

1 Parkplatz pro 50 Gästebetten?

Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS lehnt das Streitbeilegungsprotokoll zur Alpenkonvention ab. Seit Jahren warnt der FRS davor, dass die Alpenkonvention die wirtschaftliche Weiterentwicklung in einem Grossteil der Schweiz blockiert. Mit dem Streitbeilegungsprotokoll bekommen die übrigen Vertragsstaaten der Alpenkonvention nun ein Instrumentarium in die Hand, um in die schweizerische Autonomie bei der Festsetzung nationaler Rahmenbedingungen einzugreifen.

Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS lehnt das sogenannte Streitbeilegungsprotokoll, ein weiteres Zusatzprotokoll zur Alpenkonvention, grundsätzlich ab. Für den FRS ist dieses neunte Zusatzprotokoll ein klares Indiz dafür, dass die Alpenkonvention und deren Ausführungsprotokolle den Spielraum hinsichtlich einer weiteren Entwicklung unseres Landes aufs massivste einengen werden. Künftige Anpassungen der Rahmenbedingungen im Interesse der helvetischen Bevölkerung und Wirtschaft können mit den Instrumenten des Zusatzprotokolls von den übrigen Vertragsstaaten blockiert werden. Das Streitbeilegungsprotokoll höhlt somit die Autonomie der Schweizerischen Eidgenossenschaft aus.

Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS hat es in seinen Stellungnahmen zur Alpenkonvention und deren Ausführungsprotokollen stets abgelehnt, dass ein hauptsächlich ökologisch ausgerichtetes Gesamtpaket ratifiziert wird, bei dem im Spannungsfeld zwischen Schutz und Nutzung des Alpenraums der Schutzgedanke deutlich dominiert. Diese Bevorzugung hat der FRS wiederholt aufs schärfste kritisiert. Ausser Realitätsfremden und Ökologie-Fundamentalisten kann wohl niemand wirklich beabsichtigen, den alpinen Raum – immerhin fast zwei Drittel der Fläche der Eidgenossenschaft – zu einem riesigen Freilichtmuseum à la Ballenberg werden zu lassen.

Begrenzung des öffentlichen Parkplatzangebots

Ein weiteres Indiz dafür, dass die Alpenkonvention nicht nur eine Rahmenkonvention mit ideellen Grundsätzen bleiben soll, sondern sich handfeste fundamental-ökologische Interessen dahinter verbergen, lieferte jüngst auch die internationale Alpenschutzkommission CIPRA. Die Mitinitiantin der Alpenkonvention monierte, dass mit dem Entscheid des Nationalrates, am Gotthard unverzüglich einen zweiten Strassentunnel zu planen, das Verkehrsprotokoll zur Alpenkonvention in Frage gestellt worden sei.

Dass sich die CIPRA nicht mit ideellen Grundsätzen zufrieden gibt, wird zudem schnell deutlich, wenn man auf der CIPRA-Internetseite den Aktionsplan zur Umsetzung der Alpenkonvention liest. Dort steht unter anderem: Die Parkraumbewirtschaftung müsse sich an den Angeboten des öffentlichen Verkehrs orientieren, um den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zu erleichtern. Ausserdem sei die Begrenzung des öffentlichen Parkplatzangebots in Städten und Dörfern „auf 1 Platz pro 20 Einwohner und 1 Platz pro 50 Gästebetten“ anzustreben.

Sieben Kantone sind integral betroffen

Ausgeblendet wird bei solchen weltfremden Radikalforderungen die Tatsache, dass die Schweiz im Herzen der Alpen liegt: Von der Alpenkonvention sind rund 24% der gesamten Schweizer Bevölkerung bzw. über 60% der Gesamtfläche unseres Landes betroffen – so z.B. das gesamte Kantonsgebiet von AI, AR, GL, GR, SZ, TI und VS sowie weite Teile der Kantone BE, LU und SG. Dieses Ausmass an Betroffenheit steht in einem krassen Missverhältnis zu jenem anderer Vertragsparteien: Vom Staatsgebiet Deutschlands werden nur 3%, von jenem Frankreichs lediglich 7,5%, von jenem Italiens 17,5% und jenem Sloweniens 33,5% von der Alpenkonvention tangiert. In Deutschland sind nur 2%, in Frankreich 4%, in Italien 8% und in Slowenien 19% der Gesamtbevölkerung direkt vom Vertragswerk betroffen. Diese Länder werden daher auch nicht wie die Schweiz durch eine derart massive Einengung des Spielraums hinsichtlich ihrer nationalen Weiterentwicklung bedroht.

Bern, den 22. August 2000