

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

Artikel: Teures Flickwerk zum "Schutz der Heimat"
Autor: Schmidt, Christian
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-175033>

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: 13.01.2026

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

Teures Flickwerk zum «Schutz der Heimat»

Coûteux rapiéçages pour l'environnement

Les nuisances résultant de l'accroissement du trafic touchent de plus en plus d'habitants, cependant que les routes conçues uniquement selon les données techniques défigurent sites et paysages: y remédier coûte des milliards supplémentaires. Mais ces mesures subséquentes ne sont souvent que de médiocres rapiéçages. Aux énormes sommes budgétées pour l'achèvement des routes nationales s'ajoutent maintenant celles qu'impliquent les modifications et adaptations projetées pour atténuer le bruit (nombre de tracés n'ont pas tenu compte de la proximité des habitations) et autres nuisances. A Hergiswil NW par exemple, il en a coûté 20 millions pour masquer des tronçons de la N2; à Flamatt FR, le Tribunal fédéral a admis une diminution de valeur de 55% pour des immeubles sis à l'ombre du viaduc de la N12; à Bönigen BE, une prolongation du tunnel de la N8, acceptée par l'autorité fédérale pour épargner des nuisances aux habitants, a entraîné la démolition d'un pont déjà construit au-dessus de l'autoroute, ce qui a coûté des centaines de milliers de francs; à Mels SG, 58% des personnes résidant jusqu'à 100 m de la N3 ont déclaré vouloir s'en aller, et les mesures antibruit vont coûter plusieurs millions.

Die Folgekosten beim Strassenbau

Die mit dem starken Anwachsen des Verkehrs verbundenen Immissionen belästigen einerseits immer mehr Anwohner, andererseits zerstören nur nach bauwirtschaftlichen Aspekten geplante Strassen das Orts- und Landschaftsbild: Folgekosten in Milliardenhöhe entstehen. Doch die Strassen sind gebaut – verbessern lassen sie sich nur noch mittels aufwendiger Massnahmen. Ein teures Flickwerk, das auf die schlechte Umweltverträglichkeit hinweist. Was kosten diese nachträglichen Arbeiten? Werden für zukünftige Bauten Werte wie die Lebensqualität der Anwohner oder die Schönheit der Landschaft besser berücksichtigt? Zeichnet sich eine Tendenzwende beim Strassenbau ab?

Waren die Kosten für den Endausbau des schweizerischen Nationalstrassennetzes im Jahre 1963 noch auf 12,5 Milliarden Franken veranschlagt worden, belaufen sie sich gemäss Berechnungen aus dem Jahre 1980 auf 31,2 Milliarden. Den Löwenanteil dieser Kostenzunahme machen neue Projekte, die angestiegenen Löhne, die Materialpreise sowie bautechnische Schwierigkeiten aus; in geringerem Masse sind aber auch nachträgliche Projektänderungen und Anpassungsarbeiten für den optischen und akustischen Umweltschutz mitverantwortlich. Notwendig wurde der *Immissionsschutz* aus drei zusammenwirkenden Gründen: wurden die Hochleistungsstrassen einerseits zu nahe an bestehende Siedlungen gebaut, so legten einzelne Gemeinden auch nach deren Bau noch weitere Wohnzonen in unmittelbarer Nähe der Strassen fest – Planungsfehler bei der Linienführung wie bei der Raumplanung ergänzen sich hier. Dazu gesellt sich noch das überaus starke Verkehrsaufkommen: es betont die Folgen der Planungsfehler, bis Wohnlagen als «unzumutbar» gelten.

Viele möchten wegziehen

Obwohl sich ein Teil der Immissionen mittels technischer Massnahmen an den Fahrzeugen herabsetzen lässt, genügt die Bekämpfung an der Quelle nicht. Passive Massnahmen – wie etwa der Einbau von Schallschutzwänden oder -fenstern – drängen sich auf. Was hier für die betroffene Bevölkerung getan werden kann, zeigt das Beispiel der Nidwaldner Ortschaft Hergiswil: als vor bald zwanzig Jahren die N2 mitten durch das Dorf gebaut wurde, galten angrenzende Grundstücke mit Sicht auf die Autobahn noch als besonders attraktiv. Der Gesinnungswandel, der im Laufe der vergangenen 20 Jahre stattfand, zeigt sich jedoch an den Folgekosten für diese Linienführung heute deutlich:

die bergseitige Spur musste in eine Galerie verlegt werden, auf der Talseite wurden durchgehend Lärmschutzwände installiert. Die Gesamtaufwendungen belaufen sich auf 20 Millionen Franken.

