

# echo

Nummer 79 / 15. November 2004 erscheint fünf Mal pro Jahr

Das Magazin des Vereins «Zum Schutz des Alpengebietes vor dem Transitverkehr»

## INHALT

SEITE 3

**Margrith Hanselmann**

Trendwende ist eingeleitet

SEITE 4

**Elsa Coslado**

Im Einsatz für die LSVA in Frankreich



SEITE 5

**Post-Transporte**

Verlagerung wird unterwandert

SEITEN 6–7

**Roter Teufelsstein**

Der lange Weg der Aufbackbrötchen



SEITE 8

**Neu im Alpen-Shop**

Steinobjekte aus dem Valsertal

## Die Alpen leiden am Lastwagen-Fieber

Der Bundesrat will beim öffentlichen Verkehr den dicken Rotstift ansetzen. Der Neat und noch mehr dem Ausbau der Zulaufstrecken drohen Verzögerungen. Die Alpen-Initiative wird sich dagegen vehement zur Wehr setzen.

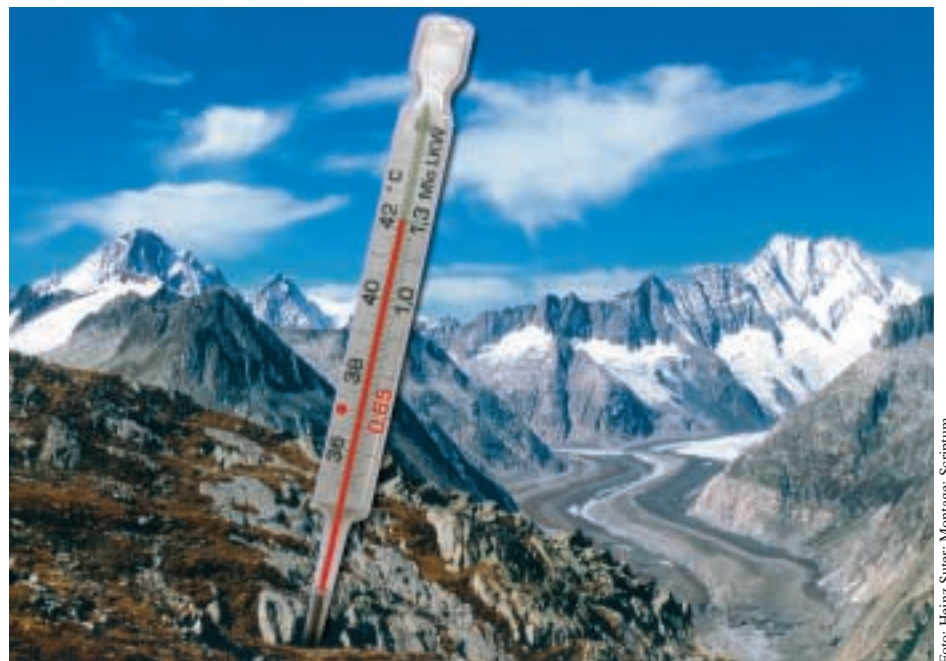


Foto: Heinz Suter; Montage: Scriptum

Mehr als nur erhöhte Temperatur: Statt der festgelegten 650'000 Fahrzeuge durchqueren jährlich fast 1,3 Millionen Lastwagen die Schweizer Alpen.

aa. Gemäss Auftrag des Volkes müsste die Verlagerung des alpenquerenden Transitverkehrs zehn Jahre nach Annahme der Alpen-Initiative abgeschlossen sein: also jetzt. Das Parlament hat die Frist im Verlagerungsgesetz aber um fünf Jahre verlängert: 2000 bis 2002 sollte der Güterverkehr durch die Alpen stabilisiert, dann bis 2009 schrittweise auf 650'000 Fahrten pro Jahr reduziert werden.

2003/04 zählt man aber knapp 1,3 Millionen Fahrten pro Jahr! Um das Ziel zu erreichen, wäre ab 2003 eine jährliche Reduktion um 10,5 Prozent oder jährlich 108'000 Fahrten nötig.

Die Einführung des Einbahnregimes am Gotthard nach dem Tunnelbrand vom Oktober 2001 hat sich als nur kurzzeitig

Fortsetzung auf Seite 2

# «Der Trend zur Senkung des Güterverkehrs ist...»

Fortsetzung von Seite 1

wirksame «Schocktherapie» für den Schwerverkehr erwiesen. Die «Temperatur» des Patienten Alpen fiel schlagartig, unterstützt auch von einer flauen Konjunktur, um nach der Wiedezulassung des Gegenverkehrs im Gotthardtunnel im Herbst 2002 erneut anzusteigen. In der ersten Jahreshälfte 2004 ging sie um rund 3 Prozent zurück.

