

**Zeitschrift:** Der Fourier : offizielles Organ des Schweizerischen Fourier-Verbandes und des Verbandes Schweizerischer Fouriergehilfen

**Herausgeber:** Schweizerischer Fourierverband

**Band:** 60 (1987)

**Heft:** 12

  

**Artikel:** Auch 1988 wieder ein Muba-Kombi

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-519313>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 02.04.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

stellt sich die Frage, ob in den Randregionen wirklich die gleichen Verkehrsmittel zur Verfügung gestellt werden sollen wie in den Agglomerationen.

Der private Verkehr hat den öffentlichen Verkehr zu ergänzen. Da es trotz vieler gutgemeinter Massnahmen in den letzten Jahrzehnten nicht gelungen ist, das Angebot an Arbeitsplätzen im Berggebiet wesentlich zu erhöhen, ist das Pendeln oft die einzige Möglichkeit, auch weiterhin im Bergdorf zu leben und zu wohnen. Voraussetzung dafür ist ein gut ausgebautes Strassennetz zu den wirtschaftlichen Zentren. Es ist heute leicht nachzuweisen, dass Bergtäler, welche über gut ausgebaute Zufahrtsstrassen verfügen, kaum Abwanderungsprobleme kennen. Wenn mit Privatautos auch über relativ grosse Distanzen in kurzen Reisezeiten der Arbeitsort erreicht werden kann, wird der dezentrale Wohnsitz nicht so schnell aufgegeben. Der Individualverkehr hat in den Randregionen einen anderen Stellenwert als in den Agglomerationen.

### **Tourismus**

Wohl kein einziger Wirtschaftszweig ist so stark auf den Individualverkehr angewiesen wie der Tourismus. Ohne Individualverkehr hätte sich die touristische Entwicklung auf diejenigen Achsen konzentriert, welche durch öffentliche Verkehrsträger erschlossen sind.

### **Erdölverbrauch und Umwelt im Berggebiet**

Die Berggebiete sind durch die Verbrennungsrückstände besonders stark betroffen. Die Waldschäden sind nirgends so gross wie im Berggebiet – eine intakte Umwelt ist aber für das Berggebiet eine Überlebensfrage. Nach den heutigen Erkenntnissen stehen zwei Möglichkeiten offen, diese Verbrennungsrückstände zu reduzieren:

- Einschränkung des Verbrauches
- Reduktion der bei der Verbrennung entstehenden Schadstoffe (Katalysatortechnik).

Eine Einschränkung des Verbrauches würde – wenigstens vorübergehend – einen Verlust an Mobilität und Komfort bedeuten – wozu unsere Gesellschaft nicht bereit ist. Die Bergregionen verlangen aber, dass in der Katalysatortechnik (auch bei Heizungen) heute gesamteuropäisch vorwärts gemacht wird und dass der öffentliche Verkehr, wo es möglich und zumutbar ist, zulasten des Individualverkehrs gefördert wird. Das Erdöl ist auch für das Berggebiet ein Stoff wie viele andere: Der gezielte Einsatz hat für das Berggebiet sehr viel gebracht – er hat die Teilnahme am wirtschaftlichen und sozialen Wohlstand ermöglicht und isolierte Bergtäler näher gebracht – er hat Distanzen abgebaut. Andererseits gefährdete der hemmungslose und verantwortungslose Umgang mit Erdöl die Existenzgrundlagen im Berggebiet. Der kontrollierte Einsatz des «schwarzen Goldes» in Europa kann für die Weiterexistenz der Bergregionen entscheidend sein.

---

## **Auch 1988 wieder ein Muba-Kombi**

*Auf Grund der äusserst positiven Erfahrungen an der vergangenen Muba 87 werden die SBB und die Schweizer Mustermesse auch an der nächstjährigen Muba 88 (5. – 14. März 1988) das Muba-Kombi-billett für Fr. 30.– (Halbpreis-Abo-Besitzer: Fr. 20.–) anbieten.*

Mehr Besucher als in allen Jahren zuvor – insgesamt knapp eine halbe Million – haben die Muba 87 zu einer der erfolgreichsten Frühjahrmessen der letzten Jahre werden lassen. Mit ein Grund dafür, dass das Publikum in grosser Zahl aus allen Teilen der Schweiz nach Basel kam, war ohne Zweifel das von der SBB, den Privatbahnen, den Basler Verkehrsbetrieben und der Schweizer Mustermesse geschaffene Muba-Kombi. Dieses Bahn-/Tram-/Eintrittsbillett in einem, Hin- und Rückfahrt aus der ganzen

Schweiz, bewirkte nach Erhebungen der SBB eine Verdoppelung des Bahnanteils auf neu 27 Prozent am überregionalen, schweizerischen Messeverkehr. Die Aktion «Muba-Kombi» hatte also bei den Besuchern zu einem markanten Umsteigen auf die Bahn geführt und so dazu beigetragen, dass eine grosse Zahl der nicht-regionalen Muba-Besucher auf umweltschonende Art nach Basel kam; sie hat der Muba 1987 wesentlich zum beachtlichen Erfolg verholfen.