshilfe ist ein unverzichtbares Instrument für alle, die sich mit der Erhaltung und dem Unterhalt historischer Verkehrswege im Allgemeinen beschäftigen. Sie stellt eine Verständigungsbasis dar für alle Berufsleute, die an einem Pro-

Wege und Geschichte 2011/1: Reise in die Verkehrsgeschichte, ViaStoria.

jekt zur Erhaltung historischer Verkehrswege beteiligt sind, und vermittelt praktisches Wissen über Unterhalts- und Erhaltungsmaßnahmen. Dank ihrer umfassenden Sichtweise und dem systematischen Aufbau bietet sie darüber hinaus einen Überblick über Formen und Funktionen historischer Verkehrswege, der auch für interessierte Laien äusserst wertvoll ist.

Der beispielhafte Richtplan Sustenpassstrasse definiert dagegen in einem hervorragenden Einzelfall umfassend und detailliert die planerischen, baulichen und gestalterischen Rahmenbedingungen für die Erhaltung des Objekts. Er bildet dadurch im Einklang mit den denkmalpflegerischen Schutzziele des IVS die Grundlage für die Qualitätssicherung bei Unterhalt und Erneuerung der Sustenpassstrasse von Innertkirchen bis zur Passhöhe. Sein Geltungsbereich erstreckt sich über alle Bestandteile der Strasse, den beidseitigen Bauverbotsstreifen sowie über die Umgebung, soweit sie für die Verkehrssicherheit und den Erhalt des Ensembles relevant ist.



Abb. 2: Erhalten durch vorausschauendes Planen: Seit 2010 ist die Sustenpassstrasse von 1939–46 auf der bernischen Seite durch einen umfassenden Richtplan geschützt, der ihre weitere Entwicklung in geordnete Bahnen lenkt. Als wahrscheinlich erstes Baudenkmal der Schweiz wurde sie mit einem eigenen Planungsinstrument mit hohem Stellenwert ausgestattet (Guy Schneider, ViaStoria).

...Vernetzen...

Verkehrswege sind die Verbindungsinstrumente par excellence. Sie erschliessen Landschaften und Siedlungen für den Personenverkehr, sie ermöglichen ihre Nutzung und dadurch die Produktion und den Austausch von Gütern und Dienstleistungen. «Auch in der Struktur der Weg- und Strassennetze drücken sich die verwobenen Zeitstrukturen der Geschichte aus. In die Landschaft, die als offene Einheit ihre Gestalt allmählich verändert, fügen sich stabile Routen und Verkehrsverbindungen ein, deren konkrete Verläufe immer wieder aktualisiert, verändert und neu ausgebaut werden und die dabei oft ihre älteren Wegformen und Strassenbauten zurücklassen. Historische Verkehrswege lassen sich deshalb nicht als Objekte isolieren, sondern haben nur im Kontext eine Bedeutung und einen Nutzen. Durch die Art, wie mit ihnen umgegangen wird, gewinnen oder verlieren immer Landschaften und Ortsbilder als Ganze.»² Die daraus hervorgehende Vernetzung von Orten und Aktivitäten ist die Grundlage für die angesprochene Nutzung historischer Strassen. Viele Instandstellungsprojekte sind deshalb bereits als integrale landschaftspflegerische Massnahmen angelegt, um dieser Voraussetzung Rechnung zu tragen. Nachfolgend nur einige Beispiele, die alle eine Reise hin zu ihnen lohnend machen:

Schüpfheim LU – Alter Frutteggweg

Der so genannte Alte Frutteggweg bei Schüpfheim im Entlebuch wurde 1872/73 als Alperschliessungsstrasse für die exportorientierte Hartkäseproduktion erbaut. Er ist eines der herausragendsten strassenbaulichen Denkmäler des Entlebuch und seiner weiteren Umgebung. Fehlende Nutzung, mangelnder Unterhalt und die Einflüsse der Witterung setzten dem Bauwerk allerdings zu und machten 2009/10 eine Restaurierung erforderlich. Der Instandstellung voran ging ein Pflegeschlag im zuvor vernachlässigten, besonders artenreichen Wald. Auch die Bewirtschafter der vom Weg erschlossenen Trockenwiesen konnten aus dem Projekt



