

Jungparteien sagen ja zum CO₂-Gesetz

Die Junge Mitte Kanton Schwyz, die Junge Grünliberale Kanton Schwyz und die Juso Schwyz unterstützen geint das CO₂-Gesetz.

Das CO₂-Gesetz, über das am 13. Juni abgestimmt wird, ist ein erstes Zeichen für eine nachhaltige Zukunft. Mittels Lenkungsabgaben und Anreizen sollen Menschen, die sich klimafreundlich verhalten, profitieren und verschiedene nachhaltige Projekte finanziert werden. Der Klimafonds finanziert auch Anpassungsmassnahmen, um nicht mehr abwendbare Folgen des Klimawandels zu reduzieren. Davon profitieren vor allem Förster und Bauern, denn gerade ihre Schutzmassnahmen sind teils sehr teuer. Diese Massnahmen werden zukünftig aus Auktionserträgen des Emissionshandels und aus dem Klimafonds bezahlt, anstatt nur über die Steuern. Dies entlastet somit den Steuerzahler.

Wird das Autofahren unbezahlbar? Nein. Die Benzinpreis-Schwankungen sind grösser als die zusätzlichen Klima-abgaben – die Abgaben werden aber den Schweizern wieder zurückbezahlt und fliessen nicht in die Taschen der ausländischen Ölkonzerne.

In die Ferien fliegen weiterhin möglich? Mit dem CO₂-Gesetz werden auch Flugticket-Abgaben eingeführt. Einmal pro Jahr in die Ferien fliegen, geht nicht bedeutend ins Geld – Vielflieger bezahlen jedoch deutlich mehr.

Wer selber nachrechnen lassen will, welche finanziellen Konsequenzen das CO₂-Gesetz direkt verursacht, kann dies mit dem CO₂-Rechner der jGLP unter www.co2-rechner.jglp.ch. Wir Jungen sind uns einig: Unter dem Strich profitieren wir alle. Das CO₂-Gesetz rettet nicht die Welt, aber es verbessert sie ein bisschen. Ein kleiner Schritt in die richtige Richtung ist besser als keiner. Nur wenn die Schweiz die Versprechungen des Pariser Klimaabkommens selber einhalten kann, kann sie auch Druck auf andere Nationen ausüben.

Junge Mitte Kanton Schwyz
Junge Grünliberale Kanton Schwyz
Juso Schwyz

Bezirksrat Küsnacht rüffelt Satiriker Thiel

Sein offener Widerstand gegen die Corona-Massnahmen an den Schulen hat für Andreas Thiel einen Rüffel zur Folge. Als Schulrat habe er sich an seine Amtspflichten zu halten, schreibt der Küsnachter Bezirksrat. Thiel wurde per 1. Juli 2020 als Mitglied des Schulrates der Bezirksschulen Küsnacht gewählt. «Als Schulrat ist Andreas Thiel verpflichtet, im Interesse der Bezirksschulen zu handeln sowie das Kollegialitätsprinzip und Amtsgeheimnis zu wahren», schreibt der Küsnachter Bezirksrat gestern in einer Mitteilung.

Der bekannte Satiriker hat sich mehrfach in den Medien kritisch zu den Pandemie-Massnahmen und zur Arbeit des Küsnachter Schulrats geäussert, «in problematischer Weise», findet der Bezirksrat. Thiel forderte unter anderem im März in einem Video die Eltern zum Widerstand gegen die Corona-Massnahmen an den Schulen auf. Man soll die Schützlinge ohne Masken in die Schulen schicken und die Busse nicht bezahlen. (gh)

«Das Bauernhaus-Inventar hat keine rechtliche Wirkung»

Die Belange der Denkmalpflege stossen nicht nur in Zusammenhang mit dem illegalen Abbruch der Bürgerhäuser in Siebnen auf öffentliches Interesse, in Innerschwyz stehen Bauernhäuser im Fokus.

von Stefan Grüter

Die Arbeit der Denkmalpflege wird da und dort kritisch beobachtet. Der Fall des Abbruchs der drei Bürgerhäuser an der Adlerstrasse in Siebnen (wir berichteten) zeigte gar, dass diese Arbeit selbst bei Baufachleuten nicht die entsprechende Wertschätzung geniesst. In Innerschwyz tauchten Fälle – Bauernhäuser, Alphütten und eine Sägerei – auf, die zu Unsicherheiten führten, weshalb die beiden SVP-Kantonsräte Max Helbling (Steinerberg) und Roman Bürgi (Goldau) sich unter dem Titel «Denkmalpflege – quo vadis?» in einer Interpellation an die Regierung wandten. Sie interessierten sich in erster Linie um das Bauernhausinventar.

