

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 107/108 (1936)
Heft: 25

Artikel: Verkehrsteilung zwischen Bahn und Auto
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-48418>

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: 22.01.2026

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

4. Rang (3250 Fr.): Entwurf Nr. 30. Verfasser: Ingenieurbureau J. Bolliger & Co., Zürich; Mitarbeiter: Kündig & Oetiker, Architekten, Zürich.

5. Rang (3000 Fr.): Entwurf Nr. 28. Verfasser: Ingenieurbureau Buss A.-G., Basel; Mitarbeiter: Arch. H. Baur, Basel.

6. Rang (2750 Fr.): Entwurf Nr. 26. Verfasser: Ing. Emil Frei, Rapperswil.

7. Rang: Entwurf Nr. 35. Verfasser: Buss A.-G., Basel, Brückenbauabteilung Werk Pratteln. — Gemäss Ziffer 37 der Wettbewerbsnormen für Ingenieurbauten darf ein Bewerber nur einmal prämiert werden. Der Entwurf Nr. 35 erhält deshalb keinen Preis.

8. Rang (2500 Fr.): Entwurf Nr. 5. Verfasser: Ingenieurbureau Schori & Weber, Biel; Mitarbeiter: Ing. J. L. Perrenoud und Arch. K. Frey, beide in Biel.

9. Rang (2250 Fr.): Entwurf Nr. 40. Verfasser: Ing. F. Pfeiffer, Zürich 8.

St. Gallen, 17. September 1936.

Das Preisgericht:

Dr. K. Kobelt, Dr. E. Graf, Prof. Dr. M. Ritter,
Ing. A. Bühler, Arch. P. Truniger,
Kant.-Bmstr. A. Ewald, Stadting. K. Fiechter,
Stadtbaumeister P. Trüdinger, R. Meyer.

*

Nach Abschluss des Wettbewerbes wurde von verschiedenen Seiten empfohlen, die verkehrstechnisch entschieden bessere Linie 11 in Wiedererwägung zu ziehen. Ihre Gesamtkosten betragen rund 3,45 Mill. Fr., d. h. rd. 800000 Fr. mehr als Linie 9. Der st. gallische Grosse Rat hat am 13. Nov. einstimmig beschlossen, gemäss Antrag von Dr. K. Kobelt die Linie 11 auszuführen. Ing. Ch. Chopard als Verfasser des erstprämierten Entwurfs Nr. 16 (Seite 266) ist mit den betr. Studien beauftragt.

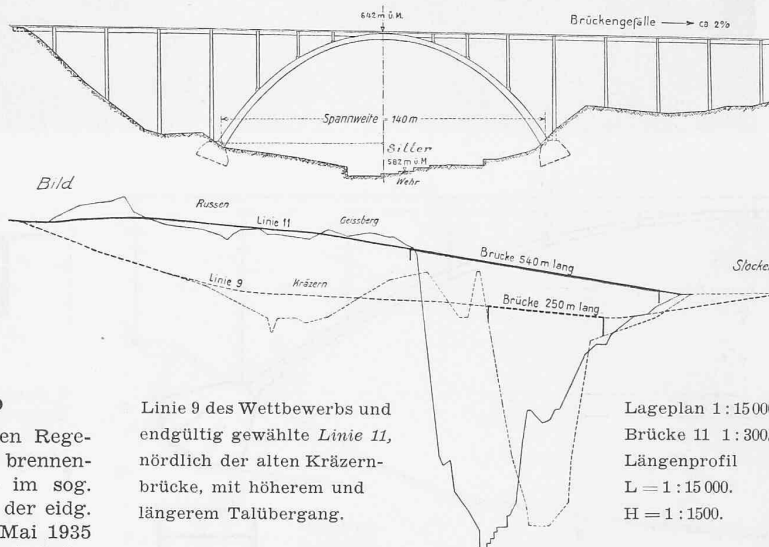
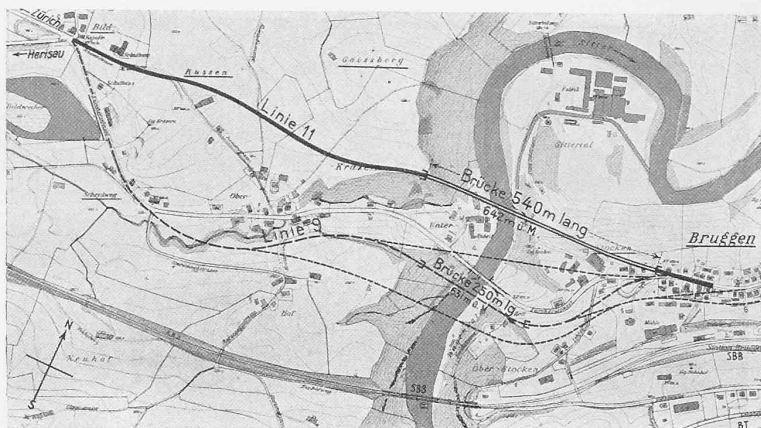
(Auf S. 268 muss es in der 4.-letzten Zeile natürlich heissen: Entwürfe Nr. 16 und 37, was wir zu korrigieren bitten!)

