

Montagna

Nr. 1/2 Januar/Februar 1992

3. 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**

Editorial	1
Aus Bund und Kantonen	2
Regionalverkehr: Visionen	2
Öffentlicher Verkehr im Berggebiet	6
Autoverlad Simplontunnel	8
Parlamentarische Gruppen:	
Budgetsorgen	10
Les labels: un atout pour la commercialisation	12
Bergbauern: Europa und Klimaveränderung	14
Aus den Regionen	17
Kommunikationssystem REKO	17
Gemeinschaftsarbeit im Meiental	19
Maschinenring Zuger Berggebiet	22
Alpwirtschaft	25
Strom für drei Alphütten	25
Alp Pradamee in Liechtenstein	27
Visite à la ferme du Cerisier	29
Alpverbesserung auf Chermignon und Majing	30
Mitteilungen des SAV	33
St. Galler Alpmulchenprämierung	33
Berner Alpmulchenprämierung	34
Alptaxation und Älplererhung	35
Mitteilungen der SAB – Communications du SAB	37
Mitteilungen der BREG – Communications du SEREC	40
Les nouvelles infrastructures Programme 1992	41
Formation continue pour les régions	42
Aufbauarbeit in Rumänien	42
ZRW-Kurse 1992	42
Forum – Leserbriefe	43
Milli Wittenwiler	43
Veranstaltungen	44
Impressum	45
Umschau	48

TITELBILD – COUVERTURE

Sustenstrasse im Winter
(Foto: M. Bachmann)

La route du Susten en hiver
La strada del Susten d'inverno

Liebe Leserinnen, liebe Leser

Chers lecteurs et lectrices



Wenn Sie diese Zeilen lesen, ist der schwerwiegende Entscheid für unsere Landwirtschaft in den GATT-Verhandlungen vielleicht schon gefallen. Ende November 1991 hat die SAB die Kantonsregierungen noch aufgefordert, dem Bundesrat in den GATT-Verhandlungen den Rücken zu stärken und ihn zu veranlassen, die nicht durchdachten Vorschläge des Generalsekretariates des GATT zurückzuweisen. In den GATT-Verhandlungen geht es längst nicht mehr um die Landwirtschaft, sondern nur noch um den Handel mit Agrarprodukten. Wenn man weiss, dass praktisch der ganze Welthandel mit Agrarprodukten in den Händen von sieben grossen Firmen (darunter auch Schweizer) konzentriert ist und dass nahezu 90% des Welthandels und der landwirtschaftlichen Produktion der Welt (ohne Fleisch) auf sieben pflanzliche Produkte entfallen, so werden für die sehr wenigen Spieler, die zudem mit sehr wenigen Figuren spielen, sehr grosse «Bauernopfer» gebracht. Auch bei liberalisierten Märkten und höheren Weltmarktpreisen werden Menschen, die infolge fehlender Kaufkraft Hunger leiden, nichts kaufen können. Das GATT ist ein veralteter Lösungsansatz, der vielleicht vor 30 Jahren richtig war. Die zukünftigen Probleme der Menschheit kann das GATT aber nicht lösen.

Die Schweiz hat in den GATT-Verhandlungen einen schweren Stand, vielleicht auch, weil sie in Europa etwas einsamer geworden ist. Der mit viel Mühe ausgehandelte Vertrag über den EWR wird vom Europäischen Gerichtshof in Frage gestellt. Eine Verzögerung des Abschlusses könnte einige von unseren EFTA-Partnern dazu führen, gleich direkt in die EG einzutreten (Österreich, Schweden). Sie hätten dann als Vollmitglied der EG natürlich auch die Möglichkeit, mitzubestimmen und ihre Anliegen – auch mit andern «kleinen» Mitgliedstaaten zusammen – einzubringen. Gerade im Berggebiet und unter den Bergbauern ist in letzter Zeit oft ein Gefühl der Unsicherheit und der Angst festzustellen. Angst und Unsicherheit sind falsche Ratgeber. Unsere Bergbevölkerung ist gut auf die Zukunft vorbereitet – die Ausbildung ist gut, die Infrastrukturen sind zu einem grossen Teil errichtet, und die Umwelt ist intakt. Was wir zur Kenntnis nehmen müssen, ist die Tatsache, dass wir nicht mehr allein und nur bei uns über unsere Zukunft bestimmen. Die Kräfte, die auf unser Land einwirken, werden zunehmend stärker, und wir müssen versuchen, zusammen mit unseren Nachbarn die Richtung der Kräfte mitzubestimmen.

