

Zeitschrift: Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer
Herausgeber: Auslandschweizer-Organisation
Band: 27 (2000)
Heft: 3

Artikel: Mobilität im Alpenland : mehrspurig verstopft
Autor: Guggenbühl, Hanspeter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-911527>

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: 25.02.2026

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

Mehrspurig verstopft

VON HANSPETER GUGGENBÜHL

Der Autoverkehr in der Schweiz hat sich seit 1970 verdoppelt. Gleichzeitig blieben Schweizerinnen und Schweizer Europameister im Bahn fahren.

EINKUPPELN, Gang einlegen, fünfzig Meter fahren, auskuppeln, Gang rausnehmen, stopp. Das war 1970 an einem ganz gewöhnlichen Werktag. Die Autopendler vom rechten Seefufer stauten sich morgens um halb acht vor dem Bellevueplatz in Zürich. Am Wochenende die gleiche Situation, aber in umgekehrter Richtung. Die Städter, die in ihrer Freizeit aufs Land oder in die Berge strebten, trafen sich im Frühstau vor dem Walensee. Hätte man 1970 die Stimmberichtigten mittels Volksinitiative gefragt, ob sie den motorisierten Strassenverkehr bis zum Jahr 2000 verdoppeln wollten, so hätten diese das unglaubliche Ansinnen wohl haushoch abgelehnt.

Einkuppeln, Gang rein, Kolonne fährt. Auskuppeln, Gang raus, Kolonne steht. Wir schreiben das Jahr 2000. Zehntausende von Automobilistinnen und Automobilisten machen täglich die gleiche Erfahrung. Stau vor dem Baregg tunnel bei Baden, vor dem Brüttiseller-Kreuz nördlich von Zürich oder am Gotthard. Die Daheimgebliebenen erfahren es aus den halbstündlich ausgestrahlten Verkehrsmeldungen von Radio DRS.

Mehr Autos, weniger Effizienz

Ist die Situation im Verkehr also gleich wie vor 30 Jahren? Nicht ganz: In den 70er-Jahren standen die Kolonnen auf einer, zuweilen auf zwei Fahrspuren. Im Jahr 2000 stockt der Kolonnenverkehr bereits dreispurig, weil sich die Autobahn – zum Beispiel

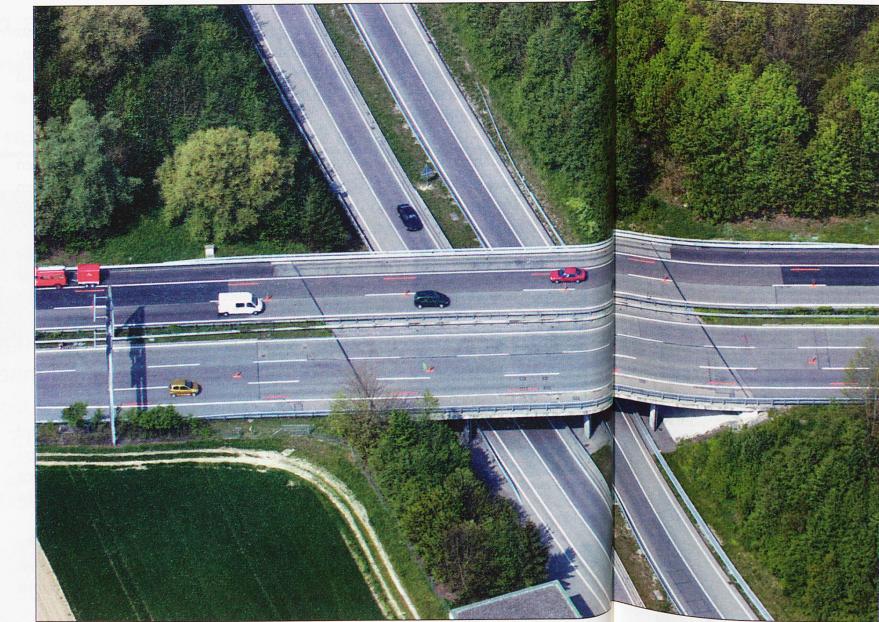


Foto: Markus Senn

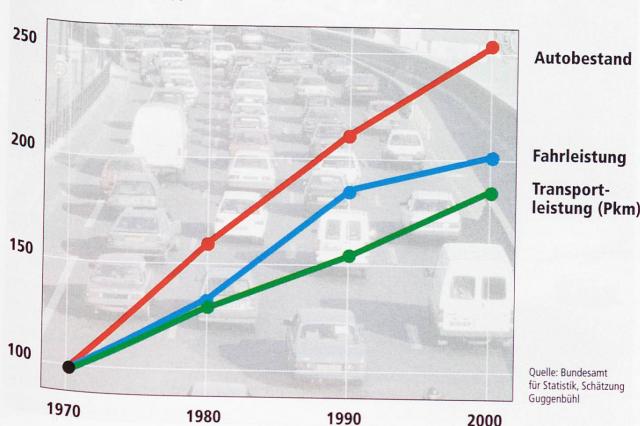
im Baregg tunnel – in jeder Fahrtrichtung von drei auf zwei Spuren verengt. Der Stau, das ist die Kehrseite vom Erfolg des Autos. Doch die Staus haben die Auto-Mobilisierung bis heute ebenso wenig zum Stillstand gebracht wie die Erdölkrise in den siebziger, das angedrohte Waldsterben in den achtziger oder die Warnungen der Klimaschützer in den neunziger Jahren. Das gilt auch für die Schweiz, wo die Europameister im Bahn fahren wohnen für das grüne Musterland, das stets den Umweltschutz predigte und früher die Abgasvorschriften für Motorfahrzeuge und Industrieanlagen verordnete.

