

Un toboggan géant?

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **80 (1985)**

Heft 4

PDF erstellt am: **20.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-175224>

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.

Routes, urbanisme et paysage

Notre parc de véhicules à moteur a augmenté, ces dernières décennies, d'environ 4% par année, et compte aujourd'hui quelque 3 millions d'unités. Il a à peu près triplé durant les vingt dernières années. Pendant la même période, les prestations kilométriques des voitures particulières ont augmenté de plus de 300%. Qu'on salue ou qu'on déplore ce développement de la mobilité individuelle, il est indiscutable qu'il s'accompagne d'un phénomène préoccupant: la construction de routes.

Elle fait partie des activités des pouvoirs publics qui touchent le plus aux terres cultivées, et sollicitent au maximum nos paysages; parce que nous construisons trop de routes, parce que nous les concevons fréquemment de façon maladroite, parce que nous cérons encore et toujours à un perfectionnisme exagéré.

C'est pourquoi une récente publication en français de la Fondation suisse pour la protection du paysage, à Berne, intitulée «Routes, urbanisme et paysage», étudie le problème de plus près et formule des suggestions sur les possibilités d'établir des projets de routes propres à ménager l'environnement. Le premier chapitre élucide les conflits qui naissent, à propos du paysage, de la construction routière. L'aménagement du territoire, la planification du trafic et des routes, sont à disposition pour éviter les artères inutiles, limiter la construction routière et bien intégrer dans les paysages et les localités, conformément à leur fonction, les routes qu'il est encore nécessaire de construire.

Le deuxième chapitre formule des principes pour la planification routière. Il y est notamment constaté que les projets hâtivement élaborés donnent des routes plus larges, avec des courbes au rayon plus grand et des pourcentages de pentes plus petits, et dès lors portent fortement atteinte au paysage; et qu'au contraire, les projets minutieusement élaborés donnent des routes plus étroites, des courbes à rayon plus mo-

deste, des pourcentages de pentes plus accentués, et que leur réalisation abîme moins le paysage. Dans le cas des «routes destinées à une circulation fluide» (routes à grand débit, routes principales, routes collectrices), c'est la fluidité du trafic qui est visée; dans le cas des «routes à utilités de desserte multiples» (routes collectrices, routes d'accès, rues résidentielles et de quartier), on tend au contraire à contenir fortement la vitesse. En outre: «Les routes destinées à une circulation fluide impliquent une protection maximale contre les nuisances. Les routes à utilités de desserte multiples doivent avant tout s'adapter au terrain.»

Dans la troisième partie enfin, cette publication explique comment les constructions routières s'adaptent le mieux au paysage. Ainsi, les routes ne doivent pas transpercer les régions, les découper en mor-

ceaux et, par là, les dominer. Elles sont tenues de s'intégrer. La route adaptée au paysage ne pose pas de problèmes de déblais, car la terre qu'on doit enlever s'insère dans l'ouvrage même. Plus on utilise de matériaux naturels, prélevés sur place, mieux un ouvrage d'art s'insère dans son environnement. Les parties voyantes de l'ouvrage peuvent être partiellement ou totalement camouflées avec de la végétation autochtone. Et avant d'ériger des murs de soutènement en béton, il faut étudier les possibilités de solutions de rechange.

En conclusion, la brochure de la Protection du paysage recommande «autant de routes qu'il est nécessaire, mais aussi peu de routes que possible», et montre à l'aide de nombreux exemples pratiques qu'on distingue une bonne route, entre autres, au fait qu'on la remarque à peine. Marco Badilatti

Un toboggan géant?

ti. Après l'abandon, il y a deux ans, d'un premier projet difficilement conciliable avec la loi fédérale sur les forêts, une nouvelle demande d'autorisation de construire un toboggan géant près du lac Noir (FR) a été introduite au courant de cet été.

