

Zeitschrift: Profil : sozialdemokratische Zeitschrift für Politik, Wirtschaft und Kultur
Herausgeber: Sozialdemokratische Partei der Schweiz
Band: 57 (1978)
Heft: 11

Artikel: Gleiche Elle für öffentlichen und privaten Verkehr
Autor: Creola, Peter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-347581>

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: 30.03.2025

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

Gleiche Elle für öffentlichen und privaten Verkehr

Es gibt verschiedene Anzeichen dafür, dass im Zeichen von Energieknappheit und Wirtschaftsrezession die seit Jahren überfällige *Grundsatzdiskussion* zum Verhältnis zwischen öffentlichem und privatem Verkehr langsam anläuft. Die anstehenden Probleme lassen leider wenig Zeit für grundsätzliche Überlegungen. Zudem schrecken gerade auch wohlinformierte Kreise vor deutlichen Worten zurück. Eine löbliche Ausnahme ist Bundesrat *Ritschard*, der immer wieder Wesentliches zur schweizerischen Verkehrspolitik mit einer bei uns leider unüblichen Klarheit formuliert. Wo bleibt aber das Echo? Der an verkehrspolitischen Fragen interessierte Bürger entnimmt der Presse zwar eine Fülle von Einzelmeldungen. Die Einordnung in ein Gesamtbild ist aber beinahe unmöglich, nicht zuletzt deshalb, weil die seit Jahren diskutierte Gesamtverkehrskonzeption immer noch auf sich warten lässt.

Gleiche Massstäbe

Ausgangspunkt jeder Gegenüberstellung zwischen öffentlichem und privatem Verkehr muss die *Anwendung gleicher Massstäbe* sein. Es genügt nicht, individuelle Vorteile oder Nachteile der einen oder anderen Verkehrsart je nach eigenem Standpunkt hervorzuheben oder herunterzuspielen. Sonst werden immer nötiger werdende Prinzipentscheide, gesetzgebende Akte und Verhaltensweisen nie mehr als das Resultat kurzfristigen Ringens um wirtschaftliche Machtpositionen sein. Welches könnten nun aber solche gleichen Massstäbe sein? Es fällt schwer, auf Anhieb eine vollständige Liste zu erstellen, und es ist deshalb besser, in einige Punkte einmal ernsthaftere Gedankenarbeit zu investieren, ohne sich immer mit der Erwartung auf allerletzte Detailabklärungen um die offene Diskussion zu drücken.

Öffentlicher und privater Verkehr sollten vorerst einmal in zwei Punkten endlich mit gleichen Massstäben gemessen werden: *Sicherheit und Umweltbelastung*. Die Sicherheit geht jeden einzelnen an. Wie sicher ein Verkehrsmittel seine Aufgabe erfüllt, ist nicht in erster Linie Sache ausgefeilter Statistiken. Sicherheit ist ganz konkret die Zahl der Toten und Verletzten, mit denen die tatsächlichen oder vermeintlichen Vorzüge eines Verkehrsmittels bezahlt werden müssen. Umweltbelastung ist ein Kriterium, das von Modeströmungen und Konjunkturkurven losgelöst und als immer griffbereiter Massstab an die von den verschiedenen Verkehrsmitteln verursachten Störungen unserer Umwelt angelegt werden muss.