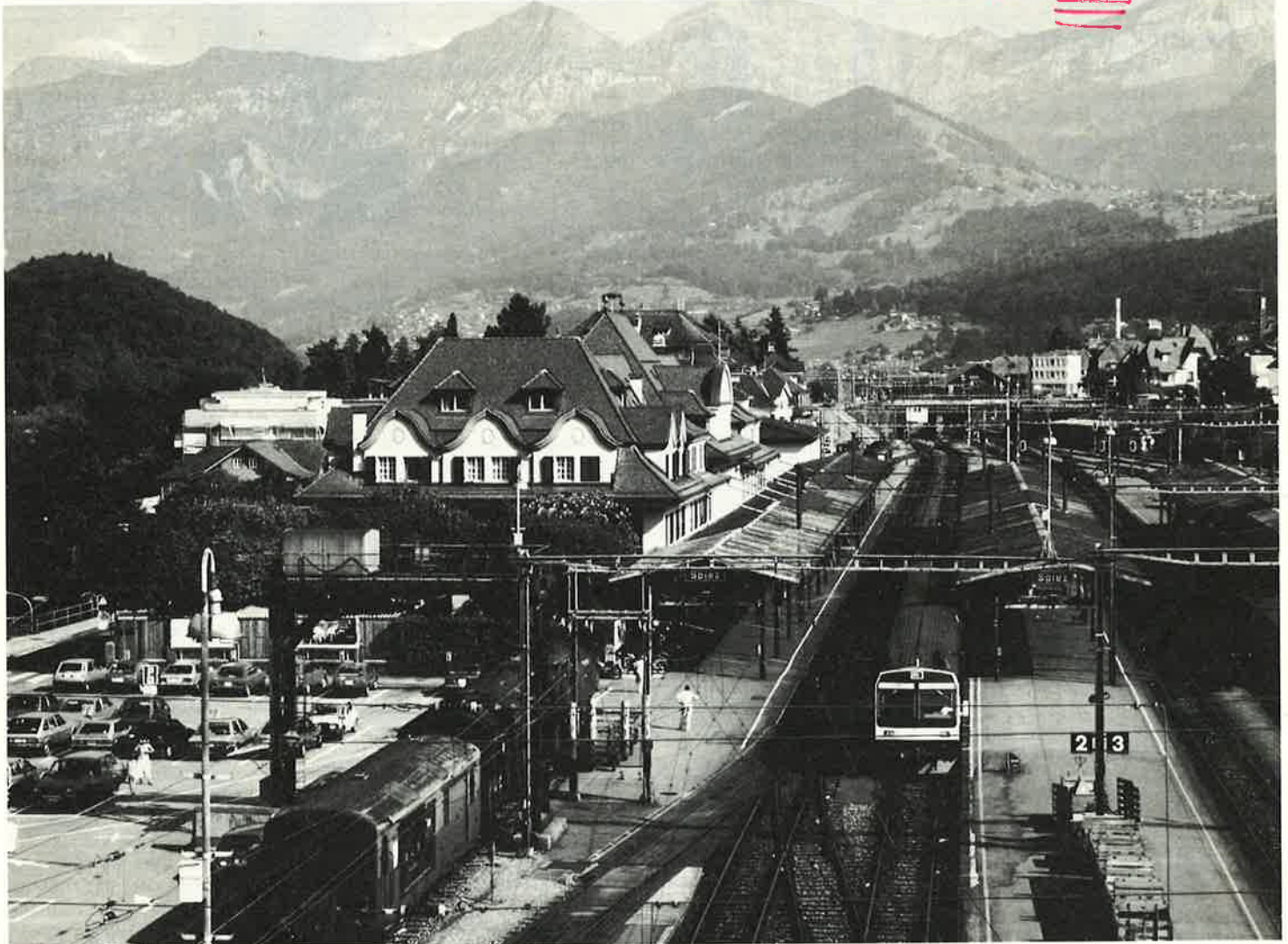
Jörg Wyder

Lorsque ces lignes paraîtront, les dés du GATT seront peut-être déjà jetés. A fin novembre 1991, le SAB a encouragé les cantons à demander au Conseil fédéral de ne pas accepter les nouvelles propositions du secrétariat du GATT. Au GATT, on ne s'occupe plus depuis longtemps d'agriculture, mais purement et simplement du commerce avec les produits agricoles. Or, ce commerce à l'échelle mondiale est concentré dans les mains de pratiquement sept entreprises (dont certaines suisses). Le 90% du commerce alimentaire mondial concerne sept produits (sans compter la viande). Ces quelques chiffres montrent que le jeu est plus qu'exclusif: un nombre infime de joueurs doté de peu de figures fait des millions de victimes dans les rangs agricoles. De plus, la libéralisation des marchés et des prix plus élevés sur le marché mondial ne permettront pas davantage aux millions de personnes qui souffrent de la faim par manque de pouvoir d'achat de bénéficier d'un meilleur approvisionnement. Le GATT est en fait un instrument dépassé qui ne permet pas de résoudre les grands défis qui se posent à l'humanité. Au sein du GATT, la position de la Suisse est aussi devenue plus difficile en raison de son isolation croissante en Europe. L'élaboration du Traité sur l'EEE a été laborieuse, et maintenant, le travail est remis sur le métier par la Cour européenne de justice. Le retard pris va certainement motiver les pays de l'AELE comme l'Autriche et la Suède à demander une adhésion rapide à la CE. Comme membres à part entière, ces pays pourraient participer à la prise de décision. Même si l'on constate une crainte généralisée dans les régions de montagne suisses face à l'avenir, il faut rappeler que la population de montagne dispose d'une bonne formation et d'infrastructures de base qui fonctionnent et tout cela dans un environnement unique et bien conservé. Ce que nous devons reconnaître, c'est que nous ne sommes plus tout seuls à décider de l'avenir. Le monde s'est ouvert et le réseau de nos relations avec l'extérieur va continuer à se développer. Forts de cette nouvelle réalité, nous devons nous efforcer de coordonner notre direction de marche avec nos voisins.



