

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

Band: - (1990)

Heft: 3

Artikel: Schweizer Strassenbau - wie weiter? : Verkehrspolitik auf dem Weg in die Sackgasse

Autor: Koller, Hans

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-939064>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.11.2024

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

FORUM

Keine Igelmentalität

Zum Leitthema: Ein Blick auf die europäische Landkarte genügt um festzustellen, dass unser Land buchstäblich im Herzen Europas gelegen ist. Diese zentrale Lage und die damit verbundene Kontrolle über die wichtigen Alpenpassagen haben der Eidgenossenschaft von früher und der Schweiz von heute stets eine bedeutsame europäische Rolle zugewiesen.

Unsere Landesregierung ist sich dieser Situation und der Bedeutung der Alpentransversalen gerade auch im Zusammenhang mit dem immer näheren Zusammenrücken der Länder in Europa durchaus bewusst. Die Schweiz ist bereit, einen erheblichen Beitrag an den Ausbau der Nord-Süd-Verbindungen und damit an die europäische Verkehrsentwicklung zu leisten. Mit der kürzlichen Verabschiedung der Botschaft an die eidgenössischen Räte über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (unter dem Ausdruck NEAT bekannt geworden) hat der Bundesrat seine Absicht kundgetan, dass die Schweiz konstruktiv am dynamischen Integrationsprozess mitmachen soll. Der Bau einer neuen Alpentransversale steht zudem ganz im Interesse einer umweltgerechten Verkehrspolitik. Dieses gigantische Projekt, welches rund 10 Milliarden Franken kosten würde, wäre – wenn es vom Parlament und darnach eventuell (falls das Referendum ergriffen wird) vom Volk

die Zustimmung erhält – das grösste vom Bund je in Angriff genommene Werk. Es verlangt viel Mut, Risiko – und Opferbereitschaft. Auch unser Land würde natürlich von diesem Vorhaben enorm profitieren: Die Verbindungen zu Europa würden kürzer und schneller, die Kontaktmöglichkeiten häufiger und intensiver. Damit könnten wir teilhaben an diesem einmaligen Prozess des europäischen Zueinanderrückens, dem wir uns auf keinen Fall entziehen können. Mit seiner NEAT-Botschaft – so meine ich – hat der Bundesrat viel Weitblick für die Zukunft Europas bewiesen – also genau das Gegenteil von dem, was man ihm zuweilen vorwirft. Es liegt nun am Ständerat, am Nationalrat und vielleicht auch an den Stimmbürgern, die bösen Zungen, welche uns gerne helvetischen Egoismus und eine Igelmentalität vorwerfen, Lügen zu strafen.



Minister Rolf Bodenmüller,
Chef des Auslandschweizerdienstes,
EDA

Schweizer Strassenbau – wie weiter?

Verkehrspolitik auf dem Weg in die Sackgasse

Der weitere Ausbau der Schieneninfrastruktur einerseits sowie die Plafonierung und Reduzierung des privaten Motorfahrzeugverkehrs andererseits sind die konkreten Zielsetzungen in den verkehrspolitischen Bestrebungen der Gegenwart.

Diese Ausrichtung der aktuellen Verkehrspolitik, die im Zusammenhang steht mit den vorhandenen Problemen des beschränkten Verkehrsraumes in den Agglomerationen und Städten sowie mit den Zielen des Um-

weltschutzes und der Luftreinhaltung, ist problemträchtig:

– Denn einerseits wird erstmals in der jahrtausendealten Geschichte des Verkehrswesens der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur nicht dort vorangetrieben, wo die entsprechende Verkehrsnachfrage ist;

– und andererseits sollen vorhandene Bedürfnisse des Motorfahrzeugverkehrs durch dirigistische Massnahmen künstlich eingeschränkt werden.

Förderung des öffentlichen Verkehrs abseits der Nachfrage

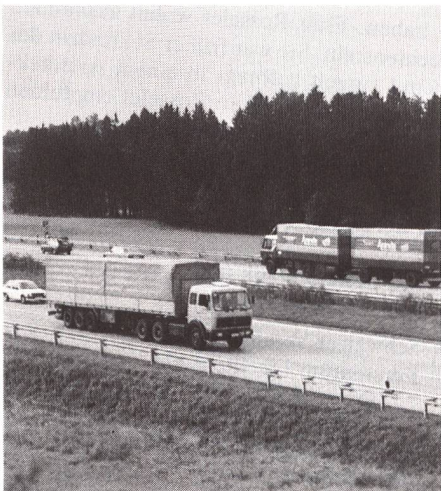
Dass die aktuelle Verkehrspolitik in der Schweiz den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur nicht in erster Linie dort vorantreibt, wo die entsprechende Verkehrsnachfrage ist, illustrieren das Konzept «Bahn+Bus 2000» sowie die Ausbauvorhaben im Transit- und im Agglomerationsverkehr:

– Das Konzept «Bahn+Bus 2000», das unter anderem eine Ergänzung des Eisenbahnnetzes mit vier Neubaustrecken bringen wird, soll den öffentlichen Verkehr nicht nur auf der West-Ost-Achse verbessern, wo bereits heute Kapazitätsengpässe bestehen, sondern

flächendeckend wirken, das heisst grundsätzlich auch dort, wo die Nachfrage nach mehr öffentlichem Verkehrsangebot gar nicht oder zumindest nicht offensichtlich besteht.

