

Zeitschrift: Heimatschutz = Patrimoine
Herausgeber: Schweizer Heimatschutz
Band: 77 (1982)
Heft: 6

Artikel: Concessions : où donc est cette politique "restrictive"?
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-175034>

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: 15.07.2025

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

als später montierte Lärmschutzwände. Wäre die Überdachung der N20 in Zürich-Nord im Laufe der Bauarbeiten erfolgt, hätte nicht im nachhinein um einen 48-Millionen-Kredit ersucht werden müssen: die Hälfte hätte genügt (das Projekt kam schlussendlich nicht zustande).

Umweltschutz-Folgekosten auch in *Bönigen* (BE): da sie das Galerie-Portal des Lütschinen-Tunnels nicht ausgegerechnet in einem Wohnquartier haben wollte, verlangte die Gemeinde nach bereits erfolgter Genehmigung der N8-Linienführung eine Verlängerung des Tunnels. Um die Bevölkerung vor den Immissionen zu schützen, gab das Eidgenössische Departement des Innern dem Antrag statt – mit der Konsequenz, dass eine bereits erstellte, über die Autobahn führende Erschliessungsbrücke wieder abgebrochen werden musste. Kosten: mehrere hunderttausend Franken. Wie vom Autobahnamt des Kantons Bern zu erfahren war, kam der Abbruch der Brücke günstiger zu stehen als ihre Integration in die Tunnelverlängerung. Zudem sei diese Lösung ästhetisch befriedigender.

Schönheit kapitalisieren

Sind die Auslagen für den Immissionsschutz grundsätzlich zu begrüssen, so stellen sie gesamthaft gesehen nur ein Flickwerk dar: hier und dort weisen sie auf die schlechte Umweltverträglichkeit der Strassenbauten hin; sie zeigen, dass der Lebensqualität der Anwohner sowie den Anliegen des Heimat-, Natur- und Landschaftsschutzes zu wenig Beachtung geschenkt wird. Allerdings zeichnet sich seit einiger Zeit eine Tendenz wende ab, die gewisse Kompromisse zugunsten des Umweltschutzes zulässt. Hätten gemäss Gesamtverkehrskonzeption (GVK) noch über 800 Hektaren als landschaftlich «sehr empfindlich und wertvoll» eingestuften Bodens mit

Asphalt zugedeckt werden sollen, so hat die Kommission Biel bei der Überprüfung von sechs kritischen Autobahnteilstücken einen Teil dieser Fläche durch Abänderungen der Linienführung gerettet (gebaut werden die Strassen aber trotzdem, nur einfach anderswo!). Das neue Umweltschutzgesetz sieht zudem für Hochleistungsstrassen-Projekte eine eigentliche *Umweltverträglichkeitsprüfung* vor.

Die Möglichkeit der gänzlichen Streichung gewisser Strassenabschnitte sowie die vermehrte Verlegung der Strassen in Tunnels werden heute immer noch zu wenig diskutiert. Für die ablehnende Haltung der Bauherren gegenüber den Tunnelvarianten werden meistens *finanzielle Gründe* angegeben. Dass die Tunnels jedoch schlechter abschneiden, lässt sich teilweise mit der fehlenden Kapitalisierung des Wertes einer unverhandelten Landschaft erklären. Das Beispiel Rawil-Autobahn – von den ideellen Organisationen zur Streichung beantragt – beweist jedoch, dass sich der Wert der Landschaft genauso in Zahlen ausdrücken lässt wie die Auswirkungen unterschiedlicher Linienführungen mit entsprechend verschiedenen langen Fahrzeiten auf die Arbeitsleistung der Bevölkerung: so geht aus einer Umfrage des Kurvereins *Lenk* bei Touristen hervor, dass 60 Prozent von ihnen den Ort nach dem Bau der N6 meiden werden. Die gleiche Gefahr droht *Ascona*: finanziell kann sich die Gemeinde die geplante Ortsumfahrung wohl leisten, doch die Anschlusswerke des Umfahrungstunnels *Siberia-Cantonaccio* drohen die bis heute intakte Uferpartie zu zerstören. Der starke Eingriff in die Landschaft wird die Anziehung Asconas als Fremdenverkehrsort sicherlich schmälern. Der *Fremdenverkehr* ist nun aber drittgrösster Wirtschaftsträger der Schweiz: ein Verlust an Gästen infolge der unverhandelten Landschaft ist dementsprechend ebenso eine Konsequenz des Strassenbaus.

