

Verkehrspolitik : ein Tabubruch zieht Kreise

Autor(en): **Brugger, Erika**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer**

Band (Jahr): **13 (1986)**

Heft 4

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-911247>

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.

Verkehrspolitik:

Ein Tabubruch zieht Kreise

Die schweizerische Verkehrspolitik steckt in der Sackgasse. Seit Jahren brüten Verkehrsexperten Konzeptionen aus, um ein Gleichgewicht zwischen Schiene und Strasse herzustellen. Doch den Papierstössen folgen wenige Taten. Was national mit Konzepten nicht gelingt, führt mittlerweile regional zu sichtbarem Erfolg. Pionier ist das Basler Umweltschutz-Abonnement: Die neue Sicht hat andere Städte angesteckt, fordert jetzt auch die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) zu neuen Ideen heraus.

Die Schweiz – das Land der Bahnen, durchzogen mit einem der dichtesten Schienennetze der Welt: Kaum ein Berg, wo sich nicht eine Seilbahn hinaufschwingt, kaum eine Stadt, die nicht bis hinaus in die Vorstädte durch ein Tram erschlossen ist. Die SBB und ihre sprichwörtliche Pünktlichkeit gehören zum Aushängeschild des Touristenlandes. Doch die stolzen Bahnen, die einst die Schweiz verkehrstechnisch erschlossen hatten, verlieren ihre Passagiere. Noch 1950 wurde jeder zweite Kilometer auf Schienen zurückgelegt. Bis 1965 aber sank der Anteil der Bahnen am Gesamtverkehr auf 22, bis heute gar auf 12 Prozent.

Einseitiges Verhältnis

Immer mehr Leute zogen in den vergangenen Jahrzehnten dem öffentlichen Verkehrsmittel das

private Auto vor. Der wachsende Wohlstand macht die eigenen vier Räder erschwinglich: Statistisch entfällt heute auf jeden Schweizer Haushalt ein Auto. Das Nationalstrassennetz, problemlos finanziert durch Benzinzuschläge, bietet immer schnellere Verbindungen an. Seit den 60er Jahren sind vier- bis fünfmal weniger Investitionen in die Infrastruktur der Bahnen als in jene der Strassen geflossen. Auch vom Preis her ist das Bahnen-Strassen-Verhältnis einseitig: Die Bahnen, kontrolliert durch den defizitdeckenden Staat, haben ihre Preise kontinuierlich erhöht. Autofahren hingegen ist immer billiger geworden. In den siebziger Jahren begannen Verkehrspolitiker, an der Alarmglocke zu ziehen. Nicht zuletzt die Erdölkrise von 1973 hatte vor Augen geführt, wie empfindlich der Individualverkehr durch seine Ab-

hängigkeit vom Benzin reagiert – und wie lebensnotwendig die Bahnen sind. Der öffentliche Verkehr müsse gefördert werden, hiess das neue Credo.

Ohne Zwang

Auf nationaler Ebene blieb das Credo weitgehend auf dem Papier. Von der Gesamtverkehrskonzeption (GVK), 1978 aus der Taufe gehoben, ist heute noch die «Koordinierte Verkehrspolitik» übriggeblieben. Die wenigen bisherigen Massnahmen haben den Konflikt Schiene–Strasse kaum gemildert. Denn es zeigt sich: Nur durch staatliche Zwangsmassnahmen – etwa durch eine Benzinrationierung – könnten die verkehrspolitischen Spiesse von Bahn und Strasse gleich lang werden. Und solche Eingriffe sind in der Schweiz politisch nicht durchführbar.

Wie also könnten, so sinnieren Verkehrsexperten heute, die Leute ohne Zwang zum Umsteigen vom Auto auf Schienenfahrzeuge und Busse gebracht werden? Auf eine langfristige Verwirklichung angelegt ist das Konzept «Bahn 2000» (vgl. Kasten).

Umweltschutz zwingt zu Taten

Was aber wäre *kurzfristig* zu tun? Die Frage ruft dringend nach realisierbaren Antworten. Denn die Schweizer Wälder sind krank, und Experten wie Parteien sind sich mittlerweile einig, dass die Autoabgase massgeblich zu den Ursachen des sich ausweitenden Waldsterbens gehören. Das Anliegen Umweltschutz hat dem Credo der siebziger Jahre vom Fördern des öffentlichen Verkehrs eine neue Dringlichkeit gegeben. Basel, Dezember 1983: Zwei Direktoren der Verkehrsbetriebe der beiden Basel brüten über Passagierzahlen. Nachdem sie während Jahren auf eine regelmässige Zunahme von ein bis zwei Prozent setzen konnten, müssen sie für 1983 eine Reduktion von fünf Prozent konstatieren.



Gleiche Spiesse für Strasse und Schiene?
Bild: Bau einer Autobahn in Basel.

Die Erfolgsstory des U-Abos

Was tun? «Umweltschutz-Abonnement» heisst die Lösung, die die beiden Direktoren aushecken. Drei Monate später wird das «U-Abo» bereits verkauft, für 35 Franken im Monat, durchschnittlich 60 Franken weniger als bisherige Abonnemente. Noch nie haben die zwei Kantonsregierungen in einem Entscheid für den öffentlichen Verkehr (20 Franken Subvention per Abonnement) derart schnell gehandelt.

