

# Concessions : où donc est cette politique "restrictive"?

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **77 (1982)**

Heft 6

PDF erstellt am: **19.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-175034>

## **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.

als später montierte Lärm-schutzwände. Wäre die Überdachung der N20 in Zürich-Nord im Laufe der Bauarbeiten erfolgt, hätte nicht im nachhinein um einen 48-Mil-lionen-Kredit ersucht werden müssen: die Hälfte hätte ge-nügt (das Projekt kam schluss-endlich nicht zustande).

Umweltschutz-Folgekosten auch in *Bönigen* (BE): da sie das Galerie-Portal des Lüt-schienen-Tunnels nicht ausge-rechnet in einem Wohnquar-tier haben wollte, verlangte die Gemeinde nach bereits erfolg-ter Genehmigung der N8-Li-nienführung eine Verlänge-rung des Tunnels. Um die Be-völkerung vor den Immissio-nen zu schützen, gab das Eid-genössische Departement des Innern dem Antrag statt – mit der Konsequenz, dass eine be-reits erstellte, über die Auto-bahn führende Erschliessungs-brücke wieder abgebrochen werden musste. Kosten: meh-rere hunderttausend Franken. Wie vom Autobahnamt des Kantons Bern zu erfahren war, kam der Abbruch der Brücke günstiger zu stehen als ihre Integration in die Tunnel-verlängerung. Zudem sei diese Lösung ästhetisch befriedigen-der.

## Schönheit kapitalisieren

Sind die Auslagen für den Im-missionsschutz grundsätzlich zu begrüssen, so stellen sie ge-samthaft gesehen nur ein *Flickwerk* dar: hier und dort weisen sie auf die schlechte Umweltverträglichkeit der Strassenbauten hin; sie zeigen, dass der Lebensqualität der Anwohner sowie den Anliegen des Heimat-, Natur- und Landschaftsschutzes zu wenig Beachtung geschenkt wird. Al-lerdings zeichnet sich seit ei-niger Zeit eine Tendenzwen-de ab, die gewisse Komprom-isse zugunsten des Umweltschutzes zulässt. Hätten ge-mäss Gesamtverkehrskonzep-tion (GVK) noch über 800 Hektaren als landschaftlich «sehr empfindlich und wert-voll» eingestuftes Bodens mit

Asphalt zugedeckt werden sol-len, so hat die Kommission Biel bei der Überprüfung von sechs kritischen Autobahn-teilstücken einen Teil dieser Flä-che durch Abänderungen der Linienführung gerettet (ge-baut werden die Strassen aber trotzdem, nur einfach anders-wo!). Das neue Umwelt-schutzgesetz sieht zudem für Hochleistungsstrassen-Projek-te eine eigentliche *Umweltver-träglichkeitsprüfung* vor.

Die Möglichkeit der gänzli-chen Streichung gewisser Strassenabschnitte sowie die vermehrte Verlegung der Strassen in Tunnels werden heute immer noch zu wenig diskutiert. Für die ablehnende Haltung der Bauherren gegen-über den Tunnelvarianten werden meistens *finanzielle Gründe* angegeben. Dass die Tunnels jedoch schlechter ab-schneiden, lässt sich teilweise mit der fehlenden Kapitalisie-rung des Wertes einer unver-schandelten Landschaft erklä-ren. Das Beispiel Rawil-Auto-bahn – von den ideellen Organi-sationen zur Streichung be-antragt – beweist jedoch, dass sich der Wert der Landschaft genauso in Zahlen ausdrücken lässt wie die Auswirkungen unterschiedlicher Linienfüh-rungen mit entsprechend ver-schieden langen Fahrzeiten auf die Arbeitsleistung der Be-völkerung: so geht aus einer Umfrage des Kurvereins *Lenk* bei Touristen hervor, dass 60 Prozent von ihnen den Ort nach dem Bau der N6 meiden werden. Die gleiche Gefahr droht *Ascona*: finanziell kann sich die Gemeinde die geplan-te Ortsumfahrung wohl lei-sten, doch die Anschlusswerke des Umfahrungstunnels Sibe-ria-Cantonaccio drohen die bis heute intakte Uferpartie zu zerstören. Der starke Eingriff in die Landschaft wird die An-ziehung *Asconas* als Fremden-verkehrsort sicherlich schmäl-ern. Der *Fremdenverkehr* ist nun aber drittgrösster Wirt-schaftsträger der Schweiz: ein Verlust an Gästen infolge der verschandelten Landschaft ist dementsprechend ebenso eine Konsequenz des Strassenbaus.