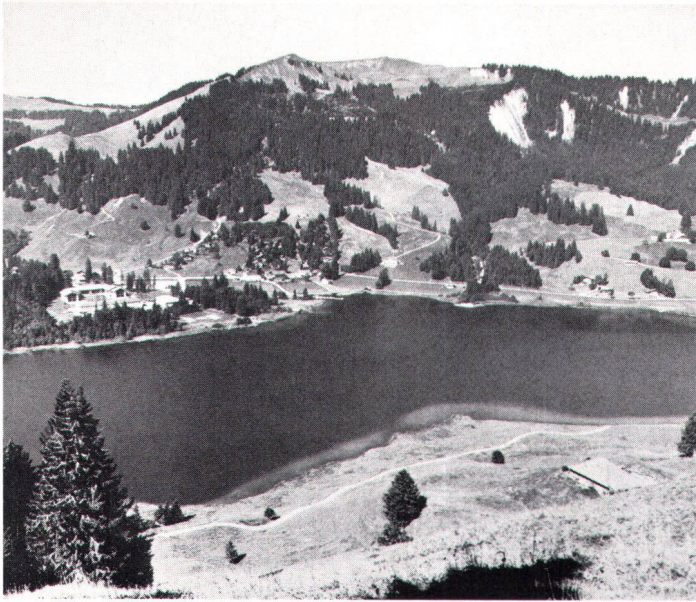
Contrairement au projet susmentionné, où le parcours de quelque 800 mètres traversait une zone de forêt et impliquait donc des défrichements, le nouveau la contourne. La «Sessel- und Skilift Schwarzseebad-Schwyberg AG» espère ainsi éviter l'obstacle de la législation fédérale et obtenir l'autorisation nécessaire en vue de cette attraction. La décision dépend de la préfecture du district de la Singine; le

Landschaft und Strassenbau

Zu den offensichtlichsten Folgerscheinungen des wachsenden Motorfahrzeugbestandes gehört der Strassenbau. Denn er beansprucht beträchtliche Kulturlandflächen und belastet immer mehr unsere Landschaft. Weil wir zu viele Strassen bauen, weil wir sie häufig schlecht konzipieren, weil wir noch immer einem übertriebenen Perfektionismus frönen. Muss das sein? Dieser Frage geht eine von der Schweizerischen Stiftung für Landschaftsschutz (SL) in deutscher und französischer Sprache herausgegebene Wegleitung über «Landschaft, Siedlung und Strassenbau» nach. Im ersten Kapitel erhellt die Dokumentation Konflikte, die sich aus dem Strassenbau für unsere Landschaft ergeben sowie die planerischen Mittel, diese zu verhindern. Grundsätze zur Strassenprojektierung liefert der zweite Abschnitt, wo zwischen «verkehrsorientierten Strassen» (Hochleistungs-, Hauptverkehrs-, Hauptsammelstrassen) und «nutzungsorientierten Strassen» (Sammel-, Erschliessungs- und Wohnstrassen) unterschieden wird. Im dritten Teil endlich sagt die Schrift, wie Strassenbauten besser der Landschaft anzupassen sind.

Riesenrutschbahn geplant

Nachdem ein erstes Projekt vor zwei Jahren aus forstgesetzlichen Gründen zurückgezogen worden war, ist im Spätsommer 1985 ein neues Gesuch für eine Riesenrutschbahn am Schwarzsee (Kanton Freiburg) eingereicht worden. Im Gegensatz zur ersten Vorlage, bei welcher der rund 800 Meter lange Kanal für die Rollschlitten teilweise durch einen Wald geführt und Rodungen bedingt hätte, sieht das revidierte Projekt vor, die vorhandenen Bäume zu umzirkeln. Damit hofft die Sessel- und Skilift Schwarzseebad-



C'est ici, au Schwyberg FR, qu'un toboggan géant est projeté. Hier am Schwyberg FR soll eine Riesenrutschbahn entstehen (Bild Stähli)

préfet étant président de la société en cause, on dit qu'il s'est refusé dans cette affaire. La Ligue fribourgeoise pour la protection de la nature et le «Deutschfreiburger Verein für Heimatkunde» s'opposent au nouveau projet. Ils craignent que le vallon du lac Noir ne devienne bientôt une place de rassemblement. L'intérêt général, qui est de préserver la tranquillité de cette région de promenades, pèse plus lourd à leur avis que les intentions des promoteurs, qui voudraient surtout que le télésiège du Schwyberg fût davantage utilisé pendant la saison d'été.

Il y a quelques années, des projets de toboggans avaient déjà échauffé les esprits: du côté de *Sattel-Hochstuckli* (SZ) et *d'Interlaken*. Par ses arrêts de 1979 et 1982, le Tribunal fédéral a montré la voie en annulant les autorisations de défrichement accordées par les autorités subalternes. Dans ses considérants, il qualifiait de telles installations de phénomène lié à une mode; faire une descente en toboggan était à son avis un simple divertissement qui ne légitimait aucun défrichement: l'impératif qu'est la protection des forêts doit avoir la priorité.

Télex

Alarme à Chillon

Comme en 1980 déjà, les abords du château de Chillon – un des plus beaux sites de Suisse – sont menacés. Cette fois, un consortium bernois prévoit la construction, à 300 mètres de ce monument historique, de 34 maisons d'habitation de style mauresque. Une vive résistance se manifeste dans la région. La décision dépend de la Commune de Veytaux, qui pour l'instant a déposé un nouveau plan de quartier.

