

**Zeitschrift:** Tec21  
**Herausgeber:** Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein  
**Band:** 129 (2003)  
**Heft:** 39: Löcher unter dem Flughafen

## **Sonstiges**

### **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:** 19.02.2026

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

## STANDPUNKT

### Antizyklisch

Vor drei Wochen wurde im Flughafen Zürich das Kernstück der jüngsten Ausbaustappe, das Dock E, eröffnet. Zu einem angesichts der Situation im Flugverkehr (speziell im schweizerischen) extrem antizyklischen Zeitpunkt. So wurde das 330 Millionen Franken teure Bauwerk auch erst nach 9 Monaten in Betrieb genommen, fertig war es schon im letzten Dezember. Nun sind derart grosse Bauvorhaben (die Volksabstimmung darüber fand 1995, in einem völlig anderen Umfeld, statt) diesem Risiko immer ausgesetzt. Ein Vergleich mit der Neat: Wer kann schon wissen, wie sich das Bahnverkehrsaufkommen bis zu ihrer Fertigstellung im Jahre 2014 entwickeln wird? Da muss man sich mit noch viel längeren Prognosezeiträumen und mit rund fünfzigmal höheren Investitionskosten herumschlagen. Dabei darf man jedoch nicht vergessen, dass dem Flughafen derzeit nicht nur der konjunkturelle, durch die strukturellen Probleme der Swiss verstärkte Wind entgegenbläst. Insbesondere das jahrzehntelang beiseite geschobene Fluglärmproblem ist von grundsätzlicherer Tragweite.

30 Milliarden Personenkilometer legen die SchweizerInnen mittlerweile jedes Jahr im Flugzeug zurück. Das ist ein Viertel des Gesamtverkehrs. Und die Zukunftsaussichten sind, gelinde gesagt, beeindruckend: Prognostiziert wird eine Verdoppelung des weltweiten Flugverkehrsaufkommens in den nächsten lediglich 15 Jahren. Die beschwichtigungshalber oft zitierten technologischen Fortschritte bezüglich Lärmverminderung und Treibstoffeffizienz verfehlen angesichts solcher Zahlen ihre beabsichtigte Wirkung ein wenig.

Unbestritten ist, dass der Flugverkehr tatsächlich grosse Vorteile hat. Neben hoher Geschwindigkeit und grosser Flexibilität bestechen insbesondere seine niedrigen Infrastrukturkosten: Solche fallen nur an den Start- und Landepunkten an, was dazwischen ist, kostet (scheinbar) nichts. Ein zweiter Vergleich mit der Bahn: Für den Gotthardtunnel wird man mehrere Milliarden Franken ausgeben und erhält dafür lediglich *eine* Strecke.

Dieser Vergleich hinkt allerdings. Im Grundsatz besteht zwar kein Gegensatz zwischen Ökologie und Ökonomie: Beide handeln vom haushälterischen Umgang mit knappen Ressourcen. In der heutigen Situation wird aber die (fast immer) kostenlose Ressource Umwelt übernutzt. Solange nämlich ein Teil der Transportkosten als externe Kosten auf die Allgemeinheit abgewälzt werden kann, erscheinen die Vorteile von Arbeitsteilung, zentraler Produktion und Fernreisen als zu gross. Wir benehmen uns wie ein Fabrikant, der bei der Kalkulation die Abschreibungen vergisst. Er verkauft seine Produkte zu billig und meint, Gewinne zu erzielen, während er in Wirklichkeit von der Substanz lebt und sein Vermögen verschleudert – eine wirtschaftliche Dummheit.

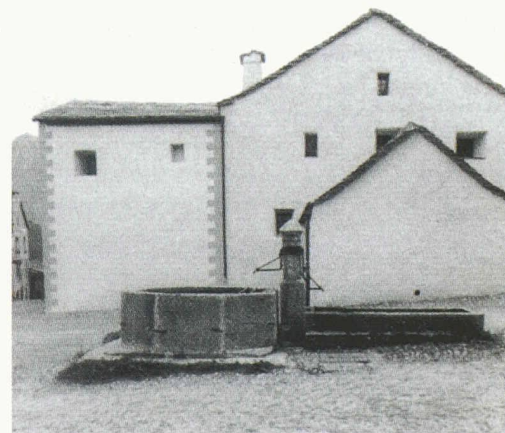
Daniel Engler, Redaktor bei tec21  
engler@tec21.ch

## KULTUR

### Ecomuseum Simpon: «Heimat» erfahrbar machen

Die Stiftung «Ecomuseum Simpon – Museen und Passwege» will die Zeugen der historischen Passlandschaft sowie die Kultur- und Naturlandschaft am Simpon erhalten und erschliessen. Der alte Saumweg kann heute von Brig bis Gondo wieder durchgehend erwandert werden.

Der «Alte Gasthof» in Simpon Dorf bildet das Zentrum der Stiftung. Die zweigeschossige Suste (altes Rast- und Lagerhaus) wurde zwischen dem 14. und 18. Jh. errichtet. Im Zuge von Erweiterungen wurden – ortstypisch – die Blockwände mit Mantelmauern versehen. Restauriert zwischen 1991 und 1994, beherbergt der Komplex heute das Ecomuseum  
(Bild: Ecomuseum)



(pd/km) «Heimat nicht als nostalgisch verklärte Vergangenheit, sondern als zukunftsgerichtete Gestaltung einer sozial und ökologisch lebenswerten Umwelt vermitteln» (Museumsdossier) ist die Philosophie des Ecomuseums. Die Idee geht zurück auf G. H. Rivière, Gründer des Musée des Arts et Traditions Populaires in Paris. Ende der 1960er-Jahre entwickelte er das Konzept, regionale Geschichte und Identität in ihrem geografischen, kulturellen und sozialen Umfeld in angepasster Form museal aufzuarbeiten. Tragende Elemente des Ecomuseums sind – nebst dem eigentlichen Museum – die in einem definierten Raum als «Antennen» verteilten Kultur- und Naturobjekte, die für das betreffende Gebiet repräsentativ sind. Sie sind durch ein zusammenhängendes Wegnetz miteinander verbunden.

#### Simpon: Passverkehr und Landwirtschaft

Prägende Elemente der Landschaft am Simpon sind der Passverkehr und die Landwirtschaft. Sie haben Zeugen hinterlassen,

die Werden und Wandel des vom Menschen gestalteten Lebensraumes besonders gut nachvollziehen lassen. Sinnlich erfahrbar wird dieser historische Prozess auf dem von Kaspar Jodok von Stockalper im 17. Jh. angelegten, 35 km langen Saumpfad («Stockalperweg») über den Pass. Er bildet – zusammen mit den auf verschiedenen Höhenstufen vorhandenen Wegnetzen – das Rückgrat des Ecomuseum Simpon. Die 2- bis 3-tägige Wanderung führt durch einen steten Wechsel von Natur- und Kulturlandschaft: durch Ackerfluren, Auengebiete, Nadelwälder, Hochmoore. Immer wieder tauchen Monumente der historischen Passlandschaft auf: vom Stockalperschloss in Brig über das unter Napoleon begonnene Hospizgebäude bis zu den Ruinen eines Goldbergwerks. Im Museum in Susten Dorf steht der internationale Transitverkehr und seine Auswirkungen auf die regionale Geschichte im Mittelpunkt der Dauerausstellung.

Ecomuseum Simpon, 3901 Simpon Dorf, Tel. 027 978 80 86, Fax 027 979 15 44, [www.simplon.ch/kultur](http://www.simplon.ch/kultur)