

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 89 (1971)  
**Heft:** 5

**Artikel:** Muss der Fremdenverkehr die alpine Kulturlandschaft zerstören?  
**Autor:** VLP  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-84751>

#### **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:** 17.02.2026

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



Die Tankstelle und Raststätte «Restauroute 3-Stern» Kölliken-Nord an der N 1 Zürich—Bern. Die Anlage enthält im vertikalen Trakt vier Geschosse. Das die Tankstelle überkragende 4. Geschoss enthält den Restaurationsbetrieb (eine Cafeteria befindet sich im 1. Stock). Im Parkraum können 74 Wagen abgestellt werden.

von morgen früh bis abends spät in ungleicher Zahl erstreckt. In den Hauptessenszeiten gelangen die Speisen direkt von der Küche zum Gast. Während der Zwischenmahlzeiten morgens und nachmittags wird in der Küche auf «Vorfabrikation» gearbeitet: Suppen und Speisen werden fertiggekocht, appetitlich auf Porzellangeschirr angerichtet, abgekühlt (nicht gefroren), vakuumpackt und mit reinem Stickstoff belüftet. Wird nun zum Beispiel spät am Abend irgendeine Speise bestellt, so gelangt sie in der Vakuumverpackung, welche bereits auch schon den Teller enthält, in einen der drei Mikrowellen-Kochherde, wo sie in 30 bis 60 Sekunden tischfertig gemacht wird. Unmittelbar vor dem Servieren wird die Polyesterfolie aufgeschnitten und entfernt. Das Aroma, die Vitamine und der Frischegehalt sind voll erhalten geblieben. Damit können ausserhalb Normalesszeiten bei sorgfältiger Zubereitung die meisten Gästewünsche erfüllt werden. Ausserdem sorgen richtig bemessene Kühl- und Gefrieranlagen für die an der Autobahn notwendige Unabhängigkeit von Lieferanten.

Im ganzen Betrieb sind das Geschirr, die Gläser und das Besteck (auch alle Behälter und Fächer) genormt und stapelbar (System «Gastronorm»). Vom Kühlraum über die Küche und die Gasträume bis zum Abraumwagen passt alles zusammen.

Der Betrieb «Restauroute 3-Stern» ist derart technisch ausgestaltet, wie man es für das räumlich eher bescheidene Ausmass kaum erwarten würde: elf Ventilationsanlagen, Musikanlage mit 50 Lautsprechern (!), drahtlose Personensuchanlage (mit drahtlosem Kellnerruf), fernbedienbare doppelte Sonnenstorenanlage (vor den Fenstern halbdurchsichtige Sonnenblenden) u.a.m.

Die Buchungsstelle für Unterkunftsbestellungen erfasst zurzeit 30 Hotels am Streckenabschnitt Aarau—Bern. Sie soll 1971 an die internationale Computergruppe für Hotelreservierungen angeschlossen werden.

Der Bau ist in schlachtem Sichtbeton ausgeführt. Architekten: W. Brauer und M. Hajnos, dipl. Arch. SIA, Kölliken. G. R.

## Muss der Fremdenverkehr die alpine Kulturlandschaft zerstören ?

DK 711.3:380.8

### Zerstörende Nebenwirkungen<sup>1)</sup>

Stören eine Touristenstrasse, eine Bergbahn oder ein Skilift das Landschaftsbild? Die Frage ist berechtigt, aber angesichts der *Folgen*, welche der Bau solcher Anlagen auslöst, von untergeordneter Bedeutung; es sind nämlich vielmehr die Folgen als die Anlagen selbst, welche oft zur Beeinträchtigung und in allzuvielen Fällen bereits zur Zerstörung des Landschaftsbildes und der Landschaftsfunktionen (gesunder Naturhaushalt, Urproduktion, Schutz und Erholung) geführt haben. Dies ist überall dort der Fall, wo im Gebiet, welches durch die Verkehrserschliessung neu in den Entwicklungssog gelangte, die Planung zu spät einsetzte. Das ist keine Theorie: In den meisten Fremdenverkehrsorten unseres Landes eilt der «Bauland»-Verkauf im unerschlossenen Gebiet noch immer einer sinnvollen Planung voraus. Die Entwicklung beginnt mit einem «nicht

