Forstwirtschaftliche Planung im Entwicklungskonzept Sarganserland-Walensee

Autor(en): **Reinhardt, Ernst**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme**

Band (Jahr): **36 (1979)**

Heft 11-12

PDF erstellt am: **01.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-782202

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Forstwirtschaftliche Planung im Entwicklungskonzept Sarganserland–Walensee

Von Ernst Reinhardt, dipl. Forsting. ETH, Raumplaner NDS ETH BSP, Inhaber der Fingerhuth und Partner, Büro für Raumplanung AG, Feldeggstrasse 80, 8008 Zürich

Übersicht über die Arbeiten

Die Region umfasst neben 13 politischen auch nahezu 30 Ortsgemeinden, die unter anderem als Grundeigentümer der meisten Wäder und Alpen eine grosse Bedeutung haben.

Nach Arbeitsbeginn im Frühjahr 1978 liegt das Entwicklungskonzept heute im Entwurf vor und geht im Sommer 1979 in die regionale Vernehmlassung. Die ARGE Fingerhuth+Güller+Urfer wurde unterstützt durch Arbeitsgruppen, die für die Bereiche Land-, Forstwirtschaft, Industrie, Fremdenverkehr, Infrastruktur und Finanzen vom Vorstand eingesetzt worden sind.

Forstliche Teilkonzepte als sachübergreifende Planung

Angesichts des in der Forstwirtschaft üblicherweise erreichten Planungsstandes (Gesamtkonzeption, Wirtschaftspläne, generelle Erschliessungsplanung usw.) ist die Frage nach dem Zweck (über den Hinweis der Bundesforderungen, Richtlinien Stocker hinaus) verständlich. Die Beurteilung dieser Planungen macht regelmässig mindestens folgende Zwecke deutlich:

- Sichtbarmachen von Randbedingungen und Querbezügen zu anderen Bereichen als Voraussetzung einer wirksamen Koordination, zum Beispiel Wald- und Alperschliessung/Tourismus und Erholung/Naturschutz;
- Aufdecken von Problemen, die erst aus der betriebsübergreifenden Betrachtung sichtbar werden, zum Beispiel vergleichende Erfolgsbeurteilung aufgrund der Betriebsstrukturen;
- Aufarbeiten von betriebsübergreifenden Planungsgrundlagen, zum Beispiel Waldfunktionenkarte;
- Verstärkung der Stellung der forstlichen Kreise im regionalen Entwicklungsprozess, zum Beispiel Preisgabe einer sachlich ungerechtfertigten, politisch unzweckmässigen Verteidigungshaltung zugunsten einer aktiven Mitsprache.

Dieser Aufriss der Planungszwecke deutet darauf hin, dass es weniger um die Erarbeitung fertiger Ergebnisse geht als um ihre Diskussion und Evaluation. Darin liegt natürlich auch die Schwäche der Entwicklungsplanung, weil sie nach ihrer Genehmigung den Planungsprozess und die Aufgabenrealisierung nur punktuell und nicht kontinuierlich aufrechterhalten kann.

Unvoreingenommene Zusammenarbeit nötig

Die Zusammenarbeit scheint selbstverständlich. Dennoch hat sie zwei unabdingbare Voraussetzungen, die nicht selbstverständlich sind: Bereitschaft und Fachkenntnisse. Immer wenn etwas scheinbar Neues begonnen wird – wie dies die Berggebietskonzepte als neue Planungsgattungen verhiessen –, sinkt die Bereitschaft wegen der Selbstüberschätzung des Neuen. Anderseits ist die Philosophie des Bestehenden, das Neue nütze ohnehin nichts, ebenfalls überheblich. So ist etwa der Hinweis vieler Forstleute, sie hätten aus dem IHG doch keine zusätzlichen Kredite zu erwarten, sachlich falsch und verkennt auch die Zwecke der Entwicklungsplanung.

Leider hat die unrühmliche Trennung in verantwortliche Ökonomen und verantwortliche Raumplaner, wie sie aus den Qualifikationsanforderungen des Bundes hervorging, die Sicht darauf versperrt, dass die Zusammenarbeit nur zwischen qualifizierten *Fachleuten* gelingen kann. Erst die nötigen Fachkenntnisse bilden Basis einer glaubwürdigen Planung.

