

Transit durch die Schweiz : ein Nebenschauplatz in der Verkehrspolitik

Autor(en): **Schälchli, Jakob**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Bulletin : mit amtlichen Publikationen für die Schweizer im Fürstentum Liechtenstein**

Band (Jahr): - **(1990)**

Heft 3

PDF erstellt am: **21.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-939065>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

FORUM

Transit durch die Schweiz

Ein Nebenschauplatz in der Verkehrspolitik

Das konzentrierte Interesse der gegenwärtigen verkehrspolitischen Bestrebungen zum weiteren Ausbau der schweizerischen Verkehrsinfrastruktur liegt derzeit, nachdem das Konzept «Bahn+Bus 2000» politisch weitgehend bereinigt ist, im Bereich des Transitverkehrs und ist schwergewichtig auf die ausländischen Verkehrsbedürfnisse ausgerichtet.



Im Vordergrund steht das verkehrspolitische Ziel den Strassentransport auf die Schiene zu verlagern, wobei diese Ausrichtung der aktuellen Verkehrspolitik in zweierlei Hinsicht erstaunt:

Einerseits ist nur ein verschwindend kleiner Teil der Güterverkehrsmenge auf Schiene und Strasse in der Schweiz (pro Jahr 513,1 Mio. Tonnen) nicht «hausgemacht», das heisst, ausländischen Ursprungs. Der Hauptanteil der in der Schweiz transportierten Gütermenge erfolgt mit 89,6 Prozent im Binnenverkehr, während auf die Ein- und Ausfuhr von Gütern 7,2 Prozent und auf den Gütertransit sogar lediglich 3,2 Prozent entfallen. Andererseits macht der Anteil des Strassentransits bescheidene 0,3 Prozent der in der Schweiz gesamthaft auf Strasse und Schiene transportierten Güterverkehrsmenge aus.

EG als Motor zur Förderung des öffentlichen Verkehrs

Diese Ausrichtung der aktuellen eidgenössischen Verkehrspolitik auf einen aus objektiver Sicht marginalen Teilbereich des Verkehrswesens in der Schweiz hängt zusammen mit der bis Ende 1992 angestrebten Verwirklichung eines freiheitlichen EG-

Binnenmarktes und dem damit verbundenen alpenquerenden Güterverkehr.

Die Vervollkommnung des EG-Binnenmarktes, die sich ohne Lösung des Problems des alpenquerenden Verkehrs nicht erreichen lässt, ist derzeit der Motor zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene und somit zur Förderung des kombinierten Verkehrs Schiene/Strasse. Zwar fordert die Europäische Gemeinschaft EG von der Schweiz mindestens einen 40-Tonnen-Strassenkorridor für Lastwagen. Die entsprechenden Verhandlungen mit der EG sind inzwischen seit rund eineinhalb Jahren im Gang. Dabei hat der Bundesrat bei verschiedenen Gelegenheiten die Bereitschaft der Schweiz zu verstehen gegeben, dass sie ihre Transitrolle im Güterverkehr auf der Schiene spielen wolle, jedoch nicht auf der Strasse. Als Alternative zum geforderten 40-Tonnen-Strassenkorridor stellte er Milliardeninvestitionen in neue Schienenwege in Aussicht mit dem Ziel, der EG als Testland für den kombinierten Verkehr zu dienen. Im Oktober des vergangenen Jahres beschloss der Bundesrat zu diesem Zweck knapp 1,5 Milliarden Franken Investitionen für den Huckepack-Verkehr am Gotthard und am Lötschberg/Simplon. Am Gotthard

sollen spätestens ab dem Jahre 1994 täglich 44 Huckepackzüge mit maximal 36 Wagen und einer Kapazität von 1500 Sendungen rollen. Der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn BLS wird im Falle eines Verzichts der EG auf die 40-Tonnen-Limite ein à fonds perdu-Beitrag für den Einbau eines mittleren Gleises im Lötschberg zugesprochen, damit auch Fahrzeuge mit einer Eckhöhe von vier Metern verladen werden können. Diese Investitionen für den Ausbau des kombinierten Verkehrs stellen gemäss den Vorstellungen des Bundesrates eine Zwischenlösung für den Güterverkehr im Transit durch die Schweiz dar, bis die Neue Eisenbahn-Alpentransversale NEAT mit neuen Eisenbahnbasistunnels am Gotthard und Lötschberg realisiert ist.

Den richtigen Weg eingeschlagen

Der Bundesrat hat mit seinem Lösungsvorschlag den richtigen Weg für die Zukunft eingeschlagen. Denn der kombinierte Verkehr ist eine Form der Arbeitsteilung zwischen Schiene und Strasse mit optimaler Vereinigung der Vorteile beider Verkehrsträger. Die Vorteile des Schienenverkehrs liegen im kostengünstigen Massentransport von Gütern zwischen grossräumig entfernten Knotenpunkten, wobei als zusätzlicher Vorteil des Bahnverkehrs die Umgehung des Nachtfahrverbotes für Lastwagen (Nachtsprung) zu nennen ist. Die Vorteile des Strassentransportes hingegen sind die zeitliche und räumliche Flexibilität in der Fläche und der individuelle Kundenservice.