• Nei Referat va 14. September 1991

Regionalverkehr: Visionen und Politik



Verkehrsknotenpunkt Spiez: Anschluss an die Oberländer Touristikzentren.

(Fotos: BLS)

Das Jahr 2005 ist da!

Ruedi Meier, Reiterstrasse 11, 3011 Bern

Eine volkswirtschaftliche Betrachtung des Regionalverkehrs kommt nicht darum herum, die Zukunftsentwicklung abzuschätzen oder – von der Zukunft zurückzuschauen. Versetzen wir uns ins Jahr 2005: Wir befinden uns im Terminus in Spiez am 14. September 2005. Noch sind die Spuren des Einweihungsfestes der NEAT, des Lötschberg-basistunnels zu sehen. Bereits halten die ersten EC-Züge von Frankfurt–Basel–Bern–Spiez–Brig–Mailand. Gerade rollt ein Zug ein. Direkte Anschlusszüge in die Oberländer Touristikzentren stehen bereit.

Grindelwald direkt

Grindelwald kann mit einem direkten Zug erreicht werden, nachdem kurz nach dem Jahr 2000 von den Talgowerken die ersten Zugkompositionen mit Fahrgestellen für die Metervierzig- und die Meterspur ausgeliefert wurden. Für die Wintersaison sind bereits sehr viele Reservationen für die direkten Verbindungen nach Grindelwald eingegangen. Die Verkehrsdirektorin setzte sich dafür ein, dass nur noch Buchungen mit der Bahn akzeptiert werden. Nachdem Grindelwald seit dem Jahr 2003 verkehrsfrei ist, stellt die Anreise mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) die einzig sinnvolle Möglichkeit dar. Lassen wir aber all die Diskussionen, die

In Jahre 1994 wurde behauptet: *Neut = Reifet = keine weitere Reifung; kostet nur 15 Mrd. Fr.*
Neife müe sein woch
Neistoffung kommt nicht



AUS BUND UND KANTONEN

notwendig waren, ein verkehrsfreies Grindelwald mit optimalen Zubringerdiensten durchzusetzen.

