

Zeitschrift: Heimatschutz = Patrimoine
Herausgeber: Schweizer Heimatschutz
Band: 68 (1973)
Heft: 2-de

Artikel: Ströme von Beton und Asphalt zerschneiden die Landschaft
Autor: Notter, Ferdinand
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-174332>

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](#)

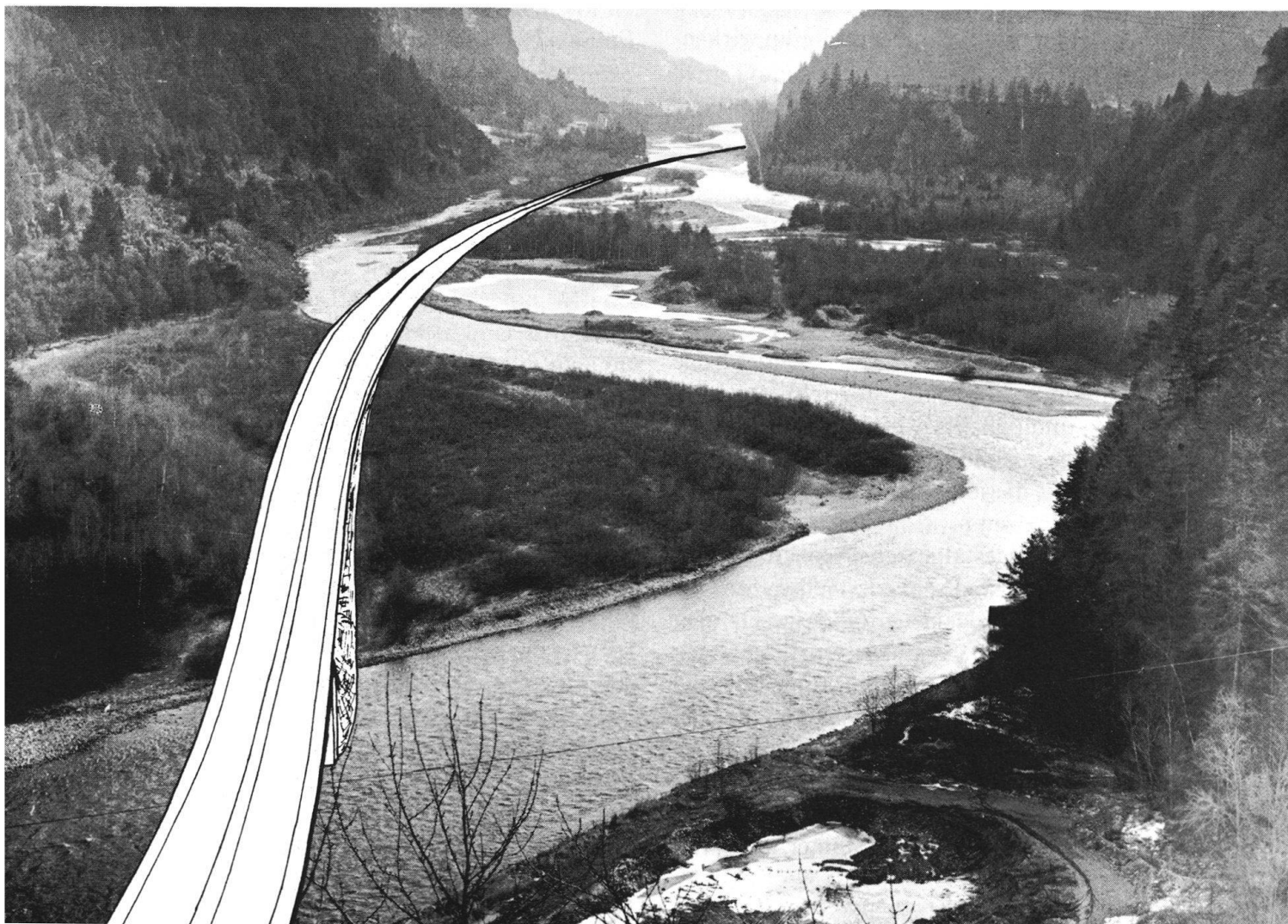
Download PDF: 03.05.2026

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

Ströme von Beton und Asphalt zerschneiden die Landschaft

Die Rheinauen im Raume von Rhäzüns sind ohne Zweifel ein Naturdenkmal von gesamtschweizerischer, wenn nicht von europäischer Bedeutung. Um so unverständlicher ist die Rücksichtslosigkeit gegenüber dieser naturnahen Landschaft des frei mäandrierenden Flusses, wie sie hier unser Schema des offiziellen Projekts für die N 13 drastisch vor Augen führt.