## Unklare Entwicklung des Güterverkehrs

2005 wird die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) um durchschnittlich 50 Prozent erhöht. Wie sich dies auf den Güterverkehr auswirkt, ist noch unklar. Denn aus Gründen der Europaverträglichkeit erhöht die Schweiz gleichzeitig die Gewichtslimite generell von 34 auf 40 Tonnen. Während die Bahnen eine Abwanderung schwerer Güter auf die Strasse befürchten, betonen andere, dass die Fuhrhalter die schon existierenden 40-Tonnen-Kontingente bisher nie ausgeschöpft haben, und dass ein Vierzigtönnner heute

weniger bezahlt, als dies ab dem 1. Januar der Fall sein wird. Sicher ist, dass die Ökonomen kurzfristig eine Erholung der Konjunktur und damit mehr Güterverkehr prognostizieren. Andererseits können wir hoffen, dass Deutschland nun endlich auf den 1. Januar seine LKW-Maut einführt.

Und wie steht es um die längerfristigen Auswirkungen der Therapie? Mit der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels (2007) wird die Schweiz die LSVA noch einmal leicht erhöhen können. Danach wird der Güterverkehr jeweils im Rhythmus des Wirtschaftswachstums zu- oder abnehmen. Eine neue Studie des Bundes rechnet von 2002 bis 2030 mit einem Wachstum der Transitverkehrsleistung durch die Schweiz (tkm, alle Richtungen) von 75 Prozent! Dies lässt nichts Gutes erahnen. Für die Alpen-Initiative ist klar: Erst eine Alpentransitbörse mit einer klaren Beschränkung der Transittfahrten schützt den Patienten Alpen dauerhaft vor neuen «Fieberschüben».

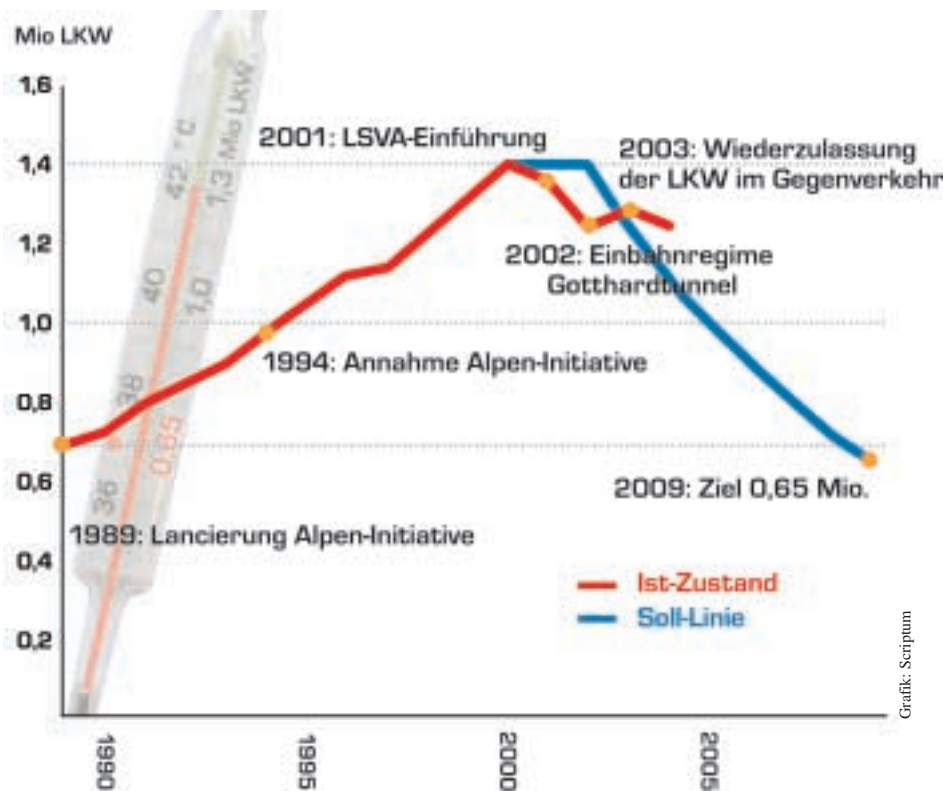
Das Verkehrsverlagerungsgesetz verlangt, dass bis im Jahr 2009 die Zahl der alpenquerenden Lastwagen auf 650'000 reduziert wird. Welche Massnahmen sind geplant, um dieses Ziel zu erreichen? Wir haben mit Margrith Hanselmann, Vizedirektorin des BAV, gesprochen.

*aa./bo.* Für das laufende Jahr wird ein Rückgang des alpenquerenden Strassengüterverkehrs von rund 3 Prozent erwartet. Für die Erreichung des Verlagerungsziels sollten es aber 10 Prozent sein. Warum kommt die Verlagerung nur schleppend voran?

