

Zeitschrift: Heimatschutz = Patrimoine
Herausgeber: Schweizer Heimatschutz
Band: 88 (1993)
Heft: 4

Artikel: Ja zur Alpeninitiative! : Auch international im Trend
Autor: Cadonau, Gallus
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-175602>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 11.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Auch international im Trend

Ja zur Alpeninitiative!

von Gallus Cadonau, Jurist, Geschäftsführer der Schweizerischen Greina-Stiftung, Waltensburg

Einig ist man sich heute, dass die in unserer Gesellschaft zu lösenden Probleme komplex sind. Kann die Alpeninitiative brauchbare Lösung bieten oder genügt es, die Verkehrsproblematik aus der Sicht der Windschutzscheibe zu betrachten? Dienen wir unserer Umwelt mit dem Vorsatz, alle Natureingriffe sind zu verbieten? Die eindimensionale Sicht der Dinge liefert selten die angemessene Antwort. Die Verkehrsfrage hängt natürlich von weiteren Hauptfaktoren ab, wie Energie, Bevölkerungsentwicklung, Luftsituation und Raumplanung in der Schweiz, in Europa und weltweit.

Energiefrage bestimmt Verkehrsträger

Die wichtigsten Energiequellen der ersten Hälfte des 21. Jahrhunderts werden Kohle, Öl, Erdgas, Kern- und Sonnenenergie einschliesslich Biomasse, Wasser- und Windkraft sein.¹ Die Erdölreserven werden weltweit mit rund 125 Mrd. t beziffert. Aufgrund des jährlichen Verbrauchs von rund 3 Mrd. t dürften sich die nicht erneuerbaren Energiequellen zwischen 2030 und 2050 wirtschaftlich erschöpfen. Die Kohlevorräte sollten noch etwa 250 Jahre und die Sonnenenergie, welche rund 10000mal mehr Energie täglich zur Erde strahlt als die Menschheit weltweit benötigt, dürfte noch 4 Mrd. Jahre reichen.² Aus energetischer und marktwirtschaftlicher Sicht erscheint klar, dass die Wahl auf jenes Verkehrsmittel fallen sollte, welches am energieeffizientesten funktioniert.

Der gesamte Endenergieverbrauch der Schweiz betrug 1992 in kWh umgerechnet rund 230 Mrd. kWh. Der Verkehr allein verschlang davon 32% oder rund 73,5 Mrd. kWh.³ Die Bahnen benötigten 1992 2,5 Mrd. kWh oder knapp 3,5% des gesamten Energiekonsums im Verkehr; mit NEAT wären es 3 Mrd. kWh⁴. Die Bahnen benötigen somit rund 30mal weniger Energie

als der Strassenverkehr oder nur 1,1% des Gesamtenergieverbrauches 1992, sie befördern aber rund $\frac{1}{5}$ des Personenverkehrs und 80% der Transitgüter durch die Schweiz! Dass die Eisenbahn um ein Mehrfaches energieeffizienter operiert als der Privatverkehr ist aufgrund der amtlichen Verbrauchszahlen unbestritten. Wenn wir die Ziele von Energie 2000 auch über die Jahrhundertwende befolgen wollen, müssen wir möglichst viel Güter auf die Bahn verladen.

Bevölkerungsentwicklung und Nahrungsmittelproduktion

Die erste Milliarde Menschen zählte man 1830. 1930 hatte sich diese verdoppelt. 1960 wurde die dritte Milliarde gezählt. 15 Jahre später lebten 4 Mrd. und 1985 über 4,8 Mrd. Menschen auf unserer Erde. Für das Jahr 2000 wird mit 6,1–6,3 und bis 2025 mit 8,4 Mrd. Menschen gerechnet. Zu viele Menschen?