Verkehrsteilung zwischen Bahn und Auto

Der erste schweizerische Versuch einer gesetzlichen Regelung, zum mindesten im Güterverkehr, des seit Jahren brennenden Problems «Schiene und Strasse» war verkörpert im sog. Verkehrsteilungsgesetz, das Ende 1934 die Zustimmung der eidg. Räte gefunden hatte, bei der Volksabstimmung vom 5. Mai 1935 jedoch mit grossem Mehr verworfen worden ist. Seither hat der Strassentransport weiter an Intensität zugenommen. In allen interessierten Kreisen ist man darüber einig, dass in das bestehende Verkehrs-Chaos Ordnung gebracht werden müsse.

Ueber die Art und den Umfang einer Regelung dieser äusserst komplizierten Materie gehen die Ansichten jedoch weit auseinander. Das tritt deutlich in Erscheinung bei der Aufnahme, die der «Vorentwurf zu einem dringlichen Bundesbeschluss» über den Transport von Personen und Gütern mit Motorfahrzeugen, sowie über die Einführung einer eidgenössischen Verkehrsabgabe gefunden hat, der unter Datum vom 21. September 1936 vom Eidg. Post- und Eisenbahndepartement den interessierten Verbänden und Organisationen zur Kenntnisnahme übermittelt worden ist. Das Departement vertritt die Ansicht, es sei unbekannt, dass die heute im Verkehrswesen herrschenden Verhältnisse, bei denen sowohl das Automobiltransportgewerbe als die öffentlichen Transportanstalten auf die Dauer nicht wieder gutzumachenden Schaden erleiden werden, einer gesetzlichen Regelung dringend bedürfen. Deren Ziel sei die Herbeiführung eines Ausgleichs zwischen den sich bekämpfenden Verkehrszweigen im Interesse des ganzen Landes. Die Schwierigkeiten seien zu gross, um die Lösung der Transportkrise von einem einmaligen und umfassenden gesetzgeberischen Eingriff zu erwarten. Dringendste Aufgabe sei, vorerst eine Grundlage für eine künftige dauernde Ordnung zu schaffen und mit den damit gesammelten Erfahrungen weiter zu bauen. Das Departement erblickt das geeignete Mittel hiezu im Erlass eines befristeten, dringlich zu erklärenden Bundesbeschlusses, der später durch eine, das ganze weitschichtige Gebiet des Transportwesens umfassende ordentliche Gesetzgebung über den Transport von Personen und Gütern auf Strasse und Schiene abgelöst werden soll.

Gemäss dem Vorentwurf soll einer Transportbewilligung bedürfen, wer mit Personenzug mit über sieben Sitzplätzen Personen gegen Entgelt befördert und wer mit Lastwagen und Anhängern, deren Tragkraft 1 t übersteigt, über eine Entfernung von 25 und mehr Strassenkilometern vom Standort des Fahrzeuges aus gerechnet, Güter befördert. Im Güterverkehr soll sich somit die Bewilligungspflicht sowohl auf den gewerbmässigen, wie auch auf den Werkverkehr erstrecken. Durch



Linie 9 des Wettbewerbs und endgültig gewählte Linie 11, nördlich der alten Kräzernbrücke, mit höherem und längerem Talübergang.

