Wider die Verlärmung der Alpen : Echos einer Debatte aus den 1950er Jahren

Autor(en): **Gallati, Mischa**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Volkskunde : Korrespondenzblatt der Schweizerischen Gesellschaft für Volkskunde = Folklore suisse : bulletin de la Société suisse des traditions populaires = Folclore svizzero : bollettino della Società svizzera per le tradizioni popolari**

Band (Jahr): **104 (2014)**

Heft [2]

PDF erstellt am: **27.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1003787

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Wider die Verlärmung der Alpen

Echos einer Debatte aus den 1950er Jahren

Contre l'augmentation du bruit dans les Alpes. Écho à un débat lancé dans les années 50: *Le conflit dit de l'Aviation des Alpes (Alpenfliegerei) voit le jour tandis que le tourisme se transforme en phénomène de masse dans les Alpes des années 50. Des activistes et alpinistes antibruits exigent l'interdiction des vols dans les Alpes tandis que des lobbyistes du secteur touristique et des avionneurs ont recours à la mythique Garde aérienne suisse de sauvetage afin de légitimer les vols dans les Alpes et les atterrissages sur les glaciers à des fins touristiques. Le bruit devient alors caractéristique d'un développement économique que la population commence à subir avec une ambivalence croissante bien avant le changement de paradigme écologique observé vers 1970.*

Im 20. Jahrhundert kommt es zu einer beispiellosen Popularisierung der Alpen, in deren Verlauf sich deren Imagination als Ort besonderer, natürlicher Qualitäten verfestigt. Einen grossen Anteil daran hat der Tourismus, der Mitte der 1950er Jahre zu einem Massenphänomen wird.[1] Just zu jener Zeit entspinnt sich ein Konflikt, der bis heute virulent geblieben ist: Sind die Alpen als Hort natürlicher Ruhe zu bewahren oder als Nutzungsraum zu verstehen? Und droht der moderne Tourismus sein ureigenes Kapital, eine unberührte Naturlandschaft, nicht selber zu zerstören?[2]
1958 scheitert ein von Naturschutzorganisationen getragenes Referendum gegen den Bau des im Nationalpark gelegenen Wasserkraftwerks Spöl zwar deutlich, dynamisiert aber dennoch die Diskussion um den Alpenschutz – mit Auswirkungen auch auf ein anderes Konfliktfeld: Alpenflüge und Gletscherlandungen mit touristischem Zweck erfreuen sich Mitte der 1950er Jahre einer zunehmenden Beliebtheit, werden aber von Alpinisten und Naturschützern als «Profanation» der Alpen bekämpft. Zudem macht sich mit der *Schweizerischen Liga gegen den Lärm* eine neue Stimme bemerkbar, welche sich unter dem Motto des Kampfs gegen die «Verlärmung der Alpen» zu profilieren vermag. Die Liga war 1956 in Zürich von einer Gruppe von Akademikern rund um den Rechtsprofessor Karl Oftinger ins Leben gerufen worden und massgeblich daran beteiligt, dass Lärm nun auf die politische Agenda gesetzt wird. [3]

1 Vgl. etwa Stremlov, Matthias: Die Alpen aus der Untersicht. Von der Verheissung der nahen Fremde zur Sportarena. Kontinuität und Wandel von Alpenbildern seit 1700. Bern 1998, insb. S. 179–273.

2 Vgl. aktuell die Diskussion zum Heliskiing in den Alpen, *Tages-Anzeiger* vom 15.05.2014, URL: http://www.tagesanzeiger.ch/schweiz/standard/Heliskiing-bleibt-in-Schutzgebieten-weiter-erlaubt-/story/10722068 (15.05.2014) und in der *NZZ* vom 13.06.2013, URL: http://www.nzz.ch/aktuell/schweiz/heliskiing-finanziert-die-rettungsfliegerei-1.18100095 (15.05.2014).

3 Vgl. Gallati, Mischa: Gedämpfter Lärm. Die Schweizerische Liga gegen den Lärm, 1956–1966. Zürich 2004; dieser Artikel beruht im Wesentlichen auf der Darstellung S. 120–132.

