Landschaftsveränderung und Identitätsverlust : Akzentverschiebungen in der Modernisierungskritik von der Jahrhundertwende bis um 1970

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Traverse : Zeitschrift für Geschichte = Revue d'histoire**

Band (Jahr): **4 (1997)**

Heft 2

PDF erstellt am: **27.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-13229

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

LANDSCHAFTSVERÄNDERUNG UND IDENTITÄTSVERLUST

AKZENTVERSCHIEBUNGEN IN DER MODERNISIERUNGSKRITIK VON DER JAHRHUNDERTWENDE BIS UM 1970

CHRISTIAN PFISTER

«Der heutige schnelle Wandel ist Heimat für mich!»
(Diskussionsvotum eines Studenten, Januar 1997).

PROLOG

Obschon sich das Umweltproblem seit einem Vierteljahrhundert als zentrales Diskussionsthema westlicher Industriegesellschaften etabliert und das Umweltbewusstsein in der Bevölkerung deutlich zugenommen hat, sind grundlegende Verhaltensänderungen bisher ausgeblieben.[1] Die ersten Ergebnisse des Schwerpunktprogramms «Umwelt» (SPPU) zeigen deutlich, dass wesentliche Voraussetzungen dafür fehlen, seien es solche der «Innenstruktur» (Problembewusstsein, Handlungsbereitschaft) der Individuen, seien es ökonomische, rechtliche, politische und infrastrukturelle Rahmenbedingungen.[2]
Handlungsleitend sind bekanntlich nicht Wahrnehmungen an sich, sondern kulturell bewertete Wahrnehmungen. Zentral ist dabei der von Serge Moscovici geprägte Begriff der «sozialen Repräsentationen». Er bezeichnet kollektive Beurteilungsmuster (Wissen, Werte und Intentionen umfassend), die von den Mitgliedern einer sozialen Gruppe geteilt werden und damit gruppenkonformes Verhalten ermöglichen.[3] Jedes Individuum verändert diese sozialen Repräsentationen bei der Integration in die eigenen Vorstellungen. Dadurch entsteht ein einstellungsähnliches Konstrukt. Wesentlich ist schliesslich, dass Wahrnehmungen der Umwelt erst dadurch subjektive Bedeutung erlangen, dass sie in Handlungssysteme integriert werden. Dies ist nicht nur physisch, sondern auch geistig im Sinne einer Auseinandersetzung mit einem Problem zu verstehen.
Im folgenden wird untersucht, unter welchen kulturgeschichtlichen Bedingungen «umweltpolitische» Anliegen von engagierten Gruppen Resonanz gefunden haben und politikwirksam geworden sind. Inhaltlich mache ich das Thema am Diskurs über die Landschaft fest: Eingriffe in Landschaften waren immer wieder Gegenstand öffentlicher Auseinandersetzungen, die Veränderungen und Verschiebungen der geistigen und kulturellen Bedürfnisse und Wertvorstellungen widerspiegeln.[4]

Der Begriff der Landschaft entzieht sich einer eindeutigen Definition. Für Hans Weiss ist Landschaft weder nur etwas Objektives, etwa im Sinne des Geographen Klaus Ewald, noch eine bloss subjektive Einbildung, sondern sie besteht aus einer Wechselwirkung von beiden.[5] Wesentlich ist, dass Landschaft in diesem Sinne auch städtische Lebensräume einbezieht.

Der Diskurs um Landschaft ist in den übergeordneten Zusammenhang der säkularen Debatte über den Modernisierungsprozess einzuordnen. Dieser ist bekanntlich aus zahlreichen Perspektiven untersucht und gedeutet worden: Max Weber hat das Vordringen zweckrationaler Handlungsweisen in den Vordergrund gestellt, Norbert Elias den zivilisatorischen Wandel vom Fremdzwang zum Selbstzwang, Niklas Luhmann die Autonomisierung von Teilsystemen der Gesellschaft, Karl Polanyi die Unterwerfung aller Lebensbereiche der Gesellschaft unter das Prinzip des selbstregulierenden Marktes. Seitdem der Konsens über das Fortschrittsparadigma zusammengebrochen ist, wird Modernisierung vorwiegend wertneutral im Sinne eines blossen Fortschreitens verstanden.[6]

Widerstände gegen verschiedene Facetten des Modernisierungsprozesses wurden in Deutschland lange aus der Perspektive der Vergangenheitsbewältigung bewertet, indem die Gedankengänge älterer Autoren nach Affinitäten zum nationalsozialistischen Gedankengut abgesucht wurden.[7] Erst in den letzten Jahren haben Umwelthistoriker wie Rolf Peter Sieferle versucht, diese älteren Autoren in dem Versuch ernst zu nehmen, Antworten auf bewegende Probleme ihrer Zeit zu finden.[8] Die späte historiografische Rezeption des schweizerischen Konservatismus erklärt sich durch das lange Zeit geltende Deutungsmonopol des freisinnigen Geschichtsbildes.

Der zweite im Titel genannte Begriff, die Identität, ist zum Modewort, zur Ersatzvokabel für abgewertete Termini wie Nationalgefühl und Patriotismus geworden. Elemente der Identität sind für Georg Kreis relativ stabile, sinnstiftende mentale Konstrukte, die ein Individuum oder eine Gruppe aus der Umwelt gewonnen hat.[9] Identitätsstiftende Bilder werden nach Ansicht des Wissenssoziologen Karl Mannheim häufig in der Phase der Kindheit ausgeprägt. In der Landschaft sind visuelle Signale wie «langsam herangewachsene Markierungen (Landschaftsformationen, Vegetationen, Agrarstrukturen und Siedlungstypen) sowie artifizielle Wahrzeichen (individuelle Bauten, Skulpturen im öffentlichen Raum)» identitätsstiftend. Zu diesen treten nach Ansicht von Georges Grosjean auch akustische Eindrücke wie das Zirpen der Grillen oder Gerüche wie der Duft einer Heuwiese. Diese verbinden sich im umfassenden Sinne des griechischen Begriffs «aisthesis», der unserem Begriff der Ästhetik zugrunde liegt, zu einem Gesamterlebnis. Das, was man umgangssprachlich als Identität bezeichnet, beruht im Wortsinne des französischen Begriffs «identité» auf einer Harmonie zwischen diesem Erlebnisraum und

seiner Abbildung in der Innenwelt, dem Symbolraum, zwischen «paysage réel» und «paysage imaginé».
Bei rasanten Veränderungen der physischen und kulturellen Umwelt im Gefolge von Modernisierungsschüben wird die Übereinstimmung zwischen «paysage réel» und «paysage imaginé» gestört, was manche Individuen als Verlust von Identität, als Entfremdung empfinden.[10] In den letzten 100 Jahren lassen sich in Westeuropa zwei solche Wachstumsschübe erkennen, von denen ein jeder durch eine einzigartige soziale, wirtschaftliche und politische Konstellation getragen wurde. Der erste umfasst die *Belle Époque,* das Vierteljahrhundert von 1890 bis zum Ersten Weltkrieg, der zweite den langen Boom von den 1950er Jahren bis in die Mitte der 1970er Jahre.[11] Die dazwischenliegende Periode der Weltkriege, des Generalstreiks und der Weltwirtschaftskrise steht im Zeichen ökonomischer Stagnation und politischer Turbulenz. Wie ist die Diskussion um den Landschaftswandel in diesen zeitlichen Raster einzuordnen? Wie hat sich die Substanz der Kritik mit dem fortschreitenden Modernisierungsprozess verändert?

