

Zeitschrift: Heimatschutz = Patrimoine
Herausgeber: Schweizer Heimatschutz
Band: 88 (1993)
Heft: 3

Artikel: Qu'en est-il de l'initiative des Alpes? : Pas de circulation sans limite =
Worum geht es bei der Alpen-Initiative? : Verkehr brauch Widerstand
Autor: Loretan, Hildegard
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-175597>

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: 24.04.2026

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

Qu'en est-il de l'initiative des Alpes?

Pas de circulation sans limite

par Hildegard Loretan, ethnologue et journaliste, Brigue

L'initiative dite des Alpes, que soutient la Ligue suisse du patrimoine national, est la première qui émane des régions alpestres. Elle exprime le souci des montagnards de préserver leur espace vital, et montre la voie propre à protéger l'écosystème alpin, particulièrement sensible, contre les effets destructeurs de la circulation de transit.

Cette initiative exige le transfert total de la route au rail pour le transport des marchandises à travers les Alpes, ainsi que le renoncement à une nouvelle extension de la capacité des routes de transit. La construction de routes de déviation reste possible.

Transports absurdes

Des cochons venant de Belgique sont transportés par camions dans la vallée du Pô; là, ils sont engraisés avec du lait venu d'Autriche et de Pologne par camions; après l'abattage, ils retraversent les Alpes – toujours par camions – et sont mis sur le marché sous la forme de «véritable» jambon de Parme. Les véhicules lourds qui transportent les animaux, comme ceux qui transportent le lait, reviennent à vide à leur point de départ.

D'innombrables et tout aussi absurdes transports – on produit là où la main-d'œuvre est la moins chère et où l'on paie le moins pour les atteintes à l'environnement – sont rentables, parce que le trafic lourd ne

rembourse pas les frais qu'il occasionne. La taxe est seulement de 15 francs pour un passage de camion à travers la Suisse; dès 1994, elle sera d'environ 20 fr. (adaptation au renchérissement). Cela bien que les frais extérieurs et non remboursés d'un passage représentent au total de 400 à 600 francs. La modeste taxe ne détourne aucun camion de notre pays. La stupidité est vraiment payante.

Enormes frais

Les faits parlent d'eux-mêmes. Malgré la récession, 2500 camions par jour, aujourd'hui déjà, rugissent à travers le St-Gothard: 200 de plus qu'il y a une année encore. Ce passage est bien près de devenir un «Brenner permanent». Selon les pronostics de l'Office fédéral des forêts, du paysage et de l'environnement, le nombre des poids lourds va encore doubler d'ici à l'an 2000, et atteindre les mêmes ordres de grandeur qui sont déjà à l'ordre du jour au Brenner (Autriche); les gens, là-bas, doivent vivre avec un risque de cancer du poumon 40 fois plus élevé, du fait des gaz d'échappement. Des enfants toujours plus nombreux souffrent de maladies des voies respiratoires. Les forêts de montagne se meurent lentement. Le long de l'autoroute du Brenner, presque tous les arbres sont endommagés. Dans l'ensemble de l'arc alpin, trois arbres sur quatre sont malades. Et le vacarme gagne toutes les cimes. Dans les vallées, le bruit est plusieurs fois plus fort que dans les espaces découverts et se répercute sur les flancs des montagnes. Il n'est plus possible de lui échapper. Jusque sur les sommets, le promeneur ou l'alpiniste doit supporter le grondement de la circulation.

Sauver un espace vital

Si le développement de la circulation tient ses promesses, les Alpes cesseront bientôt d'être un espace de détente pour des milliers de touristes, mais aussi un espace vital pour les autochtones. Les Urnais, qui savent mieux que personne ce que signifie supporter une circulation de transit insensée, ont compris: il faut sauver ce qu'il reste à sauver. Leur gouvernement soutient à fond l'initiative des Alpes: parce que celle-ci, contrairement aux nouvelles lignes ferroviaires alpestres (NLFA) qui ne s'accompagnent d'aucune mesure politique, exige le total transfert au rail du trafic de transit qui utilise les Alpes. Les Urnais pourront-ils faire une seconde fois la nique au diable? Dans une nouvelle version de la célèbre légende, l'encorné, prenant une tardive revanche, revient avec des cortèges de camions puants et bruyants.