Knapper Volksentscheid für AlpTransit

Nur gerade 51,7% stimmten im September 1992 der AlpTransit-Vorlage zu, obwohl von den Offiziellen einzig die Grüne Partei und die Autopartei gegen den AlpTransit waren. Der knappe Konsens dauerte aber nicht lange. Ein Jahr nach der Abstimmung stellte sich heraus, dass alle Kostenschätzungen zu tief waren. Mit den notwendigen Ausbauten auf den Zulaufstrecken ergaben neueste Berechnungen, dass die Kosten bei einer vollen Realisierung des Abstimmungspaketes weit über 30 Mia. Franken liegen würden. Für die Bahn-2000-Projekte ergaben die Berechnungen alleine rund 15 Mia. Franken. Böse Zungen munkelten im Herbst 1993, dass die Gesamtinvestitionen bald die 50-Mia.-Grenze übersteigen würden. Die eidgenössische Finanzministerin war auch bei bestem Willen ausserstande, Quellen für die Finanzierung sicherzustellen. Der Finanzmarkt war u. a. wegen Osteuropa völlig überlastet. Die Sparer freuten sich an den 9%igen Euroobligationen. Die Pensionskassen hatten auch keine Lust, ihr Vermögen in langfristige, eher unsichere Projekte zu stecken, und die von alt Bundesrat Otto Stich angehäuften Sparpatzen schmolzen wie der Schnee in der Maisonette.

Ogi vom Abgrund zum Verkehrsfrieden

Bundesrat Ogi war verzweifelt. Alle Prognosen seiner Berater hatten sich zerschlagen. Hinzu kam, dass die jährlichen Fehlbeträge der SBB auf gegen 5 Mia. Franken pro Jahr anstiegen. Ein Ende war nicht abzusehen. Mit dem Abbau der Regionallinien sollte ernst gemacht werden. In den Regionen entstand aber massiver Widerstand. Es waren vor allem auch bürgerlich gesinnte Kreise, die sich zu einmaligen Protestaktionen hinreissen liessen; Güterzüge wurden blockiert, und der Verkehr auf einzelnen Autobahnstrecken wurde lahmgelegt. Die Schweiz drohte in einem Verkehrsschlamassel zu versinken. Bundesrat Ogi geriet in arge Not. Kaum waren die Verhandlungen der Schweiz und der EG angelaufen, schien eine völlige Blockierung perfekt. Sein sportlicher Ehrgeiz bäumte sich nochmals auf. Ein völlig neues Beraterteam erarbeitete innert wenigen Wochen eine

neue Strategie für den ÖV Schweiz. Am 1. März 1994 fand die Pressekonferenz statt.

Verkehrsfrieden vom 1. März 1994 – 7-Punkte-Programm

- 1. Der Verkehr muss seine vollen Kosten tragen. Die Realisierung hat etappenweise bis 2005 zu erfolgen.
- 2. Im Rahmen der Beitrittsverhandlungen mit der EG wird ein unbefristetes Transitabkommen abgeschlossen. Die Schweiz garantiert, bis 2005 mindestens einen Basistunnel zu erstellen.
- 3. Die SBB konzentrieren sich auf den nationalen und internationalen Personenverkehr sowie den Güterverkehr.
- 4. Für alle Strecken von Bahn 2000 werden Neigewagenzüge beschafft. Bahn 2000 ist im Jahr 2001 mit einem flächendeckenden Knotensystem in Betrieb zu nehmen. Die Neubaustrecken Bern–Olten und Basel–Olten werden forciert. Alle anderen Neubaustrecken werden zurückgestellt.
- 5. Die SBB-Regionallinien werden nur in Ausnahmefällen aufgehoben und mit Bussen ersetzt. Der Betrieb der Regionallinien mit klaren Auflagen (Angebotsstandards, zwingende Anschlüsse an Bahn 2000, Tarifverbunde) wird ausgeschrieben und an die Meistbietenden mit dem besten Angebot abgetreten.
- 6. Alle protektionistischen Regelungen im Beschaffungswesen werden verbo-

ten. Die Kartellkommission übernimmt die Überwachung.

- 7. Die Kantone werden verpflichtet, ihre Siedlungspolitik auf das öffentliche Verkehrsnetz abzustimmen. Die Überwachung übernimmt ein neues Bundesamt für Verkehr und Raumordnung.

