

**Zeitschrift:** Rote Revue - Profil : Monatszeitschrift  
**Herausgeber:** Sozialdemokratische Partei der Schweiz  
**Band:** 67 (1988)  
**Heft:** 10

**Artikel:** SPS-Thesen zur Verkehrspolitik : für einen umweltfreundlichen Verkehr  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-340638>

### **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:** 12.01.2026

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

# Für einen umweltfreundlichen Verkehr

*Seit den sechziger Jahren stirbt der Wald. Der schleichende Tod des wichtigsten Ökosystems für Mensch und Umwelt leitete auch in der Verkehrspolitik ein Umdenken ein. Das Umdenken ist aber erst fallweise konkrete Politik geworden. Noch werden weitere Autobahnen gebaut. Das langfristige «Aufholen» des öffentlichen Verkehrs ist nicht gesichert, wie die aktuelle Auseinandersetzung um die KVP-Vorlage zeigte. Als Grundlage für die öffentliche Diskussion hat die Geschäftsleitung der SPS Ende Juni Thesen verabschiedet, die von der Verkehrspolitischen Kommission der Partei unter der Leitung von Nationalrat Silvio Bircher erarbeitet worden sind und in einer Broschüre erscheinen (erhältlich im SPS-Sekretariat für Fr. 2.-). Wir fassen im folgenden kurz zusammen.*

In der ersten Hälfte der fünfziger Jahre waren die Anteile des öffentlichen Verkehrs und des privaten Strassenverkehrs noch etwa gleich hoch. Heute werden rund fünfmal mehr Personenkilometer privat auf der Strasse zurückgelegt. Im Jahre 1950 betrug das Verhältnis zwischen den Investitionen von Strassen und Schiene noch drei zu eins. Seitdem flossen während eines Vierteljahrhunderts vier- bis fünfmal mehr Mittel pro Jahr in den Ausbau der Strassen. Inzwischen hat sich dieses Verhältnis wieder etwas gebessert. Die via Treibstoffzollgelder in die Strasse gepumpten Mittel machen für das Jahr 1986 2600 Millionen für die Strasse gegen 1002 Millionen Franken für die Schiene aus.

## Verkehrspolitische Grundsätze

Bei den meisten Verkehrsinvestitionen der Vergangenheit sind die Auswirkungen auf Mensch und Umwelt sowie den Energieverbrauch vernachlässigt worden. Fussgänger und Velofahrer blieben bei den Milliardensummen für den Individualverkehr ohnehin völlig am Rande. Eine konsequente, die

bisherigen Fehlentwicklungen korrigierende Verkehrspolitik muss sich nach Meinung der SPS an folgenden Grundsätzen orientieren:

- Das Verkehrsaufkommen ist auf einem für die Umwelt verträglichen Niveau zu halten. Die Verkehrsträger haben sozial- und umweltverträglich zu sein.

- Der Verkehr mit seinen komplexen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt kann nie allein dem Spiel der marktwirtschaftlichen Kräfte überlassen werden.

- Der öffentliche Verkehr ist massgebend zu stärken. Im Agglomerationsbereich und auf Hauptverkehrsachsen (Transitverkehr, Fernverkehr) soll er das primäre Verkehrssystem sein.

- Der «Zwangsverkehr» (Wohnen–Arbeit–Einkaufen) ist durch siedlungs-, versorgungspolitische und raumplanerische Massnahmen abzubauen. In belasteten Siedlungsgebieten ist die Wohn- und Lebensqualität durch Verkehrsberuhigungsmassnahmen zu heben.

- Die Entscheide über Verkehrsfragen, welche relevante Folgen für Mensch und Um-

## **Gute Umweltbilanz für die Schiene**

Laut einer Studie des Basler Prognos-Instituts von 1987 schneidet die Bahn im Vergleich der Verkehrsträger Schiene und Strasse im spezifischen Energieverbrauch wie im Flächenbedarf ebenso deutlich günstiger ab wie bei Schadstoffemissionen und Lärmbelastigungen. So liegt beispielsweise der Energiebedarf für einen Personenkilometer im Strassenverkehr 3,5mal über dem des Schienenverkehrs, und für jeden geleisteten Güterkilometer benötigt die Strasse 8,7mal mehr Energie als die Bahn. Bei den Schadstoffemissionen bleibt der Strassenverkehr trotz neuer, den Ausstoss deutlich senkender Techniken weiter Umweltsünder Nr. 1. Beim Strassenverkehr liegen die Emissionen um das acht- bis neunfache über denen der Bahn. Zu ähnlichen Ergebnissen kommen die Forscher, was die Belastung durch Lärm und Verkehrssicherheit betrifft. Gemessen an der Zahl der Verunglückten pro zurückgelegte Kilometer ist die Schiene mit Abstand das sicherste Landverkehrsmittel: im untersuchten Jahr 1985 war Autofahren 24mal gefährlicher als Bahnfahren. Die Basler Wirtschaftsforscher fordern deshalb ein verstärktes Umsteigen von der Strasse auf die Schiene sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr.

welt haben, sind zu demokratisieren.

