

Intern = Interne

Objekttyp: **AssociationNews**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

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

Heft 6

PDF erstellt am: **22.07.2024**

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.

Critique du rapport Biel

Lors de la procédure de consultation concernant le rapport de la commission Biel, chargée du réexamen de plusieurs tronçons de routes nationales, la Ligue suisse du patrimoine national (LSP) a répondu que le souci de la commission de ménager l'environnement était indéniable, mais qu'elle ne recommandait que des corrections de tracés et des mesures techniques, sans remettre en question (à une exception près) aucun des tronçons contestés; et dans ses conclusions, elle donne trop souvent la priorité aux considérations politiques.

N1 Yverdon–Avenches

La LSP est heureuse de l'abandon, pour des raisons de protection de la nature, du tracé projeté à l'origine sur la rive sud du lac de Neuchâtel; elle estime que le gabarit de la N5 doit être réduit et le canton de Neuchâtel relié au Plateau par la T10. Concernant la N1, la section vaudoise préconise la variante B, proposée par la commission, tandis que la section fribourgeoise et la LSP elle-même, se fondant sur les résultats de l'analyse utilité/coût, préfèrent un élargissement de la T1 actuelle, avec redimensionnement de la jonction de Villars-les-Moines (Loewenberg-Avenches).

SN-1/SN-3 Zurich

Les arguments de la LSP contre le tronçon Hardturm-Letten-Sihlhölzli sont confirmés. Elle salue la proposition de supprimer ce tronçon. Le contournement par le nord et l'ouest (N20) suffit à raccorder Zurich au réseau des routes nationales.

N8 Wettswil–Knonau

Là, la commission a donné trop d'importance à la politique et pas assez à l'aspect écologique. La LSP demande

Bericht Biel kritisch durchleuchtet

ti. «Bei den Schlussempfehlungen fällt generell auf, dass die Kommission zwar bemüht war, heimat- und naturschützerischen Einwänden Rechnung zu tragen. Wir bedauern jedoch, dass sie dies fast ausschliesslich durch Linienkorrekturen und bauliche Massnahmen empfiehlt, bis auf eine Ausnahme aber keine der umstrittenen Nationalstrassenstrecken grundsätzlich in Frage stellt.»

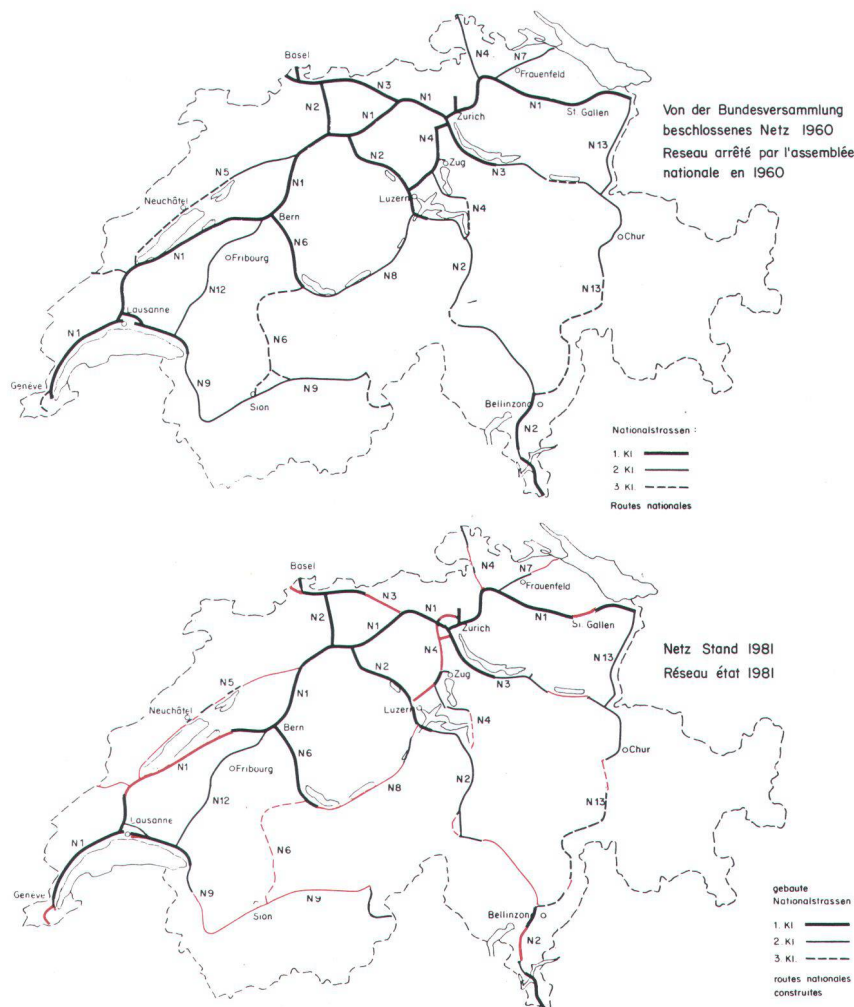
So beurteilen der Schweizer Heimatschutz (SHS) und seine Sektionen in ihrer Vernehmlassung an das Eidgenössische Departement des Innern den Schlussbericht der Kommission zur Überprüfung von Na-

