Zeitschrift: Tec21
Herausgeber: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
Band: 131 (2005)
Heft: 24: Welche Heimat schützen?

Vereinsnachrichten

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: 14.07.2025

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

BWL: Autobahn wertet Schutzgebiet auf

Die Auswirkungen der seit über 40 Jahren geplanten Autobahn durch den zwischen Siders und Leuk gelegenen Pfynwald und die Schutzmassnahmen waren Studienobjekt der diesjährigen Fachtagung der Berufsgruppe Boden / Wasser / Luft des SIA. Die Tagung vermittelte einen Einblick in die Planung des Trassees durch dieses Schutzgebiet. Die Lösung erfüllt die Umweltanliegen besser, als wenn es beim Status quo geblieben wäre.

Noch endet die vom Genfersee her das Wallis erschliessende Autobahn bei Siders. In dessen Umgebung steht eine neuere Brücke, unter der die Autobahn nie durchführen wird, als sichtbarer Zeuge eines der zahlreichen Konzepte, die bis zum ersten Spatenstich für die Durchquerung des Pfynwaldes erarbeitet und wieder verworfen wurden. Mit dem Autobahnbau konnte die Bahn die Strecke zwischen Salgesch und Leuk in einen Tunnel verlegen und damit auf Doppelspur und für Geschwindigkeiten bis zu 160 km/h ausbauen. Da die Autobahn anstelle der heutigen Kantonsstrasse zu liegen kommt, wird Letztere an das rechte Rhoneufer auf das alte Bahntrassee verlegt. Und weil der für den Erhalt des Naturschutzgebietes notwendige Kiesabbau an das rechte Rhoneufer verlegt wird, verschwinden die Kiestransporte von bis zu 250 000 m³ jährlich aus der empfindlichen Zone.

Einmaliges Trockengebiet
Der Pfynwald entstand auf dem Schuttkegel des Illgrabens. Im kieshaltigen Untergrund liegt der Grundwasserspiegel sehr tief, und das Regenwasser versickert rasch. Zudem liegen grosse Teile dieses rund 100 km² umfassenden Gebietes im Winter bis zu fünf Monate lang im Schatten. Es entstand eine vielfältige Landschaft mit Rasenflächen, Föhren- und Eichenwäldern, Mooren und steppenartigen, bei Hochwasser überschwemmten Flächen.

Bedrohtes und krankes Schutzgebiet

Das vorläufig letzte, nun begonnene Autobahnstück zwischen Siders und Leuk führt durch dieses Schutzgebiet von nationaler Bedeutung. Die Vereinbarung des Kantons Wallis mit den betroffenen Kreisen hält fest, das Bauvorhaben möglichst schonend durch dieses empfindliche Gebiet zu führen, der Forderung nach Nachhaltigkeit gerecht zu werden und die Flora und Fauna möglichst wenig zu stören. Der Pfynwald ist land- und forstwirtschaftlich wenig ergiebiges Trockengebiet. Er bietet zahlreichen, andernorts in der Schweiz meist verschwundenen oder sehr selten gewordenen Tier- und Pflanzenarten Lebensraum. Allerdings haben im 19. und 20. Jahrhundert menschliche Eingriffe und Beeinträchtigungen wie die Kantonsstrasse, der Bahnbau, das Stauwerk von Susten und ein Kraftwerkskanal, die Eindämmung und Kanalisierung der Rhone, der Kiesabbau, der Armeeübungsplatz, Campingplätze, die Trinkwassergewinnung und die Landwirtschaft das Gebiet beeinträchtigt und etlichen Tier- und Pflanzenarten die Lebensgrundlage entzogen. Gerade die von Naturschutzkreisen ursprünglich heftig bekämpfte Autobahn bietet nun die Chance, störende Eingriffe rückgängig zu machen, die Lebensgrundlagen seltener Spezies zu erhalten und erst noch den Schutz vor Überschwemmungen zu verbessern. Gleichzeitig wird das Gebiet für sanfte Freizeitaktivitäten besser erschlossen. Zwar wird die Autobahn nur im empfindlichsten Abschnitt auf 6 km in einem Tunnel geführt. Doch gerade weil dieser Tunnel nicht noch um 600 Meter länger gebaut wird, wurden rund 20 Millionen Franken für die Sanierung des Pfynwaldes frei. Diese Mittel wären für Umweltaufgaben anderweitig nie erhältlich gewesen.

