

Zeitschrift: Rote Revue - Profil : Monatszeitschrift
Herausgeber: Sozialdemokratische Partei der Schweiz
Band: 62 (1983)
Heft: 11

Artikel: Fünf Sackgassen der schweizerischen Verkehrspolitik : verkehrter Verkehr
Autor: Lutz, Andreas
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-340028>

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: 05.02.2026

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

Verkehrter Verkehr

Von Andreas Lutz

Wer auf der Autobahn die falsche Spur erwischt, den nennt man Geisterfahrer. Die Fahrt endet meistens tödlich für alle Beteiligten. Dass wir auch in der Verkehrspolitik Geisterfahrer sind, allerdings politische Geisterfahrer, schliesst die Möglichkeit einer Karambolage keineswegs aus. Der Wald hat bereits begonnen zu sterben, und die Politiker greifen wie wild zum Vorstossgriffel. Nicht weniger als 19 parlamentarische Vorstösse sind allein auf Bundesebene zum Waldsterben eingereicht worden.

Bundesrat Egli plädierte am 4. Oktober einmal mehr für einen «klaren Kopf»: es soll jetzt weiter geforscht werden, und das bleifreie Benzin werde sicher «nicht im Alleingang» eingeführt.

Sackgasse Nummer 1:

Treibstoffzollmilliarden in die falschen Kanäle geleitet

Die Vernehmlassungsfrist zur «Ausführungsgesetzgebung zur Neuregelung der Treibstoffzölle» ist abgelaufen. Es geht einfach gesagt um die 1,8 Milliarden Franken jährlich, die die Benzinbezüger dem Staat (rund 35 Rappen/Liter) abliefern. Die Ausführungsgesetzgebung wurde nötig, weil die befristete Erhebung dieser vorwiegend für den Nationalstrassen- und Alpenstrassenbau reservierten Mittel wegen ihres Überflusses (rückbezahlte Vorschüsse des Bundes) 1984 hätte aufgehoben werden müssen.

Die ursprüngliche Vorlage des Departementes Ritschard sah denn auch vor, nur den Zollzu-

schlag zweckgebunden in den Strassenbau fliessen zu lassen. Das Departement rechnete vor, dass der Anteil des Grundzolls gegen Ende der 80er Jahre — für den Unterhalt der Nationalstrassen — gegen 10 Prozent absinken würde, was immerhin gegen 900 Millionen Franken für andere Zwecke (allgemeine Bundeskasse, Fonds für öffentlichen Verkehr, Umweltschutz) freigestellt hätte.

Schon der Bundesrat rückte jedoch mit der politischen Baumschere an. Die Finanzierung des kantonalen Hauptstrassennetzes wurde einbezogen. Der Bund sollte auch die Unterhaltskosten der Nationalstrassen voll übernehmen. Immerhin sah die bundesrätliche Vorlage noch eine Kompensationsleistung der Kantone im Gegenwert der Hauptstrassenfinanzierung des Bundes vor (150 bis 200 Millionen).

Parlament:

Kniefall vor dem Autogott

Die vom TCS eiligst lancierte Initiative wirkte bereits im Ständerat Wunder. Die Knie wurden weich, und reihenweise sanken die Standesherren zum Kniefall vor der Lobby. Man führte eine Generalklausel ein, die den Fluss der Treibstoffmilliarden wieder «für Zwecke des Strassenwesens» einschränkte. Man strich auch die Kompensationspflicht der Kantone. Die Mehrheit des Nationalrates sank zwar nicht so tief, folgte aber immerhin dem Ständerat weitgehend in der engen Zweckbindung für den Strassenbau.

Verschleierungstaktik zeigt Wirkung

Das Abstimmungsergebnis über die neuen Artikel der Bundesverfassung fiel denn auch äusserst knapp aus. Die Abstimmung konnte nach Meinung der VOX-Analysen nur darum so knapp gewonnen werden, weil die Verschleierungstaktik der Befürworter Wirksamkeit zeigte. FDP-Nationalrätin Elisabeth Kopp verbreitete die Mär, von den 400 Millionen Franken, die den Kantonen neu zufließen würden, seien 180 Millionen gar nicht zweckgebunden (NZZ 4.10.1982). Obwohl Wirksamkeit erzeugend, entpuppte sich die Koppische Mär als pure Lüge. Der Entwurf der Ausführungsgesetzgebung hält nämlich fest:

Art. 32, Abs. 1: «Die allgemeinen Beiträge an die Kosten der dem Motorfahrzeug geöffneten Strassen und die Mittel für den Finanzausgleich im Strassenwesen werden zugeteilt nach:

- a) der Länge der dem Motorfahrzeugverkehr geöffneten Strassen;
- b) den Strassenlasten der Kantone;
- c) der Finanzkraft der Kantone;
- d) der steuerlichen Belastung des Motorfahrzeugverkehrs durch die Kantone.»

