

**Zeitschrift:** Profil : sozialdemokratische Zeitschrift für Politik, Wirtschaft und Kultur  
**Herausgeber:** Sozialdemokratische Partei der Schweiz  
**Band:** 56 (1977)  
**Heft:** 10

**Artikel:** Verkehrsfinanzierung und sozialdemokratische Verkehrspolitik  
**Autor:** Vogel, Paul Ignaz  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-339374>

### 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:** 31.01.2026

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

## **Verkehrsfinanzierung und sozialdemokratische Verkehrspolitik**

Die Schweiz ist ein Transitland par excellence. Der Gotthardpass und andere Alpenübergänge haben in früheren Zeiten zum argwöhnischen Neid der Nachbarn in Nord und Süd der Alpen geführt. Wer die Zufahrten und die Pässe in den Händen hatte, musste sich behaupten und wurde politisch stark. So wuchs die alte Eidgenossenschaft. Die Passüberquerer brachten auch etwas Verdienst in die kargen Gebirgstäler; der Handel, das Gastgewerbe und das Transportgewerbe blühten auf.

Wenn man die heutige Situation betrachtet, so ist doch vieles anders geworden, es erinnert dennoch manches an früher. Die Schweiz ist weitgehend eingebettet im Wirtschaftsraum der Europäischen Gemeinschaft (EG), und der Gütertausch zwischen den hochindustrialisierten Nachbarländern geht naturgemäß auch durch unser Land. Mit den Freihandelsverträgen hat die Schweiz der EG ihre guten Dienste im Verkehrssektor angeboten, sie stellt ihre Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung. Die Verbesserung der alpentransitierenden Verkehrswege dient darum nicht nur uns Schweizern, nicht nur dem erwerbstätigen Tourismus, sondern auch dem Transit von Personen und Waren. Nach der Eröffnung der Nationalstrassen-Tunnelröhre am Gotthard im Jahre 1980 werden auch die von Deutschland nach Italien fahrenden Touristen profitieren, aber ebenfalls die Gütertransporter auf der Strasse. Der Schweiz entstehen durch diesen Transit, sei es am Gotthard, am San Bernardino oder anderswo nicht nur hohe Investitionskosten, sondern auch Kosten für Unterhalt und Betrieb, für die in erster Linie der Schweizer Steuerzahler und der Schweizer Automobilist mit seinen Benzinabgaben aufkommen muss. Wie viele ausländische Personen- und Lastwagen durchfahren aber die Schweiz mit einem im Ausland aufgefüllten Benzintank, wodurch unser Land der Benzinabgaben verlustig wird, vor allem seitdem sich die Benzinpreise international angeglichen haben?

### **Von Spiez nach Montreux**

Wie könnte man die ausländischen Strassenbenutzer gerechter an den Lasten der schweizerischen Autoverkehrswege beteiligen lassen, ohne damit der Diskriminierung Tür und Tor zu öffnen? Solche Gedanken sind in der sozialdemokratischen Sektion Spiez aufgetaucht. Dem SPS-Parteitag 1976 in Montreux hat die Sektion Spiez folgenden Antrag eingereicht:

«Der Parteivorstand der SPS wird ersucht, alle geeigneten Schritte zu unternehmen, damit die Schweiz spätestens bis zum Zeitpunkt der Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels für alle Nationalstrassenbenutzer

Gebühren erhebt. Der Einzug hätte auf einfachste Art mittels Vignette zu erfolgen; ausländische Nationalstrassenbenützer hätten die Gebühren an der Grenze zu entrichten. Der Gebührentarif wird nach Gewicht der Fahrzeuge gestaltet. Der Autooverlad durch die Eisenbahntunnels des Gotthards und des Lötschbergs würde als Teil des Nationalstrassennetzes erklärt und gleich wie dieses finanziert.»

Der Antrag wurde vom Parteitag gutgeheissen. Damit wurden neue verkehrspolitische Richtlinien erarbeitet; der Antrag von Spiez enthält zwei Punkte, die besonders hervorgehoben seien: Sowohl die Schweizer wie die ausländischen Automobilisten haben die Autobahngebühr in Form einer Vignette zu bezahlen. Das bedeutet eine saubere rechtliche Gleichbehandlung im internationalen Rahmen. Mit dem angestrebten Gratis-Autooverlad am Gotthard und am Lötschberg wird aus staatspolitischer Verantwortung Rücksicht auf Randgebiete der Schweiz genommen.

Wenn man bedenkt, dass jeder in- und ausländische Automobilist in Frankreich und Italien zusätzlich zu den recht hohen Benzinabgaben noch eine distanzabhängige Autobahngebühr zu entrichten hat, so sind die vorgesehenen Vignettenabgaben in der Schweiz eine sehr bescheidene Belastung.