Margrith Hanselmann: «Gegenüber dem Referenzjahr 2000 hatten wir per Ende des letzten Jahres rund 8 Prozent weniger alpenquerende Güterverkehrsfahrten. Das Verkehrsverlagerungsgesetz schreibt auf diesen Zeitpunkt hin lediglich eine Stabilisierung der Verkehrsmenge vor. Wir liegen hier also deutlich besser als der Plan. Im aktuellen Jahr zeichnet sich eine weitere Senkung der Fahrten ab. Andererseits hat der kombinierte Verkehr im ersten Halbjahr 2004 einen beachtlichen Zuwachs verzeichnet. Insgesamt hat der alpenquerende Schienengüterverkehr um 11 Prozent zugelegt. Das ist eine in jeder Hinsicht bemerkenswerte Entwicklung. Dass es so weitergeht, ist von verschiedenen Faktoren abhängig, welche nur teilweise im Einflussbereich der Schweiz liegen. Die Verlagerung ist eine internationale Aufgabe und auch abhängig von der konjunkturellen Entwicklung.»

*Welches ist Ihr nächstes Zwischenziel?*

Margrith Hanselmann: «Der Trend zur Senkung wurde wie gesagt bereits eingeleitet. In diese Richtung muss es weitergehen. Wir gehen davon aus, dass die Erhöhung der LSVA zusammen mit der Einführung der Maut in Deutschland im kommenden Jahr eine weitere Senkung begünstigt.»



Grafik: Serpium

Grosse Anstrengungen sind nötig, um das vorgegebene Verlagerungsziel fristgerecht zu erreichen.

# Senkung des transalpinen ist eingeleitet»



Sehr optimistisch, was die Verlagerung anbelangt: Margrith Hanselmann, stellvertretende Direktorin des Bundesamtes für Verkehr (BAV).

*Welche Massnahmen sind denn geplant?*  
Margrith Hanselmann: «Die bereits umgesetzten Massnahmen zur Stärkung der Schiene zeigen Wirkung und müssen daher auch fortgeführt werden. Wir werden uns selbstverständlich dafür einsetzen, dass die Verlagerungspolitik möglichst nicht unter Sparanstrengungen des Bundes zu leiden hat. In einem weitergehenden Schritt darf auch die Entwicklung zusätzlicher Massnahmen nicht ausgeschlossen werden. Der Bundesrat wird noch im Verlaufe dieses Jahres den zweiten Verlagerungsbericht verabschieden, welcher eine Auslegeordnung sämtlicher Massnahmen enthalten wird. Sie werden verstehen, dass ich dem Bundesrat hier nicht vorgreifen will.»

*Selbst wenn das Endziel fristgerecht erreicht wird: Wie wollen Sie verhindern, dass die Zahl der Lastwagen nach 2009 nicht wieder zunimmt?*

Margrith Hanselmann: «Es ist schon davon auszugehen, dass der Verkehr generell zu und nicht abnehmen wird. Das Verkehrsverlagerungsgesetz ist bis 2010 befristet und verpflichtet daher den Bundesrat, bis ins Jahr 2006 dem Parlament ein Nachfolgegesetz zu unterbreiten. Die Arbeiten dazu wurden bereits

aufgenommen, noch ist es aber zu früh, hier Ergebnisse vorzustellen.»

*Die Schienenkapazitäten im Alpenraum werden zwar grosszügig ausgebaut. Wie wollen Sie aber verhindern, dass die Verlagerung an Kapazitätsengpässen auf den Zulaufstrecken zur Neat scheitert, die immer mehr unter Spardruck stehen?*  
Margrith Hanselmann: «Die Frage der Kapazität ist von zentraler Bedeutung. Daher

läuft in diesem Bereich auch eine Vielzahl von nationalen wie auch internationalen Aktivitäten, um die notwendigen Kapazitäten für den Güterverkehr im gesamten Nord-Süd-Korridor rechtzeitig zur Verfügung stellen zu können. Wir sind zuversichtlich, dass dies gelingen wird, trotz vermehrtem Spardruck. Letztlich wollen sämtliche europäischen Schieneninfrastrukturbetreiber ihr Netz optimal auslasten. Das liegt auch im Interesse der beteiligten Regierungen.»

*Der Alpenschutzartikel gibt dem Bundesrat Auftrag und Kompetenz, die nötigen Massnahmen zur Verlagerung zu treffen. Warum macht der Bundesrat nicht endlich davon Gebrauch?*

Margrith Hanselmann: «Das Gegenteil trifft zu. Bundesrat und Parlament haben im Rahmen des Verlagerungsgesetzes eine Serie von Massnahmen beschlossen und auch finanzielle Mittel dafür bereitgestellt. Die bisher ergriffenen Verlagerungsmassnahmen wirken. Bundesrat und Parlament werden im Rahmen der Behandlung des zweiten Verlagerungsberichtes und des Nachfolgegesetzes zum Verkehrsverlagerungsgesetz entscheiden, ob weitere Massnahmen zu ergreifen sind und, falls ja, welche.»