### *Umkehr erfordert wirksame Massnahmen*

Um die dargestellt.

Bei der *Verteilung der Mittel* hat der öffentliche Verkehr an erster Stelle zu stehen. Das bedingt die Abschaffung oder zumindest Lockerung der Zweckbindung der Gelder aus den Treibstoffzöllen und den Zollzuschlägen. Die Schaffung eines einheitlichen Verkehrsfonds für den öffentlichen und den privaten Verkehr – wie ihn die SP im Zusammenhang mit der KVP verlangt hatte – wäre wohl die sinnvollste Lösung zur Finanzierung der Verkehrsträger.

Die SP fordert im weiteren eine *Begrenzung des Strassenbaus*. Beim Bau zusätzlicher Strassen ist darauf zu achten, dass per Saldo Mehrverkehr vermieden

wird. Das schweizerische Autobahnnetz darf zudem nicht weiter ausgebaut werden.

Zweckmässige Massnahmen im Sinne der *Verkehrsberuhigung* sind u.a. Zufahrtsbeschränkungen in den Quartieren, Sperrzonen (z.B. Wohnstrassen), Spurreduktionen zugunsten des öffentlichen Verkehrs und der Velofahrer oder Tempobegrenzungen (Tempo 30 innerorts).

Zur Beschränkung des Individualverkehrs und zur Förderung des öffentlichen Verkehrs sind *finanzpolitische Massnahmen* (u.a. Umlegen von PW-Steuern und obligatorischen Versicherungen auf Treibstoffkosten oder Prüfung der Einführung eines Ökobonusystems) nötig. Im Sinne einer konsequenten Anwendung des Verursacherprinzips verlangt die SP, dass sämtliche vom Individualverkehr verursachten sozialen und Umweltkosten

auch von ihm getragen werden müssen.

Mit der festen Verankerung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe und einer stärkeren Förderung des kombinierten Verkehrs muss eine *Verlagerung des Güterverkehrs* von der Strasse auf die Schiene erreicht werden. Die SP verlangt deshalb auch die Beibehaltung der Gewichtsbeschränkung von 28 Tonnen bei Lastwagen und der gesetzlich normalen Lastwagenbreite von 2,3 Metern.

Die gezielte Förderung des *Fussgänger- und Veloverkehrs* (1986 2,4 Mio. Velos in der Schweiz!) heisst u.a.: Bau von gesicherten Fahrspuren auf allen Ortsverbindungsstrassen, vermehrte Fussgängerzonen, Bevorzugung des Fahrradverkehrs sowie Abschaffung der jährlichen Fahrradkennzeichen.

Zu Ulrichs Becks «Risikogesellschaft»

## Not ist hierarchisch – Smog ist demokratisch

Von Maya Berger

Risiken und Katastrophen sind nicht Zufall, sondern das Wesen der modernen Gesellschaft. So lautet eine zentrale These des Buches «Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne» von Ulrich Beck, Professor für Soziologie an der Universität Bamberg. Wir stehen an einer Epochenchwelle: Die «Industrie- oder Klassengesellschaft» befindet sich im Übergang zu einer «Risikogesellschaft», die «Reichtumsproduktion» wird zunehmend dominiert von der «Risikoproduktion». Gefahren und

Katastrophen sprengen die nationalen Grenzen und vereinen uns in einer «Weltgefahrngemeinde». «Vor der Chemie- und Atomwolke sind alle gleich. In diesem Sinne sind Risikogesellschaften gerade keine Klassengesellschaften.» Solche Thesen müssen nicht zuletzt auch an das Grund- und Selbstverständnis der Gewerkschaften rühren.

### «Zuvielisation»

Kürzer als mit dieser Spraypalette an einer Hauswand lässt sich kaum ausdrücken, woran

wir zunehmend zu leiden beginnen, was uns zunehmend mit Angst erfüllt. Das Horrorszenarium einer sich selbst gefährdenden Zivilisation weiter auszumalen ist allerdings nicht Becks Anliegen, noch darf der Untertitel «Auf dem Weg in eine andere Moderne» die falsche Erwartung wecken, es würden hier nun konkrete alternative Wege heraus aus der Sackgasse unserer «Zuvielisation» vorgezeichnet. Es geht hier vielmehr um Diagnosen angesichts globaler Gefährdungslagen, um das Verstehen dessen, was heu-