Obwohl das Bevölkerungswachstum in weniger entwickelten Drittweltländern (DWL) grösser ist als in den industrialisierten, leben zum Beispiel in Europa 67 Menschen pro Quadratkilometer, in Süd- und Mittelamerika «nur» 20 und in Afrika «nur» 19 Personen pro Quadratkilometer. Im Gegensatz dazu leben in der

Schweiz 158 Einwohner pro Quadratkilometer, BRD 246, Japan 325 und NL 354 – in Indien 233, China 109, Brasilien 16 und in der UdSSR 12,6 Einwohner pro Quadratkilometer.⁵ Wenn wir von Überbevölkerung reden, sollten wir eher nach Europa und Japan schauen... Dort stellen wir aber kaum Hungersnöte fest! Diese Zahlen zeigen, dass das Nahrungsmittelproblem ein Verteilungsproblem und nicht von der Anzahl Einwohner pro Quadratkilometer abhängig ist. Sonst würden ja alle Holländer verhungern und die Südamerikaner und Afrikaner wären überernährt. Problemverschärfend kommt hinzu, dass sich die industrielle Welt nicht nur mit Rohstoffen, sondern auch mit Nahrungsmitteln zu Lasten der Drittweltländer eindeckt... Aufgrund dieser Verhältnisse, können grosse Agrarlandflächen nicht für den Zuckerausbau zwecks Alkohol-Treibstoffherstellung zweckentfremdet werden, wie dies zum Beispiel in Brasilien bereits teilweise schon geschieht. Woher nähme die industrialisierte Welt das Recht her, um Weizenäcker und Reisfelder in Zuckerrohrplantagen zur Treibstoffgewinnung zu verwandeln, wenn bereits heute 40 000 Kinder täglich sterben, weil sie nichts zu essen haben? Abgesehen davon, würde zum Beispiel

die Destillation aller EG-Überschüsse bloss 5% des Benzinverbrauches der EG-Länder decken. In den USA müsste man 40% der ganzen Maisernte destillieren, um 10% des nötigen Treibstoffes zu erzeugen.⁶ Ist auch aufgrund dieser Zusammenhänge nicht einleuchtend, dass wir längerfristig überhaupt keine andere Wahl haben, als den Verkehr möglichst energieeffizient per Bahn zu befördern?

Freizeitindustrie wohin?

Zur Tatsache, dass zukünftig mehr Menschen auf unserem Planeten leben werden, kommen weitere Faktoren: Automatisierung, Arbeitszeitverkürzung und Arbeitslosigkeit. Was tun die Menschen in der arbeitsfreien Zeit? Mit wachsendem Wohlstand wird ein Teil der Freizeit fürs Reisen verwendet. Oder glaubt jemand, dass wir Volksgefängnisse um unsere Städte und Länder bauen werden, um jene aufzuhalten, welche von der Niederlassungs- und Reisefreiheit Gebrauch machen?

Für die Schweiz ist es leider eine bittere Tatsache, dass sich der alpenüberquerende Transitverkehr in den letzten 30 Jahren versechsfacht hat. Wer kann im Ernst noch bezweifeln, und für die Bergbevölkerung bürgen, dass in den nächsten Jahren keine Transit-Verdoppelung (leider) stattfinden wird? Warum redet niemand vom gegenwärtigen alpenüberquerenden Personenverkehr von 60–70 Mio. Fahrten? Leider fahren vier von fünf per Automobil. Für eine Umkehrung dieses Verkehrsverhältnisses würden zwei NEATs nicht reichen! Im Alpenraum wäre eine Verbesserung unserer Verkehrssituation bereits heute dringend notwendig. Bei einem Wirtschaftsaufschwung in Osteuropa, gekoppelt mit mehr Freizeit, ist vorstellbar, was sich auf uns zubewegen könnte. Muss man nicht froh sein, wenn möglichst viele jener prognostizierten 100 Millionen Personenfahrten auf der Schiene rollen? Wie würde die