DIE MYTHOLOGISIERUNG SCHWEIZERISCHER LANDSCHAFTEN

Die Landschaft ist im Falle der Schweiz zu einem der zentralen Elemente der nationalen Identität erhoben worden. Die Mythologisierung der alpinen Landschaft wurde mit dem Perspektivenwechsel angebahnt, den Albrecht von Hallers bekanntes Lehrgedicht «Die Alpen» (1732) bewirkte. Während die Berge in der älteren Literatur mit wenigen Ausnahmen[12] lebensfeindlich und bedrohlich erschienen und die Älpler durch den Filter der geltenden Milieutheorie als Halbwilde gezeichnet wurden, weckte Haller den Sinn für die Schönheit und Unberührtheit der Alpen (als Kontrapunkt zu den verdorbenen Städten) und erklärte die naturnahe Lebensweise und die geringen sozialen Gegensätze der Bergbewohner zu einem Merkmal von Tugendhaftigkeit. Mit der europaweiten Naturbegeisterung in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts wurde die Reiseroute Hallers zum Trampelpfad einer gebildeten Oberschicht, die mit den Beschreibungen ihrer Schweizer Reisen die propagandistische Basis zur späteren touristischen Vermarktung der Alpen legte. Unterschiedliche Auffassungen bestehen darüber, ob die Bindung des Nationalgefühls an die alpine Umwelt mit dem Diskurs des 18. Jahrhunderts organisch gewachsen ist, wie dies Ulrich Im Hof annimmt, oder ob die helvetischen Staatsgründer – wie dies unter anderem François Walter vertritt –, auf ihrer Suche nach einer historischen Legitimation für den neuen Staat im Sinne des «nation building» bewusst auf konsensfähige Traditionselemente zurückgriffen.[13] Der Tell-Mythos, der die alpine Land-

schaft mit der Idee republikanischer Freiheit verknüpfte, bot sich dazu an. Nach der Staatsgründung von 1848 reaktivierten und erweiterten die Radikalen den in der Helvetik geschaffenen Vorrat von nationalen Symbolen. Das Fehlen von sprachlichen Gemeinsamkeiten, wie sie andere Nationen vorzuweisen hatten, wurde unter anderem durch Verweis auf die einzigartige Schönheit der Alpenwelt kompensiert.

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts wurden die bäuerlichen Kulturlandschaften des Mittellandes mit dem Sinngehalt von «Heimat» im engeren, regionalen Sinne aufgeladen. Der Sekretär des 1897 gegründeten Schweizerischen Bauernverbandes, Ernst Laur, ein an Christoph Blocher erinnernder geschickter Agitator, verwob ältere Denkstränge von deutschen Vorbildern zu einem standesspezifischen Mythos, der die Bedeutung der Bauern in der Gesellschaft neu definierte und ihnen damit einen Ausweg aus der Krise wies, in die sie seit den 1880er Jahren durch ihren schrumpfenden Anteil am Bruttosozialprodukt und an der wahlfähigen Bevölkerung geraten waren. Laur erhob den Bauernstand zum Träger der charakterlichen Werte, welche die Identität der Schweiz verkörperten: Fleiss, Einfachheit, Opferwilligkeit und Hingabe an das gemeinsame Vaterland, Familiensinn, Sittenstrenge, Geborgenheit im Glauben. Mit der angeblichen Harmonie der ländlichen Gesellschaft erklärte er die Schönheit traditioneller Kulturlandschaften, auf die sich die Heimatliebe im engeren Sinne richtete. In den Worten des Freiburgers Georges de Montenach: «N'oublions jamais que la beauté de notre pays est la source pure et divine de l'amour que nous nourrissons pour lui.»[14] Das romantisierende Bild des Bauernstandes und der traditionellen Kulturlandschaft erlangte mit der Genremalerei, der Heimatkunst und mit den Bauernromanen im Bürgertum breite Resonanz. Der schönen Heimat wurde die hässliche Stadt gegenübergestellt, mit der man die der Moderne angelasteten Auswüchse, vor allem den Sozialismus, verband.[15]

So wurde der standesspezifische bäuerliche «Heimat»-Mythos im ausgehenden 19. Jahrhundert in den älteren nationalen Mythos der alpinen Schweiz eingeschmolzen. Daraus erwuchs ein erweitertes territoriales Nationalbewusstsein, das auf die Schönheit der traditionellen schweizerischen Landschaft als ganzes, unter Einschluss der traditionellen Kulturlandschaften des Mittellandes und des Juras, verwies.[16] Die antisozialistische Koalition, die sich mit der Integration der Konservativen und der Bauern ins freisinnige System ergeben hatte, schuf damit ein Deutungsangebot, das weit über den Zweiten Weltkrieg hinaus tragfähig blieb. Verbal wurde es in Form einer heroisierenden Geschichtskonstruktion, bildlich durch Kleinkunst und Postkarten, musikalisch durch das vaterländische Liedgut, dramaturgisch durch das Volkstheater inszeniert. Als Diffusionskanäle dienten die Armee, die Vereine und die Schu-

len, wo zu diesem Zwecke die Heimatkunde als neues Fach eingeführt wurde.[17] Als kommerzieller Verstärker wirkte die Werbung.[18] Das Scheinbild eines traditionsbewahrenden nationalen Konsenses wurde durch das Klischee des «village suisse» an der Genfer Landesausstellung von 1896, des «Dörflis» an jener von Bern (1914) und an der Landi in Zürich (1939) publikumswirksam verbreitet.

DIE ÄSTHETISCHE KRITIK

Die intensivierte Auseinandersetzung mit der Identitätsproblematik in der *Belle Époque* ist auf den Modernisierungsschock zurückzuführen, der aus der ruckartigen Beschleunigung des gesellschaftlichen und ökologischen Wandels, der wachsenden Komplexität und der zunehmenden Entfremdung von «ursprünglichen» Lebensverhältnissen resultierte. Als Indikator für den Beschleunigungseffekt lassen sich die Hochbauinvestitionen heranziehen, die sich – im Anschluss an eine lange Phase der Stagnation – innerhalb eines Vierteljahrhunderts versiebenfachten.[19] Die Städte verloren mit dem Ersatz traditioneller Bausubstanz durch uniforme Jugendstilblöcke in kürzester Zeit ihr Gesicht, die Vororte uferten ins bäuerliche Umland aus, das Bild der Landschaft wurde durch grossformatige Reklametafeln zugedeckt,[20] ein Alpengipfel nach dem anderen wurde durch Bergbahnen für den Massentourismus erschlossen, symbolträchtige Pflanzenarten wie das Edelweiss oder die Alpenrosen wurden zurückgedrängt. In der Ausbreitung der Geburtenkontrolle äusserte sich die Übernahme einer neuen Sexualmoral. Die Masseneinwanderung von Arbeitskräften stellte das Selbstverständnis der eigenen Kultur in Frage.

Im Treibhausklima dieser Kulturkrise blühte ein Sammelsurium von alternativen Gruppen auf, die unter dem Begriff «Lebensreformbewegung» zusammengefasst werden. Diese distanzierten sich von den Denkmustern der technikbesessenen, fortschritts- und leistungsbesessenen bürgerlichen Kultur und wandten sich neuen Werten wie Gesundheit, Lebensnähe und Sinnlichkeit zu. Dies äusserte sich in Verhaltensformen wie Vegetarismus, Antialkoholismus, Freikörperkultur und Wandern als Freizeitvergnügen. Die Frauenbewegung rüttelte am bürgerlichen Rollenverständnis. Mehr an konservativen Werten orientierte Milieus stiessen sich an der Unterwerfung der Lebenswelt unter die Rationalität des Kapitalismus mit dem Instrument der modernen Technik. Die Heimatschutz-Bewegung trat für die Erhaltung all jener materiellen und immateriellen Elemente ein, die nationale Identität verkörperten, namentlich für den Schutz symbolträchtiger Landschaften und bedeutungsstiftender Bausubstanz.

