

Zeitschrift: Profil : sozialdemokratische Zeitschrift für Politik, Wirtschaft und Kultur
Herausgeber: Sozialdemokratische Partei der Schweiz
Band: 52 (1973)
Heft: 3

Artikel: Beispiel Leiden
Autor: Schweizer, Kurt
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-338655>

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: 24.01.2026

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

Beispiel Leiden

Der öffentliche Verkehr als Beschützer von Mensch und Natur

Es ist eine Tatsache: Die Illusionisten, die glauben, mit möglichst kostspieligen Strassenbauten lasse sich die Verkehrsmisere meistern, sind noch immer nicht ausgestorben. Sie verkünden ihre Auffassung frisch-fröhlich weiter. Sie wollen einfach nicht zur Kenntnis nehmen, dass die schönste Strasse wenig taugt, wenn sie bald nach ihrer Fertigstellung durch den Mehrverkehr, den sie unwillkürlich anzieht, voll läuft. Sie wollen ferner nicht zur Kenntnis nehmen, dass Amerika, einst als «Traumland des Autos», selbst mit sechs, acht und noch mehr Spuren die Lösung nicht fand. Es war denn auch US-Präsident Nixon, der sich in seinem Regierungsprogramm ganz eindeutig für ein

Zurück zur Schiene

aussprach und dafür Milliarden anbegehrte. In europäischen Ländern bahnt sich mehr und mehr der gleiche Trend an. Zur Illustration möchten wir heute auf die höchst aufschlussreiche Leidensgeschichte der *Leidener Autobahn* verweisen. Sie ist eine in den Niederlanden von der Provinz Südhollands geplante Autobahn, die ausser der Nationalstrasse über Wassenaar und der Strasse über Voorschoten eine neue Verbindung zwischen den Ballungsräumen Den Haag und Leiden herstellen soll. 1957 erschien die Leidener Autobahn erstmals in der Strassenbauplanung der Provinz, 1965 wurde sie in den Gebietsplan für den Ballungsraum Den Haag und 1966 in den Plan Rheingebiet West des Ballungsraumes Leiden sowie 1968 in den Strassenplan der Provinz aufgenommen. Die Leidener Autobahn würde eine Fläche von 105 ha beanspruchen, zum grossen Teil Grünzonen, darunter 16 ha Wald und 89 ha Grasland (ein Naturschutzgebiet für Weidevögel) und eine dritte wichtige Verbindung zwischen Den Haag und Leiden über Leidschendam und Voorschoten herstellen.

Trotz allen verkehrstechnischen Vorteilen dieser Autobahn auch für den Verkehr zwischen Wohnung und Arbeitsort gingen bereits 1966 Beschwerden gegen das Projekt ein. 1970 wurde durch Protestdemonstrationen, Diskussionssitzungen, Exkursionen, Beschwerdeschriften usw. effektiver Widerstand ausgeübt. Diese Ereignisse bewirkten, dass die Anfang 1971 durch drei Biologen der Universität Leiden eingesetzte Arbeitsgruppe Umweltfragen beschloss, die Anlage der Leidener Autobahn, die lediglich zu einer Verlagerung der Verkehrsprobleme führen würde, nicht zu akzeptieren. Dazu kam, dass für die Bevölkerung zumindest von Den Haag und Leiden die Probleme der Luftverschmutzung und die Verkehrsstockungen durch die geplante Autobahn verschärft würden. Am 6. Mai 1971 sandte obige Arbeitsgruppe einen offenen Brief an die Abgeordne-

ten des niederländischen Unterhauses, an die Mitglieder des Provinzparlaments und an ein Dutzend betroffener Gemeinderäte, wobei sie das Gutachten abgab, die Autobahn nach Leiden nicht anzulegen und nach anderen Lösungen der Verkehrsprobleme zu suchen. Dabei wurde betont, dass sich

als Alternative zur umstrittenen Autobahn die Verbesserung und Verdichtung des öffentlichen Verkehrs

anböte. Obwohl die Begründungen – Umweltverschmutzung und Verlust des Naturgebietes – bei den Behörden Anklang fanden, spielte für die Politiker der Umstand, dass bereits etwa acht Millionen Gulden in das Projekt investiert worden waren, eine wesentliche Rolle, und nachdem zahlreiche Diskussionsabende stattgefunden hatten, richtete das Kollegium des Provinzialausschusses der Provinz Südhollands an die Arbeitsgruppe Umweltfragen ein Schreiben mit der Mitteilung, dass die Projektierung der Leidener Autobahn intensiv fortgesetzt werde. Auch das Provinzparlament erachtete die Einstellung der Arbeiten nicht als opportun, und weder die Provinzbehörden noch die Presse schenkten der Problematik um die Anlage der Leidener Autobahn weitere Beachtung.