Nach dem Parteitag von Montreux wurde sehr bald klar, dass eine grundsätzliche Überprüfung der Verkehrspolitik nötig wurde, um die Zusammenhänge zwischen Eisenbahn- und Strassenfinanzierung, zwischen dem Transitverkehr und dem schweizerischen Binnenverkehr abzuklären. Die verkehrspolitische Kommission der SPS ging an die Arbeit.

### **Automatische Finanzierung bevorzugt die Strasse**

Während der öffentliche Verkehr mit Defiziten ringt, befindet sich die Strasse in bevorzugter Situation. Der bestehende Artikel 36ter der Bundesverfassung regelt die Zweckbindung der Treibstoffabgaben; Zweckbindung bedeutet, dass die Abgaben – eigentlich indirekte Steuern – auf den Zweck hin «gebunden» werden, und der Zweck ist in diesem Fall die Finanzierung der Nationalstrassen. Einen entsprechenden, zudem in der Bundesverfassung verankerten Finanzierungsmechanismus kennt der öffentliche Verkehr nicht.

Schiene und Strasse dienen der Mobilität, dem arbeitenden Menschen, seiner Volkswirtschaft. Die beiden Verkehrsträger sollten darum grundsätzlich gleich behandelt werden, was deren Finanzierung betrifft. Nach Ansicht der SPS muss das Finanzierungsinstrument auf den Gesamtverkehr ausgerichtet werden. Da zudem der Bund angesichts des prekären Bundeshaushaltes überall Prioritäten setzen muss, ist eine Gesamtverkehrslösung um so dringender, weil wegen der engen Zweckbindung der Treibstoffabgaben die Aufwendungen für den privaten Verkehr und sein Hochleistungsstrassennetz langfristig zum voraus garantiert, also praktisch «zementiert» sind. Da bleiben die stets wiederholten behördlichen Ver-

sprechungen, der öffentliche Verkehr müsse gefördert und ausgebaut werden, nur Lippenbekenntnisse.

Die SPS empfiehlt deshalb, Artikel 36ter der Bundesverfassung zu streichen und durch einen neuen zu ersetzen, der lauten soll:

«Der Reinertrag der Zollbelastung der Treibstoffe für motorische Zwecke ist zur Finanzierung des Baus und Betriebs von Verkehrseinrichtungen zu verwenden.»

### **Privater Gewinn, öffentliches Defizit**

Neue Erkenntnisse über die Finanzlage im Verkehrsbereich hat man durch die Veröffentlichung der sogenannten Kategorienrechnung gewonnen, die nachweist, welche Strassenfahrzeug-Kategorien in welcher Weise für die Kosten der Strasse aufkommen. Erstaunlicherweise trägt der Kleinwagenfahrer die Strassenkosten etwa voll, die Fahrzeugkategorien, die dem Güterverkehr dienen (schwere Lastwagen, Anhänger, Sattelschlepper) sind aber für die Strasse defizitär, das heisst, sie kommen nicht voll für die Strassenkosten auf. Das private Transportgewerbe funktioniert damit nach dem Prinzip der Privatisierung der Gewinne und der Sozialisierung der Unkosten. Die freie Marktwirtschaft triumphiert, die Öffentlichkeit zahlt den Rest. Das Missverhältnis wird durch die Tatsache ergänzt, dass die Kollegen, die im Autotransportgewerbe arbeiten, noch nicht einmal die 44-Stunden-Woche kennen.

In ihrem Gesamtverkehrskonzept fordert darum die SPS eine leistungsabhängige Besteuerung des Strassenschwerverkehrs durch den Bund. Diese Forderung geschieht auch im Interesse des kleinen Autofahrers, der mit seinen Benzinabgaben und seinen Steuern die Strasse bezahlen hilft, zu oft aber in seinem Verkehrsfluss und durch den Gestank der schweren Gütertransporter belästigt wird.

### **Waffen für unser Behördenmitglied**

Im Verkehrsbereich laufen gegenwärtig noch die analytischen und prognostischen Abklärungen der eidgenössischen Kommission für die schweizerische Gesamtverkehrskonzeption (GVK-CH). Bis Ende 1977 sollen die Untersuchungen abgeschlossen sein, dann kommt die Zeit der politischen Ausmarchung. Frühzeitig hat die SPS eine Pionierleistung vollbracht und ein gesamtverkehrspolitisches Konzept erarbeitet. Der Hebelarm in der SPS-Verkehrspolitik wird bei der Finanzierung angesetzt, womit der unsozialen Sparwut der Bürgerlichen eine konstruktive Politik entgegengesetzt wird. Unserem Behördenvertreter im Bundesrat, dem Genossen Willi Ritschard, sind damit von seiten der Partei gute Waffen in die Hände gelegt worden.