

Zeitschrift: Heimatschutz = Patrimoine
Herausgeber: Schweizer Heimatschutz
Band: 62 (1967)
Heft: 4-de

Artikel: Seilbahnbau und Fremdenverkehrserschliessung unter dem Aspekt räumlicher Ausscheidung
Autor: Grosjean, Georges
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-174034>

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: 30.01.2026

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

trautes Pfund besitzen, das wir nicht um ein Linsengericht verschleudern dürfen, sondern den kommenden Geschlechtern in einem würdigen Zustande weiterzugeben haben. Unser Hochgebirge, «das große, stille Leuchten», wie Conrad Ferdinand Meyer es genannt hat, ist immer noch der schönste Teil unserer Heimat und soll es bleiben.

Arist Rollier

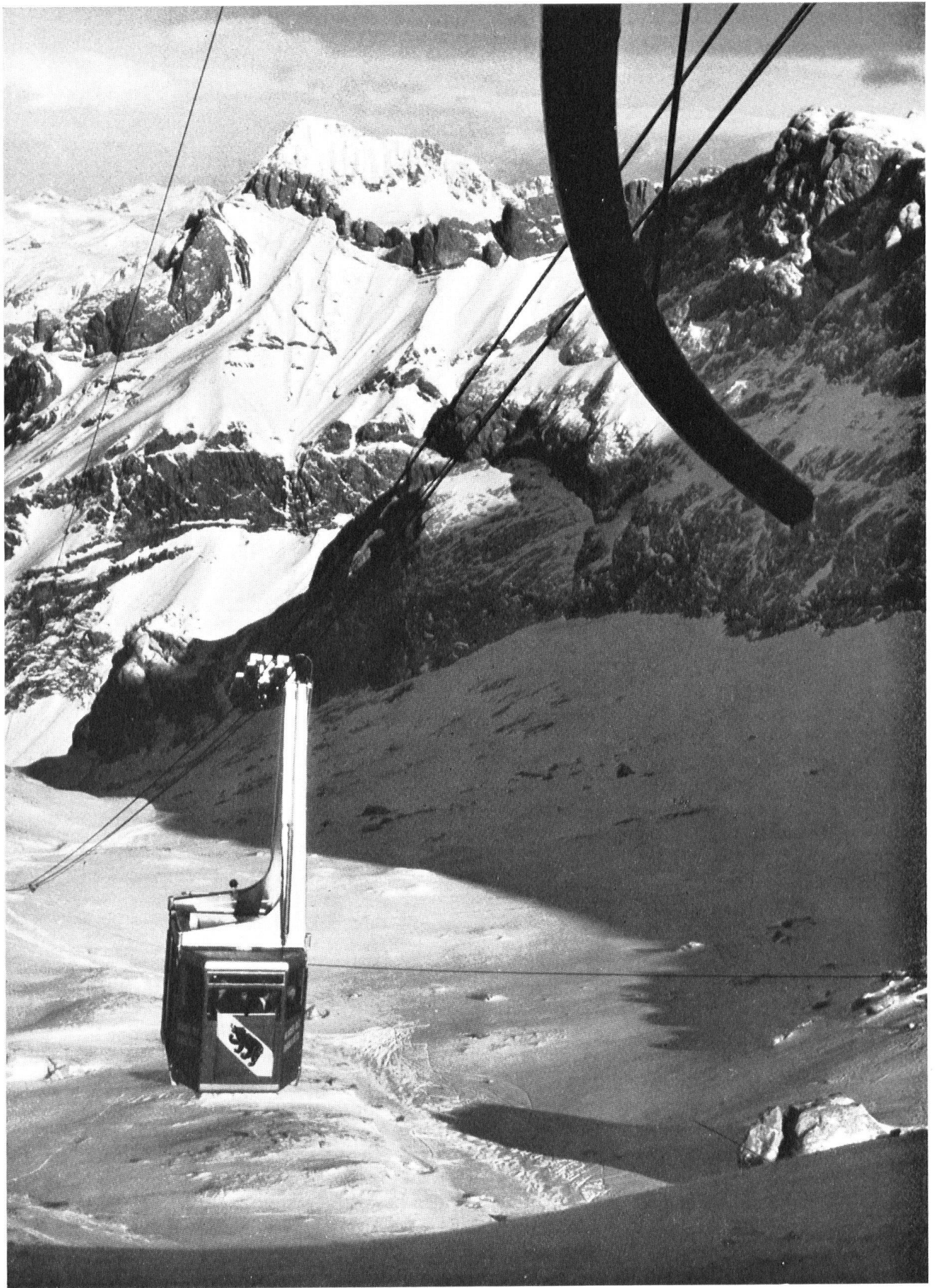
Seilbahnbau und Fremdenverkehrserschließung unter dem Aspekt räumlicher Ausscheidung