Utiliser les NLFA

L'initiative des Alpes peut davantage que seulement détourner la menace d'éco-collapsus du St-Gothard. Depuis quelque temps, même les NLFA soulèvent, en ce qui concerne l'environnement, des commentaires négatifs. Les chiffres qui sont avancés en rapport avec «la construction du siècle» sont de plus en plus rouges. D'après les derniers calculs, la Suisse va au-devant de la plus grande débâcle financière de son histoire. On reproche au conseiller fédéral A. Ogi, de divers côtés et de plus en plus fort, des prévisions trop optimistes, aussi bien en ce qui concerne les coûts que les rendements du grand projet ferroviaire. Or, avec le transfert obligatoire de la route au rail, tel que l'implique l'initiative des Alpes, les NLFA seraient au moins sou-

lagées financièrement après leur achèvement. Rien au contraire ne serait plus absurde que de voir la Confédération faire face chaque année à un déficit géant des NLFA parce que les poids lourds continueraient à traverser la Suisse par la route. Malgré le fiasco financier qui se dessine, le Conseil des Etats – après le Conseil national – a rejeté à son tour l'initiative des Alpes. Celle-ci, prétend-on, enfonce des portes ouvertes: on peut aussi maîtriser le flot des camions sur la base du contrat de transit. En réalité, celui-ci garantit la limite des 28 tonnes, mais n'empêche en aucune manière la future augmentation du nombre des camions; les chiffres du plus récent passé parlent à cet égard un langage clair. Indépendamment de cela, le contrat de transit sera caduc à fin 2004. L'initiative des Alpes, elle, exige le plein transfert de la route au rail 10 ans après l'acceptation par le peuple et les cantons. Exactement au moment où les nouveaux besoins commerciaux seront connus. Il appartient au peuple, au Parlement, de soutenir la cause du rail. L'initiative réalise ce dont le conseiller fédéral Ogi parle continuellement: elle fait de la Suisse un modèle pour la maîtrise du trafic lourd. Ce dont profiteraient non seulement les Urnais, mais nous tous, que nous habitions le long des bretelles d'autoroutes ou que nous sachions apprécier – ne fût-ce que pendant les vacances – le bon air des hauteurs et un beau panorama. Ce n'est que lorsque sera rompu le cercle vicieux «davantage de circulation – davantage de routes – davantage de circulation», etc., que le cadre de vie alpestre aura sa nécessaire chance de survie. L'initiative des Alpes en est une importante condition préalable.

Die Alpen-Initiative, die vom Schweizer Heimatschutz unterstützt wird, ist das erste Volksbegehren aus dem Alpengebiet. Sie bringt die Besorgnis der Berglerinnen und Bergler um die Erhaltung ihres Lebensraums zum Ausdruck und zeichnet den Weg vor, wie das hochsensible Ökosystem Alpen vor den zerstörerischen Auswirkungen des Transitverkehrs geschützt werden kann und muss.

Die Alpen-Initiative verlangt die vollständige Verlagerung des alpenquerenden Transitgüterverkehrs von der Strasse auf die Schiene sowie den Verzicht auf den weiteren Ausbau der Transitstrassenkapazität. Der Bau von Umfahrungsstrassen bleibt möglich.

