

Erfolgreiche Wiederherstellung der alten Schollbergstrasse

Die erste eidgenössische Strasse verbindet wieder Sarganserland und Werdenberg

Maja Widmer, Sargans, Otto Ackermann, Fontnas, Cornel Doswald, ViaStoria, Zürich

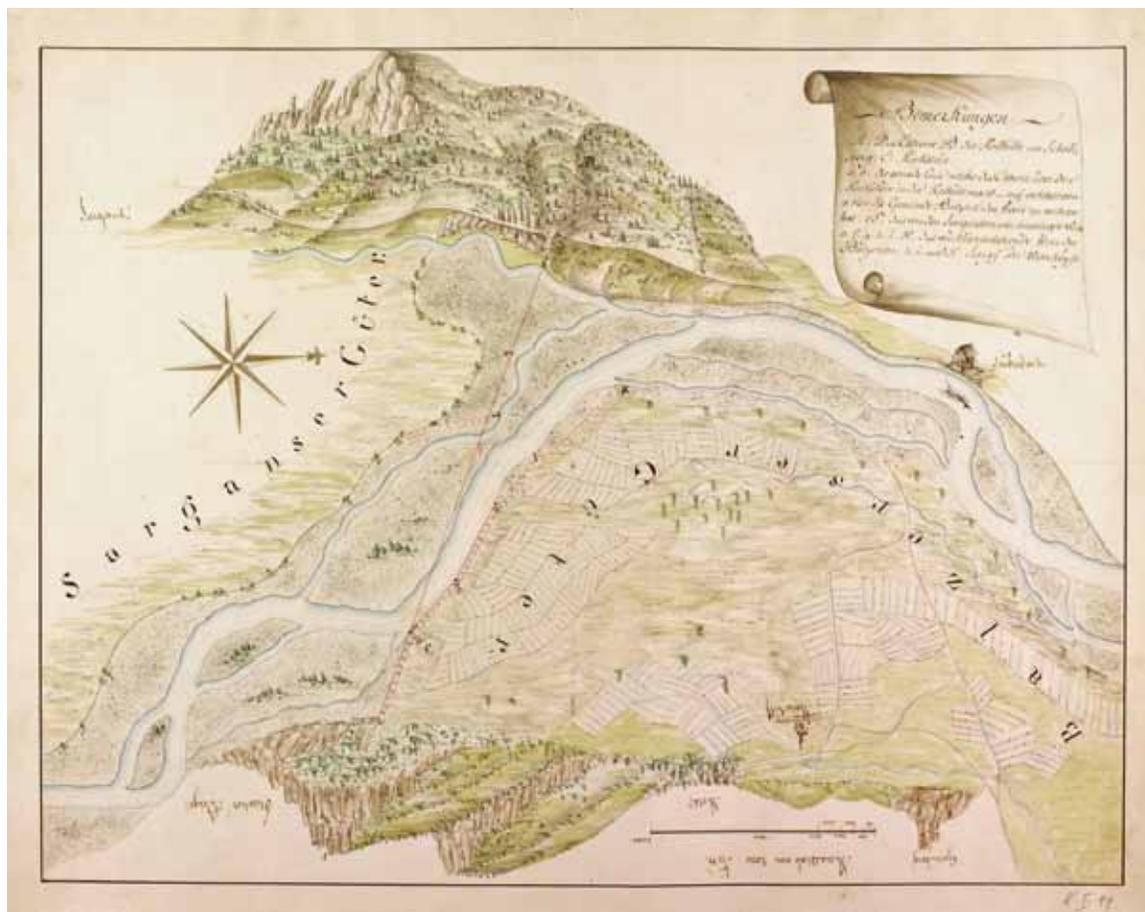
Im Jahre 1490 beschloss die eidgenössische Tagsatzung, am linken Ufer des Rheins zwischen dem Sarganser Weiler Vild und Obertrübbach eine Strasse zu bauen. Als Konkurrenz zum rechtsufrigen Verkehrsweg über die Luzisteig zu den Bündner Alpenpässen etablierte sich die Schollbergstrasse in der Folge nie, hingegen ermöglichte sie eine direkte Verbindung des Seetals mit dem St. Galler Rheintal. 2009, mehr als 600 Jahre später, entschied die Politische Gemeinde Wartau, diesen historischen Verkehrsweg über den Schollberg bis zur Sarganser Gemeindegrenze instand setzen zu lassen und ihn ins Wanderwegnetz der Schweiz einzubinden.