Die harmonische Gestaltung und sinnvolle Entwicklung unseres Landes, eine statutengemässe Aufgabe des Heimatschutzes, bedingt nicht allein dort dessen Präsenz und aktive beratende Tätigkeit, wo es um Veränderungen der Siedlungsräume geht. Oft stärker als der Hochbau wirkt sich der heute hektischer denn je betriebene Tiefbau auf unsere Kulturlandschaften zerstörerisch aus. Der Strassenbau unserer Tage gefährdet Landschaftstypen in ihrem Bestand, die Jahrhunderte harmonischer Entwicklung brauchten, um zu ihrem unverwechselbaren Charakteristikum zu gelangen. Besonders der Nationalstrassenbau bescherte uns schwerste Eingriffe, die wir schon heute, da die Euphorie um den motorisierten Verkehr langsam zusammenzuschmelzen anfängt, mehr oder weniger offen bereuen, ja verwünschen. Man denke zum Beispiel an das Urner Reusstal, heute weitgehend eine Betonwüste, trotz den zahlreichen Tunnels. Aber auch im Mittelland weckt eine vierspurige Autobahn ungute Gefühle, denn nichts in der Kulturgeschichte unseres Landes brachte ähnlich harte, unüberwindbare Zäsuren in die Landschaft wie diese geometrisch steifen Bänder aus Beton und Asphalt. Selbst korrigierte, eingedämmte Flussläufe sind sowohl optisch wie auch psychologisch im Vergleich zur Hochleistungsstrasse geradezu naturnahe Veränderungen im Landschaftsbild, und sogar Eisenbahn-





linien wirken dank ihren auf Distanz filigran wirkenden Bauelementen weit erträglicher.

Noch trennt uns zwar eine beachtenswerte zeitliche Lücke von der vollständigen Verwirklichung des Nationalstrassenprogrammes. Trotzdem rühren sich überall im Lande die Gegner. Aus allen Volksschichten formiert sich da und dort eine Opposition gegen die sture, unnachgiebige Durchführung aller Projekte, die man vor zehn, zwölf oder fünfzehn Jahren nach perfektionistischen Tiefbaunormen festgesetzt hatte. Noch vor wenigen Jahren wäre eine derartige Unruhe unter den bedingungslos fortschrittsgläubigen Schweizern unmöglich gewesen, und jetzt ist sie wohl mehr auf die soziologischen und hygienischen Auswirkungen, auf die jedermann direkt berührenden Lärm- und Abgasimmissionen denn auf planerische und landschaftsgestalterische Aspekte gegründet. Denn genau wie damals, als der Schweizer Heimatschutz erstmals, auf das neue Bundesgesetz über Natur- und Heimatschutz gestützt, ernsthaft gegen das offizielle Strassenbauprojekt im Raume Celerina kämpfte, das unter anderem den markanten, die Gegend unverwechselbar zeichnenden Kirhhügel San Gian völlig entstellt hätte, würde ihm ein solcher Schritt auch heute übel vermerkt. Da und dort hat man ihm seine Einmischung noch immer nicht ver-

Die Eindrücklichkeit dieser herrlichen Flusslandschaft wird noch ergänzt durch Kulturdenkmäler vom Rang des Schlosses Rhäziuns und der international bekannten Kapelle St. Georg. Ein Grund mehr, neue Strassenführungen mit besonderer Subtilität zu wählen und auch die Kulturgüter zu schonen.

ziehen, und wo es inzwischen die gesamtschweizerische Vereinigung oder deren Sektionen erneut gewagt haben, mit allen ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln gegen unvernünftige Linienführungen im Strassenbau anzugehen, blieben mehr oder weniger scharf formulierte Vorwürfe nicht aus. Diese Haltung ist nur verständlich, wenn man gleichzeitig Verständnis für die leider stark verbreitete Sitte aufbringt, dass Verwaltungsabteilungen auf allen Stufen und nicht selten auch politische Gremien oft nicht den geringsten Sinn für die Sekundärauswirkungen ihres Tätigkeitsbereiches aufbringen. Gerade im Strassenbau aber sind diese Sekundäraus-

wirkungen nicht selten erschreckend gross; der Scheuklappen-Blickwinkel, aus dem heraus zu häufig Entscheide gefällt werden, ist im Tiefbauwesen entsprechend verheerend. In diesem Heft wird deshalb anhand einiger praktischer Beispiele möglichst klar aufgezeigt, wohin es führt, wenn die Belange des Natur- und Heimatschutzes allenfalls in der Vernehmlassung in Form eines lästigen Abschnitts auftauchen, dann aber gebühlich von den Kriterien der vorbehaltlosen Momentanwirtschaftlichkeit beim Bau und den starren Normen des Verkehrsfachmannes niedergewalzt werden.

Als ein drastisches Beispiel landschaftszerstörerischen Strassenbaus bietet sich die projektierte Linienführung der N 13 im Domleschg an. Der Fall sei hier stellvertretend für andere (wie etwa Faido) dargestellt, wobei dargelegt werden soll, was mit einem Strassenabschnitt von wenigen Kilometern alles aufs Spiel gesetzt werden kann.