Es ist eine Tatsache, daß in der Schweiz und auch im übrigen Alpengebiet die Auffassungen über die Wünschbarkeit der Erschließung immer weiterer Berggebiete und Gipfel durch technische Hilfsmittel, Berg- und Seilbahnen, Sessel- und Skilifte, Autostraßen und Landeplätze für Flugzeuge, geteilt sind. Sogar innerhalb des Schweizer Alpen-Club, der die Erhaltung der Schönheit der Gebirgswelt seit 1923 als einen von mehreren Zwecken in den Zentralstatuten verankert hat, sind die Meinungen ungleich, da auch die Erleichterung von Gebirgswanderungen als statutarischer Zweck genannt ist (Art. 1 der Central-Statuten). Dazu kommen die Ansprüche des Fremdenverkehrs und die Begehren nach wirtschaftlicher Erstarkung der Berggebiete. Offenbar spielt ein tief eingewurzelter psychologischer Minoritätskomplex gegenüber den wirtschaftlich besser entwickelten Gebieten des Mittellandes eine entscheidende Rolle, der bisweilen die objektive und nüchterne Beurteilung spekulativer Projekte verhindert. In der emotionalen Auseinandersetzung werden daher oft Gegensätze konstruiert, wo keine sind. Die Formel: «Hier Fremdenverkehr und Wohlergehen – dort Naturschutz und dürftiges Dasein» ist eine «terrible simplification», mit der wir nicht weiter kommen. Nur eine nüchterne Analyse, die schärfer zwischen verschiedenen Funktionen des Fremdenverkehrs, der wirtschaftlichen Entwicklung der Berggebiete und des Natur- und Landschaftsschutzes unterscheidet, kann auf die Dauer zu befriedigenden Lösungen führen. Im *Fremdenverkehr* lassen sich folgende *Funktionen* unterscheiden:

1. Der *Reisetourismus*, der bestimmte Zwecke verfolgt, wie Geschäft, Bildung, Wallfahrten, Befriedigung der Neugierde usw.

2. Die *Erholung des Menschen*, die ihrerseits sehr verschiedene Formen annehmen kann, von der medizinischen Therapie über die physische Erholung durch reine Luft, sauberes Wasser, intensive Strahlung, Bildung roter Blutkörperchen in verdünnter Höhenluft, Regeneration der Fähigkeit, Luftdruck- und Luftfeuchtigkeitsunterschiede aufzufangen, über die physische Stärkung durch Wandern, Bergsteigen und Sport aller Art, Regeneration des Nervensystems von den Einwirkungen von Lärm, zur psychischen Erholung, die vorwiegend auf dem *Kontrast* zu den alltäglichen Umweltsbedingungen beruht und damit je nach Arbeitsbedingungen des einzelnen Menschen auch unterschiedlich ausfallen muß. Der Mensch, der einen einsamen Beruf ausübt, wird sich erholen, wenn er unter zahlreiche Menschen in regen Betrieb kommt, während der Mensch, der tagaus-tagein in hektischem Betrieb steht, seine Erholung in ruhiger Umgebung findet. Der Mensch, der in eher bescheidenen Verhältnissen lebt, empfindet ein Hotel, das einen gewissen gehobenen Lebensstandard vortäuscht, als Erholung, während Menschen, die in gehobenen Verhältnissen leben, in den Ferien