## KOMMENTAR

### Vage Hoffnungen und Ratlosigkeit

aa. Frau Hanselmann ist optimistisch. Das ist gut so. Doch ihr Optimismus nährt sich von vielen unsicheren Hoffnungen: positive Auswirkungen der Einführung der (sehr tiefen) Maut in Deutschland, positive Auswirkung der Erhöhung der LSVA im nächsten Jahr trotz gleichzeitiger Erhöhung der Gewichtslimite, positive Effekte der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels 2007.

Das Interview spiegelt aber auch Ratlosigkeit: Wie sollen bei der aktuellen Sparpolitik die bereits sichtbaren Engpässe auf den Zulaufstrecken zur Neat beseitigt werden? Mit welchen Massnahmen kann dereinst die heutige Subventionierung des Schienengüterverkehrs ersetzt werden, wenn 2010 der Kredit aufgebraucht ist? Wie soll langfristig der angestrebte Wert von 0,65 Mio. Lastwagenfahrten pro Jahr gehalten werden?

Um das Ziel der Alpen-Initiative zu erreichen und langfristig zu sichern, hat der Bund noch viel Arbeit zu leisten. Und von unserer Seite braucht es nach wie vor Wachsamkeit, viel Druck und kreative Vorschläge.

# Ein langer Marsch durch die Institutionen



Foto: Toni Aschwanden

Elsa Coslado referiert und lobbyiert für die Einführung einer Schwerverkehrsabgabe in Frankreich.

Die Alpen-Initiative engagiert sich auch auf europäischer Ebene für eine nachhaltige Güterverkehrspolitik. Gemeinsam mit der französischen Umweltorganisation «France Nature Environnement» (FNE) läuft ein zweijähriges Projekt für eine Schwerverkehrsabgabe in Frankreich.

ta. Elsa Coslado hat alle Hände voll zu tun: Sie schreibt Stellungnahmen und Medienmitteilungen, trifft sich mit Regierungsbeamten und mit Umweltaktivisten oder stellt ein Seminar auf die Beine. Sie ist seit zwei Jahren die Projektverantwortliche für Verkehrsfragen in Berggebieten bei «France Nature Environnement». Seit Ende 2003 kümmert sie sich auch um das Projekt «LSVA in Frankreich», das die Alpen-Initiative mit lanciert hat.

Während in der Schweiz die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) problemlos funktioniert, stecken die Diskussionen für eine französische Schwerverkehrsabgabe noch in den Kinderschuhen. Für die Schweizer Verkehrspolitik ist es jedoch von grosser Bedeutung, dass auch die LKWs in den Nachbarländern ihre Kosten berappen und nicht zum Nulltarif quer durch Europa rollen. Nur so kann eine umfassende Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene stattfinden. Elsa Coslado nutzt ihren Spielraum: «Die be-

reits umgesetzten oder geplanten Schwerverkehrsabgaben in EU-Staaten wie Österreich oder Deutschland zeigen, dass es auch im eng beschränkten Rahmen der EU-Richtlinien Möglichkeiten gibt, dem LKW-Verkehr immerhin einen Teil seiner Kosten anzulasten. Dies ist besser als nichts!»

## Strassenverkehr als heilige Kuh

In Frankreich sind die Bedingungen freilich nicht ideal. Die meisten Politiker betrachten den Gütertransport auf der Strasse als heilige Kuh. Umweltprobleme anerkennen sie auf dem Papier, unternehmen aber im Verkehrsbereich nichts dagegen «Hier ist die Schweizer Verkehrspolitik vorbildlich», so Elsa Coslado. «Während man in französischen Ministerien noch lange am Diskutieren ist, handelt man bei euch bereits.»

Ein Umdenken sei nur möglich, wenn sich eine breite Allianz für das Thema stark mache. Ein Netzwerk lokaler Organisa-

650'000'000'000.– €

Die Forschungsinstitute IWW und Infrac haben die Gesundheits- und Umweltkosten des Verkehrs in Westeuropa neu berechnet (EU ohne Beitrittsländer, aber inklusive Schweiz und Norwegen). Diese Kosten – beziehungsweise Schäden – belaufen sich auf 650 Milliarden Euro. Dies entspricht rund 7 Prozent des Bruttoinlandproduktes (BIP) der EU. Es handelt sich dabei um Belastungen, die nicht von den Verursachern bezahlt, sondern der Allgemeinheit angelastet werden, etwa über Krankenkassenbeiträge und Steuern. Ein LKW richtet im Durchschnitt fünfmal mehr Schäden an als der Schienenverkehr, ein PKW dreimal so viel.