Diese Voraussetzungen waren in der vorgestellten Entwicklungsplanung vorhanden. Jedenfalls setzte sehr rasch eine Auseinandersetzung mit Grundfragen ein, deren Ergebnisse gegenseitig als zweckmässig und nützlich, aus der Sicht der betroffenen Ämter und Grundeigentümer bzw. Forstbetriebe beurteilt worden sind.

Die Zusammenarbeit vollzog sich in folgenden Stufen:

- Arbeitsprogramm
  Entwurf Planer, Beschluss Arbeitsgruppe
- Daten und Unterlagen
  Forstdienst
- Auswertung
  Planer
- Beurteilung
  Entwurf Planer, Diskussion Arbeitsgruppe
- Konzept
  Entwurf Planer, Diskussion Arbeitsgruppe

Im Bericht wird sie die ausdrückliche Anerkennung durch klare Hinweise auf Quellen und Mitwirkende finden. Der mehrfach erlebte Vorwurf an die Planer, sie würden die Leistungen Dritter unterschlagen, sei in unserem Interesse hier weitergegeben.

Unter diesen Voraussetzungen kann wohl weder der Eindruck des Diebstahls geistigen Eigentums noch ungebührlicher Konkurrenz für die Planungsleistungen anerkannter Verwaltungsdienste aufkommen.

Ein typisches Problem, das die Zusammenarbeit von Forst- und Alpwirtschaft mit der Raumplanung nötig macht

Güterstrassen sind weder im rechtlichen oder tatsächlichen (Linienführung, Ausbaustandards) noch wegen der hohen Baubeiträge von Bund und Kanton öffentliche Strassen. Dennoch werden sie – wie in vielen Bergregionen – in der Region Sarganserland–Walensee sehr häufig von Touristen und Erholungssuchenden (und nicht nur solchen aus der Stadt, wie Einheimische beteuern) befahren.

Viele Wälder und Alpen wurden in der jüngsten Vergangenheit durch Strassen mit Hartbelägen neu erschlossen. Dies sowie die fehlenden oder jedenfalls schwachen Fahrbeschränkungen laden dazu geradezu ein. Unsere Untersuchungen der generellen Wegnetze, die Überprüfung der Entwicklung der Wegunterhaltskosten und Augenscheine haben gezeigt, dass die Probleme sich noch verschärfen werden:

- Der weitere Ausbau gemäss generellem Wegnetz bringt eine Vielzahl von attraktiven Verbindungen verschiedener Höhenlagen für den Erholungsverkehr.
- Die Gewohnheit, Güterstrassen zwecks Erreichung schöner Erholungslagen zu befahren, wird bald als Gewohnheitsrecht aufgefasst und lässt sich dann politisch nur gegen starken Widerstand abgewöhnen.
- Der Strassenunterhalt nimmt überproportional zu, was den Trend zur Asphaltierung beschleunigt.
- Das gleiche gilt für das Unfall- und damit Haftpflichtrisiko.

– Die Wanderer, auch wenn sie selber mit dem Auto anfahren, und noch viel stärker die Touristen machen immer mehr ein Recht auf völlig ungestörte Erholung geltend. Mit guter Begründung übrigens, erleben sie doch sonst im Wohn- und Arbeitsbereich, ja selbst auf der Hinfahrt vielerlei Störungen, die zusammen oft ein unerträgliches Mass erreichen. Und Güterstrassen sind ja oft sehr beliebte Wanderwege.

Das Problem erhält schliesslich seine Schärfe nicht durch die einzelne Belästigung durch den Motorfahrzeugverkehr oder landschaftliche Eingriffe, sondern durch die Häufung vieler einzelner Störungen und Veränderungen, die wir täglich erleben. Die Erschliessung von Wäldern und Alpen wird dabei als eine Veränderung bisher als naturnah empfundener Räume erlebt. Und in der Landschaft wird vom Kleinen, vom Detail, vom unmittelbar erlebten wohl gefühlsmässig immer auf den gesamten Raum geschlossen. Dieses Erlebnis bedeutet für viele den «Fortschritt der Zivilisation» in die letzten Refugien. Was dies emotionell bedeutet, kann jeder ermessen, der nach Reisen in spärlich besiedelten Ländern in die Schweiz zurückkehrt. Die verdichteten Siedlungsräume – im internationalen Vergleich gehören dazu das gesamte Mittelland und alle grösseren Fremdenverkehrsorte – erscheinen dann oft als Quelle der Bedrohungen für die freie Landschaft.

