

Montagna

Nr. 10 Oktober 1991

2. Jahrgang



Monatsberichte



Alpwirtschaftliche Monatsblätter

Monatszeitschrift des Schweiz. Alpwirtschaftlichen Vereins und der Schweiz. Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete

Bulletin mensuel de la Société suisse d'économie alpestre et du Groupement suisse pour les régions de montagne

Bollettino mensile della Società svizzera di economia alpestre e del Gruppo svizzero per le regioni di montagna

Informationsorgan der BEREG Bulletin d'information de SEREC Bollettino d'informazione della SEREC

INHALT – CONTENU

Editorial	1
Aus Bund und Kantonen	2
Ökobonus	2
La protection des Alpes	5
Solarenergie	7
Denkmäler der Technik	9
Aus den Regionen	11
Berglandwirtschaft und Tourismus	11
Population à la vallée de Joux	15
EG-Integration im Vallée de Joux	17
Produttori di erbe officinali	21
Schäferfest Gemmi	25
Über die Grenzen	26
Einfluss der Sarazenen	26
Alpwirtschaft	29
Einwintern auf den Alpen	29
Umwelteininsatz auf der Alp	32
Alpmelioration Baumgarten	35
Mitteilungen des SAV – Communications de la SSEA	39
Innerschweizer Alpwirtschaft	39
Luzerner im Alpstein	40
Excursion au Jura neuchâtelois	42
Mitteilungen der SAB – Communications du SAB	44
Forum – Leserbriefe	47
Werbefilm der Käseunion	47
Wald und Tourismus	47
Veranstaltungen	49
Olma	49
Schaukäsereien	49
Heimatwerkschule Mülönen	50
Umschau – Tour d'horizon	51
Delegiertenversammlung der SAB	51
Impressum	50
Marktnotizen	56

TITELBILD – COUVERTURE

Herbstausflug bei Borisried – Region Schwarzwasser (BE). (Foto: B. Garnier)

Ballade en automne près de Borisried, région de Schwarzwasser.

Cita autunnale nei pressi di Borisried – regione di Schwarzwasser (BE).

EDITORIAL**Liebe Leserinnen, liebe Leser Chers lecteurs et lectrices**

Mit Zuckerbrot und Peitsche versuchten frühere Erzieher den Zöglingen das Richtige beizubringen. Zuckerbrot und Peitsche machen heute noch Schule: so wird reglementiert und verordnet, was erwünscht sei und was bestraft werden soll. Auch im Ökobonus-System lebt unterschwellig dieser Dressurritt weiter, obwohl Pferde vom Strassenbild verschwunden sind. Geblieben sind Automobilisten, die Pferdestärke in Geschwindigkeit und Prestige umsetzen. So wird offensichtlich ein Bonus-System notwendig, um wirklich greifende Massnahmen zur Beeinflussung unserer Mobilität zu setzen, denn allein die Einsicht zu vermitteln, auf Umwelt und Mitmensch Rücksicht zu nehmen, spricht so wenig an wie die bundesrätlichen Tempolimiten vor den Sommerferien. Der Drang, die Freiheit hinter dem Lenkrad auszuleben, muss eingeschränkt werden, denn er geht auf Kosten anderer, auf Kosten der Umwelt. Es braucht offenbar noch das leuchtende Rot einer Polizeistreife, die das Erinnerungsvermögen dahinrasender Verkehrsteilnehmer weckt oder einen Ökobonus als Steuer-Rückerstattung und Belohnung für Leute, die längst per Velo zur Arbeit fahren, oder, weil der Alpweg es nicht anders zulässt, mit dem Maultier das Gepäck zur Alp führen. Die topografisch bedingten längeren Distanzen im Berggebiet müssten vom Ökobonus mitberücksichtigt werden. Ruedi Meier geht im folgenden Artikel auf kritische Fragen ein.

Der Alpenraum lebt seit jeher vom Transit und Handel. Kühne Bauten aus dem Mittelalter entlang der Passrouten sind Zeugen des Verkehrs zwischen Nord und Süd. Die Vereinigung für Technikgeschichte möchte diese historischen Einrichtungen inventarisieren. In der Geschichte noch weiter zurück liegen die Sarazenen des Wallis, die den Alpenraum kolonialisieren. Achmed Huber beschreibt als Historiker vergessene Aspekte der Muslime im Alpenraum. In Bewässerungsanlagen, Orts- und Flurnamen leben ihre Taten weiter. Gelingt es uns auch heute, wertbewahrende Massnahmen zu treffen, werden auch unsere Errungenschaften in die Kulturgeschichte des Berggebietes eingehen.

