

Mehr Ersatzbahnen, grössere Kabinen, höher hinauf : wie entwickeln sich unsere touristischen Transportanlagen?

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **96 (2001)**

Heft 2

PDF erstellt am: **28.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-175949>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Wie entwickeln sich unsere touristischen Transportanlagen?

Mehr Ersatzbahnen, grössere Kabinen, höher hinauf

are./ti. In den letzten zehn Jahren wurden in der Schweiz mehr touristische Transportanlagen abgebrochen als neue erstellt. Zugleich zeichnete sich jedoch ein verstärkter Trend in Richtung Ersatzanlagen, grössere Transportkapazitäten und einer Verlagerung der Anlagen in höher gelegene Gebiete ab. Dies geht aus den anfangs 2001 veröffentlichten Zahlen einer Erhebung des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) hervor.

Anfangs 2000 gab es in der Schweiz 1757 Seilbahnen, davon 1063 Skilifte, 426 Sesselbahnen, Umlaufbahnen und Gruppen-Umlaufbahnen, 211 Luftseilbahnen und Gruppen-Pendelbahnen sowie 57 Standseilbahnen. Während in den 70er Jahren noch 50 Neu- oder Ersatzanlagen im Jahr erstellt wurden, sank diese Zahl bis Anfang der neunziger Jahre auf noch rund 30. Zwar stieg die Zahl der jährlichen Neu- oder Ersatzanlagen in den neunziger Jahren wieder leicht auf 33 an, die Abbrüche hingegen nahmen stark zu. 1991 wies die Statistik 1869 Anlagen aus, Ende 1999 waren es noch 1757. Dieser Rückgang um 112 Anlagen (rund 6%) hängt namentlich mit der Abnahme der Skilifte (14%) zusammen, während die Anzahl Sesselbahnen um 13 % gestiegen ist.

Klimawandel spürbar

Seit den achtziger Jahren steht die Modernisierung und Kapazitätssteigerung der bestehenden Anlagen im Vordergrund. Bei den Ersatzanlagen handelt es sich vor allem um leistungsfähige 4er- und 6er-Sesselbahnen, die bestehende 2er-Sesselbahnen und Skilifte ablösen. Bei den Umlaufbahnen mit Kabinen werden 2er- und 4er-Kabinen aus ähnlichen Gründen durch 6er- und 8er-Kabinen ersetzt. Im Zeitraum 1991-1999 wurden 260 Anlagebewilligungen erteilt, im Durchschnitt also jährlich 33 (1985-1991 waren es im Schnitt erst 30 im Jahr). Davon waren 128 Ersatz- und 132 Neuanlagen. Bei den meisten Neuanlagen handelte es sich um Sesselbahnen (+71) und Skilifte (+53). Hingegen gab es praktisch keine neuen Luftseilbahnen mit Pendelbetrieb und Standseilbahnen.

Während die Zahl der Anlagen 1991-1999 um 6% abgenommen hat, ist das Transportvermögen um 3% angestiegen. Die bewilligten Neu- und Ersatzanlagen weisen folglich eine wesentlich höhere Transportkapazität auf als die bestehenden! Dies verbessert zwar die Leistungsfähigkeit der Bahnen und die Raumerschliessung, erfordert aber eine bessere Abstimmung von Schutz und Nutzung der Landschaft. Sowohl für Tal- wie auch für Bergstationen gilt, dass die Zahl der Anlagen bis rund 2000 m ü.M. eher ab-, diejenige von 2000-2500 m ü.M. aber zunimmt. Dies hängt im Wesentlichen mit der tendenziell abnehmenden Schneesicherheit in den tiefer gelegenen Gebieten zusammen. Nach wie vor stehen in den Kantonen Wallis und Graubünden fast 50 Prozent aller touristischen Transportanlagen. Als einzige Region verzeichnet das Tessin eine Zunahme (um 16%). In allen anderen Regionen hat sich die Zahl der Anlagen um 6% verringert.

Regionale Zusammenarbeit gefragt

Die Entwicklung hin zu Ersatz und Ergänzungsanlagen anstelle von Neuerschliessungen deckt sich mit den raumordnungs- und tourismuspolitischen Grundsätzen des Bundes. Die Wettbewerbsfähigkeit des Tourismuslandes Schweiz soll prioritär im Rahmen eines qualitativen Ausbaus des bestehenden Transportangebotes, der Begrenzung der flächenhaften Ausdehnung technisch erschlossener Landschaften im Berggebiet und der Erhaltung von naturnahen, stillen Erholungslandschaften gestärkt werden. Dies stellt die Tourismusregionen vor neue Herausforderungen, bedingt einen ganzheitlichen Ansatz der Planung und eine verstärkte regionale Zusammenarbeit.

Kurz und bündig

Landschaft weiter unter Druck

ti. Von 1972 bis 1995 wurde in der Schweiz eine zusätzliche Fläche in der Grössenordnung des Genfersees durch Siedlungen, Anlagen und Strassen überbaut. Dies entspricht einem durchschnittlichen Bodenverbrauch von 4 Quadratmetern in der Sekunde oder einer jährlichen Beanspruchung von 2100 Hektaren Land, was der Grösse des Murtesees gleichkommt. Davon entfallen allein 1600 Hektaren auf den anhaltend hohen Flächenverbrauch für Siedlungen, während derjenige für Strassen seit den 70er Jahren leicht zurückgegangen ist. In besorgniserregender Masse verschwunden sind von 1984 bis 1995 die Obstbäume, von denen jährlich 134'000 gerodet und nur deren 34'000 neu angepflanzt wurden. Dafür wurden jährlich 190 Kilometer Hecken neu gepflanzt und «nur» 37 Kilometer abgeholzt. Auch sind gegenüber den 70er Jahren weniger Bäche eingedolt und dafür mehr freigelegt worden. Diese Zahlen gehen aus der 2. Fortschreibung der Studie «Landschaft unter Druck» des Bundesamtes für Umwelt, Wald und Landschaft und des Bundesamtes für Raumentwicklung hervor.

Verbandsbeschwerderecht gewahrt

ti. Der Zürcher Kantonsrat hat am 9. April eine Einzelinitiative zur Abschaffung des Verbandsbeschwerderechts deutlich abgelehnt. Der Vorstoss war vom SVP-Kantonsrat Hans-Peter Züblin eingereicht worden, der mit andern Parteigenossen seit Jahren gegen das Beschwerderecht kämpft, weil dieses angeblich missbraucht werde. Die Mehrzahl der übrigen Parlamentarier liess sich jedoch durch diese Polemik nicht blenden, unterstrich, dass weitaus die meisten bauverzögernden Beschwerden von Privatpersonen stammen und widersetzte sich Züblins Ansinnen mit 99 zu 64 Stimmen. Damit bleibt das Beschwerderecht der Verbände im kantonalen Planungs- und Baugesetz verankert, und diese berechtigt, bei Bauprojekten Einsprache zu erheben, wenn sie Umwelt-, Natur- und Heimatschutzanliegen widersprechen.