

Zeitschrift: Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer
Herausgeber: Auslandschweizer-Organisation
Band: 17 (1990)
Heft: 3

Artikel: Schweizer Strassenbau - wie weiter? : Verkehrspolitik auf dem Weg in die Sackgasse
Autor: Koller, Hans
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-910435>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.12.2025

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

Schweizer Strassenbau – wie weiter?

Verkehrspolitik auf dem Weg in die Sackgasse

Der weitere Ausbau der Schieneninfrastruktur einerseits sowie die Plafonierung und Reduzierung des privaten Motorfahrzeugverkehrs anderseits sind die konkreten Zielsetzungen in den verkehrspolitischen Bestrebungen der Gegenwart.

Diese Ausrichtung der aktuellen Verkehrspolitik, die im Zusammenhang steht mit den vorhandenen Problemen des beschränkten Verkehrsraumes in den Agglomerationen und Städten sowie mit den Zielen des Umweltschutzes und der Luftreinhaltung, ist problemträchtig:

– Denn einerseits wird erstmals in der jahrtausendealten Geschichte des Verkehrssewesens der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur nicht dort vorangetrieben, wo die entsprechende Verkehrsnachfrage ist;
– und anderseits sollen vorhandene Bedürfnisse des Motorfahrzeugverkehrs durch dirigistische Massnahmen künstlich eingeschränkt werden.

Förderung des öffentlichen Verkehrs abseits der Nachfrage

Dass die aktuelle Verkehrspolitik in der Schweiz den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur nicht in erster Linie dort vorantreibt, wo die entsprechende Verkehrsnachfrage ist, illustriert das Konzept «Bahn+Bus 2000» sowie die Ausbauvorhaben im Transit- und im Agglomerationsverkehr:

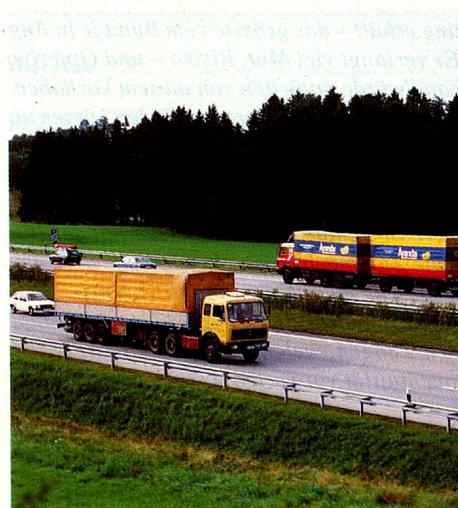
– Das Konzept «Bahn+Bus 2000», das unter anderem eine Ergänzung des Eisenbahnnetzes mit vier Neubaustrecken bringen wird, soll den öffentlichen Verkehr nicht nur auf der West-Ost-Achse verbessern, wo bereits heute Kapazitätsengpässe bestehen, sondern flächendeckend wirken, das heißt grundsätzlich auch dort, wo die Nachfrage nach mehr öffentlichem Verkehrsangebot gar nicht oder zumindest nicht offensichtlich besteht.
– Die Europäische Gemeinschaft EG verlangen von der Schweiz einen 40-Tonnen-Strassenkorridor, damit der zunehmende alpenquerende Güterverkehr im Zusammenhang mit der bis Ende 1992 angestrebten Verwirklichung eines freiheitlichen EG-Binnenmarktes bewältigt werden kann. Der Bundesrat hat als Alternative zum 40-Tonnen-Strassenkorridor Milliardeninvestitionen in neue Schienenwege in Aussicht ge-

stellt mit dem Ziel, der EG als Testland für den kombinierten Verkehr zu dienen.

– Praktisch sämtliche Städte und Agglomerationen der Schweiz überqueren zurzeit von Motorfahrzeugen, und der Ruf nach verbesserten Bedingungen für den Individualverkehr ist unüberhörbar. Diesem Ruf können und wollen die Stadt- und Agglomerationsgemeinden jedoch aus den bekannten Gründen nicht nachkommen. Sie sehen die einzige Möglichkeit zur Bewältigung der zunehmenden Verkehrsnachfrage im Ausbau des öffentlichen Verkehrsangebotes.