Die Gemeinde verfolgte mit ihrem integralen Instandstellungsprojekt folgende Ziele: Die baulichen Überreste der Alten Schollbergstrasse sollen in Übereinstimmung mit dem historischen und archäologischen Befund und unter Berücksichtigung der Grundsätze einer korrekten denkmalpflegerischen Praxis instand gestellt werden. Die Strasse soll ihrer prominenten Lage und einstigen Verkehrsbedeutung gemäss im Landschaftsbild wieder zur Geltung gebracht werden. Ihre nähere Umgebung soll durch Auslichten des Waldes als Standort von Licht und Wärme liebenden Pflanzen und Tieren aufgewertet werden. Und die Strasse soll durch den Einbezug in das Wanderweg-

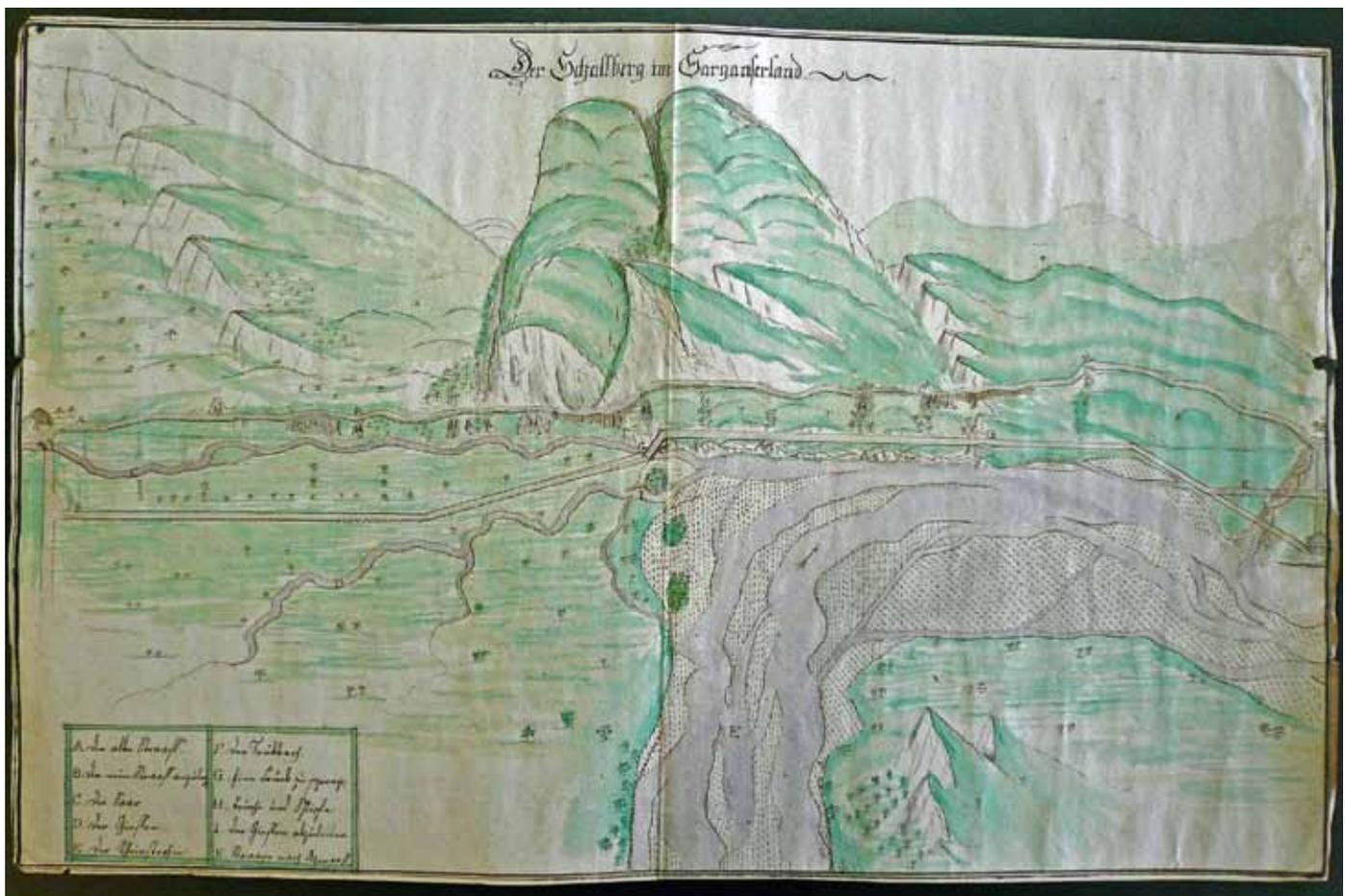
netz als attraktiver historischer Verkehrsweg für Spaziergänger und Wandernde reaktiviert werden.