Im März 1905 publizierte die Künstlerin Marguerite Burnat-Provins eine Artikelserie in der *Gazette de Lausanne* unter dem provokativen Titel «Les cancers».[21] Mit der Metapher des Krebses zielte sie auf die Wucherung technischer und architektonischer Fremdkörper in der Landschaft. Um dieser zerstörerischen Dynamik Einhalt zu gebieten, rief die Künstlerin zur Gründung einer Organisation auf, die später den bezeichnenden Namen «Ligue pour la conservation de la Suisse pittoresque» erhielt. Ihr Aufruf fand ein lange anhaltendes Echo in der Presse. Angesprochen fühlten sich, wie die Liste der 165 Gründungsmitglieder zeigt, vor allem Angehörige sozial aufsteigender künstlerisch-literarischer Milieus, namentlich Kunsthistoriker und Architekten, die sich durch eine Profilierung in der Öffentlichkeit vermehrten Einfluss zu verschaffen suchten. Schon vier Monate später wurde eine nationale Dachorganisation gegründet, der Mitglieder aus zwölf Kantonen angehörten. Darunter waren verschiedene politische Lager vertreten: Neben Verfechtern eines ultramontanen Katholizismus wie Georges de Montenach, dem antiliberalen Vordenker Gonzague de Reynold und dem Bauernführer Ernst Laur finden wir Europäer der ersten Stunde wie Ernest Bovet.[22] Die Vorreiterrolle der Frankophonen lässt sich auch auf der europäischen Ebene feststellen. Frankreich ging 1901 mit der «Société pour la protection des paysages» voran, erst drei Jahre später folgte Deutschland mit dem «Bund deutscher Heimatschutz». Der 1897 vom deutschen Musikprofessor Ernst Rudorff geprägte Begriff «Heimatschutz» wurde in der Folge zum Leitbegriff der gesamten europäischen Bewegung.[23]

Wie ist die plötzliche Resonanz des Themas und die rasche Bildung einer nationalen Organisation zu erklären? Andreas Giger nennt mindestens drei Voraussetzungen, die erfüllt sein müssen, um neuen Organisationen eine relevante Rolle im politischen Diskurs und Entscheidungsprozess zukommen zu lassen: 1. Ein neues gesellschaftliches Problem muss vorhanden sein. 2. In wesentlichen Teilen der Bevölkerung muss ein Bewusstsein um diese gesellschaftliche Problematik ausgebildet sein. 3. Die traditionellen intermediären Systeme versagen, das heisst, sie sind nicht in der Lage, den entstehenden Erwartungsdruck aufzunehmen und effizient in den politischen Entscheidungsprozess einzubringen.[24] Diese Voraussetzungen sind im Falle des Heimatschutzes erfüllt: Der Gründung der schweizerischen Organisation waren zahllose punktuelle Aktionen von Individuen und lokalen Gruppen vorangegangen, die sich für die Erhaltung von landschaftlichen Einzelobjekten wie Findlingen, markanten Bäumen und Baudenkmälern einsetzten und gegen das kommerzielle Pflücken von Alpenblumen, gegen Bergbahnprojekte und den Schutz bedrohter Tierarten kämpften.[25] Auf Grund gemeinsamer Oppositionserfahrungen hatten die diesen Gruppen Zugehörigen möglicherweise informelle Netzwerke gebildet. Nach Ansicht von Hanspeter Kriesi bietet dies günstige Voraus-

setzungen für die Bildung von Organisationen.[26] Im Falle des Heimatschutzes, so ist anzunehmen, schloss sich ein schon länger individuell und regional handelndes traditionelles Oppositionspotential zu einer nationalen Organisation zusammen.

Hinweise auf die Motivation der Gründungsmitglieder könnte neben der Aufdeckung ihrer beruflichen Interessen eine Untersuchung ihrer Altersstruktur liefern. Ich vermute, dass es sich grösstenteils um Angehörige der mittleren Altersgruppen handelte, die durch identitätsstiftende Kindheits- und Jugenderlebnisse in der Zeit vor dem Wachstumsschub in ähnlicher Weise geprägt worden waren. Diese potentielle Teilhabe an gemeinsam verbindenden Ereignissen und Erlebnisgehalten macht nach Karl Mannheim das Wesen des Zusammenhangs zwischen den Menschen einer Generation aus.[27] Die Generation der Lebensreformer, der die Heimatschützer angehörten, hatte als erste miterlebt, wie die Welt ihrer Kinder- und Jugendzeit im Zuge eines wirtschaftlichen Booms in kurzer Zeit tiefgreifend umgestaltet wurde. Den Überlegungen Karl Mannheims entsprechend dürften sie diesen Wandel in besonderem Masse als Entfremdung erlebt haben.

Die Bildung einer gesamtschweizerischen, international verankerten Dachorganisation ermöglichte es dem Heimatschutz, wie heute etwa dem WWF oder Greenpeace, soziale Repräsentationen auszubilden und genügend Ressourcen in Form von Zeit und Geld zu akkumulieren, um politische Handlungsfähigkeit zu erlangen.[28] 1914 zählte er 6000 Mitglieder. Mit besonderer Vehemenz wandte sich die Bewegung gegen grosstechnologische Projekte wie Kraftwerke und Bergbahnen in symbolträchtigen Landschaften. 1907 konnten für eine Massenpetition gegen das Projekt einer Bahn auf den Gipfel des Matterhorns 68'000 Unterschriften gesammelt werden. Offen bleibt, warum man aus diesem Anlass nicht zu dem seit 1891 verfügbaren Instrument der Volksinitiative griff.

Der Heimatschutz argumentierte ausschliesslich ästhetisch. Die ästhetische Emotion ist geheimnisvoll, impressionistisch. Sie spielt sich im Bereich des inneren Erlebens ab, das sich nachkontrollierbarer Beobachtung und Messung verschliesst. Deshalb ist die Bewegung oft als «romantisch» und weltfern belächelt worden.[29] Auf Grund der bisherigen Ausführungen dürfte jedoch klar geworden sein, dass die ästhetische Argumentation unter den gegebenen Umständen die einzige Art der Kritik war, die sich im damals herrschenden geistigen Klima nicht leicht unterdrücken liess. Eine juristische Argumentation hing im Rahmen der geltenden Auffassung des Privateigentums in der Luft. Die im Fortschrittsparadigma verhafteten Naturwissenschaften lieferten keinerlei wissenschaftliche Begründungen, und die ökonomischen Argumente wurden von den Verfechtern der Grosstechnologien monopolisiert,[30] obschon man –

wie das Beispiel der 1864 unter Schutz gestellten Höhenmatte in Interlaken zeigt[31] – den touristischen Erlebniswert von Kulturlandschaften durchaus kannte. Die ästhetische Kritik rief dagegen im Wertesystem des staatstragenden Freisinns einen Konflikt zwischen dem liberalen Fortschrittsparadigma und der identitätsstiftenden Bedeutung symbolischer Landschaften hervor, dem argumentativ nicht einfach zu begegnen war.

Unübersehbar in der Modernisierungskritik der Heimatschützer sind antikapitalistische Facetten. In Frage gestellt wurde nicht der Kapitalismus an sich, sondern seine Auswüchse. Als sichtbaren Ausdruck dieser Tendenz bekämpfte man die klotzigen Reklametafeln in der Landschaft, die als Vorboten der «Amerikanisierung» galten. Unter dieser Metapher verstand man den Verlust der vermeintlichen Individualität in der drohenden Massengesellschaft.[32] Auf dem internationalen Kongress der Heimatschützer von 1909 in Paris warnte ein deutscher Vertreter, es gehe nicht nur um Ästhetik. Vielmehr gelte es die europäische Zivilisation vor der drohenden Amerikanisierung zu retten.[33]

1906 fächerte sich die Bewegung arbeitsteilig auf: Der Heimatschutz widmete sich fortan der Erhaltung von Kulturdenkmälern, die neu ins Leben gerufene Naturschutzkommission der Schweizerischen Naturforschenden Gesellschaft kämpfte für die Konservierung von naturnahen Inseln im Strom der Modernisierung.[34] Anliegen des Natur- und Heimatschutzes flossen in der Folge in die Gesetzgebung ein, mit der Schaffung der eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission sicherte sich die Bewegung von 1936 an Mitsprache bei den an den Bund gerichteten Konzessionsbegehren, soweit diese einen Eingriff in die Landschaft zur Folge hatten.[35]

Argumentiert wurde weiterhin vorwiegend ästhetisch, auch im Kampf für die Rheinau-Initiative von 1954, die sich gegen den Bau eines Kraftwerkes im symbolträchtigen Umfeld des Rheinfalls richtete. Es war dies die erste eidgenössische Volksabstimmung, die sich um den Schutz einer Landschaft drehte. «Schönheit» und «Kindheit» waren Leitmotive der Werkgegner. Viele kannten die Rheinau aus ihrer Jugend, sei es vom Fischen, sei es vom Wandern, sei es vom Schwimmen im Rhein her. Viele von ihnen frischten diese Erlebnisse auf, indem sie sich in Weidlingen den Fluss hinunter tragen liessen. Andere lernten die eindrückliche Landschaft bei diesem Anlass kennen.[36] In allen Fällen scheinen persönliche Schlüsselerlebnisse, vorwiegend solche aus der Jugendzeit, für das Engagement ausschlaggebend gewesen zu sein. Die Schönheit einer Landschaft ist, wie die erfolgreiche Rotenthurm Initiative von 1987 und die jüngste Diskussion um die Greina zeigt, bis heute ein wesentliches Argument für ihren Schutz geblieben.[37]