La technique de la carotte et du bâton est un moyen bien connu des dresseurs de chevaux. C'est une technique qui continue à faire école dans d'autres domaines où punition et récompense en dose de «cheval» ou homéopathique suivant les cas devrait pouvoir influencer les comportements. C'est l'exemple du système de l'écobonus où l'on cherche à dresser les nombreux chevaux-vapeurs qui sillonnent le pays puisque le fier compagnon de l'homme a disparu de nos routes. Mais voilà, le système de l'écobonus ne semble pas rencontrer plus d'écho que



les limitations de vitesse fédérales de cet été contre l'ozone. La mobilité, mains crispées au volant et pieds effleurant les pédales, semble encore et toujours donner l'illusion de la liberté. La charge sur notre environnement n'est pourtant pas extensible à l'infini. Méthodes d'éducation dépassées ou pas, la lumière bleue d'une voiture de police calme les automobilistes pressés et l'écobonus récompense les gens qui se rendent depuis longtemps au travail en vélo ou à cheval sur les alpages. La topographie des régions de montagne comporte obligatoirement des distances plus longues à parcourir. Quelque soit l'avenir de l'écobonus, il faudra absolument tenir compte du fait que la mobilité individuelle n'est pas qu'une question de choix personnel mais aussi de nécessité vitale. L'article de Ruedi Meier donne quelques réponses à ces questions.

Depuis très longtemps, la montagne vit du transit et du commerce. De nombreux exemples des échanges florissants sur la route des cols du nord au sud et d'est en ouest en témoignent. L'Association suisse d'histoire de la technique souhaite inventorier les équipements techniques historiques. Plus avant dans l'histoire, on trouve les traces de la colonisation en Suisse par les Maures et les Sarrasins du Valais. Achmed Huber décrit l'influence musulmane dans l'arc alpin que l'on retrouve dans de nombreux éléments comme les systèmes d'irrigation et les noms de lieux. Si nous parvenons à mettre en place des systèmes valables, les influences de nos décisions et de notre créativité seront percevables encore pendant des siècles.

Berchtold Lehnherr



Benzinpreiserhöhung

Ökobonus und CO₂-Abgabe

Ruedi Meier, Bolligenstrasse 16 B, 3006 Bern

Zur Bekämpfung des Sommerozons sind verschiedene Sofortmassnahmen vorgeschlagen worden: Temporeduktionen, Spurreduktionen, Förderung des Langsamverkehrs sowie sofortige Anpassung der Treibstoffpreise. Die Entscheide des Bundesrates zum Ökobonus und zur CO₂-Abgabe entsprechen den Zielsetzungen zur Luftreinhaltung 1994. Die Einführung eines Ökobonus auf dem Treibstoff könnte aber noch rascher eingeführt werden, als dies vom Bundesrat vorgesehen wird. Die Treibstoffpreiserhöhungen in den umliegenden Ländern bieten nämlich genügend Spielraum für eine sofortige Anpassung. Ebenfalls sind die bisherigen Vorschläge in ihrer Höhe zu gering ausgefallen: Die Umweltkosten werden mit den gewählten Ansätzen nicht gedeckt. Das Argumentarium Pro-Kontra Ökobonus zeigt, dass der sofortigen Einführung des Ökobonus keine gewichtigen Argumente entgegenstehen.

Erste Schritte bis Ende 1993

Bis Ende 1993 kann problemlos eine Benzinpreiserhöhung um 55 Rp./l mit Ökobonus realisiert werden. Damit läge der Benzinpreis auf dem EG-Niveau der umliegenden Länder. Es wird verhindert, dass der bestehende Treibstofftourismus in die Schweiz, namentlich aus Italien, noch stärker zunimmt. Folgende Massnahmen könnten stufenweise realisiert werden:

1991:
Erhöhung des Treibstoffpreises um 20 Rp./l.

Einnahmen:
Etwa 1 Mrd. Franken Rückerstattung als Bonus und beschränkter Einsatz zur Realisierung der Massnahmenpläne.

1992:
Weitere Erhöhung um 20 Rp./l – volle Rückerstattung als Bonus.