Zu Bild auf Seite 103:
Zu Füßen der westlichen
Berner und der Waadt-
länder Hochalpen scharen
sich – immerhin mit
landschaftlichen Ju-
welen wie dem Lauenen-/
Geltental oder dem Val-
lon de Nant mittendrin
– die Fremdenverkehrs-
orte und -gebiete beson-
ders dicht. Von ihnen
aus, sowohl von Gstaad-
Gsteig (unser Bild) wie
von Les Diablerets her
ist der Sturm mit Seil-
bahnen über die Gebirgs-
mauer hinan auf den
Diablerets- und Zan-
fleurongletscher (fast
3000 m) geglüht; am
Wildstrubel ist er auf
der Südseite, von Crans-
Montana her auf das
Firnplateau der Plaine-
Morte im Gange, und
selbst das Wildhorn wird
vom Wallis, von der
jungen Ferien- und
Sportsiedlung Antsère
aus anvisiert.





Als Zubringer zu großartigem Panorama-Standort dürfte der Gemsstockbahn bei Andermatt wohl noch wesentlichere Funktion zukommen denn als Mittel im reinen Sportsverkehr. Die Masten und Drähte allerdings fügen sich, sie «bereichernd», in die Zahl der Energieleitungen, mit denen die Gegend bedacht ist.