Pas de centre d'essais

Saisi le premier du projet, le Conseil national a décidé lors de la session d'automne de ne pas entrer en matière à propos d'un centre fédéral d'essais de voitures à *Bösingen FR*. Le non de tous les groupes a été motivé par le fait que la piste d'essai de 600 mètres se situerait au beau milieu d'une prairie humide de grande valeur. Le projet doit maintenant passer au Conseil des Etats.

Distinctions

«Europa Nostra», fédération internationale des organisations de protection du patrimoine, a décerné un diplôme à *Zurich* et *Genève*, en reconnaissance de l'effort de ces villes pour la rénovation d'immeubles dans leurs quartiers anciens. Europa Nostra a octroyé 25 distinctions cette année dans divers pays.

Schwylberg AG, dem drohenden Konflikt mit dem Eidgenössischen Forstgesetz zu entgehen und die Standortbewilligung für die Publikumsattraktion doch noch zu erhalten. Der Entscheid liegt nun beim Oberamt des Sensebezirkes. Der Freiburger Naturschutzbund und der Deutschfreiburger Verein für Heimatkunde widersetzten sich indes-

sen auch dem neuen Vorhaben. Sie befürchten, dass diese das Schwarzseetal bald in einen Rummelplatz verwandeln würde. 1979 und 1982 hatte das Bundesgericht Rodungsbewilligungen für ähnliche Projekte am Hochstuckli SZ und in Interlaken rückgängig gemacht.

Wiedlisbach: Genug vom Transitverkehr!

Vor 11 Jahren ist das Städtchen Wiedlisbach mit dem vom Schweizer Heimatschutz für mustergültige Ortsbildpflege verliehenen *Henri-Louis-Wakker-Preis* bedacht worden. Die Auszeichnung galt der unentwegten Sorge einer Gemeinde für die Erhaltung eines ihr anvertrauten Gutes, und sie löste ihrerseits Impulse aus für die Weiterführung eines nun auch europäisch anerkannten Sanierungsprogramms.

Einst und heute

Wiedlisbachs Lebensproblem waren zeit seines Bestehens die beschränkten Entwicklungsmöglichkeiten, die sich aus mancherlei Heimsuchungen und aus der Konkurrenz grösserer und günstiger gelegener Nachbarstädte ergaben. Wohl wird der Ort von der wichtigen Jurafussstrasse durchzogen. Doch nach dem Niedergang der Gründer, der *Grafen von Froburg*, wurde ihm, schon weil er strategisch kaum Bedeutung besass, kein grosses Interesse seitens der Besitzer – der *Nidauer*, *Kyburger* und *Habsburger*, schliesslich Berns – mehr zuteil. Er blieb bescheidene Bauernsiedlung, selbst noch im betriebsarmen 19. Jahrhundert. Just dieser Umstand, und die damit verknüpfte relative wirtschaftliche Armut, verschoneten sein Stadtbild damals vor schwerwiegenden Einbrüchen. Erst die modernen Verkehrsmöglichkeiten unserer Zeit brachten den Wandel: Wiedlisbach wurde mehr und mehr

zur stabilen, aber auch jetzt noch nicht gerade reichen Wohngemeinde. Die Erwerbsstruktur der heute rund 2100 Einwohner ist von einer auffallenden Pendlerbewegung geprägt.

Vor Urnengang

Die wegziehenden Bauern indessen hinterliessen nicht mehr oder nur noch schlecht genutzten umbauten Raum. Die jüngsten Sanierungen tragen dazu bei, den Gebäuden wo nötig eine *neue Funktion* zu verschaffen, nicht zuletzt aber auch den Stolz der Liegenschaftsbesitzer zu wecken und sie zum fachgerechten Unterhalt zu veranlassen. Zudem soll dadurch der Ortskern wieder belebt und zum Zentrum der Gemeinde werden. Letzteres stösst aber vor allem in der vom Durchgangsverkehr arg beeinträchtigten Hauptgasse, dem «Städtli», auf grosse Schwierigkeiten: Lärm, Gestank und Erschütterungen setzen den Gebäuden zu, vermindern die Vermietbarkeit des neuen Wohnraumes, setzen die Lebensqualität herab und machen Investitionen uninteressant. Alles wartet deshalb sehnsüchtig auf die längst fällige *Entlastungsstrasse*. Am 1. Dezember 1985 stimmt das Bernervolk über das Strassenprojekt ab. Es bleibt zu hoffen, dass es sich für die Entlastungsstrasse und damit für die Erhaltung des historischen Landstädtchens ausspricht!

Aktionskomitee
Pro Entlastungsstrasse
Wiedlisbach