In der Antwort erläutert der Regierungsrat primär die Bedeutung des Bauernhausinventars, bei dem es sich um ein Inventar ohne rechtliche Wirkung handelt, betont die Regierung. Das Bauernhausinventar (BHI) wurde in den 1980er- und 1990er-Jahren von der Schweizerischen Gesellschaft für Volkskunde getragen und vom

ausgewiesenen Spezialisten Dr. Benno Furrer erarbeitet. «Von ursprünglich für den Kanton Schwyz 2835 vermerkten Objekten im Bauernhausinventar sind im Lauf der Zeit 826 Objekte abgegangen, das heisst sie existieren nicht mehr», heisst es in der Antwort. «Aktuell sind im BHI noch 2009 Objekte aufgeführt, wovon 458 bereits im kantonalen Schutzinventar (KSI) vermerkt sind.» Das BHI gebe lediglich einen Hinweis auf die zu prüfenden Gebäude, so dass davon ausgegangen werden dürfe, «dass nur ein geringer Bruchteil der BHI-Objekte neu ins kantonale Schutzinventar überführt wird».

In diesem Zusammenhang erwähnt die Regierung auch, dass es das typische Schwyzer Bauernhaus nicht gebe. «Zwischen den bäuerlichen Wohnhäusern der oberen March und den gleichzeitigen Bauten in den Bergtälern des inneren Kantonsteils beispielsweise bestehen beträchtliche Unterschiede.»

«Aus Sicherheitsgründen nicht öffentlich»

Das digitale BHI wurde bisher nicht öffentlich zugänglich gemacht, «weil die Gefahr der Verwechslung mit dem

eigentümergebundenen KSI gross ist», heisst es weiter. Zudem sei nicht zuletzt aus Gründen der Privatsphäre und auch aus Sicherheitsüberlegungen (zum Beispiel Gefahr von Einbruch, Diebstahl usw.) das digitale Inventar nicht öffentlich zugänglich gemacht worden. Die Eigentümer von historischen Bauernhäusern könnten sich jedoch bei der kantonalen Denkmalpflege oder bei der zuständigen Gemeinde jederzeit melden und Einsicht in den sie betreffenden Inventarbeschrieb nehmen.

Was Industrie und Technik betrifft, beschreibt die Regierung in der Interpellationsantwort auch das ebenfalls nicht rechtsverbindliche Projekt ISIS (Informationsplattform für schützenswerte Industriekulturobjekte der Schweiz). Darin erfasst werden maschinelle Ausrüstungen in den Bereichen Kraftmaschinen, Kraftübertragungseinrichtungen und Arbeitsmaschinen, Bauten und ihre Umgebung. Hinzu kommen Verkehrsanlagen wie Häfen, Strassen oder Bahnlinien sowie Verkehrsmittel wie Schiffe, Lastwagen, Lokomotiven oder Flugzeuge. Ebenfalls erfasst werden Sammlungen

von Geräten, Produkten oder Verpackungen, Archive mit Maschinenplänen, Bauplänen, Schriftdokumenten oder Fotos.

Tuggen als Pilotgemeinde

In Sachen Bereinigung des kantonalen Schutzinventars (KSI) konnten in Zusammenarbeit mit externen Fachleuten für die Gemeinden Tuggen und Rothenthurm je ein Vorschlag erarbeitet werden. Diese Vorschläge wurden den betroffenen Gemeinden im ersten Quartal 2021 zur Vernehmlassung unterbreitet. Gestützt darauf soll dem Regierungsrat noch im zweiten Quartal Bericht erstattet und der weitere Inventarisierungsprozess festgelegt werden. Geplant ist, dass die **Inventarbereinigung bis Ende 2025** abgeschlossen werden kann. (red)

«Klostertram» wird 2022 wieder fahren

Der historische Triebwagen 5 wurde in über 31 000 Arbeitsstunden restauriert.

1939/40 in Betrieb gesetzt, wird der im 2001 ausser Betrieb genommene Triebwagen 5 seit einigen Jahren in der Remise in Wald unter Einhaltung von denkmalpflegerischen Grundsätzen restauriert. Nach über 31 000 Arbeitsstunden von Freiwilligen und Investitionskosten von über einer Million Franken soll das Fahrzeug ab dem Jahr 2022 wieder in seiner vollen Pracht auf den Schienen stehen und von neuem unzählige Menschen erfreuen.