Als Planungsfehler allgemein anerkannt wird die Linienführung der N 12 bei *Flamatt FR*. Hier überquert die Strasse das Dorf mit einem Viadukt. Dadurch erhalten die darunterliegenden Gebäude weit weniger Licht und Sonnenschein, dafür um so mehr Lärmimmissionen und verschmutzte Luft. Das Bundesgericht gestand den Eigentümern der betroffenen Liegenschaften eine Wertminderung der Gebäude von 55 Prozent zu.

Das Beispiel der St. Galler Gemeinde *Mels* zeigt, dass beim heutigen Verkehrsfluss auf der N 3 2,5 Millionen für den Immissionsschutz der Anlieger aufgewendet werden müssen. Bei einer vollen Auslastung der Autobahn mit 2400 Fahrzeugen in der Stunde gilt es, weitere 3,8 Millionen zu investieren. 58 Prozent der Melser, die bis zu 100 Meter vom Autobahnrand entfernt wohnen und mit durchschnittlich mehr als 60 Dezibel-(A)-Lärm belastet werden, möchten ihre Wohnung wechseln. 44 Prozent der Befragten halten die Schlafzimmerfenster fast jede Nacht geschlossen, um sich gegen den Verkehrslärm zu wehren.

2,5 Milliarden...

Zu den die Nationalstrassen betreffenden Folgekosten kommen die Aufwendungen für den Immissionsschutz entlang dem übrigen schweizerischen Innerortsstrassennetz. Wird der Alarmwert auf 70 dB (A) festgelegt, müssen in der ganzen Schweiz an rund 800 Kilometern Strasse Schallschutzmassnahmen getroffen werden. Dafür werden 750 Millionen Franken veranschlagt. Bei einem Alarmwert von 65 dB (A) – das entspricht 3000 sanierungspflichtigen Strassenkilometern – betragen die Folgekosten gemäss den Hochrechnungen 2,5 Milliar-

den. Die 70 dB (A) werden von verschiedenen Fachleuten als «für die Anwohner unzumutbar hoch» eingestuft; trotzdem hat sich die *Eidgenössische Kommission für die Beurteilung von Lärm-Immissionsgrenzwerten* für diesen Wert entschieden. Aus finanziellen Überlegungen in erster

Linie. Würden die Immissionsschutzmassnahmen allerdings gleichzeitig mit dem Bau der entsprechenden Strasse realisiert und nicht erst nachträglich, könnten die anfallenden Kosten punktuell reduziert werden: ein Lärmschutzwall aus Aushubmaterial der Strasse ist fünfmal günstiger



Mittels einer Überdachung und Begrünung des Deckels wurden in Hergiswil (NW) alte Planungsfehler «korrigiert». Kosten: insgesamt 20 Millionen Franken (Bild Keystone).

Par une couverture plantée de verdure, des fautes de planification ont été «corrigées» à Hergiswil NW. Coût: 20 millions de francs environ.

On notera que pour des raisons financières, la commission fédérale chargée de déterminer les limites de bruit a fixé à 70 décibels le plafond tolérable, alors que les experts ont déclaré ce niveau «insupportable pour les habitants». On ne peut qu'approuver les mesures visant à atténuer les nuisances, mais l'expérience montre qu'elles sont généralement insuffisantes. Tardivement, une tendance favorable à l'environnement se manifeste: alors que d'après la Conception générale des transports, plus de 800 ha encore de terrains «très précieux et vulnérables» du point de vue du paysage eussent été bétonnés, la commission Biel, dans le réexamen de six tronçons critiqués, a sauvé une partie de ces surfaces par des changements de tracé. Néanmoins la possibilité de renoncer carrément à certains tronçons, ou de les enterrer dans des tunnels, n'est pas encore suffisamment prise en considération. Dans le second cas, c'est évidemment pour des raisons financières. Mais il faut aussi tenir compte de ce que peuvent coûter les enlaidissements; pour le Rawil, par exemple, un sondage de l'Office du tourisme de la Lenk a révélé que 60% des vacanciers renonceraient à ce lieu de séjour en cas de construction de la N 6. Le même danger menace Ascona: la Commune peut s'offrir un évitemen, mais les ouvrages de raccordement au tunnel de contournement Siberia-Cantonaccio malmèneraient la rive encore intacte du lac, et une telle atteinte au paysage déprécierait fortement l'attrait touristique d'Ascona. N'oublions pas que le tourisme est le 3^e pilier de l'économie suisse!

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 Tunnel-Verlängerung. 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 Tendenzwende 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-