

# Nachhaltiges Glarnerland

Von Andreas Schlittler-Bähni, Glarus

Er ist wieder in aller Munde, - der Begriff der „Nachhaltigkeit“. - Von Politikern und Exponenten aller Couleurs in zahlreichen Berichten und Artikeln verwendet, teils vehement vertreten und gelegentlich missbraucht. - Wenn das „Wort des Jahres“ nominiert wird, - die „**Nachhaltigkeit**“ gehört mit Sicherheit dazu!

Doch was will sie eigentlich, diese Nachhaltigkeit? Was hat es auf sich, mit diesem Begriff? Die semantische Aussage scheint nicht jedermann ganz klar zu sein, wird sie doch meistens mit „mehr Wirtschaftlichkeit“ gleichgesetzt.

Der Begriff ist älter als allgemein angenommen und wurde erstmalig um **1700** durch Oberberghauptmann **Hans Carl von Carlowitz** für ein Aufforstungsprojekt der Silberstadt Freiberg, Sachsen (Deutschland) definiert:

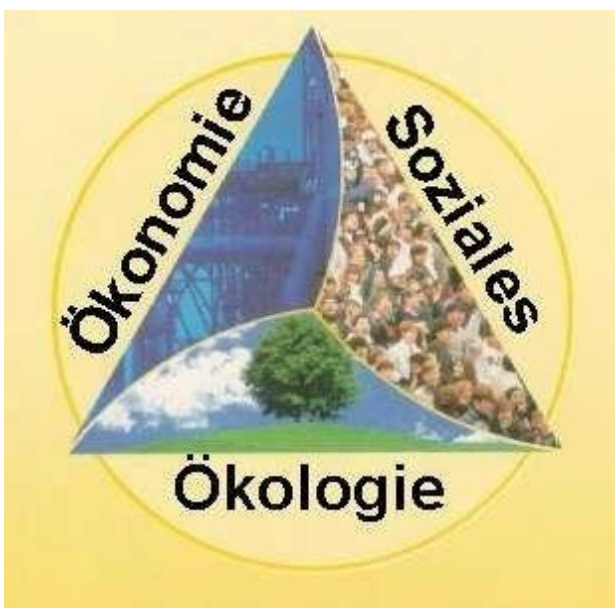
**„Es soll nur soviel Holz geschlagen und durch die Gesellschaft genutzt werden, wie im Laufe eines Jahres in der Natur nachwachsen kann.“**



Die frühere norwegische Ministerpräsidentin **Gro Harlem Brundtland** definierte in dem nach ihr genannten UN-Bericht **1987**, den Begriff der Nachhaltigkeit wie folgt:

**"Den Bedürfnissen der heutigen Generation zu entsprechen, ohne die Möglichkeiten künftiger Generationen zu gefährden, ihre eigenen Bedürfnisse zu befriedigen"**

Seit dem Weltgipfel in Rio de Janeiro **1992** setzt sich die Erkenntnis durch, dass ein ökologisches Gleichgewicht nur erreicht werden kann, wenn parallel dazu ökonomische Sicherheit und soziale Gerechtigkeit gleichrangig angestrebt werden.



Die definierten drei Pfeiler des Nachhaltigkeitsprinzips sind demnach: **Soziologie (Gesellschaft)**, **Ökonomie (Wirtschaftlichkeit)** und **Ökologie (Umwelt)**, sie müssen **deckungsgleich** sein, analog den Seiten eines gleichseitigen Dreiecks.

Nachhaltig soll sie werden, die Verkehrspolitik des Bundes. Jedenfalls soll ein neuer Sachplan „Verkehr“ des Eidg. Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) dieses Ziel vorgeben, nachdem die beiden Sachpläne zur Überarbeitung zurückgezogen wurden. Doch ohne konkrete Massnahmen für die

notwendige Zielerreichung aufzuzeigen, mit einer einzigen Unterteilung der Verkehrsnetze in ein übergeordnetes Grund- und ein untergeordnetes Ergänzungsnetz, kann dieses Ziel nicht erreicht werden.

Wenn der Ausbau der Netze und somit die grössten Investitionen hauptsächlich in den Agglomerationen der bestehenden Hauptzentren und entlang der Hauptverkehrsachsen (Nord-Süd Alpentransversale / Ost-West Mittelland) getätigt und die Verantwortlichkeiten für die Ergänzungsnetze grösstenteils den Kantonen überlassen werden, wäre ein Leistungsabbau im öffentlichen Verkehr in Randgebieten mangels finanziellen Mitteln nur eine Frage der Zeit.

Wenn es also dem Bund mit den propagierten Nachhaltigkeitsprinzipien Ernst ist, wenn er gewisse Ökopotentiale durch Umlagerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf den öffentlichen Verkehr (OeV) nutzen will, dann darf er sich nicht von den reinen Wirtschaftlichkeitsüberlegungen leiten lassen, dann muss er auch die Kosten für unrentable Streckenteile in den Ergänzungsnetzen übernehmen.

Doch auch unser Kanton ist gefordert. Immer wieder wird die Nachhaltigkeit unserer Politik speziell betont. Somit gilt es insbesondere bei den anstehenden Sparübungen und in Hinblick auf den zukunftssträchtigen kant. Richtplan auf die Formel der Nachhaltigkeit zu untersuchen und dieselben Fragen immer und immer wieder zu stellen: „Bringt diese (Spar-)Massnahme auch in der ferneren Zukunft etwas oder verhindert sie eine dauerhafte Entwicklung? “- „Wird durch eine kurzfristige, intensive touristische Nutzung eine lang anhaltende und tief wirkende verhindert?“

Folgen die Verantwortlichen den Gedanken von Gro Harlem Brundtland und Hans Carl von Carlowitz, so werden sie die richtigen Entscheidungen treffen.