Die zweieinhalbjährige Geschichte des U-Abos liest sich wie die Erfolgsstory eines Markenproduktes, das in einen bisher unbekanntem Markt vorstösst: Die Passagierzahlen sind bis 1986 über zehn Prozent gestiegen. In den Spitzenmonaten werden fast dreimal mehr U-Abos verkauft als ursprünglich prognostiziert. Nach Schätzungen sind etwa 15 000 ehemalige Privatfahrzeughalter auf Tram und Bus umgestiegen. Die Verkehrsbetriebe konnten im letzten Betriebsjahr den Einnahmehausfall (durch den Wegfall der früher teureren Abonnemente) fast wettmachen. Und dem Staat entstehen heute – trotz Subvention – im Endeffekt keine Kosten: Dies ermöglicht das hiesige Abzugssystem der individuellen Steuererklärungen (der Arbeitswegabzug wurde vermindert).

Der Funke zündet weit

Doch die Erfolgsstory ist damit nicht beendet: Seit 1985 nimmt der Motorfahrzeugverkehr in der Nordwestschweizer Region ab bzw. stagniert, nachdem er jahrelang zwischen zwei und sechs Prozent zugenommen hatte. Die Zahl der Motorfahrzeuge liegt heute in der Region Basel weit unter dem schweizerischen Mittel. Die Luftqualität hat sich nach neuesten Messungen leicht verbessert.

Ab Mitte 1987 ist eine einzige Karte für sämtliche Verkehrsmittel in der Region, und zwar des

Tarifverbund
Basel: links
Basler Tram,
rechts Andrang
vor dem Billett-
automaten.
(Fotos:
Claude Giger)



Nah- und Fernverkehrs (also inklusive SBB und PTT) geplant. Auch in zehn Gemeinden der Nachbarnationen Deutschland und Frankreich können die Nordwestschweizer mit dem U-Abo verbilligt fahren. Selbst auf andere Schweizer Städte ist der Funke übergesprungen: Bern, Luzern, Olten, St. Gallen, Solothurn und Zürich haben ähnliche Systeme eingeführt.

Der Tabubruch

Sicher: Ohne den Komfort, den BVB und BLT schon heute den Passagieren bieten – Stichworte sind Sechs-Minuten-Takt, dichtes Netz, bequeme Wagen – wäre auch ein U-Abo kein Erfolg. Zudem sind die Schweizer traditionell auf Nahverkehrsmittel eingeschworen, liegen mit den Frequenzen über europäischem Durchschnitt. «Drämmli»-Fahren gehört selbst in gehobenen Basler Familien zum guten Ton.

Dennoch markiert das Umweltschutz-Abonnement eine Kehrtwende. Billiges Abonnement und

gleichzeitige privatwirtschaftliche Werbe- und Angebotsstrategie brechen ein Tabu: Jahrelang planten die Nahverkehrsbetriebe und die SBB eisern nach dem Prinzip, dass mit Tarifverbilligungen keinerlei Frequenzerhöhung zu erzielen sei. Andere Verkehrsbetriebe hatten die U-Abo-Lancierung anfänglich «mit hämischer Vorfreude» betrachtet, wie Pius Marner, Pressechef der BVB erzählt.

Auch national könnte die U-Abo-Strategie zu einer Wende führen. Einen Anfang dazu machen die SBB mit einem Halbtax-Abonnement, das nur noch 100 Franken kostet (bisher 360 Franken im Jahr) und schon 1987 angeboten wird. Der neue Bundesbahnenblick hat sich vom traditionellen Schienendenken gelöst, bewegt sich hin zu konsumorientierter Passagierbezogenheit. Die Kehrtwende ist in direkter Linie auf den Tabubruch aus Basel zurückzuführen. ●

Erika Brugger, freie Journalistin

Das Konzept «Bahn 2000»

«Bahn 2000» basiert auf einer Fahrplan-Idee: In den grossen Zentren sollen die Züge regelmässig wenige Minuten vor der vollen Stunde ein- und kurz nach der vollen Stunde wieder ausfahren. Dieser Taktfahrplan bringt Umsteigern gute Anschlüsse und kurze Wartezeiten.

Zur Realisierung dieser Idee müssen die Fahrzeiten zwischen Eisenbahn-Knoten wie Zürich, Bern, Basel, Luzern, Lausanne, Biel und St. Gallen auf weniger als eine Stunde gedrückt werden. Dazu ist der Bau neuer Linien nötig, die höhere Geschwindigkeiten ermöglichen. Durch neue Linien und andere Ausbauten erhöhen sich die Eisenbahn-Kapazitäten beträchtlich. So ist auf einigen Hauptverbindungen vorgesehen, den heutigen Stundentakt von Intercity- und Schnellzügen zu einem Halbstunden-Takt zu verdichten. Die Finanzierung des 8,4-Milliarden-Projekts durch den Bund wird zurzeit im Parlament beraten. Umstritten ist vor allem die Streckenwahl für den Neubaub Abschnitt Olten–Bern.