Unsinnige Transporte

Schweine aus Belgien werden per Lastwagen in die Poebene gekarrt, dort mit per Lastwagen aus Österreich und Polen importierter Milch gemästet und nach der Schlachtung als «echter» Parmaschinken – wiederum per Lastwagen notabene – zurück über die Alpen gefügt und vermarktet. Sowohl die Schweine- als auch die Milchtransporter fahren meist leer an ihren Ursprungsort zurück. Solche und zahllose weitere unsinnige Transporte – produziert wird dort, wo am billigsten gearbeitet wird und wo es wenig Umweltauflagen gibt – rentieren, weil der Schwerverkehr die Kosten, die er verursacht, nicht berappen muss. Eine Lastwagendurchfahrt durch die Schweiz kostet heute nur gerade 15 Franken. Ab 1994 sind – nach Anpassung der Teuerung – rund 20 Franken pro Durchfahrt vorgesehen.



Worum geht es bei der Alpen-Initiative?

Verkehr braucht Widerstand

von Hildegard Loretan, Ethnologin/Journalistin, Brig

Symbolträchtige Vierbeiner überbrachten die Initiativ-Unterschriften nach Bern

Ce sont de symboliques quadrupèdes qui ont apporté les listes de signatures de l'initiative.

Dies bei nicht bezahlten externen Kosten von 400 bis 600 Franken pro Durchfahrt. Das hält keinen einzigen Lastwagen von der Schweiz fern. Unsinn macht sich bezahlt.

Enorme Kosten

Die Fakten sprechen für sich. Trotz Rezession donnern heute bereits täglich 2500 Lastwagen über den Gotthard: 200 mehr als noch vor einem Jahr. Der Gotthard ist auf dem besten Weg dazu, zum «Dauer-Bren-

ner» zu werden. Gemäss den Prognosen des Buwal wird sich die Zahl der Lastwagen bis zum Jahr 2000 noch einmal verdoppeln und ähnliche Grössenordnungen annehmen, wie sie bereits heute am österreichischen Brenner an der Tagesordnung sind. Die Menschen dort, müssen aufgrund der Autoabgase mit einem 40fach erhöhten Lungenkrebsrisiko leben. Immer mehr Kinder leiden an Atemwegserkrankungen. Daneben serbeln die

Gebirgswälder. Entlang der Brennerautobahn sind nahezu alle Bäume geschädigt. Im gesamten Alpenraum sind drei von vier Bäumen krank. Und über allen Wipfeln ist Krach: Der Lärm trägt in den Alpentälern mehrfach soweit wie im offenen Gelände und wiederholt an den Berghängen. Ein Entfliehen ist kaum möglich. Selbst auf den Gipfeln müssen sich Wanderer und Bergsteiger das Rauschen des Verkehrs noch anhören.

Lebensraum retten

Wenn die Verkehrsentwicklung hält was sie verspricht, werden die Alpen nicht nur als Erholungsraum für Millionen von Touristen, sondern auch als Lebensraum für die Einheimischen bald einmal ausgedient haben. Die Urnerinnen und Urner, die wohl am meisten unter dem Transitwahn zu leiden haben, haben die Zeichen der Zeit erkannt: Retten, was zu retten bleibt. Die Urner Regierung steht voll und ganz hinter der Alpen-Initiative: Weil diese – im Gegensatz zur Neat, die von keinen flankierenden politischen Massnahmen begleitet ist – die vollständige Verlagerung des alpenquerenden Transitverkehrs auf die Schiene verlangt. Ob die Urner dem Teufel damit erneut ein Schnippchen zu schlagen vermögen? In einer Neufassung der berühmten Sage kommt der Gehörnte nämlich, späte Rache nehmend, mit Kolonnen von stinkenden und lärmenden Lastwagen zurück.

Neat ausnützen

Die Alpen-Initiative kann mehr als nur den drohenden Ökologikollaps am Gotthard abwenden. Neben der Umwelt macht auch die Neat in letzter Zeit nur noch Negativschlagzeilen. Die Zahlen, die im Zusammenhang mit dem Jahrhundertbauwerk genannt werden, werden rot und röter. Der Schweiz steht nach neueren Berechnungen das grösste finanzielle Debakel ihrer Geschichte ins Haus. Bundesrat Adolf Ogi werden von verschiedenen Seiten und

immer lauter zu optimistische Prognosen sowohl der Kosten als auch der Erträge des Bahnprojekts vorgeworfen.