– Die Europäische Gemeinschaft EG verlangen von der Schweiz einen 40-Tonnen-Strassenkorridor, damit der zunehmende alpenquerende Güterverkehr im Zusammenhang mit der bis Ende 1992 angestrebten Verwirklichung eines freiheitlichen EG-Binnenmarktes bewältigt werden kann. Der Bundesrat hat als Alternative zum 40-Tonnen-Strassenkorridor Milliardeninvestitionen in neue Schienenwege in Aussicht gestellt mit dem Ziel, der EG als Testland für den kombinierten Verkehr zu dienen.

– Praktisch sämtliche Städte und Agglomerationen der Schweiz überquellen zurzeit von Motorfahrzeugen, und der Ruf nach verbesserten Bedingungen für den Individualverkehr ist unüberhörbar. Diesem Ruf können und wollen die Stadt- und Agglomerationsgemeinden jedoch aus den bekannten Gründen nicht nachkommen. Sie sehen die einzige Möglichkeit zur Bewältigung der zunehmenden Verkehrsnachfrage im Ausbau des öffentlichen Verkehrsangebotes.



Lastwagen erfüllen bei der Feinverteilung von Gütern eine wichtige Rolle. (Foto: Keycolor)

Mit «Brechtstangenpolitik» gegen den Motorfahrzeugverkehr

Die wachsende Verkehrsnachfrage der letzten Jahrzehnte war eindeutig auf den Individualverkehr ausgerichtet. Seit den sechziger Jahren hat sich der Strassenverkehr mehr als verdoppelt und zwar auf einem Strassennetz, das in dieser Zeit – abgesehen von den Autobahnen, auf denen heute mehr als ein Viertel der Verkehrsleistungen abgewickelt wird – nicht wesentlich vergrössert worden ist. Bei der ungebrochen zunehmenden Zahl der immatrikulierten Motorfahrzeuge wäre man ein schlechter Prophet, wenn man für die Zukunft eine sinkende Tendenz für die Vorliebe für den Individualverkehr voraussagen würde. Diesen Trend zu brechen und den privaten Motorfahrzeugverkehr auf dem heutigen Stand zu plafonieren und zu reduzieren, ist jedoch das erklärte Ziel der aktuellen Verkehrspolitik in der Schweiz.

Während in sämtlichen Bereichen der öffentlichen Infrastruktur laufend Verbesserungen vorgenommen werden, um die Leistungsfähigkeit dem Wachstum und den Veränderungen anzupassen, wird gegenwärtig beim Individualverkehr versucht, den vorhandenen Problemen nicht durch Verbesserungen, sondern durch den Abbau der Leistungskapazität Herr zu werden.

Als Beispiele dieser «Brechtstangen-Politik» gegen den Motorfahrzeugverkehr sind die Abstimmungsvorlagen der letzten Monate zu nennen: zum Beispiel die von den Stadtbürger Stimmberechtigten angenommene Initiative «Stopp den Autopendlern», die eine drastische Beschränkung der öffentlichen und privaten Park- und Einstellplätze verlangt, während gleichzeitig jedes Bauvorhaben für Parkhäuser oder -plätze am Stadtrand verhindert und verzögert wird; oder die von Volk und Ständen abgelehnten Kleeblatt-Initiativen gegen den Endausbau des beschlossenen Nationalstrassennetzes und die Initiative «Stopp dem Beton», die sogar einen Rückbau der vorhandenen Verkehrsflächen gefordert hat. Solche Forderungen zielen auf den innerschweizerischen Verkehr ab, einen Bereich, wo die Schweiz ihre Probleme selber lösen muss. Denn anders als bei den Energieengpässen oder bei der Sondermüllentsorgung, wo wir zurzeit noch notfalls auf das Ausland ausweichen können, müssen die Engpässe auf den Strassen an Ort und Stelle beseitigt werden. Die Autobahnen Frankreichs, Deutschlands, Österreichs oder Italiens nützen uns einen alten Hut, wenn wir die Verkehrsprobleme zwischen Basel und Zürich oder in den Städten und Agglomerationen lösen müssen.

