

Zeitschrift: Schweizerische Zeitschrift für Forstwesen = Swiss forestry 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: 02.05.2026

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

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 Naturschutz in Bayern (BN) luden zu einem Seminar über den Wegebau im alpinen Raum ein, um die Vertreter der Forst- und Alpwirtschaft mit den Vertretern des Naturschutzes ins Gespräch zu bringen.

Zwei halbe Tage waren Vorträgen mit anschliessenden Diskussionen über Notwendigkeit, Planung, Anlage und Gestaltung von Forst- und Alpwirtschaftswegen, über Kosten-Nutzen-Analysen, ökologische Auswirkungen und Interessensgegensätze zwischen Land- und Forstwirtschaft und Umweltschutz gewidmet. An einer halbtägigen Exkursion wurden anhand von Erschliessungsbeispielen die Standpunkte der Forstwirtschaft und des Naturschutzes dargelegt. Mit einer Podiumsdiskussion zwischen Forst- und Alpwirtschaft, Alpenverein, Naturschutzorganisationen und zwei Politikern wurde die Tagung abgeschlossen.

Die Naturschutzseite war deutlich schwächer vertreten als die Alp- und vor allem die Forstwirtschaft. Vielen Naturschützern fehlten zudem die Kenntnisse und die Gewandtheit, um den Fachleuten in den Diskussionen wirkungsvoll entgegen zu können.

Im folgenden wird versucht, die von den verschiedenen Seiten dargelegten Meinungen zusammenzufassen, wobei speziell auf die Argumente des Naturschutzes eingetreten wird.

Deutlich wurde der Standpunkt der *Forstwirtschaft* dargelegt: Holz ist ein umweltfreundlicher Rohstoff. Das Holz zu nutzen, ist deshalb nicht nur wirtschaftlich, sondern auch ökologisch sinnvoll. In Gebirgswäldern kann das Holz aber nur kostendeckend genutzt werden, wenn eine Erschliessung vorhanden ist. Nur in erschlossenen Wäldern lässt sich eine naturnahe Bewirtschaftung der Wälder durchführen. Immerhin wurde von Forstseite relativiert, dass das Hauptproblem 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 noch bewirtschaftet werden können, wenn sie mindestens mit Traktor und Anhänger erreichbar sind. Die Bewirtschaftung und Erhaltung der Alpen liegt nicht nur im Interesse der Landesversorgung, sondern auch der Erhaltung unserer Kulturlandschaft.

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 deshalb nicht bestritten. Speziell anerkannte man, dass die bayerische Forstwirtschaft Kosten und Nutzen der Erschliessung sorgfältig abwägt und dabei auch Gesichtspunkte des Naturschutzes gebührend berücksichtigt. In der Diskussion wurde das 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. Zwingend auf ein Hilfsmittel angewiesene Transporte (krankes Vieh, schweres Material) sind relativ selten; dafür liessen sich andere Lösungen als ein Strassenbau 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 befürwortet, so stossen doch verschiedene Einzelheiten auf Kritik. Besonderen Anstoss erregen folgende Punkte:

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

Die offizielle schweizerische Zielvorstellung liegt wesentlich höher: 25—30 m¹/ha für Alpen und Voralpen, 50—60 m¹/ha für Mittelland und Jura (Inspection fédéral des forêts, Bern, 1975: Chemins de desserte, sylviculture et économie forestière. Schweiz. Z. Forstwes. 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 Erosionsgefahr und der Verkehrssicherheit die grössere Bedeutung zugemessen wird 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 vor, 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 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 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 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 die natürliche Begrünung ausreichte. Beim heutigen Baufortschritt drängt sich zur Verhinderung von Erosionsschäden und zur Verbesserung des optischen Eindruckes die künstliche Wiederbegrünung auf. Ein Referent propagierte die 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 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 als Wanderwege. Es wurde gefordert, dass beim Ausbau eines Wanderweges zu einer Strasse Ersatz geschaffen werden solle. Dem wurde allerdings entgegengehalten, der Schutz der Natur gehe vor; auch durch Wanderwege würden Biotop zerstört, und es sollten deshalb möglichst wenige Strassen und Wege gebaut werden, 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 den Wegebau vergleichsweise grosse Landschaftsveränderungen vornehmen, ohne dass eine Informationspflicht, geschweige denn eine Einsprachemöglichkeit be-

steht. 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:* Während die Walderschliessung meist eine naturnähere Waldbewirtschaftung bewirkt und damit auch im Interesse des Naturschutzes liegt, habe die Erschliessung der Alpen eher ökologisch negative Folgen, indem vermehrt Mineraldünger angewendet 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, lässt sich forst- und alpwirtschaftsfremder Verkehr trotz Fahrverbot und Schranken nicht vermeiden. In vielen Fällen sind aus ehemaligen Wald- und Alpstrassen öffentliche Strassen entstanden. In solchen Gebieten werden auch immer mehr Ferienhäuser, Hotels und sogar Skilifte und Bergbahnen gebaut. Aus dem Südtirol war zu vernehmen, dass gerade in diesen Gebieten die Bauern verdrängt werden. Die zur Erhaltung der Landwirtschaft gebauten Strassen haben so ausge-rechnet ihr Verschwinden zur Folge.

Von der Forst- und Alpwirtschaft wurde festgehalten, dass man mit der Erschliessung keine touristische Entwicklung anstrebe. Dass solche Entwicklungen 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 subventionierten Wald- und Alpstrassen mit Fahrverbot belegt sind — und auf wie vielen dieses auch eingehalten wird. Gibt es auch bei uns Beispiele, wo Alp- und Walderschliessungen den Beginn einer unkontrollierten touristischen Entwicklung bildeten?

Abschliessend bleibt zu bemerken, dass für den Naturschutz die Alp- und Walderschliessung nur sekundäre Probleme sind. Im «Bündner Wald» Nr. 2, 1980 (JE/SP, S. 108—109) wird zu Recht festgestellt, dass gerade im Wald die Welt noch einigermassen in Ordnung ist und dass Autobahn- und Hotelbauten die Landschaft viel stärker belasten als schmale Waldstrassen. Auch hat in der Schweiz die Walderschliessung infolge der sorgfältigeren Bauausführung weniger negative Auswirkungen gehabt als in anderen Ländern. Innerhalb der Schweiz bestehen aber doch bezüglich der im einzelnen besprochenen Argumente der Kritiker grosse Unterschiede. Obwohl die Kritik an der Walderschliessung manchmal 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 dévestiture 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 insuffisante des représentants de la protection de la nature;
8. Changement indésirable de l'économie alpestre;
9. 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 considération.

Traduction: *F. Zucker*