1993:
Einführung der CO₂-Abgabe auf allen fossilen Energieträgern. Eine Abgabe auf allen fossilen Energieträgern von Fr. 70.– pro Tonne CO₂ entspricht 15 Rp. pro Liter Treibstoff. Die neuen Einnahmen müssten als Bonus rückerstattet werden.

Das stufenweise Vorgehen entspricht auch einem berechtigten Anliegen der Wirtschaft. Die Anpassung des Benzinpreises wird auch einen Rückgang der

gefahrenen Autokilometer von etwa 15 bis 20 Prozent bewirken.

Fahrleistungsabhängige Abgabe ab 1994

Es sollte der Industrie gelingen, bis 1993 einsatzbereite Fahrleistungsgeräte zu entwickeln, so dass eine durchgängige Einführung ab 1995 in Frage kommt (Aus-

rüstung der neuen Fahrzeuge und Nachrüstung). Dabei müssen verschiedene Varianten geprüft werden.

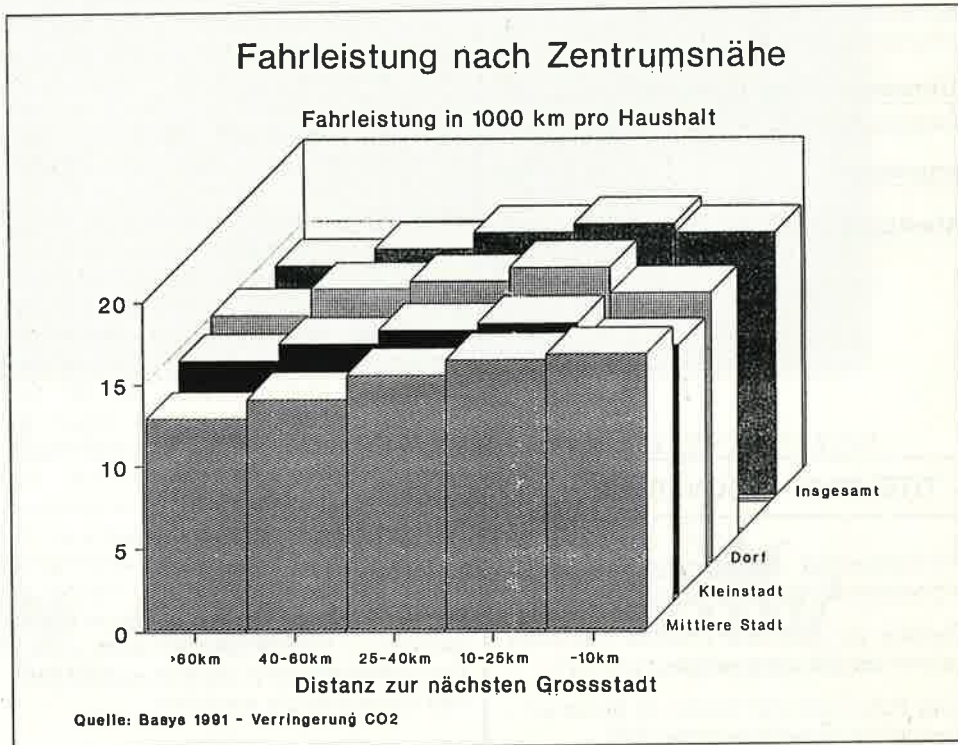
Gleichzeitig kann die Motorfahrzeugsteuer der Kantone leistungsabhängig ausgestaltet werden. Es fällt dabei keine zusätzliche Belastung an. Bei Fr. 400.– Motorfahrzeugsteuer und 15'000 km pro Jahr ergibt dies 2,6 Rp./km oder rund 30 Rp./l.

Die Option Treibstoffpreisanpassungen darf aber nicht aufgegeben werden: Bei einer europäischen CO₂-Abgabe könnte sich der Spielraum weiter verbessern.

Falls leistungsabhängige Messgeräte nicht zeitgerecht entwickelt werden können und die umliegenden Länder zu wenig Spielraum für weitere Benzinpreisanpassungen zulassen, sind Systeme einer einfachen Grenzkontrolle anzuwenden.