Abb. 3: Erhalten durch sachgemässes Instandstellen: Im Zug eines mehrere Etappen umfassenden Instandstellungsprojekts wird die 1495 eröffnete alte Schollbergstrasse zwischen Trübbach (Gemeinde Wartau SG) und Sargans wiederhergestellt und durchgehend begehbar gemacht (Ralph Gantenbein, LG Bau AG).

einen direkten materiellen Nutzen ziehen, denn die Restaurierung des Weges gewährleistet die Erschliessung dieser Wirtschaftsflächen auf Dauer. Ausserdem entspricht die traditionelle Bewirtschaftung dieses Gebietes den Zielen des Naturschutzes und kann entsprechend im Rahmen eines Bewirtschaftungsvertrages abgegolten werden. Die weitgehend intakte Landschaft des UNESCO-Biosphärenreservats Entlebuch mit ihren Naturschönheiten bietet für viele Menschen aus der Zentralschweiz und den angrenzenden Kantonen ein nahe gelegenes Erholungsgebiet. Da der Alte Frutteggweg nach der Instandstellung als Wanderweg signalisiert wird und eine bedeutende Lücke im Wanderwegnetz schliesst, fördert seine Wiederinstandstellung den sanften Tourismus, der mit sorgfältigem Marketing der Region langfristig materielle Vorteile bringt. Geplant ist in diesem Zusammenhang seine Integration in ein ViaRegio-Projekt (Abb. 1).

Sargans–Wartau SG – Alte Schollbergstrasse

Die Alte Schollbergstrasse zwischen Sargans und Trübbach wurde auf Beschluss der Eidgenössischen Tagsatzung 1490–95 erbaut. Sie überwand die Schlüsselstelle der linksufrigen Rheintalstrasse mit

teilweise aufwändigen Kunstbauten, bis sie 1822 durch die erste Kunststrasse im St. Galler Rheintal ersetzt wurde. Die Gemeinde Wartau als Initiantin des 2009 eingeleiteten Instandstellungsprojekt beabsichtigt nun, mit einem integralen Projekt die beachtlichen Überreste der Alten Schollbergstrasse instand zu stellen, sie ihrer Bedeutung gemäss im Landschaftsbild wieder zur Geltung zu bringen, ihre Umgebung durch Auslichten des Waldes als Standort von Licht und Wärme liebenden Pflanzen und Tieren aufzuwerten und sie durch Einbezug in das Wanderwegnetz für Spaziergänger und Wandernde zu reaktivieren. Nach Abschluss des auf mehrere Jahre ausgelegten Projekts wird die Alte Schollbergstrasse einen der berner-



Abb. 4: Vernetzen: Die durch den heimischen Verein alte Averser Strasse (aAst) restaurierte erste fahrbare Talstrasse von 1890–95 erschliesst die Kulturlandschaft zwischen dem Ferreratal und dem Avers im Hinter rheingebiet (Cornel Doswald, ViaStoria).

kenswertesten Abschnitte der ViaRhena-Alpenrhein darstellen, die derzeit realisiert wird (Abb. 3).