## Neuer EU-Kommissar

Seit Anfang November hat die Europäische Union einen neuen Verkehrskommissar. Der Franzose Jacques Barrot tritt die Nachfolge von Loyola de Palacio an. Die Umweltverbände werden der abtretenden Kommissarin nicht nachtrauern. Die Spanierin hat in ihrer Amtsdauer wiederholt eine umweltfreundlichere europäische Verkehrspolitik verhindert.

tionen trägt die LSVA-Kampagne auch in die Regionen. An einem Planungsseminar Ende September in Paris trafen sich rund 30 Vertreterinnen und Vertreter von Transitwiderstandsgruppen, Umweltorganisationen, Fahrgastverbänden, Gewerkschaften und Eisenbahnen, um Erfahrungen auszutauschen und gemeinsame Aktionen zu planen.

Bereits entwickeln die lokalen Gruppen erste Eigeninitiativen. So organisierte «Alsace Nature» Mitte Oktober eine Exkursion nach Brüssel, um mit EU-Funktionären und französischen Parlamentariern mögliche Wege hin zu einer französischen Schwerverkehrsabgabe zu besprechen. Und am internationalen ITE-Aktionstag am 2. Oktober fanden in verschiedenen Regionen Informationsveranstaltungen zum Thema der Kostenwahrheit statt. Elsa Coslado hofft, dass weitere Aktionen folgen und der Kreis der Partner erweitert werden kann. Denn steter Tropfen höhlt den Stein.

# Reorganisation widerspricht der Nachhaltigkeit



Foto: ex-press

Mit dem Entscheid, noch mehr Transporte auf die Strasse zu bringen, torpediert die Post die Verlagerungspolitik.

Die Alpen-Initiative kritisiert den Entscheid der Post, noch mehr Transporte auf die Strasse zu verlagern. Sie fordert den Bundesrat auf, die generelle Ausnahme vom LKW-Nachtfahrverbot, von dem die Post profitiert, auf Strecken zu beschränken, wo keine Bahntransporte möglich sind.

aa. Weil sie bereits in früheren Schritten Transporte von der Schiene auf die Strasse verlagert hat, sind heute einzelne Postzüge so kurz, dass die Post nun auch noch diese Transporte auf die Strasse verlagern will. Nur ausgesprochene Langstreckentransporte sollen auf der Schiene bleiben. Dieses Vorgehen widerspricht den strategischen Zielen des Bundesrates vom 27. Februar 2002, welche von der Post «eine nachhaltige und ethischen Grundsätzen verpflichtete Unternehmensstrategie» verlangt. Es ist unverständlich, dass ausgerechnet ein Bundesbetrieb wie die Post die Verlagerungspolitik torpediert. Mit einer anderen Organisation könnte bei den Postsachentransporten auch heute noch der Anteil der Schiene höher sein.

Allerdings steht schon die halbherzige Zielsetzung des Bundesrates («im Rahmen der betriebswirtschaftlichen Mög-

lichkeiten») in krassem Widerspruch zu seinen Bekenntnissen zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene. Indirekt ist die Verlagerung auf die Strasse aber auch eine Auswirkung der Liberalisierung der Post, welche eine Aufsplitterung des Gesamtvolumens der Postsachentransporte auf verschiedene Unternehmen zur Folge hatte. Für einen erfolgreichen Schienentransport sind grosse Volumen notwendig, welche die einzelnen Unternehmungen nur noch bedingt liefern können.

Die Verlagerung auf die Strasse ist nur möglich, weil die Post von einer generellen Ausnahme vom LKW-Nachtfahrverbot profitiert (Verkehrsregelnverordnung Art. 91 Abs. 4 Buchstabe d). Die Alpen-Initiative fordert den Bundesrat auf, diese Ausnahme auf Strecken zu beschränken, wo wegen fehlender Bahnlinie kein Bahntransport möglich ist.

## IN KÜRZE

### Güterverkehr in sensiblen Regionen

Sensible Regionen wie beispielsweise die Alpen sind stärker anfällig gegen Auswirkungen des Güterverkehrs und stellen in der nationalen und internationalen Verkehrspolitik eine spezielle Herausforderung dar. Im Hinblick auf den Integrationsprozess in Europa bedarf es besonderer Aufmerksamkeit, dass solche Regionen nicht unter die Räder des laufend zunehmenden Güterverkehrs kommen. Die European Federation for Transport and Environment (T&E), bei der auch die Alpen-Initiative Mitglied ist, lud am 27. und 28. Oktober 2004 in Wien zu einer Konferenz zum Thema «Nachhaltiger Gütertransport in sensiblen Regionen.» Ziel der Veranstaltung war, das Verständnis für die spezielle Situation in sensiblen Regionen zu fördern und der rein europäischen Blickwinkel auf regionale und lokale Besonderheiten auszuweiten. Nicht zuletzt wurden auch konkrete Lösungen wie beispielsweise die von der Alpen-Initiative ausgeheckte Alpentransitbörse vorgestellt, mit welcher Güter nachhaltig und dennoch wirtschaftlich transportiert werden können.

