

**Zeitschrift:** Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer  
**Herausgeber:** Auslandschweizer-Organisation  
**Band:** 27 (2000)  
**Heft:** 3

**Artikel:** Mobilität im Alpenland : mehrspurig verstopft  
**Autor:** Guggenbühl, Hanspeter  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-911527>

### **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:** 15.03.2025

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

# Mehrspurig verstopft

VON HANSPETER GUGGENBÜHL

*Der Autoverkehr in der Schweiz hat sich seit 1970 verdoppelt. Gleichzeitig bleiben Schweizerinnen und Schweizer Europameister im Bahn fahren.*

**EINKUPPELN**, Gang einlegen, fünfzig Meter fahren, auskuppeln, Gang raus, Kolonne steht. Das war 1970 an einem ganz gewöhnlichen Werktag. Die Autopendler vom rechten Seeufer stauten sich morgens um halb acht vor dem Bellevueplatz in Zürich. Am Wochenende die gleiche Situation, aber in umgekehrter Richtung: Die Städter, die in ihrer Freizeit aufs Land oder in die Berge strebten, trafen sich im Frühstau vor dem Wälensee. Hätte man 1970 die Stimmberühigten mittels Volksinitiative gefragt, ob sie den motorisierten Strassenverkehr bis zum Jahr 2000 verdoppeln wollten, so hätten diese das ungläubliche Ansinnen wohl haushoch abgelehnt.

Einkuppeln, Gang rein, Kolonne fährt. Auskuppeln, Gang raus, Kolonne steht. Wir schreiben das Jahr 2000. Zehntausende von Automobilistinnen und Automobilisten machen täglich die gleiche Erfahrung. Stau vor dem Baregtunnel bei Baden, vor dem Brütiseller-Kreuz nördlich von Zürich oder am Gotthard. Die Daheimgebliebenen erfahren es aus den halbstündlich ausgestrahlten Verkehrsmeldungen von Radio DRS.

**Mehr Autos, weniger Effizienz**

Ist die Situation im Verkehr also gleich wie vor 30 Jahren? Nicht ganz: In den 70er-Jahren standen die Kolonnen auf einer, zu weilen auf zwei Fahrspuren. Im Jahr 2000 stockt der Kolonnenverkehr bereits dreispurig, weil sich die Autobahn – zum Beispiel

Der Autor ist freier Journalist und Mitglied des Pressebüros INDEX mit Spezialgebiet Verkehr, Energie und Umwelt.

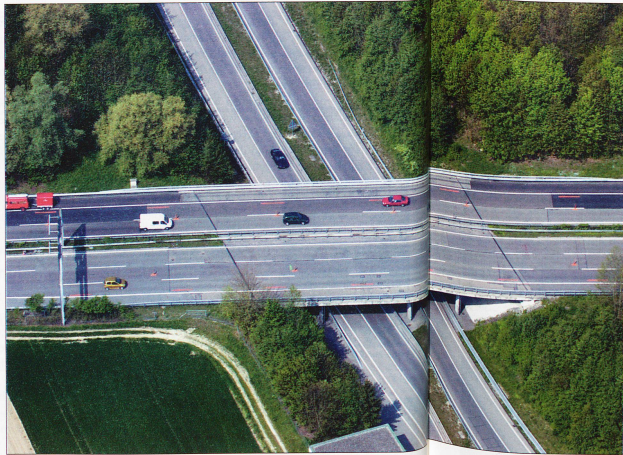


Foto: Markus Stein

Die Schweiz hat den Autobahnbau perfektioniert. Längst sind die einheimischen Kilometer die teuersten in Europa. Jahr für Jahr werden 1,5 Milliarden Franken investiert.

im Baregtunnel – in jeder Fahrtrichtung von drei auf zwei Spuren verengt. Der Stau, das ist die Kehrseite vom Erfolg des Autos. Doch die Staus haben die Auto-Mobilisierung bis heute ebenso wenig zum Stillstand gebracht wie die Erdölkrise in den siebziger, das angedrohte Waldsterben in den achtziger oder die Warnungen der Klimaschützer in den neunziger Jahren. Das gilt auch für die Schweiz, wo die Europameister im Bahn fahren wohnen: für das grüne Musterland, das stets den Umweltschutz predigte und früher als alle andern europäischen Staaten strengere Abgasvorschriften für Motorfahrzeuge und Industrieanlagen verordnete.

Von 1970 bis zum Jahr 2000 erhöhte sich der Bestand an Personenzugmaschinen in der Schweiz auf das Zweieinhalbfache; 7,2 Millionen Einwohner besitzen heute 3,5 Millionen Autos. Im gleichen Zeitraum hat sich die Fahrleistung (gefahrte Kilometer) auf der Strasse verdoppelt. Die Transportleistung, gemessen in Personenkilometern

(Pkm), nahm seit 1970 um schätzungsweise 70 Prozent zu. Diese Daten belegen nicht nur die massive Zunahme des Strassenverkehrs, sondern auch seine abnehmende Effizienz: Das Durchschnittsauto legt heute weniger Kilometer pro Jahr zurück und transportiert weniger Personen als 1970; dafür ist es grösser geworden und stärker motorisiert. Auch auf den Schienen wuchs der Verkehr seit 1970, allerdings weniger stark. So schrumpfte der Anteil der Bahnen am gesamten Personenverkehr (in Pkm) von 16 auf heute noch 13 Prozent. Trotzdem steht die Schweiz mit rund 1800 zurückgelegten Bahnkilometern pro Kopf und Jahr weltweit an zweiter Stelle hinter Japan.

