Zeitschrift: NIKE-Bulletin

Herausgeber: Nationale Informationsstelle für Kulturgüter-Erhaltung

Band: 7 (1992)

Heft: 2: Bulletin

Rubrik: Weiterbildung

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: 13.07.2025

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

WEITERBILDUNG

Der heutige Strassenbau: Archäologie, Denkmal- und Ortsbildpflege

Ein Blick zurück

Bereits 1960 wurde in Zusammenarbeit zwischen der Schweiz. Gesellschaft für Ur- und Frühgeschichte (SGUF) und dem Eidg. Departement des Innern, vertreten durch das damalige Eidg. Amt für Strassen- und Flussbau, die archäologische Zentralstelle für den Nationalstrassenbau ins Leben gerufen. Das Nationalstrassengesetz hat in seinem Artikel 5 und der Verordnung in Artikel 14 hiezu klar gesagt und deutlich darauf hingezielt, wie das Verhältnis zwischen Bundesinteressen, in diesem Fall zwischen Ur- und Frühgeschichte, und der modernen Expansion zu sein hat, d. h. gewertete, kooperative Zusammenarbeit.

Die archäologische Zentralstelle für den Nationalstrassenbau lebt immer noch. Ihr Pulsschlag ist zwar etwas langsamer geworden und es findet nur noch eine Sitzung der Aufsichtskommission pro Jahr statt, so letztmals am 13. Dezember 1991. Schwergewicht der Zentralstelle im Jahr 1991 bildeten die Arbeiten am Nationalstrassenführer.

Von der Gegenwart gehe ich noch einmal etwas zurück. Am 13. März 1961 hat der Bundesrat einen, in unserer Sache wichtigen Beschluss gefasst:

«1. Die Kosten der Ausgrabung, der Bergung oder der wissenschaftlichen Aufnahme (Fotos, Skizzen, Vermessungen) historische Funde im Trassee künftiger Nationalstrassen sind Erstellungskosten der Nationalstrassen im Sinne von Artikel 4 des Bundesbeschlusses vom 23. Dezember 1959 über die Verwendung des für den Strassenbau bestimmten Anteils am Treibstoffzollertrag. Der Bund beteiligt sich an diesen Kosten aus Nationalstrassenkrediten im gleichen Umfang wie an den Erstellungskosten des entsprechenden Nationalstrassenzuges überhaupt.

2. Die Konservierung, Bearbeitung und Aufbewahrung der Funde ist dagegen Sache der Kantone.»

Dieser Beschluss, der dem guten Geist der gemeinsamen Zusammenarbeit entspricht, ermöglicht ein Geben und Nehmen von Bund und Kantonen.

Das Treibstoffzollgesetz von 1985

Art. 28 des im März 1985 beschlossenen Treibstoffzollgesetzes hält u. a. fest:

«Der Bund leistet Beiträge an die Kosten von durch den motorisierten Strassenverkehr bedingten Massnahmen zur Erhaltung, Schonung oder Wiederherstellung von schützenswerten Landschaften mit Einschluss der Ortsbilder und Denkmäler.»

Dies heisst im Klartext: Denkmalschutzmassnahmen können an allen Strassen bis zu 45 % Treibstoffzollunterstützung erhalten, sofern sie durch den motorisierten Verkehr verursacht sind. An National- und Hauptstrassen gelten sogar die für diese Strassenkategorien vorgesehenen höheren Ansätze.

Verkehrswege und Kulturlandschaft

Verkehrswege und Kommunikationswege aller Leistungsabstufungen formen und prägen die Kulturlandschaft und die Lebensfunktion jeder Gesellschaft. Es war früher so und ist auch noch heute so, hier bei uns und in allen besiedelten Gebieten der Welt.