Lageplan 1:15000.
Brücke 11 1:300.
Längensprofil
L = 1:15000.
H = 1:1500.

diese Regelung sollen im gewerbmässigen Verkehr für die innerlich gesunden Betriebe bessere Grundlagen für eine gedeihliche Existenz geschaffen werden. Dies soll durch die Einführung einer sog. Bedürfnisklausel und durch eine angemessene Rücksichtnahme auf die finanzielle Grundlage und Leistungsfähigkeit des Unternehmers erreicht werden. Gegenstand der Regelung sollen indessen nur jene Betriebe bilden, die im Konkurrenzkampf der Verkehrsmittel von volkswirtschaftlicher Bedeutung sind, dies auch im Interesse der Landesverteidigung. Die Transportunternehmer sollen ferner an die Einhaltung verbindlicher Tarife gebunden werden und zu diesem Zwecke in einer straffen, öffentlich rechtlichen Organisation, dem Verband Schweizerischer Strassentransportunternehmer, zusammengefasst werden. Dagegen soll der Gütertransport im Werkverkehr mit Ausnahme der Bewilligungspflicht, die einer reinen Registrierungsspflicht gleichkommen soll, keiner weiteren Einschränkung unterworfen werden. Für alle Inhaber von Transportbewilligungen soll die Pflicht zu einer eidg. Verkehrsabgabe beginnen, sobald die Transporte über eine Entfernung von 50 und mehr Strassenkilometern ausgeführt werden. Als Abgabesätze werden in Aussicht genommen: Für Lastwagen 75 Fr. für je 500 kg Gesamtgewicht; für Personenzüge 35 Fr. für jeden nutzbaren Sitzplatz. Die aus Bewilligungen und Abgaben eingehenden Mittel sollen zur Hälfte den Kantonen, die ihren Anteil nach Deckung ihrer Kosten für den Vollzug des Bundesbeschlusses zum Unterhalt und Ausbau der Durchgangsstrassen zu verwenden haben, zur Hälfte dem Bunde zufallen, der aus diesem Anteil einen Fonds öffnet, aus dem die ihm aus Eisenbahn- und Schiffsverkehrsunternehmungen erwachsenden finanziellen Lasten getilgt werden.

Zwecks Vereinfachung des Verfahrens soll der Vollzug des Beschlusses durch die kantonalen Behörden vorgesehen werden. Ausserdem wäre vom Bundesrat eine Kommission von Sachverständigen zu wählen, der begutachtende Befugnisse zufallen. Ein einfaches Beschwerdeverfahren vor einer von den kantonalen und eidgenössischen Verwaltungsstellen vollkommen unabhängigen, eidgenössischen Rekursinstanz soll die Gewähr für eine rechtsgleiche und nicht formalistische Behandlung der

Rekursfälle verstärken. Bei Zuwiderhandlungen würden Strafen bis zu 5000 Fr. verhängt.

Der Verwaltungsrat der SBB hat zu obigem Vorentwurf bereits Stellung genommen. Er hebt hervor, der Vorrang gebühre den durch die Eisenbahnen verkörperten öffentlichen Interessen. Durch den Strassentransport sei die weitere Aufrechterhaltung eines nach dem Wert des Transportgutes abgestuften Tarifsystems, auf das die Wirtschaft nach wie vor angewiesen ist, ernsthaft in Frage gestellt. Das System der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung sei durchbrochen, wodurch ein volkswirtschaftlich unerwünschter Zustand herbeigeführt sei. Der Verwaltungsrat hätte es deshalb grundsätzlich vorgezogen, wenn die Verkehrsabgabe fallen gelassen würde, dagegen der Fernverkehr mit Lastwagen über einen Umkreis von 25 km, vom Standort des Fahrzeuges aus gerechnet, allgemein verboten würde. Ausnahmegewilligungen wären zu erteilen für besondere Transportarten, wie z. B. Möbel-, Säuser- und Langholztransporte. Dieses Verbot hätte sowohl für den gewerbmässigen Verkehr, als auch für den Werkverkehr zu gelten. Für den Fall jedoch, dass das Eisenbahndepartement diesen Vorschlägen nicht beipflichten kann, wird es als unbedingt erforderlich betrachtet, dass die Bewilligungspflicht im gewerbmässigen Verkehr bei Transporten über einen Umkreis von 10 und mehr Kilometer zu beginnen habe, während sie im Werkverkehr bei einem Umkreis von 20 km Platz zu greifen hätte. Die Verkehrsabgabe wäre für die beiden Verkehrsarten einheitlich bei Transporten über einen Umkreis von 20 km und mehr zu erheben. Die Ansätze wären festzusetzen mit mindestens 100 Fr. pro 500 kg Gesamtgewicht für die Lastwagen und mit mindestens 30 Fr. pro Sitzplatz für Personenwagen, bei denen die Bewilligungspflicht schon bei fünf Sitzplätzen beginnen sollte. Die Werkverkehrsbewilligung soll nicht zu einer blossen Registrierpflicht gestempelt werden. Eine Privilegierung des Werkfernverkehrs sei nicht begründet, da ihm volkswirtschaftlich die selbe Wirkung beizumessen ist wie dem gewerbmässigen Fernverkehr. Für die Beurteilung des Bedürfnisses in beiden Fällen sollte darauf Rücksicht genommen werden, ob andere gute und zweckmässige Beförderungsgelegenheiten bereits vorhanden sind. Eine unwirtschaftliche Vermehrung der Transportmittel sei zu vermeiden. Berücksichtigt werden müssten zudem die Interessen der öffentlichen Transportanstalten. Die vorgesehene Behörden-Organisation gibt dem Verwaltungsrat zu den allergrössten Bedenken Anlass, da das Verkehrsgebiet des Kantons in den meisten Fällen zu klein ist, als dass die Bewilligungshoheit in zweckentsprechender Weise ausgeübt werden könnte. Viele Kantone könnten in ernste Interessen-Konflikte geraten, sodass ernstlich nur eine zentrale eidgenössische Instanz in Frage kommen könne, wobei den Kantonen begutachtende Kompetenzen eingeräumt würden.