Die Schollbergstrasse zwischen Schollberg und Rhein

Markant stellt sich im weiten Talkessel von Sargans der Schollberg dem Reisenden in Richtung Norden in den Weg. Östlich flankiert vom Ellhorn, dem westlichsten Zacken des Fläscherberges, engt er das Rheintal ein auf eine Breite von rund 1000 Metern. Wollte man auf dem Weg zum Bodensee die linksufrige Talstrasse im unteren Alpenrheintal benutzen, wurde er zum unbequemen Hindernis.



Planansicht des Rheintals zwischen Schollberg und Ellhorn aus dem Jahr 1818. (Unbekannter Topograph; Staatsarchiv St. Gallen, KPG 4)



Ratsherr Schindlers Ansicht der Schollbergstrasse von 1791. [Staatsarchiv Zürich, A343/7, S. 122]

Wenn man sich vor Augen hält, wie stark sich die Landschaft im vergangenen Jahrhundert verändert hat, wird klar, weshalb die linksrheinische Strasse früher über den Schollberg führen musste. Der Rhein floss einst in einem grossen Bogen bis an die Felswände des Schollbergs; hier traf er auf die Einmündung der Saar. Zusammen mit deren Auflandungen haben Hochwasser zur periodischen Überschwemmung der Ebene bis Sargans geführt. Am nördlichen Ende hat der Trübbach mit seinen durch Unwetter bedingten Hochwassern für Überschwemmungen, Rüfematerial und einen Einmündungskegel gesorgt. Erst die Rheinkorrektur und die damit verbundene Entwässerung der Rheinebene ermöglichten es, alle wichtigen Verkehrsverbindungen – Kantonsstrasse, Autobahn und Bahnlinie – in der Ebene anzulegen. So fliesst der Rhein heute zwar noch immer in seinem charakteristischen Bogen vom Churer ins St. Galler Rheintal, sein Verlauf ist aber durch die hohen Dämme vorgegeben.

Aus dem Jahre 1818, also nur vier Jahre vor der Eröffnung der Kantonsstrasse als erster moderner Verkehrserschliessung, ist eine originelle Karte erhalten. Sie entstand im Auftrag des Fürstlich Liechtensteinischen

Oberamts und sollte die Position Liechtensteins in einem Wuhrestreit beleuchten. Auf ihr wird die Situation von den beiden markanten Gipfeln Ellhorn und Schollberg, den Endpunkten der 1509 und 1654 festgelegten Grenzlinie, aus dargestellt, die Hänge in Ansicht, die Rheinebene jedoch im Grundriss. Sie illustriert eindrücklich durch die Dreiheit von Flusslandschaft, Kulturland und Berghängen das Nebeneinander von Naturgestalt der Landschaft, landwirtschaftlichen Interessen und verkehrspolitischen Problemen.

Die exponierte Lage der Schollbergstrasse zwischen dem harten Fels und dem ausgreifenden Fluss hat auch der Ratsherr Schindler aus Glarus im Jahre 1791 dargestellt. Seine Ansicht entstand, nachdem über die Schollbergstrasse mehrere Rufen niedergegangen waren, die den Weg teilweise zerstörten. Er hat auch erstmals die Strasse am Fuss des Berges skizziert, die dann 1822 realisiert wurde.

Die Entstehung der Schollbergstrasse

In der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts gewann die Kreuzung der Nord-Süd-Route mit dem Ost-West-Verkehr im Rhein-

tal an Bedeutung. In diesen Zusammenhängen gehört der Ausbau einer fahrbaren Strassenverbindung von Sargans aus ins linksufrige Rheintal. Über die Verhandlungen zum Bau der Strasse sind wir sehr gut informiert.