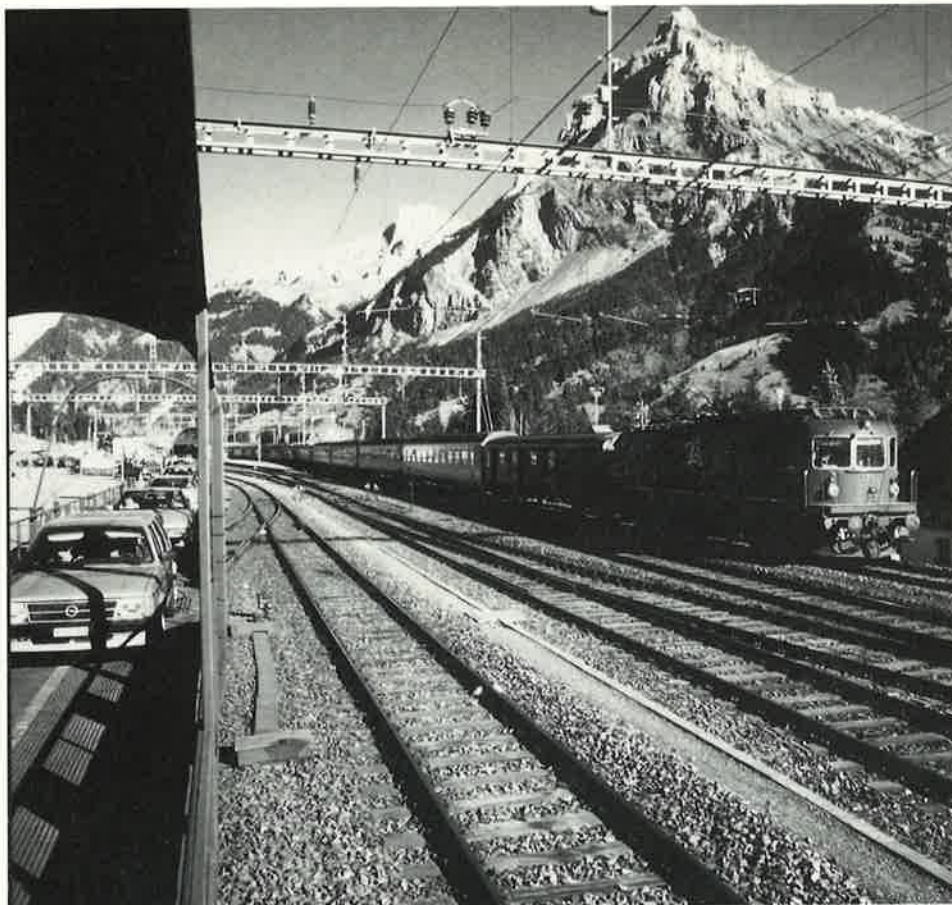
Empörte Ablehnung bis laue Zustimmung

Die betroffenen Regionen zeigten sich erleichtert, dass die Abbaupläne nicht einfach durchgesetzt würden. Es blieb aber viel Ungewissheit, von wem der Regionalverkehr wie weiter betrieben würde. Immerhin zeigte man sich bereit, möglichst tatkräftig – etwa beim Betrieb einzelner Bahnhöfe – mitzuwirken.

Der VCS beurteilte den Verkehrsfrieden als einen Teilerfolg seiner langjährigen Bemühungen. Skepsis erntete die Absicht, die Regionallinien zu privatisieren. Die Automobilverbände protestierten gegen eine Vollkostenrechnung des Verkehrs. Das Paket wurde aber nicht abgelehnt, da die Einsicht gewachsen war, dass das Verkehrsproblem mit einem neuen Ansatz angegangen werden musste. Am positivsten reagierte der Swiss Performance Index. Die Aktienkurse der Busbetriebe wie auch der Privatbahnen schnellten in die Höhe. Einzig die Kurse der nationalen Lokbetriebe erlitten einen Rückschlag.



Der Transit durch die Alpen rollt. Bahnhof Frutigen.



Aus der Vision vor Jahrzehnten wurde Realität: Autoverlad durch den Lötschberg.

