

Zeitschrift: Heimatschutz = Patrimoine
Herausgeber: Schweizer Heimatschutz
Band: 78 (1983)
Heft: 1

Artikel: Ski-pisten und Naturschutz
Autor: Arbenz, Peter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-175059>

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: 29.01.2026

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

Ski-pisten und Naturschutz

Pistes de ski et protection de la nature

Le grand cirque bat son plein sur les pistes de ski, sans souci de tout ce que cela implique de dégâts pour la nature et le paysage. En été, tout sera à découvert: routes d'accès, longues trouées dans les forêts, reliefs artificiels visibles loin à la ronde, stations de téléphériques avec leurs bâtiments informes, leurs poteaux métalliques, leurs places de stationnement – bref, tout ce qui fait une montagne industrialisée. Année après année, l'irritation des estivants trouve un écho dans l'opinion, et ce sont les entreprises de transport par câbles qu'on accuse généralement d'attenter à la beauté des sites. Et pourtant, qui sont les vrais responsables?

Il y a toujours eu des hommes dynamiques et entreprenants, sans qui nous n'aurions ni industrie, ni tunnel du Grand-St-Bernard, ni touristes, ni collections artistiques: il est naturel qu'il leur arrive de passer la mesure. Mais il y a justement des autorités compé-

Im Sommer, ohne tarnende Schneedecke, zeigt sich indessen die «präparierte» Skipistenlandschaft schonungslos von ihrer ernüchternden Seite. Zerschundene Alpen, Straßen, Waldschneisen, weit herum sichtbare Erdbewegungen, dann die Bergbahnen mit unförmigen Gebäuden, hohen Seilmasten, Autoparkwüsten und allem, was dazu gehört, zeichnen das Bild einer veränderten, industrialisierten Bergwelt. Jahr für Jahr sorgen die Stimmen verärgerter Sommergäste für Gesprächsstoff in der Öffentlichkeit über Sinn oder Unsinn des heutigen, kommerziell ausgenützten Skibetriebs mit allen nicht mehr gut zu machenden Folgen für die Landschaft. Mit abschreckenden Bildern wird Stimmung gemacht und vorerst einmal den Bahnunternehmern die Schuld am Unheil in die Schuhe geschoben, als ob es nicht andere, weit gewichtigere «Ursachen» gäbe, die das Zerstörungswerk an der Natur, direkt oder indirekt, fördern: Politik und Geschäft liegen auch auf der Skipiste sehr nahe beieinander! Die Grundfrage nach der Verantwortung drängt sich auf.

Am Beispiel einer bald zwanzigjährigen Luftseilbahn, der Corvatschbahn im Oberengadin, soll gezeigt werden, was bei gutem Willen und Verständnis für aktiven Naturschutz unternommen werden

In den Bergen läuft der Skizirkus auf Hochtouren. Die schnellen Pisten sind nach modernsten Prinzipien präpariert. Das erwartete Riesenheer der Skifahrer will ja so früh wie möglich bei Winteranbruch und so lange wie möglich im Frühling dem Pistenvergnügen huldigen können, ahnungslos über all die Dinge, die sich hinter der Skiluwisse zutragen. Das Angebot eines beinahe unmenschlich perfekten Ski- (und Après-Ski-)geleandes wird als selbstverständlich vorausgesetzt, ohne einmal darüber nachzudenken, was alles dem reinen Skivergnügen zuliebe an Naturschönheiten geopfert werden muss.

