Zeitschrift: Heimatschutz = Patrimoine
Herausgeber: Schweizer Heimatschutz
Band: 73 (1978)
Heft: 4-de

Artikel: Verschnaufpause in Ligerz, aber : Bahn-Tunnel muss erstellt werden!
Autor: Rollier, Arist
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-174751

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: 21.07.2025

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

hineingenommen. Er verpflichtet Kanton und Gemeinden, die für die wirtschaftliche Entwicklung und die Verkehrswege notwendigen Räume auszuscheiden. Im vierten Absatz wird erwähnt, dass sie sich bemühen, «*die für die Gesundheit und Erholung besonders günstigen Orte für die öffentliche Benützung zu schonen*». Und mit dem letzten Absatz schliesslich werden Kanton und Gemeinden angehalten, die Meinung der betroffenen Bevölkerung zu berücksichtigen.

Der Leser ist möglicherweise vom Kontrast zwischen kategorisch anmutenden Formulierungen und den flexibleren Wendungen in den beiden Artikeln überrascht. Darin unterscheidet sich die neue jurassische Verfassung nicht von der Generallinie in den andern Kantonen. Uns scheint aber, dass Artikel 46, verbunden mit dem vorangehenden, dennoch eine gute Schutzgrundlage liefert und auch anderen Kantonen als Beispiel dienen könnte. *Claude Bodinier*

Verschnaufpause in Ligerz, aber:

Bahn-Tunnel muss erstellt werden!

Die SBB verzichten vorläufig auf den umstrittenen Doppelspurausbau ihrer Linie bei Ligerz. Ist damit die Gefahr für die reizvolle Weinbaugegend endgültig gebannt, oder das Problem nur um ein paar Jahre hinausgeschoben?

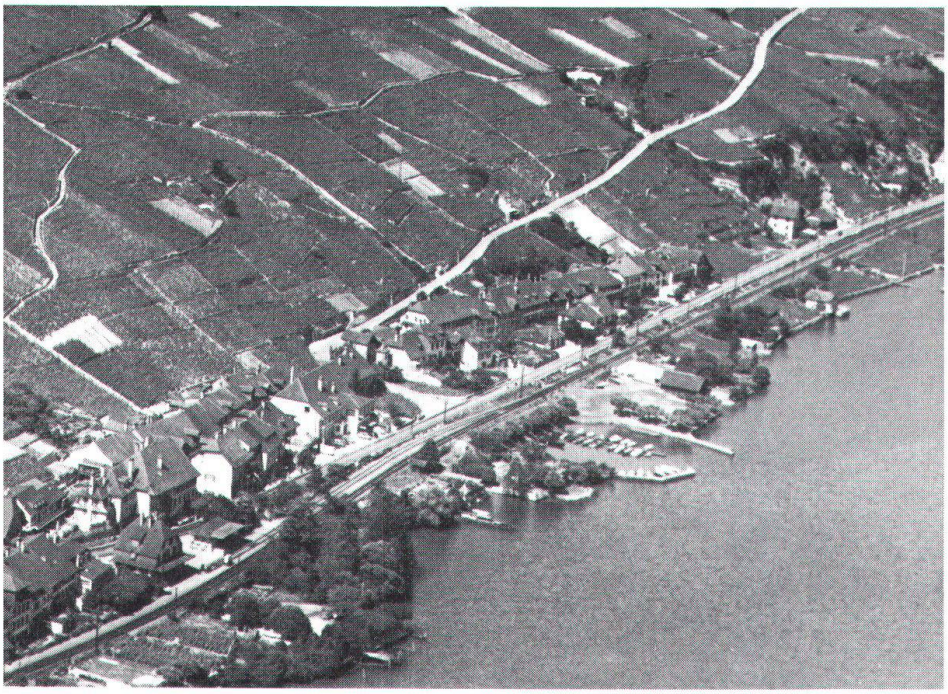
Die Gegend von Ligerz ist die schönste am Bielersee. Obschon sich über den Geschmack nicht streiten lässt, kann man das bis zu einem gewissen Grade sachlich begründen. Nirgends sonst reichen die Weinberge so hoch hinauf an den Waldgürtel der Jurahänge. Das Dorf ist das besterhaltene, am wenigsten durch ortsfremde Eingriffe beeinträchtigte in weitem Umkreis. Besondern Reiz verleiht der Landschaft die einzigartige Lage der altehrwürdigen *gotischen Kirche* mitten im Rebgelände hoch über den aus gelbbraunem Jurakalk gebauten, mit Biberschwanzziegeln gedeckten, eng zusammengedrängten Häusern des Dorfes. Zu diesem harmonischen Bild gehört auch die gegenüberliegende *St. Petersinsel* mit ihrem bewaldeten Hügel, mit ihren historischen Erinnerungen an das einstige Cluniazenserkloster und an Jean-Jacques Rousseau. Mit guten Gründen wurde das ganze Gebiet 1967 als Objekt Nr. 142 «*Jurasüdfuss über Bielersee*» ins Inventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung aufgenommen, wählte der Kanton Bern Ligerz als eine seiner kantonalen «réalisations exemplaires», hat 1975 sogar der Europarat Ligerz als eine von insgesamt 40 europäischen Gemeinden für seine vorbildliche Ortsbildpflege ausgezeichnet.