Der Bundesbeschluss soll die willkommene Gelegenheit bieten, durch eine entsprechende Ausgestaltung der Voraussetzungen, unter denen eine Bewilligung erteilt wird, die militärischen Interessen, sowie jene unserer einheimischen Lastwagenindustrie zu schützen. Es könnte ohne Belastung des Militärbudgets im Interesse der Landesverteidigung auf die Vermehrung einiger für die Armee besonders geeigneter Lastwagentypen schweizerischer Herkunft hingewirkt werden.

Die bisherigen Versuche im Auslande, den Strassentransport an veröffentlichte Tarife zu binden, haben die Schwierigkeiten einer wirksamen Tarifkontrolle erwiesen. Die Aufstellung von Tarifen für die Lastwagentransporte — die sich nicht auf die Ferntransporte beschränken, sondern auch auf den Nahverkehr ausgedehnt werden sollten — scheint nur dann den erwarteten Erfolg bringen zu können, wenn der Bund selber für eine intensive Kontrolle sorgt.

Die vom Verwaltungsrat beantragte Erhöhung der Verkehrsabgabe — die einheitlich bei einem Umkreis von 20 km zu erheben wäre — sei berechtigt, weil durch den Dieselmotor und andere noch gar nicht abzusehende technische Entwicklungsmöglichkeiten mit einer weiteren Verbilligung des Transportes gerechnet werden kann. Besser wäre es ausserdem, die Abgabesätze im Güterverkehr auf die pro Wagen geleisteten Nutztonnenkilometer abzustellen, also eine Beziehung zum Betriebsstoff zu suchen. Die Strafen sollten bis zu 10 000 Fr. erhöht werden.

Die SBB machen fernerhin geltend, dass der eidgenössische Fonds aus dem Ertrag der Verkehrsabgaben ganz allgemein für die Verbesserung des Verkehrs Verwendung finden sollte, damit das Schlagwort, das Automobil müsse für die Schulden der Bahnen aufkommen, entkräftet werde.

Aus Automobilkreisen wird zum Vorentwurf des Eisenbahndepartements, sowie zu den Anträgen der Bundesbahnen be-

merkt, dass diese derart tiefgreifenden Massnahmen gegen den motorischen Strassentransport bezwecken, dass füglich vom Versuch einer zwangsweisen Unterdrückung dieser Transportart gesprochen werden könne. Der Verkehrs- und Einnahmerückgang bei den Bahnen sei zum grossen Teil nicht auf die Konkurrenz der Strasse, sondern hauptsächlich auf das Schwinden des Handelsvolumens der Volkswirtschaft zurückzuführen. Bei vollständiger Unterdrückung des Strassengüterverkehrs und selbst unter der Annahme, die von ihm bewältigten Transporte werden wieder restlos den Bahnen zufallen, würde die Bilanz für die Volkswirtschaft ungünstig ausfallen, weil die für die Wirtschaft entstehenden Umsatzverluste den Frachtengewinn der Bahnen übertreffen würden. Der geplante gesetzgeberische Eingriff werde eine allgemeine Verteuerung der Frachten, sowie der Produktions- und Lebenshaltungskosten zur Folge haben, was gleichbedeutend sei mit einer Verringerung der Konkurrenzfähigkeit gegen das Ausland und einer Erschwerung des Exportes. Die Lösung des Verkehrsproblems sei auf dem Wege einer vernünftigen Verkehrsteilung und der Entlastung der Wirtschaft von Steuern und nur im Zusammenhange mit der Sanierung und Reorganisation der Bahnen, in erster Linie der SBB, zu suchen.