Sicherheit

Der Privatverkehr in seiner intensivsten und am weitesten verbreiteten

Form des Privatautos ist die *mörderischste Verkehrsart*, die der Mensch je ersonnen hat. Bescheidene Geschwindigkeitsbeschränkungen und Gurtentragepflicht haben die Zahl der jährlichen Toten in der Schweiz einigermaßen stabilisiert. Stabilisiert heisst aber, dass immer noch Jahr für Jahr über tausend Menschen auf unseren Strassen sterben. Ein ganze Dorf voll Frauen, Männern, Kindern – Fussgängern und Automobilisten – wird alljährlich ausgelöscht. Jedes Jahr bringt uns dreissigtausend Verletzte, von denen viele für den Rest ihres Lebens invalid bleiben. Wie werden in Presse und Öffentlichkeit Flugzeugabstürze, Morde, Terroranschläge oder auch die Gefahren von Kernkraftwerken hochgespielt, ohne auch nur einen Moment die Zahl der Opfer mit jenen des tagtäglichen Bürgerkriegs auf unseren Strassen in Beziehung zu setzen. Warum sind wir so abgestumpft gegenüber diesem Gemetzel ohne Ende mitten in Friedenszeiten? Man stelle sich vor, es würde jemand von heute auf morgen die kommerzielle Verwertung einer Erfindung vorschlagen, die jährlich allein in der Schweiz tausend Tote und dreissigtausend Verletzte zur Folge hätte. Selbst die abgebrühtesten Verteidiger des Privatverkehrs würden wohl vor Entüstung aufschreien! Die heute noch gültige Verkehrspolitik fördert aber – von zaghaften Ausnahmen abgesehen – weiterhin eine Verkehrsart, die sich aus bescheidenen und weitgehend ungefährlichen Anfängen innert eines halben Jahrhunderts zu einem Monstrum mit genau diesen Konsequenzen aufgebläht hat.

Und nun der Vergleich mit dem *öffentlichen Verkehr*. Hätten die Schweizer Bahnen, die Bus- und Verkehrsbetriebe jährlich auch nur einen Zehntel so viel Opfer zu beklagen wie der Privatverkehr, würde man Skandal rufen. Im öffentlichen Verkehr herrschen seit Jahrzehnten Sicherheitsmassstäbe, die endlich auch an den Privatverkehr angelegt werden müssten. Hier kommt nun der Kernpunkt. Die Verwirklichung einer dem öffentlichen Verkehr gleichwertigen Sicherheit im Privatverkehr würde gewaltige Investitionen erfordern. Sogenannte Sicherheitsautos müssten zur Norm erklärt werden, die Höchstgeschwindigkeiten müssten wohl mindestens halbiert werden, ein System von Überland-Einbahnstrassen müsste erstellt und unterhalten werden usw. All dies würde den Privatverkehr in einem Masse verteuern, dass beispielsweise unsere SBB selbst bei einer Verdoppelung ihrer Tarife haushoch konkurrenzfähig blieben. Das vielbejammerte Defizit unserer Staatsbahn würde schlagartig verschwinden, und die vielgerühmte Rentabilität des Privatverkehrs würde endlich als das hohle Schlagwort entlarvt, das sie seit Jahren ist. Es ist eine mit Blut bezahlte Rentabilität, deren auf den Steuerzahler abgeschobene Folgekosten in Form von Strassenbauten (weder Motorfahrzeugsteuer noch Treibstoffzölle und -zuschläge decken alle Strassenbaukosten), Spitalbetten und jährlich Millionen von ausgefallenen Arbeitsstunden die vereinigten Defizite des öffentlichen Verkehrs bei weitem übersteigen.

Umweltbelastung

Vor allem wenn man einige Jahre im Ausland gelebt hat, ist man vom Ausmass der durch den Strassenverkehr in der Schweiz verursachten *Umweltzerstörung* erschüttert. Mit ungetrübtem Optimismus zerschneiden Technokraten Stadtgebiete, Seeufer, Bergtäler und Wälder mit vierspurigen Autobahnen und Hochleistungsstrassen. Ziel ist eine Autobahndichte, die allenfalls noch jener im Rhein- und Ruhrgebiet unseres nördlichen Nachbars vergleichbar ist. Entlang kilometerlanger Schneisen sind Tausende von Häusern und Wohnungen durch Lärm- und Staubbelastung entschädigungslos entwertet worden. In welcher Bilanz erscheinen alle die Schlafstörungen und sonstigen nervlichen Belastungen der Autobahn-anrainer?