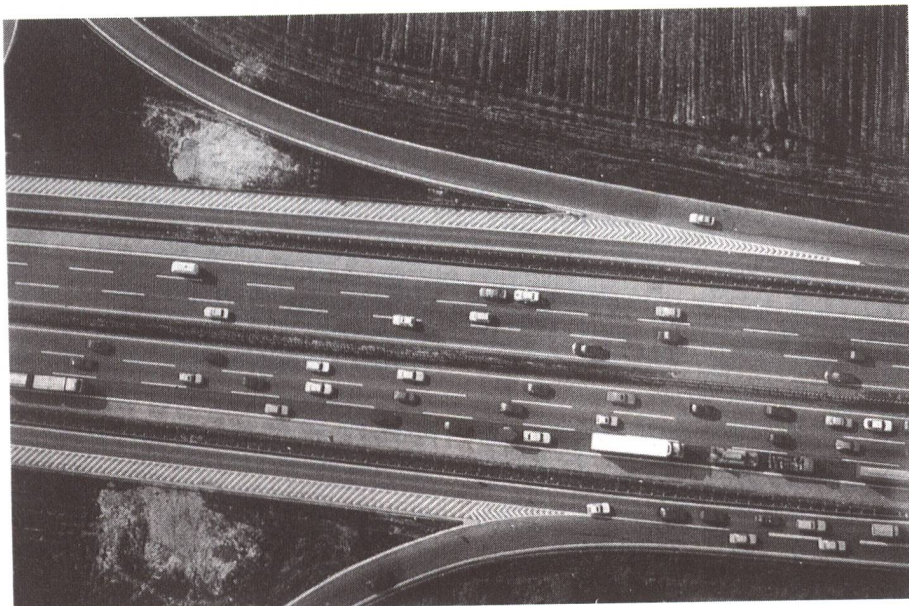
Verbesserungen beim öffentlichen Verkehr genügen nicht

Dass diese Probleme mit der ausschliesslichen Verbesserung beim öffentlichen Verkehr nicht lösbar sind, zeigen inzwischen die ersten Ergebnisse entsprechender Anstrengungen der letzten Jahre: So sind seit der

Einführung der Umweltabonnemente und des Taktfahrplans allenorts die Passagierfrequenzen des öffentlichen Verkehrs massiv angestiegen. Doch auch der Autoverkehr ist seither weiter gewachsen, obwohl Massnahmen zur Attraktivitätsverminderung des motorisierten Privatverkehrs in letzter Zeit nicht vergessen worden sind. Der Anteil des privaten Strassenverkehrs an der gesamten Verkehrsleistung im Personenverkehr beträgt in der Schweiz mehr als 4/5; beim Güterverkehr ist es knapp die Hälfte. Weil der öffentliche Verkehr diesen Anteil der privaten Verkehrsmittel niemals massgeblich übernehmen können, ist es reine Augenschweerei sich vorzumachen, mit der Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel und der gleichzeitigen Vernachlässigung der Strasseninfrastruktur liessen sich die Verkehrsprobleme von heute und morgen lösen. Dieser Weg führt bei der aktuellen und künftigen Verkehrsnachfrage unweigerlich in der Sackgasse. Die Strassenverkehrsverbände

fordern daher unmissverständlich, dass nebst der Förderung des öffentlichen Verkehrs die noch fehlenden Nationalstrassenabschnitte zielstrebig fertiggestellt werden und auf dem gesamten Nationalstrassennetz ein optimaler Verkehrsablauf – notfalls mit einer Erweiterung des Autobahnnetzes – zu gewährleisten ist. Ebenfalls auf dem Hauptstrassennetz der Kantone sind im Interesse der Anwohner und der Verkehrsteilnehmer die bestehenden Engpässe speditiv zu beseitigen. Und die Verkehrsprobleme in den Ballungsgebieten lassen sich nach Auffassung der Strassenverkehrsverbände nur bewältigen, wenn Lösungen angestrebt werden, die den vorhandenen Verkehrsbedürfnissen gesamthaft gerecht werden. Dazu gehören auch die Bedürfnisse der motorisierten Strassenbenützer.

Hans Koller, Informationsbeauftragter des Schweizerischen Strassenverkehrsverbandes FRS, Bern.



Autobahnen kanalisieren den Verkehr und sind erst noch 5x sicherer als Hauptstrassen.
(Foto: Keycolor)

**FÜR HOBBY
HAUS UND
HANDWERK**

OEHRI

OEHRI AG · EISENWAREN
9490 VADUZ
Neugut 075 / 2 24 38

Ihr Fachgeschäft für:

**Eisenwaren
Werkzeuge
Maschinen
Beschlüge**

Grösste Auswahl in der Region
Ideale Parkmöglichkeit

KONKORDIA
Kranken- und Unfallkasse Verwaltung Liechtenstein

**Partner für Ihre
Sicherheit**

FL-9494 Schaan · Landstrasse 170 · Postfach 456 · Tel. 075 - 227 34
Verwalter: Ernst Gassner