

Zeitschrift:	Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer
Herausgeber:	Auslandschweizer-Organisation
Band:	17 (1990)
Heft:	3
Artikel:	Transit durch die Schweiz : ein Nebenschauplatz in der Verkehrspolitik
Autor:	Schälchli, Jakob
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-910436

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: 01.01.2026

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



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 Verkehrsfrage 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 Strassentransport 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



verschiedenen Gelegenheiten die Bereitschaft der Schweiz zu verstehen gegeben, dass sie ihre Transitrolle im Güterverkehr auf der Schiene spielen wolle, jedoch nicht auf der Strasse. Als Alternative zum geforderten 40-Tonnen-Strassenkorridor stellte er Milliardeninvestitionen in neue Schienennetze in Aussicht mit dem Ziel, der EG als Testland für den kombinierten Verkehr zu dienen. Im Oktober des vergangenen Jahres beschloss der Bundesrat zu diesem Zweck

Verkehr ist eine Form der Arbeitsteilung zwischen Schiene und Strasse mit optimaler Vereinigung der Vorteile beider Verkehrssträger. Die Vorteile des Schienengüterverkehrs liegen im kostengünstigen Massentransport von Gütern zwischen grossräumig entfernten Knotenpunkten, wobei als zusätzlicher Vorteil des Bahnverkehrs die Umgehung des Nachtfahrverbotes für Lastwagen (Nachsprung) zu nennen ist. Die Vorteile des Strassentransportes hingegen sind die zeitli-

nung zwischen den Knotenpunkten des Schienengüterverkehrs mindestens 300 bis 500 Kilometer beträgt, damit sich der zweimalige Umschlag der Güter oder deren Behälter in den Terminals zeitlich und aufwandmäßig überhaupt lohnt. Außerdem setzt die optimale Lösung des kombinierten Verkehrs voraus, dass zwischen den Knotenpunkten eine nachfragegerechte Ganzzugsfolge nach präzisem Fahrplan installiert werden kann. Sind diese logistischen Voraussetzungen im Schienengüterverkehr gegeben, so kann der kombinierte Verkehr den Anforderungen der Wirtschaft gerecht und im Güterverkehr über grosse Distanzen eine Alternative zum reinen Strassentransport werden. Diese Voraussetzungen sind für den internationalen Verkehr (Ein- und Ausfuhr inklusive Transit) bei den entsprechenden Anstrengungen der europäischen Bahnunternehmungen erfüllbar. Sie sind jedoch für den innerschweizerischen Binnenverkehr, der rund 90 Prozent der Totalmenge des Güterverkehrs in unserem Land ausmacht, nicht gegeben; dies allein schon aufgrund der kurzen Distanzen der innerschweizerischen Güterverkehrsströme und deren feinen, siedlungsstrukturbedingten Verästelung in der Fläche. Würden im Binnenverkehr nur zehn Prozent des Strassengüterverkehrs auf die Schiene verlagert, käme dies fast einer Verdreifachung des Schienengüterverkehrs gleich. Der Ausbau des Schienennetzes zur Verbesserung des Transitangebotes im kombinierten Verkehr ist also keine Alternative für den innerschweizerischen Güterverkehr auf der Strasse. Daher ist der Bedarf nach einer gutausgebauten Strasseninfrastruktur sowohl für den Güter- als auch für den Personenverkehr in der Zukunft ausgewiesen.

Jakob Schächlili, Generalsekretär Schweizerischer Strassenverkehrsverband FRS, Bern.



Bahn 2000 – auf der Fahrt in die Zukunft. (Foto: Keystone)

knapp 1,5 Milliarden Franken Investitionen für den Huckepack-Verkehr am Gotthard und am Lötschberg/Simplon. Am Gotthard sollen spätestens ab dem Jahre 1994 täglich 44 Huckepackzüge mit maximal 36 Wagen und einer Kapazität von 1500 Sendungen rollen. Der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn BLS wird im Falle eines Verzichts der EG auf die 40-Tonnen-Limite ein à fonds perdu-Beitrag für den Einbau eines mittleren Gleises im Lötschberg zugesprochen, damit auch Fahrzeuge mit einer Eckhöhe von vier Metern verladen werden können. Diese Investitionen für den Ausbau des kombinierten Verkehrs stellen gemäss den Vorstellungen des Bundesrates eine Zwischenlösung für den Güterverkehr im Transit durch die Schweiz dar, bis die Neue Eisenbahn-Alpentransversale NEAT mit neuen Eisenbahnbasistunnels am Gotthard und Lötschberg realisiert ist.

Den richtigen Weg eingeschlagen

Der Bundesrat hat mit seinem Lösungsvorschlag den richtigen Weg für die Zukunft eingeschlagen. Denn der kombinierte

che und räumliche Flexibilität in der Fläche und der individuelle Kundenservice. Die wirtschaftlich und verkehrstechnisch optimalste Form der Arbeitsteilung zwischen Schiene und Strasse stellt der unbegleitete Verkehr mit Sattelaufiegern, Containern und Wechselbehältern dar. Die rollende Landstrasse (Huckepack-Verkehr), wo das beladene oder unbeladene Fahrzeug mit dem Fahrer auf der Schiene transportiert wird, ist mit den Nachteilen des hohen (während der Bahnhaltung nutzlosen) Taragewichts und der Personalbeanspruchung behaftet und kann deshalb höchstens als Übergangslösung betrachtet werden. Grundsätzlich sollte daher nur die unbegleitete Transporttechnik gefördert und finanziell unterstützt werden, weil die Subventionierung des Huckepack-Verkehrs der erwünschten Ablösung durch das Container-System hinderlich ist.

Schienen schaffen keine Lösung für den Binnenverkehr

Die Vorteile des kombinierten Verkehrs kommen nur zum Tragen, wenn die Entfer-

Back to your country
EXECUTIVE SEARCH

Headline expatriate service offers you many job openings

HEADLINE
PERSONNEL CONSULTANT

TEL. 022/781 05 57/8 FAX 022/20 21 28
8, RUE DE LA RÔTISSERIE
1204 GENEVA
EDP - ELECTRONICS - FINANCE - MARKETING