Mit «Brechstangenpolitik» gegen den Motorfahrzeugverkehr

Die wachsende Verkehrsnachfrage der letzten Jahrzehnte war eindeutig auf den Individualverkehr ausgerichtet. Seit den sechziger Jahren hat sich der Strassenverkehr mehr als verdoppelt und zwar auf einem Strassenetz, das in dieser Zeit – abgesehen von den Autobahnen, auf denen heute mehr als ein Viertel der Verkehrsleistungen abgewickelt wird – nicht wesentlich vergrössert worden



Lastwagen erfüllen bei der Feinverteilung von Gütern eine wichtige Rolle. (Foto: Keycolor)

ist. Bei der ungebrochen zunehmenden Zahl der immatrikulierten Motorfahrzeuge wäre man ein schlechter Prophet, wenn man für die Zukunft eine sinkende Tendenz für die Vorliebe für den Individualverkehr voraussagen würde. Diesen Trend zu brechen und den privaten Motorfahrzeugverkehr auf dem heutigen Stand zu plafonieren und zu reduzieren, ist jedoch das erklärte Ziel der aktuellen Verkehrspolitik in der Schweiz.

Während in sämtlichen Bereichen der öffentlichen Infrastruktur laufend Verbesserungen vorgenommen werden, um die Leistungsfähigkeit dem Wachstum und den Veränderungen anzupassen, wird gegenwärtig beim Individualverkehr versucht, den vorhandenen Problemen nicht durch Verbesserungen, sondern durch den Abbau der Leistungskapazität Herr zu werden.

Als Beispiele dieser «Brechstangen-Politik» gegen den Motorfahrzeugverkehr sind die Abstimmungsvorlagen der letzten Monate zu nennen: zum Beispiel die von den Städtern Stimmberchtigten angenommene Initiative «Stopp den Autopendlern», die eine drastische Beschränkung der öffentlichen und privaten Park- und Einstellplätze verlangt, während gleichzeitig jedes Bauvorhaben für Parkhäuser oder -plätze am Stadtrand verhindert und verzögert wird; oder die von Volk und Ständen abgelehnten Kleeblatt-Initiativen gegen den Endausbau des beschlossenen Nationalstrassennetzes und die Initiative «Stopp dem Beton», die sogar einen Rückbau der vorhandenen Verkehrsflächen gefordert hat. Solche Forderungen zielen auf den innerschweizerischen Verkehr ab, einen Bereich, wo die Schweiz ihre Probleme selber lösen muss. Denn anders als bei den Energieengpässen oder bei der Sondermüllentsorgung, wo wir zurzeit noch notfalls auf das Ausland ausweichen können, müssen die Engpässe auf den Strassen an Ort und Stelle beseitigt werden. Die Autobahnen Frankreichs, Deutschlands, Österreichs oder Italiens nützen uns einen alten Hut, wenn wir die Verkehrsprobleme zwi-

schen Basel und Zürich oder in den Städten und Agglomerationen lösen müssen.

Verbesserungen beim öffentlichen Verkehr genügen nicht

Dass diese Probleme mit der ausschliesslichen Verbesserung beim öffentlichen Verkehr nicht lösbar sind, zeigen inzwischen die ersten Ergebnisse entsprechender Anstrengungen der letzten Jahre: So sind seit der Einführung der Umweltabonnemente und des Taktfahrplans allenorts die Passagierfrequenzen des öffentlichen Verkehrs massiv angestiegen. Doch auch der Autoverkehr ist seither weiter gewachsen, obwohl Massnahmen zur Attraktivitätsverminderung des motorisierten Privatverkehrs in letzter Zeit nicht vergessen worden sind. Der Anteil des privaten Strassenverkehrs an der gesamten Verkehrsleistung im Personenverkehr beträgt in der Schweiz mehr als 4/5; beim Güterverkehr ist es knapp die Hälfte. Weil der öffentliche Verkehr diesen Anteil der privaten Verkehrsmittel niemals massgeblich wird übernehmen können, ist es reine Augenwischerei sich vorzumachen, mit der Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel und der gleichzeitigen Vernachlässigung der Strasseninfrastruktur liessen sich die Verkehrsprobleme von heute und morgen lösen. Dieser Weg führt bei der aktuellen und künftigen Verkehrs nachfrage unweigerlich in der Sackgasse. Die Strassenverkehrsverbände fordern daher unmissverständlich, dass nebst der Förderung des öffentlichen Verkehrs die noch fehlenden Nationalstrassen-