Von 1970 bis zum Jahr 2000 erhöhte sich der Bestand an Personenwagen in der Schweiz auf das Zweieinhalfache; 7,2 Millionen Einwohner besitzen heute 3,5 Millionen Autos. Im gleichen Zeitraum hat sich die Fahrleistung (gefahren Kilometer) auf der Strasse verdoppelt. Die Transportleistung, gemessen in Personenkilometern

Mehr Autos, weniger Transport-Effizienz

Entwicklung von Autobestand sowie Fahr- und Transportleistung auf der Strasse von 1970 bis 2000

Alles indexiert: 1970 = 100



Der Autor ist freier Journalist und Mitglied des Pressebüros INDEX mit Spezialgebiet Verkehr, Energie und Umwelt.

gen, Büros und Läden fern von Wohnorten und Bahnhöfen zu konzentrieren. Und die wachsenden Distanzen zwischen Wohnorten, Arbeitsstätten und Einkaufszentren lassen den Autoverkehr anwachsen. Um dem Autolärm und Gestank in den Agglomerationen zu entfliehen, fuhren die Menschen in der Freizeit immer weiter weg – bevorzugt im Auto. Und verstopften damit auch die Ferienregionen.

Der wachsende Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitverkehr erforderte mehr Strassen; der Bau von vier- bis sechsspurigen Autobahnen sowie die Verbreiterung und Begründung von Kantonstrassen haben das Landschaftsbild in der Schweiz ebenso stark verändert wie die aus den Städten und Dörfern herauswuchernden Einfamilienhausplantagen. Mehr Strassen wiederum erzeugen

ten mehr Verkehr und längere Staus. Mehr Verkehr verschlang mehr Benzin und brachte mehr Treibstoffsteuern in die Kasse. Mit mehr Treibstoffsteuern, die in der Schweiz zweckgebunden sind, mussten Bund und Kantone mehr Strassen bauen, die mehr Verkehr erzeugen und grössere Staus verursachen. Die Spirale drehte sich – und dreht sich weiter.

Um die übervollen Strassen zu entlasten, fördert der Bund seit einigen Jahren auch den Bahnverkehr: Neue Schienenstränge für «Bahn 2000» im Mittelland sowie zwei Neue Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) durch den Gotthard und Lötschberg sind zurzeit im Bau. Jährlich investieren Bund, Kantone und Gemeinden sechs bis sieben Milliarden Franken in den Bau und Ausbau der Schweizer Verkehrsinfrastruktur.

Hinterherhinkende Politik

An politischen Vorstossen, um das Verkehrswachstum zu bremsen, hat es nie gefehlt. Unzählige Initiativen zur Begrenzung des nationalen und kantonalen Strassenbaus oder zur Einführung von autofreien Sonn- oder Betttagen wurden eingereicht, hitzig diskutiert und später meist deutlich abgelehnt.

Einzig die Alpeninitiative, die verlangte, alle schweren Lastwagen, welche die Schweizer Alpen im Strassentransit durchqueren, müssten bis zum Jahr 2004 auf die Bahn verlagert werden, fand 1994 eine Mehrheit. Doch der Verkehr überrollte den Wortlaut der Bundesverfassung: Seit 1994 hat der alpenquerende Schwerverkehr auf der Strasse erneut zugenommen. Er wird bis 2004 weiter wachsen.

Eine radikale Trendwende strebte in den 90er-Jahren eine Gruppe von jungen Leuten an, die sich im Verein «umverkehrR» zusammenschloss. Um die Umwelt zu schonen und die Staus aufzulösen, verlangte sie, der motorisierte Strassenverkehr müsse auf die Hälfte reduziert werden. Im Frühling 2000 lehnte das Schweizer Volk auch diese Initiative mit 78 Prozent Nein-Stimmen wuchtig ab.

So wenig sich die Menschen im Jahr 1970 eine Verdoppelung des schon damals als zu hoch empfundenen Verkehrs vorstellen konnten, sowenig machbar erscheint ihnen im Jahr 2000 eine Halbierung auf das Niveau von 1970. Der Eigendynamik des Verkehrs scheint politisch kein Kraut gewachsen zu sein.