störenden» Ferienhaus in der freien Landschaft, mit dem sprunghaften und sich selbst induzierenden Preisauftrieb, der eine vernünftige Ausscheidung von Bauland und Nichtbauland erschwert, ja verunmöglicht, was dann die rasch fortschreitende Zersiedlung der Landschaft zur Folge hat. Verunreinigung des Grund- und Quellwassers (Einzelklärbecken statt zentrale Anlagen), der Luft (Ölheizung und Autoabgase), unrationelles Strassennetz und zuletzt Zerstörung des Landschaftsbildes und der natürlichen Lebensgemeinschaften sind das anfänglich von niemandem gewünschte Endergebnis dieser Entwicklung, deren Gefahrensymptome uns auch in abgelegenen Alpentälern nicht mehr entgehen können und die auch vor den schönsten Gegenden unseres Landes nicht mehr Halt macht. Dort, wo die gesetzlichen Grundlagen ungenügend sind oder mangelhaft angewendet werden, führen sogar die mit grossem Aufwand an öffentlichen Mitteln erstellten Meliorationsstrassen, Alp- oder Waldwege zur Neuparzellierung und zur planlosen Verhäuselung der Landschaft.

<sup>1)</sup> Zum Gegenstand dieses Beitrages sind dem Sonderheft «Raumplanung und Wald», SBZ 1970, H. 53, eindrückliche Ausführungen und Anschauungsbeispiele zu entnehmen.

### Fehlende Planung

Dabei handelt es sich nicht, wie oft behauptet wird, um eine echte und notwendige Entwicklung; Landverkäufe und Mietzinsen kommen nämlich in diesen Fällen am wenigsten demjenigen zugute, der weiterhin für die Erhaltung und Pflege der Landschaft sorgt, und die beschleunigt wachsenden Infrastrukturlasten werden durch die Steuererträge des Gemeinwesens niemals gedeckt. So erfuhr man kürzlich, dass im Walliser Ferienzentrum Verbier (Gemeinde Bagnes) ein grosser Parkplatz von 40 000 m<sup>2</sup>, der gegenwärtig geplant wird, allein 4 Mio Fr. kostet. Dieses Projekt werde das Problem zudem nur teilweise lösen. Aus unverständlichen Gründen seien von den Bauherren bisher keine Parkplätze verlangt worden. Heute fehlen 1500 Parkplätze vor Geschäften, Wirtshäusern und Gasthäusern, weitere 1000 bis 1200 Parkplätze fehlen bei den privaten Chalets.

In wenigen Jahren stieg hier der Bodenpreis bis zum Hundertfachen: ein ideales Betätigungsfeld für Spekulanten! Die hohen Bodenpreise werden sich nicht nur bei Bodeneinteilung für Parkplätze bemerkbar machen, sondern auch bei den Expropriationen für die Skipisten, da es der Gemeinde sehr daran gelegen ist, die Skipisten bis ins Zentrum des Kurortes offenzuhalten. Dazu müssen noch einzelne Bauten gekauft und abgerissen werden. Der Gemeindepräsident, Ing. Ferrez, meint: «Bagnes hätte in den letzten 15 Jahren 90 Mio Fr. für die Infrastruktur ausgeben müssen. Es könnten aber bloss Investitionen für 50 Mio Fr. getätigt werden, so dass heute die Infrastruktur für 8000 Personen fehlt.» («Neue Zürcher Zeitung» vom 7. Nov. 1970, Nr. 519, S. 13). Ähnliche Verhältnisse im grossen wie im kleinen lassen sich in den meisten Gemeinden feststellen, die am Aufschwung des Fremdenverkehrs beteiligt sind (vgl. auch den nachfolgenden Beitrag «Laax will keine Ortsplanung»).

### Schleichende Gefährdung der Erholungslandschaft

Allein im Kanton Graubünden wurden in der Zeit von Anfang 1967 bis Oktober 1970 insgesamt 70 Bergbahnen und Skilifte bewilligt bzw. konzessioniert mit einer Gesamtlänge von über 85 km. Ein Blick auf die Landkarte, auf der noch grosse Gebiete unberührt erscheinen, täuscht sehr, denn es handelt sich dabei zu einem guten Teil um schattige und steile Wälder, schwer zugängliche Felsgegenden, reizlose Geröllhalden und Gefahrenzonen, mit deren Unterschutzstellung niemand geholfen ist. Es ist deshalb dringend notwendig, die Landschaft grossräumiger zu schützen als dies bisher geschehen ist, damit uns auch in Zukunft *neben den technisch ausgestatteten Gebieten auch naturnahe, technisch unberührte Landschaften mit nachhaltiger Erholungseignung offenstehen*. Sonst kommt es zu einer Überlastung der bestehenden Natur- und Landschaftsschutzgebiete und zu einer schleichenden «Perforierung» und Entwertung der alpinen Erholungslandschaft. In weiser Erkenntnis dieser Lage hat die Gemeinde Sils im Engadin, die an einem Luftseilbahuprojekt interessiert ist, am 18. Dezember 1970 beschlossen, gleichsam als Kompensation einen grösseren Teil ihres Berggebietes vor einer mechanischen touristischen Erschliessung zu schützen.