Die Kantone haben also nicht einmal die Möglichkeit, getrennte Velowege zu finanzieren, weil sich die Zweckbindung streng auf «dem Motorfahrzeug geöffnete Strassen» beschränkt.

Ausführungsgesetzgebung unannehmbar

Wenn die Ausführungsgesetzgebung im Abstimmungskampf bekannt gewesen wäre, hätte sich wahrscheinlich auch die SPS (Stimmfreigabe) anders entschieden und Nein gestimmt. Der Geist der Autolob-

by, einmal aus der Flasche gelassen, wurde vom Departement Egli süchtig inhaliert. Die Kompensationsfrage ist weg vom Fenster, der Bundesrat bestimmt allein über Mehrjahresprogramme von National- und Hauptstrassen, Investitionshöhe und Verteilungsschlüssel. Umweltschutzmassnahmen sollen nur 2 Prozent betragen, läppische 36 Millionen Franken pro Jahr. Die defizitäre SBB soll weiterhin ihren Anteil an die Sanierung der Bahnübergänge allein leisten. Park-and-ride-Anlagen werden nicht erwähnt. Anteile des kombinierten Verkehrs, des Transports begleiteter Motorfahrzeuge, Verkehrstrennung, Landschaftsschutz usw. bleiben völlig im Dunkeln bundesrätlicher Kompetenz.

Die Vernehmlassung der SPS beantragt Rückweisung dieser miesen Vorlage und droht sogar mit dem Referendum. Vielleicht liegt hier die Möglichkeit, aus der Sackgasse der Treibstoffzölle herauszukommen.

Sackgasse Nummer 2:

Gesamtverkehrskonzeption (GVK) — stille Beerdigung

Mit grossem Getöse wurden im letzten Jahrzehnt Gesamtkonzeptionen (Verkehr, Energie, Medien) in die Welt gesetzt. Ganze Stäbe von Beamten wurden institutionalisiert, Hunderte von Gutachten mit entsprechenden Papierhaufen (die kaum einer las) erstellt. Die GVK ist ein Musterbeispiel. Doch der Berg wurde mit Dynamit gesprengt, bevor er die Maus gebären konnte. Die Mehrwertsteuer für die Finanzierung des Fonds für den öffentlichen Verkehr (gemäss GVK) starb schon vorzeitig. Parlamentarische Initiativen rissen die Schwerverkehrssteuer, die Autobahnvignette, die Treibstoffzölle weg und schickten sie auf die Achterbahn poli-

tischer Beratungen. Die Vorlage über die Aufgabenteilung von Bund und Kantonen besorgte den Rest. Was übrig bleibt, ist eine bundesrätliche Botschaft mit mehr oder weniger hilflosen Verfassungsbestimmungen.

Wortreiche Botschaft — mickriges Ergebnis

Die 121 Seiten starke Botschaft «Über die Grundlagen einer koordinierten Verkehrspolitik» vom 20.12.1982 ist ehrlich bemüht, aus dem Trümmerhaufen GVK noch brauchbare Kletterfelsen auszusondern. Positiv ist sicher der Versuch, den Verkehr gesamtheitlich zu betrachten. Doch der Teufel liegt bekanntlich im Detail.

Art. 36ter, Abs. 1 BV-Entwurf: «Der Bund legt die Ziele der schweizerischen Gesamtverkehrspolitik fest. Er berücksichtigt dabei die Verkehrsbedürfnisse, den wirtschaftlichen Einsatz der Mittel sowie die Auswirkungen auf Menschen und Umwelt . . .»

Warum werden die Auswirkungen auf Mensch und Umwelt und damit eine Einschränkung der «freien Wahl der Verkehrsmittel» nicht an erster Stelle genannt?