104

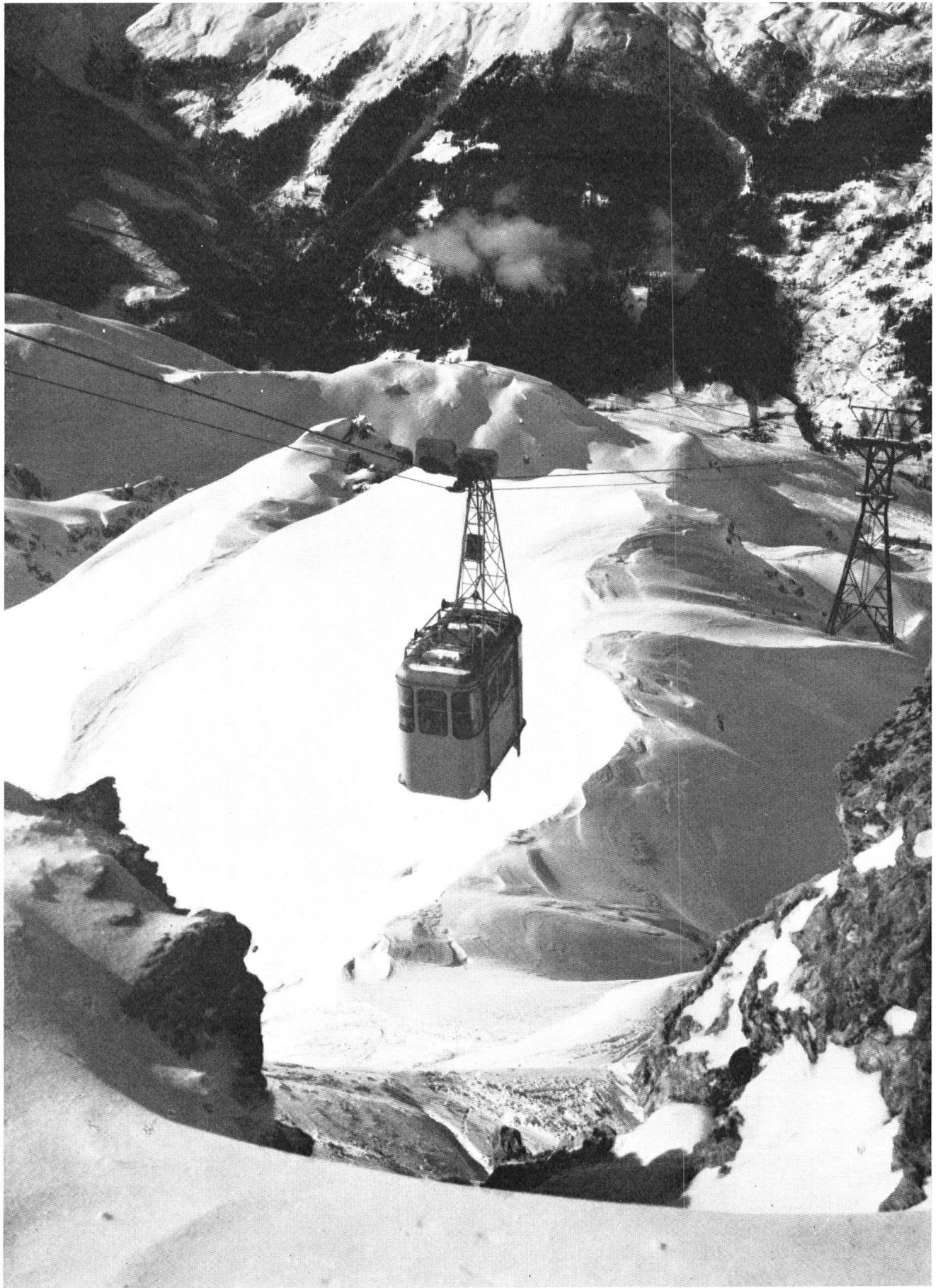
öfter das einfache Leben in Clubhütten, Ferienchalets oder im Camping vorziehen. Sehr verschiedenartig dürften die Ursachen des Bedürfnisses nach Tempo sein, das u. a. zum Ski-Pistensport geführt hat, der seinerseits den Bau von immer neuen Seilbahnen, Ski- und Sesselliften maßgeblich beeinflusst. Bei einer Gruppe von Menschen, die im beruflichen Alltag eine eher statische Tätigkeit in Fabriken, in Büros oder hinter Schaltern ausüben, dürfte das «Austoben» in rascher Bewegung einem legitimen Bedürfnis entsprechen. Wenn die Erscheinung aber bei Menschen auftritt, die im Alltag einer aufreibenden und rastlosen Tätigkeit obliegen oder bei solchen, die innere Probleme nicht bewältigen können, dann muß die Erscheinung des Bedürfnisses nach Tempo, Betriebsamkeit und Geräusch als krankhaft beurteilt werden. Umfragen über die Wünsche der einzelnen Personen hinsichtlich ihrer Erholung können nicht unbedingt schlüssige Resultate



liefern. Der Alkoholiker wünscht Alkohol und der Morphinist Morphin. Trotzdem werden wir ihnen als Therapie nicht diese Narkotika verabreichen. Ebenso wenig wäre es sinnvoll, dem lärm- und betriebssüchtigen Menschen als Erholung weiterhin Lärm und Betrieb zu bieten, nur weil er es wünscht. Umfragen haben im übrigen ergeben, daß ein sehr großer Teil der Feriengäste keine Betriebsamkeit begehrt. Kinderreiche Familien, die nicht über sehr große Geldmittel verfügen, bevorzugen Ferienorte, wo sie nicht täglich bedeutende Summen für Bahn- und Skilift auslegen oder aber ihren Kindern gegenüber als hart und verständnislos erscheinen müssen.

3. *Die wirtschaftliche Hilfe an die Bergbevölkerung* ist eine dritte Funktion des Fremdenverkehrs. Dieses Bedürfnis ist legitim. Im allgemeinen geben wir uns heute nicht Rechenschaft darüber, in welchem Maße die Vernichtung des Saumverkehrs durch den Eisenbahnbau, der Untergang ein-

Daß das wichtige Fremdenzentrum Engelberg im Streben nach der Höhe seinen Glanzpunkt Tittlis ansteuerte, brauchte niemanden zu überraschen. – Auch wenn die Skiabfahrt natürlich nicht der Fallinie der Bahn folgt, läßt unsere Aufnahme die Gefahren für die Touristen erahnen, die bedenkenlos zu Tal sausen.