Höhe der Abgaben liegt massiv unter externen Kosten

Insgesamt visiert der Bundesrat Abgaben in der Höhe von 11,2 Rp./km: CO₂-Abgabe 1,2 Rp./km, Ökobonus 10 Rp./km. Die bisherigen Schätzungen der berechenbaren,





externen Kosten (Unfälle, Luft-Gebäude-schäden, Lärm) weisen mindestens 20 Rp./km aus. Eine Vollkostenrechnung verlangt, dass mittelfristig eine Anpassung nach oben vorgenommen wird, wobei die «richtige» Justierung im Laufe der Zeit vorgenommen werden kann. Ein Streit über die exakten externen Kosten im Jahre 2055 ist zurzeit ohnehin müssig.

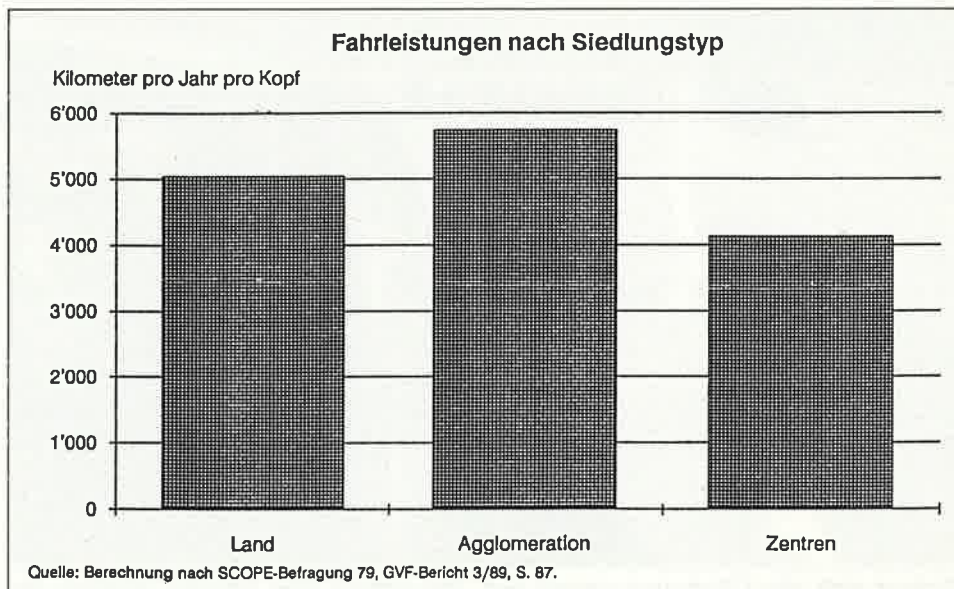
Pro und kontra Ökobonus

Ich bin überzeugt, dass der Ökobonus eine wirksame Massnahme zur Luftreinhaltung, Lärmbekämpfung und zur Beseitigung der weiteren negativen Folgen des Verkehrs darstellt. Es handelt sich um ein marktwirtschaftliches Instrument, wie es inzwischen von allen Bundesratsparteien zumindest im Grundsatz propagiert wird. Es darf von einer hohen politischen Akzeptanz ausgegangen werden. Gleichzeitig muss man sich bewusst sein, dass der Informationsstand in der Bevölkerung teilweise noch gering ist.