Die Erscheinungsbilder des Verkehrs im heutigen Europa lassen sich mit folgenden Angaben umschreiben: Die Strassennetze in einigen der bedeutendsten Ländern Europas weisen folgende Längen auf: Deutschland (ohne neue Bundesländer) 493'600 km; Frankreich 805'100 km; Niederlande 115'300 km; Italien 301'900 km; Skandinavien (S/N/DK) 289'300 km; Schweiz 71'100 km. / Das Eisenbahnnetz in Europa umfasst 175'400 km (ohne Oststaaten). / In Europa wohnen 414,5 Millionen Menschen (ohne Oststaaten). Der Motorisierungsgrad beträgt in Westeuropa 354 Personenwagen pro 1'000 Einwohner (2,8 Personen/PW), in Osteuropa - ohne ehemalige UdSSR - 125 Personenwagen pro 1'000 Einwohner (8 Personen/PW). / Pro Kilometer Eisenbahnstrecke gibt es in Westeuropa rund 5,4 Eisenbahnwagen. Auf einen dieser Wagen entfallen demnach in Westeuropa 440 Einwohner.

Ich will nun zurückblenden und folgende, sicher zutreffende Feststellungen machen:

1. Völker, die aktiv neue Strassen oder allgemeine Verkehrswege bauten, glaubten fest an die Zukunft ihrer Gesellschaft und sie hatten meistens auch eine positive Zukunft.

2. Immer dann, wenn der Verkehr ausgebeutet, beraubt und die Verkehrswege vernachlässigt wurden, war an der Gesellschaft Grundlegendes nicht mehr in Ordnung.

Während Jahrhunderten – wir sind noch nicht weit davon losgekommen und damit ist es eigentlich auch Gegenwart – wurden die wesentlichen Infrastrukturen nur für die Lösung lokaler Probleme erstellt; sie standen so nebenbei auch den wenigen Auswärtigen zur Verfügung, die sie mitbenutzen wollten.

Und auch folgendes gilt es zu bedenken:

a) Die europäischen Landkarten zeigen sehr schön und haben es in verschiedenen Entwicklungsstufen immer wieder gezeigt, dass die Strassen aller Kategorien in zentralistischen Staatsformen wie Spinngewebe verlaufen, während föderalistische, demokratische Formen des Zusammenlebens flächendeckende Strassennetze aufweisen. Das heisst, Verkehrsnetze unterstützen oder ermöglichen oft erst das Umsetzen der lokalen oder regionalen Politik.

b) Reiche Staaten und Regionen weisen viele Strassen auf, arme sehr wenige. Verkehrsnetze sind das Spiegelbild der wirtschaftlichen und sozialen Struktur.

c) In geographisch schwierigien Gebieten werden die Täler und Zwischenebenen genutzt. Verkehrsnetze haben sich den technischen Möglichkeiten anzupassen.

d) Das räumliche Verhalten des Menschen beim Wohnen und der Wahl der Arbeitsplätze hat dominanten Einfluss auf die Infrastrukturbedürfnisse und deren Lösungen. Die egozentrischen Bedürfnisse des einzelnen Menschen stellen die Anforderungen an die Verkehrsnetze und prägen damit ihr Bild.

Von regionalen zu internationalen Bedürfnissen

Wir stehen in einem Wandel. Bin anhin waren die lokalen, höchstens regionalen Bedürfnisse allein massgebend. Heute sind die überregionalen und internationalen Bedürfnisse für sich selber bedeutungsvoll und mengenmässig gross. Es entstehen Sachzwänge, ungewollte Nutzungen finden statt und dies ruft nach Prioritäten und nach Ordnungskräften, welche diese setzen und durchsetzen können.

Es ist klar, dass die Probleme dann entstehen, wenn viele dasselbe tun: Bei Ferienfahrten oder beim Güteraustausch zwischen Süden und Norden. Es sollte völlig klar sein – und man muss sich das immmer wieder vergegenwärtigen – dass Verkehr ein komplexes Verhaltensnetzwerk darstellt und dass singuläre, lokale, regionale oder artbezogene Betrachtungen keine korrekte Beurteilung allgemeiner Verkehrsprobleme und deren Lösungen erlauben.