heimischer Industrien (z. B. Wolltuch), die Verlagerung der Käseherstellung von der Alp ins Mittelland und die Aufhebung der fremden Kriegsdienste in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts den Berggebieten die wirtschaftliche Grundlage entzogen haben. Doch wird mit der Hilfe an die Bergbevölkerung viel Unfug getrieben, indem für viele Großprojekte, die ganz andern Zwecken dienen, die vor allem dem Investitionsbedürfnis des Unterlandes oder sogar des Auslandes entgegenkommen, die Hilfe an die Bergbevölkerung vorgeschützt wird. Für die wirtschaftliche Entwicklung eines Bergtales genügt ein verhältnismäßig bescheidener Apparat. Mit dem Bau kleinerer, gut geführter Gasthäuser, mit der Errichtung landschaftlich gut eingepaßter Feriendörfer, mit einer Badegelegenheit, mit einer Spielwiese und Bocciabahnen, einer Ski- und Bergsteigerschule, vielleicht mit einem Gemeinschaftshaus, in dem an den Schlechtwettertagen, die nun einmal in unsern Alpen häufig sind, die Gäste unter Anleitung musizieren oder allerlei erlernen könnten wie Weben, Bearbeitung von Holz, Metall, Keramik, wo ein Kindergarten wäre, könnte vieles erreicht und vielen Menschen Verdienst beschafft werden. Es bedarf dazu nicht Tausender von Hotelbetten, die nichts anderes zur Folge haben als den Zuzug Tausender von auswärtigen Arbeitskräften, es bedarf nicht großer Investitionen für Dutzende von Skilifts, Seil- und Sesselbahnen, für Golf- und Tennisplätze, für Eisstadion und wintergeheizte Schwimmbäder. Es bedarf auch keiner Nachtlöcher. Es bedarf aber der Phantasie.

4. *Die volkswirtschaftliche Funktion.* Sie darf bei einer realistischen Betrachtung des Problems nicht außer Acht gelassen werden. Es ist eine Tatsache, daß der hohe Grad der Industrialisierung in unserem Lande, das gewaltige Mengen von Rohstoffen und Energie importieren muß, zu einem Passivsaldo der Außenhandelsbilanz in der Größenordnung von 3–4 Milliarden Franken im Jahr führt, wobei der Fremdenverkehr zum Ausgleich der Ertragsbilanz allein rund 1½ Milliarden Franken beträgt. Das verdient man nicht mit geruhsamem Familientourismus. Es wäre deshalb eine Utopie, unsere Behörden dahin bringen zu wollen, überhaupt auf den internationalen Großfremdenverkehr mit Seilbahnen und Flugzeugen, mondänen Attraktionen, Gipfelhotels und dergleichen zu verzichten. Dies wäre erst möglich nach einer grundlegenden Strukturveränderung unserer gesamten Volkswirtschaft, insbesondere der Industrie. Es ist aber möglich und auch aus wirtschaftlichen Gründen notwendig, diesen Großfremdenverkehr auf bestimmte Gebiete zu konzentrieren. Es eignet sich lange nicht jedes Alpen-tal dazu, und es ist absolut falsch, zu glauben und den Bergbewohnern zu suggerieren, daß man nur auf diese Weise ein Alpental wirtschaftlich heben könne. Die wirtschaftliche Entwicklung der Berggebiete und der im gesamtvolkswirtschaftlichen Interesse liegende mechanisierte und industrialisierte Großfremdenverkehr sind zweierlei Dinge, die sehr gründlich voneinander unterschieden werden müssen.

Im *Landschaftsschutz* sind ebenfalls *verschiedene Funktionen* zu unterscheiden:

1. Die *Erhaltung vollständig unberührter Natur*, wo jeder Art Kreatur mit Ausnahme des Menschen ihr uneingeschränktes Daseinsrecht eingeräumt wird. Seitdem der Mensch Kulturwesen geworden ist, ist er in Feindschaft zur Natur getreten und zerstört sie. Er hat folglich in diesen Gebieten nichts zu suchen, darf sie höchstens auf wenigen Pfaden durchschreiten. Wir nennen das den *absoluten Naturschutz*.