tionalstrassenstrecken (Kommission Biel). Darin wird zwar der Kommission zugute gehalten, dass sie den ihr vom Parlament erteilten Auftrag umfassend angepackt und etliche Verbesserungen angeregt

habe, umgekehrt aber zu sehr einer quantitativen Erfassung und Bewertung der Probleme gefolgt sei und bei den Schlussempfehlungen umweltschützerische Argumente zu oft politischen Erwägungen untergeordnet habe.

N1 Yverdon–Avenches

Der SHS begrüsst bei diesem Abschnitt, dass aus naturschützerischen Gründen von der ursprünglich geplanten Linienführung am Südufer des Neuenburgersees abgeraten wird. Er setzt sich ferner dafür ein, dass der Ausbaustandard der N5 reduziert und der Kanton Neuenburg durch die erweiterte T10 an das Mittelland angeschlossen wird. In bezug auf die N1 befürwortet seine Sektion Waadt die von der Kommission knapp vorge-



schlagene *Variante B*, während die Sektion Freiburg und der SHS als Dachverband aufgrund der klaren Ergebnisse der Nutzwert- und Kosten-Nutzen-Analysen einen Ausbau der heutigen T 1 (Broye-Tal) mit Redimensionierung des Anschlusswerkes bei Münchenwiler (Löwenberg Avenches) bevorzugten.

SN-1/SN-3 Zürich

Mit Genugtuung stellt der SHS fest, dass wesentliche Argumente, die er seinerzeit gegen den Abschnitt *Hardturm-Letten-Sihlhölzli* vorgebracht hat, durch die Bewertungsarbeit der Kommission erhärtet worden sind. Er begrüsst daher die Empfehlung, dieses Teilstück aus dem Nationalstrassennetz zu streichen. Durch den Bau der Nord- und Westumfahrung (*N20*) ist die Stadt Zürich seiner Ansicht nach ausreichend an das Nationalstrassennetz angeschlossen. Denn mit dem Bau eines gestreckten Uetlibergtunnels verbände diese die *N1* und die *N3*, so dass es genüge, die umstrittene «Stadtautobahn» als regionalen Zubringer statt als nationale Durchgangsachse zu behandeln.

N4 Wettswil–Knonau

Hier ist der SHS der Meinung, dass die Kommission die politischen Aspekte überbewertet, die fachtechnischen jedoch zu wenig berücksichtigt hat. Aufgrund der vorliegenden Gutachten fordert er deshalb, dass auf die *N4* durch das landwirtschaftlich und landschaft-

lich verletzbare *Knouneramt* verzichtet wird. An deren Stelle empfiehlt der SHS, die *N4* über den *Zimmerbergtunnel*, die *N3*, einen gestreckten Uetlibergtunnel und die *N20* mit dem Raum Zürich zu verknüpfen. Ein Tunnel durch den Zimmerberg hätte zudem den Vorteil, dass er bei tragbaren Auswirkungen eine zweite Ost-West-Achse schüfe, den Raum Zürich entlastete und die Zentralschweiz mit den östlichen Landesteilen verbände.

N6 Wimmis–Uvrier

Der SHS und seine Sektionen Bern und Oberwallis lehnen den Bau einer Autobahn zwischen *Simmental* und *Wallis* entschieden ab, da die Nachteile daraus für dieses relativ intakt gebliebene Erholungsgebiet ihres Erachtens in keinem Verhältnis zu den von einer solchen Strassenverbindung zu erwartenden Vorteilen stünden. Mit der Eröffnung der *N12* zwischen Bern und Vevey, dem Ausbau der *N9* im Wallis und der *Lötschberg-Linie* werde das peripher gelegene Wallis hinreichend mit der übrigen Schweiz verbunden. Die Sektion Valais romand teilt diese Ansicht aus staats-, kultur- und entwicklungspolitischen Erwägungen nicht und ist für den Rawil-Tunnel. Der SHS befürwortet jedoch einen sorgfältigen Ausbau der überlasteten Simmentalstrasse mit Umfahrungen der Dörfer *Erlenbach*, *Boltingen*, *Weissenbach* und *Zweissimmen*.

