

Keine Igelmentalität

Autor(en): **Bodenmüller, Rolf**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Bulletin : mit amtlichen Publikationen für die Schweizer im Fürstentum Liechtenstein**

Band (Jahr): - **(1990)**

Heft 3

PDF erstellt am: **21.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-939063>

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.

FORUM

Keine Igelmentalität

Zum Leitthema: Ein Blick auf die europäische Landkarte genügt um festzustellen, dass unser Land buchstäblich im Herzen Europas gelegen ist. Diese zentrale Lage und die damit verbundene Kontrolle über die wichtigen Alpenpassagen haben der Eidgenossenschaft von früher und der Schweiz von heute stets eine bedeutsame europäische Rolle zugewiesen.

Unsere Landesregierung ist sich dieser Situation und der Bedeutung der Alpentransversalen gerade auch im Zusammenhang mit dem immer näheren Zusammenrücken der Länder in Europa durchaus bewusst. Die Schweiz ist bereit, einen erheblichen Beitrag an den Ausbau der Nord-Süd-Verbindungen und damit an die europäische Verkehrsentwicklung zu leisten. Mit der kürzlichen Verabschiedung der Botschaft an die eidgenössischen Räte über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (unter dem Ausdruck NEAT bekannt geworden) hat der Bundesrat seine Absicht kundgetan, dass die Schweiz konstruktiv am dynamischen Integrationsprozess mitmachen soll. Der Bau einer neuen Alpentransversale steht zudem ganz im Interesse einer umweltgerechten Verkehrspolitik. Dieses gigantische Projekt, welches rund 10 Milliarden Franken kosten würde, wäre – wenn es vom Parlament und darnach eventuell (falls das Referendum ergriffen wird) vom Volk

die Zustimmung erhält – das grösste vom Bund je in Angriff genommene Werk. Es verlangt viel Mut, Risiko – und Opferbereitschaft. Auch unser Land würde natürlich von diesem Vorhaben enorm profitieren: Die Verbindungen zu Europa würden kürzer und schneller, die Kontaktmöglichkeiten häufiger und intensiver. Damit könnten wir teilhaben an diesem einmaligen Prozess des europäischen Zueinanderrückens, dem wir uns auf keinen Fall entziehen können. Mit seiner NEAT-Botschaft – so meine ich – hat der Bundesrat viel Weitblick für die Zukunft Europas bewiesen – also genau das Gegenteil von dem, was man ihm zuweilen vorwirft. Es liegt nun am Ständerat, am Nationalrat und vielleicht auch an den Stimmbürgern, die bösen Zungen, welche uns gerne helvetischen Egoismus und eine Igelmentalität vorwerfen, Lügen zu strafen.



Minister Rolf Bodenmüller,
Chef des Auslandschweizerdienstes,
EDA

Schweizer Strassenbau – wie weiter?

Verkehrspolitik auf dem Weg in die Sackgasse

Der weitere Ausbau der Schieneninfrastruktur einerseits sowie die Plafonierung und Reduzierung des privaten Motorfahrzeugverkehrs andererseits sind die konkreten Zielsetzungen in den verkehrspolitischen Bestrebungen der Gegenwart.

Diese Ausrichtung der aktuellen Verkehrspolitik, die im Zusammenhang steht mit den vorhandenen Problemen des beschränkten Verkehrsraumes in den Agglomerationen und Städten sowie mit den Zielen des Um-

weltschutzes und der Luftreinhaltung, ist problemträchtig:

– Denn einerseits wird erstmals in der jahrtausendealten Geschichte des Verkehrswesens der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur nicht dort vorangetrieben, wo die entsprechende Verkehrsnachfrage ist;

– und andererseits sollen vorhandene Bedürfnisse des Motorfahrzeugverkehrs durch dirigistische Massnahmen künstlich eingeschränkt werden.

Förderung des öffentlichen Verkehrs abseits der Nachfrage

Dass die aktuelle Verkehrspolitik in der Schweiz den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur nicht in erster Linie dort vorantreibt, wo die entsprechende Verkehrsnachfrage ist, illustrieren das Konzept «Bahn+Bus 2000» sowie die Ausbauvorhaben im Transit- und im Agglomerationsverkehr:

– Das Konzept «Bahn+Bus 2000», das unter anderem eine Ergänzung des Eisenbahnnetzes mit vier Neubaustrecken bringen wird, soll den öffentlichen Verkehr nicht nur auf der West-Ost-Achse verbessern, wo bereits heute Kapazitätsengpässe bestehen, sondern

flächendeckend wirken, das heisst grundsätzlich auch dort, wo die Nachfrage nach mehr öffentlichem Verkehrsangebot gar nicht oder zumindest nicht offensichtlich besteht.

– Die Europäische Gemeinschaft EG verlangen von der Schweiz einen 40-Tonnen-Strassenkorridor, damit der zunehmende alpenquerende Güterverkehr im Zusammenhang mit der bis Ende 1992 angestrebten Verwirklichung eines freiheitlichen EG-Binnenmarktes bewältigt werden kann. Der Bundesrat hat als Alternative zum 40-Tonnen-Strassenkorridor Milliardeninvestitionen in neue Schienenwege in Aussicht gestellt mit dem Ziel, der EG als Testland für den kombinierten Verkehr zu dienen.

– Praktisch sämtliche Städte und Agglomerationen der Schweiz überquellen zurzeit von Motorfahrzeugen, und der Ruf nach verbesserten Bedingungen für den Individualverkehr ist unüberhörbar. Diesem Ruf können und wollen die Stadt- und Agglomerationsgemeinden jedoch aus den bekannten Gründen nicht nachkommen. Sie sehen die einzige Möglichkeit zur Bewältigung der zunehmenden Verkehrsnachfrage im Ausbau des öffentlichen Verkehrsangebotes.



Lastwagen erfüllen bei der Feinverteilung von Gütern eine wichtige Rolle. (Foto: Keycolor)