*Zu Bild auf Seite 106:
Im westlichen Wallis hat sich Verbier mit touristischen Verkehrsmitteln auf 3000 m – den Mont-Gelé – hinaufgewagt und von dort, respektive dem niedrigeren Les Attelas aus, ein ganzes Netz von Abfahrtsmöglichkeiten eröffnet. Im inneralpinen Raum rückt mit der Baum- und Alpweidengrenze zwar auch die Fels- und Eisregion etwas nach oben; dennoch möchte man hoffen, daß der Expansion der Massenverkehrsmittel in das südwärts gelegene Frühlingstourengebiet der sogenannten Walliser « Haute Route » Halt geboten werde.*



Die neue Schilthornbahn bei der Zwischenstation auf «Birg», mit Blick auf Mürren und die Jungfrau-Gruppe. – Hier – dies gilt allgemein – die brutal wirkende Technik, wie sie jedem Betonklotz und jeder Kabineneinfahrt auf hoher Warte einmal eigen ist ...

2. Die Erhaltung von Räumen, in denen der Mensch zu seiner Erholung und als Kompensation zu seinem von der Technik beherrschten alltäglichen Leben temporär in größtmöglicher Harmonie mit einer relativ unberührten Natur leben kann. Zu diesem Landschaftstypus sollte der größte Teil des Hochgebirges gehören. Wir nennen das den relativen Naturschutz.

3. Die nächste Stufe der Abschwächung stellen die Gebiete dar, in denen der Mensch wirtschaften muß (Alpweiden, Nutzwald, Berglandwirtschaft), also keine Naturlandschaft mehr vorliegt, sondern eine *historisch gewachsene Kulturlandschaft*, die an sich ästhetischen Wert besitzt und schutzwürdig ist.

4. Eine weitere Funktion des Landschaftsschutzes ist die harmonische und ästhetisch befriedigende Entwicklung der modernen, technisierten Fremdenverkehrslandschaft, allenfalls der alpinen Industrielandschaft. Hier



sprechen wir in Anlehnung an einen vor allem in den Niederlanden geprägten Begriff von *Landschaftsarchitektur*.

5. Die letzten Minimalforderungen des Landschaftsschutzes sind Bewahrung seltener Pflanzen und Tiere vor Ausrottung, Kehrlichtbeseitigung, Abwasserklärung, Reinhaltung der Luft, Beseitigung von Unrat an Straßen, Rast- und Campingplätzen.

Die vielgestaltigen Aspekte des Fremdenverkehrs und des Landschaftsschutzes zeigen, daß das Problem Seilbahnen, Sessel- und Skilifte auf die Dauer nicht durch eine einfache Formel pro oder contra, durch die Festsetzung einer bestimmten Höhenkote oder dergleichen gelöst werden kann, sondern nur durch eine stärkere Differenzierung, indem im Sinne einer *großräumigen Landesplanung* verschiedene Landschaftstypen ausgeschieden würden, in denen die Bewilligungspraxis und auch die Landschaftsschutzpolitik unterschiedlich gehandhabt würden. Für unser Alpengebiet müßten mindestens *drei Typen* vorgesehen werden:

1. *Die moderne, mechanisierte Großfremdenverkehrslandschaft.* Hier sollten dem Bau von Bahnen und technischen Anlagen jeder Art, auch der Errichtung von Gebirgslandeplätzen grundsätzlich keine Hindernisse in den Weg gelegt werden. Die Postulate des Landschaftsschutzes würden sich auf gute Landschaftsarchitektur, und die in unserer Betrachtung beim Landschaftsschutz unter Ziff. 5 formulierten Punkte beschränken. Die Frage müßte entschieden werden, ob diesem Typus auch einzelne Gebiete

... da friedliche Ausflüglerscharen auf der Terrasse im Banne eines herrlichen Panoramas. Die Bahn führt, wenn auch fast auf 3000 m, nicht in die eigentliche Hochgebirgszone, sondern auf einen dem Hauptkamm vorgelagerten Aussichtsgipfel.