«Wenn das Gesamtinteresse es verlangt, kann er (der Bundesrat) auf dem Wege der Gesetzgebung Massnahmen treffen, um die Strassen vom Güterfernverkehr zu entlasten.» (Schluss von Abs. 1)

Hier liegt tatsächlich die alleinige Kompetenz des Bundesrates, dirigierend ins hohe Lied der «freien Wahl der Verkehrsmittel» einzugreifen!

Art. 36ter, Abs. 2 und 3 des Entwurfs enthalten das Hierarchisierungskonzept (Aufgabenteilung) zwischen Bund und Kantonen. Die fragwürdige Zuständigkeit der Kantone für den hoch defizitären öffentlichen

Verkehr, den Regionalverkehr, wird verfassungsmässig festgeschrieben. Hier soll auch die fehlende Kompensation der Treibstoffzollgeschenke erfolgen. Der Vorschlag des VST, dass der Bund für die «Basisschliessung» aufzukommen habe (minimales Fahrtangebot pro Tag), die Kantone jedoch verantwortlich für die Feinerschliessung seien, wird vom Bundesrat leichtfertig als «Misstrauen» gegenüber den Behörden unter den Tisch gewischt. (Punkt 224.4 Botschaft BR)

Die Finanzierungslücke

Art. 37 BV-Entwurf regelt die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs — das Kernstück der gesamten Verkehrspolitik. Neben der Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen verwendet der Bund einen Grundbeitrag von 5 Prozent seiner Steuer- und Zolleinnahmen für die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs. Dies ergäbe 1983 (Budget) eine Summe von rund 850 Millionen Franken, also effektiv nicht viel mehr, als bis heute bereitsteht.

Heisse Übergangsbestimmung

Art. 19, Abs. 2 Entwurf BV: «Die Defizite, die im Verkehrsnetz von nationaler Bedeutung nach Einführung der Vorfinanzierung der Investitionen durch den Bund und der vollen Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen entstehen, können *noch während einer Übergangszeit von höchstens fünf Jahren aus allgemeinen Bundesmitteln gedeckt werden.*»

Im Klartext bedeutet die Verankerung der «Eigenwirtschaftlichkeit» in der BV nichts anderes als Leistungsabbau bei den Bahnen, bereits geschehen im Stückgutverkehr, vorgesehen bei Nebenlinien. Der Leistungs-

auftrag entpuppt sich einmal mehr als Leistungs-Abbaufauftrag und damit als Sackgasse.

Sackgasse Nummer 3:

SBB im Würgegriff des Bürgertums

Der «Leistungsauftrag» der SBB brachte ihr zwar eine gerechtere Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen, spannte sie jedoch ins verkehrspolitisch sinnlose Korsett der erzwungenen Eigenwirtschaftlichkeit im Betrieb. Im Klartext bedeutet dies: Alles, was nicht rentiert, muss abgebaut werden. Neuinvestitionen ins Schienen- und Materialnetz werden vor allem dort erfolgen, wo schon heute Betriebsgewinne anfallen (Städteschnellverkehr), während der Güterverkehr bald einmal auf der Strecke bleiben wird.

Bröckelnder Güterverkehr auf der Schiene

Die Berichte sind entsprechend alarmierend: 1970 bis 1979 nahm der gesamte transalpine Güterverkehr von 28 Millionen Tonnen auf rund 50 Millionen Tonnen zu. Drei Viertel des Wachstums entfielen auf die Strasse, deren Verkehrsvolumen sich verdreifachte. Der Anteil der Schiene ist von 80 Prozent unter 60 Prozent gesunken.

Die Eröffnung des Gotthardtunnels hatte katastrophale Auswirkungen: Der Kurzstreckenhuckepackverkehr musste eingestellt werden. Die Anzahl der Schwerverkehrsbrummer erhöhte sich um das Achtfache auf 170 000 pro Jahr oder 600 bis 700 Fahrzeuge pro Tag. Dies bereits im ersten Jahr der Tunneleröffnung.

