**Zeitschrift:** Schweizerische Zeitschrift für Forstwesen = Swiss foresty journal =

Journal forestier suisse

**Herausgeber:** Schweizerischer Forstverein

**Band:** 132 (1981)

Heft: 4

**Rubrik:** Mitteilungen = Communications

## 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: 25.11.2025** 

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

### MITTEILUNGEN - COMMUNICATIONS

# Wald- und Alperschliessung aus der Sicht des Naturschutzes

Bericht über das Seminar «Wegebau im alpinen Raum» vom 16. bis 18. Mai 1980 in Schliersee, Bayern

Von B. Abegg

Oxf.: 686.31: 907.1

(Eidg. Anstalt für das forstliche Versuchswesen, CH-8903 Birmensdorf)

Die internationale Alpenschutzkommission (CIPRA) und der Bund Natur-Raum ein Bayern (BN) luden zu einem Seminar über den Wegebau im alpinen des Naturschutzes ins Gespräch zu bringen.

Zwei halbe Tage waren Vorträgen mit anschliessenden Diskussionen über Wegen, über Kosten-Nutzen-Analysen, ökologische Auswirkungen und Interesseneiner halbtägigen Exkursion wurden anhand von Erschliessungsbeispielen die Podiumsdiskussion zwischen Forst- und Alpwirtschaft, Alpenverein, Naturschutz
Organisationen und zwei Politikern wurde die Tagung abgeschlossen.

Die Naturschutzseite war deutlich schwächer vertreten als die Alp- und vor und die Forstwirtschaft. Vielen Naturschützern fehlten zudem die Kenntnisse gegnen zu können.

Im folgenden wird versucht, die von den verschiedenen Seiten dargelegten Schutzes eingetreten wird.

Deutlich wurde der Standpunkt der Forstwirtschaft dargelegt: Holz ist ein schaftlich wurde der Standpunkt der Forstwirtschaft dargelegt: Holz ist ein schaftlich, sondern auch ökologisch sinnvoll. In Gebirgswäldern kann das Holz nur kostendeckend genutzt werden, wenn eine Erschliessung vorhanden ist. Wälder durchführen. Wäldern lässt sich eine naturnahe Bewirtschaftung der Problem der Gebirgsforstwirtschaft nicht die Erschliessung, sondern die durch die überhöhten Wildbestände verhinderte naturgemässe Waldverjüngung sei.

Die Alpwirtschaft ist der Meinung, dass die Alpweiden heute praktisch nur hänger erreichbar sind. Die Bewirtschaftung und Erhaltung der Alpen liegt nicht Kulturlandschaft.

Schweiz. Z. Forstwes., 132 (1981) 4: 273—277

Auch die *Naturschutzseite* anerkannte, dass die Walderschliessung nicht nur negative, sondern auch positive ökologische Auswirkungen hat. So liegt die durch Erschliessung ermöglichte naturnahe Bewirtschaftung der Wälder auch im Interesse des Naturschutzes. Die Notwendigkeit der Walderschliessung wurde deshalt nicht bestritten. Speziell anerkannte man, dass die bayerische Forstwirtschaft Kosten und Nutzen der Erschliessung sorgfältig abwägt und dabei auch Gesichts punkte des Naturschutzes gebührend berücksichtigt. In der Diskussion wurde des Kosten-Nutzen-Denken allerdings von einer kleinen Zahl von Naturschützern als Technokratie bezeichnet.

Auch die Alperschliessung wurde von der Naturschutzseite im Prinzip akzeptiert, da man unseren Lebensraum nicht konservieren, sondern nur der heutigen Zeit angepasst erhalten könne. Die Alperschliessung ist aber umstrittener als die Walderschliessung: «Mensch und Vieh haben Beine, um zu gehen, Bäume nicht Walderschliessung: «Mensch und Vieh haben Beine, um zu gehen, Bäume nicht Zwingend auf ein Hilfsmittel angewiesene Transporte (krankes Vieh, schweres Material) sind relativ selten; dafür liessen sich andere Lösungen als ein Strassen bau finden», wurde zum Beispiel argumentiert. Die Naturschutzseite bemängelte vor allem, dass die Alpwirtschaft im Gegensatz zur Forstwirtschaft keine Kosten Nutzen-Untersuchungen vorweisen kann. Auch wurde die Frage aufgeworfen ob in gewissen Fällen der Staat nicht besser die Mehrkosten der Bewirtschaftung ohne Erschliessung bezahlen sollte, statt unwirtschaftliche und aus der Sicht des Naturschutzes unerwünschte Erschliessungen zu subventionieren.