Erst kürzlich wurde wieder öffentlich das Argument verbreitet, der Autobahnbau schütze dank Verkehrsentlastung anderer Strassen die Umwelt. Diese Überlegung ist weder logisch noch tatsächlich haltbar. Sie ist logisch nicht haltbar, weil eine verlagerte Umweltbelastung noch keine verhinderte Umweltbelastung ist und sie ist tatsächlich nicht haltbar, weil der durch den Autobahnbau geförderte, ja geschaffene Motorfahrzeugverkehr nie auf die Autobahn beschränkt bleibt, sondern sich über die Ausfahrten wieder ins übrige Strassennetz ergiesst, das in der Folge ebenfalls ausgebaut werden muss.

Ausgekernte Dörfer, verpestete Stadtteile und Tausende von wegasphaltierten Vorgärten zeugen in der ganzen Schweiz vom verbissenen Eifer, mit dem auch das Netz der Gemeinde- und Kantonsstrassen – zu einem grossen Teil mit allgemeinen Steuergeldern – ständig perfektioniert wird.

Auch hier sollten endlich privater und öffentlicher Verkehr mit gleichen Ellen gemessen werden. Natürlich, die SBB-Schnellzüge donnern ganz ordentlich und ein rechtes Schweizer Tram kreischt in den Kurven herzerreissend. Jeder Unvoreingenommene und vor allem auch jeder direkt Betroffene muss aber zugeben, dass bei gleichen Abständen zum Verkehrsweg und bei gleicher Zahl von transportierten Personen und Gütern die öffentlichen Verkehrsmittel Nerven und Landschaft in ungleich grösserem Masse schonen. Man vergleiche nur etwa die dünne, tarnfarbene Schlangenspur der Gotthardbahn mit dem klotzigen, betongrellen Doppelband der Reusstalautobahn. Auch bei der Umweltbelastung drängt sich deshalb der gleiche Schluss wie bei der Sicherheit auf: der exzessive Strassenverkehr belastet unsere Gesundheit und unseren ohnehin schon engen Lebensraum in unhaltbarer Weise. Müsste der Strassenverkehr mit technischen und baulichen Massnahmen seine Umweltbelastung auf das im öffentlichen Verkehr gültige Mass herabdrücken, würde die sogenannte Rentabilität des privaten Motorfahrzeugverkehrs einmal mehr als falsches Schlagwort entlarvt.

Folgerungen

Was sind nun die Folgerungen? Mit dem Motto «*Priorität dem öffentlichen Verkehr*» muss endlich Ernst gemacht werden. Das Stichwort degeneriert sonst zur inhaltsleeren Redewendung. Den Schwierigkeiten, die sich seiner Verwirklichung in den Weg stellen, darf nicht länger mit dem Seitenblick auf den Geschäftsgang im Bau- und Autogewerbe oder den nächsten Wahltermin ausgewichen werden. Unsere Lebensform und unsere Wirtschaft sind in der kurzen Spanne von etwa zwanzig Jahren in krankhafter Weise vom Privatverkehr abhängig geworden. Wie andere hochindustrialisierte Länder hat sich auch die Schweiz an der Droge «Auto» so berauscht, dass Entwöhnungsmassnahmen unumgänglich geworden sind. Ihr Ziel wäre eine *planvolle Rückbildung des privaten Motorfahrzeugverkehrs* auf jene Bereiche und auf jenes Mass, wo er den Vergleich mit den öffentlichen Verkehrsmitteln auch dann nicht scheuen muss, wenn gleiche Massstäbe angelegt werden.

Die in diesen Ausführungen beschriebenen Massstäbe «Sicherheit» und «Umweltbelastung» sollten deshalb im Zentrum einer schrittweisen aber tiefgehenden Umwandlung des Verhältnisses zwischen öffentlichem und privatem Verkehr stehen. Diese Umwandlung kann nicht von heute auf morgen vollzogen werden. Sie muss aber endlich in Gang kommen, um die zwar geschichtlich bedingten, aber grotesken Wettbewerbsverzerrungen zwischen den beiden Verkehrsarten wieder abzubauen. Es sei deshalb im folgenden versucht, einen *Fächer von Massnahmen* zu skizzieren, mit denen die *Sicherheit des privaten Motorfahrzeugverkehrs drastisch erhöht, seine Umweltbelastung wesentlich verringert und damit den Verhältnissen beim öffentlichen Verkehr angeglichen werden könnten*. Das Ziel ist weit gesteckt aber nicht unrealistisch. Je früher wir unseren Kurs darauf ausrichten, desto eher werden wir es tatsächlich erreichen.

