

Teures Flickwerk zum "Schutz der Heimat"

Autor(en): **Schmidt, Christian**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

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

Heft 6

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-175033>

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.

Teures Flickwerk zum «Schutz der Heimat»

Coûteux rapiécages pour l'environnement

Les nuisances résultant de l'accroissement du trafic touchent de plus en plus d'habitants, cependant que les routes conçues uniquement selon les données techniques défigurent sites et paysages: y remédier coûte des milliards supplémentaires. Mais ces mesures subséquentes ne sont souvent que de médiocres rapiécages.

Aux énormes sommes budgétées pour l'achèvement des routes nationales s'ajoutent maintenant celles qu'impliquent les modifications et adaptations projetées pour atténuer le bruit (nombre de tracés n'ont pas tenu compte de la proximité des habitations) et autres nuisances. A Hergiswil NW par exemple, il en a coûté 20 millions pour masquer des tronçons de la N2; à Flamatt FR, le Tribunal fédéral a admis une diminution de valeur de 55% pour des immeubles sis à l'ombre du viaduc de la N12; à Bönigen BE, une prolongation du tunnel de la N8, acceptée par l'autorité fédérale pour épargner des nuisances aux habitants, a entraîné la démolition d'un pont déjà construit au-dessus de l'autoroute, ce qui a coûté des centaines de milliers de francs; à Mels SG, 58% des personnes résidant jusqu'à 100 m de la N3 ont déclaré vouloir s'en aller, et les mesures antibruit vont coûter plusieurs millions.

Die Folgekosten beim Strassenbau

Die mit dem starken Anwachsen des Verkehrs verbundenen Immissionen belästigen einerseits immer mehr Anwohner, andererseits zerstören nur nach bauwirtschaftlichen Aspekten geplante Strassen das Orts- und Landschaftsbild: Folgekosten in Milliardenhöhe entstehen. Doch die Strassen sind gebaut – verbessern lassen sie sich nur noch mittels aufwendiger Massnahmen. Ein teures Flickwerk, das auf die schlechte Umweltverträglichkeit hinweist. Was kosten diese nachträglichen Arbeiten? Werden für zukünftige Bauten Werte wie die Lebensqualität der Anwohner oder die Schönheit der Landschaft besser berücksichtigt? Zeichnet sich eine Tendenzwende beim Strassenbau ab?

Waren die Kosten für den Endausbau des schweizerischen *Nationalstrassennetzes* im Jahre 1963 noch auf 12,5 Milliarden Franken veranschlagt worden, belaufen sie sich gemäss Berechnungen aus dem Jahre 1980 auf 31,2 Milliarden. Den Löwenanteil dieser Kostenzunahme machen neue Projekte, die angestiegenen Löhne, die Materialpreise sowie bautechnische Schwierigkeiten aus; in geringerem Masse sind aber auch nachträgliche Projektänderungen und Anpassungsarbeiten für den optischen und akustischen Umweltschutz mitverantwortlich. Notwendig wurde der *Immissionsschutz* aus drei zusammenwirkenden Gründen: wurden die Hochleistungsstrassen einerseits zu nahe an bestehende Siedlungen gebaut, so legten einzelne Gemeinden auch nach deren Bau noch weitere Wohnzonen in unmittelbarer Nähe der Strassen fest – Planungsfehler bei der Linienführung wie bei der Raumplanung ergänzen sich hier. Dazu gesellt sich noch das überaus starke Verkehrsaufkommen: es betont die Folgen der Planungsfehler, bis Wohnlagen als «unzumutbar» gelten.

Viele möchten wegziehen

Obwohl sich ein Teil der Immissionen mittels technischer Massnahmen an den Fahrzeugen herabsetzen lässt, genügt die Bekämpfung an der Quelle nicht. Passive Massnahmen – wie etwa der Einbau von Schallschutzwänden oder -fenstern – drängen sich auf. Was hier für die betroffene Bevölkerung getan werden kann, zeigt das Beispiel der Nidwaldner Ortschaft *Hergiswil*: als vor bald zwanzig Jahren die N2 mitten durch das Dorf gebaut wurde, galten angrenzende Grundstücke mit Sicht auf die Autobahn noch als besonders attraktiv. Der Gesinnungswandel, der im Laufe der vergangenen 20 Jahre stattfand, zeigt sich jedoch an den Folgekosten für diese Linienführung heute deutlich:

die bergseitige Spur musste in eine Galerie verlegt werden, auf der Talseite wurden durchgehend Lärmschutzwände installiert. Die Gesamtaufwendungen belaufen sich auf 20 Millionen Franken.