Wenn der Naturschutz die Wald- und Alperschliessung im Prinzip befürworten so stossen doch verschiedene Einzelheiten auf Kritik. Besonderen Anstoss erregen folgende Punkte:

1. Strassendichte: Ist wirklich jede geplante Strasse nötig? Allgemein wird abel anerkannt, dass das bayerische Erschliessungsziel für die Gebirgswälder 20 m¹/ha bescheiden ist.

Die offizielle schweizerische Zielvorstellung liegt wesentlich höher: 25–30 m<sup>1</sup>/ha für Alpen und Voralpen, 50–60 m<sup>1</sup>/ha für Mittelland und Jura (Inspection fédéral des forêts, Bern, 1975: Chemins de desserte, sylviculture et économie forestière. Schweiz Zierstwes. 126, 7, S. 536). Das Bundesamt für Forstwesen hat kürzlich in einem Rundschreiben den Kantonen empfohlen, bei der Linienführung von Strassen und bei der Bauausführung auf die Belange des Naturschutzes Rücksicht zu nehmen (Der Schweizer Förster 116, 2, 1980, S. 75/76). Die Notwendigkeit einer einzelnen Strasse wird aber von schweizerischen Forstleuten nur selten in Frage gestellt

2. Strassenbau in extremen Steilhängen: Dies lässt sich oft nicht umgehen, da mit den üblichen Strassensteigungen solchen Stellen zuwenig ausgewichen werden kann. In Bayern werden allerdings zur Umgehung von Steilhängen Steigungen bis zu 20 % in Kauf genommen, während in Österreich und der Schweiz der wird sionsgefahr und der Verkehrssicherheit die grössere Bedeutung zugemessen und Steigungen über 12 % nur selten zugelassen werden

Gäbe es in der Schweiz nicht auch Fälle, wo mehr Flexibilität angebracht wäre?

3. Ausscheidung von Urwaldreservaten: Die Naturschutzseite schlug von schwer erschliessbare Steillagen vermehrt als Urwaldreservate auszuscheiden. Dies kann in Extremlagen auch wirtschaftlich sinnvoll sein

4. Strassenbreite: In den bayerischen Alpen wurde früher ausschliesslich mit Bulldozer gebaut, wodurch sehr breite Trassen mit breiten Schneisen entstanden. Neuerdings wird vermehrt mit Trax und Bagger gebaut; dadurch kann die Strasse bessen in Windeststrassenbreite von 4,50 m besser dem Gelände angepasst werden. Eine Mindeststrassenbreite von 4,50 m (Fahrbahn 3,5 m + 0,5 m Spitzgraben + 0,5 m Bankett) lasse sich aber kaum Wesentlich unterschreiten, ohne Unfallquellen zu schaffen.

In der Schweiz wurde seit jeher mit dem Trax schonender gebaut als in Deutschland. Indem in extremen Steillagen oft nur für den Verkehr mit Lastwagen ohne Anhänger geham in extremen Steillagen oft nur für den Verkehr mit Lastwagen ohne Anhänger gebaut wird, ergeben sich auch kleinere Kurvenradien und damit eine bessere Anpassung ans Gelände. Gelegentlich wurden sogar für Lastwagen gefährlich schmale Strassen erstellt (Fahrbahn kaum 3 m ohne Bankette).

Die von den Naturschützern geforderte Anpassung der Technik an die Natur Stösst leider auf wirtschaftliche Hindernisse: Strassen für schmale Traktoren mit Anhänger lassen sich heute nicht mehr zu vertretbaren Kosten bauen und bedingen beim Holztransport ein kostspieliges Umladen. Maschinenwege, auf denen Traktoren das Holz nachschleifen, sind nur für beschränkte Distanzen geeignet. Ob in 50 Jahren immer noch Strassen für 2,5 m breite Lastwagen und für 38 t schwere Rückegeräte (ein neuerdings in Bayern und Österreich eingesetzter Kippmastseilkran) gebraucht werden oder ob dann mangels Energie wieder schmala weise allerdings niemand. Das Schmale Wege für Pferdezug genügen würden, weiss allerdings niemand. Das Argument zeigt, dass in Kosten-Nutzen-Rechnungen die Amortisationszeit nicht

unbegrenzt angenommen werden darf. 5. Fehlende Begrünung: Bei der früheren Handarbeit war der Baufortschritt gering; gleichzeitig waren nur kleine Flächen von der Vegetation entblösst, so dass gleichzeitig waren nur kleine Flächen von der vegetation sich zur Verbesserung des optischen Sich zur Verhinderung von Erosionsschäden und zur Verbesserung des optischen Eindruckes die künstliche Wiederbegrünung auf. Ein Referent propagierte die Wiederbegrünung auf. Ein Referent propagierte die waldfremden Futterpflan-Wiederbegrünung mit speziell für das Wild geeigneten, waldfremden Futterpflanzen, um dezentralisierte Äsungsflächen zu schaffen. Auch die Fahrbahn wenig benützter Stichstrassen könne dazu benützt werden. Von verschiedenen Teilnehmern was der des die Verbreitung mern wurde die künstliche Begrünung aber auch kritisiert, da sie die Verbreitung unerwünschter, standortsfremder Pflanzen begünstige.