DIE ÖKOLOGISCHE KRITIK

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die Vereinigten Staaten zum kritiklos akzeptierten Vorbild und Zukunftsbild in allen Lebensbereichen umgewertet. Dies aus vier Gründen: Einmal etablierten sich die USA nach 1945 in ihrem Herrschaftsbereich als dominante ökonomische und kulturelle Macht. Zweitens war das amerikanische Modell der Konsumgesellschaft mit seiner Dreiheit von Automobilismus, Suburbanisierung und Haushalttechnologie in der damals herrschenden Fortschritts- und Wachstumseuphorie mit Ausnahme der PdA über das gesamte Parteienspektrum hinweg konsensfähig.[38] Drittens wurde antiamerikanische Kritik in der emotionsgeladenen ersten Phase des kalten Krieges mit der Parteinahme für den weltpolitischen Gegner gleichgesetzt. Viertens wurden konservative Kritiker des technischen Fortschritts in die Nähe zum Nationalsozialismus gerückt.[39]

Unter den Vehikeln der Amerikanisierung, die gleichsam im Massstab 1:1 nach Westeuropa transferiert wurden, ist als bedeutendstes das Nationalstrassennetz zu erwähnen. Es ist das weitaus teuerste Infrastrukturprojekt, das die Eidgenossenschaft je realisiert hat. Zur Legitimation wurde in den 1950er Jahren die Befriedigung der Nachfrage nach Verkehrsraum in den Vordergrund gestellt, die man zwar als wachsend, aber doch beschränkt einschätzte, ferner die Reduktion der Unfälle und die Entlastung der Dörfer vom Durchgangsverkehr.[40] Die direkten und indirekten Auswirkungen der Autobahnen auf die Landschaft und die Umwelt haben wie kaum ein zweites Thema der Nachkriegszeit zu Kontroversen über den Fortgang der Modernisierung geführt. In der entscheidenden Phase der politischen Willensbildung über dieses Jahrhundertprojekt, dies kann nicht genug hervorgehoben werden, wurde eine Diskussion darüber als überflüssig erachtet.[41]

Dies ist einmal auf die Selbstherrlichkeit der 1954 ins Leben gerufenen Eidgenössischen Planungskommission zurückzuführen, der nur Mitglieder der kantonalen und eidgenössischen Exekutiven, der Verwaltung und der Spitzenverbände sowie automobilistische Interessenvertreter angehörten. Die Kommission wurde von Vertretern der Exekutiven und Verwaltungen beherrscht,[42] monopolisierte die Sachkompetenz und hielt die wesentliche Information unter Verschluss, namentlich, was die genaue Linienführung der Autobahnen betraf.

Zweitens wurden die erwarteten Einwände des Natur- und Heimatschutzes durch eine subtile Umwertung der landschaftlichen Symbolik und durch den Einbezug ästhetisch-landschaftschützerischer Argumentationsfiguren in den politischen Diskurs antizipiert: So wurde etwa die 1950 erschienene Serie der neuen Dauermarken der Versöhnung von Technik und Landschaft gewidmet,[43] und die Planer des Nationalstrassennetzes stilisierten die Autobahnen im still-

schweigenden Rückgriff auf hitlerdeutsche Argumentationsmuster zu einer Verschönerung des Landschaftsbildes um: Das breite Asphaltband schmiege sich den grossen Linien des Reliefs an, hebe diese hervor und schaffe dadurch eine harmonische Verbindung von Technik und Landschaft. Oberbauinspektor Robert Ruckli, der Chef des mächtigen eidgenössischen Amtes für Strassen- und Flussbau, versuchte Bedenken des Natur- und Heimatschutzes mit folgenden Argumenten zu entkräften: «Wir wissen um die Sünden des Eisenbahnbaus. Aber unsere Verantwortung für die Erhaltung der ideellen Werte ist grösser geworden als die unserer Vorfahren im anbrechenden technischen Zeitalter mit seinem optimistischen Fortschrittsglauben, nicht nur, weil wir hellhöriger geworden sind für die weiteren Zusammenhänge, sondern auch, weil die unversehrte Natur in unserem dicht bevölkerten Land zu einem seltenen Gut geworden ist. [...] Wir glauben [...] behaupten zu dürfen, dass die Autobahn die scheinbar natürliche Kulturlandschaft im grossen und ganzen nicht beeinträchtigen wird.»[44]

Drittens entsprang die möglichst zügige Realisierung dieses technologischen Grossprojekts dem helvetischen Fundamentalkonsens. In dieser virulenten Phase des Kalten Krieges lagen die Grundvorstellungen über die Gestaltung von Staat und Gesellschaft so nahe beieinander, dass grundsätzliche Diskussionen darüber kaum geführt wurden.[45] Um allfällige Verzögerungen des Baubeginns zu vermeiden, wurde der Vorschlag der Expertenkommission wie ein erratischer Block behandelt, den niemand anzutasten wagte. Der grundlegende Verfassungsartikel wurde am 6. Juli 1958 vom Volk mit 85% Jastimmen abgesegnet, und das von der Planungskommission vorgeschlagene Gesetz wurde auf Vernehmlassungs- und Parlamentsebene so zügig behandelt, dass es schon nach fünf Monaten verabschiedet wurde.[46] In keiner der beiden Kammern wurde eine einzige Gegenstimme eingelegt! Das Gesetz übertrug dem Bundesrat die Kompetenz, über die Linienführung letztinstanzlich zu entscheiden. Parlament und Volk hatten sich durch den Erlass dieses verkehrspolitischen «Ermächtigungsgesetzes» die Hände selber gebunden.

Offen blieb nur die heikle Frage nach der Linienführung im Bereich der Städte: Die Autobahnen hatten in der Vorstellung der Planer die möglichst schnelle Erreichbarkeit der Innenstädte sicherzustellen.[47] Die Kommission ging von der Annahme aus, der grösste Teil des zu erwartenden Verkehrsflusses werde als Zielverkehr in die Städte hineinführen, und legte sich deshalb prinzipiell auf stadtquerende Autobahnen nach amerikanischem Vorbild fest. Der vierte Band des Schlussberichtes, der die detaillierte Führung der städtischen Expressstrassen hätte festlegen sollen, ist jedoch aus noch abzuklärenden Gründen nie erschienen. Dies liess Raum für politische Mitbestimmung. Im Frühjahr 1969 beschlossen die eidgenössischen Räte, die Bundesbehörden sollten durch

Vernehmlassungen über die Kantone die Wünsche der entsprechenden Stadtbehörden anhören.[48]

Von den frühen 1960er Jahren an wurde die Führung der stadtquerenden Expressstrassen in allen Schweizer Städten kritisiert und modifiziert. Die entsprechenden Prozesse sind bisher nur bis 1964 vergleichend untersucht worden. Bis 1975 aufgearbeitet wurde die entsprechende Diskussion bisher einzig durch Jean-Daniel Blanc für Zürich. Seine Untersuchung ist in unserem Zusammenhang deshalb von Bedeutung, weil sich am Fallbeispiel Zürich das Umkippen der öffentlichen Meinung von der Diskussion von Planungsvarianten zur fundamentalen wachstumskritisch motivierten Opposition in den frühen 1970er Jahren aufzeigen lässt. Es handelt sich um einen Prozess, dem für die Schweizer Politlandschaft exemplarische Bedeutung zuzusprechen ist.[49]