Im August 1957 gelangt die Liga zusammen mit dem *Schweizerischen Alpenclub* und dem *Schweizerischen Bund für Naturschutz* an den Bundesrat mit der Forderung eines generellen Verbotes der Alpenflüge. Man sei besorgt «über die zu ungewöhnlichen Störungen führende Entwicklung der Kleinaviatik in den Alpen, die insbesondere mit Hilfe von Sportflugzeugen und Helikoptern in immer grösserem Umfange betrieben wird».[4] Denn der «aus dem Mittelland heraufkommende Skifahrer», der Ruhe gesucht habe und stattdessen «unmässigen Lärm» vorfinde, werde um sein Naturerlebnis gebracht. Die Kritik zielt hauptsächlich auf das *Eidgenössische Luftamt* und dessen offenbar large Bewilligungspraxis für Landungen abseits befestigter Pisten, etwa auf Gletschern. Doch die Eingabe verhallt ungehört: Eine Antwort bleiben die Behörden vorerst schuldig.

Die Debatte jedoch ist nun lanciert. Im Sommer 1958 erscheinen diverse Artikel zum Thema, die sich zumeist einer martialischen Rhetorik bedienen, die auf das Vokabular der Geistigen Landesverteidigung der 1930er Jahre zurückgreift. So fragt etwa der Zürcher *Tages-Anzeiger:* «Stehen wir mitten drin in der totalen Mobilmachung des Materialismus in unserer Alpenwelt? Wird die Kleinaviatik die Stille unserer Bergtäler zerstören? Geht das letzte Réduit dem ruhesuchenden Menschen verloren?»[5]

Die mediale Mobilisierung begleitet Bemühungen, das Thema auch auf der politischen Bühne zu platzieren. Nicht zuletzt auf Druck der *Schweizerischen Liga gegen den Lärm* setzt der Bundesrat 1957 die *Eidgenössische Expertenkommission für Lärmbekämpfung* ein, in der Techniker, Mediziner, staatliche Behörden und private Verbände – darunter die Liga und die Aviatiker – Grundlagen für legislatorische Massnahmen erarbeiten sollen. Mit von Partie ist auch Oftinger, der die Forderung für ein grundsätzliches Verbot der Alpenfliegerei abermals einbringt, da sie zu einer Schädigung des Tourismus führe. Zudem existierten bereits Regelungen, welche Landungen abseits offizieller Pisten verbieten würden, was die «ganze Alpenfliegerei (...) illegal» mache. Und schliesslich sei sie ein «Attentat auf das Heimatgefühl» und führe zu einer «Profanation» und einer «unerträglichen Kommerzialisierung unserer Alpen».[6]

Das Luftamt reagiert auf diese geballte Kritik äusserst defensiv: Man habe durchaus «Bedenken wegen den Auswirkungen [...] auf die ruhesuchenden Gäste», doch entsprächen die Flüge schlicht einem Bedürfnis der Kurorte.[7]

Der Konflikt verläuft entlang der bis heute bekannten Linien: Während vornehmlich aus städtischen Regionen des Unterlands stammende Lärmbekämpfer und Naturschützer die Zerstörung der einmaligen Alpenlandschaft befürchten, stemmen sich Lobbyisten der Tourismusbranche vehe-

4 Schweizerisches Bundesarchiv (BAR): E 8001 (C) 1977/155 Bd. 150a (Fluglärm): Eingabe an den Bundesrat betr. Kleinaviatik in den Alpen vom 30.8.1957, S. 1.

5 *Tages-Anzeiger* vom 13.6.1958; vgl. auch eine Zusammenstellung von Presseartikeln zum Thema im Schweizerischen Bundesarchiv, BAR E 8001 (C) 1977/155 Bd. 150a (Fluglärm).

6 BAR E 8001 (C) 1977/155 Bd. 150a (Fluglärm): Protokoll vom 29.10.1958, S. 72, 188.

7 BAR E 8001 (C) 1977/155 Bd. 150a (Fluglärm): Protokoll vom 29.10.1958, S. 74.

ment gegen eine ungehörige Einmischung in ihre Angelegenheiten durch «Idealisten aus Zürich oder Basel»[8]:

> «Die Städter wollen der Gebirgsbevölkerung etwas vorschreiben, damit sie sich ein unberührtes Ferien- und Erholungsgebiet erhalten können. Es muss von der Interessenlage der Bergbevölkerung ausgegangen werden. Diese lebt weitgehend vom Fremdenverkehr. Wir dürfen ihr nicht Dinge verbieten, die ihr für den Fremdenverkehr von Nutzen scheinen. (...) Die Interessen der Idealisten in der Stadt stehen im Gegensatz zu den Interessen der Bergbevölkerung.»[9]