Die wirtschaftlich und verkehrstechnisch optimalste Form der Arbeitsteilung zwischen Schiene und Strasse stellt der unbegleitete Verkehr mit Sattelaufliegern, Containern und Wechselbehältern dar. Die rollende Landstrasse (Huckepack-Verkehr), wo das beladene oder unbeladene Fahrzeug mit dem Fahrer auf der Schiene transportiert wird, ist mit den Nachteilen des hohen (während der Bahnfahrt nutzlosen) Taragewichts und der Personalbeanspruchung behaftet und kann deshalb höchstensfalls als Übergangslösung betrachtet werden. Grundsätzlich sollte daher nur die unbegleitete Transporttechnik gefördert und finanziell unterstützt werden, weil die Subventionierung des Huckepack-Verkehrs der erwünschten Ablösung durch das Container-System hinderlich ist.

Schienen schaffen keine Lösung für den Binnenverkehr

Die Vorteile des kombinierten Verkehrs kommen nur zum Tragen, wenn die Entfernung zwischen den Knotenpunkten des Schienenverkehrs mindestens 300 bis 500 Kilometer beträgt, damit sich der zweimalige Umschlag der Güter oder deren Behälter in den Terminals zeitlich und aufwandmässig überhaupt lohnt. Ausserdem setzt die optimale Lösung des kombinierten Verkehrs voraus, dass zwischen den Kno-

tenpunkten eine nachfragegerechte Ganzzugsfolge nach präzisiertem Fahrplan installiert werden kann. Sind diese logistischen Voraussetzungen im Schienenverkehr gegeben, so kann der kombinierte Verkehr den Anforderungen der Wirtschaft gerecht und im Güterverkehr über grosse Distanzen eine Alternative zum reinen Strassentransport werden. Diese Voraussetzungen sind für den internationalen Verkehr (Ein- und Ausfuhr inklusive Transit) bei den entsprechenden Anstrengungen der europäischen Bahnunternehmen erfüllbar. Sie sind jedoch für den innerschweizerischen Binnenverkehr, der rund 90 Prozent der Totalmenge des Güterverkehrs in unserem Land ausmacht, nicht gegeben; dies allein schon aufgrund der kurzen Distanzen der innerschweizerischen Gü-

terverkehrsströme und deren feinen, siedlungsstrukturbedingten Verästelung in der Fläche. Würden im Binnenverkehr nur zehn Prozent des Strassengüterverkehrs auf die Schiene verlagert, käme dies fast einer Verdreifachung des Schienenverkehrs gleich. Der Ausbau des Schienennetzes zur Verbesserung des Transitangebotes im kombinierten Verkehr ist also keine Alternative für den innerschweizerischen Güterverkehr auf der Strasse. Daher ist der Bedarf nach einer gutausgebauten Strasseninfrastruktur sowohl für den Güter- als auch für den Personenverkehr in der Zukunft ausgewiesen.

Jakob Schälchli, Generalsekretär Schweizerischer Strassenverkehrsverband FRS, Bern.

S-Bahn Zürich in Betrieb

Der öffentliche Verkehr – Mobilität für alle

Mit dem Fahrplanwechsel am 27. Mai begann in Zürich das S-Bahn-Zeitalter. Modernste Doppelstockpendelzüge rollen die Pendler aus der Region ins Herz der Limmatstadt.

Die Einflusszone der Stadt Zürich umfasst ein Gebiet von rund 1500 km² und eine Bevölkerung von rund einer Million Einwohnern. Der grösste Teil der Region liegt im Kanton Zürich, einem «Teilstaat» der Eidgenossenschaft mit grosser gesetzgeberischer und finanzieller Autonomie. Im Zentrum der Region, in der Stadt Zürich, stehen 360 000 Einwohnern 300 000 Arbeitsplätze gegenüber.

Noch in den 60er Jahren zählte die Stadt Zürich über 420 000 Einwohner, und die Voraussagen rechneten mit einem Anstieg der Einwohnerzahl in der Grossregion auf 1,5 Millionen im Jahre 2020. Tatsächlich wurde in den 60er und 70er Jahren rund um die Stadt in hektischer Weise für jene Bürger Wohnraum geschaffen, welche die immer lärmiger und teurer werdende Stadt verlassen wollten. Ihre Wohnungen in der Stadt wurden zu Büros mit entsprechend höheren Mietansätzen umgewandelt.

Mit dem Autoboom in den gleichen Jahren wurden auch überall Strassen gebaut, glaubte man doch, in Zukunft auf den öffentlichen Verkehr weitgehend verzichten zu können.

Der zunehmenden Bedeutung Zürichs als Wirtschaftsmetropole entsprechend nahm der Verkehr als Folge des wachsenden Pendlerstroms stetig zu. In Zürich versuchte man den öffentlichen Verkehr vor allem mit der Modernisierung der guten alten Strassenbahn in den Griff zu bekommen.