Für uns Schweizer im Zentrum Europas scheint es hart zu sein, zu begreifen, dass es für den Strassenverkehr z. B. primär gar nicht von grosser Bedeutung ist, ob wir durch unsere Alpen gute Strassen und Verkehrswege haben oder nicht. Bedeutungsvoll ist nur, dass wir Durchgangsland sind

und weil wir dies sind, werden wir auch so oder so dazu benutzt. Uns selber bleibt gar nichts anderes übrig als zu tun, was möglich ist, um viel davon zu profitieren. Das wäre zwar die positive Ausdrucksweise. Heute ist aber die negative Jammermelodie weit verbreitet und darum heisst es etwa, es bleibe gar nicht anderes übrig, als zu fordern, die unerträglichen Zustände unter denen wir leiden zu beseitigen. Es wäre allerdings naiv zu glauben, Verkehr könne, weil er ein menschliches Produkt ist, in wesentlichem Ausmass so geändert werden, wie die Betroffenen dies wünschen. Das geht schon ganz einfach deshalb nicht, weil auch hier sehr komplexe Interdependenzen zwischen Verkehr, Geographie, Staat, Siedlung, Wohlstand und psychischem Verhalten der Menschen bestehen.

Verkehrspolitik und Strassenbau

Wir leben in einem babylonischen Gewirr; die Anhänger der einen Spezialproblematik und die Anhänger der anderen Spezialproblematik können sich nicht mehr verstehen. Sie wollen – als Mehrheit oder als Minderheit – ihre Spezialhobbys pflegen, aber keine Probleme lösen. Und in diesem Gewirr soll man Strassen bauen? Auch das ist ein Zusammenhang zwischen Verkehrspolitik und Strassenbau.

Einige technische Fakten

1960 wurde das Nationalstrassennetz beschlossen. Warum wurde es beschlossen? Dies geschah zur Lösung der Verkehrsprobleme, insbesondere zur Reduktion der Verkehrsunfälle und der Entflechtung. Aber es wurde auch beschlossen zur Einleitung wirtschaftlicher Entwicklungen in den bedeutendsten Regionen unseres Landes. Das ganze Netz umfasst 1'855,8 km, nämlich 1'480,3 km 4- oder 6spurige Strassen (Autobahnen) sowie 375,5 km 2spurige Strassen (eigentliche Autostrassen). In Betrieb sind heute 1'152,2 km 4- und 6spurige und 252,0 km 2spurige, also total 1'404,2 km Strassen. Dies sind nach 31 Jahren Bauzeit nur 80,9 % der Zielsetzung.

Wo sollen diese Strassen gebaut werden oder wo sind sie gebaut worden? Sie wissen es. Häufig und meist ausgerechnet dort, wo schon immer in der Ur- und Frühgeschichte Siedlungen und Strassen bestanden.

Bis 1990 haben wir 3'050 Brücken gebaut, das sind total 243,668 km oder 3'856'756 m2 Fläche. Das heisst, auf jeden Schweizer entfällt mehr als ein halber Kubikmeter Nationalstrassenbrücke.

WEITERBILDUNG

Auf den Nationalstrassen sind geplant, in Bau oder in Betrieb 242 Tunnels mit einer totalen Länge von 243,780 km Länge. Rechnerisch würde dies ergeben, dass 1/3 des Netzes Tunnel oder Brücken sind. Dies stimmt jedoch nicht, es sind ca. 1/5, weil Brücken und Tunnels je Spur gezählt werden.

Und trotzdem, wir, meine Generation, hat hier die grössten öffentlichen Werke verwirklicht, die in der Eidgenossenschaft je entwickelt wurden.

Und die Kosten

Für 34,955 Mia Franken haben wir von 1960 - 1990 ein neues zusätzliches Verkehrsnetz über die bestehenden Verkehrsinfrastrukturen gelegt. Ein Verkehrsnetz, welches zwischen 25 - 40 % der Verkehrsleistung, die in unserem Land erbracht wird, bewältigt und die Unfallzahlen trotz zunehmender Verkehrsbelastung in unserem Land gesenkt hat.