Christian Schmidt

Concessions: où donc est cette politique «restrictive»?

Isp. Le 8 novembre 1978, le Conseil fédéral a promulgué une ordonnance sur les concessions de téléphériques, et annoncé parallèlement une politique restrictive en ce domaine. Un an plus tard étaient publiées ses Directives sur les atteintes portées au paysage dans l'intérêt du ski. Il n'en reste pas moins que, chaque année, on autorise de 15 à 20 nouveaux téléphériques et une trentaine de nouveaux monte-pentes. Les autorités prennent-elles leurs promesses au sérieux?

Cette double attitude a inspiré au conseiller national *W. Loretan*, président de la Fondation suisse pour la protection du paysage, l'interpellation suivante, déposée cet été et contresignée par 30 autres députés:

1. Le Conseil fédéral est-il disposé à traduire dans les faits la politique restrictive annoncée par lui à fin 1978 et concernant aussi bien le nombre des nouvelles installations que leur capacité de transport?
2. De quelle manière la Confédération veille-t-elle à ce que la loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage, et plus particulièrement les «Directives sur les atteintes portées au paysage dans l'intérêt du ski», soient appliquées, et cela tant en ce qui concerne la construction et l'exploitation de téléphériques que de monte-pentes?
3. Le Département fédéral de l'intérieur a-t-il une vue d'ensemble de la politique d'autorisation des cantons quant à ces atteintes?

Y a-t-il en particulier un freinage de l'aménagement de pistes à grande surface (ch. 323 des «Directives»)? Sinon, le Conseil fédéral est-il disposé à prendre les mesures juridiques nécessaires, dans la mesure où la loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage n'offrirait pas une base légale suffisante?

4. Comment apprécier, en particulier, l'effet des reboisements? L'érosion des sols a-t-elle causé des dégâts durables?

Chiffres éloquents

Dans l'exposé des motifs concernant sa première question, le conseiller national Loretan dit notamment: «On peut relever dans le rapport de gestion pour l'année 1981 (p.298f) que dans le domaine des installations touristiques de transport un nouveau «boom» se dessine. La statistique des téléphériques ne fait apparaître aucune politique restrictive des concessions. En 1981, 33 demandes de nouvelles instal-

lations ont été enregistrées. Les demandes en suspens étaient au nombre de 48 au début de 1981, et du même nombre à la fin de l'année. 8 concessions ont été octroyées en 1979, 17 en 1980, et 19 en 1981. La liquidation d'un trop-plein de demandes non traitées depuis des années a joué son rôle à cet égard. Cependant, le freinage de nouvelles installations et de capacités de transport supplémentaires devrait être plus rapide et efficace. Au cours des 18 dernières années, la moitié des demandes de concession ont été accordées; depuis l'entrée en vigueur de l'ordonnance sur les concessions pour télé-

phériques, un peu plus de la moitié... Le problème se pose de façon à peu près semblable pour les monte-pentes; car une politique restrictive pour les téléphériques est sans grande utilité si, en même temps, on mène une politique sans retenue pour les monte-pentes. En 1981, 47 nouvelles demandes ont été déposées; les demandes non traitées au début de 1981 étaient au nombre de 40, et de 30 à fin 1981.