Umdenken bringt nachhaltige Lösung

Der Konflikt um die Durchquerung des Pfynwaldes hat seinen Ursprung im Volksentscheid zum Autobahnbau von 1959 und dem vom Schweizer Alpen Club (SAC) und Naturschutzorganisationen angeregten Bundesinventar der schützenswerten Landschaften. Die 1960 längs des rechten Rhoneufers vorgeschlagene Linienführung hätte die Rhone noch stärker kanalisiert und

Der Pfynwald mit dem Kraftwerkskanal und der Kantonsstrasse, an deren Stelle die Autobahn teilweise unterirdisch gebaut wird. Rechts im Bild Siders

Nest der Mauerbiene: Die meisten der 20 hier vorkommenden Bienenarten hätten mit dem ursprünglichen Konzept ihre Lebensgrundlagen verloren (Bilder: pps)

den Pfynwald noch mehr beeinträchtigt. Der Widerstand verschiedener Naturschutzkreise bewirkte vorerst einen Planungsstopp. Erst 1980 legte der Kanton Wallis ein neues Konzept vor, das die Autobahn parallel zur Kantonsstrasse vorsah. Damals begannen die SBB im Zusammenhang mit Bahn 2000 mit der Planung der doppelspurigen Linienführung zwischen Salgesch und Leuk. Dies und die Einsicht, dass das Gebiet in seinem Bestand bereits stark gefährdet war und die geplanten Verkehrsbauten es vollends zerstört hätten, bildete 1992 die Grundlage für einen Vergleich, der zu einem Landschaftskonzept und zur aktuellen Variante führte. Die schliesslich 1995 vom Bundesrat genehmigte Lösung erfuhr noch zahlreiche Änderungen, die allesamt zu einer noch besseren Integration der Autobahn führten. Zu den zahlreichen Kompensationsmassnahmen zählen unter anderem auch die Renaturierung der kanalisierten Rhone auf 9 km Länge, der Erhalt der traditionellen Landschaft und der Schutz und die Vergrösserung des einmaligen Waldgebietes. Bei den Naturschutzmassnahmen achteten die zuständigen Stellen darauf, besonders gefährdete und vor allem nur noch hier vorkommende Spezies gezielt zu erhalten.

Um den sanften Tourismus zu fördern und die Besucherströme besser lenken zu können, gründeten die vier Anstössergemeinden Siders, Salgesch, Varen und Leuk den Verein *Pfyn – Finges*. Es soll ein Naturpark entstehen, der über das Schutzgebiet hinausreicht und zur nachhaltigen Entwicklung der Region beiträgt.

Möglich wird die umfassende Lösung durch weitsichtiges, nicht einseitig auf die Bedürfnisse des Autoverkehrs ausgerichtetes Denken und durch ein rücksichtsvolles, demokratisches Vorgehen unter Einbezug aller betroffenen und interessierten Kreise.

Peter P. Schmid, Generalsekretariat SIA

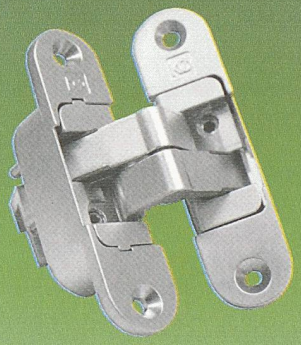
Der B / W / L-Tag 2005

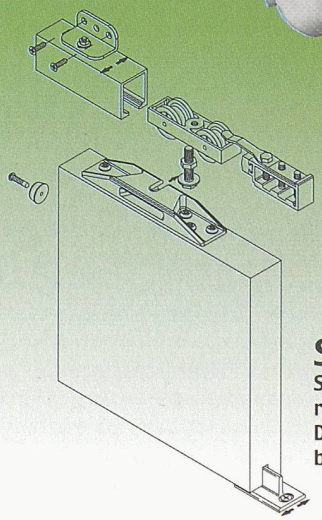
Die Berufsgruppe Boden / Wasser / Luft des SIA bietet jedes zweite Jahr eine Fachtagung mit einer Exkursion an, welche die Arbeit ihrer Mitglieder vorstellt. Yves Leuzinger, Präsident des Schweizerischen Verbandes der Umweltfachleute (SVU), Dr. Fritz Zollinger, Präsident der Berufsgruppe, und Klaus Fischli, Generalsekretariat des SIA, hatten die Tagung vom 20. Mai organisiert und vorbereitet. Der Zoologe Pierre-Alain Oggier, verantwortlich für den Bereich Umwelt bei der Dienststelle für Strassen- und Flussbau des Kantons Wallis, Sektion Nationalstrassen, erläuterte das Vorgehen bei der Planung, die Massnahmen und die Vorgeschichte des Autobahnbaus und führte als Sachverständiger die Gruppe durch das Gebiet.

KUBICA

KUBICA
Das erste komplette
Programm von 3-dimensional regulierbaren
verdeckt liegenden Türbändern mit insgesamt
18 Lösungen
* Jetzt mit wartungsfreien
Einsatzrillen
* bis 130 kg. und ab 30 mm.
Türblattstärke

PATENTIERT





SYSTEM 810
Schiebetürbeschlag mit
rostfreiem
Doppelrollenlaufwagen
bis 100 kg. Tragkraft

K
KOBLENZ

KOBLENZ s.p.a. Via Piane, 90 Coriano (RN) Italy
Tel: +39-0541 657040 - Fax: +39-0541 658211
www.k-group.com

Weitere Auskünfte erhalten Sie bei:
Beat Bucher AG Konstanzerstrasse 58 - 8274 Tägerwilen
Tel. 0716667171 - Fax. 0716667100 - e-mail: Info@BucherWeb.ch