Verkehrssituation heute am Gotthard aussehen, wenn unsere Vorfahren vor 100 Jahren gleich gedacht hätten, wie die NEAT-Gegner? Waren die Natureingriffe am Gotthard, im Wallis, in Bern und in Graubünden damals – und aus damaliger Sicht – etwa geringer? Und heute? Gehören nicht gerade die Bahnbauten am Gotthard und in Mittelbünden zu den attraktivsten touristischen Sehenswürdigkeiten? Entscheidend für jeden Natureingriff ist, dass zur Zweckerfüllung dem Verhältnismässigkeitsprinzip folgend jeweils nur die notwendige und geringste Umweltbelastung gewählt wird. Jede Belastung ist dergestalt einzugrenzen, dass sie das natürliche Regenerationsvermögen der Biosphäre nicht übersteigt. Im Gegensatz zur Bahn, welche längerfristig auch mit Solarstrom betrieben werden kann, widerspricht der heutige Verbrauch fossiler Energieträger im Privatverkehr diesem umweltschonenden Grundsatz. So verschlingt allein der heutige Privatverkehr mit rund 400 Mio. Autos weltweit jährlich rund 800 Mrd. Liter Treibstoff⁷ und treibt die Ausbeutung unserer Ressourcen mächtig voran. Kann die Freizeitindustrie solche Fakten ausser acht lassen?

Luft und Klima

Wir dürfen nicht vergessen, dass 40–50% unserer Wälder nach wie vor krank sind. Im Berggebiet sind über 50% der Bäume krank und weisen einen Nadelverlust von 15% und mehr auf. Bei der heutigen Entwicklung würden bis zum Jahr 2000 wahrscheinlich rund 67 Mio. Autos oder 68% mehr als heute herumfahren, entsprechend mehr Abgase produzieren, den Landverschleiss anheizen usw. Selbst die beste Katalysatortechnik bietet keinen Ausweg aus der Luftverschmutzung, wie die Stadt Los Angeles beweist. Wenn Los Angeles mit rund 10 Mio. Autos und 12– bis 10spurigen Autobahnen mitten durch die Stadt auch extrem schmutzige



Mit der Alpeninitiative und der NEAT soll vor allem der Güterverkehr von der Strasse auf die Bahn verlagert werden (Archivbild SHS).

Avec l'initiative des Alpes et les NLFA, il s'agit surtout de transférer de la route au rail le transport des marchandises.

Luft hat, ist sie nicht die einzige, die dagegen zu kämpfen hat. In 59 US-Städten werden die zulässigen CO-Werte überschritten. In den OECD-Ländern stammen 75% des Kohlenmonoxids (CO), 48% der Stickoxyde (NOx), 40% der Kohlenwasserstoffe (HC), 13% der Russpartikel und 3% der Schwefeloxys (SO₂) vom Motorfahrzeugverkehr. Die Stickoxyde, die zusammen mit den Kohlenwasserstoffen Ozon bilden, und massgeblich zur bekannten «Ozonloch-Problematik» beitragen, stammen grösstenteils ebenfalls vom Verkehr.⁶ Dazu kommt heute noch vermehrt das Problem des Treibhauseffektes.

Fakten für die Bahn

Eine schwerwiegende Umweltentwicklung wird in der weltweit zunehmenden Verschlechterung der Böden und dem Verlust von für die Land-

wirtschaft wesentlichen Ressourcen bestehen. Auch bei uns ist der Kulturlandverlust und Landschaftverschleiss kein Fremdwort. Seit 1950 hat sich der Fahrzeugbestand im privaten Verkehr in der Schweiz verzehnfacht und die Länge des gesamten Strassennetzes beträgt heute mehr als 70 000 km. Damit verbauen wir zirka 400 Mio. Quadratmeter Boden oder soviel, wie rund 4 Mio. Familien zum Wohnen beanspruchen.⁷

In den USA sind fast 160 000 Quadratkilometer – oder beinahe viermal die Fläche der Schweiz – im Dienste des Privatverkehrs geteert oder betonierte. Weltweit dient nach Worldwatch mindestens ein Drittel der Fläche städtischer Gebiete als Strasse und Parkplätze; in US-Städten die Hälfte, in Los Angeles sogar zwei Drittel. Dazu kommen noch soziale Kosten des Autoverkehrs

für die Steuerzahler. Gemäss konservativen Schätzungen betragen die Subventionen des Staates an den Motorfahrzeugverkehr in den USA rund 300 Milliarden Dollar pro Jahr oder 2400 Dollar pro Auto. Wenn man diese Kosten auf den Benzinpreis umlegen würde, so läge der Benzinpreis in den USA statt wie gegenwärtig bei 0.40 Fr. bei 1.80 Fr. pro Liter. Nicht inbegriffen in dieser Rechnung sind nach Worldwatch die externen, sozialen Kosten, zum Beispiel die Kosten der weltweit 200 000 Verkehrstoten und der Millionen von verletzten Verkehrsunfall- opfern, oder die Kosten der durch Luftverschmutzung geschädigten Landwirtschaft.