Mit der zwingenden Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene, wie dies die Alpen-Initiative fordert, wäre die Neat nach ihrer Fertigstellung zumindest ausgelastet. Nichts wäre widersinniger, als wenn der Bund jährlich ein riesiges Neat-Betriebsdefizit finanzieren müsste, weil die schweren Brummer weiterhin auf der Strasse durch die Schweiz fahren. Trotz dem sich abzeichnenden finanziellen Fiasko hat – neben dem Nationalrat – auch der Ständerat die Alpen-Initiative abgelehnt. Die Initiative renne offene Türen ein, der Lastwagenflut werde man auch mit dem Transitvertrag Meister, hiess es da in etwa. Nun garantiert dieser Vertrag zwar die 28-Tonnen-Limite, verhindert aber das weitere Anwachsen der Lastwagen auf keine Weise. Die Zahlen der jüngsten Vergangenheit sprechen eine deutliche Sprache. Abgesehen davon läuft der Transitvertrag Ende 2004 aus. Die Alpen-Initiative ihrerseits verlangt die vollständige Verlagerung des Transitverkehrs auf die Schiene 10 Jahre nach Annahme durch das Volk. Genau dann, wenn erneuter Handlungsbedarf gegeben ist. Es liegt am Volk, dem Parlament auf die Schienen zu helfen. Die Alpen-Initiative setzt um, wovon Bundesrat Adolf Ogi immerzu spricht: Sie macht die Schweiz zu einem Musterbeispiel für die Bewältigung des Schwerverkehrs. Davon würden nicht nur die Urnerinnen und Urner profitieren, sondern wir alle, ob wir nun an Zubringerstrassen leben oder – und sei es auch nur ferienhalber – gute Höhenluft und prächtige Aussicht zu schätzen wissen. Nur wenn der unheilvolle Zirkel «mehr Verkehr = mehr Strassen = mehr Verkehr» usw. durchbrochen wird, bekommt der alpine Lebensraum die notwendige Überlebenschance. Die Alpen-Initiative bietet eine wichtige Voraussetzung.

Öko-Preis für Marie-Louise Bodmer-Preiswerk Wetterfest wie eine Eiche

von Dr. Jean Gottesmann, Einsiedeln

Wie schon kurz gemeldet, hat die WWF-Sektion Schwyz der langjährigen Präsidentin des Schwyzer Heimatschutzes, Marie-Louise Bodmer-Preiswerk, ihren diesjährigen Öko-Preis verliehen. Nachstehend veröffentlichen wir auszugsweise die Laudatio anlässlich der Preisübergabe im Kollegium Schwyz, wo zu Ehren der unerschrockenen Anwältin von Natur und Landschaft eine symbolstarke Eiche gepflanzt wurde.

Eine Laudatio ist eine Lobrede auf eine Preisträgerin. Es ist mir als Lobredner eine grosse Freude, heute einen einzigartigen Menschen, eine Frau, unermüdete und beispielhafte Kämpferin für unseren Lebensraum zu feiern und auszuzeichnen. Auszeichnungen haben immer Symbolcharakter: heute wollen wir damit ein Zeichen setzen und den exemplarischen jahrzehntelangen Einsatz einer Frau für das Recht der Natur ehren und hervorheben. Ihr Vorbild soll anderen Menschen, vorab der Jugend Mut machen, Motivation und Ideal zu sein. (Anmerkung der Redaktion: An dieser Stelle folgte eine hier aus Platzgründen weggelassene längere Darstellung des persönlichen Lebenslaufes von Marie-Louise Bodmer-Preiswerk, die in Zürich die Maturität A und B bestand und als erste Frau das Studium der Veterinärmedizin aufgenommen hatte, dann heiratete, sich ihrer Familie widmete und nach dem Tod ihres Mannes journalistisch tätig wurde.)

