

Alpen Initiative : wo Berge sich erheben...

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Rote Revue - Profil : Monatszeitschrift**

Band (Jahr): **68 (1989)**

Heft 9-10

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-340770>

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.

Wo Berge sich erheben...

Der ständig wachsende Transitverkehr bedroht die Alpen als Lebens- und Wirtschaftsraum. Luftschadstoffe, Lärm und Gifttransporte beeinträchtigen das Leben von Menschen, Tieren und Pflanzen entlang der Transitachsen. Mit der Lancierung der Alpen-Initiative wollen sich die Direktbetroffenen aus dem Berggebiet selber helfen. Die SPS hat die Unterstützung dieser Initiative beschlossen.

Die Abkürzung "Alpen-Initiative" besagt, worum es den "Berglern" geht, nämlich um den Schutz des Alpengebietes, ihres Lebens- und Wirtschaftsraumes. Die wachsenden Belastungen, vorab durch den Strassenverkehr, haben das für Mensch und Umwelt erträgliche Mass längst schon überschritten. Und eine Erleichterung ist nicht in Sicht. Im Gegenteil, der Transitverkehr wird gemäss den Prognosen massiv zunehmen.

Die Bewohner der Gebirgstäler leiden unter dem wachsenden Belastungen (Lärm, Abgase, Bodenbeanspruchung, Landschaftszerstörung) durch den Transitverkehr. Die Zunahme der Atemwegserkrankungen und der alarmierende Zustand der Schutzwälder (gemäss Sanasilva-Bericht 1988 sind 53 % der Gebirgswälder krank) zeu-

gen von der verheerenden Entwicklung. Der Durchgangsverkehr hat in den letzten Jahren, insbesondere auf der Gotthard-Route, sprunghaft zugenommen. Aber auch die anderen Transitachsen verzeichneten steigende Verkehrsfrequenzen.

Teufelskreis Verkehr

Bislang begegnete die schweizerische Verkehrspolitik den wachsenden Verkehrsaufkommen jeweils mit dem Bau neuer Strassen. Mit dem bekannten Teufelskreis: Die neuen Strassen zogen neuen Verkehr an, erreichten bald einmal ihre Kapazitätsgrenzen, und die Autolobby forderte vehement neue Strassen usw. Der Eisenbahn wurde dagegen mit wenig Investitionen bedacht und durch den Strassenbau konkurrenziert.

Gemäss den Prognosen wird der Lastwagenverkehr bis im Jahr 2010 weiter anwachsen. Dann brächte der allfällige Bau einer Neueisenbahnpentaversale (NEAT) höchstens eine Stabilisierung, aber keine Verringerung des Lastwagenverkehrs auf der Strasse. Der Autoverkehr seinerseits wird - laut Prognosen - weiter zunehmen.

Die Bewohner des Alpengebietes wollen der schleichenden Zerstörung ihres Lebensraumes nicht mehr länger tatenlos zusehen. Mit der Unterstützung der Alpen-Initiative wollen

wir aus der Betroffenheit der Bergkantone ein deutliches Zeichen setzen, dass in der Verkehrspolitik die Weichen neu gestellt werden müssen. Wünschbar wäre es, das heutige Verkehrsaufkommen (Güter- und Personenverkehr) in den Gebirgstälern einzufrieren und zu verringern, da die Belastungen das erträgliche Mass längst schon überschritten haben. Auf dieses Ziel muss längerfristig hingearbeitet werden. Kurzfristig kann die Verlagerung des Gütertransitverkehrs von der Strasse auf die weniger umweltbelastende Schiene eine Verringerung der Umweltbelastungen bringen.