6. Zerstörung von Wanderwegen: An der Tagung herrschte die Auffassung Vor, Waldstrassen seien — auch wenn mit Fahrverbot belegt — wenig geeignet Wanderweges zu als Waldstrassen seien — auch wenn mit Fahrverbot beiegt — wang geleiner Wanderwege. Es wurde gefordert, dass beim Ausbau eines Wanderweges zu beiner Strassen seien — auch wenn mit Fahrverbot beiegt — wang geleiner Strassen seien — auch wenn mit Fahrverbot beiegt — wang geleiner Strassen seien — auch wenn mit Fahrverbot beiegt — wang geleiner Strassen seien — auch wenn mit Fahrverbot beiegt — wang geleiner Strassen seien — auch wenn mit Fahrverbot beiegt — wang geleiner Strassen seien — auch wenn mit Fahrverbot beiegt — wang geleiner Strassen seien — auch wenn mit Fahrverbot beiegt — wang geleiner Strassen seien — auch wenn mit Fahrverbot beiegt — wang geleiner Strassen seien — auch wenn mit Fahrverbot beiegt — wang geleiner Strassen seien — auch wenn mit Fahrverbot beiegt — wang geleiner Strassen seien — auch wenn mit Fahrverbot beiegt — wang geleiner Strassen seien — auch wenn mit Fahrverbot beiegt — wang geleiner Strassen seien — auch wenn mit Fahrverbot beiegt — wang geleiner Strassen seien — auch wenn mit Fahrverbot beiegt — wang geleiner Strassen seien — auch wenn mit Fahrverbot beiegt — wang geleiner seien — auch wenn mit Fahrverbot beiegt — wang geleiner seien — auch wenn mit Fahrverbot beiegt — wang geleiner seien — auch wenn mit Fahrverbot beiegt — wang geleiner seien — auch wenn mit Fahrverbot beiegt — wang geleiner seien — auch wenn mit Fahrverbot beiegt — wang geleiner seien — auch wenn mit Fahrverbot beiegt — wang geleiner seien — auch wenn mit Fahrverbot beiegt — wang geleiner seien — auch wenn mit Fahrverbot beiegt — wang geleiner seien — auch wenn mit Fahrverbot beiegt — wang geleiner seien — auch wenn mit Fahrverbot beiegt — wang geleiner seien — auch wenn mit Fahrverbot beiegt — wang geleiner seien — auch wenn mit Fahrverbot beiegt — wang geleiner seien — auch wenn mit Fahrverbot beiegt — wang geleiner seien — auch wenn mit Fahrverbot beiegt — wang geleiner seien — auch wenn mit Fahrverbot beiegt — wang geleiner seien — auch wenn mit Fahrverbot beiegt — wang geleiner seien wang geleiner seien einer Strasse Ersatz geschaffen werden solle. Dem wurde allerdings entgegengehalten, der Schutz der Natur gehe vor; auch durch Wanderwege würden Biotope zerstört, der Schutz der Natur gehe vor; auch durch Wanderwege warden den, welch es sollten deshalb möglichst wenige Strassen und Wege gebaut werden, welch den, welche aber gleichzeitig allen Anforderungen genügen.

In der Schweiz sind die meisten Forstleute eher der Ansicht, durch den Bau von Waldstrassen würden neue Wanderwege geschaffen.

7. Mangelnde Information der Naturschutzverbände: Für den Bau eines Gartenhäuschens muss jeder Private eine Baubewilligung einreichen, welche öffentlich ausgeschrieben wird. Land- und Forstwirtschaft können demgegenüber durch Wegel Wegel vornehmen, ohne den Wegebau vergleichsweise grosse Landschaftsveränderungen vornehmen, ohne dass Wegebau vergleichsweise grosse Landschaftsveränderungen von eine Informationspflicht, geschweige denn eine Einsprachemöglichkeit besteht. Der Naturschutz wird dadurch oft vor vollendete Tatsachen gestellt. Durch rechtzeitige Information könnten in manchen Fällen annehmbare Kompromisse gefunden werden.