Dieses grosse Werk des 20. Jh. wurde von den Automobilisten, d. h. den Benützern selber finanziert. Nicht über soziale, politische Steuern, sondern eben direkt. Das Netz ist noch nicht fertig, leider. Es fehlen noch Aufgaben im geschätzten Wert von 15 Mia Franken. 80,9 % sind fertig. Die teuersten Strecken fehlen noch.

Für archäologische Arbeiten bei den Nationalstrassen haben wir zwischen 1960 und 1991 96,395 Mio Fr. aufgewendet:

1960 - 1981 (Ende): Aufwand Archäologie 18,123 Mio Fr., pro Netz-km mittl. Aufwand für Archäologie 14'000 Fr./km;
1960 - 1990 (Mitte): Aufwand Archäologie 72,051 Mio Fr., pro Netz-km mittl. Aufwand für Archäologie 48'000 Fr./km;
1960 - 1991 (Ende): Aufwand Archäologie 96,395 Mio Fr., pro Netz-km mittl. Aufwand für Archäologie 64'000 Fr./km.

Absolut gesehen ist das wohl eine grosse Summe, relativ gesehen jedoch sind die Ausgaben bescheiden (2,75 Promille). Die Projektierungskosten allein für die Nationalstrassen bewegen sich in der gleichen Zeit um 3'612 Mio Franken.

Die jährlichen Betriebskosten der Nationalstrassen betragen heute 193 Mio Franken. Die Schwerpunkte der Archäologie betragen in den Kantonen: NE 33,0 Mio Fr. / FR 24,5 Mio Fr. / VD 10,2 Mio Fr. / JU 8,2 Mio Fr.

Nationalstrassenbau und Denkmalpflege

Wir machen nicht nur Archäologie im Sinne von Ausgrabungen. Das Nationalstrassen-Unternehmen beteiligt sich auch am Schutz von Denkmälern. Ein Beispiel aus meiner früheren Tätigkeit im Kanton Graubünden: Für den Schutz der Burg in Mesocco wurden 1,6 Mio Fr. und für das Wäschehaus in Roveredo Fr. 9'000.-- aufgewendet.

Ein ganz besonderes Gebiet, welches ich sehr gerne noch mehr pflegen würde, ist das Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS). Das Ecomuseum am Simplon, der San Bernardinopass usw. Es kann nicht die Idee sein, hier Beispiele aufzuzählen, aber ich möchte darauf hinweisen, dass der Bund den Nationalstrassen ohne Mühe helfen kann und will, Erkenntnisse aus der Vergangenheit unserer Regionen und Lebensräume aufzudecken und verständlicher zu machen.

Zum Schluss möchte ich auch an die Zukunft denken. An die Archäologie der Zukunft. Unsere Bauten sind auch gute Bauten, wie einige der Römer, Kelten oder urgeschichtlichen Vorgänger. Es wäre eine fantastische Sache zu wissen, welche unserer Bauwerke einmal Denkmäler unserer Zeit sein werden. Aus unserer Zeit beurteilt, wüsste ich einiges. Ihre Erhaltung sollte unser Ziel sein. Brücken von Maillart, Brücken von Menn, Strassen von La Nicca sowie Tunnel unserer Zeit wären echte Zeugen unserer heutigen Kultur. Ich hatte die Gelegenheit, anlässlich der Verleihung des Kulturpreises des Kantons Graubünden die Laudatio für Prof. Christian Menn zu halten. Bauingenieure, Strassenbauer, Brückenbauer gehören zu den bedeutendsten Kulturschaffenden einer Zeitepoche. Sie sollten deshalb zu Ihrer Arbeit umsichtig, aufgeschlossen und zukunfstgläubig motiviert bleiben.