Walsерweg Graubünden und alte Averserstrasse

Ein weiteres Beispiel für die kulturlandschaftliche Vernetzung ist der Walsерweg Graubünden. Er ist ein kultur- und naturnahes, nachhaltiges Tourismusprojekt der Walservereinigung Graubünden. Als Via-Regio-Route wurde er im Juni 2010 eröffnet. Sein Ziel ist es, den Wandernden ein eindrückliches Natur- und Kulturerlebnis zu vermitteln und es den Einwohnerinnen und Einwohnern abgelegener Täler zu ermöglichen, während der Sommersaison ein zusätzliches Einkommen aus dem Tourismus zu erwirtschaften. Der Weitwanderweg umfasst 19 Wanderetappen, die auf den Spuren der Walsер durch den Kanton Graubünden führen. Bei der Routenplanung wurde dem Einbezug von historischen Wegen, darunter zahlreichen alpinen Passwegen sowie von intakten Siedlungen und attraktiven naturnahen Kulturlandschaften grosse Beachtung geschenkt. Auf ihren Wanderungen können Wandernde so Lebensraum und Kultur der Walsер näher kennenlernen, Walserkost probieren oder die Sprache der Walsер entdecken. Vom Walsерweg werden IVS-Objekte von nationaler Bedeutung mit viel Wegsubstanz wie der Saum- und Fahrweg über den San Bernardino-Pass oder die alte Averserstrasse von der Roflaschlucht nach Juf ebenso berücksichtigt wie Alpwege und Passübergänge von regionaler oder lokaler Bedeutung. Die alte Averserstrasse stellt dabei ein Paradebeispiel für eine nachhaltige Kulturlandschaftsentwicklung dar: Ein historisches Wegobjekt wurde instandgestellt und für den sanften Tourismus geöffnet mit dem Ziel, Wertschöpfung in ein abgelegenes Tal zu bringen (Abb. 4).

Verkehrslandschaft Sustenpass

Ähnliche Ziele verfolgt ViaStoria mit dem Gesamtkonzept «Verkehrslandschaft Sustenpass», das zur Zeit vorbereitet wird. Der Sustenpass verfügt über eine reiche

und vielfältige Natur- und Kulturlandschaft. In Bezug auf die Verkehrsgeschichte besitzt der Sustenpass im Alpenraum sogar einzigartige Voraussetzungen. Drei verschiedene Weg- und Strassengenerationen sind heute noch in der Landschaft ablesbar und bilden ein Lehrbeispiel für die Entstehung der Verkehrswege in den Alpen vom Mittelalter bis in die Neuzeit: der Saumweg als älteste Verkehrsverbindung, die Commercialstrasse aus dem frühen 19. Jahrhundert («1811er Strasse») sowie die heutige Passstrasse aus den 1940er-Jahren, eine touristische Panoramastrasse, die hohen landschaftsgestalterischen Ansprüchen zu genügen hatte. Hauptgründe dafür sind die unterschiedlichen Trassierungen der drei Bauwerke sowie die Tatsache, dass sowohl das bernische Gadmental als auch das ernerische Meiental in der Vergangenheit nicht durch intensive Modernisierungsschübe überformt worden sind, sondern eine zurückhaltende Entwicklung erfahren haben. Das Sustengebiet gehört zu den strukturschwachen Regionen der Schweiz. Das ViaRegio-Modell von Kulturwege Schweiz bietet hier gute Voraussetzungen, um anhand eines me-



Abb. 5: Vermitteln: Die Hohle Gasse (www.hohlegasse.ch) zwischen Immenensee und Küssnacht SZ ist ein beliebtes Schulreiseziel und verfügt entsprechend über eine gut ausgebaute Infrastruktur mit Beleuchtung, Signalisierung, rollstuhlgängigem Umgehungsweg und Besucherpavillon. Daneben wirkt der 1935 zum Saumpfad rückgebaute historische Verkehrsweg schon fast unscheinbar (Cornel Doswald, ViaStoria).

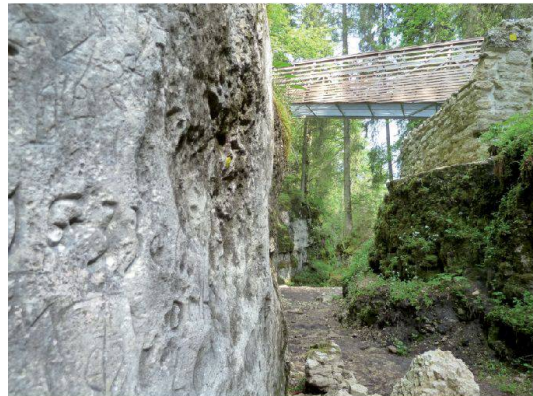


Abb. 6: **Erinnern:** In der Schlucht unter der 1924 eingestürzten Täuferbrücke (Pont des Anabaptistes) trafen sich einst die Wiedertäufer der Chasseral-Kette zu ihren versteckten Gottesdiensten. Zahlreiche Inschriften, die bis ins 17. Jh. zurückgehen, zeugen von ihrer Anwesenheit. Seit 2010 ist der Ort ein Erinnerungsort, an dem auch ein neuer Steg über die Schlucht führt (Guy Schneider, ViaStoria).