Die S-Bahn im Gespräch

In den 70er Jahren erarbeitete der Kanton Zürich einen Verkehrsplan, der die Umwandlung der SBB-Strecken auf Kantonsge-

biet in «S-Bahnen» nach deutschem Vorbild vorsah. Zudem sollte eine «U-Bahn» durch das Stadtzentrum zum Flughafen gebaut werden. Den Tram- und Buslinien war der Kurzstreckenverkehr zugeordnet.

Das ganze Paket hätte mit ca. 800 Mio Franken (Wert 1964) durch den Kanton und die Stadt Zürich finanziert werden müssen. Bereits 11 Jahre zuvor hatten die Bürger einer Tief-Tram-Vorlage die Zustimmung an der Urne verweigert: Die Zürcher wollten offensichtlich keine Untertagsverkehrsmittel.

Die Politiker und die Planer wollten und

konnten nicht aufgeben. Das kantonale Parlament stimmte einem jährlich zu speisenden «Fonds für den öffentlichen Verkehr» zu, welcher als finanzieller Grundstock für ein besseres Verkehrssystem dienen sollte.

Acht Jahre nach der negativen «S- und U-Bahn»-Abstimmung (1973) sagten die Stimmbürger ja zu einer massiven finanziellen Beteiligung des Kantons am Ausbau eines S-Bahn-Systems. Ein historischer Augenblick, denn bis dahin hatte sich noch kein eidgenössischer Kanton finanziell an einem Vorhaben der SBB beteiligt.

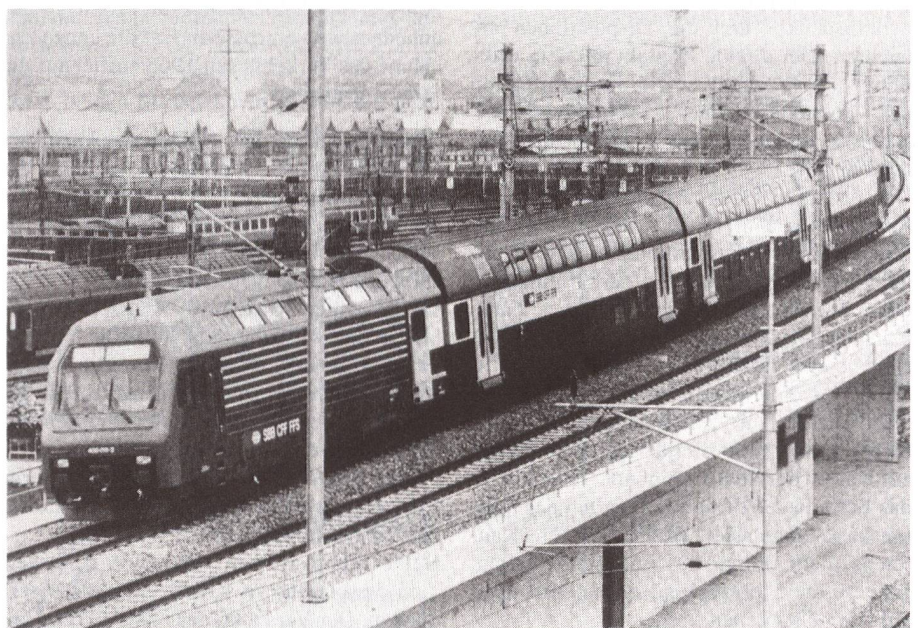
Zum guten Ausgang der Abstimmung hatte sicher auch der Erfolg der drei Jahre zuvor in Betrieb genommenen Flughafenlinie der SBB beigetragen. Die neue Strecke hatte auf Anhieb die Gunst der Kundschaft erobert und zudem auch die Zufahrtsstrassen und Parkhäuser im Flughafengebiet entlastet.

Was aber ist die Grundidee der S-Bahn Zürich, die ihren Betrieb am 27. Mai 1990 aufgenommen hat und die gleichzeitig auch der erste Schritt für «Bahn und Bus 2000» ist? («Bahn und Bus 2000» ist das in einer nationalen Volksabstimmung verabschiedete Konzept für einen koordinierten öffentlichen Verkehr in der ganzen Schweiz).

Die S-Bahn Zürich ist das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs im ganzen Kanton. Sie verbindet Städte und Orte untereinander und will auch Zubringer zum nationalen Verkehrsnetz sein.

Die S-Bahn bringt ihre Dienste «nahe zum Kunden». Der 30- oder 15-Minuten-Takt macht das Fahrplanlesen unnötig. Die neuen Direktverbindungen, die «Neubaustrecke» und Haltezeiten von nur 30 oder 15 Sekunden verkürzen die Reisezeit für viele Verbindungen.

Mit Hilfe von verschiedenen Rechnungsmodellen wurden die Kosten für die neu zu



Seit Ende Mai ist die Zürcher S-Bahn im Betrieb. Erstmals gelangen in der Schweiz Doppelstockzüge zum Einsatz. (Foto: Keystone)