Bereits drei Jahre nachdem am 2. Januar 1483 Graf Jörg in Rapperswil die Grafschaft an die sieben eidgenössischen Orte Zürich, Luzern, Uri, Schwyz, Unterwalden, Zug und Glarus (ohne Bern!) um 15'000 Gulden verkauft hatte, begann an der Tagsatzung vom 25. Juli 1486 im Sarganserland – also vermutlich mit Augenschein – die Diskussion um den Ausbau der Strasse am Schollberg. Gleichzeitig wurde auch eine Kommission zur genauen Festsetzung der Grenzen zwischen Werdenberg und Sargans eingesetzt und es gab Verhandlungen über die Zollbefreiung für Glarner und Schwyzer «oberhalb der Steinbrücke». Darauf hören wir für mehrere Jahre nichts mehr vom Strassenbauprojekt. Im Juni 1490 gab man ein Gutachten «mit Meister Albrechten» über die «Wege und Strassen am Schollberg» sowie eine Kostenabschätzung in Auftrag; diese wurde Mitte September den beteiligten Orten vorgelegt. Im November beschloss man den Antrag auf gemeinsamen



Die Alte Schollbergstrasse in der Hohwand nach der Wiederherstellung.

Ausbau mit der Klausel, dass Orte, die allenfalls nicht mitmachen, künftig nur den bisherigen Zollertrag erhalten sollten, aber an den erwarteten Mehreinnahmen nicht beteiligt wären.

Der Bauvertrag mit «dem erbern Meister Michel Prentel von Pfuntz aber der Etsch» ist noch im Wortlaut vorhanden und regelt den Ausbau der «berürten strasz vnd weg der lenge nach durch den Schalberg zumachen von dem dorff zu Vill bis an den Trübenbach, zechen güter werch schü wit mit vier vstellinnen, da dz aller füglichen ist» u.a. auch Sicherheitsmassnahmen, «wo es notdurfftig oder sorgklich ist, da sol er die mur vflassen gan völlklich ein jeden man der brust oben». Die Schollbergstrasse sollte also drei Meter breit sein, vier Ausstellplätze erhalten und wo nötig mit brusthohen talseitigen Mauern gesichert werden. Im weitem werden festgelegt: die Gesamtkosten von 1200 Gulden mitsamt den Teilzahlungen, Materiallieferungen durch den Landvogt sowie Verpflegung, letzteres unter Kostenfolge für den Baumeister, die Bauzeit von ungefähr einem Jahr bis Oktober 1491 mit dem Vorbehalt einer Fristverlängerung bei verspätetem Beginn, und auch AbnahmeprozEDUREN werden geregelt. Der Vertrag wurde eingehalten, denn 1492 findet die Besichtigung der Strasse statt. Die Jahresrechnungen der Landvogtei, aber auch die bauarchäologischen Befunde von 2010/11 führen aber deutlich vor Augen, dass sie in der Folgezeit fast permanent repariert und durch Verbreiterungen den wachsenden



Die Strasse am Ausgang der Hohwand mit dem archäologischen Fenster.
Bild Maja Widmer, Sargans

Verkehrsanforderungen angepasst werden musste.

Verlauf und Zustand der Strasse

Obwohl die Strasse bereits mehr als 500 Jahre alt ist, hat sich die historische Wegsubstanz recht gut erhalten: Die alte Schollbergstrasse beginnt im Sarganser Weiler Vild und steigt nach einem kurzen Unterbruch über Wiesen entlang des Hanges hoch. An wenigen Stellen sind Reste von stark überwachsenen und zerfallenen Trockenmauern sichtbar. Beim Atschabach