Vom Verkehr bedroht

Beeinträchtigt wurde und wird dieser einzigartige Ort aber aufs schwerste durch den Verkehr: die auf viel zu schmaler Kantonsstrasse mitten durchs Dorf rollenden Blechlawinen der Autos und die unzähligen Personen- und Güterzüge der SBB, deren Einspurlinie das Dorf vom See abschneidet.
Für den *Strassenverkehr* wurde eine mustergültige Lösung gefunden: Der Bundesrat hat 1975, auf Antrag von Bundesrat Hürlimann, die Untertunnelung von Ligerz durch die N 5 beschlossen, obschon das mit Mehrkosten von einigen Dutzend Millionen verbunden ist. Die *Bahnlinie* dagegen sollte nach der Absicht der SBB, wie die ganze Strecke Biel–Yverdon, auf Doppelspur ausgebaut werden; damit würden nicht nur die Anlage verbreitert, ihre Trennwirkung verschärft und der Eingriff ins Ortsbild (Mastenwald!) verschlimmert, sondern auch die Zahl der durchrollenden Züge und die zulässigen Geschwindigkeiten stark erhöht, so dass Lärm und Erschütterungen noch weit stärker als bisher die Nerven der Anwohner belasten und sogar die Substanz der Gebäude angreifen würden. Die Gefahr der Abwanderung der jüngern Generation, mit welcher langfristig der Rebbau und damit das Landschaftsbild steht und fällt, würde grösser. Derselbe Bund, der Riesensummen ausgibt, um Ligerz künftig vor dem Strassenverkehr zu verschonen, würde also gleichzeitig die Immissionen des Bahnverkehrs auf ein Mehrfaches steigern, ein unhaltbarer Widerspruch!

Vorläufiger SBB-Verzicht

Dies rief den geschlossenen Widerstand der Organisationen von Natur- und Heimatschutz auf den Plan, welche forderten, dass auch die Bahn in einen Tunnel verlegt werde. *Bundespräsident Ritschard*



Aufgeschoben ist nicht aufgehoben. Wenn dies auch für den Doppelspurausbau der SBB-Linie bei Ligerz gilt, wird die letzte «Schlacht» um das Kleinod am Bielersee noch nicht geschlagen sein (Bild SHS).

hat mit bemerkenswertem Mut diesem Begehren grundsätzlich zugestimmt. Damit liessen sich die schweren Wunden, welche dem Bielerseeufer weiter abwärts, bei Twann und Wingreis, durch N5 und Bahndoppelspur geschlagen wurden, wenigstens teilweise wieder etwas gutmachen. Die Sache hat aber einen Haken: Die SBB können zum Tunnelbau rechtlich nicht gezwungen werden; sie widersetzen sich diesem zwar an sich nicht, erklären indessen, die auf 8–10 Mio Franken geschätzten Mehrkosten müssten angesichts ihrer gegenwärtig äusserst prekären Finanzlage von Dritten übernommen werden. Immerhin haben sie vorläufig auf den Doppelspurausbau auf bestehendem Trassee verzichtet.