Etwa dem Gornergrat im Wallis entspricht in Graubünden, mit ihrem Ausblick auf eine majestätische Reihe naher Hochgipfel, die Aussichtskanzel der Diavolezza. Daß sie sie den Ausflüglern und Skifahrern leicht zugänglich machten, kann man den Oberengadinern wohl ebenso wenig verargen wie den Zermattlern den nun Jahrzehnte zurückreichenden Bau der Gornergratbahn. Doch: Hände weg vom höhern Stockwerk, dem Piz Palü (im Hintergrund)! Der Berg scheint glücklicherweise, dank dem Wachen gerade der Engadiner, von einer Seilbahnanlage verschont zu werden.

des eigentlichen Hochgebirges, evtl. sogar einzelne höhere Dreitausender oder gar Viertausender zugeteilt werden dürften, oder ob hier grundsätzlich haltgemacht werden sollte. Unseres Erachtens könnten hier nur dann Konzessionen gemacht werden, wenn die Planung verfassungsmäßig und rechtlich derart gesichert wäre, daß es bei den zugeteilten Gebieten ein für allemal bleiben würde und wenn die Kreise, die den mechanisierten Bergsport fördern, ihrerseits die Respektierung der Schutzlandschaften vollumfänglich anerkennen würden. Bis dahin müßten sich aber die Kreise des Landschaftsschutzes grundsätzlich jeder technischen Erschließung eigentlicher Hochalpengipfel widersetzen.

2. *Die traditionelle Kulturlandschaft.* Hier müßten vor allem die beim Landschaftsschutz unter 3 und 5 umrissenen Postulate erfüllt werden. Da die Berglandwirtschaft, auch bei der für sie möglichen Mechanisierung, nicht genug abwirft, müßte in diesen Gebieten systematisch ein Kleinfremdenverkehr entwickelt werden, wie er beim Fremdenverkehr unter Ziffer 3 skizziert worden ist und der sich mit den Forderungen des Landschaftsschutzes verträgt. Hier müßte der Bau von Bahnen, Straßen, Ski- und Sesselliften *restriktiv gehandhabt* werden, in dem Sinne, daß Straßen und Bahnen nur dort gebaut würden, wo sie auch der land-, forst- und alpwirtschaftlichen Erschließung dienen, nicht aber als Sensationen und reine Touristikattraktionen auf die Gipfel. Skilifte sollten ebenfalls nicht Gipfel erschließen, sondern nur Übungshänge.



3. *Die Schutzlandschaft.* Sie müßte sich in *absolute* und *relative* Schutzgebiete gliedern entsprechend unsern Ziffern 1 und 2 oben unter Landschaftsschutz. In beiden sollte *keine technische Erschließung* stattfinden mit Ausnahme von Fußwegen und Schutzhütten, die in der Regel auch nur auf Typus 2 beschränkt sein sollten. Es ist klar, daß Schutzlandschaften in dauernd bewohntem, land- und alpwirtschaftlich genutztem Gebiet nur kleine Dimensionen aufweisen können. Doch sollte der überwiegende Teil des land- und alpwirtschaftlich unproduktiven Hochgebirges hier eingeteilt werden, wo keine bereits bestehenden wirtschaftlichen Interessen im Spiele sind.

Es würde also auf längere Sicht eine vorläufige Konzeption, welche den Schutz *vertikal*, aufgrund bestimmter Höhenkoten, abgrenzt, durch eine Konzeption *horizontal*, nebeneinander liegender Landschaftstypen ersetzt

Wohlig räkeln sich die Gäste auf der Plattform des Piz Nair bei St. Moritz in ihren Liegestühlen an der Sonne. Der Berg ist 3000 m hoch; hinüber geht der Blick in die noch höher ragende, abgelegene und dem Zugriff der Technik damit wohl auch verschlossenere Gegend des Piz d'Err.

werden, wobei natürlich auch hier, wo die Landschaften im Kartenbild scheinbar nebeneinander liegen, eine vertikale Gliederung sehr stark im Spiele ist, nur viel differenzierter.