thodisch ausgereiften Projekthandbuchs die historischen Verkehrswege der Region zu Leitlinien für die Begegnung mit den Landschaften beidseits des Passes auszugestalten, ähnlich, wie das etwa mit der ViaStockalper im Ecomuseum Simplon geschehen ist. Eine Aufwertung vernachlässigter Wegstücke erhielt den integrierenden Rahmen eines Gesamt-Nutzungskonzepts für Meiental und Gadmental, und das neue Angebot könnte auf den spezialisierten Internet-Plattformen von Kulturwege Schweiz und SchweizMobil dem Zielpublikum vermittelt werden.

...Vermitteln...

Gut vernetzte historische Strassen bieten privilegierte Zugänge zu Landschaften und Siedlungen als Erfahrungsräumen. Sie ermöglichen damit die von der Didaktik hoch geschätzte «originale Begegnung». Das Erlebnis ihrer Begehung oder Befahrung bildet die Grundlage der Gewinnung von Einsichten in unserer Lebenswelt und ihre Geschichte. «Sie bieten Zugänge zur direkten, anschaulichen

Erfahrung der Beziehungen zwischen Landschaften und Siedlungsformen, ihrer Verkehrsentwicklung, der Struktur des Weg- und Strassennetzes und den Bauformen, die dafür ausgebildet werden. Dadurch können sie die Grundlage für bildendes und handlungsleitendes Lernen am Objekt sein, nicht nur für Schüler, sondern für alle interessierten Passanten, Autodidakten im besten Sinn des Wortes.»³ Entscheidend dafür ist, dass man weiss und klar definiert, was man vermitteln will. Auch die Zusammenhänge müssen einem selbst klar sein. Anschauungsmaterial, das sich zur Vermittlung eignet, findet man genug; es kommt darauf an, dass man über Kriterien für die Auswahl verfügt. Wichtig ist die «Themenschiene», der attraktive Zugang, die Leitlinie. Das Thema bestimmt die Routenwahl, die Route bestimmt die Aufgabenstellungen, die Aufgabenstellungen bestimmen die Aufbereitung des Materials zu Informationsmedien und Übungsaufgaben (vgl. dazu die Beiträge in Wege und Geschichte 2010/1).

Im Hinblick darauf hat ViaStoria mit Fachpartnern im Auftrag der Schweizerischen Stiftung Pro Patria das Lehrmittel «Unterwegs auf Kulturwegen» realisiert. Das Lehrmittel will zu Direktbegegnungen mit der vergangenen und aktuellen Lebens-



Abb. 7: **Verwerten durch Kulturtourismus:** Die 1855–67 erbaute Postkutschenstrasse, die Route des Diligences, mit ihren 51 Kehren zwischen Vernayaz und Finhaut trug im 19. Jh. entscheidend zur touristischen Entwicklung des Unterwalliser Trient-Tals bei. Restauriert und in kulturtouristische Projekte (ViaCook, Alposcope) einbezogen, erlebt sie eine Wiedergeburt (Philipp Zinniker).