Pour une pause

Une pause de réflexion ne s'impose-t-elle pas? Le besoin d'activités de délassement non liées à la technique s'accroît, en

même temps que le besoin d'espaces de détente proches de la nature. Mais ces derniers se rétrécissent à mesure que s'étendent les installations techniques de communication, et toutes les autres manifestations de la civilisation moderne. Ceci provoque un accroissement des activités de délassement, qui se concentrent dans des espaces vulnérables et proches de la nature, ce qui concourt à leur envahissement – au grand dam d'une offre touristique diversifiée et durable. En ce qui concerne la demande, on ne constate de façon générale plus aucun besoin de nouvelles installations touristiques de transport dans les régions alpestres, et la «concentration» des régions déjà exploitées, du fait du remplacement d'installations existantes par d'autres à plus forte capacité, peut occasionner des conflits d'utilisation avec d'autres activités de délassement, et des inconvénients d'ordre écologique.»

Graves blessures

L'exposé des motifs est le suivant pour les questions 2 à 4: «Les effets du nivelage des pistes de ski, dans les régions alpestres, sont incalculables et, de plus, imprévisibles: destruction de la couche naturelle de végétation; tassemement du sol sous les lourdes machines de chantier; mauvaises perspectives de reboisement au-dessus de 2000 m d'altitude; érosion des sols. Les affreuses blessures faites à un paysage «désertifié» peuvent bien prolonger la saison des sports d'hiver: elles nuisent dans une mesure croissante au tourisme d'été. Au lieu de songer à de nouvelles réalisations, il y a lieu de porter attention à la motion du conseiller national Schatz (hélas décédé), du 2 mars 1978 (Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale 1978, débat du Conseil national du 5 octobre 1978, p. 1410ff). Il faudrait encore signaler le nouveau développement que constituent les pistes arrosées de neige artificielle (comme à Savognin GR et à Saas-Grund/ Kreuzboden VS)!»

Restriktive Konzessionspolitik?

Am 8. November 1978 hat der Bundesrat eine Luftseilbahnkonzessionsverordnung erlassen. Gleichzeitig kündigte er eine restriktivere Konzessionspolitik an. Ein Jahr später wurden Richtlinien über Eingriffe in die Landschaft im Interesse des Skisportes herausgegeben. Dennoch werden in der Schweiz jährlich 15 bis 20 neue Luftseilbahnen und 30 neue Skiliftanlagen bewilligt. Mit Bezug auf diesen zwiespältigen Sachverhalt hat der Präsident der Schweizerischen Stiftung für Landschaftsschutz, Nationalrat Dr. Willy Loretan, deshalb diesen Sommer dem Bundesrat folgende Interpellation eingereicht:

1. «Ist der Bundesrat bereit, die von ihm schon Ende 1978 angekündigte restriktive Konzessionspolitik sowohl hinsichtlich der Anzahl der neuen Anlagen als auch hinsichtlich der Transportkapazität in die Tat umzusetzen?»

2. Auf welche Weise sorgt der Bund dafür, dass das Bundesgesetz über Natur- und Heimatschutz und insbesondere die «Richtlinien über Eingriffe in die Landschaft im Interesse des Skisportes» in der Praxis Anwendung finden, und zwar sowohl beim Bau und Betrieb von Luftseilbahnen als auch von Skiliften?»

3. Hat das Eidg. Departement des Innern den Überblick über die Bewilligungspraxis der Kantone für Eingriffe in das gewachsene Gelände im Zusammenhang mit dem Skisport? Ist insbesondere ein Rückgang der grossflächigen Pistenplanierungen (Ziff. 323 der «Richtlinien») festzustellen? Wenn nicht, ist der Bundesrat bereit, gesetzgeberische Massnahmen in Aussicht zu nehmen, sofern das Bundesgesetz über Natur- und Heimatschutz keine genügende Grundlage für das Einschreiten abgibt?»

4. Wie ist im besonderen der Erfolg der Wiederbegrünungen zu beurteilen? Zeichnen sich Dauerschäden zufolge von Bodenerosionen ab?»

Einmal mehr muss sich die Natur dem Menschen und seinen Bedürfnissen anpassen: Skipistenbau mit dem Trax (Bild Wewo).