Kombinationen wären außerdem möglich. So sind Parzellen absoluten Schutzes auch in hochentwickelten, mechanisch erschlossenen Fremdenverkehrsgebieten möglich, wie der Alpengarten auf der Schynigen Platte, oder in industrialisierten Gebieten wie auf der Grimsel.

Man wird angesichts einer solchen Planungskonzeption sofort die verfassungsmäßige und rechtliche Frage aufwerfen: ist so etwas bei dem geltenden Gleichheitsprinzip überhaupt möglich? Andere, auch demokratische und auf dem Boden der Gleichheit und der Menschenrechte stehende Staaten haben das Problem gelöst. Für die Schweiz steht letztlich nicht *das* zur Diskussion, sondern *was den Vorrang hat*: Das Ad-absurdum-Treiben und Zu-Tode-Reiten der Begriffe der Freiheit, Gleichheit, der Gemeindeautonomie und der Eigentumsgarantie oder die Erhaltung einer geordneten Landschaft und überhaupt eines lebenswerten Daseins für die Zukunft. Was das Hochgebirge angeht, gehört dessen Grund und Boden in einigen Kantonen dem Staat, in andern den Gemeinden. In jenen Kantonen, in denen der Staat Grundeigentümer der unproduktiven Zone ist, ist eine entschädigungslose Unterschutzstellung ohne weiteres möglich. In den übrigen Gebieten müßten die Gemeinden zunächst überzeugt werden. Dies wird gelingen, wenn an einzelnen Testfällen der Beweis erbracht wird, daß man auch mit einer gut entwickelten Berglandwirtschaft, gepaart mit einem der Erholung dienenden Fremdenverkehr unter Wahrung der traditionellen Kultur und Eigenheit, wirtschaftlich erstarken kann und auf die Dauer sogar besser fährt, als wenn die einheimische Bevölkerung in die Vormundschaft auswärtiger Investitionsgesellschaften und einer großen Zahl zugewanderter Unternehmer und weiterer Bevölkerung gerät. Wir sind davon überzeugt, daß, wenn einmal einige Beispiele guter und harmonischer Kleinfremdenverkehrsentwicklung statuiert sind, die Einsicht in vielen Bergtälern schlagartig durchbricht und wir freiwillig die Zonung erreichen, die wir mit Gesetzesmitteln nicht durchsetzen können.

Georges Grosjean

Zum Problem der Bergbahnen im Hochgebirge

Die Tatsache der Bedrohung unserer Hochalpen durch technische Eingriffe beunruhigt immer mehr unsere Öffentlichkeit. Dieser Beunruhigung gibt auch der wohlfundierte Artikel von Arist Rollier, Obmann des Schweizer Heimatschutzes, Ausdruck. Besonders alarmierend ist dabei seine Feststellung, wie freigebig in den letzten Jahren Konzessionen für Bergbahnen erteilt worden sind. Der Einbruch in das letzte Bollwerk unberührter Natur, das der Schweiz verblieben ist, muß jedem Schweizer, der seine Heimat liebt, allen Organisationen, die sich in irgendeiner Weise mit ihr zu befassen haben, sehr zu denken geben. Wichtig ist deshalb, daß sich alle zielverwandten Organisationen zusammenfinden zu gemeinsamer Meinungsäußerung und gemeinsamer Konzeption. Dabei ist der neuen Rechtslage, die durch die Annahme des Verfassungsartikels über Natur- und Heimatschutz sowie durch die Gültigkeit des entsprechenden Bundesgesetzes entstanden ist, Rechnung zu tragen. Auch die bedeutsame Rolle, die heute der Schweizerischen