

ÖFFENTLICHER VERKEHR

Die Stagnation beim öffentlichen Verkehr soll durch verschiedenste Massnahmen überwunden werden. Im Dezember 1982 wurde die Regierung in einer Interpellation von Abgeordneten der Mehrheitspartei (Vaterländische Union) aufgefordert, ein kurz-, mittel- und langfristiges Konzept auszuarbeiten, das die Ausweitung des öffentlichen Verkehrs und damit die Verminderung des Individualverkehrs zum Ziele hat. Im Januar 1986 legte der zuständige Ressortchef 14 Thesen zum öffentlichen Verkehr der Zukunft vor. 1985 und 1986 wurden aufgrund einer Petition²⁹ für eine Einführung von obligatorischen autofreien Sonntagen vorerst deren vier auf freiwilliger Basis vom Land organisiert (21. April, 15. September 1985, 25. Mai 1986, 21. September 1986). An diesen Tagen war die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel unentgeltlich. Zwischenzeitlich wurde beschlossen, 1988 versuchsweise für ein Jahr auf Fahrtaxen im Bussystem zu verzichten.

5.3 VERÄNDERUNGEN IN DER FREIEN LANDSCHAFT

5.3.1 VORBEMERKUNGEN ZU VERLUSTBILANZEN (WICHTIGSTE LEBENS-RÄUME)

Die traditionelle Kulturlandschaft wandelte sich, wie in Kap. 5.1 dargelegt, zu einer intensiv genutzten Zivilisationslandschaft. Demgemäss handelt es sich im wesentlichen um eine Verlustbilanz an Vielfalt, die durch den Schwund an Lebensräumen wie auch durch die generelle grössere Eindringtiefe in das Agrarsystem bedingt ist. Neben dem eigentlichen Biotopschwund ist vor allem die dynamische Komponente von nicht mehr möglichen Abläufen im Freiraum für den Artenschwund bedeutsam. Demgemäss sind Pionierarten, am Beginn einer Entwicklung, in der stabilisierten Landschaft besonders bedroht. Ebenso fehlen in der stark genutzten Landschaft die Übergangszonen, die langen Säume.

In der vorliegenden Arbeit wird der Versuch unternommen, diese Verluste anhand von näherungsweise aus der Literatur bekannten