Versuchen wir dieser Kette von Störungen nachzugehen auf der Fahrt Zürich–Walensee–Flums–Schilstal–Spitzmeilen. Nach dem Weckruf der frühstartenden Verkehrsflugzeuge beginnt der Ärger auf der Autobahn wegen unvorsichtiger Fahrer. Der Stau am Walensee gestattet, die Frühnachrichten mit den letzten Schreckensmeldungen zu hören. Gegenüber leuchten nicht nur die Churfirsten, sondern auch die helle Betonstützmauer nach Amden. Unruhe überkommt einen beim Gedanken an die jahrelangen Bauarbeiten am geplanten Pumpspeicherwerk Amden. Der beliebte Picknickplatz in Betlis wird dannzumal durch die LW-Strasse in die Kavernenzentrale aufgehoben sein. In Walenstadt macht eine Tafel auf eine berüchtigte Todesfalle des Verkehrs aufmerksam. Auf der engen, aber gut ausgebauten Strasse ins Schilstal kommt es zu einem Beinahe-Zusammenstoss mit heimkehrenden Älplern. Wanderer sind keine mehr unterwegs auf dieser Asphaltstrasse, trotz der ausserordentlichen Schönheit dieses Kleintales. Die alten Wege ab Flums über Portels sind beinahe zerfallen. Den Wagen vorschriftsgemäss im Talgrund parkiert, beginnt der Aufstieg, diesmal über Naserina. Trotz Fahrverbot überholen immer wieder Autos den Wanderer, diesen staubbedeckend. Auf der Alp Fursch, auf 1800 m ü.M., begegnen ihm zum letztenmal Autos, nachdem er meinte, er hätte diese endgültig hinter sich gelassen. Heute ist glücklicherweise gerade kein Schiesstag des Militärs, das hier sonst oft anzutreffen ist. Der Ausblick talauswärts trifft auf die Gipfelstation der Maschgenkamm-Lifte. Zur SAC-Hütte ist es nicht mehr weit. Vom Spitzmeilengipfel ist die Sicht klar. Am Vorab sieht man die Anlagen für den Sommerskisport. Im Sattel verläuft die Hochspannungsleitung der Vorderrhein-Kraftwerke. Und dennoch: über allen Gipfeln ist Ruh. Bis der nächste Sonntagsflieger herübertuckert.

Diese Schilderung ist, noch bezweckt sie, Schwarzmalerei. Sie ist Realität, in ein paar Jahren jedenfalls.

Die Probleme, die hier diskutiert werden sollen, liegen im bisher weitgehend ungestörten und verkehrsfreien montanen und subalpinen Bereich. Der Wanderer ist hier das schwächste Verkehrsmittel, mit den geringsten Rechten ausgestattet. Das spürt er auch dann, wenn er, selber Autofahrer, auf der Herreise die vom Talgrund aufsteigenden Wanderer stört, seinen Wagen parkiert und nachher vor Fahrern, die Fahrverbote missachten, seinerseits auf die Seite treten muss. In Fremdenverkehrsorten wird dies zum offenen Konflikt, der Gäste vertreibt.

Es sind nicht nur die Lärm- und Geruchsbelästigungen, die in der idealisierten freien Natur stärker empfunden werden. Die Verunsicherung auch durch vorsichtig fahrende Autos auf 3,50 m breiten Strassen ist gross, besonders in Hanglagen. Dabei verleiten die auf grossen Steigungen unbestreitbar notwendigen Hartbeläge bei gestreckter Linienführung zu rascherer Fahrt. Diese Störung trifft den müden Wanderer beim Abstieg nach einer Tagestour, dem die Füsse schmerzen auf den harten Belägen, um so härter.

Oft sind die Abzweigungen durchschnittener Wanderwege nicht wieder hergestellt und signalisiert, man kraxelt über Böschungen.

Eine oft vergessene oder verdrängte Nebenwirkung des Strassenbaus stellt die Vernachlässigung oder der völlige Verzicht von Unterhaltsarbeiten auf bisherigen Wegen dar. Der Besitzer verliert verständlicherweise das Interesse, eine Unterhaltspflicht besteht ausser bei regelmässig begangenen Wegen im Siedlungsgebiet selten, eine neue Zuständigkeit wird nicht geregelt. Die alten Wege sind dabei sehr oft reizvoll angelegt, führen an alten Wegzeichen – Einzelbäumen, Brunnen, gelegentlich Herbergen, Aussichtslagen, alten Brücken – vorbei und wären auch hinsichtlich der Steigungsverhältnisse dem Wanderschritt besser angepasst als die Strassen.