Christian Schmidt

# Concessions: où donc est cette politique «restrictive»?

**Isp. Le 8 novembre 1978, le Conseil fédéral a promulgué une ordonnance sur les concessions de téléphériques, et annoncé parallèlement une politique restrictive en ce domaine. Un an plus tard étaient publiées ses Directives sur les atteintes portées au paysage dans l'intérêt du ski. Il n'en reste pas moins que, chaque année, on autorise de 15 à 20 nouveaux téléphériques et une trentaine de nouveaux monte-pentes. Les autorités prennent-elles leurs promesses au sérieux?**

Cette double attitude a inspiré au conseiller national *W. Loretan*, président de la Fondation suisse pour la protection du paysage, l'interpellation sui-vante, déposée cet été et con-tresignée par 30 autres députés:

1. Le Conseil fédéral est-il dis-posé à traduire dans les faits la politique restrictive annoncée par lui à fin 1978 et concernant aussi bien le nombre des nouvel-les installations que leur capaci-té de transport?

2. De quelle manière la Confé-dération veille-t-elle à ce que la loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage, et plus particulièrement les «Directives sur les atteintes portées au pay-sage dans l'intérêt du ski», soient appliquées, et cela tant en ce qui concerne la construc-tion et l'exploitation de téléphé-riques que de monte-pentes?

3. Le Département fédéral de l'intérieur a-t-il une vue d'en-semble de la politique d'autori-sation des cantons quant à ces atteintes?

Y a-t-il en particulier un freina-ge de l'aménagement de pistes à grande surface (ch. 323 des «Di-rectives»)? Sinon, le Conseil fé-déral est-il disposé à prendre les mesures juridiques nécessaires, dans la mesure où la loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage n'offrirait pas une base légale suffisante?

4. Comment apprécier, en par-ticulier, l'effet des reboise-ments? L'érosion des sols a-t-elle causé des dégâts durables?

## Chiffres éloquents

Dans l'exposé des motifs con-cernant sa première question, le conseiller national Loretan dit notamment: «On peut relever dans le rapport de gestion pour l'année 1981 (p.298f) que dans le domaine des instal-lations touristiques de transport un nouveau «boom» se dessine. La statistique des téléphériques ne fait apparai-tre aucune politique restrictive des concessions. En 1981, 33 demandes de nouvelles instal-



lations ont été enregistrées. Les demandes en suspens étaient au nombre de 48 au début de 1981, et du même nombre à la fin de l'année. 8 concessions ont été octroyées en 1979, 17 en 1980, et 19 en 1981. La liquidation d'un trop-plein de demandes non traitées depuis des années a joué son rôle à cet égard. Cependant, le freinage de nouvelles installations et de capacités de transport supplémentaires devrait être plus rapide et efficace. Au cours des 18 dernières années, la moitié des demandes de concession ont été accordées; depuis l'entrée en vigueur de l'ordonnance sur les concessions pour télé-

phériques, un peu plus de la moitié...

Le problème se pose de façon à peu près semblable pour les *monte-pentes*; car une politique restrictive pour les téléphériques est sans grande utilité si, en même temps, on mène une politique sans retenue pour les monte-pentes. En 1981, 47 nouvelles demandes ont été déposées; les demandes non traitées au début de 1981 étaient au nombre de 40, et de 30 à fin 1981.