Kommentar zu einzelnen Punkten

Punkt 1:

Die Internalisierung der externen Kosten wurde wie im Buch «Umweltabgaben für die Schweiz» aus dem Jahre 1991 vorgezeichnet übernommen. Im begleitenden Bericht hiess es: «Die Einführung der Umweltabgaben verbessert die Chancen, dass auch im Regionalverkehr kostendeckend gearbeitet werden kann. In wenig besiedelten Regionen bleibt ein gewisser Lastenausgleich unabdingbar.»

Punkt 2:

Im Bericht heisst es zum Güterverkehr: «Eine Konzentration des Cargo Domizil im Inland ist notwendig. Als Massnahme gegen die massiven Luftbelastungen wird ein perfektes Fahrleitsystem für Lastwagen eingerichtet, das die vielen Leerfahrten verhindert (– 30%). Gegenüber heute ist insgesamt mit weniger Auto-Fahrkilometern zu rechnen. Es dürfen nur Lastwagen eingesetzt werden, die den strengsten Umweltnormen genügen. Eine Konzentration des Lastwagen-gewerbes ist unumgänglich.»

Im Zusammenhang mit der Umstrukturierung der SBB sei einzig noch vermerkt, dass bereits am 1. Mai 1994 bei den SBB ein neuer Generaldirektor namens Silberschmied die Arbeit aufnahm. Wie Sie ja alle wissen, ist er inzwischen ebenfalls pensioniert.

Punkt 3:

Im Bericht werden dazu detaillierte Berechnungen unterbreitet.

Punkt 4:

Am meisten gab eindeutig der vierte Punkt zu Diskussionen Anlass. Die Angst vor ungenügenden Leistungen oder gar keinen Angeboten war gross. Es stellte sich aber heraus, dass sich für alle Linien Betreiber finden liessen. Teilweise musste der Bund zusätzliche Unterstützungen zusichern, teilweise wurden aber auch Angebote gemacht, die über den Erwartungen lagen. Vielemals kamen auch unkonventionelle Lösungen zum Zuge wie regionale Rufbusse, Sammeltaxis. Die Verkehrsbedürfnisse der Regionen wurden weit besser berücksichtigt. Am meisten meldeten sich bereits aktive

Privatbahnen. Nur wenige ausländische Firmen boten ebenfalls mit.

Für die Infrastruktur blieb weiterhin der Bund zuständig. Die Kantone hatten die Einhaltung der festgelegten Bedingungen zu überwachen.

Die neuen Betriebskonzepte mussten innert drei Jahren realisiert werden. Innert dieser Zeit wechselte ein erheblicher Teil des Personals zu den neuen Betreibern.

Punkt 5:

Völlig neue Dimensionen eröffnete die Freigabe des Beschaffungsmarktes. Alle internationalen Angebote wurden geprüft. Es stellte sich rasch heraus, dass leichteres Rollmaterial gewählt werden musste. Nach einigen Jahren wurden von mehreren Privatbahnen weitere Neuentwicklungen in Auftrag gegeben. Insgesamt machte der Eisenbahnbau entscheidende Fortschritte. Zudem stellten sich die prognostizierten Einsparungen von 20 bis 30% bei der Rollmaterialbeschaffung tatsächlich ein.

Punkt 6:

Dank einem Auftrag des Grossen Rates aus dem Jahre 1991 konnte der Kanton Bern in diesem Bereich einige Vorarbeiten einbringen. In einem Bericht wurde aufgezeigt, wie die Siedlungsentwicklung auf das öffentliche Verkehrsnetz abgestimmt werden könnte:

- Koordination der Ortsplanungen
- Konzentration der Arbeitsplätze an den Knotenpunkten des ÖV
- Abschöpfung der Mehrwerte
- Dezentrales P + R, vor allem aber B + R, usw.

Allerdings wurden die Vorschläge in der Debatte des Grossen Rates stark verwässert. Erst mit dem Druck des Bundes konnte erreicht werden, dass die Vorschläge auch umgesetzt werden konnten.

Résumé

2005 est arrivé!

Dans cet article à la fois réaliste et futuriste, l'auteur décrit les solutions qui ont été apportées en 2005 pour résoudre les problèmes de trafic en Suisse. A partir de l'inauguration du tunnel de base du Lötschberg en 2005, on remonte dans le temps pour retracer tous les remous techniques et politiques qui ont permis de trouver le consensus principal: le trafic doit prendre en charge tous les coûts qu'il engendre. A lire, pour sourire ou pour agir. □