Güterstrassen sind nötig für die Bewirtschaftung. Die Erfahrung lehrt allerdings auch hier, dass Strassen Verkehr erzeugen. Der Verkehr nimmt aber nicht nur umfangmässig zu, sondern ändert sich auch in seiner Zusammensetzung. Namentlich in tieferen Lagen werden landwirtschaftliche Güterstrassen gerne von Töfflifahrern benützt. In höheren Gebieten ist eine deutliche Intensivierung militärischer Transportfahrten zu beobachten.

Die Erschliessung schafft eine Verkehrsgelegenheit. Der Gewohnheitsbrauch wird für viele bald zum Gewohnheitsrecht, es wird ein Anspruch begründet. Die nachträgliche Beschränkung stösst ausserhalb des Agglomerationsgürtels sehr bald auf scharfen Widerstand. Während die Einheimischen gerne ein Sonderrecht geltend machen unter Hinweis auf ihre eigenen Beiträge an Bau und Unterhalt, berufen sich Fremde – nicht selten sind es ja ebenfalls ausgewanderte Einheimische – auf frühere Gewohnheiten. Die Missachtung von Fahrbeschränkungen kann aus personellen, teilweise rechtlichen Gründen von der Polizei kaum kontrolliert und geahndet werden. Die Selbstkontrolle der Autofahrer ist schwach wegen des geänderten Rechtsempfindens, da Sonder- und Gewohnheitsrechte im Freizeitbereich eher geduldet werden. Verhängsnisvoll wirkt sich meines Erachtens auch die Signalisation unterschiedlichster Ausnahmen von Fahrverboten aus, was wiederum die Selbstkontrolle oder Kontrolle durch Anlieger verunmöglicht. Wer wäre nicht schon Zubringer gewesen? Abschrankungen jeglicher Art sind in ländlichen Gebieten verpönt und werden als ausserordentliche Einschränkung der persönlichen Freiheit nicht akzeptiert, da sie scheinbar den zivilrechtlich gewährten Zutritt in Wälder und auf Weiden verwehren. Gerade diesem Umstand muss grosse Beachtung geschenkt werden.

Lösungsvorschläge des Entwicklungskonzeptes

Die Grundsatzentscheide fallen bei der Planung und Projektierung von Weg-

netzen. Wir haben die Linienführung von Wanderwegen in ihrem regionalen Zusammenhang hinsichtlich bestehender und zu erwartender Konflikte mit Güterstrassen beurteilt. Eine Bewertung der Schutzgebiete wurde vorgenommen. Allfällige Ausweich- und Umgehungswege wurden geprüft. Dabei war wichtig, bekannte Wegstrecken beizubehalten und nicht vorschnell Umwege als ebenbürtigen Ersatz anzupreisen.

Der Überprüfung der Güterstrassennetze und den daraus von der Arbeitsgruppe abgeleiteten konkreten Vorschlägen lagen folgende Grundsätze zugrunde:

