

Die Konzessionierung beziehungsweise Bewilligung von Bergbahnen und Skiliften

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Mensuration, photogrammétrie, génie rural**

Band (Jahr): **70-M (1972)**

Heft 10

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-225593>

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.

nungsfachleuten zugebilligt wird. Einige Aspiranten auf die Qualifikation wiesen darauf hin, daß auf Grund ihrer Beobachtungen offenbar nicht immer die gleichen Maßstäbe angewandt worden sind und zudem die kommissionsinternen Kriterien für die Erteilung der Qualifikation nur teilweise bekannt sind. Die Kenntnis der Beurteilungsfaktoren wären auch für die Ausbildung an der Hochschule sowie in der Gestaltung der erforderlichen Praxis sehr wertvoll.

Aus Gründen der hohen Anforderungen an einen Planer soll er als Minimalanforderung ein abgeschlossenes Hochschulstudium vorweisen können. Seine anspruchsvolle Aufgabe verlangt nicht nur Ausbildung, vielmehr noch Bildung. Sein Charakter, sein Verhandlungs- und Verkaufstalent befähigen ihn, Ideen und Projekte an den Mann zu bringen, der schließlich seine Planung durchzusetzen hat, nämlich an den Politiker.

Wo bestehen nun die Ausbildungsmöglichkeiten? Wie Prof. Th. Weidmann ausführte, übersteigt das Angebot an Planungsfächern an der Abt. VIII A (Kulturingenieurwesen) an der ETH-Z sämtliche diesbezüglichen Ausbildungsmöglichkeiten in der Schweiz und reicht als theoretische Ausbildung für die Bearbeitung von Ortsplanungen. Das vor allem in der Regionalplanung unerläßliche interdisziplinäre Denken und Handeln muß etwa über das zweijährige Nachdiplomstudium zusätzlich erworben werden. Die Schwierigkeiten aber liegen teilweise darin, daß für das Nachdiplomstudium als beste Ausbildung richtigerweise eine Praxis von mindestens zwei Jahren verlangt wird, sich jedoch der in der Praxis Tätige kaum noch zu einem zusätzlichen Studium von zwei Jahren aufraffen kann, und dies nicht zuletzt aus wirtschaftlichen Gründen.

Mit dem Problem der Ausbildungsmöglichkeiten ist zugleich bereits ein Teil der zweiten Hauptfrage angeschnitten worden: Welche Qualifikationen bezüglich der Planung besitzt der Kulturingenieur nach erfolgreichem Abschluß an der ETH, und welche allfälligen Voraussetzungen benötigt er noch dazu?

Dank seiner breiten Ausbildung ist der Kulturingenieur prädestiniert, als Koordinator im Sinne eines Projektleiters im ländlichen Raum zu wirken, während der Architekt sich vor allem mit städtebaulichen Problemen befaßt. Es wird auch die Frage aufgeworfen, ob die Qualifikation nicht an ein Team vergeben werden soll, in welchem der Kulturingenieur je nach Aufgabe eine besondere Rolle einnehmen kann.

Aus den verschiedenen Voten läßt sich die vorherrschende Meinung ungefähr folgendermaßen umschreiben: Der Kulturingenieur ist spezifisch geeignet, Ortsplanungen durchzuführen; er soll diese Möglichkeit durch den Erwerb des Diploms haben. Unbestritten sind die höheren Anforderungen für den Regionalplaner, der seine Qualifikation erst nach einer zusätzlichen Ausbildung oder Praxis erreichen kann, etwa in Form eines Nachdiplomstudiums oder in Kursen für den Praktiker.

Zum Schluß erläuterte ein Vertreter der Arbeitsgruppe das weitere Vorgehen in diesem Gremium zur Erarbeitung von Vorschlägen, welche Anforderungen an einen Planungsleiter zu stellen sind.

Die Aussprache an dieser Tagung vermittelte wertvolle Aspekte und Ideen, die weiterzuverfolgen auch Sache jedes Einzelnen ist, der sich mit den Problemen rund um die Planung befaßt.

Die Konzessionierung beziehungsweise Bewilligung von Bergbahnen und Skiliften

Die Schweizerische Stiftung für Landschaftsschutz und Landschaftspflege hat zusammen mit ihren Gründerorganisationen (Bund für Naturschutz, Schweizer Heimatschutz, Schweizer Alpen-Club, Fremdenverkehrsverband und Vereinigung für Landesplanung) die nachstehenden Grundsätze für die Konzessionierung beziehungsweise Bewilligung von touristischen Transportanlagen in den Alpen, Voralpen und im Jura aufgestellt.