befindet sich eine gemauerte Furt. Kurz darauf verbreitert sich der Weg deutlich: Da die Furt über den Atschabach nur einspurig befahrbar war, befand sich hier eine erste Ausweich- bzw. eine Wartestelle. Südlich der Hohwand ist das bis dahin gut erhaltene Trasse durch Hangschutt, eingestürzte Stützmauern und Eingriffe beim Festungsbau auf einer Länge von gut 30 m unterbrochen. Zwischen den Buchen schimmert dort bereits die bekannteste und markanteste Stelle durch: Die grosse Hohwand. Geradlinig führt die Strasse direkt auf die Hohwand zu, um dann in einer fast rechtwinkligen Kurve nach rechts entlang der Felswand anzusteigen. In der Hohwand wird das Trasse durch eine hohe Mauer mit einem markanten Brückenbogen in der Mitte gestützt. Der bergseitige Felsen ist zu einer Halbgalerie ausgehöhlt. Jetzt gibt dort auch ein «Archäologisches Fenster» einen Eindruck von der soliden Strassenpflasterung und von den Geleiserinnen der Strasse. An dieser Stelle biegt sie in einer scharfen Kurve der Hangkante entlang Richtung Trübbach ein. Abermals ist im Gelände eine Ausweichstelle sichtbar, denn auch die Hohwand war nur einspurig befahrbar. Das folgende Wegstück bis zur nächsten Ausweichstelle vor einer Kuppe ist ausgesprochen steil. Nach der Kuppe bricht der historische Weg ab: Im 19. Jahrhundert wurde hier ein Steinbruch nach der Eröffnung der Kantonsstrasse in Betrieb genommen. Hier wurde ein neuer Stahlsteg eingebaut. Danach führt das Trasse der alten Strasse entlang dem felsigen Hang relativ eben weiter. Verschüttete Reste von talseitigen Trockenmauern weisen auch im weiteren Verlauf darauf hin, dass der Weg vor dem Abrutschen im steilen Gelände gesichert werden musste.

Neben dem kleinen Steinbruch und den Festungsbauten bescherte der grosse Steinbruch «Schollberg» der alten Strasse den grössten Substanzverlust: Abrupt wird sie durch den riesigen Trichter unterbrochen. Angelegt wurde der Steinbruch genau an der Stelle der einstigen kleinen Hohwand.

Auf der Trübbacher Seite ist der Weg zunächst durch eine steile Böschung berg- und talseitig begrenzt und musste aus dem Felsen gebrochen werden. Das letzte Wegstück bis zur Brücke in Obertrübbach ist dem ersten Wegstück von Sargans bis zum Atschabach sehr ähnlich.



Ein typisches Bild der Schollbergstrasse vor der Wiederherstellung.



Die Alte Schollbergstrasse bei Obertrübbach.



Der Maurer Faim Ajgeraj beim Wiederaufbau der Brüstungsmauer in der Hohwand.
Bild Ralph Gantenbein, LG Bau AG



Die Fundamente zweier Brüstungsmauern bezeugen eine Verbreiterung der Strasse am oberen Ausgang der Hohwand.
Bild Maja Widmer, Sargans

Die Instandstellung

Die Geschichte hat dieser Schlüsselstelle des Rheintals unübersehbare Spuren aufgeprägt. Bis zum erfolgreichen Abschluss der ersten Projektetappe waren deshalb zahlreiche Vorbereitungs- und Baumaassnahmen erforderlich, die sich über rund drei Jahre erstreckten.

Einleitende Forstarbeiten dienten dazu, das Strassentrassee für alle weiteren Arbeiten zugänglich zu machen und die Umgebung des Trassees ökologisch aufzuwerten. Detaillierte topographische Aufnahmen erlaubten es, alle Baubefunde lagerecht zu dokumentieren. Dadurch wurde eine Plangrundlage für die archäologischen Untersuchungen und die Detailplanung der Baumaassnahmen erstellt. Archäologische Sondierungen gaben Auskunft über den Aufbau der Strasse und ihres Unterbaus. Gestützt auf diese Vorarbeiten wurde ein detailliertes Baupro-

gramm erarbeitet. Dieses berücksichtigte die archäologisch zulässigen Eingriffe in das Bodendenkmal Schollbergstrasse, die denkmalpflegerisch angemessenen Konservierungs- und Rekonstruktionsmassnahmen, die baulichen Anforderungen an die Begehrbarkeit und die Sicherheit der Benutzer sowie den Kostenrahmen.

Bei der Instandstellung der Strasse mussten verschiedene Eingriffe beseitigt werden, die die Alte Schollbergstrasse unbenutzbar gemacht hatten: Die Stütz-

mauer in der Hohwand erhielt eine neue Brüstung, und die Fahrbahn wurde freigeschnitten und ausgeebnet. Über dem ehemaligen vorderen Steinbruch musste eine neue Passage mit einem Steg realisiert werden, der die instabilen Felspartien nicht belastet. Schliesslich mussten auch Einschnitte und Ausbruchmaterial der Kampfstände der Festung Schollberg III durchquert werden, um den Weg durch den Wald in der Ostflanke des Schollbergs wieder zu bahnen.



Vorbereitungsarbeiten für den Einbau des Steges im Vorderen Steinbruch.