Nachdem in den frühen 1960er Jahren ästhetisch und verkehrstechnisch motivierte Einsprachen einer Gruppe von jungen Architekten eine Denkpause erzwungen hatten, wurde in den folgenden Jahren um die Linienführung hart gerungen. Dabei setzten sich mit zunehmendem Wachstumsdruck ökonomische Gesichtspunkte durch. Wegweisend war das Gedankengut des Zürcher Verkehrsingenieurs und ETH-Professors Kurt Leibbrand. Dieser argumentierte, es gelte die «bitteren Erfahrungen» zu vermeiden, welche die Amerikaner in ihren Innenstädten gemacht hatten, wo «infolge der Überlastung der Strassen der Verkehr in den Innenstädten zum Erliegen kam, und die dadurch erzwungene Abwanderung der Geschäfte in die Aussenviertel zu schweren wirtschaftlichen Verlusten führte».[50] Die demografische Fluchtbewegung aus der Stadt, die man als Ausdruck von Wirtschaftsschwäche missverstand, sollte gestoppt, die Expansion der City erleichtert werden, mit dem Bau neuer Strassen sollten private Neubauprojekte initialisiert werden. Es war eine Zeit der irrwitzigen Zukunftsprognosen und der totalen Machbarkeit. Neben die Altstadt aus dem Mittelalter und das aus dem 19. Jahrhundert stammende Viertel um die Bahnhofstrasse sollte «eine Zone grösster baulicher Dichte, ein Manhattan an der Sihl treten, in dem die baulichen Möglichkeiten des 20. Jahrhunderts ihren metropolitanen Ausdruck finden sollten».[51] Mit solchen Massnahmen gedachten die Planer die Altstädte nicht zu zerstören, im Gegenteil: Durch eine optimale Verkehrserschliessung sollte verhindert werden, «dass der älteste, geschichtlich und architektonisch wertvollste Teil der Städte infolge der Verkehrsferne zum Elendsgebiet absinkt».[52] Die Experten hatten auch hier gelernt, den Diskurs der Natur- und Heimatschützer in ihre Argumentation zu integrieren.

Auf die Meinung der betroffenen Wohnbevölkerung glaubten die Planer nicht Rücksicht nehmen zu müssen. ETH-Verkehrsprofessor Kurt Leibbrand war überzeugt, dass der Ingenieur neben einem umfassenden Überblick über die

Verkehrsbedürfnisse und die baulichen Gestaltungsaufgaben auch die damit zusammenhängenden wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und politischen Fragen bewältigen könne. Laien seien hier nur störend. Nur zu oft habe er sich mit den Auffassungen auseinanderzusetzen, die ihm Landes- oder Gemeindevertreter, Presseleute oder Aussenseiter entgegenhielten.[53] Gültige Argumente vermochten diese Leute nach Ansicht der Experten ohnehin nicht vorzubringen. Beim Bau von Nationalstrassen auf dem Stadtgebiet (die jeglicher Mitsprache entzogen waren) hatte sich neben der politischen Ohnmacht in der Tat ein Argumentationsnotstand der betroffenen Bevölkerung gezeigt. Wo, wie in Wollishofen, ein traditionelles Ortsbild und ein Naherholungsgebiet auf dem Spiel standen, konnte die Bevölkerung unter Berufung auf die Leitwerte des Natur- und Heimatschutzes zwar parteienübergreifend mobilisiert werden. Sie rannte jedoch gegen den Vorwurf an, die Spielregeln der Demokratie zu verletzen.[54] Wo es, wie in Aussersihl, nicht einmal ein Ortsbild zu schützen galt, nahm es die Bevölkerung widerstandslos hin, dass ganze Strassenzüge durch Lärm und Gestank unbewohnbar gemacht und Siedlungen zerschnitten wurden. Es fehlte nicht nur an rechtlichen, sondern ganz allgemein an konsensfähigen Argumenten, um über den lokalen Rahmen hinaus eine Oppositionsbewegung ins Leben zu rufen. Ökologische Appelle hätten damals keine Resonanz gefunden, weil das entsprechende Grundwissen noch nicht im öffentlichen Bewusstsein verankert war. Autoabgase und Lärm galten zwar als lästig, aber als gesundheitlich unbedenklich.

Um so mehr wurden die Träger der Expressstrassenplanung vom neuen Wind überrascht, der ihnen von 1970 an immer stärker ins Gesicht blies. Sozusagen über Nacht wurden sie mit neuen Themen und Argumentationsmustern konfrontiert. Gruppierungen ausserhalb des herkömmlichen politischen Spektrums thematisierten die negativen Auswirkungen von Automobilisierung, städtischer Modernisierung und Wirtschaftswachstum und propagierten neue Leitwerte: Wohnlichkeit, Lebensqualität, Menschlichkeit, «small is beautiful». Es gelang ihnen, eine Mehrheit von Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern umzustimmen. Eine Verkehrsvorlage nach der anderen wurde in den folgenden Jahren abgelehnt, 1973 sogar die U-Bahn, die bis anhin nahezu unbestritten gewesen war.[55]

In Bern wurde die verkehrspolitische Wende 1970 mit der Verwerfung der sogenannten H-Lösung eingeleitet: Die Vorlage hatte vorgesehen, die östliche und die westliche Kernstadttangente durch eine vierspurige Querachse zu verbinden. Diese hätte täglich 25'000 Autos über den Bärenplatz leiten sollen.[56]

Ähnliche, erfolgreiche Widerstandsaktionen des Souveräns in anderen Städten und Gemeinden nach 1968 wären aufzuarbeiten. Fest steht, dass sich die Trägerinnen lokaler Aktionen 1974 stark genug fühlten, um erstmals seit Rheinau wieder eine eidgenössische Volksinitiative mit landschaftschützerischer Ziel-

setzung einzureichen. Sie verlangte «Demokratie im Nationalstrassenbau», also die Rücknahme des «Ermächtigungsgesetzes» von 1960.[57]

Ansätze einer Erklärung für den Übergang vom Argumentationsnotstand zur fundamentalen Kritik und zum politischen Handeln in den früher 1970er Jahren hat Ulrich Beck mit seinem Konzept der «Risikogesellschaft» geliefert.[58] In der «Risikogesellschaft» wird der Modernisierungsprozess reflektiert und hinterfragt, und zwar mit wissenschaftlichen Argumenten, während die Meinung von Experten in der alten Industriegesellschaft mehr oder weniger widerspruchslos hingenommen worden war. In der «sekundären Phase der Verwissenschaftlichung», wie sie Beck nennt, stehen also nicht mehr Experten gegen Laien, sondern Experten gegen Experten. Der von Experten a priori beanspruchte Wahrheits- und Aufklärungsanspruch geht damit verloren, wissenschaftliche Ergebnisse werden zu Objekten des öffentlichen Diskurses.

Wenn diese Erklärung auf die erwähnten Erscheinungen anwendbar ist, dann wäre im Bereich der Verkehrsplanung und des Landschaftsschutzes ein Übergang von der Argumentationsweise der «Industriegesellschaft» zu jener der «Risikogesellschaft» innerhalb weniger Jahre erfolgt. Eine Begründung für dieses «Umkippen» der Argumentation kann hier nicht geliefert werden. Dazu bedarf es noch erheblicher Forschungsanstrengungen der Geschichtswissenschaft in Zusammenarbeit mit der Politologie.[59] Die von Andreas Giger genannten drei Voraussetzungen – Auftauchen eines neuen Problems, verbreitetes Problembewusstsein, Versagen der zuständigen Systeme zur Problembewältigung – waren auch im Falle der Umweltbewegung gegeben.[60] Ich möchte aus meiner Sicht dazu drei Überlegungen beisteuern.

1. Das amerikanische Fortschrittsmodell wurde in doppelter Hinsicht entzaubert. Einmal stülpte der Krieg in Vietnam alle Wahrnehmungen um. Eine Welt voll Elend wurde sichtbar, an dem die Industrieländer nicht unschuldig waren. Der Konsumrausch im Westen, so hatte es den Anschein, wurde von den hungernden Armen des Südens bezahlt. Dann wurde die amerikanische Stadt als Zukunftsperspektive in dem Masse demontiert, als radikale Kritiker wie der Soziologe Lewis Mumford und der Architekt Victor Gruen Gehör fanden, kritische Berichterstattungen ihre hässlichen Seiten beleuchteten und sie zu Brutstätten von Verwahrlosung, Rassismus und Gewalt erklärten.[61]