Die «Via Vita» ist der Auffassung, dass die Regelung des Transportproblems durch ein Bundesgesetz und nicht durch dringliche Bundesbeschlüsse zu erfolgen habe. Sollte wegen der Notlage der gewerbmässigen Transportunternehmungen vorgängig der gesetzlichen Regelung des ganzen Problems eine Hilfsaktion für diese Unternehmungen nötig sein, so dürfte nur die Schaffung einer Ordnung im gewerbmässigen Transport von Personen und Gütern bezweckt werden. Auf die Bedürfnisse der Landesverteidigung wäre gebührend Rücksicht zu nehmen. Die Freiheit des Werkverkehrs wäre zu wahren. Durch diese Regelung dürfe die Reorganisation und die Sanierung der Schweizerischen Bundesbahnen nicht verzögert werden.

Einen detaillierten Gegenentwurf hat der Verband Schweizerischer Motorlastwagenbesitzer (ASPA) aufgestellt und dem Eisenbahndepartement unterbreitet. Dieser Verband will es nicht bei einer Kritik und bei einer Verneinung belassen, sondern in positiver Mitarbeit seiner Meinung Ausdruck geben. Eine erneute Besteuerung des Motorlastwagens zugunsten der Bahnen wird unter schärfstem Protest abgelehnt. Es soll aber mit der Schaffung von Ordnung im Verkehrswesen begonnen werden und diese etappenweise, jedoch ohne Unterbrüche und Verzögerung, durchgeführt werden.

Der Gegenentwurf der ASPA sieht eine Transportbewilligung für jedermann vor, der gewerbmässig Personen, Güter oder Tiere mit Motorfahrzeugen befördert. Er macht also bezüglich der Bewilligungspflicht keinen Unterschied zwischen Nah- und Fernverkehr. Wer dagegen mit eigenen Fahrzeugen und eigenem Personal für eigene Bedürfnisse Güter oder Tiere befördert, soll nur eines Ausweises über die Eintragung im Werkverkehrsregister bedürfen. Die Bewilligungen sollen von den zuständigen kantonalen Behörden ausgestellt werden, sie wären für sämtliche Motorfahrzeuge, die am 1. Oktober 1936 im Besitze des Bewerbers gestanden haben, ausnahmslos zu erteilen. Der Bewerber muss in persönlicher und finanzieller Beziehung die Sicherheit und Leistungsfähigkeit seines Betriebes gewährleisten. Dagegen soll die Neueröffnung von Betrieben, die Inbetriebnahme vermehrter Motorlastwagen oder der Ersatz von in Betrieb stehenden Motorfahrzeugen durch solche mit erhöhter Tragkraft zur Beförderung von Waren gegen Entgelt vom Nachweis eines bestehenden wirtschaftlichen Bedürfnisses abhängig gemacht werden. Dabei wären die vorhandenen ordentlicherweise gebotenen Beförderungsmöglichkeiten angemessen zu berücksichtigen. Dem Werkverkehr ist — vorbehaltlich gewisser Ausnahmen — die Ausführung von Transporten auf Rechnung Dritter untersagt. Es sollen verbindliche Tarife aufgestellt werden, dafür aber sollen Tarifkämpfe von seiten der Bahnen unterbleiben. Die auch im Gegenentwurf der ASPA vorgesehene Sachverständigen-Kommission soll versuchen, eine Einigung zwischen den Eisenbahnen und den Strassentransporteurern über eine Verkehrsteilung herbeizuführen. An die zur Durchführung des Beschlusses erforderlichen finanziellen Mittel und zur Aeufnung eines Stilllegungsfonds hätten die Inhaber von Bewilligungen Abgaben zu leisten, die zusammen pro Sitzplatz bei Personenwagen 5 Fr. und für Motorlastwagen und Traktoren 300 Fr. und für Anhänger 150 Fr. nicht übersteigen dürften. Aus dem Stilllegungsfonds sollen bewilligungsberechtigte Halter von Motorfahrzeugen entschädigt werden, die ihren Fahrbetrieb dauernd einstellen werden. Nach drei Jahren dürften nur noch ausnahmsweise solche Entschädigungen ausbezahlt werden.