Ein blosser Schutz genügt freilich in sehr vielen Fällen nicht: Die Landschaft muss auch bewirtschaftet und gepflegt werden, sonst verändert sie ihr Aussehen und wird zur Wildnis. Man kann aber nicht erwarten, der Bergbauer sorge unentgeltlich zugunsten der Mehrheit der Bevölkerung für die Erhaltung der Kulturlandschaft wie bis anhin. Es geht somit nicht mehr an, dass er sein Einkommen

allein aus dem, was er mühsam produziert, zusammenkratzen muss. Auch das, was er im Dienste der Allgemeinheit leistet, indem er die Landschaft als Lebensraum gesund, attraktiv und vielfältig erhält, muss von nun an vollumfänglich bewertet und abgegolten werden auf Grund eines Finanzausgleichs.

### Zusammenfassung

Wenn die Entwicklung weiterhin auf dem technischen Verbrauch (und auf einem unbekümmerten oder gar spekulativen baulichen Missbrauch der Landschaft... Red.) des natürlichen Lebensraumes und der unüberbauten Fläche beruht, anstatt auf der Qualitätsverbesserung von Bestehendem, dann ist sie nur noch Raubbau.

Die Planung und ein Finanzausgleich müssen der Verkehrserschliessung flächenwirksam vorausgehen, denn sonst kann man ziemlich genau ausrechnen, wie lange es noch geht, bis auch im ländlichen Voralpen- und Alpenraum die letzten Wandergebiete und Berggipfel durch die Technik «erschlossen» und die letzten Seeufer, Waldränder und Höhenzüge überbaut sind.

*Schweizerische Stiftung für Landschaftsschutz und Landschaftspflege*

### Laax will keine Ortsplanung

Die Gemeinde Laax liegt unterhalb Flims in Richtung Ilanz. Sie nahm in den letzten Jahren baulich einen starken Aufschwung; dieser ist weitgehend auf die Erschliessung der Skigebiete im Raum von Flims-Laax-Fellers zurückzuführen.

Die Gemeindebehörden begrüssten die Entwicklung, erkannten aber zugleich die Gefahr, die der Gemeinde droht, wenn sie nicht rechtzeitig eine Ortsplanung einführt. Vor einigen Monaten konnte eine Planung der zu Laax gehörenden Berggebiete und eines etwas abseits liegenden Baugebietes verabschiedet werden. Eine gute Vorlage für die Planung des Kerns und seiner Umgebung fand aber an der Gemeindeversammlung vom 11. Dez. 1970 keine Gnade. Mit 35 gegen 31 Stimmen wurde beschlossen, auf diese Vorlage nicht einzutreten. Daraufhin trat die ganze Planungskommission zurück. Tür und Tor sind damit für eine chaotische Überbauung der Ortschaft Laax und ihrer Umgebung geöffnet. Was braucht es denn eigentlich noch, um gerade in den bevorzugten Feriengebieten einer unheilvollen Entwicklung Einhalt zu gebieten?

VLP

### Das Unterwasserlaboratorium «UWL Helgoland»

DK 061.6:591.9(26)

Das im Juli 1969 auf 23 m Tiefe in die Nordsee abgesenkte «UWL Helgoland» ist das zweite Unterwasserlaboratorium (UWL), das bisher in der Bundesrepublik Deutschland gebaut und in Betrieb genommen wurde (Bild 1).

Der Einsatz des 1,7 Seemeilen vor der helgoländischen Küste stationierten «UWL Helgoland» dient einem gemeinsamen Forschungsvorhaben der Biologischen Anstalt Helgoland und des Instituts für Flugmedizin der Deutschen Versuchsanstalt für Luft- und Raumfahrt. Neben der Messung von Umweltparametern wie Temperatur, Strömung, Wassertrübung u. a. werden Untersuchungen über die Möglichkeit der Gewinnung von Nahrung aus dem Meer durchgeführt. Hierzu gehören Versuche, ökonomisch wichtige Plattfisch- (Seelunge, Steinbutt), Krebs- und Muschelarten in Unterwasserkäfigen zu züchten und zu mästen sowie verhaltens-physiologische Untersuchungen an Hummern