Massnahmen

1. Verbesserung der Sicherheit:

- Die bisherigen Geschwindigkeitsregelungen ausserorts und innerorts haben die Zahl der jährlichen Toten und Verletzten stabilisiert. Um die beim öffentlichen Verkehr verzeichneten Sicherheitswerte zu erreichen, sind jedoch zusätzliche Massnahmen nötig. Es ist nicht einzusehen, wieso die im Autoland USA seit langem üblichen und akzeptierten *Geschwindigkeitsbeschränkungen 40 km/h innerorts und 90 km/h ausserorts* (auch auf Autobahnen und mitten in der Wüste) nicht auch in unserem Land mit den viel kleineren Distanzen eingeführt werden könnten. An besonders unübersichtlichen Stellen innerorts sollte die Höchstgeschwindigkeit auf 25 km/h beschränkt werden – auch dies ist in den USA anzutreffen;
- Parallel zur Festsetzung tieferer Höchstgeschwindigkeiten müsste ihre Einhaltung und Überwachung verbessert werden. Fahrzeugmotoren soll-

- ten auf die im Lande gültigen Spitzengeschwindigkeit mit Methoden *plombiert* werden, die die Leistungen in den unteren Geschwindigkeitsbereichen nicht beeinträchtigen. Wie in anderen Ländern üblich, sollten Zonen mit besonders niedrig angesetzter Höchstgeschwindigkeit mit Querrillen zusätzlich geschützt werden;
- Das Tragen von Sicherheitsgurten muss so selbstverständlich werden wie das Schliessen der Autotüren. Nach Überwindung der Kinderkrankheiten sollte der *Einbau von Luftsäcken* vorgeschrieben werden. Zusätzliche bauliche Massnahmen am Fahrzeug selbst, wie sie bei gewissen Marken schon verwirklicht sind, sollten obligatorisch werden (Überrollbügel, Knautschzonen, Flankenschutz usw.);
 - Fahrprüfungen inklusive medizinische Untersuchung sollten *periodisch* werden. Was bei Flugzeug und Eisenbahn selbstverständlich ist, kann auch dem privaten Motorfahrzeuglenker zugemutet werden. Der Hinweis, die Verantwortung des Verkehrspiloten und des Lokomotivführers sei eben grösser, ist unzutreffend. Pro Passagier und pro Drittperson ist die Verantwortung des privaten Motorfahrzeuglenkers genauso gross;
 - Eine Reihe von *erzieherischen Massnahmen* sollte mithelfen, die Sicherheit noch weiter zu verbessern. Vereinzelte Plakataktionen genügen nicht. Schon in der Schule wären die Gefahren des privaten Motorfahrzeugverkehrs zu behandeln, wäre der Verherrlichung des Autos zu steuern. Im Erwachsenenalter wären zusätzliche erzieherische Massnahmen zu verwirklichen, die darauf abzielen würden, Verkehrssündern und Verkehrsverbrechern die blutige Wirklichkeit des Bürgerkrieges auf den Strassen zu zeigen, statt sie zu bestrafen. Aufgebote zum Dienst in der Unfallabteilung eines Spitals sind nur eine von vielen Möglichkeiten;
 - Die Erforschung von Unfallursachen sollte in den Bereich der *Psychologie* ausgedehnt werden. Was treibt Autofahrer dazu, am Wirtshausisch leuchtenden Auges mit gewagten Überholmanövern und neuen Streckenbestzeiten zu prahlen? Wie gross ist die Zahl derer, die ihre beruflichen und familiären Frustrationen am Steuer kompensieren und das Auto auf krankhafte Weise als ihren letzten Freiheitsraum empfinden? Je nach den Resultaten derartiger Forschungen müssten weitere Massnahmen ersonnen werden, um die aus solchen Gründen verursachten Unfälle zu vermindern.