2. Das ökologische Paradigma schuf eine neue Perspektive, die es erlaubte, Forschungsergebnisse verschiedener Disziplinen problemspezifisch zu verknüpfen. Damit konnten – in der Formulierung von Ulrich Beck – die durch den Modernisierungsprozess produzierten Risiken sichtbar gemacht werden, die von den ressortblinden Experten nicht wahrgenommen worden waren.[62] Die gesundheitsschädigende Wirkung von Lärm und Abgasen wurde nicht nur nachgewiesen, sondern zur Expressstrassenplanung in Beziehung gesetzt. Da-

mit wandelte sich der Traum von der autogerechten Stadt endgültig zum Alptraum. «Umweltschutz» setzte sich im Naturschutzjahr 1970 an Stelle des Naturschutzes als neuer Leitbegriff durch. Am 6. Juni 1971 stimmten volle 93% der stimmberechtigten Bevölkerung – erstmals Männer und Frauen – dem neuen Verfassungsartikel zum Schutze der Umwelt zu. Der Bestseller *Die Grenzen des Wachstums* öffnete 1972 schliesslich die Schleusen der Kritik am Wirtschaftswachstum, das die ideologische Leitgrösse des Nachkriegsbooms gewesen war.[63]

3. Eine neue politische Generation, die 68er, wurde ähnlich wie die Lebensreformbewegung der *Belle Époque* Trägerin einer Gegenkultur mit Begleiterscheinungen wie Auflösung der Kleidervorschriften, Frauenemanzipation, Enttabuisierung der Sexualität, Drogenkonsum. Sie lehnte wesentliche Grundlagen des hergebrachten politischen Konsenses ab, der zwei Jahrzehnte lang über alle Parteigrenzen hinweg bestanden hatte. Träger der Oppositionsgruppen waren Angehörige der neuen Mittelschichten, Sozial- und Geisteswissenschafterinnen, Künstler, Medienschaffende und Lehrerinnen. Die Gruppen bildeten sich spontan, blieben informell und setzten die neuen Argumentationsmuster ein, die das ökologische Paradigma bot. Keine der grossen politischen Parteien ausser der SP war in der Lage, den Erwartungsdruck in Sachen Umweltpolitik voll aufzunehmen und in entsprechende Aktionen umzusetzen. Und selbst in der SP stellte sich dem neuen, umfassenden Umweltbewusstsein der jungen Intellektuellen in den ersten Jahren zunächst die klassische, am Ziel des Wirtschaftswachstums um jeden Preis orientierte Position der älteren Parteikader entgegen. So wuchsen die Erwartungen an das politische System im Verlaufe der 70er Jahre, mehr für die Erhaltung der natürlichen Umwelt zu tun, ohne dass dafür ein entsprechendes Gefäss zur Verfügung stand. Diese Lücke füllten Umweltorganisationen wie Greenpeace und WWF, deren Ziele sich dabei zum Teil erheblich verschoben.[64] Erst nach längerer Zeit ist die Umweltverträglichkeit ins Vokabular der meisten Parteien aufgenommen, als neues Kriterium in die politischen Entscheidungsprozesse einbezogen und institutionell in Interessenorganisationen und Verwaltungsstellen verankert worden.[65]

Peter Röllin hat anhand von Befragungen in St. Gallen und in Abtwil (SG) festgestellt, dass die Kindheitserinnerungen der Jahrgänge vor 1960 mit starken Verlustempfindungen verbunden sind. «Die wachgerufenen Erinnerungen beschreiben sehr deutlich den seit etwa 1960 augenfälligen Übergang vom industriellen, örtlich wie quartierräumlich sehr begrenzten und darin vertrauten Lebensumfeld zum mehr oder weniger mobil und austauschbar gewordenen Ort, in dem der speziell eingerichtete Spielplatz durch Fahrbahnen, Garageneinfahrten und sonstige Elemente klar und scharf abgegrenzt ist.» Die Jahrgänge nach 1960 verfügten nicht über die kontrastreichen Vergleichserfahrungen zwi-

schen dem Gestern und dem Heute. Ihre Bindungen an die Welt der Kindheit sind lockerer und ortsunabhängiger geworden.[66] Dies deutet darauf hin, dass «Heimat» für die Identitätsbildung in den letzten Jahrzehnten gegenüber gruppenspezifischen Lebensstilelementen wie Freizeitverhalten und Konsummustern an Bedeutung verloren hat.

ZUSAMMENFASSUNG

Wie ist die Diskussion um den Landschaftswandel in den zeitlichen Raster der beiden langen wirtschaftlichen Wachstumsschübe des 20. Jahrhunderts einzuordnen? Wie hat sich die Substanz der Kritik mit dem fortschreitenden Modernisierungsprozess verändert? Zu diesen beiden Fragen möchte ich zusammenfassend in vier Punkten Stellung nehmen:

1. In beiden Boomphasen wurde die Modernisierungskritik durch neue Argumente qualitativ verändert, die schlagartig Resonanz fanden. Dies jeweils etwa anderthalb Jahrzehnte nach dem Einsetzen des Booms. Der Protest gegen die Zerstörung von Landschaften wurde von Angehörigen jener Generation getragen, deren identitätsstiftende Schlüsselerlebnisse aus der Zeit vor dem Einsetzen des Wachstumsschubs stammten und die den raschen Wandel deshalb in besonderem Masse als Entfremdung empfanden.
2. In beiden Fällen fand die Kritik Resonanz, weil sie die Unvereinbarkeit des Modernisierungsprozesses mit Grundwerten der Gesellschaft thematisierte. Die Kritik in der Belle Époque argumentierte ästhetisch-rückwärtsgewandt, indem sie regionalen Konflikten zwischen der markwirtschaftlichen Inwertsetzung und der identitätsstiftenden Bedeutung von symbolträchtigen Landschaften Ausdruck verlieh. Die Kritik der frühen 1970er Jahre argumentierte wissenschaftlich-zukunftsbezogen, indem sie lokal auf die durch die Automobilisierung des Lebensraums produzierten Risiken für die Gesundheit und global auf die «Grenzen des Wachstums» hinwies.
3. Im Falle des Heimatschutzes schloss sich ein seit längerer Zeit individuell und punktuell handelndes Widerstandspotential in wenigen Monaten zu einer nationalen Organisation zusammen, die soziale Repräsentationen ausbildete und sich als Teil einer grösseren internationalen Bewegung verstand. Auch im Falle des Widerstandes gegen Express-Strassen traten zunächst informelle Gruppen punktuell in Erscheinung. In den umweltbezogenen nationalen Abstimmungskämpfen der 1970er Jahre entwickelten sie – in enger Zusammenarbeit mit international handelnden Organisationen (WWF, Greenpeace) – soziale Repräsentationen, ohne sich jedoch nach dem Muster des Natur- und Heimatschutzes zu nationalen Dachorganisationen zusammenzuschliessen.

4. Sowohl die Anliegen der Natur- und Heimatschutzbewegung als auch jene der Umweltbewegung wurden in der Folge an Institutionen gebunden und in der Gesetzgebung verankert. Dadurch nahm die Komplexität des politischen Systems und der Entscheidungsprozesse weiter zu, was einer Grundtendenz der Moderne entspricht.

Anmerkungen

1 Z. B. Andreas Diekmann, «Sozialer Wandel, Umweltbewusstsein und Umweltverhalten», in Chistian Pfister (Hg.), *Das 1950er Syndrom. Der Weg in die Konsumgesellschaft,* Bern 1996 (2. Aufl.), 251–264; Urs Fuhrer, Sybille Wölfing, «Von der sozialen Repräsentation zum Umweltbewusstsein und die Schwierigkeiten seiner Umsetzung ins ökologische Handeln», in Ruth Kaufmann-Hayoz, Antonietta Di Giulio (Hg.), *Umweltproblem Mensch. Humanwissenschaftliche Zugänge zu umweltverantwortlichem Handeln,* Bern 1996, 219–236.

2 Ruth Kaufmann-Hayoz, «Förderung umweltverantwortlichen Handelns - Versuch einer Synthese», in Ruth Kaufmann-Hayoz, Antonietta Di Giulio (Hg.), *Umweltproblem Mensch,* 534.

3 Serge Moscovici, «The phenomenon of social representation», in R. M. Farr, S. Moscovici (Hg.), *Social representation,* Cambridge 1984, 3–70. Vgl. zum folgenden: Urs Fuhrer, Sybille Wölfing, *Von der sozialen Repräsentation zum Umweltbewusstsein,* 219–236; Ernst E. Boesch, *Kultur und Handlung. Einführung in die Kulturpsychologie,* Bern 1980, 32.