Die Allgemeinheit in der Schweiz subventioniert den Privatverkehr allein im Sektor «Verkehrsunfälle» (Med. Heilung, Wiedereingliederung, Produktionsausfall, Polizei und Justiz etc.) mit über 600 Franken pro Auto oder 1,85 Mrd. Franken pro Jahr⁸. Dazu kommen alle Gebäudeschäden infolge Luftverschmutzung. Allein bei Kloster St. Gallen werden die Kosten mit 20 Mio. Franken beziffert. Und in der Schweiz stehen rund 2 000 000 Mio. Bauten... Der Bund gab allein 1987 1,8 Mrd. Franken nur für Nationalstrassen aus. Dazu kamen im gleichen Jahr kantonale Strassenausgaben von 1,6 Mrd. und von den Schweizer Gemeinden nochmals 1,9 Mrd. Franken. Was der gesamte Bau einer NEAT in 15 bis 20 Jahren kostet, verschlingen unsere Strassen in 3 bis 4 Jahren. Im Endausbau sollen allein die Nationalstrassen rund 50 Mrd. Franken kosten!

Ausland als Vorbild

Frankreich plant eine Erweiterung des TGV-Netzes um 4700 km. Die TGV-Linie Lyon–Paris hat eine klare Umlagerung vom umweltbelastenden Flug zum Bahnpassagier bewirkt. Bei der TGV-Linie Süd–Est werden von 100 Franken Einnahmen zurzeit 39 Franken für den Betriebsaufwand und 23

Franken für die Amortisation von Strecke und Rollmaterial verwendet. Dadurch verbleiben 38 von 100 Franken der SNCF als Gewinn für das übrige Netz und zur Aufrechterhaltung defizitärer Linien⁹. In der BRD werden die ICE-Linien stetig ausgebaut. Südkorea hat sich ebenfalls für die TGV-Lösung entschieden. Das Auto-land Nr. 1, USA, setzt ebenfalls auf schnelle Eisenbahnverbindungen.

Wenn man mit der gewählten NEAT-Route im Kanton Uri nicht einverstanden ist, fragt sich, warum man nicht ein besseres Ingenieurbureau bezieht und die Y-Variante von Ständerat Cavelty mit einer echten Netzverbindung im Sinne der Gotthard-Ostvariante in Erwägung zieht? (Netzverbund Ostschweiz SG/GL/GR und grössere Schonung des Kantons Uri mit einem Durchstich im Raum Tavanasa/Waltensburg; geringe Höhendifferenz zu Bodio/Linthal, Taldurchquerung bloss ca. 500 m, kürzere Tunnel, rascherer Durchstich usw.). Einen nutzlosen Zwischenangriff bei Sedrun könnte man sich ebenso sparen, wie eine neue Variante einer Schnellstrasse Ilanz–Bonaduz durch die einmalige Ruinaulta. Kostenverminderung mindestens eine Milliarde Franken! Und als Materialdeponie könnte jene Landfläche benutzt beziehungsweise aufgestockt werden, welche durch die NOK beim Bau der Ilanzer Kraftwerke ohnehin schon in Mitleidenschaft gezogen worden ist.

Freiheit für wen?

Wo die neuerdings im Verkehr oft verwendeten Begriffe der «Freien Fahrt» oder «Freiheit» noch etwas mit dem klassischen Freiheitsbegriff «La liberté consiste à pouvoir faire tout ce qui ne nuit pas à autrui» (1789) etwas zu tun haben, ist schleierhaft. Freie Fahrt für mich, kann doch nicht heissen Ressourcenverbrauch, Abgase und Umweltverschmutzung für die anderen. Dieses rücksichtslose Verhalten widerspricht dem Freiheitsbegriff, weil die

Beeinträchtigung des «autrui» in Kauf genommen wird. Wer will die Freiheit zu reisen bestreiten, wenn sie umweltgerecht erfolgt? Freiheit und Autonomie im Verkehr ist dann erreicht, wenn Dritte keine Abgase einatmen müssen, nicht durch Lärm belästigt, erneuerbare Energieressourcen nicht zu Lasten unserer Nachkommen ausgebeutet werden, kein unnötiger Landverschleiss er-

folgt und ich trotzdem mein Reiseziel erreiche. Erst dann wird im Verkehr dem Freiheitsbegriff, der meine Freiheit dort beschränkt, wo das Recht meines Mitmenschen anfängt, korrekt nachgelebt!