Der Schienengüterverkehr durch die Schweizer Alpen (Gotthard/Simplon) nahm 1980 bis 1981 um 5,7 Prozent, 1981 bis 1982 um 8,2 Prozent

ab. Doch nicht nur beim Güterverkehr, sondern auch beim Personenverkehr verhalten sich die Investitionsunterschiede zwischen privatem und öffentlichem Verkehr etwa so, wie die Benützerzahlen der entsprechenden Verkehrsmittel. 1980 wurde fünfmal mehr ins Strassennetz als ins Schienennetz investiert, nämlich 404 Franken gegenüber 82 Franken pro Kopf der Bevölkerung.

Rettungsprogramm für die Eisenbahn

So wie der Wald stirbt auch die Attraktivität der Bahnen unter den Betonmilliarden des Strassenbaus. Weshalb werden Anschlussgeleise nicht gleich behandelt wie der Bau von Zufahrtsstrassen? Weshalb wird der kombinierte Verkehr nicht massiv aus dem Treibstoffzoll subventioniert? Weshalb der Autoverlad nicht stark verbilligt, weshalb viel zu wenig im Bereich der Tarifpolitik gemacht? Weshalb nicht schon heute der gesamte schwere Transitverkehr huckepack verladen? Alles sei ja vorgesehen, hört man. Wahrscheinlich muss aber vorher der Wald vollends verenden.

Sackgasse Nummer 4:

Massnahmen im Strassenverkehr undurchsetzbar?

Wir wissen es längst. Nichts beeinträchtigt unsere Umwelt und unsere Lebensqualität so sehr wie der motorisierte Privatverkehr: Er ist verantwortlich für 80 Prozent des Lärms in der Schweiz, für 50 Prozent der Luftverschmutzung und für 25 Prozent des Gesamtenergieverbrauchs. Er hat einen riesigen Appetit auf Kulturland, kostet durchschnittlich 10 Prozent des Jahreshaushaltsbudgets eines Durchschnittsschweizers und fordert Tag für Tag 3 bis 4 Tote und je 40 Schwer- und Leichtverletzte.

Trotzdem sind Massnahmen im Strassenverkehr praktisch undurchsetzbar. Der motorisierte Privatverkehr ist der wilde Westen der Lobbys und die heilige Kuh der meisten Bürger. Autofeindlichkeit ist deshalb keine politische Strategie, um aus dieser Sackgasse herauszukommen. Was möglich ist, wird unmöglich gemacht. Es bestehen aber durchaus Möglichkeiten, sinnvolle politische Massnahmen zu treffen:

- Die verbrauchsabhängige Schwerverkehrssteuer, welche von der bürgerlichen Ratsmehrheit zu einem charakterlosen Wesen zurückgestutzt wurde (pauschale Abgabe statt Verursacherprinzip), muss so schnell wie möglich realisiert werden. Eine Initiative des Verkehrsclubs der Schweiz (VCS) steht im Raum. Ausserdem werden wir im Februar 1983 über den Vorschlag des Parlamentes abstimmen.
- Eine Vignette für Ausländer, die unser Strassennetz benutzen. Auch sie wird im nächsten Februar zur Abstimmung gelangen.
- Die rasche und gezielte Förderung verschärfter Abgasbestimmungen und des bleifreien Benzins als Voraussetzung für die Verwendung von Katalysatoren. Und dies rasch und gezielt, weil nur die Neuwagen erfasst werden, und damit der Umweltbelastungspegel lange Zeit gleich bleibt wie jetzt.
- Sinnvolle und gezielte Temporeduktionen (wie Tempo 50 innerorts) bringen neben der Reduktion des Energieverbrauchs vor allem auch erhöhte Sicherheit der Verkehrsteilnehmer.
- Eine Überprüfung sämtlicher geplanter Nationalstrassenabschnitte sowie die Planung möglicher Alternativen. Ihre Unterstellung unter fakultative Referen-

dum, allenfalls mit einer konsultativen Abstimmungsmöglichkeit, wäre möglich.

Der Appell an den Einzelnen, doch um Gottes Willen, fruchtet nichts und ist Augenwischerei. Politische Massnahmen, Gebote, Verbote und eventuell Anreize helfen viel weiter.

Sackgasse Nummer 5:

Agglomerationsverkehr — Stiefkind der Verkehrspolitik

Mit einem einzigen bescheidenen Satz hat sich die GVK-Kommission vom gesamten Agglomerations- und damit vom grössten Teil des Pendlerverkehrs verabschiedet. Dies hat zur Folge, dass letztlich die Gemeinden die Konsequenzen tragen müssen: finanziell und politisch.