4 Robert Hülsen, *Entwicklungskonzepte für die Landschaft,* in Beiträge der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Bd. 17, Bonn 1977, 36; Alfred Barthelmess, *Landschaft – Lebensraum des Menschen. Probleme von Landschaftsschutz und Landschaftspflege geschichtlich dargestellt und dokumentiert,* München 1988.

5 «Gestalt und Inhalt, über, auf und unter der Erdoberfläche eines beliebigen Teils (Gebiet, Fläche, Raum) der Erde» (vgl. Klaus Ewald, *Der Landschaftswandel. Zur Veränderung schweizerischer Kulturlandschaften im 20. Jahrhundert,* Liestal 1978, 30); Hans Weiss, *Die unteilbare Landschaft,* Zürich 1987, 30.

6 Rolf Peter Sieferle, *Fortschrittsfeinde? Opposition gegen Technik und Industrie von der Romantik bis zur Gegenwart,* München 1984, 16.

7 Z. B. Hans-Ulrich Jost, *Die reaktionäre Avantgarde,* Zürich 1992; Aram Mattioli (Hg.), *Intellektuelle von rechts. Ideologie und Politik in der Schweiz 1918–1939,* Zürich 1995.

8 Z. B. William Rollins, «Bund Heimatschutz. Zur Integration von Ästhetik und Politik», in Jost Hermand (Hg.), *Mit den Bäumen sterben die Menschen. Zur Kulturgeschichte der Ökologie,* Köln 1993, 153. Andreas Knauts, *Zurück zur Natur! Die Wurzeln der Ökologiebewegung.* München 1992.

9 Georg Kreis, *Die Schweiz unterwegs. Schlussbericht des NFP 21 «Kulturelle Vielfalt und nationale Identität»,* Basel 1993, 25–25 und 200; vgl. ferner Peter Weichhart, *Raumbezogene Identität. Bausteine zu einer Theorie räumlich-sozialer Kognition und Identifikation,* Stuttgart 1990. Zum folgenden: Karl Mannheim, «Das Problem der Generationen», *Kölner Vierteljahrsschrift für Soziologie* 7 (1928), 157–185, 309–330; Georg Kreis, *Die Schweiz unterwegs,* Basel 1993, 200; Georges Grosjean, *Ästhetische Bewertung ländlicher Räume am Beispiel von Grindelwald im Vergleich mit anderen schweizerischen Räumen und in zeitlicher Veränderung,* Bern 1986, 23.

10 Georg Kreis, «Die Identitätsdebatte der Gegenwart», in Beatrix Mesmer (Hg.), *Neue Studien zum Schweizerischen Nationalbewusstsein,* Itinera 13, Basel 1992, 6.

11 Burkart Lutz, *Der kurze Traum immerwährender Prosperität,* 2. Aufl. Frankfurt 1989; Volker Bornschier, *Westliche Gesellschaft im Wandel,* Frankfurt a. M. 1988.
12 Konrad Gessner in «De Alpibus Commentarius» (1574) in Gabriele Seitz, *Wo Europa den Himmel berührt,* München 1987, 24.
13 Ulrich Im Hof, *Mythos Schweiz. Identität – Nation – Geschichte 1291–1991,* Basel 1991; Benedict Anderson, *Die Erfindung der Nation. Zur Karriere eines folgenreichen Konzepts,* Frankfurt 1988; François Walter, *Les Suisses et l'environnement,* Carouge-Genève 1990, 58.
14 Georges de Montenach, *Pour le visage aimé de la Patrie!,* Lausanne 1908, 471, zitiert bei Diana Le Dinh, *Le Heimatschutz. Une ligue pour la beauté,* Lausanne 1992, 50.
15 Werner Baumann, *Bauernstand und Bürgerblock. Ernst Laur und der schweizerische Bauernverband 1897–1918,* Zürich 1993. Roger Sablonier, «Die Bauernstaat-Ideologie», in Beatrix Mesmer (Hg.), *Neue Studien zum Schweizerischen Nationalbewusstsein,* 8–22.
16 Auf eine ähnliche Territorialisierung des Nationalgefühls im Schweden der 1890er Jahre verweist Orvar Löfgren, «Natur, Tiere und Moral. Zur Entwicklung der bürgerlichen Naturauffassung», in Utz Jeggle (Hg.), *Volkskultur in der Moderne,* Reinbek bei Hamburg 1986, 128.
17 Vgl. Barbara Helbling, Verena Rutschmann, «Literarische und nationale Erziehung. Schweizerisches Selbstverständnis in der Literatur für Kinder und Jugendliche», in Beatrix Mesmer (Hg.), *Neue Studien zum Schweizerischen Nationalbewusstsein,* 31–40.
18 Jean-Paul Bozonnet, *Des Monts et des Mythes. L'imaginaire social de la montagne,* Grenoble 1992, 109–154.
19 Bernhard Beck, *Lange Wellen wirtschaftlichen Wachstums in der Schweiz 1814–1913. Eine Untersuchung der Hochbauinvestitionen und ihrer Bestimmungsgründe,* Diss. Zürich 1983.
20 Dirk Reinhardt, *Von der Reklame zum Marketing. Geschichte der Wirtschaftswerbung in Deutschland,* Berlin 1993, 389.
21 Diana Le Dinh, *Le Heimatschutz,* 36–43. In ähnlicher Weise wird die Metapher von Konrad Lorenz (in Renate Böhme, *Lust an der Natur,* München 1986, 57) mit Blick auf die jüngste Vergangenheit verwendet.
22 Ernest Bovet trat schon 1909 für die Schaffung der «Vereinigten Staaten von Europa» ein (vgl. Georges Büttiker, *Ernest Bovet (1870–1941),* Basel 1971, 38).
23 Arne Andersen, «Heimatschutz: Die bürgerliche Naturschutzbewegung», in Franz-Joseph Brüggemeier und Thomas Rommelspacher (Hg.), *Besiegte Natur. Geschichte der Umwelt im 19. und 20. Jahrhundert,* München 1987.
24 Andreas Giger, «Umweltorganisationen und Umweltpolitik», in *Schweizerisches Jahrbuch für politische Wissenschaft,* Bern 1981, 50.
25 François Walter, *Les Suisses et l'environnement,* 126. Diese frühen Aktivitäten sind historiographisch noch kaum aufgearbeitet worden.
26 Hanspeter Kriesi, *Bewegung in der Schweizer Politik. Fallstudien zu politischen Mobilisierungsprozessen in der Schweizer Politik,* Frankfurt 1984, 32.
27 Karl Mannheim, «Das Problem der Generationen», 180 f.
28 Hanspeter Kriesi, *Bewegung in der Schweizer Politik,* 29 f.
29 Ernst E. Boesch, *Zwischen Angst und Triumph,* Bern 1975, 242 f.; Klaus Bergmann, *Agrarromantik und Grossstadtfeindschaft,* Meisenheim 1970, 67.
30 William Rollins, «Bund Heimatschutz», 178 f. mit Blick auf Deutschland.
31 Rudolf Gallati, *Aarmühle – Interlaken. Eine Ortsgeschichte,* Interlaken 1991, 65–80.
32 Intensive Diskussion der harten Kämpfe in Dirk Reinhardt, *Von der Reklame zum Marketing,* 380 f.; Roland Wagnleitner, *Coca-Colonisation und Kalter Krieg, Die Kulturmission der USA in Österreich nach dem Zweiten Weltkrieg,* Wien 1991, 31.
33 Zitiert in François Walter, *Les Suisses et l'environnement,* 117.
34 Dazu Stefan Bachmann, *Die Anfänge der schweizerischen Naturschutzbewegung,* Diss. Bern 1997. Dieter Burckhardt, «Die Wiege des Naturschutzes stand in Basel – Streiflichter

auf Entstehung und Entwicklung des Naturschutzes in der Schweiz», *Verhandlungen der Naturforschenden Gesellschaft zu Basel* 102 (1992), 3–45.

35 Elias Landolt, «Von der Naturschutzbewegung zur Ökologie von heute», *Dokumente zur schweizerischen Orts-, Regional- und Landesplanung (DISP)* 96 (1988), 28–34.

36 Eugen Schäppi, *Der Kampf ums Kraftwerk Rheinau 1951–1954,* Zürich 1978, 16–20.

37 Hans Weiss, *Die unteilbare Landschaft,* Zürich 1987; *Volksinitiative zum Schutz der Moore, Argumenten-Katalog,* Rotenthurm 1987.