Den Verkehr dreiteilen

Analysiert man die Hauptfaktoren, die den zukünftigen Verkehr beeinflussen, Energieverbrauch, Bevölkerungsentwick-

lung, Luftverschmutzung und Raumplanung, kommt man zum Ergebnis, dass eine ökologisch und volkswirtschaftlich verantwortbare Situation nur mit einer Dreiteilung des Verkehrs eine akzeptable Lösung anbieten kann.

Über zwei Drittel der täglichen Autofahrten betragen heute Distanzen von weniger als 30 km. Seit der Tour de Sol 1985 beweisen jedes Jahr im Leichtbau konstruierte Solarmobile, dass sogar der Gotthard allein mit Solarenergie bezwingbar ist. Dieser ökologiegerechte Fahrzeugantrieb reicht somit für kurze Distanzen bestens aus. Indessen gibt es zahlreiche Bereiche, in denen man ohne PW nicht auskommt. Eine umweltverträgliche Verwendung des Individualfahrzeuges im Lokalbereich (Bau, Gewerbe, Dienstleistungen usw.) ist nicht nur realistisch und legitim, sondern bedingt keinen Ausbau von Autobahnen, Landschaftverschleiss usw. Auch der lokale und regionale Einsatz eines LKWs, welcher den Umweltnormen entspricht, ist akzeptabel. Abzulehnen ist der Ferntransport und die teilweise sinnlosen Leerfahrten. Wir müssen den Mut haben, mit dem heutigen Verkehrs-Chaos aufzuräumen. Sagen wir neben dem öffentlichen – längerfristig auch ja zum umweltverträglichen Individualverkehr im Umkreis bis 50 oder 100 km, sofern er auch die Freiheitsrechte anderer respektiert. Eine neue und effiziente Verkehrsordnung muss aus Gründen der Energieeffizienz und zum Schutz der Landschaft die Bahn überall einsetzen. Sie soll vermehrt für Distanzen ab 50 km zum Einsatz kommen – auch um den Luftverkehr zu reduzieren, wo dieser nicht unumgänglich ist (Kontinentalverkehr). Eine Kombination Solarmobil – Bahn und umgekehrt soll einen energie- und zeiteffizienten Transport ermöglichen. Neben einem eher beschränkten Solarmobiltransport per Bahn, sollen die Solarmobile vermehrt an den Bahnstationen zur Verfügung ge-