Nur Lippenbekenntnis

Die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene wird seit Jahren als Ziel der schweizerischen Verkehrspolitik bezeichnet. Es fehlen aber die rechtlichen und politischen Schritte, die nötig wären, um dieses Ziel in die Tat umzusetzen. Der Bundesrat setzte bislang auf das freiwillige Umsteigen dank dem Angebot einer attraktiven Bahn. Doch die Appelle fruchteten wenig. Im Gegenteil: Trotz allen Bekenntnissen zur Bahn vergrössert die Strasse ständig ihren Anteil am Gütertransit. Die Alpen-Initiative bietet das notwendige verfassungsrechtliche Instrumentarium, damit die Verlagerung der Güter auf die Schiene nicht mehr länger bloss Lippenbekenntnis bleibt.

1988 wurden gemäss den Zahlen der LITRA (Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr) 12,8 Millionen Tonnen Transitgüter auf der Schiene und 1,7 Millionen Tonnen auf der Strasse durch die Schweizer Alpen geschleust. Nach Abschluss des Doppelspurausbaus am Lötschberg wächst die Jahrestransitkapazität auf der Schiene auf 25 bis 30 Millionen Tonnen an. Es gibt also genügend Kapazitätsreserven selbst den heutigen Umfahrungsverkehr über Frankreich (3 Mio. Tonnen) und Oesterreich (6 Mio. Tonnen) über die bestehenden Schweizer Bahntransitstrecken abzuwickeln.

Weitere Informationen: Alpen-Initiative, Postfach 29, 3900 Brig

Initiativtext:

Art. 36 quater (neu)

1 Der Bund schützt das Alpengebiet vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs. Er begrenzt die Belastungen durch den Transitverkehr auf ein Mass, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume nicht schädlich ist.

2 Der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze erfolgt auf der Schiene. Der Bundesrat regelt die notwendigen Massnahmen auf dem Verordnungsweg. Ausnahmen sind nur zulässig, wenn sie unumgänglich sind. Diese müssen durch ein Gesetz näher bestimmt werden.

3 Die Transitstrassen-Kapazität im Alpengebiet darf nicht erhöht werden. Ausgenommen sind Umfahrungsstrassen zur Entlastung von Ortschaften vom Durchgangsverkehr.

*Uebergangsbestimmung:
Die Verlagerung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene muss zehn Jahre nach Annahme von Art 36quater, Absatz 2 abgeschlossen sein.*

Serviert von Rosa Berner

Politik versteckt sich oft im Detail, spielt sich in kleinen Dimensionen ab. Ein Beispiel: Auf dem Sekretariat des Basler Gewerkschaftsbundes steht eine Hasler-Frankier-Maschine. Sie ist unverwüstlich und läuft seit Jahrzehnten klaglos. Im August dieses Jahres ordnete die PTT-Direktion für diese Frankiermaschine schriftlich eine Generalrevision an. Das ist an sich noch keine besondere Begebenheit, sondern ist helvetische Korrektheit.

Frei nach den Spielregeln der angeblich freien Marktwirtschaft gibt es in der Region Basel nur eine Firma, die diese Generalrevision vornehmen darf. Sie hat demnach eine Monopolstellung. Das ist konkurrenzlos bequem. Entsprechend ist auch die Preispolitik. Die angeordnete Generalrevision für die eingangs erwähnte Frankiermaschine beim Basler Gewerkschaftsbund ist mit etwa 1200 Franken veranschlagt worden. Und das, obschon für die ominöse Frankiermaschine ein Service-Abonnement besteht.

Die Basler Kollegen wollten nun wissen, wer eigentlich dafür zuständig ist, bzw. dafür eine gesetzliche Grundlage habe, die Generalrevision vorzuschreiben und den Markt einer Monopolfirma zu überlassen. Niemand wusste darauf eine Antwort. Fazit: Die PTT ist nun einverstanden, auf die Generalrevision zu verzichten, dh. es beim ordentlichen Service zu belassen. Merkt Euch: Politik ist, wenn man sich wehrt.

Noch ein Münsterchen für kleine Politik: EG-Küchenstandardmasse sind 60 cm, bei uns 55 cm. Warum? Damit Frau Meier nur eine schweizerische Geschirrspülmaschine kaufen kann und nicht etwa eine deutsche. Das ist der kleine Unterschied, die 5 cm, das ist hohe Politik.