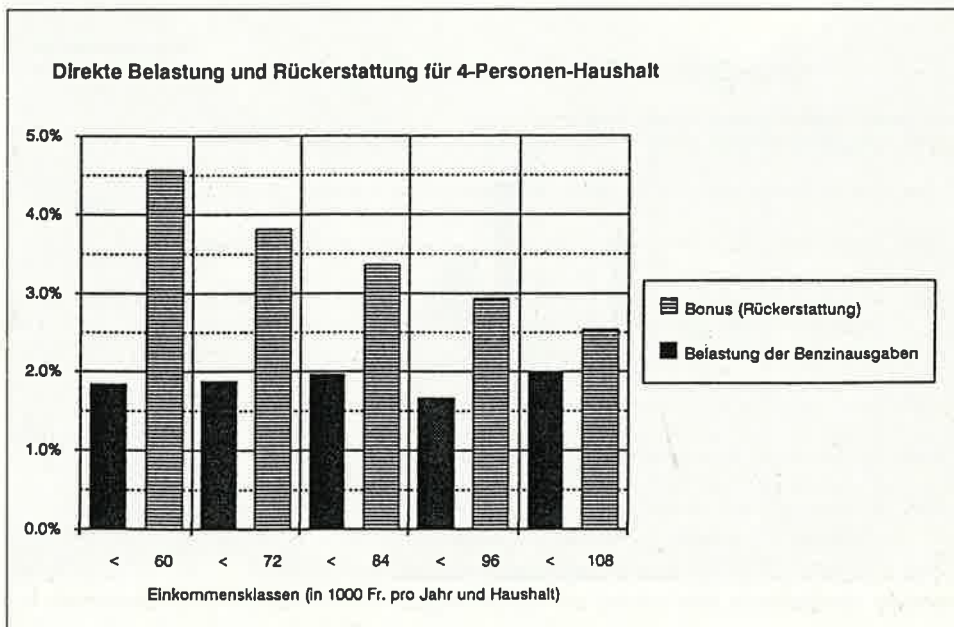
Vorurteile abbauen

Im folgenden werden einige Vorurteile gegen den Ökobonus behandelt, wie sie leider immer noch in der öffentlichen Diskussion herumgeistern:

- *Der Ökobonus sei unsozial:* Berechnungen zeigen, dass obere Einkommensschichten bereits heute mehr für Benzin ausgeben. Mit einer gleichmässigen Rückerstattung pro Kopf der Bevölkerung (der Betrag erhöht sich bei der kontinuierlichen Einführung des Ökobonus) erhalten die unteren Einkommensschichten, gemessen an ihrem Einkommen, einen grösseren Anteil zurück. Berechnungen zeigen, dass die unteren sozialen Schichten sogar leicht bessergestellt werden. Vor allem werden Familien mit Kindern bessergestellt, da die Kinder ebenfalls eine Rückerstattung erhalten.
- *Der Ökobonus sei ein Nullsummenspiel ohne Wirkung:* Alle Erfahrungen zeigen, dass die Konsumenten und die Wirtschaft auf Preisänderungen reagieren: Die gefahrenen Kilometer gehen zurück. Das rückerstattete Geld wird nur zu einem sehr kleinen Teil für zusätzliche Autokilometer ausgegeben (geringe Einkommenselastizität). Der grösste Teil fliesst in umweltfreundlicheren Konsum und ökologische Investitionen, da die Preise dieser Güter gleichbleiben, ja längerfristig sogar sinken.



- *Der Ökobonus sei schädlich für die Randregionen:* Es ist bisher nicht bewiesen, dass die Randregionen mehr ausgeben für das Benzin als die Städte. Vielmehr scheinen die Agglomerationsbewohner die höchsten Benzinausgaben aufzuweisen. Sollten neuere Untersuchungen Nachteile aufzeigen, so kann problemlos eine Rückerstattung aufgrund der Finanzkraft der Kantone vorgenommen werden. Damit erhalten die Bevölkerung und die Wirtschaft in den Rand- und Berggebieten einen höheren Anteil Bonus zurück. Das Umsteigen auf umweltfreundliche private Verkehrsmittel wird erleichtert, und den Nachteilen beim öffentlichen Verkehr wird Rechnung getragen.
- *Der Ökobonus sei bürokratisch:* Eine Erhöhung des Treibstoffpreises stellt überhaupt keine Probleme dar. Eingespielte Kanäle für die Erhebung können ausgenutzt werden. Bei der fahrleistungsabhängigen Variante ist der Vollzug privat im Rahmen der jährlichen Abgaskontrolle vorzunehmen. Von den Garagen wird die Rechnungstellung vorgenommen. Über die Fahrleistungen ihrer Kunden sind die Garagen heute schon informiert. Die öffentliche Hand beschränkt sich auf Stichproben. Vom Staat sind keine Dateien zu führen, und der Persönlichkeitsschutz ist gewährleistet. Für die Rückerstattung bieten sich die kantonalen Steuerämter an, die den Bonus an den



une période de concurrence accrue et de concentration des activités dans les zones les plus favorables. De plus, une meilleure coordination dans certains domaines comme le trafic, le tourisme, l'agriculture de montagne, évite les distorsions de concurrence qui mobilise inutilement des énergies entre pays devant fondamentalement relever les mêmes défis.

Convention: mode d'emploi

Selon le calendrier prévu, les pays concernés pourraient signer la Convention sur la protection des Alpes dès le 7 novembre de cette année et la soumettre à ratification ou à approbation à leurs autorités politiques respectives. La Convention entre en vigueur trois mois après que trois pays au moins l'aient reconnue, approuvée ou ratifiée officiellement. En plus du cadre général de la Convention, des mesures spécifiques seront définies dans des protocoles d'accompagnement pour les domaines suivants: population et culture, aménagement du territoire, protection de l'air, du sol et de l'eau, du paysage, agriculture de montagne, forêt de montagne, tourisme et loisirs, trafic, énergie et élimination des déchets. Comme pour la Convention, ces protocoles nécessitent l'approbation de trois pays au moins avant d'entrer en vigueur.