### Pour une pause

Une pause de réflexion ne s'impose-t-elle pas? Le besoin *d'activités de délasserment non liées à la technique* s'accroît, en

même temps que le besoin d'espaces de détente proches de la nature. Mais ces derniers se rétrécissent à mesure que s'étendent les installations techniques de communication, et toutes les autres manifestations de la civilisation moderne. Ceci provoque un accroissement des activités de délasserment, qui se concentrent dans des espaces vulnérables et proches de la nature, ce qui concourt à leur envahissement – au grand dam d'une offre touristique diversifiée et durable. En ce qui concerne *la demande*, on ne constate de façon générale plus aucun besoin de nouvelles installations touristiques de transport dans les régions alpestres, et la «concentration» des régions déjà exploitées, du fait du remplacement d'installations existantes par d'autres à plus forte capacité, peut occasionner des conflits d'utilisation avec d'autres activités de délasserment, et des inconvénients d'ordre écologique.»

### Graves blessures

L'exposé des motifs est le suivant pour les *questions 2 à 4*: «Les effets du *nivelage des pistes de ski*, dans les régions alpestres, sont incalculables et, de plus, imprévisibles: destruction de la couche naturelle de végétation; tassement du sol sous les lourdes machines de chantier; mauvaises perspectives de reboisement au-dessus de 2000 m d'altitude; érosion des sols. Les affreuses blessures faites à un paysage «désertifié» peuvent bien prolonger la saison des sports d'hiver: elles nuisent dans une mesure croissante au tourisme d'été. Au lieu de songer à de nouvelles réalisations, il y a lieu de porter attention à la *motion du conseiller national Schatz* (hélas décédé), du 2 mars 1978 (Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale 1978, débat du Conseil national du 5 octobre 1978, p.1410ff). Il faudrait encore signaler le nouveau développement que constituent les pistes arrosées de neige artificielle (comme à Savognin GR et à Saas-Grund/ Kreuzboden VS)!»

## Restriktive Konzessionspolitik?

Am 8. November 1978 hat der Bundesrat eine Luftseilbahnkonzessionsverordnung erlassen. Gleichzeitig kündigte er eine restriktivere Konzessionspolitik an. Ein Jahr später wurden Richtlinien über Eingriffe in die Landschaft im Interesse des Skisportes herausgegeben. Dennoch werden in der Schweiz jährlich 15 bis 20 neue Luftseilbahnen und 30 neue Skiliftanlagen bewilligt. Mit Bezug auf diesen zwispältigen Sachverhalt hat der Präsident der Schweizerischen Stiftung für Landschaftsschutz, Nationalrat Dr. Willy Loretan, deshalb diesen Sommer dem Bundesrat folgende Interpellation eingereicht:

1. «Ist der Bundesrat bereit, die von ihm schon Ende 1978 angekündigte restriktive Konzessionspolitik sowohl hinsichtlich der Anzahl der neuen Anlagen als auch hinsichtlich der Transportkapazität in die Tat umzusetzen?»
2. Auf welche Weise sorgt der Bund dafür, dass das Bundesgesetz über Natur- und Heimatschutz und insbesondere die «Richtlinien über Eingriffe in die Landschaft im Interesse des Skisportes» in der Praxis Anwendung finden, und zwar sowohl beim Bau und Betrieb von Luftseilbahnen als auch von Skiliften?»
3. Hat das Eidg. Departement des Innern den Überblick über die Bewilligungspraxis der Kantone für Eingriffe in das gewachsene Gelände im Zusammenhang mit dem Skisport? Ist insbesondere ein Rückgang der grossflächigen Pistenplanierungen (Ziff. 323 der «Richtlinien») festzustellen? Wenn nicht, ist der Bundesrat bereit, gesetzgeberische Massnahmen in Aussicht zu nehmen, sofern das Bundesgesetz über Natur- und Heimatschutz keine genügende Grundlage für das Einschreiten abgibt?»
4. Wie ist im besonderen der Erfolg der Wiederbegrünungen zu beurteilen? Zeichnen sich Dauerschäden zufolge von Bodenerosionen ab?»

*Einmal mehr muss sich die Natur dem Menschen und seinen Bedürfnissen anpassen: Skipistenbau mit dem Trax (Bild Wewo).*

*Une fois de plus, la nature doit s'adapter à l'homme et à ses «besoins»: piste de ski frayée au trax.*