Politikum Gütertransit: Eine Chronologie

- Dezember 1987: Umweltbewegte aus Graubünden, Tessin, Uri und Wallis treffen sich erstmals in Andermatt zu einer Verkehrstagung
- 1988: In regelmässigen Abständen finden weitere Verkehrstagungen in Andermatt statt. Es entsteht die Idee für die Lancierung einer Volksinitiative
- Mai 1989: Die Alpen-Initiative wird in der Schöllenen-schlucht gestartet.
- Mai 1990: Die Alpen-Initiative wird mit 107 570 Unterschriften in Bern eingereicht. Gleichzeitig wird in Uri die gleichlautende Urner Standesinitiative «Schutz vor dem Transitverkehr» hinterlegt.
- März 1991: Die Urnerinnen und Urner stimmen der Standesinitiative «Schutz vor dem Transitverkehr» mit 81,5 Prozent zu.
- Oktober 1991: Anlässlich der Neat-Debatte im Nationalrat scheitert ein Antrag des Urner Ständerates Hans Danioth knapp. Er verlangte die verbindliche Verlagerung des Gütertransits auf die Schiene.
- Dezember 1991: Bundesrat Adolf Ogi unterzeichnet den Transitvertrag zwischen der Schweiz und der EG.
- Februar 1992: Der Bundesrat veröffentlicht die Botschaft zur Alpen-Initiative. Er empfiehlt das Volksbegehren dem Parlament und dem Volk zur Ablehnung. Begründung: Die Forderungen der Alpen-Initiative seien durch Transitvertrag und Neat längst überholt.
- September 1992: Das Schweizer Volk stimmt mit deutlichem Mehr dem Bau der Neat zu. Neben Appenzell lehnt nur der Transitzanton Uri die Neat-Vorlage ab. In Uri sind die fehlende Verbindlichkeit für die Verlagerung und die fehlenden Zugeständnisse für eine umweltschonende, gedeckte Linienführung ausschlaggebend für die Ablehnung der Neat.
- Dezember 1992: Nach dem Ständerat heisst auch der Nationalrat den Transitvertrag gut. Der Nationalrat berät die Alpen-Initiative. Er lehnt sowohl das Volksbegehren als auch die Urner Standes-Initiative ab.
- Januar 1993: Der Transitvertrag tritt in Kraft.
- Juni 1993: Der Ständerat sitzt über der Alpen-Initiative und lehnt sie ab. Gleich ergeht es auch der Urner Standes-Initiative, die damit endgültig vom Tisch ist.
- Juni 1993: Die Urner Regierung stellt sich hinter die Anliegen der Alpen-Initiative und will sich im Abstimmungskampf für das Volksbegehren einsetzen.

Hildegard Loretan

stellt werden. Diese grundsätzliche Dreiteilung des Verkehrs erscheint sinnvoller, als eine fundamentalistische Verteufelung oder Vergötterung des Automobils.

Auf die Schiene!

Lärm und Abgase müssen verschwinden, nicht das Auto an sich! Kulturland fressende Autobahnen müssen verhindert werden, nicht umweltgerechtes Reisen! All diesen Ansprüchen genügt die Alpeninitiative, welche lediglich vom Bund verlangt, dass er das Alpengebiet vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs schützen soll. Die weitaus grösste Mehrheit der Schweizer Automobilisten sind somit gar nicht betroffen, höchstens, dass keine Vierzigtöner aus der EG den Weg versperren. Betroffen ist lediglich eine verschwindend kleine Minderheit, welche Ferntransporte ausführen. Wie die Beispiele zeigen, liegt die Alpeninitiative durchaus im internationalen Trend! Nicht nur die Urner, auch sonst haben viele Schweizer genug vom umweltzerstörenden und gefährlichen Transitverkehr. Dank Alpeninitiative und NEAT können wir ihn auf die Schiene verladen!

Quellenverzeichnis NEAT 91

- 1 EGES-Bericht, Bern, 1988, S. 146 ff.
- 2 Solar 91 – für eine energieunabhängigere Schweiz, 1990, S. 135 ff.
- 3 Schweiz. Gesamtenergiestatistik 1990, S. 29
- 4 Schweiz. Elektrizitätsstatistik 1992, S. 27 und Botschaft über den Bau der schweiz. Eisenbahn-Alpentransversale vom 23. Mai 1990, S. 78
- 5 Solarmobil im Alltag, Bern, 1989, S. 14
- 6 Worldwatchpaper Nr. 84, «Rethinking the Role of the Automobile», Washington D.C., 1988; Global 2000, The Global 2000 Report to the President (J. Carter), Council on Environmental Quality, US-Aussenministerium, USA, 12. Auflage, 1981; vgl. auch Tages-Anzeiger, 11. Juli 1988
- 7 vgl. N. 6 und Eidg. Raumplanungsbericht 1987, S. 11 ff.
- 8 Kassensturz-Informationen, K-Tip, Nr. 15, 6. Oktober 1993, S. 10 ff.

Dans la tendance internationale

Oui à l'initiative des Alpes!

par Gallus Cadonau, juriste, directeur de la Fondation suisse de la Greina, Waltensburg, GR

Aujourd'hui, tout le monde s'accorde à dire que les problèmes engendrés par notre civilisation sont d'une grande complexité. L'initiative des Alpes apporte-t-elle des solutions praticables, ou le bitume suffit-il à régler la question des transports? Servons-nous notre environnement en partant de l'idée qu'il faut interdire toute atteinte à la nature? Il est rare qu'une vision unilatérale des choses fournisse une réponse appropriée. Seul l'examen des nombreux domaines touchés permet d'arriver à des conclusions valables pour l'avenir. Les transports dépendent de multiples facteurs essentiels.