Daraufhin beschloss die Arbeitsgruppe Umweltfragen, die Sache grundsätzlich anzupacken und eine vollständig ausgearbeitete Alternativlösung vorzulegen. Sie nahm Verbindung auf mit den verschiedenen öffentlichen Verkehrsbetrieben, die in diesem Gebiet arbeiten. Das Ergebnis war, dass diese Unternehmungen am 10. September 1971 beschlossen, als Alternative zur Leidener Autobahn gemeinsam einen Plan für den öffentlichen Verkehr für das gesamte Gebiet aufzustellen und dem Provinzparlament von Südholland vorzulegen. Auf Anfrage einer Reihe von Abgeordneten im Parlament hatte der Minister für Verkehr und Wasserbau jedoch inzwischen geantwortet, dass er es nicht für möglich halte, den Weiterausbau dieser Autobahn zu unterbrechen. Durch diese Ausserung kamen die Proteste gegen die Leidener Autobahn in der Presse, in Aktionsgruppen, bei Parlamentariern und Gemeinderäten erst recht in Gang. Vor der Sitzung des Provinzparlaments von Südholland am 21. Oktober 1971, an der die Leidener Autobahn behandelt werden sollte, fand am 7. Oktober eine Sitzung einer Anzahl ständiger Ausschüsse dieser Regierung statt, wobei ein Dokument vorgelegt wurde, das eine umfassende Argumentation zugunsten der umstrittenen Autobahn enthielt. Am 13. Oktober fand in Den Haag – also ebenfalls vor der genannten Sitzung des Provinzparlaments – eine Veranstaltung einer der grossen politischen Parteien statt. Bei dieser Gelegenheit wurde allgemein gegen die Leidener Autobahn Stellung genommen. Diese Tatsache war für viele Mitglieder des Provinzparlaments bei ihrer Meinungsbildung von grosser Bedeutung. Durch die politischen Vorgänge, bei denen die Leidener Autobahn mit der Umweltverschmutzung in Zusammenhang gebracht wurde, löste das Problem im ganzen Land erhebliches Interesse aus.

Fast zum gleichen Zeitpunkt erschien die oben erwähnte Vorlage der öffentlichen Verkehrsbetriebe. Eine Meinungsumfrage bei einem repräsentativen Teil der Bevölkerung des betroffenen Gebietes führte einige Tage vor der Parlamentssitzung zu folgendem Ergebnis: 15 Prozent sprachen sich für die Anlage der Leidener Autobahn aus, 50 Prozent waren dagegen, und 35 Prozent hatten keine Meinung. All das hatte zur Folge, dass sich bei der Parlamentssitzung fast die Hälfte der Mitglieder gegen die Leidener Autobahn aussprach. Es wurde schliesslich ein Vorschlag gebilligt, das Projekt Autobahn drei Monate zu unterbrechen. Dadurch wurde es möglich, den durch die öffentlichen Verkehrsbetriebe gemeinsam vorgelegten Plan zur Verbesserung und Verdichtung des öffentlichen Verkehrs näher zu untersuchen. Am 27. Januar 1972 sollte die Aussprache über den Fragenkomplex fortgesetzt werden. Einige Wochen vor diesem Datum kam eine gut vorbereitete Schrift gegen die Anlage der Leidener Autobahn heraus, die die Arbeitsgruppe Umweltfragen und der Rat für Umweltschutz erarbeitet hatten. In einer Woche wurden davon 2500 Exemplare verkauft. Natürlich kamen auch die Befürworter der Autobahn wieder zum Wort, aber nach ausführlicher Beratung und reiflicher Überlegung beschlossen die Mitglieder des Parlaments von Südholland an ihrer Sitzung vom 27. Januar,

der Verbesserung des öffentlichen Verkehrs zwischen den Städten Den Haag und Leiden den Vorrang zu gewähren.

Bezüglich der Leidener Autobahn wurde mit 42 gegen 37 Stimmen ein Antrag zur Aussetzung des weiteren Baues angenommen. Ob die Anlage später noch gebaut wird, hängt vom Erfolg oder Misserfolg des öffentlichen Verkehrsplans ab. Diese Planung wird gegenwärtig von allen Betroffenen – Staat, Provinz, Gemeinden und Verkehrsbetrieben – näher ausgearbeitet, um zu einer Integration zwischen öffentlichem Verkehr und Strassenverkehr im Stadtraum Den Haag zu kommen.

Wir fragen:

Wäre es so verkehrt, aus dem doch recht interessanten Beispiel Leiden zu lernen – damit wir und unsere Nachfahren unter dem Moloch Verkehr etwas weniger zu leiden hätten?

Doch wir machen bei uns in der Schweiz eher das Gegenteil. Wir bauen unter anderem auch kostspieligste Autobahnviadukte (Reusstal!) und Alpendurchstiche, ohne den Benützern aus aller Herren Länder auch nur einen Rappen abzuverlangen. Wir «vermögen's» halt; wir senken gar bei ständig steigenden Lebensmittel- und Mietpreisen den Benzinpreis ... «Dafür» haben wir kein Geld, um endlich den *Agglomerationsverkehr*, der unsere Städte zu ersticken droht, zu sanieren. Ja, wir müssen vom Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschafts-Departement als letzten Clou vernehmen, die Arbeiten für ein Gesetz zur Förderung des Agglomerationsverkehrs seien weitgehend gestoppt worden. Bundesräte,

Fachleute und Politiker aller Schattierungen reden und schreiben immer wieder, wie wichtig und vordringlich es sei, diesen Agglomerationsverkehr endlich in den Griff zu bekommen. Damit die Städte unter der modernen Blechlawine nicht sterben müssen. Jetzt bleibt das Gesetz, das die Finanzierung sicherzustellen hätte, in der tiefen Bundesschublade liegen. Und die Städte und die Menschen, die sie bewohnen, leiden weiter . . . Wie lange noch?

Wir Sozialisten wollen eine gute und richtige Politik machen. Unsere Politik muss nicht nur gut, sie muss der Bevölkerung auch verständlich sein; oder sie muss so sein, dass wir sie der Bevölkerung verständlich machen können. Information und Aufklärung der Wähler nicht nur vor den Wahlen, sondern in der ganzen Zeit zwischen den Wahlen gehört zu den wesentlichen Aufgaben der demokratisch-sozialistischen Strategie. Mitgliedern und Vertrauensmännern der sozialistischen Bewegung müssen wir mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln die demokratische Selbst-erziehung und sozialistische Bewusstseinsbildung erleichtern.

Karl Czernetz in «Die Zukunft»