Die Schweizerische Stiftung für Landschaftsschutz und Landschaftspflege ist sich der volkswirtschaftlichen Bedeutung mancher Bergbahnen für die auf den Fremdenverkehr angewiesenen Regionen bewußt, und sie verkennt nicht, daß auch seitens des Erholungstourismus ein legitimes Bedürfnis für solche Einrichtungen besteht.

Ebenso unbestritten besteht aber ein ausgewiesenes Bedürfnis für naturhafte Erholungsräume, die durch keinerlei Transporteinrichtungen «erschlossen» sind und in denen der motorisierte Touristenverkehr nichts zu suchen hat.

Die fast explosionsartige Entwicklung im Bau von touristi-

schen Transportanlagen, vor allem von Luftseilbahnen und Skiliften, gibt in verschiedener Hinsicht zu großer Besorgnis Anlaß. Wenn alle zurzeit propagierten und projektierten Erschließungen gebaut würden, blieben vor allem im Alpen- und Voralpenraum mit Ausnahme einiger Naturreservate, die ja für die Erholung höchstens beschränkt in Frage kommen, keine leicht zugänglichen Erholungsgebiete von der Technik unberührt, und das Hochgebirge wäre mit Ausnahme der abgelegenen oder der nur dem geübten Alpinisten zugänglichen Gipfelregionen ebenfalls technisiert.

Augenfällig ist es zudem, daß manche Bergbahn und mancher Skilift Wegbereiter einer Zersiedlung der Landschaft waren und sind und so indirekt zur Zerstörung des Landschaftsbildes und des Landschaftshaushaltes führten, was am Schluß auch volkswirtschaftlichen und siedlungspolitischen Zielsetzungen zuwiderläuft.

Auf Grund dieser Situation wurden diese Grundsätze aufgestellt, welche von den genannten Vereinigungen als Beurteilungsgrundlage verwendet werden für *neue* zur Konzessio-

nierung beziehungsweise Bewilligung eingereichte Projekte und für den Entscheid, ob gegen erteilte Konzessionen beziehungsweise Bewilligungen Beschwerde erhoben werden soll oder nicht.

Die Grundlagen für die Ausarbeitung dieser Grundsätze waren

a) *in rechtlicher Hinsicht:*

- Artikel 22quater Absatz 3 der Bundesverfassung
- Bundesgesetz betreffend den Postverkehr vom 2. Oktober 1924
- Verordnung über die Luftseilbahnen mit Personenbeförderung ohne Bundeskonzession und über die Skilifte vom 22. März 1972
- Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz vom 1. Juli 1966

b) *in materieller Hinsicht:*

- Inventar der zu erhaltenden Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (KLN-Inventar), Auflage 1967
- SAC-Richtplan und Richtlinien vom 27. September 1969

Sowohl KLN-Inventar als auch SAC-Richtplan sind nicht abschließend. Sie bedürfen zudem der Anpassung an die örtlichen Verhältnisse und der Ergänzung durch Inventare des Landschaftsschutzes auf lokaler und regionaler Stufe.

Dort wo eine Planung (Nutzungsplan) fehlt oder unzureichend ist, gibt der Bundesbeschluss über dringliche Maßnahmen auf dem Gebiet der Raumplanung den Kantonen das Mittel in die Hand, wenigstens provisorisch durch die Ausscheidung von Schutzgebieten und nötigenfalls durch den Erlass vorsorglicher Verfügungen für die Sicherung ausreichender Landschaftsschutzgebiete im Sinne dieser Grundsätze zu sorgen.

I. Grundsätze für die Konzessionierung von Transportanlagen für die Personenbeförderung in den Alpen, Voralpen und im Jura

- a) Eine Konzession soll in der Regel nur erteilt werden, sofern in der betreffenden Region eine zweckmäßige und rechtskräftige Planung besteht. Diese beinhaltet:
1. Auf dem Gebiet der von der Transportanlage wirtschaftlich beeinflussten politischen Gemeinde(n) allgemeinverbindliche zweckmäßige Ortsplanung mit Gebietsausscheidungsplänen, grundsätzlich enthaltend:

Grundnutzung:

- *Siedlungsgebiete*
- *Wald im Sinne des eidgenössischen Forstrechtes*
- *Übriges Gemeindegebiet und/oder Landwirtschaftszonen*

Überlagerte Nutzung:

- Landschaftsschutzszonen
- Gewässerschutzszonen
- Ruhezonen
- Gefahrenzonen
- Touristische Zonen (zum Beispiel Skiabfahrtszonen)

2. Im Territorium der betreffenden Region:
Regionaler Teilrichtplan mit verwaltungsanweisender Wirkung, grundsätzlich enthaltend:

- Landschaftsschutzszonen (insbesondere Landschaften und Naturdenkmäler von regionaler Bedeutung).
- Ruhezonen in genügendem Umfang in jeder Höhenstufe, die von touristischen Transporteinrichtungen aller Art und vom nicht land- und forstwirtschaftlichen Motorfahrzeugverkehr freizuhalten sind.