(Gekürzte Fassung des im Rahmen des Kolloquiums 'Denkmalpflege und historische Verkehrswege' am 31. Januar 1992 an der ETHZ gehaltenen Vortrages)

Kurt Suter

Verkehrswege und Denkmalpflege

Schlussbetrachtungen zum ETH-Kurs

Die im Wintersemester 1991/92 von der ETH zusammen mit der Vereinigung der Schweizer Denkmalpfleger (VSD) zum Thema 'Denkmalpflege und Verkehrswege: Wege, Strassen, Brücken' durchgeführte Weiterbildungsreihe hatte aus der Sicht der Organisatoren drei Ziele: sie sollte deutlich machen, dass die Inventarisierung auf wissenschaftlicher Grundlage sowie die Erhaltung der wertvollen

Verkehrswege in ihren Struktur- und Substanzelementen sowie ihre Überlieferung an die nächste Generation heute zur vordringlichen Aufgabe geworden ist. Dazu sollte die Diskussion unter den betroffenen Amtsstellen, Vereinigungen und Berufsrichtungen oder ganz einfach unter betroffenen Fachleuten und Laien in Gang gebracht werden. Schliesslich sollten alle Fachleute, die heute im weitesten Sinne unsere Landschaft gestalten, an ihre Pflicht erinnert und zur Respektierung der wertvollen Elemente sowie zur Ergänzung mit qualitätvollen neuen Teilen angeregt werden.

Die Vortragsreihe war in ihrer Art erstmalig und wohl auch einmalig, hat sich doch bisher noch keine Organisation in umfassender Art diesem Thema angenommen. Dafür gebührt der VSD grosser Dank. Die Reihe hat sicher dazu geführt, dass das Gespräch zwischen den Verantwortlichen der inventarisierenden und der pflegenden Gilde in Gang gekommen ist. Ganz besonders wertvoll waren in diesem Zusammenhang die Äusserungen der beiden vertretenen Strassenbauer, Herrn Mantovani vom Tiefbauamt Graubünden und Herrn Direktor Suter vom Bundesamt für Strassenbau, dessen Referat in diesem Bulletin auszugsweise abgedruckt ist.

Grundsätze des denkmalpflegerischen Umgangs

Wo stehen wir nun in dieser Frage? Der wichtigste Punkt, der sowohl in der Einführungs- wie auch in der Schlussveranstaltung an erster Stelle stand, ist die Feststellung, dass historische Verkehrswerge als ganz besondere landschaftsgestaltende Elemente Kulturdenkmäler sind, die nach den Grundsätzen des denkmalpflegerischen Umgangs in einer möglichst unverfälschten Umgebung erhalten werden sollen. Erhaltung von Struktur und Substanz von Verkehrswegen bedeutet aber oftmals Verzicht auf einen Maximalausbau dieser Wege und Strassen und im Sinne der Denkmalpflege bedeutet ein nicht getätigter Ausbau in der Regel die beste Konservierung der alten Elemente. Die übrig gebliebene und von der neuen Nationalstrasse 'in die Ecke' gestellte Brücke napoleonischer Provenienz in der Gondoschlucht am Simplonpass kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass diese Nationalstrasse den grössten Teil der historisch bedeutsamen ersten fahrbaren Hochalpenstrasse Europas (erbaut 1800 - 1805 auf Befehl Napoleons) weggeputzt hat, nachdem sie immerhin während fast zwei Jahrhunderten dem Verkehr gedient hatte. Der Vergleich mit dem letzten kleinen Fachwerkhäuschen, das inmitten der modernen City voller neuer Hochbauten erhalten geblieben ist, liegt auf der Hand. Das kann aber nicht das Ziel unserer Bemühungen sein, auch nicht bei der Erhaltung historischer Verkehrswege.

WEITERBILDUNG

Der Weg als Element der Kulturlandschaft

Der Weg, die Strasse und alle begleitenden Elemente sind als bedeutendes Gestaltungselement der von uns Menschen gestalteten Kulturlandschaft erkannt: im Bundesauftrag, ein Inventar historischer Verkehrswerge zu erstellen, wird diese Erkenntnis von höchster Stelle auf eindrückliche Weise demonstriert. Damit tritt der historische Verkehrsweg als ebenbürtiges Kulturelement neben das Ortsbild oder die Einzelmonumente. Bedeutungsvoll ist in diesem Zusammenhang die Bewahrung des historischen Verkehrsweges in seinen originalen Elementen und mit einer nützlichen Funktion; das Bild der oben beschriebenen Brücke in der Gondoschlucht kann hier ebenfalls als Negativbeispiel herangezogen werden.