**Verkehr dreht sich im Kreis**

Verkehr, Besiedlung, Wirtschaftsstruktur und Strassenbau beeinflussen sich in den letzten Jahrzehnten gegenseitig: Die Ausbreitung der Autos erlaubte es Arbeitgeber und Detailhändlern, ihre Produktionsanla-

gen, Büros und Läden fern von Wohnorten und Bahnhöfen zu konzentrieren. Und die wachsenden Distanzen zwischen Wohnorten, Arbeitsstätten und Einkaufszentren liessen den Autoverkehr anschwellen. Um dem Autolärm und Gestank in den Agglomerationen zu entfliehen, führen die Menschen in der Freizeit immer weiter weg – bevorzugt im Auto. Und verstopfen damit auch die Ferienregionen.

Der wachsende Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitverkehr erforderte mehr Strassen; der Bau von vier- bis sechsspürigen Autobahnen sowie die Verbreiterung und Begrünung von Kantonsstrassen haben das Landschaftsbild in der Schweiz ebenso stark verändert wie die aus den Städten und Dörfern herauswuchernden Einfamilienhausanlagen. Mehr Strassen wiederum erzeug-

ten mehr Verkehr und längere Staus. Mehr Verkehr verschlang mehr Benzin und brachte mehr Treibstoffsteuern in die Kasse. Mit mehr Treibstoffsteuern, die in der Schweiz zweckgebunden sind, mussten Bund und Kantone mehr Strassen bauen, die mehr Verkehr erzeugen und grössere Staus verursachen. Die Spirale drehte sich – und dreht sich weiter.

Um die übervollen Strassen zu entlasten, fördert der Bund seit einigen Jahren auch den Bahnverkehr: Neue Schienenstränge für «Bahn 2000» im Mittelland sowie zwei Neue Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) durch den Gotthard und Lötschberg sind zurzeit im Bau. Jährlich investieren Bund, Kantone und Gemeinden sechs bis sieben Milliarden Franken in den Bau und Ausbau der Schweizer Verkehrsinfrastruktur.

**Hinterherhinkende Politik**

An politischen Vorstössen, um das Verkehrswachstum zu bremsen, hat es nie gefehlt. Unzählige Initiativen zur Begrenzung des nationalen und kantonalen Strassenbaus oder zur Einführung von autofreien Sonntagen oder Bettagen wurden eingereicht, hitzig diskutiert und später meist deutlich abgelehnt.

Einzig die Alpeninitiative, die verlangte, alle schweren Lastwagen, welche die Schweizer Alpen im Strassentransit durchqueren, müssten bis zum Jahr 2004 auf die Bahn verlagert werden, fand 1994 eine Mehrheit. Doch der Verkehr überrollte den Wortlaut der Bundesverfassung: Seit 1994 hat der alpenquerende Schwerverkehr auf der Strasse erneut zugenommen. Er wird bis 2004 weiter wachsen.

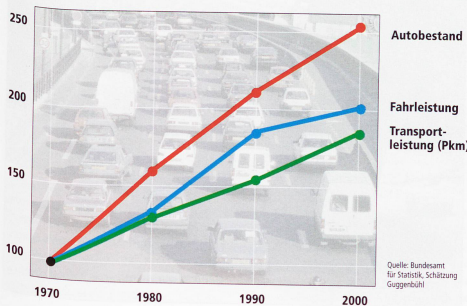
Eine radikale Trendwende strebte in den 90er-Jahren eine Gruppe von jungen Leuten an, die sich im Verein «umverkehrR» zusammenschloss. Um die Umwelt zu schonen und die Staus aufzulösen, verlangte sie, der motorisierte Strassenverkehr müsse auf die Hälfte reduziert werden. Im Frühling 2000 lehnte das Schweizer Volk auch diese Initiative mit 78 Prozent Nein-Stimmen weitgehend ab.

So wenig sich die Menschen im Jahr 1970 eine Verdoppelung des schon damals als zu hoch empfundenen Verkehrs vorstellen konnten, sowenig machbar erscheint ihnen im Jahr 2000 eine Halbierung auf das Niveau von 1970. Der Eigendynamik des Verkehrs scheint politisch kein Kraut gewachsen zu sein.

## Mehr Autos, weniger Transport-Effizienz

Entwicklung von Autobestand sowie Fahr- und Transportleistung auf der Strasse von 1970 bis 2000

Alles indexiert: 1970 = 100



Quelle: Bundesamt für Statistik, Schätzung Guggenbühl