Zur selben Zeit entfaltete sich ihr zunehmendes Engagement für Naturschutz, später auch für Heimatschutz. Daraus erwachsen neue gewichtige Aufgaben und Verpflichtungen: Marie-Louise Bodmer wurde voll- und ehrenamtlich (!) zur Anwältin von Natur und Landschaft. Diese verdienstvolle Aktivität dauert nun seit gut 35

Jahren bis heute... In dieser Zeitspanne gab es Tiefschläge und Höhepunkte. Vorerst die weniger guten Erfahrungen: In den sechziger Jahren taten sich die Behörden noch schwer mit Natur- und Landschaftsschutz und mit einer dafür kämpfenden Frau (hat sich zwischenzeitlich viel geändert?). Es fehlte damals auch an gesetzlichen Bestimmungen. Eine spürbare Besserung trat mit der jeweiligen Inkraftsetzung des Natur- und Heimatschutzgesetzes, des Raumplanungsgesetzes und des Umweltschutzgesetzes ein. Sogar feindlich gesinnt waren ihr zeitweise höchste Behörden und wollten ihr als «persona non grata» gar den Aufenthalt im Kanton verleißen (es war halt für manche Politiker mit ihr nicht immer gut «Chriesi essen»: gewisse Herren von Schwyz waren Widerstand nicht gewohnt). Grosse Anerkennung zollten ihr andere Behördenmitglieder, die es sinnvoll fanden, sie zur Präsidentin der kantonalen Heimatschutzkommission (und damit zur Beraterin der Regierung) zu machen.

Ellenlang würde die Liste von geretteten Objekten, für die sie sich vehement und erfolgreich eingesetzt hat. Stellvertretend für andere erwähne ich die Erhaltung des bei Lauerz gelegenen Sägelgebietes (Flachmoor, heute Teil einer Moorlandschaft, beide von nationaler

Bedeutung) und die Freihaltung des Rigigipfels vor unpässlichen überdimensionierten Antennenanlagen. Ein besonderes Kunststück gelang ihr, als sie die beiden grössten kantonalen Naturschutzorganisationen, denen sie als aktives Mitglied angehört, dazu veranlasste, sehr eng zusammenzuarbeiten, nach dem Motto: Einigkeit macht stark. Diese Interessengemeinschaft zahlte sich denn auch sofort aus und führte zu grösserer Wirksamkeit von Naturschutzinterventionen. Mithin war sie gewissermassen der Vorläufer des Schwyzer Umweltrates. Auch da schrieb sie Naturschutzgeschichte.

Meine Damen und Herren, wir feiern heute die «Löwin von Schwyz» als «Grand Old Lady», die für kommende Generationen als Vorbild einer engagierten Kämpferin für die Erhaltung unseres Lebensraumes Beispiel ist. Der diesjährige Ökopreis geht erstmals an eine Einzelperson. Wir haben dafür das Setzen einer Marie-Louise-Bodmer-Eiche (genau einer Stieleiche/*Quercus robur*) ausgewählt, und zwar auf einem Platz der heranwachsenden und in Ausbildung stehenden Jugend als Symbol für die Weitergabe ihres Wissens und als Ansporn an die ihr stets eng verbundene Jugend, ihr kämpferisches Engagement weiterzuführen. Eichen sind sehr langlebig, zäh und robust, in jeder Hinsicht unser bestes Nutzholz: im Jahre 1961 hatte Marie-Louise Bodmer einen schweren Autounfall, weil sie einem verirrtten Reh auswich. Das Reh kam ungeschoren davon, zum Unterschied von Marie-Louise Bodmer mit insgesamt 38 Knochenbrüchen. Fazit: Ihre Liebe zur Natur und Kreatur wie auch ihre körperliche Zähigkeit und ihr Temperament, ihre Unerschrockenheit und ihr Mut sind ihr offensichtlich doch (wohl genbedingt) in die Wiege gelegt worden. Sie ist gewissermassen eine menschliche Eiche, schon zu Lebzeiten ein Denkmal.