Die sorgfältige Pflege des Orts- und Landschaftsbildes erfordert aber auch die Förderung qualitativ hochstehender Neubauten. In dieser Beziehung scheint es im Strassenbau einen gewichtigen Nachholbedarf zu geben. Die Lücke entsteht nach Aussagen von Professor Menn, einem der ganz seltenen Ingenieure, die Brücken auch gestalten und nicht nur wirtschaftlich zu bauen verstehen, bereits bei der Ausbildung an der Hochschule, wo sich angehende Ingenieure nicht mit ästhetischen Fragen befassen. Ein paar löbliche Ansätze sind zu finden, denken wir an die Brücken für die San Bernardino-Südrampe oder die Ganterbrücke am Simplonpass, auch der Viadukt über dem Genfersee wirkt in seiner rhythmischen Art sehr elegant; viele banale Brückenbauten neuster Zeit lassen aber leider vergessen, welche Brückenbauer mit internationaler Anerkennung aus der Schweiz stammen (und im Ausland zu hohem Ansehen gelangt sind...).

Unterhalt zur Erhaltung, Perfektion zur Zerstörung...

Und noch ein Wort zum Unterhalt. Jeder Hausbesitzer weiss, dass nur ständige Pflege ein Gebäude erhalten kann. Die beste Denkmalpflege geschieht deshalb stetig und etappenweise, das Notwendige wird stets ergänzt und ausgebaut. Genauso verhält es sich bei der Pflege und Erhaltung von Verkehrswegen. Leider sind wir in unserer gründlichen Zeit immer dazu geneigt, eine Baumassnahme für alle Zeiten auszuführen: wir giessen die Pflästerung in ein Zementmörtelbett, weil wir das ständige Erneuern des Sandbettes scheuen; wir bedienen uns aller technischen Hilfsmittel, um die Strassen 'sicherer' zu machen: Normen und Vorschriften geben uns ein Profil scheinbar zwingend vor. Dabei kümmert uns die Topografie der Landschaft herzlich wenig, im Gegensatz zum Strassenbau des 18. und 19. Jh. und zum frühen Eisenbahnbau, wo die Eigenheiten

WEITERBILDUNG

der durch Gletscher und Wasser modellierten Landschaft den Bau entscheidend geprägt haben. Denken wir etwa an die eindrückliche Eisenbahnlinie durch das Wynigental zwischen Burgdorf und Herzogenbuchsee, die sich der glazialen Hügellandschaft anpasst, obschon sie das Tal geradewegs durchschneiden könnte, oder an die Gotthardstrasse durch die Tremolaschlucht, die sich in unzähligen Serpentinen in die Höhe windet. Heute wird die Landschaft mit Hilfe von Lehnenviadukten, Brückenungetümen und Tunnels für das gewünschte Längsprofil zurechtgebogen. Dort gilt es den Hobel anzusetzen, nachdem der Wert historischer Verkehrswege erkannt ist. Wir dürfen diese nicht nur museumshaft als Versatzstücke in einer für unser Wohlbefinden zurecht gebogenen Landschaftskulisse erhalten und stolz die archäologischen Funde präsentieren, die uns das Wühlen im Boden ans Tageslicht befördert hat. Wir müssen uns an den Grundsatz erinnern, dass wir nur eine Landschaft pflegen können, wenn wir ihre Eigenheiten analysieren und auch respektieren, das heisst wenn wir bereit sind, unsere Bauprojekte der Landschaft anzupassen oder besser noch unterzuordnen – und nicht umgekehrt, die Landschaft unseren gigantischen Projekten anzupassen; ein wahrlich schwieriges Unterfangen in einer Zeit, in der wir uns auf Strasse und Schiene die Geschwindigkeit zu einem neuen Götzen gemacht haben.