Face au risque d'épuisement des sources d'énergies non renouvelables, il est indispensable, pour des raisons économiques et énergétiques, d'opter pour des moyens de transport consommant moins d'énergie. En Suisse, le rail a utilisé environ 30 fois moins d'énergie que la route, soit seulement 1,1% de la consommation totale d'énergie en 1992, tout en assurant le transport d'environ un cinquième des voyageurs et 80% du transit marchandises à travers la Suisse. Il est ainsi indéniable que le chemin de fer est moins gourmand en énergie que le trafic individuel. La réalisation des objectifs d'Energie 2000 implique donc nécessairement que le rail assure dans la mesure du possible le transport des marchandises.

En l'an 2000, nous serons plus de 6 milliards d'êtres humains sur la planète. Si la croissance démographique semble galopante dans les pays du tiers-monde, il n'en demeure pas moins que la densité d'habitants au kilomètre carré est de loin la plus forte dans certains pays d'Europe (Pays-Bas) et au Japon. Cela montre bien que le problème de la malnutrition est dû à la mauvaise distribution et non pas à la densité de la population. Par ailleurs, les pays industrialisés s'approvisionnent en matières premières et en denrées alimentaires au détriment des pays du tiers-

monde. Du point de vue éthique, il est contestable de détourner les cultures agricoles vers celle de combustible. La distillation de tous les excédents de la CE ne permettrait de couvrir que 5% de la consommation d'essence des pays de la CE. Aux USA, il faudrait distiller 40% de toute la récolte de maïs pour produire 10% des besoins de carburant. Ces chiffres ne sont-ils pas éloquentes? Le rail doit être favorisé car il est le moins gourmand en énergie. En Suisse, le trafic de transit à travers les Alpes a sextuplé ces 30 dernières années. Aujourd'hui, 60 à 70 millions de véhicules franchissent les Alpes. Ne serait-il pas réjouissant de pouvoir à l'avenir, grâce à la NLFA, charger 100 millions de véhicules sur le rail? Il faut limiter le plus possible les atteintes à l'environnement. Le rail peut à long terme être alimenté en courant solaire. On le sait, la technique des catalyseurs, aussi perfectionnée soit-elle, ne permet pas de régler le problème de la pollution atmosphérique (exemple de Los Angeles). Dans les pays de l'OCDE, le trafic des véhicules à moteur engendre à lui seul le rejet de 75% des monoxydes de carbone, 48% des oxydes d'azote, 40% des hydrocarbures, 13% de particules de suie et 3% d'oxyde de soufre. De plus, le trafic individuel néces-

site l'occupation d'énormes surfaces de terrain pour les routes et les places de parc, sans compter les coûts sociaux de la circulation automobile, par exemple les victimes de la route, les dommages de la pollution atmosphérique sur les cultures et les bâtiments. En 1987, 5,3 milliards de francs ont été dépensés au niveau fédéral, cantonal et communal pour les routes. La construction d'une NLFA ne coûterait en 15–20 ans que la somme consacrée à nos routes en 3 à 4 ans!

La liberté consiste à pouvoir faire tout ce qui ne nuit pas à autrui (1789): cela signifie, pour les transports, qu'il ne faut pas obliger des tierces personnes à respirer des gaz d'échappement ou à vivre dans le bruit, qu'il ne faut pas épuiser les énergies non renouvelables au détriment des générations futures, qu'il ne faut pas gaspiller les surfaces de terrain, mais que je dois quand même arriver à ma destination! La répartition du trafic entre les mobiles solaires pour des distances inférieures à 30 km, les véhicules particuliers pour les services, la construction et l'artisanat au niveau local et le rail pour les distances de plus de 50 km, serait une solution acceptable. Aussi la NLFA et l'initiative des Alpes sont-elles des propositions prometteuses.