### Mehr Stickoxide und Partikel als erwartet

Die Emissionsentwicklung des Strassenverkehrs bei Kohlenmonoxid (CO) und bei den Kohlenwasserstoffen (HC) liegt im erwarteten Bereich. Dies besagt eine Studie des Bundesamts für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal). Der Ausstoss der Stickoxide (NO<sub>x</sub>) aber ist weniger gesunken als erwartet. Schuld ist der Schwerverkehr, da die Euro-2-Laster im realen Fahrbetrieb viel mehr Stickoxide ausstossen als auf dem Prüfstand, wo die Grenzwerte festgelegt wurden. Die rasche Zunahme der Diesel-PW ist dafür verantwortlich, dass auch die Partikel deutlich weniger zurückgingen als prognostiziert. Zur Erreichung des lufthygienischen Ziels müssen Stickoxid- und Partikel-Emissionen nochmals um weitere 50 bzw. 100 Prozent gesenkt werden!

## Artenschutzabkommen regelt Tiertransporte neu

Das aus dem Jahre 1968 stammende europäische Übereinkommen über den Schutz von Tieren auf internationalen Transporten ist grundlegend überarbeitet worden. Es folgt im Konflikt zwischen den Interessen des Menschen und der Tiere einem Mittelweg. Aus den Forderungen der verschiedenen beteiligten Staaten entstand ein Kompromiss. In den meisten Bereichen geht das neue Übereinkommen weniger weit als das schweizerische Tierschutzgesetz. Im gesamteuropäischen Rahmen allerdings bringt es Verbesserungen. Das Übereinkommen umfasst den Transport auf der Schiene, der Strasse, zu Wasser sowie in der Luft und regelt die wesentlichen auf alle Wirbeltiere anwendbaren Grundsätze. Es verlangt eine Ausbildung für die Betreuer von Tiertransporten, macht Vorgaben über die Beschaffenheit und Konstruktion der Transportmittel, definiert, wann die Tiere transportfähig sind und regelt den Umgang mit den Tieren, das Verladen und Ausladen sowie weitere Transportpraktiken. Da dieses Übereinkommen aber als Rahmenerlass konzipiert ist, bleiben viele Details offen. In diesen Fällen ist die Erarbeitung von so genannten technischen Protokollen vorgesehen. Diese sollen die Details zu Platzangebot, Transportintervallen, Fütterung oder Ruhepausen regeln. Für eine vollumfängliche Umsetzung des Übereinkommens ist eine Änderung der Tierschutzverordnung notwendig. Diese soll im Rahmen der laufenden Revision erfolgen.

## Neuer Präsident bei der CIPRA

Die Internationale Alpenschutzkommission CIPRA hat einen neuen Präsidenten. Die Delegiertenversammlung in Kranjska Gora (Slovenien) wählte den Schweizer Geografen Dominik Siegrist. Er löst Andreas Weissen ab, der die CIPRA seit 1995 leitete.

## «Roter Teufelsstein» für Délifrance SA

# Wozu brauchen wir Brötchen aus Holland?



Foto: Alpen-Initiative

Wenig Begeisterung bei der Délifrance: Toni Aschwanden von der Alpen-Initiative überreicht den «Roten Teufelsstein».

Mit der Verleihung des «Roten Teufelssteins» macht die Alpen-Initiative regelmässig auf unsinnige Transporte aufmerksam. Der wenig begehrte Preis geht heuer an die Délifrance SA – einen weltweit tätigen Brothersteller. Délifrance-Aufbackbrote kommen aus den Niederlanden in die Schweizer Läden.

Unsere Lebensmittel reisen über immer längere Distanzen. Während der Lebensmittelverbrauch pro Kopf in den vergangenen 20 Jahren kaum gestiegen ist, hat sich derweil der Transportaufwand für Nahrungsmittel verdoppelt. Eine Folge davon ist die massive Zunahme des Güterverkehrs und die daraus resultierenden Probleme: Lärm, Abgase, verstopfte Strassen und mehr Unfälle. Dabei sind es nicht mehr bloss Kiwis aus Neuseeland oder Tomaten aus Marokko, welche in das Sortiment unserer Einkaufsläden Einzug gefunden haben. Selbst das tägliche Brot, das genauso gut in der Schweiz produziert werden könnte, hat häufig eine lange Lastwagenfahrt hinter sich. So werden die Aufbackbrote von Délifrance aus Holland angekart. Für die Alpen-Initiative ist dies

Grund genug, dem französischen Backwaren-Giganten den «Roten Teufelsstein» für unsinnige Transporte zu verleihen.