Roland Flückiger

Gartendenkmalpflege – Ein neues Studienangebot

An der Abteilung Grünplanung, Landschafts- und Gartenarchitektur am Interkantonalen Technikum Rapperswil (ITR) findet seit drei Jahren ein berufsbegleitendes Nachdiplomstudium in Gartenarchitektur-Freiraumgestaltung, alternierend mit Landschaftsplanung statt. Es bietet Landschaftsarchitekten Gelegenheit, die während des Studiums und der Berufspraxis erworbenen Kenntnisse und Fähigkeiten zu erweitern und zu vertiefen. Dieser Jahreskurs ist erstmals der Gartendenkmalpflege gewidmet.

Dass Gärten ein gleichwertiges Kulturgut wie Kirchen, Schlösser oder Verkehrswege darstellen, wird erst seit wenigen Jahren bewusst wahrgenommen. Das vielfältige Spektrum an Gartentypen aus verschiedenen Epochen, ihr jeweiliger Zustand und ihre spezifische Nutzung stellen ein komplexes Arbeitsgebiet dar, das sowohl denkmalpflegerische, gestalterische, vegetabile als auch bautechnische Fragen aufwirft. Neben Seminarien, Vorlesungen und Projektarbeiten begleiten öffentliche Veranstaltungen das Studium.

Die Gartendenkmalpflege setzt sich für das Erhalten von historischen Gärten als Kulturdenkmäler ein, d. h. Inventarisation, Unterschutzstellung und Erhaltung von historischen Gärten, Anlagen und Anlagereste von geschichtlicher, künstlerischer, psychosozialer oder städtebaulicher Bedeutung durch administrativ-rechtliche, planerische und gärtnerisch-technische Massnahmen. Gärten sind zwar ankerkannte Kulturobjekte, in ihrem Bestand sind sie aber besonders stark gefährdet. Das Renditedenken in der Bodennutzung übersieht meist die historischen Freiraumqualitäten. Eine kontinuierliche und fachlich fundierte Pflege fehlt oft. Gesamtinventare, Detailinventare, wissenschaftliche Arbeiten und Öffentlichkeitsarbeit sind nötig. Den kantonalen Planungs- und Baugesetzen stehen die Charten von Venedig (1964) und Florenz (1981) zu Hilfe. Das für Landschaftsarchitekten wichtige und mittelbarste Medium zum kontinuierlichen Schutz einer Anlage ist das Parkpflegewerk. Die Bestandesaufnahme zeigt die Objektgeschichte von Entstehung bis zur Gegenwart. Daraus folgt die Bewertung für die Gesamtanlage und für die einzelnen baulichen und vegetativen Elemente. Es werden Aussagen zur Zustandsermittlung, zur historischen Zugehörigkeit, zur Atmosphäre und gestalterischen Qualität gemacht und daraus die Schutzwürdigkeit erarbeitet. Mit dem Idealplan wird der Fortbestand in die ferne Zukunft formuliert. Der Sollplan legt, sofern nötig, die anstehende Sanierung fest. Mit dem Pflegeplan wird das Parkpflegewerk vorderhand abgeschlossen. Eine Überarbeitung dieser Pläne und die Begleitung erfolgt periodisch über Jahre.

Das erstmals im deutschsprachigen Raum durchgeführte Nachdiplomstudium findet auf HTL-Stufe statt. Eine Ausbildung auf ETH- resp. Universitätsebene fehlt in der Schweiz noch gänzlich, sowohl was Landschaftsarchitektur im allgemeinen wie Gartendenkmalpflege im besonderen betrifft! Aber auch in den bestehenden Institutionen ist die Gartendenkmalpflege noch kein Thema. Daher ist es besonders bedauerlich, dass diese interdisziplinäre Fachrichtung auch am Interkantonalen Technikum Rapperswil, wenn überhaupt, erst in einigen Jahren wiederholt wird.

Ein Lichtblick: die Vereinigung der Schweizer Denkmalpfleger (VSD) widmet das Kolloquium im Wintersemester 1992/93 der Gartendenkmalpflege. Die genauen Daten dazu werden folgen.

Das Programm und weitere Informationen für das Sommersemester 1992 am ITR ist erhältlich bei: ITR, NDS, Abt. G., Programm 'Öffentliche Veranstaltungen', 8640 Rapperswil

Guido Hager