

**Zeitschrift:** Schweizer Ingenieur und Architekt  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 112 (1994)  
**Heft:** 6

## Vereinsnachrichten

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 01.04.2025

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

# Der SIA und die Alpeninitiative

Überlegungen zur Abstimmung vom 20. Februar 1994 über den Verfassungsartikel 36<sup>quater</sup>

Mit dem Alpengebiet verbinden sich für Schweizer Bürgerinnen und Bürger verschiedene Bezüge und Emotionen, von der Wiege der Eidgenossenschaft bis zum Verteidigungsreduit des Zweiten Weltkrieges und von den Bergsteigererlebnissen bis zur Flora der Alpweiden. Für SIA-Mitglieder erweitern sich diese Bezüge durch die bedeutenden technischen Bauwerke, die seit jeher zur Bezwungung der Alpen durch mutige Ingenieure erstellt wurden. Von daher ist es verständlich, dass die von den Alpengebieten lancierte Initiative zum Schutz der Alpen vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs auf emotionale und sehr unterschiedliche Reaktionen stösst.

Dass unser Alpengebiet in seiner Ökologie und in seiner Lebensqualität bedroht ist, zeigt sich heute in verschiedenen Problembereichen. Nicht allein der Transitverkehr am Gotthard und an den anderen Alpenübergängen beeinträchtigt den Lebensraum für Menschen, Tiere und Pflanzen, auch der Ziel- und Quellverkehr belastet stellenweise die Umwelt über das zuträgliche Mass. Zu der Belastung durch den motorisierten Verkehr kommen die verschiedenen Auswirkungen des Tourismus, welche nicht nur die Talsohlen, sondern auch die höheren Regionen des Alpengebietes belasten können.

Die Folgeerscheinungen dieser summierten Belastungen sind heute bekannt: Sie zeigen sich in der Beeinträchtigung der Flora und der durch diese gegebenen Schutzfunktionen gegen Erosion und Lawinen, sie zeigen sich im Absinken der Umwelt- und Lebensqualität, wobei davon nicht nur die Bergbewohner, sondern auch die Erholungssuchenden und Gäste aus dem Flachland betroffen sind. Eine Folgeerscheinung ist schlussendlich auch die Konzentration auf einige Tourismuszentren und die Abwanderung aus vielen Tälern, die nicht mehr bewirtschaftet und unterhalten werden können.

Wie bei allen Umweltproblemen liegt auch im Fall des Alpengebietes eine Lösung primär in einer Begrenzung der vorhandenen und zukünftigen Bela-

stungen in allen einschlägigen Bereichen. Während man sich in der Fachwelt und in der Bevölkerung über die Gefahren und die Belastung des Alpengebietes weitgehend einig ist, herrscht über die Begrenzung der Belastungen weniger Einigkeit, denn jede Begrenzung bedeutet eine Einschränkung der persönlichen und der wirtschaftlichen Freiheit. Dies gilt insbesondere, wenn es, wie im Fall der Alpeninitiative, um die Beschränkung der Mobilität geht. Auch wenn nachgewiesen werden kann, dass die ständig wachsende Mobilität zu den Hauptverursachern der Umweltbelastung gehört, so betrachten doch viele die persönliche, uneingeschränkte Mobilität als ein Menschenrecht und die freie Mobilität der Güter als erste Voraussetzung für ein Wirtschaftswachstum. Über das eigentliche Ziel der Alpeninitiative, nämlich einen besseren Schutz des Alpengebietes vor allzu grossen Umweltbelastungen zu garantieren, wäre auch unter den technisch orientierten Mitgliedern des SIA eine Einigkeit zu erreichen. Schwieriger wird es schon, wenn es um die Art und Weise der Begrenzung und Einschränkungen geht.

Das Central-Comité des SIA hat in seinem Kreise die Ziele der Alpeninitiative ebenfalls diskutiert, weil es zu entscheiden hatte, ob den SIA-Mitgliedern eine Abstimmungsempfehlung gegeben werden sollte. Dabei hat sich gezeigt, dass die Mitglieder des Comité, unabhängig von ihren Berufen und ihren Wohnorten im Tal- oder Berggebiet, mit den Zielen der Alpeninitiative einiggehen und sogar eine Beschränkung der Personen- und Gütermobilität als notwendiges Mittel erachten. Hingegen kamen in der Diskussion des Central-Comité Vorbehalte gegenüber dem Weg zur Erreichung der Ziele zur Sprache. So ist es fraglich, ob die vorgeschlagenen Mittel zur Beschränkung des Transitverkehrs in die Bundesverfassung gehören, welche vor allem Ziele und Rechte und keine Massnahmen enthalten sollte.

Die Beschränkung des Gütertransitverkehrs und dessen Umleitung auf die

Schiene ist Gegenstand internationaler und damit sehr schwieriger Verhandlungen. Die bis heute erzielten Verhandlungsergebnisse sind in internationalen Verträgen festgehalten. Wenn auch bis jetzt die wünschbaren Massnahmen noch nicht in allen Teilen erreicht worden sind, müssen in weiteren Verhandlungen für die Schweiz und für das Alpengebiet tragbare Lösungen erzielt werden. Für den Bundesrat, der diese Verhandlungen führen muss, ist es wesentlich, dass er gegenüber den europäischen Verhandlungspartnern die ganze Bedrohung des Alpenraumes durch den motorisierten Gütertransitverkehr und die unzumutbare Belastung des Lebensraumes begreiflich und erlebbar machen kann. Dies muss geschehen durch beweisbare Untersuchungen und Tatsachen. Die Argumente für einen Gütertransport auf der Schiene müssen den europäischen Verhandlungspartnern zusammen mit den technischen Lösungen so dargelegt werden, dass sie diese als die einzige und beste Massnahme erkennen können. Ein neuer Artikel in unserer Bundesverfassung wird unsere europäischen Verhandlungspartner als Argument wenig beeinflussen und überzeugen. Sie werden ihn höchstens als Anti-Europa-Reflex der Eidgenossen ausdeuten. Auch die Verhandlungsposition des Bundesrates wird damit nicht verbessert.

Die Lenkung und Beschränkung des Alpentransitverkehrs ist zu einer innen- und aussenpolitischen Aufgabe geworden. Der Ausgangspunkt und der Kern des Problems liegen jedoch in der Technik und deren Folgen. Es ist deshalb folgerichtig und notwendig, dass in den internationalen Verhandlungen und Auseinandersetzungen mit technischen Untersuchungen und Argumenten gefochten wird, wobei ökologische Belastungen und Grenzwerte in diesem Fall auch zu den technischen Argumenten gehören.

Das Central-Comité geht also mit den Zielen der Alpeninitiative, dem Schutz des Alpenraumes und der Verlegung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene, einig, eine Abstimmungsempfehlung an die SIA-Mitglieder möchte es aber trotzdem nicht herausgeben, da es von dem Weg zur Erreichung dieser Ziele nicht überzeugt ist.

Prof. *Benedikt Huber*,  
Mitglied des Central-Comité