In einem Bericht der Talschaftsplanung Heinzenberg-Domleschg zum fraglichen Teilstück, an dem auch unsere Bauberatung mitgewirkt hat und der von verschiedenen Organisationen des Natur- und Heimatschutzes unterstützt wird, ist nachzulesen: «Das vorliegende generelle Projekt zeigt..., dass durchwegs elementare landesplanerische Kriterien bei der Festlegung von Linienführung, Anschlusswerken und Kreuzungen nicht in Betracht gezogen worden sind. Insbesondere nimmt die projektierte Linienführung keine Rücksicht auf den Schutz der Wohngebiete vor Immissionen und widerspricht in diesem Sinne dem Verfassungsartikel über Umweltschutz. Ferner würde diesem Projekt folgend die N 13 nach rein bau- und wassertechnischen Gesichtspunkten unter Verletzung des eidgenössischen Natur- und Heimatschutz-Gesetzes in die KLN-Objekte (Landschaften von nationaler Bedeutung) gebaut. Mit der Zielsetzung des Bundesbeschlusses über dringliche Massnahmen auf dem Gebiete der Raumplanung wäre ein solcher Nationalstrassenbau unvereinbar.» Das sind harte Worte. Allein, die Feststellungen sind nicht übertrieben, denn das Projekt beeinträchtigte, würde es ausgeführt, nicht nur das schützenswerte Ortsbild der ehemaligen bischöflichen Residenz Fürstenu, sondern auch das für die Bündner und Schweizer Geschichte bedeutsame Schloss Rhäzüns und die herrlich gelegene gotische Kapelle Sankt Georg, der dank ihren einzigartigen Fresken wohl europäischer Rang zugewiesen werden darf. Zudem würde die N 13 am Fuss des Felsens von Hohenrätien ein Gebiet berühren, das die Gemeinde Sils in ihrer Zonen- und Bauordnung aus eigenem Antrieb schon längst geschützt hat.

Doch auch die Auswirkungen in der nicht besiedelten

Landschaft sind derart gravierend und entstellend, dass, selbst wer nicht aktiv für Ideen des Heimat- und Landschaftsschutzes ficht, sich fragen muss, womit Planer und Behörden ein solches Projekt überhaupt verantwortbar verteidigen können. Die grossartige Landschaft der Rhäzünser Rheinauen, die in ihrer eindrücklichen Naturhaftigkeit des frei mäandrierenden Flusslaufes europäische Bedeutung geniessen und selbstverständlich ein KLN-Objekt darstellen, würde das angefochtene offizielle Projekt brutal mit einem Betonband entzweischneiden. Der noch in weiten Teilen unberührte Durchbruch des Hinterrheins durch die Bergsturmassen des Kunkelspasses würde dadurch völlig entwertet, die ausgedehnte Auenvegetation auf Flussinseln und an den Ufern mit Entwicklungsstadien von Pionierpflanzen bis zu Weiden- und Erlen-Auenwäldern und Föhrengehölzen vernichtet oder doch stark gefährdet.

Des weiteren würden auch das Schutzgebiet Pradisla, ein Trockengebiet von ebenfalls schweizerischer Wichtigkeit, und die Rheinauenwälder von Rothenbrunnen bis Sils, die ebenfalls ins KLN-Inventar aufgenommen wurden, keineswegs verschont; dadurch gingen im Gebiet des Bergsturzes mit dem Ried und dem das Tal querenden Bache wertvolle Biotope, insbesondere willkommene Brutstätten für Wasservögel, unwiederbringlich verloren.

Der Gegenvorschlag, den unsere Bauberatung in Zusammenarbeit mit der Talschaftsplanung Heinzenberg-Domleschg vorgelegt hat, sieht demgegenüber weit schonungsvollere Linienführungen vor. Von Thusis her linksrheinisch kommend, wechselt das Trasse bei Cazis auf die rechte Rheinseite und liegt stets im Bereich der breiteren Talsohle, teilweise auf dem bestehenden Damm, mit genügendem Abstand zu den Siedlungen. Von Rothenbrunnen bis zum Plazashügel stehen zwei Varianten zur Wahl: entweder die Tunnellösung durch den Felsen von Feldis oder die linksrheinische Hangfusslage mit nachträglicher Eindeckung des Trasses bis zum Tunnel von Sankt Georg. Allein mit dem – im übrigen nicht glaubwürdig begründeten – Argument momentaner Mehrkosten dürfen unter den jetzigen rechtlichen Voraussetzungen Lösungen, welche die Landschaft und die Ortsbilder schonen, im Strassenbau nicht mehr in den Wind geschlagen werden, bloss weil vor Jahren eine Planungsabteilung ein generelles Projekt erarbeitet hat, dem möglicherweise keine ernsthafte Gegnerschaft erwuchs... zumeist einfach darum, weil anhand des generellen Projektes die Auswirkungen in ihrer ganzen Tragweite (zumindest von einem Grossteil der planerisch schliesslich nicht ausgebildeten Bevölkerung) gar nicht abgeschätzt werden konnten.

F. Notter