Die Mitwirkenden

Die Anregung zur Wiederherstellung der Alten Schollbergstrasse haben die Lokalhistoriker Josef Bärtsch (Bad Ragaz) und Otto Ackermann (Fontnas) gegeben. Der Wartauer Gemeindepräsident Beat Tinner hat sie aufgenommen und das Projekt realisiert.

Finanziert wurde das Projekt aus Mitteln der Politischen Gemeinde Wartau, des Tiefbauamts des Kantons St.Gallen, der Bundesamtes für Strassen ASTRA, des Fonds Landschaft Schweiz FLS, der Stiftung Fürstl. Kommerzienrat Guido Feger, der Alexander Schmidheiny Stiftung und der Ernst Göhner Stiftung.

Mitgewirkt an der Realisierung haben unter der Projektleitung von Cornel Doswald, ViaStoria – Zentrum für Verkehrsgeschichte, zahlreiche qualifizierte Fachleute:

- als Bauunternehmer die L. Gantenbein & Co. AG, nämlich Ralph Gantenbein mit seinen Mitarbeitenden,
- Jakob Gabathuler für die Ortsgemeinde Wartau,
- der Revierförster Ernst Vetsch,
- der Ökologe Ignaz Hugentobler,
- der Historiker Otto Ackermann,
- der Kantonsarchäologe Martin Schindler und die Archäologen Jakob Obrecht, Giorgio Nogara und Maja Widmer
- der Kantonale Denkmalpfleger Pierre Hatz,
- Bruno Bulgeroni für die Fachstelle Langsamverkehr des Kantonalen Tiefbauamts,
- die Geometer der Kreis AG Sargans,
- und der Geologe Riccardo Bernasconi.

Ein Balkon über dem Rheintal

Jetzt gibt es ein neues Wandererlebnis zwischen Sargans und Trübbach und ein neues Band zwischen Sarganserland und Werdenberg: Wie von einem Balkon überschaut man von der hohen Stützmauer der alten Strasse die Sarganser Au und blickt hinüber zum Pizol, gegen Bad Ragaz und in die Bündner Herrschaft. Steil geht es dann aufwärts zum Scheitelpunkt, wo auf einer ehemaligen Ausweichstelle ein Picknickplatz aufgeschüttet wurde. Auf dem schwebenden Stahlsteg überquert man dann bequem die Steilwand eines früheren Steinbruchs. Dann kann man in einen lauschigen Waldweg eintauchen, der von Bunkern der einstigen Festung Schollberg gesäumt wird. Tief unten liegen Kantonsstrasse, Eisenbahn und Autobahn, Rhein und Saarkanal, Wiesen und Felder.



Der neue Steg scheint über dem alten Steinbruch zu schweben.

Quellen

Maja Widmer, Otto Ackermann: «Die Strasse ze machen»: zur Wiederherstellung der alten Schollbergstrasse. In: Werdenberger Jahrbuch 2013, S. 320-346.
 Otto Ackermann: Die Schollbergstrasse bis zum Ende der Landvogtszeit. In: Werdenberger Jahrbuch 1997, S. 43-60.
 Diverse Presseberichte im Sarganserländer und Wer-

denberger & Obertoggenburger, unter anderem:
 Hansruedi Rohrer: Historik in der Schollbergstrasse sichtbar. Ein Bildbericht. In: W&O, Samstag 28. Mai 2011, S. 8-9.
 Bildlegenden: wo nichts anderes vermerkt Cornel Doswald, ViaStoria



Ernst Vetsch, Ralph Gantenbein und Jakob Gabathuler inspizieren den fast fertigen Steg.

Lageplan der Alten Schollbergstrasse.
Bild Cornel Doswald, ViaStoria

Die alte Schollbergstrasse besuchen

Damit die erste Etappe, die am 12. Mai 2012 eröffnet wurde, von Anfang an begehbar ist, wurde der verwachsene Fahrweg vom Pflanzgarten herab freigeschnitten und geräumt. Auf diese Weise haben alle Interessierten Anschluss an den bestehenden Wanderweg von Sargans nach Azmoos und können den Steinbruch Schollberg umgehen. Hinter den Armeebaracken beim Eingang der Festung Schollberg III wurden neue Trittstufen eingebaut, damit man auch vom Talboden her sicher und bequem zur Alten Strasse hinaufkommt. Für Autofahrer, die einen Ausflug zur Schollbergstrasse machen wollen, steht der neu eingerichtete Parkplatz hinter dem Klettergarten zur Verfügung.