Ein Scheinsieg?

Der *Schweizerische Bund für Naturschutz* befürchtet nun, wie einem Artikel seines Pressedienstes «Ein Scheinsieg für den Landschaftsschutz» zu entnehmen ist, dass es damit sein Bewenden habe und dass später einmal diese Doppelspur doch «aussen herum» gebaut werde. Dem ist indessen nicht so. Die von Bundespräsident Ritschard eingesetzte Kommission für die Finanzierung des Doppelspurtunnels unter dem Vorsitz von *Dr. Isliker*, Vizedirektor des Amtes für Verkehr, in der der Schreiber den Schweizer Heimatschutz vertritt, ist nach wie vor am Werk; doch gibt es unvermeidliche Verzögerungen um etliche Jahre. Wie wir an einer Sitzung im Juli erfuhren, ist das Nationalstrassenprojekt mit auf 2400 m verlängertem Tunnel zwar auf gutem Wege, aber noch nicht endgültig bereinigt. Mit dem Bau kann frühestens 1980 begonnen werden. Aus technischen Gründen ist ein gleichzeitiger Bahntunnelbau kaum möglich; mit diesem muss voraussichtlich bis mindestens 1985 zugewartet werden. Bis dahin hoffen wir, dass, nach den Vorschlägen der *Kommission für die Gesamtverkehrskonzeption*, der Verkehrsfonds geschaffen sein wird, der für die Finanzierung der Mehrkosten herangezogen werden kann. Eines steht nach wie vor fest: Der Bahntunnel Ligerz muss gebaut werden, je eher, desto besser!

Arist Rollier

Wann ist der SHS einsprachebefugt?

vlp. Das kantonale Recht hat darüber zu befinden, wer zu Einsprachen gegen Baubewilligungen ermächtigt ist. Der Beitrag, den der *Schweizer Heimatschutz* und seine Bauberater immer wieder für eine bessere Siedlungsgestaltung und für den Städtebau leisten, ist so gross, dass den öffentlichen Interessen gedient wird, wenn der Heimatschutz gegen Baubewilligungen Rechtsmittel ergreifen darf. Verschiedene kantonale Rechte gewähren leider dennoch dem Schweizer Heimatschutz oder seiner kantonalen Sektion die Einsprachebefugnis nicht.

Der Fall Wollerau

So hatte sich das *Bundesgericht* vor einiger Zeit mit der Frage zu befassen, ob sich der Schweizer Heimatschutz in einem solchen Kanton – es handelte sich um den Kanton Schwyz – direkt auf das Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz berufen dürfe, verleiht doch dessen Art. 12 den gesamtschweizerischen Vereinigungen für Natur- und Heimatschutz die Beschwerdelegitimation an den Bundesrat und das Bundesgericht, soweit diese Rechtsmittel gegen kantonale Verfügungen und Erlasse oder gegen Verfügungen der Bundesbehörden zulässig sind. Nach Auffassung des Heimatschutzes hatte der Gemeinderat von *Wollerau SZ* eine Baubewilligung für ein Wohn- und Geschäftshaus erteilt, welches im Umgebungsschutzbereich des wertvollen Gemeindehauses, des historischen St. Verenahauses und der mit Bundeshilfe restaurierten Pfarrkirche das Ortsbild in erheblichem Masse beeinträchtigt. Der *Gemeinderat von Wollerau* wies aber die Einsprache des Heimatschutzes ab. Im Beschwerdeverfahren stellte der *Schwyzer Regierungsrat* fest, der Schweizer Heimatschutz sei nicht