Brot gehört in unserer Kultur zu den wichtigsten Nahrungsmitteln. Die Schweizer Bäckereien und Grossverteiler bieten es in ausserordentlicher Vielfalt und Qualität an. Das Getreide wird grösstenteils importiert, geknetet und gebacken aber wird meistens vor Ort. Trotzdem importiert unser Land jährlich über 5'000 Tonnen Brot oder Backwaren. Dies entspricht zwar nur 1 bis 2 Prozent der konsumierten Menge, verursacht aber dennoch absolut unnötige LKW-Fahrten. Der Brötchenimport entwickelt sich aber beunruhigend: Innert 10 Jahren, von 1993 bis 2003, hat sich zum Beispiel die Menge der ver-

kaufsbereit abgepackten Brot- und Backwaren aus dem Ausland verfünffacht.

### Mindestens 700 Kilometer unterwegs

Besonders zahlreich in unseren Regalen anzutreffen sind die Aufbackbrote «Pariguettes» des Backwarenkonzerns Délifrance. Die Aufbackwaren sind in verschiedenen Detailgeschäften, aber auch bei Grossverteilern wie Coop zu finden. Diese unter einer Schutzatmosphäre verpackten Brote benötigen keine Kühlung und sind lange haltbar. Der Produktionsstandort Ridderberk in den Niederlanden liegt rund 700 Kilometer von der Schweizergrenze entfernt. Zum Transportaufwand für den Import kommen noch die vorangehenden Transporte des Weizens und der Verpackung. Die Migros-Bäckerei Jowa beweist mit einem identischen Produkt, dass man solche Aufbackbrote unter Schutzatmosphäre auch ohne weiteres in der Schweiz produzieren kann.

### Harte Konkurrenz für die lokale Bäckerei

Der französische Délifrance-Konzern ist ein wahrer Brotbackwaren-Gigant. Mit Niederlassungen in zwölf verschiedenen Ländern, darunter seit 1982 auch in der Schweiz, vertreibt er Hunderte von Brotprodukten. In der Romandie und in einigen Städten der Deutschschweiz ist er auch durch Franchisen-Unternehmer präsent. Neben seinen eigenen Geschäften beliefert Délifrance zahlreiche Detailhändler, Tankstellen und Kioske mit Gipfeli und Brot. Durch diese Massenproduktion geraten die lokalen und regionalen Betriebe länger je mehr unter Druck. Konsumentinnen und Konsumenten haben es in der Hand, beim Einkauf einheimische Brotprodukte zu bevorzugen. Lebensmittel aus regionaler Produktion verbrauchen weniger Energie und oft auch weniger Rohstoffe (Verpackung) und verursachen dadurch weniger Schadstoffe und deren Folgekosten. Und wir meinen: Vom Beck um die Ecke schmeckt es besser.



Aus Holland in die Schweiz gekarrt: Délifrance-Produkte.

## IN KÜRZE

### Bald mit 60-Tönnern unterwegs?

Der deutsche Bundesverband Gross- und Aussenhandel (BGA) fordert die Zulassung von 60-Tonnen-Lastwagen in Deutschland. Er erhofft sich damit mehr Transporte ohne Ausbau der Strassen. Der Bundesverband Güterverkehr und Logistik (BGL) lehnt die Forderung ab. Die zu transportierenden Losgrößen seien ohnehin immer kleiner. Dafür sind laut BGL 60-Töner nicht geeignet, da diese nur Start-Ziel-Verkehr von grösseren Mengen aufnehmen können, was das Kerngeschäft der Eisenbahn sei. Verlagerung von der Schiene auf die Strasse wäre die Folge. Zudem können 60-Töner auch nicht in die Städte hineinfahren. Es müsste vor der Stadt umgeladen werden, was Mehrkosten verursacht. Der Geschäftsführer der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten, Wolfgang Draaf, sieht neben den Brücken, den zu kleinen Tankstellen und Parkplätzen, den fehlenden Umschlagplätzen auch die zu engen Kreisel als Problem für 60-Töner.

## IMPRESSUM

echo  
Das Magazin des Vereins «Zum Schutz des  
Alpengebietes vor dem Transitverkehr»

Politik, Medien, Sekretariat  
Alpen-Initiative, Herrengasse 2, Postfach 28, 6460 Altdorf  
Tel. 041 870 97 81, Fax 041 870 97 88  
www.alpeninitiative.ch, info@alpeninitiative.ch

Adressverwaltung, Wandern, Shop  
Alpen-Initiative, Postfach 29, 3900 Brig  
Tel. 027 924 22 26, Fax: 027 924 43 05  
adresse@alpeninitiative.ch  
wandern@alpeninitiative.ch  
shop@alpeninitiative.ch  
PC-Konto 19-6246-9; IBAN: CH8500785001225440214

Redaktion: Ruedi Bomatter (bo)

Mitarbeit: Alf Arnold (aa), Toni Aschwanden (ta)

Fotos: Alpen-Initiative, Toni Aschwanden, Heinz Suter,  
Josef Fux, ex-press

Fotomontage, Grafik: Scriptum, Altdorf

Layout: Scriptum, Büro für Kommunikation, Altdorf

Druck: S&Z Print, Brig-Glis, gedruckt auf 100% Altpapier

# Ein Stück Alpen daheim



Foto: Josef Fux

Jedes Objekt ein Unikat: Produkte aus Valser Quarzit, die neu im Shop der Alpen-Initiative erhältlich sind.