N7 Müllheim–Kreuzlingen

Mit Genugtuung stellt der SHS fest, dass die Kommission in diesem Falle vorschlägt, den Ausbaustandard zu reduzieren und die Linienführung zu verbessern. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass 70 Prozent der bei den drei Kreuzlinger Zollämtern aus der BRD einreisenden Wagen ihr Ziel in *Kreuzlingen* und Umgebung haben und nur knapp 7 Prozent in Richtung *Winterthur-Zürich* weiterfahren, hält er die durch die Nationalstrasse in Kauf zu nehmenden landschaftlichen Opfer nach wie vor für zu hoch. Hingegen widersetzt sich der SHS nicht prinzipiell einer Umfahrung von *Kreuzlingen*.

N9 Lausanne

Bezüglich des Nationalstrassenabschnittes *Corsy-La Perraudettaz* empfiehlt der SHS entweder einen vollständigen Verzicht oder aber, die *N9* zwischen der Perraudettaz und der *Avenue C.-F. Ramuz* durch einen zweiten Tunnel zu verlängern. Damit würde nach seiner Meinung der von der *N9* kommende oder die Agglomeration Lausanne verlassende Verkehr auf drei Ein- und Ausgänge verteilt. Die von der Kommission vorgeschlagene Lösung (Tunnel von Corsy bis Perraudettaz) würde seines Erachtens zu einer Überlastung des Knotenpunktes Perraudettaz führen und deshalb die bestehenden Probleme nur verschieben.

qu'on renonce à ce tronçon de la *N4*, dommageable pour l'agriculture et le paysage, et propose une solution de rechange présentant plusieurs avantages et reliant la Suisse centrale avec les régions occidentales du pays.

N6 Wimmis–Uvrier

Contrairement à sa section du Valais romand, la LSP et ses sections bernoise et haut-valaisanne repoussent le projet d'une autoroute par le Rawil, estimant que les avantages qu'on en attend sont loin de compenser les désavantages qui en résulteraient pour une région encore relativement intacte. La *N12* Berne–Vevey, la *N9* en Valais et l'élargissement de la ligne du Loetschberg suffiront à relier ce canton périphérique au reste du pays. La LSP recommande en revanche de soulager par des contournements les villages du Simmental qui sont présentement accablés par la circulation.

N7 Müllheim–Kreuzlingen

La LSP constate avec satisfaction que la commission Biel propose la réduction du gabarit et une amélioration du tracé. Mais 7% seulement des voitures allemandes arrivant par *Kreuzlingen* continuent en direction de *Winterthur-Zürich*: cela ne mérite pas le sacrifice du paysage et la construction de cette autoroute.

N9 Lausanne

La LSP recommande soit de renoncer à la bretelle de la Perraudettaz, soit de prolonger cette voie par un second tunnel aboutissant avenue Ramuz, ce qui répartirait entre trois entrées ou sorties le trafic gagnant ou quittant Lausanne. La proposition de la commission (tunnel de Corsy à la Perraudettaz) aurait pour effet de surcharger ce carrefour, donc de déplacer le problème sans le résoudre.

Sektionen/Sections

Basler Heimatschutz

bhs. Der Basler Heimatschutz hat die von ihm lancierte Volksinitiative zum Schutze der *Wettsteinbrücke* (siehe 4/82) eingereicht. Mit über 12000 Unterschriften gehört dieses Volksbegehren zu den erfolgreichsten in der Geschichte des Kantons. Inzwischen hat der Grosse Rat be-

schlossen, das gewichtige Geschäft einer Spezialkommission zu übertragen.

Stadtzürcher Heimatschutz

shs. Die Stadtzürcherische Vereinigung für Heimatschutz wendet sich gegen die durch den geplanten Bau der *Zürcher S-Bahn* zu be-

fürchtenden Eingriffe in die Bausubstanz und den Grünbestand des Stadelhofenquartiers. SBB und Behörden hatten vor der entsprechenden Volksabstimmung zwar versichert, dass «keine Opfer» nötig wären. Inzwischen sind Gespräche zwischen Heimatschutz-Vertretern, den Behörden und den SBB aufgenommen worden.