kann, um die geschlagenen Wunden in der Landschaft so gut als möglich zu heilen. Unternehmungsfreudige, dynamische Menschen hat es immer gegeben. Ohne sie hätten wir keine Gotthardbahn, keine Industrie, keine Feriengäste, keine Kunstsammlungen. Es ist weiter nicht verwunderlich, wenn solche temperamentgeladenen Leute ab und zu über die Schnur hauen. Entscheidend ist dabei, wer letztlich für das Abstecken dieser Schnur zu sorgen hat! Um ein Projekt vom Ausmass einer grossen Luftseilbahn erstellen zu können, bedarf es einer

ganzen Kette von Konzessionen und Bewilligungen. Jene zuständigen Behörden, die letztinstanzlich die Ausführung eines solchen Vorhabens bewilligen, müssen sich auch der ganzen Infrastruktur bewusst sein (sollten es sein), von den technischen Voraussetzungen bis hin zu den folgenschweren Eingriffen in das gewachsene Gefüge einer Talschaft und, allem voran, in die betroffene Berglandschaft. Die allzu politisch gefärbte und freimütige Bewilligungspraxis der letzten Jahre lässt hierüber gewisse Zweifel auftreten, darf sie doch für



Altes Spital Samedan retten

Mit einer Aktion, bei der jedermann Anteilscheine von 50 Franken (juristische Personen 500 Fr.) zeichnen kann, möchte die «Corporazion Ospidel Vegl» in Samedan das alte Oberengadiner Spitalgebäude von Architekt Karl Koller erhalten. Eine am 5. Februar gegründete Baugenossenschaft will das Gebäude erwerben und für preisgünstige Mietwohnungen für Einheimische, kulturelle Zwecke und für Büros umnutzen. Sein Abruch war vor zwei Jahren vom Souverän abgelehnt worden (Bild Walder).



Werdegang einer Landschaftsverschandlung und der Versuch, sie wiedergutzumachen. Von oben nach unten: Baumaschinen fahren auf (1973); das Ergebnis, eine schlimme Narbe; Beginn der Begrünungsaktion und deren erste Resultate ein Jahr danach; das Versuchsgelände im Sommer 1982, offensichtlich auch vom Vieh begreht (Bilder Arbenz).

Processus d'enlaidissement d'un site et tentative d'y remédier. De haut en bas: les machines de chantier attaquent (1973); résultat: une grave blesure; début de l'engazonnement; premier résultat un an après; les lieux en été 1982: le bétail semble aussi apprécier.

sich in Anspruch nehmen, viele Bergregionen unseres Landes weit über das tragbare Mass hinaus verunstaltet zu haben.

Hat ein Bahnprojekt einmal das Bewilligungsverfahren durchlaufen, können wir es dem Bahnunternehmen gewiss nicht verargen, wenn es zur Ausführung schreitet. Die laufenden Bauarbeiten lassen den Aussenstehenden erst jetzt allmählich das Ausmass der Eingriffe in die Natur erkennen. Seine Entrüstung über das Zerstörungswerk an seiner geliebten Landschaft ist verständlich. Heftige *Kritik* prasselt jetzt über die Bahnunternehmung nieder, die ja nichts anderes tut, als ihr bewilligtes Projekt in die Tat umzusetzen. Die Bahnteile wachsen in kurzer Zeit in die Höhe, und die Pisten sind bald einmal so weit, dass sie befahren werden können. Dagegen braucht es Zeit über Jahre, bis die strapazierte Pistenlandschaft sich zu erholen beginnt. Hiezu kann wenig oder eben, wie bei der Corvatschbahn, viel im Sinne von Landschafts- und Naturschutz getan werden.

Der ganze Arbeitsverlauf wird von zuständigen Fachorganen (Kanton, Gemeinde, Forstwesen, Alpwirtschaft usw.) begleitet und kontrolliert. Jede noch so geringe Veränderung der Bodenform oder Vegetation muss gutgeheissen werden. So ist unter anderem im offenen Waldbestand der unteren Pistenpartien aus Gründen des Naturschutzes nur die Hälfte der von der «Verkehrssicherungspflicht» geforderten Freiflächen in Prozenten der Bahnleistung ausgeführt worden, so dass praktisch keine grossen Bäume geopfert wurden sind. Im Verlauf der vergangenen Jahre ist das gesamte Pistengelände in der Vegetationszone mit grossem Aufwand angepflanzt worden, wobei eine spezielle *Grasmischung aus Nepal*, die sich für Berglagen besonders gut eignet, ausprobiert und mit Erfolg angebaut wird. Damit verbunden laufen Versuche einer Basler Firma mit getrocknetem, granuliertem Klär-