Einen Berg – das wohl schönste Kunstwerk aus Stein – können wir Ihnen nicht nach Hause liefern. Kunstvoll gefertigte Kerzenständer, Platten oder Eierbecher aus Valser Quarzit allerdings sind ab sofort im Alpen-Shop erhältlich.

bo. Seit Jahrhunderten werden im Bündner Bergdorf Vals Steine abgebaut. Der zu Platten gehauene Valser Quarzit, ein Gneis mit hohem Quarzanteil, wurde in früheren Jahren hauptsächlich als Deckmaterial für die Dächer verwendet. Der grüne, leicht bläuliche oder weisse Glimmerquarzit mit grob geschieferter Bänderung allerdings inspirierte auch Architekten und Künstler und kommt heute in unterschiedlichsten Arten und Formen zur Anwendung. Prominentestes Beispiel ist wohl die von Peter Zumthor gestaltete Valser Felsentherme. Das aus übereinander geschichteten Steinplatten bestehende Bauwerk ist weit herum bekannt und steht bereits heute unter Denkmalschutz. Auch in New York oder Chicago zieren Platten aus Valser Quarzit die Fassaden oder Böden von Repräsentantbauten. Und auch der jüngste und berühmteste Platz der Schweiz, der Bundesplatz in Bern, ist mit Steinplatten aus Vals belegt.

## Jedes Stück ein Unikat

Einer, der sich von der Vielgestaltigkeit dieses Steines inspirieren lässt, ist der Künstler Franz Hügli. Seine Gegenstände übersteigen das rein handwerkliche Können. Er entwirft und kreiert ganz unterschiedliche Arten von Platztellern, Kerzenhaltern oder Eierbechern. Er enthebt diese Gegenstände des täglichen Gebrauchs der reinen Funktionalität und verleiht ihnen damit den Wert eines Kunstwerkes. Seine Kreationen sind einmalig, und durch die unterschiedliche Steinlegung wird jedes Objekt zum Unikat. Verschiedene aus Valser Quarzit gefertigte Produkte von Franz Hügli sind ab sofort im Alpen-Shop erhältlich. Bestellen Sie für sich, Ihre Freunde oder Bekannten ein Stück Berg bei der Alpen-Initiative.

## AGENDA

3./4. Dezember 2004

Planungsweekend 2005 in Lützelflüh:  
Das Planungsweekend steht allen interessierten Mitgliedern offen. Anmeldeunterlagen erhalten Sie unter [www.alpeninitiative.ch](http://www.alpeninitiative.ch) oder beim Sekretariat, Tel. 041 870 97 81.

Sa, 23. April 2005

Jahresversammlung der Alpen-Initiative.

## INTERN

### Spenden von den Steuern abziehen

Der Zweck des Vereins Alpen-Initiative deckt sich mit dem Alpenschutzartikel in der Bundesverfassung. Die Alpen-Initiative verfolgt also eine auch vom Bund ausdrücklich formulierte und infolgedessen öffentliche Zielsetzung. Sie ist deshalb vom Kanton Wallis, wo sie ihren Vereinssitz hat, seit Jahren von der Staats- und Bundessteuerpflicht befreit. Damit ist die Voraussetzung erfüllt, dass Spenden an die Alpen-Initiative vom steuerbaren Einkommen abgezogen werden dürfen. Jeder Kanton entscheidet aber grundsätzlich selber, welche Organisationen er als steuerbefreit anerkennt. Die meisten Kantone orientieren sich allerdings am Verzeichnis der eidgenössischen Steuerkonferenz. In dessen neusten Ausgabe 2004 ist nun auch die Alpen-Initiative aufgeführt. Wer im Jahr mehr als 100 Franken freiwillige Zuwendungen an die Alpen-Initiative einbezahlt, erhält jeweils im folgenden Januar eine Spendenbescheinigung als Beleg für die Steuererklärung. Der aufgeführte Betrag kann vom steuerbaren Einkommen abgezogen werden. Die Regelungen in den einzelnen Kantonen aber sind unterschiedlich. So gibt es beispielsweise Selbstbehalte oder Maximalabzüge relativ zum Nettoeinkommen. «Falls die Steuerbehörden Ihre Abzüge nicht akzeptieren, können Sie sich mit unserem Sekretariat in Altdorf in Verbindung setzen», erklärt Lucia Lauener, Finanzchefin der Alpen-Initiative. «Wir werden uns für Ihre Interessen einsetzen und haben bis anhin auch immer Erfolg gehabt.»