Als Planungsfehler allgemein anerkannt wird die Linienführung der N 12 bei *Flamatt FR*. Hier überquert die Strasse das Dorf mit einem Viadukt. Dadurch erhalten die darunterliegenden Gebäude weit weniger Licht und Sonnenschein, dafür um so mehr Lärmimmissionen und verschmutzte Luft. Das Bundesgericht gestand den Eigentümern der betroffenen Liegenschaften eine Wertminderung der Gebäude von 55 Prozent zu.

Das Beispiel der St. Galler Gemeinde *Mels* zeigt, dass beim heutigen Verkehrsfluss auf der N 3 2,5 Millionen für den Immissionsschutz der Anlieger aufgewendet werden müssen. Bei einer vollen Auslastung der Autobahn mit 2400 Fahrzeugen in der Stunde gilt es, weitere 3,8 Millionen zu investieren. 58 Prozent der Melsler, die bis zu 100 Meter vom Autobahnrand entfernt wohnen und mit durchschnittlich mehr als 60 Dezibel-(A-)Lärm belastet werden, möchten ihre Wohnung wechseln. 44 Prozent der Befragten halten die Schlafzimmerfenster fast jede Nacht geschlossen, um sich gegen den Verkehrslärm zu wehren.

2,5 Milliarden...

Zu den die Nationalstrassen betreffenden Folgekosten kommen die Aufwendungen für den Immissionsschutz entlang dem übrigen schweizerischen Innerortsstrassennetz. Wird der Alarmwert auf 70 dB (A) festgelegt, müssen in der ganzen Schweiz an rund 800 Kilometern Strasse Schallschutzmassnahmen getroffen werden. Dafür werden 750 Millionen Franken veranschlagt. Bei einem Alarmwert von 65 dB (A) – das entspricht 3000 sanierungspflichtigen Strassenkilometern – betragen die Folgekosten gemäss den Hochrechnungen 2,5 Milliar-

den. Die 70 dB (A) werden von verschiedenen Fachleuten als «für die Anwohner unzumutbar hoch» eingestuft; trotzdem hat sich die *Eidgenössische Kommission für die Beurteilung von Lärm-Immissionsgrenzwerten* für diesen Wert entschieden. Aus finanziellen Überlegungen in erster

Linie. Würden die Immissionsschutzmassnahmen allerdings gleichzeitig mit dem Bau der entsprechenden Strasse realisiert und nicht erst nachträglich, könnten die anfallenden Kosten punktuell reduziert werden: ein Lärmschutzwand aus Aushubmaterial der Strasse ist fünfmal günstiger



Mittels einer Überdachung und Begrünung des Deckels wurden in Hergiswil (NW) alte Planungsfehler «korrigiert». Kosten: insgesamt 20 Millionen Franken (Bild Keystone).

Par une couverture plantée de verdure, des fautes de planification ont été «corrigées» à Hergiswil NW. Coût: 20 millions de francs environ.

On notera que pour des raisons financières, la commission fédérale chargée de déterminer les limites de bruit a fixé à 70 décibels le plafond tolérable, alors que les experts ont déclaré ce niveau «insupportable pour les habitants». On ne peut qu'approuver les mesures visant à atténuer les nuisances, mais l'expérience montre qu'elles sont généralement insuffisantes. Tardivement, une tendance favorable à l'environnement se manifeste: alors que d'après la Conception générale des transports, plus de 800 ha encore de terrains «très précieux et vulnérables» du point de vue du paysage eussent été bétonnés, la commission Biel, dans le réexamen de six tronçons critiqués, a sauvé une partie de ces surfaces par des changements de tracé. Néanmoins la possibilité de renoncer carrément à certains tronçons, ou de les enterrer dans des tunnels, n'est pas encore suffisamment prise en considération. Dans le second cas, c'est évidemment pour des raisons financières. Mais il faut aussi tenir compte de ce que peuvent coûter les enlaidissements; pour le Rawil, par exemple, un sondage de l'Office du tourisme de la Lenk a révélé que 60% des vacanciers renonceraient à ce lieu de séjour en cas de construction de la N6. Le même danger menace Ascona: la Commune peut s'offrir un évitement, mais les ouvrages de raccordement au tunnel de contournement Siberia-Cantonaccio malmèneraient la rive encore intacte du lac, et une telle atteinte au paysage déprécierait fortement l'attrait touristique d'Ascona. N'oublions pas que le tourisme est le 3^e pilier de l'économie suisse!

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-schinnen-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 éloquentes

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-