Position du SAB

Pour le SAB, une coordination entre les pays alpins est non seulement souhaitable, mais nécessaire. Il est bien entendu que ce n'est qu'au moment où les protocoles concernant les différentes mesures seront connus que l'on pourra clairement se prononcer sur les points de détail de la Convention. Il ne s'agit pas de protéger un environnement naturel unique en créant des conditions de «réserve», mais l'objectif principal est bien d'améliorer à long terme les conditions d'existence de la population de montagne. Cela est en effet le seul moyen de contrer les effets de concentration qui vont aller croissant en Europe, accentuant d'autant plus la demande en espaces naturels.

D'autre part, le SAB souligne l'importance d'un secrétariat permanent, et non pas tournant comme cela est actuellement proposé, chargé de l'application de la Convention. Il demande aussi la suppression d'une disposition qui octroie automatiquement le droit de vote d'un pays membre de la CE à cette dernière lorsque ce pays ne participe à la Conférence bisannuelle prévue. Il propose enfin

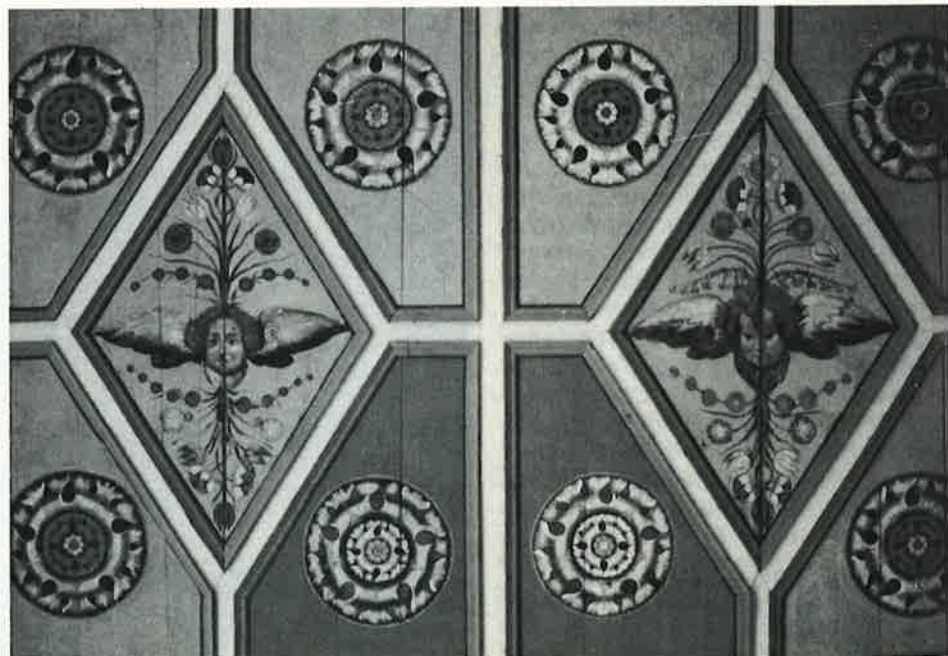


Les protocoles qui accompagnent la Convention donneront les mesures détaillées pour chaque secteur, comme par exemple l'élimination des déchets.

la création d'un article permettant la mise en place de mesures compensatoires lorsque l'application des règles de la Convention entraîne des désavantages financiers importants.

En conclusion, la prise en compte et la consultation de la population de montagne sont importantes, car la montagne n'est pas qu'un espace à la disposition de citoyens avides d'air frais, de nature «pure» et de rudes aventures. Même si

le droit à l'auto-détermination est en pleine évolution – prenons pour exemple les ingérences subies dans le cas de la pollution de l'air, l'état de santé des forêts ou les pressions auxquels la Suisse doit faire face dans les négociations sur le trafic – seule l'intégration des besoins de la population de montagne peut garantir une bonne application de la Convention à long terme.



Les populations habitant dans les différentes vallées de l'arc alpin sont porteuses de cultures originales et uniques.