- b) Zusätzlich zur Bedingung a) sind das eigentliche Hochgebirge, größere Gipfelmassive und markante Einzelgipfel vor jeder weiteren Erschließung zu schützen, sofern nicht gesamtschweizerische Interessen geltend gemacht werden können.

Als Hochgebirge wird definiert:

In der Regel das unproduktive Gebirge oberhalb des alpwirtschaftlich nutzbaren Bodens. Die hochalpine Region im Sinne dieser Definition wird bei den Schutzszonen gemäß Bedingung a) nicht angerechnet. Sie ist zusätzlich sicherzustellen.

- c) Es werden grundsätzlich keine Transportanlagen bewilligt, welche Landschaften von nationaler Bedeutung oder besonders schutzwürdige Gebiete gemäß den Richtlinien des Schweizer Alpen-Clubs erschließen.

II. Begründung

- a) Der städtische Mensch lebt im Alltag in einer künstlichen, menschengemachten Welt. Für sein seelisches und körperliches Wohlbefinden braucht er die Begegnung mit einer nichttechnisierten Natur. Dieses Bedürfnis wird ständig wachsen.
- b) Entsprechend werden diese Formen des Erholungstourismus: Bergsteigen, Wandern, Langlauf, Naturbeobachtung, Fischen usw. ständig an Bedeutung gewinnen und für die weitere Aktivität unserer Kurorte wesentlich werden.
- c) Die Anforderungen an die Landschaft nach a) und b) werden nur dann erfüllt, wenn genügend große und zusammenhängende Landschaftsschutz- und Ruhezonen bestehen, die von technischen Anlagen und vom motorisierten Verkehr unberührt sind.
- d) Nun läßt sich direkt und unmittelbar aus dem Schutz eines Gebietes kein wirtschaftlicher Ertrag erzielen. Diese Gebiete sind deshalb von zahllosen weiteren Bahnprojekten bedroht; eine Übersicht über vorhandene und geplante Bahnen ergibt, daß außer dem hochalpinen Gebiet bei Realisierung aller Vorhaben fast keine nichttechnisierte Landschaft mit Erholungseignung übrig bliebe.
- e) Es gilt deshalb neben dem unbestrittenen Bedürfnis nach Transportanlagen (vor allem für den Wintersport) das ebenso wichtige Bedürfnis nach Ruhe zu schützen durch Ausscheiden von Landschaftsschutz- und Ruhezonen. Diese Gebiete müssen alle Höhenlagen umfassen – der kränkliche Spaziergänger, der Wanderer in der Wald- und Alpregion wie der Bergsteiger haben Anspruch, ihnen zugängliche naturnahe, nichterschlossene Gebiete zu finden.
- f) Die Hochalpen sollen geschützt werden als das letzte Refugium der vom Menschen unbeeinflussten Natur. Alle Landschaften unseres Landes bis und mit der Alpregion sind Kulturlandschaften, vom Menschen wesentlich mit-

gestaltet. Das Hochgebirge ist davon unberührt. Es soll nicht nur für den Alpinisten geschützt werden; unsere Nation ist stark von den Bergen geprägt; ein von einer Bahn erschlossener Gipfel hat auch für den Nichtbergsteiger eine viel geringere ideelle Bedeutung als ein unberührter Gipfel (zum Beispiel Piz Palü, Monte Rosa, Jungfrau, Mythen).

- g) Aus der Anwendung dieser Grundsätze erwachsen keine Entschädigungsansprüche; niemand hat Anspruch auf eine Konzessionserteilung. Sofern in einer Region die

Transportanlagen auf das Territorium einer Gemeinde, die Schutzzonen auf dasjenige einer anderen konzentriert sind, muß zwischen den Beteiligten ein Ausgleich gefunden werden: Die Gäste werden bei der heutigen Mobilität und allenfalls beim richtigen Einsatz öffentlicher Verkehrsmittel in beiden Gemeinden Aufenthalt nehmen. Der Gemeinde im «Schutzgebiet» kann von der anderen Gemeinde ein Anteil an den Steuererträgen der Transportanlage, allenfalls eine Beteiligung, angeboten werden, da das Vorhandensein von Landschaftsschutz- und Ruhezonen im Interesse der gesamten Region liegt. SLL