Mitte der 1950er halten dabei die Verteidiger der Alpenfliegerei einen ganz besonderen Trumpf in ihren Händen: Die Schweizer Luftrettung, die bereits damals von einem besonderen Nimbus umgeben ist. Dieser gründet in einer waghalsigen Rettungsaktion 1946, als auf dem Gauligletscher im Berner Oberland eine amerikanische *DC-3* niedergeht, worauf zwei Schweizer Militärpiloten direkt auf dem Gletscher landen und in Zusammenarbeit mit weiteren Rettern, die zu Fuss herbeieilen, Besatzung und Passagiere bergen können. 1952 wird daraufhin die *Schweizerische Rettungsflugwacht (Rega)* gegründet.[10] Der sorgsam gepflegte «Mythos Rega»[11] ist seither äusserst wirkungsmächtig und erhielt erst in jüngster Zeit ein paar Kratzer, seit ihre faktische Monopolstellung in der Luftrettung zur Diskussion gestellt wird.[12] In der Diskussion um die Alpenfliegerei greifen bereits in den 1950er Jahren deren Befürworter gerne auf den Mythos der Rettungsflugwacht zurück, in dem sie die Notwendigkeit von Ausbildungs- und Trainingsflügen betonen, die sich aus finanziellen und logistischen Überlegungen mit dem touristischen Flügen gut kombinieren liessen. Und gerade die Alpinisten würden von einem funktionierenden Bergrettungsdienst am meisten profitieren. Zudem würden die wenigen Flugzeuge in keiner Weise stören: «Die nicht gewerbsmässige Gletscherfliegerei führt bestimmt nicht zu einer Profanation der Bergwelt. Dadurch wird kaum eine Gemse aufgescheucht.»[13]
Trotz dieser teilweise scharfen Töne ringen sich die Alpinisten, Anti-Lärm-Aktivisten und Aviatiker schliesslich am runden Tisch der Expertenkommission zu einem Kompromiss durch, mit dem offenbar alle leben können und der 1962 in die Teilrevision des Luftfahrtgesetzes mündet. Darin wird unter anderem die behördliche Pflicht zur Bekämpfung des Fluglärms verankert und «Not- und Aussenlandungen» restriktiver als bisher gere-

8 BAR E 8001 (C) 1977/155 Bd. 150a (Fluglärm): Protokoll vom 25.5.1959, S. 192.
9 BAR E 8001 (C) 1977/155 Bd. 150a (Fluglärm): Protokoll vom 29.10.1958, S. 73.
10 Vgl. *Rega*, online: https://www.rega.ch/de/ueber-uns/geschichte/1946-1959.aspx (Stand 30.4.1914).
11 Vgl. Schläpfer, Franziska: 1414. Die Erfolgsgeschichte der rega und ihre Gesichter. Gockhausen 2012, hier S. 8.
12 Vgl. etwa asc.: Neue Regeln für die Luftrettung, *NZZ* vom 19.10.2013.
13 BAR E 8001 (C) 1977/155 Bd. 150a (Fluglärm): Protokoll vom 25.5.1959, S. 191–192.

gelt.[14] Die *Schweizerische Liga gegen den Lärm* feiert dies als ihren Erfolg: «Damit hat ein jahrelanger Kampf vorläufig ein Ende gefunden.»[15]
Gegen Ende der 1960er Jahre verschiebt sich die Diskussion um Fluglärm auf andere Felder: Die neuen Grossraumflugzeuge der Fluggesellschaften und der 1969 erstmals gestartete Überschalljet *Concorde* sorgen nun nicht mehr in den Alpentälern, sondern mitten im dicht besiedelten Mittelland für ganz neue Konflikte. Der Überschallknall löst zu jener Zeit die Gletscherlandung in der Rolle des diskursiven Brennglases ab: Das 1971 abermals revidierte Luftfahrtgesetz steht denn auch ganz im Zeichen des Verbots des «zivilen Überschallfluges» im Schweizer Luftraum.[16]

Mischa Gallati
gallati@isek.uzh.ch

[14] Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Änderung des Luftfahrtgesetzes (vom 28. Sept.1962). In: Bundesblatt Nr. 42 vom 19. Okt. 1962, S. 717–738, hier S. 718.
[15] Schweizerische Liga gegen den Lärm: *Rechenschaftsbericht* 1962/64, S. 5.
[16] Vgl. Walter, François: Bedrohliche und bedrohte Natur. Umweltgeschichte der Schweiz seit 1800. Zürich 1996, insb. S. 174–175.