welt führen. Zeugen der Schweizer Kultur sollen nicht virtuell bleiben, sondern begangen, besucht und erlebt werden. Zusammenhänge sollen nicht einfach vermittelt, sondern selbst erfahren werden. Das Lehrmittel beleuchtet am Beispiel der ViaGottardo das Thema Kulturwege von verschiedenen Seiten. Die Texte und die zahlreichen Übungsaufgaben zu den Bereichen «Historische Verkehrswege – Geschichte des Verkehrs», «Handel», «Reisen, Tourismus, Pilgern», «Kultur, Kulturgüter, Kulturaustausch» oder «Landschaft, Kulturlandschaft, Landschaftswandel» bilden Grundlagen für den fächerübergreifenden Unterricht vor Ort. Im ersten Teil jedes Kapitels wird das jeweilige Thema als transferierbares Wissen ausgelegt und mit allgemeingültigen Fragen unterschiedlichen Schwierigkeitsgrades beleuchtet. Diese Grundlageninformationen und Aufgaben lassen sich auch für andere Routen als die ViaGottardo verwenden. Sie regen die Schülerinnen und Schüler an, aufgrund von Hinweisen und Zeitzeugen mögliche Veränderungen und Phänomene auch am eigenen Wohnort zu erforschen.⁴ Historische Strassen bilden aber nicht nur Objekte der didaktischen Vermittlung. Viele von ihnen sind zugleich auch Identität stiftende Erinnerungsorte mit hohem symbolischem und emotionalem Wert. In der Regel werden sie deshalb nicht nur instand gehalten, sondern auch daraufhin inszeniert und mit allen notwendigen Installationen ausgestattet. Beispiele, die inszenierte Erinnerung und didaktische Vermittlung verbinden, sind etwa die Hohle Gasse zwischen Immensee und Küssnacht, eine der Schlüsselstellen der Innerschweizer Befreiungstradition (Abb. 5), und der Pont des Anabaptistes auf den Höhen des Chasseral, ein einstiger kultischer Versammlungsort der Täufergemeinden des Berner Juras (Abb. 6).

...und Verwerten

Die kulturlandschaftliche Vernetzung ist schliesslich, wie schon angedeutet, auch die Voraussetzung für die Erschliessung von historischen Strassen als Kultur(wan-



Abb. 8: Verwerten durch Agrotourismus: Mitten ins Herz des «Chriesilands» führt zwischen Zug und Arth die «Artherstrasse». 1931–39 erbaut als Panoramastrasse für Autotouristen, erschloss sie die landschaftliche Schönheit des Zugerseegebiets (Cornel Doswald, ViaStoria).

der)wege. In vielen Fällen knüpft der Kulturtourismus direkt an die didaktische Vermittlung an. So gehört zum Walsersweg ein ausführlicher Wanderführer, der alle Aspekte der Geschichte und Lebenswelt der bündnerischen Walsers beleuchtet. Er leistet damit auch einen wesentlichen Beitrag zur Traditionspflege der Walsersiedlungsgebiete; der Walsersweg wird dadurch ein Stück weit zum künstlich geschaffenen Erinnerungsort. Auch die Route des Diligences von Vernayaz über Salvan nach Finhaut ist nicht nur in die Via-Cook eingebunden, die einen wichtigen Abschnitt der schweizerischen Tourismusgeschichte nachzeichnet. Als Bestandteil des Projekts Alposcope ist sie auch eine Station in einem didaktischen Projekt, das eine Gebirgslandschaft in ihrer Gesamtheit erschliesst.

Schliesslich eröffnen sich auch dem Agrotourismus neue Möglichkeiten, sich über die Vermarktung örtlicher Produkte an die kulturtouristische Verwertung historischer Strassen anzuschliessen. Die Alte Schollbergstrasse beispielsweise wird als Abschnitt des Kulturwegs ViaRhenana auch einen Bestandteil des Basisprojekts zum Regionalentwicklungsprojekt (PRE) ViaRhenana bilden, das mit Mitteln der Neuen Regionalpolitik (NRP) gefördert

wird. Dieses wiederum ist ein Bestandteil eines Projekts zur agrotouristischen Nutzung historischer Verkehrswege des Landwirtschaftlichen Zentrums St. Gallen, das noch weitere Routen umfassen soll. Und ganz ähnlich erwächst für die Artherstrasse, eine touristische Panoramastrasse aus den Dreissigerjahren am Ostufer der Zugersee, eine neue Rolle als Erschliessungsrouten für das Regionalentwicklungsprojekt «Zuger Chriesi». Ob sich das auch positiv auf die Bemühungen auswirkt, dieses abschnittsweise sehr bedeutende Baudenkmal vor weiteren Beeinträchtigungen zu schützen, wird die Zukunft weisen.