Die Hälfte vergessen

Über 50 Prozent der gesamten Verkehrsbewegungen finden in den Städten statt. 73 Prozent aller Verkehrsbewegungen sind Fusswege (inklusive Anmarschwege zu Bus/Auto). Trotzdem hat man den überwiegenden Teil des Strassennetzes dem Auto preisgegeben. Fussgänger (Ampeln, Unterführungen, Trottoirränder), Velos im Sandwich, Busse in der Schlange: Das alltägliche Brot eines Städters oder Pendlers.

Städte zurückerobern

Im wahrsten Sinn des Wortes müssen die Städte zurückerobert werden. Von innen nach aussen, vom Auto zum Fussgänger, Velofahrer und zum umweltschonenden öffentlichen Verkehrsmittel. Die Städte sind Lebens- und Arbeitsräume für Menschen.

Das Geld fehlt

Typischerweise sind attraktive, vom öffentlichen Verkehrsmittel erschlossene Park-and-ride-Anlagen vom Bund nicht subventioniert. Eine einzige verkehrsberuhigte, gestaltete Strasse kostet zwischen 100 000 und 200 000 Franken, welche die Gemeinden aufzubringen haben. Es herrscht eine totale Finanzierungslücke — der schlimmste Feind jeder sinnvollen Massnahme. Kantonale Baugesetze sind meist stadtefeindlich, weil sie eine bestimmte Anzahl von Parkplätzen pro Arbeitsplatz/Anwohner vorschreiben. Die Sackgasse Agglomerationsverkehr verdanken wir vornehmlich dem Verkehrswildwuchs in unserem Land. Seine Ausklammerung bei einer gesamtschweizerischen Verkehrskonzeption ist ein politischer Skandal und gleichzeitig Ausdruck der totalen Hilflosigkeit unserer offiziellen Verkehrspolitik.

Bericht über Leute, die es nicht gibt

An der Autolobby kommt keiner vorbei

Von Peter Graf

Der SPS-Parteitag 1983 in Bern hat beschlossen, die Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen

solle auf 100 Kilometer pro Stunde begrenzt werden. Heute liegt sie bei 130 Stundenkilome-

tern. Die Sozialdemokraten wollen damit einen Beitrag zum Umweltschutz leisten. Die Experten sagen, dass die Immissionen damit wesentlich verringert werden können. Im Land der unbegrenzten Möglichkeiten, in den USA also, fahren die Automobilisten aller Kategorien nicht mit 100, sondern werden schon bei 90 Stundenkilometern scharf bestraft. Der SP-Vorschlag ist also nicht so abwegig, wenn in dem Land, wo das Auto wie nirgends sonst ein teurer Fetisch ist, dies längst Gesetz ist.

Wer indessen im Bereich des schweizerischen Privatverkehrs Änderungen herbeiführen will, kommt an der bärenstarken Autolobby im Parlament nicht vorbei und hat sich auf einiges gefasst zu machen. Der sozialdemokratische Ständerat Willy Donzé hat am 17. April 1982 gegenüber der Zeitung «La Suisse» nach der Debatte über die Einführung einer Schwerverkehrssteuer erklärt: «Die Wirtschaftskreise, welche die privaten Strassentransportunternehmen vertreten, haben auf gewisse Parlamentarier Druck ausgeübt.»

In der Tat hat das Parlament eine Schwerverkehrsabgabe zur Finanzierung der Unterhaltskosten, die vom Schwerverkehr verursacht, aber bislang zum Teil von den Besitzern von Personewagen, über den Benzin-zollzuschlag, berappt wird, abgelehnt. Man wollte ursprünglich den Schwerverkehr entsprechend seiner Strassennutzung belasten, für lange Strecken und grosses Gewicht mehr als für die Feinverteilung mit dem Camionneur auf Kurzstrecken. Das wurde abgelehnt zugunsten einer generellen Abgabe für alle in der gleichen Höhe.

Die Autolobby hatte gut gearbeitet. Das Transportgewerbe in den Randregionen mit wenig Bahnlinien und einem weitverzweigten Strassensystem wird