Für Tausende von Gästen und Pilgern

Selbstverständlich war der genannte Triebwagen 5 mit der Bezeichnung ABe 4/4 nie als «Klostertram» angeschrieben, auch wenn er Tausende von Gästen und Pilgern von Arth-Goldau, Rapperswil oder Wädenswil ins Klosterdorf Einsiedeln transportiert hat. Glaskasten war der andere oft gehörte Übername, den die Fahrgäste aufgrund seiner grossen Panoramafenster dem beliebten Fahrzeug verliehen.

Geschichte der elektrischen Traktion bei der Südostbahn

Aufgrund des Kohlemangels beziehungsweise des hohen Preises der Kohle während des Ersten Weltkriegs stellte die SBB in den 1920er-Jahren des letzten Jahrhunderts von Dampfbetrieb auf Elektrobetrieb um. So mögen sich sicher viele von den älteren Leserinnen und Lesern an die legendäre Krokodil-Lokomotive erinnern, die zu den ersten starken Elektromotiven zählte, die mit zaghaften Versuchen der Stromrückgewinnung während der Talfahrt ausgerüstet war.

Die unter finanziellen Nöten leidende Südostbahn war erst 1939 soweit, um die Fahrzeuge von Dampfbetrieb auf Elektrobetrieb umzustellen. Zu diesem Zwecke baute die damals hochstehende schweizerische Eisenbahnindustrie acht Triebwagen mit 60 Sitz- und 64 Stehplätzen, ergänzt mit einem kombinierten Gepäck-/Postabteil. Die knapp 1000 PS leistenden



Der historische Triebwagen 5 der SOB ist bald bereit, um ab Sommer 2022 wieder für Spezialfahrten in Betrieb zu gehen. Bild: Werner Hartmeier

Fahrzeuge konnten die extreme Steigung von fünf Prozent problemlos erklimmen. Für die finanziell klamme Südostbahn wichtig war der wirtschaftliche Betrieb von grösster Wichtigkeit. Deshalb wurden die Triebwagen mit einer sogenannten Rekuperationsbremse (Stromgewinnung bei der Talfahrt) ausgerüstet, was die Energiekosten massiv senkte.

Die acht Triebwagen können deshalb als die ersten umweltfreundlichen Fahrzeuge im Schweizerischen Eisenbahnnetz bezeichnet werden, was sie zu einem wichtigen Kulturgut der damaligen hohen Ingenieurkunst der Schweizer Industrie werden liess.

Nach der Ausrangierung des Triebwagens 5 haben einige Bähnler der Südostbahn und andere Bahnenthusiasten

weitsichtig den Abbruch des «Motorwägelis 5» verhindert.

Die Wiederauferstehung des Triebwagens 5

Vor mehr als zehn Jahren hat der Verein Historischer Triebwagen 5 in der altehrwürdigen Remise der ehemaligen Tösstalbahn in Wald begonnen, den Triebwagen in seine Einzelteile zu zerlegen, den Schmutz zu entfernen und unter Führung des während Jahrzehnten in der Bahnindustrie tätigen Röbi Graf wieder historisch gerecht aufzubauen. Neue Pläne waren von Konstrukteur Ruedi Schuppli zu zeichnen, von ähnlichen Lokomotiven wurden Teile ausgeschlachtet und in bisher über 27 000 Arbeitsstunden durch Freiwillige die Wiederinstandstellung

so weit gebracht, dass der Triebwagen 5 im Sommer 2022 nach langer Abwesenheit wieder fahrbereit auf den Schienen stehen soll, um Publikumsfahrten auf dem gesamten Normalspurnetz der Schweiz durchzuführen.

Für die Arbeiten bis zur Fertigstellung, das Reservematerial, die Inbetriebsetzung, die Zulassung usw. benötigt der Verein noch einen hohen fünfstelligen Betrag. Ziel ist es, dass der Triebwagen 5 im Winter 2021/22 nach langer Abwesenheit wieder fahrbereit auf den Schienen stehen wird. Bevor im Sommer 2022 die ersten Publikumsfahrten, Hochzeits- und Vereinsfahrten usw. durchgeführt werden können, muss das Fahrzeug allerdings noch vom Bundesamt für Verkehr abgenommen werden. (eing)