Hier zeigt sich, dass Angebote und Nutzungen vernetzt sein müssen, um Wirkung zu erzielen. Alle sektoralen Investitionen in Erhaltung, Vernetzung, Vermittlung und Verwertung müssen so konzipiert sein, dass sie sich wechselseitig unterstützen, sonst verfehlen sie ihre Ziele ganz oder zum grossen Teil. Ausserdem darf nicht übersehen werden, dass die erfolgreiche regionalwirtschaftliche Verwertung eines Kulturweges nur dann möglich ist, wenn man ihn als Kulturweg mit allen seinen Bezügen ernst nimmt. Und dies setzt voraus, dass der Erhaltung der Substanz der historischen Strassen und Wege, die seine Grundlage bilden, die entsprechende Aufmerksamkeit gewidmet wird.

Literatur:

Cantoni, Fabio: Raus aus dem Schulzimmer. In: Bündner Schulblatt, April 2011, 12–13.

Doswald, Cornel: Wege mit Geschichte / Des voies et routes porteuses d'histoire, in: anthos 1/2011 «Wege, Brücken, Stege / Chemins, ponts, passerelles», 14–19.

Doswald, Cornel; Maurer, Susanna: Der Sustenpass – exemplarische alpine Verkehrslandschaft. Das Entwicklungspotenzial der Randlage, in: Wege und Geschichte 2/2010, 32–37.

Gemeinde Schüpfheim (Hg.): Der Alte Fruttweg in Schüpfheim und seine Umgebung. Informationsschrift zur Wiedereröffnung am 4. September 2010. Konzept und Redaktion Cornel Doswald. Schüpfheim 2010. Bestellung oder Download unter www.schuepfheim.ch > Lebensraum Schüpfheim > Kultur (Zugriff: 30. Mai 2011).

Haupt, Isabel: Erinnerbare Landschaft – promenade d'ingénieur. Über den Richtplan zur Sustenpassstrasse, in: werk, bauen + wohnen 10/2009, 4–11.

Hügli, Andreas; von Niederhäusern, Raffael; von Steiger, Annli: Unterwegs auf Kulturwegen. Lehrmittel für den fächerübergreifenden Unterricht, Bern 2010.

Schneider, Hanspeter: Kulturwege Schweiz: neue Wertschöpfungsketten dank der Kulturlandschaft, in: Montagna 11/2010, 6–8.

Schuler, Irene: Walsersweg Graubünden. In 19 Etappen vom Hinterrhein in den Rätikon, Zürich 2010.

Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis I: Kantonsstrasse Nr. 11 Innertkirchen–Sustenpass. Richtplan Sustenpassstrasse BE (RPS), bearbeitet von Uli Huber, Urs Fischer (Metron Bern AG), Guy Schneider und Cornel Doswald (ViaStoria), Thun 2010.

Technische Vollzugshilfe Erhaltung historischer Verkehrswege, hg. von ASTRA, EKD, ENHK, Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 8, Bern 2008.

Weidmann, Ruedi: Wenn die Strasse Teil der Landschaft ist, in: tec21, 35/2004, 7–12.

Wege und Geschichte 1/2010, Didaktik in der Kulturlandschaft.

Anmerkungen:

¹ Technische Vollzugshilfe 2008, 15 f.

² Doswald 2011, 14.

³ Doswald 2011, 18.

⁴ Vgl. Cantoni 2011.

Cornel Doswald
Historiker
Leiter Abteilung Beratung
ViaStoria – Zentrum für Verkehrsgeschichte
ViaStoria Büro Ostschweiz
Tellstrasse 31
CH-8004 Zürich
cornel.doswald@viastoria.ch