schlamm als Düngmittel, deren jüngste Ergebnisse erstaunlich sind, ja so erstaunlich, dass sich das liebe Vieh der neu erstandenen Weide angenommen und sie völlig zerstört hat. Trotz wetterbedingter und leider auch menschlicher Pannen bleibt nichts unversucht, um das Aussehen der Landschaft stetig dem ursprünlichen Zustand näher zu bringen. Da die *Wachstumszeit* in diesen Höhenlagen äusserst kurz ist, vergehen Jahre, bis ein gewünschtes Resultat erreicht wird. Die Corvatschbahn hat bis heute rund zwei Millionen Franken in landschaftliche Massnahmen investiert. 1976 entstand die unterirdisch verlegte *Abwasserleitung* von der Mittelzur Talstation mit einer Länge von 4500 m und einer Höhendifferenz von 99 m, kombiniert mit andern Werkleitungen. Dies sei deshalb erwähnt, weil der optisch wenig schmeichelhafte Bauzustand mit aufgeworfenem Graben auf ganzer Länge (heute nicht mehr erkennbar) sinnigerweise aus der Luft fotografiert wurde. Das Bild, ein völliges Zerrbild, machte die Runde durch allerlei Publikationen als Beispiel der Naturzerstörung im Oberengadin. Das nur nebenbei. Der jährliche Aufwand für laufende Verbesserungen im Sinne des *Naturschutzes* beläuft sich auf rund 10000 Franken, ohne Entschädigungen an Landeigentümer und ähnliches.

Leider sind *Parkflächen* für Tausende von Autos unvermeidlich. Sie sind wohl der gravierendste Eingriff in die Landschaft, zumal im Sommer, wo sie als tote Asphaltwüsten erscheinen. Es ist zu hoffen, dass Massnahmen zur Linderung des schlimmen Anblicks erwogen werden. Das Beispiel am Corvatsch soll zeigen, dass sich jahrelanges, unermüdliches Bemühen um die landschaftliche Genesung auszahlt. Was bis heute erreicht worden ist, stimmt zufriedentlich. Man gehe im nächsten Sommer hin und bilde sich ein eigenes Urteil.

Peter Arbenz

tentes pour octroyer ou refuser les concessions, et qui sont censées examiner les projets avec toutes leurs conséquences. Lorsqu'un promoteur a franchi toutes les étapes de la procédure d'autorisation, peut-on lui reprocher de mettre son plan à exécution? N'est-il pas plus juste de s'en prendre aux politiciens?

Bien entendu, les atteintes au paysage sont immédiates et spectaculaires, alors qu'il faudra des années à la nature pour cicatriser ses plaies. Mais de ce qu'il est possible de réaliser, à cet égard, le cas du téléphérique du Corvatsch donne un exemple qui vaut d'être cité. Les travaux d'installation ont été minutieusement surveillés d'un bout à l'autre, et les atteintes à la nature réduites au strict minimum. Puis, au cours des années, l'ensemble des surfaces réservées aux pistes ont été reverdis à grands frais, par l'emploi d'un mélange de graines du Népal, particulièrement adaptées à l'altitude. La compagnie a investi jusqu'à présent quelque 2 millions de francs pour l'environnement, y compris des canalisations enterrées sur 4500 m. Il y a malheureusement et forcément des places de parc, très voyantes en été, pour des milliers d'autos; espérons qu'il y sera remédié. Toujours est-il que l'exemple du Corvatsch montre qu'avec le temps, des soins assidus en faveur du paysage peuvent donner un résultat appréciable.