Autobahnen kanalisieren den Verkehr und sind erst noch 5x sicherer als Hauptstrassen. (Foto: Keycolor)

abschnitte zielstrebig fertiggestellt werden und auf dem gesamten Nationalstrassennetz ein optimaler Verkehrsablauf – notfalls mit einer Erweiterung des Autobahnnetzes – zu gewährleisten ist. Ebenfalls auf dem Hauptstrassennetz der Kantone sind im Interesse der Anwohner und der Verkehrsteilnehmer die bestehenden Engpässe speditiv zu beseitigen. Und die Verkehrsprobleme in den Ballungsgebieten lassen sich nach Auffassung

der Strassenverkehrsverbände nur bewältigen, wenn Lösungen angestrebt werden, die den vorhandenen Verkehrsbedürfnissen gesamthaft gerecht werden. Dazu gehören auch die Bedürfnisse der motorisierten Strassenbenutzer.

Hans Koller, Informationsbeauftragter des Schweizerischen Strassenverkehrsverbands FRS, Bern.

Transit durch die Schweiz

Ein Nebenschauplatz in der Verkehrspolitik

Das konzentrierte Interesse der gegenwärtigen verkehrspolitischen Bestrebungen zum weiteren Ausbau der schweizerischen Verkehrsinfrastruktur liegt derzeit, nachdem das Konzept «Bahn+Bus 2000» politisch weitgehend bereinigt ist, im Bereich des Transitverkehrs und ist schwergewichtig auf die ausländischen Verkehrsbedürfnisse ausgerichtet.

Im Vordergrund steht das verkehrspolitische Ziel den Strassenverkehr auf die Schiene zu verlagern, wobei diese Ausrichtung der aktuellen Verkehrspolitik in zweierlei Hinsicht erstaunt:

Einerseits ist nur ein verschwindend kleiner Teil der Güterverkehrsmenge auf Schiene und Strasse in der Schweiz (pro Jahr 513,1 Mio. Tonnen) nicht «hausgemacht», das heisst, ausländischen Ursprungs. Der Hauptanteil der in der Schweiz transportierten Gütermenge erfolgt mit 89,6 Prozent im Binnenverkehr, während auf die Ein- und

Ausfuhr von Gütern 7,2 Prozent und auf den Gütertransit sogar lediglich 3,2 Prozent entfallen. Anderseits macht der Anteil des Strassentransits bescheidene 0,3 Prozent der in der Schweiz gesamthaft auf Strasse und Schiene transportierten Güterverkehrsmenge aus.

EG als Motor zur Förderung des öffentlichen Verkehrs

Diese Ausrichtung der aktuellen eidgenössischen Verkehrspolitik auf einen aus objektiver Sicht marginalen Teilbereich des Ver-

kehrswesens in der Schweiz hängt zusammen mit der bis Ende 1992 angestrebten Verwirklichung eines freiheitlichen EG-Binnenmarktes und dem damit verbundenen alpenquerenden Güterverkehr.

Die Vervollkommenung des EG-Binnenmarktes, die sich ohne Lösung des Problems des alpenquerenden Verkehrs nicht erreichen lässt, ist derzeit der Motor zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene und somit zur Förderung des kombinierten Verkehrs Schiene/Strasse. Zwar fordert die Europäische Gemeinschaft EG von der Schweiz mindestens einen 40-Tonnen-Strassenkorridor für Lastwagen. Die entsprechenden Verhandlungen mit der EG sind inzwischen seit rund eineinhalb Jahren im Gang. Dabei hat der Bundesrat bei