38 Klaus Voy, Werner Polster, Claus Thomasberger (Hg.), *Gesellschaftliche Transformationsprozesse und materielle Lebensweise,* Marburg 1991.

39 Rolf Peter Sieferle, *Fortschrittsfeinde?,* 227.

40 Christian Pfister, «Landschaftswandel im Bereich von Autobahnanschlüssen», *Geographica Helvetica* 28 (1973), 200–217.

41 Michael Ackermann, *Konzepte und Entscheidungen in der Planung der schweizerischen Nationalstrassen von 1927 bis 1961,* Bern 1992, hat für die frühe Phase der Planung (bis 1961) die gültige Synthese geliefert.

42 Neben Vertretern der Spitzenverbände und der automobilistischen Interessenverbände gehörte ihm nur ein einziger Nationalrat an! Stefan Studer, *Nationalstrasse oder Die Demokratie bleibt auf der Strecke,* Zürich 1985, 91 f. Zum folgenden: Michel Bassand et al., *Politique des routes nationales. Acteurs et mise en œuvre,* Lausanne 1986.

43 *Zumstein Briefmarkenkatalog,* Bern 1951 ff.

44 Robert Ruckli, «Nationalstrassenbau und Landschaftsschutz», *Strasse und Verkehr* 1 (1960), 3–7.

45 Vgl. Jean-Daniel Blanc, Christine Luchsinger (Hg.), *Achtung: die 50er Jahre! Annäherungen an eine schwierige Zeit,* Zürich 1994.

46 Michel Bassand, *Politique des routes nationales,* 34 f.; schon am 21. Juni 1960 war das Gesetz von beiden Kammern verabschiedet worden (Stefan Studer, *Nationalstrasse,* 42).

47 Michael Koch, *Städtebau in der Schweiz 1800–1900,* Zürich 1992, 163.

48 Georg Kammann, *Mit Autobahnen die Städte retten? Städtebauliche Ideen der Expressstrassen-Planung in der Schweiz 1954–1964,* Diss. Zürich 1990.

49 Jean-Daniel Blanc, *Die Stadt – ein Verkehrshindernis? Leitbilder städtischer Verkehrsplanung und Verkehrspolitik in Zürich 1945–1975,* Zürich 1993. Zum Landschaftswandel im Agglomerationsbereich: Ueli Haefeli, *Ein Dorf wird Vorstadt, Suburbanisierung am Beispiel der bernischen Agglomerationsgemeinde Münchenbuchsee,* Münchenbuchsee 1996.

50 Kurt Leibbrand, *Verkehr und Städtebau,* Basel 1964, 96.

51 Richard Allemann, «Provinzstadt oder europäische Metropole? Was will die City Vereinigung Zürich», *Publikationen der City Vereinigung,* Nr. 1, Zürich 1969, 7, zitiert in Jean-Daniel Blanc, *Die Stadt – ein Verkehrshindernis?,* 130.

52 Kurt Leibbrand, *Verkehr und Städtebau,* 97.

53 Kurt Leibbrand, *Verkehr und Städtebau,* 12.

54 Stefan Studer, *Nationalstrasse,* 103. Zum folgenden: Jean-Daniel Blanc, *Die Stadt – ein Verkehrshindernis?,* 74 f. und 95.

55 Jean-Daniel Blanc, *Die Stadt – ein Verkehrshindernis?,* 203. In städtischen Angelegenheiten waren die Zürcherinnen schon vor 1971 stimmberechtigt.

56 Stadtarchiv Bern, *Botschaft zur Gemeindeabstimmung vom 28. Juni 1970.*

57 Stefan Studer, *Nationalstrasse,* 107.

58 Ulrich Beck, *Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne,* Frankfurt a. M. 1986, 254–280.

59 Basis: Hanspeter Kriesi, *Bewegung in der Schweizer Politik.*

60 Andreas Giger, «Umweltorganisationen und Umweltpolitik», 50.

61 Lewis Mumford, *The Highways and the City,* London 1964; Victor Gruen, *The Heart of our Cities. The Urban Crisis: Diagnosis and Cure,* New York 1964.

62 Ulrich Beck, *Risikogesellschaft,* 27 f.

63 Dennis und Donnella Meadows, *Die Grenzen des Wachstums, Bericht des Club of Rome zur Lage der Menschheit,* Stuttgart 1972.
64 Andreas Giger, «Umweltorganisationen und Umweltpolitik», 55.
65 Elias Landolt, «Von der Naturschutzbewegung zur Ökologie von heute», 28–34.
66 Peter Röllin, Marianne Preibisch, *Vertrautes wird fremd – Fremdes vertraut. Ortsveränderung und räumliche Identität*, Basel 1993, 64 f.

RÉSUMÉ

TRANSFORMATION DU PAYSAGE ET PERTE D'IDENTITÉ. ÉVOLUTION DANS LA CRITIQUE DE LA MODERNISATION DEPUIS LE TOURNANT DU SIÈCLE JUSQUE VERS 1970

Lors de transformations rapides de l'environnement physique et culturel consécutives à la modernisation, l'harmonie entre le «paysage réel» et le «paysage imaginé» est perturbée. Ce phénomène est ressenti par nombre d'individus comme une perte d'identité, une aliénation. Au cours de ce dernier siècle, l'Europe de l'Ouest a connu deux poussées de croissance de ce genre, chacune portée par une constellation politique, économique et sociale inédite. La première recouvre la Belle Époque, autrement dit le quart de siècle qui s'étend de 1890 jusqu'à la première guerre mondiale; la seconde comprend le long boom qui s'étend des années 1950 jusqu'au milieu des années 1970. La période intermédiaire, celle des deux guerres mondiales, de la grève générale et de la crise économique mondiale apparaît sous le signe de la stagnation économique et de troubles politiques.

Comment replacer le débat sur la transformation du paysage dans le cadre temporel de ces deux longues poussées de croissance économique du XXe siècle? Comment l'«essence» de la critique s'est-elle modifiée sous l'influence et l'avancée du processus de modernisation?

1. Lors des deux périodes de boom, la critique de la modernisation s'est modifiée au niveau qualitatif par le biais de nouveaux arguments qui ont soudainement trouvé un écho important, et ceci près de 15 ans après le début de cette phase. Les protestations contre la destruction de paysages ont été l'œuvre de membres d'une génération, dont l'identité s'est constituée essentiellement au début de la période de croissance. Ces membres ont, de ce fait, particulièrement ressenti ce changement rapide comme une aliénation.

2. Dans les deux cas, la critique de la modernisation a trouvé un écho, dans la mesure où elle a mis en évidence l'incompatibilité du processus de modernisation avec les valeurs fondamentales de la société. La critique durant la Belle Époque présente des arguments esthétiques passéistes, dans la mesure où elle met en

évidence les antagonismes régionaux entre, d'une part, la valeur de l'économie de la libre concurrence et, d'autre part, l'importance des paysages porteurs de symboles pour la constitution d'une identité. La critique, au début des années 1970, présente des arguments scientifiques tournés vers l'avenir, dans la mesure où elle met en évidence sur le plan local les risques pour la santé dûs à l'«automobilisation» de l'espace vital ainsi que les «limites de la croissance».

3. En ce qui concerne le *Heimatschutz,* un potentiel de résistance, depuis longtemps actif de manière individuelle et ponctuelle, s'est groupé en l'espace de quelque mois en une organisation nationale; cette dernière s'est dotée de représentations sociales et se considère comme faisant partie d'un mouvement international plus large. De même, en ce qui concerne la résistance contre les «routes express» (Express-Strassen), des groupes informels ont d'abord surgi de manière ponctuelle. Lors des batailles électorales nationales, dans les années 1970, sur l'environnement, ils ont élaboré – en étroite collaboration avec des organisations internationales (WWF, Greenpeace) – des représentations sociales, sans toutefois se regrouper, selon le modèle du *Heimatschutz* et de la Protection de la nature, en une organisation nationale.

4. Aussi bien les requêtes du *Heimatschutz* et de la Protection de la nature que celles du mouvement pour l'environnement ont été par la suite reprises par des institutions et ancrées dans la législation. La complexité du système politique et des processus de décision s'est de ce fait renforcée, phénomène qui reflète une tendance essentielle de la modernité.

(Traduction: Chantal Lafontant)