Die materielle Enteignung

Die Eigentumsgarantie galt lange Zeit als ungeschriebenes Recht der Bundesverfassung. 1969 wurde Artikel 22ter in die Bundesverfassung eingefügt, der in Absatz 3 bestimmt, bei Eigentumsbeschränkungen, die einer Enteignung gleichkommen, sei volle Entschädigung zu leisten. Was heißt das im Einzelfall? Sicher ist für ein Grundstück mitten in der Bauzone, das im öffentlichen Interesse nicht mehr überbaut werden darf, dem Grundeigentümer der Verkehrswert weniger den verbleibenden Restwert zu bezahlen. Wie steht es aber mit dem Eigentümer, dessen Boden gerade jenseits der Grenze der Bauzone im übrigen Gemeindegebiet liegt, oder mit jenem, der vor Jahren irgendwo abseits Land für eine zukünftige Überbauung gekauft hatte, die er wegen neuer öffentlich-rechtlicher Vorschriften nicht mehr verwirklichen kann?

Diese Fragen lassen sich allgemeingültig nicht so leicht beantworten. Wenn das Bundesgericht die Frage der materiellen Enteignung zu prüfen hat, berücksichtigt es im wesentlichen das Ausmaß an Beschränkung der Verfügungsgewalt des Eigentümers als Kriterium der Entschädigungspflicht. Den kantonalen Verwaltungsgerichten steht es aber praktisch frei, eine für die öffentliche Hand ungünstigere Praxis zu handhaben. So stellt zum Beispiel das Verwaltungsgericht des Kantons Zürich auf die Größe der Werteinbuße ab, die der Betroffene durch den Eingriff in das Eigentum erleidet. Weil der Betroffene im Kanton Zürich eher mit Entschädi-

gung rechnen kann als beim Bundesgericht, wird er dieses kaum je anrufen. Dem Kanton und der Gemeinde bleibt aber in solchen Fällen der «Weg nach Lausanne» verwehrt. Bekanntgeworden ist ein Zürcher Fall, den schließlich das Bundesgericht zu entscheiden hatte, als das Verwaltungsgericht des Kantons Zürich für das regierungsrätliche Verbot einer Sand- und Kiesgewinnung im Einzugsbereich der Grundwasserfassung einer Gemeinde den Grundeigentümern keine Entschädigung zusprach. Das Bundesgericht schloß sich dem Entscheid des Zürcher Verwaltungsgerichts an. Ein Verbot, mit dem eine ernsthafte und unmittelbare Gefahr für die öffentliche Ordnung, Sicherheit und Gesundheit abgewendet werden soll, führt zu keiner Entschädigungspflicht des Gemeinwesens (BGE 96 I 359).

Die Unsicherheit in der Beurteilung, wann eine materielle Enteignung vorliegt, dient weder der öffentlichen Hand noch den Grundeigentümern. Es ist daher zu hoffen, daß das Bundesgesetz über Raumplanung den Tatbestand der Eigentumsbeschränkung, die einer Enteignung gleichkommt, der sogenannten materiellen Enteignung also, konkretisiert und zugleich Kantonen und Gemeinden die Befugnis einräumt, ihrerseits das Bundesgericht anzurufen, wenn sie mit dem Entscheid der obersten kantonalen Instanz nicht zufrieden sind. Bevor es so weit ist, werden Kantone und Gemeinden gut daran tun, materielle Enteignungen nur nach genauer Abklärung der Sach- und Rechtslage anzuerkennen. VLP

Prof. K. Schwidofsky Ehrenmitglied der Internationalen Gesellschaft für Photogrammetrie

Auf dem am 4. August 1972 beendeten XII. Internationalen Kongreß der Internationalen Gesellschaft für Photogrammetrie in Ottawa (Kanada) wurde em. o. Prof. Dr. Dr.-Ing. h. c. Kurt Schwidofsky, Karlsruhe, zum Ehrenmitglied der Gesellschaft gewählt.

Mitteilungen von Firmen

Vorführung des neuen Infrarot-Tachometers Distomat Wild DI-3

Die Firma *Wild Heerbrugg AG* beabsichtigt, in der zweiten Hälfte des Monats November alle interessierten Berufskollegen zu einem «Tag der offenen Tür» einzuladen, an dem unter anderem ihr neuer reduzierender Infrarot-Tachometer Distomat *Wild DI-3* vorgeführt wird. Es sind verschiedene Tage vorgesehen, um eine Überfüllung zu vermeiden. Interessenten sind gebeten, *Wild Heerbrugg AG*, 9435 Heerbrugg, ihre Teilnahme bis Ende Oktober auf einer Postkarte oder telefonisch (071/70 31 31 – intern 254) anzuzeigen. Nach Eingang der Anmeldungen werden die Betreffenden eine Einladung mit festem Datum erhalten.