In der Schweiz müssen für viele Waldstrassenbauten von Gemeindeversammlungen Kredite genehmigt werden. Zudem wirken viele Forstleute in Naturschutzverbänden mit. Genügen bei uns diese Kontakte, oder wären in Sachen Information auch Verbesserungen nötig?

- 8. Unerwünschte Veränderung der Alpwirtschaft durch die Erschliessung ber Während die Walderschliessung meist eine naturnähere Waldbewirtschaftung ber wirkt und damit auch im Interesse des Naturschutzes liegt, habe die Erschliessung der Alpen eher ökologisch negative Folgen, indem vermehrt Mineraldünger gewendet und dadurch die natürliche Flora zerstört werde. Von der Alpwirtschaft wurde aber in Abrede gestellt, dass in den höheren Lagen Mineraldünger verwendet werde.
- 9. Tourismus als Folge der Alp- und Walderschliessung scheint mit Abstand der grösste Stein des Anstosses. Einzig auf reinen Waldstrassen im Staatswald lässt sich durch Schranken betriebsfremder Verkehr völlig verhindern. Sobald mehrere Anstösser fahrberechtigt und vor allem, wenn Alpen angeschlossen sind, mehrere Anstösser fahrberechtigt und vor allem, wenn Alpen angeschlossen sind, wenn icht vermeiden. In vielen Fällen sind aus ehemaligen Wald- und Alpstrassen entstanden. In solchen Gebieten werden auch immer Sid-Ferienhäuser, Hotels und sogar Skilifte und Bergbahnen gebaut. Aus dem Sid-tirol war zu vernehmen, dass gerade in diesen Gebieten die Bauern verdrängt werden. Die zur Erhaltung der Landwirtschaft gebauten Strassen haben so ausgerechnet ihr Verschwinden zur Folge.

Von der Forst- und Alpwirtschaft wurde festgehalten, dass man mit der Et schliessung keine touristische Entwicklung anstrebe. Dass solche Entwicklung stattfanden, wurde aber nicht bestritten, ebenso dass eine Rückzahlung von Subventionen in solchen Fällen praktisch kaum realisiert werden kann

Es wäre interessant zu wissen, wie viele der in der Schweiz vom Bund subvention nierten Wald- und Alpstrassen mit Fahrverbot belegt sind — und auf wie vielen auch eingehalten wird. Gibt es auch bei uns Beispiele, wo Alp- und Walderschließung bildeten?

Abschliessend bleibt zu bemerken, dass für den Naturschutz die Alp 1980 Walderschliessung nur sekundäre Probleme sind. Im «Bündner Wald» Nr. 2, Well (JE/SP, S. 108—109) wird zu Recht festgestellt, dass gerade im Wald die noch einigermassen in Ordnung ist und dass Autobahn- und Hotelbauten der Landschaft viel stärker belasten als schmale Waldstrassen. Auch hat in Schweiz die Walderschliessung infolge der sorgfältigeren Bauausführung negative Auswirkungen gehabt als in anderen Ländern. Innerhalb der bestehen aber doch bezüglich der im einzelnen besprochenen Argumente der Kritiker grosse Unterschiede. Obwohl die Kritik an der Walderschliessung manch die übertrieben ist, sollten die Förster versuchen, die Kritik zu verstehen und auf die einzelnen Argumente einzugehen.

#### Résumé

# Dévestiture forestière et alpestre du point de vue de la protection de la nature

Le rapport résume les opinions exprimées lors d'une session tenue en Bavière par les représentants de l'économie forestière et alpestre et de la protection de la nature. On a tout spécialement discuté les arguments exprimés par les représentants de la protection de la nature. Ceux-ci sont en principe en faveur de la dé-Vestiture forestière et alpestre, mais ils critiquent certains détails:

1. Densité exagérée des routes;

2. Construction de routes sur des pentes extrêmement raides à cause de l'application de normes trop rigides;

3. Les endroits escarpés difficiles à dévestir devraient plus souvent être considérés comme des réserves de forêt vierge;

4. Largeur exagérée des routes;

5. Manque de verdure;

6. Destruction des sentiers pédestres existants;

7. Information des sentiers pedestres existants, 8. Ch.

8. Changement indésirable de l'économie alpestre;

7 Tourisme par suite de la création de routes forestières et alpestres.

Bien que les critiques concernant la construction de routes forestières soient souvent exagérées, les forestiers devraient prendre les critiques positives en con-Sidération.

Traduction: F. Zucker