1. Der *Zusammenschluss von Güterstrassen* ist, wenn nicht aus land- und forstwirtschaftlicher Sicht zwingend, zu *unterlassen.* Zwingende Gründe sind: erhebliche Erschwerung der Bewirtschaftung durch nicht zumutbare Umwege; wesentliche Verbesserung der Verkehrssicherheit namentlich bei Einmündungen.
2. *In jeder Gemeinde* soll *ein hochgelegener, attraktiver Ausflugspunkt* mit genügend Parkplätzen *für jedermann erreichbar* sein. Diese Punkte zeichnen sich aus durch: Ausgangspunkt für Wanderwege, Parkplatz eventuell Rastplätze, nach Möglichkeit Restaurant oder Alpwirtschaft.
   Diese Strassen sind als Nebenstrassen, eventuell sogar als Gemeindestrassen zu klassieren.
3. Ferienorte/Ausflugsorte müssen ein *Netz von Wanderwegen* anbieten, das gut erreichbar und von Strassen mit Durchgangsverkehr unabhängig ist.
4. Werden alte Wege durch Güterstrassen aufgehoben, unterbrochen oder mit Hartbelag versehen, ist ein *geeigneter Ersatz* zu schaffen.
   Die Ergänzungs-, Wiederherstellungs- und Ausbauarbeiten an Wanderwegen sind zusammen mit dem Strassenbau durchzuführen und zu finanzieren. In vielen Fällen wird dies nur unwesentliche Kosten verursachen, vor allem dann, wenn bestehende Wege ausgebaut werden können.
5. An jeder Talflanke des Haupttales sollten ein oder zwei Höhenwege abseits von Strassen als regionale Wege gekennzeichnet und ausgebaut werden (die meisten Abschnitte bestehen bereits).
6. Jedes *Seitental* sollte über einen durchgehenden Wanderweg abseits der Strasse erreicht werden können. Dies ist deshalb wichtig, weil Täler besonders erlebnisreich sind.
7. Die dem allgemeinen Durchgangsverkehr geöffneten, später zu Nebenstrassen, eventuell Gemeindestrassen umzuklassierenden Güterstrassen sind angemessen sicher auszubauen (Linienführung, Steigung, Ausweichstellen) und mit Hartbelag zu versehen. Sie sind nur im Sommer offenzuhalten, da sie nicht winterfest ausgebaut sind. Im übrigen sind Hartbeläge nur vorzusehen, wo dies wegen grosser Steigungen oder fehlender, nahegelegener Kiesvorkommen aus Gründen des Unterhalts unbedingt nötig ist.
8. Die *Mehrkosten* für Bau und Unterhalt sind entsprechend ihrer Bedeutung als Nebenstrasssen von den *politischen Gemeinden zu finanzieren.* Die Strasseneigentümer können Beiträge von den Grundeigentümern und Dritten, denen Sondervorteile zukommen erheben, zum Beispiel von Restaurants. Überdies können sie Parkierungsgebühren verlangen, am zweckmässigsten an einem Sammelparkplatz.
9. Diese dem allgemeinen Durchgangsverkehr geöffneten *Strassen sollen,* soweit als möglich, *touristische Bahnen nicht konkurrenzieren.*
10. Güterstrassen, die diesen Grundsätzen nicht genügen, sind für den allgemeinen Druchgangsverkehr mit einem *absoluten Fahrverbot* zu sperren. Wegen der erschwerten Kontrolle sind möglichst wenige Ausnahmen zu signalisieren und zu erteilen. Möglichst bald nach Errichtung der Fahrverbote sind polizeiliche Kontrollen durchzuführen und Übertretungen zu ahnden, womit eine abschreckende Wirkung erzielt werden kann. Der Kreis der berechtigten Einheimischen und namentlich ihrer Angehörigen, selbstverständlich einschliesslich der Bewirtschafter, ist möglichst eng zu halten, da für Dritte und Touristen die Unterscheidung einheimischer und fremder Fahrzeuge nicht leicht möglich ist.

Koordination durch Richtplanung

Die vorstehenden Ausführungen versuchten zu zeigen, dass nur aus der Verbindung sektoraler Planungen, die naturgemäss Einzelfragen intensiver abklären können, und den heute bereits wieder geschmähten Gesamtplanungen – die gegenseitige Bezüge und Konflikte erhellen – praxisgerechte Lösungen hervorgehen können. Wenn die Bereitschaft besteht, vorhandene Grundlagen und den in ihnen aufgezeigten Spielraum auszuschöpfen dank und nicht selten auch wegen der Gesamtschau zweckmässig angelegter Gesamtkonzepte, kann die Planung ihre oft angeklagte, verloren geglaubte Glaubwürdigkeit zurückgewinnen. Dazu wird das neue Raumplanungsgesetz mit der in den Vordergrund gestellten Aufgabe der Koordination in der Richtplanung eine nötige Grundlage liefern.

Fremdenverkehr im Nachbarland Vorarlberg

Das Land Vorarlberg hat im letzten Jahr gleich zwei Studien über Fremdenverkehr veröffentlicht: «Vorarlberger Fremdenverkehrskonzept» und «Untersuchung raumbezogener Probleme der Fremdenverkehrsentwicklung im Montafon».

Fremdenverkehrsgesinnung und Bodenständigkeit

In den Zielsetzungen wird die Erhaltung der Umweltqualität vor das quantitative Wachstum gestellt. Übergeordnet erscheint in allen Teilzielen des Landeskonzeptes die qualitative Verbesserung und der Schutz von Landschaft und Ortsbild. Als Grundlage für eine ständige Qualitätskontrolle und -verbesserung dient die Forderung nach einer «echten Fremdenverkehrsgesinnung» mit dem ständigen Bemühen, die persönlichen Werte und Chancen menschlicher Begegnung wahrzunehmen. Parallel dazu soll eine «unverkitschte Volkskultur» gepflegt und erhalten werden. Neben diesen, dem heutigen Zeitgeist rechnungtragenden