2. Verringerung der Umweltbelastung

- Ausgehend vom modernen öffentlichen Verkehr wären *Lärmrichtwerte*, bezogen auf die Verkehrsleistung festzusetzen. Eine solche neue Einheit «Dezibel pro Passagier- beziehungsweise Tonnenkilometer» müsste Grundlage der auf den privaten Verkehr angewendeten Lärmvorschriften werden. Die konkreten technischen Massnahmen würden sowohl die Fahrzeuge als auch die Strassenbauten betreffen. Bei den Fahrzeugen wären als erster Schritt die bereits geltenden Vor-

schriften (zum Beispiel Verbot technisch vermeidbaren Lärms) bei allen Motorfahrzeugen durchzusetzen. Die alte Ausrede, die Schweiz als reines Autoimportland könne nicht einseitig striktere Vorschriften erlassen, sollte nicht mehr zulässig sein.

Bei den Strassenbauten sollte ebenfalls die geltende Rechtsordnung (Nachbarrecht, Immissionsschutz) vermehrt durchgesetzt werden, und zwar auch nach striktem Verursacherprinzip. Ein neuer Typ von Lärmschutzwänden, wenn immer möglich bepflanzt und damit ästhetisch befriedigend, sollte entwickelt und systematisch entlang der in bewohnten Gebieten verlaufenden Autobahnen installiert werden. Wer die Autobahn wählt, um Zeit zu gewinnen, dem darf ruhig der Verzicht auf Aussicht zugemutet werden.

Innerorts würden die erwähnten Geschwindigkeitsreduktionen bereits eine Lärminderung nach sich ziehen. Sollte der Lärmrichtwert trotzdem nicht erreicht werden, wären zusätzliche Massnahmen nötig (vermehrte Absperrung von Wohngebieten, Nachtfahrverbote).

- Für den Landschaftsschutz sollte ebenfalls der öffentliche Verkehr, bezogen auf die Verkehrsleistung, als Richtschnur dienen. Gigantische Einschnitte und Zyklopenmauern sollten untersagt und durch zwar teurere, aber landschaftsschonendere Bauten ersetzt werden (Untertunnelungen, flache, bepflanzte Böschungen). Für die bereits bestehenden Autobahnen sollte auf jenen Streckenabschnitten, die nicht ohnehin schon mit Lärmschutzwänden versehen werden müssen, ein *massives Bepflanzungsprogramm* anlaufen, um wenigstens einen Teil der bereits angerichteten Landschaftsschäden diskret zu verstecken;
- Den weiteren Zerstörungen dörflicher und städtischer Bausubstanz und Wohnqualität sollte Einhalt geboten werden. Fussgängerzonen sollten nicht sympathische Besonderheit bleiben, sondern Selbstverständlichkeit werden. In einem weitgehend vom Privatverkehr befreiten Zentrum liegen überraschend viele der täglichen Ziele in bequemer Marschdistanz. Auch zeitliches Sperren ganzer Innenstädte – wie seit kurzem in Singapur – ist denkbar. Auch diese Massnahmen hätten alle zum Ziel, die Belastung der Anwohner durch den Privatverkehr auf das beim öffentlichen Verkehr übliche Ausmass zu reduzieren.
- Die Schadstoffemissionen der konventionellen Treibstoffe müssen *schrittweise weiter reduziert* werden. Die bisherigen Massnahmen sind darum ungenügend, weil infolge zunehmenden Verkehrs die Totalbelastung durch Abgase trotzdem nicht sinkt. Längerfristig sollten Entwicklung und Einsatz alternativer Energiequellen für Strassenfahrzeuge gefördert werden, auch wenn ihr Betrieb nach kurzsichtiger Konzeption weniger wirtschaftlich ist. Elektro- und Wasserstoffantrieb sind Antriebsformen, die das Motorfahrzeug in ein wesentlich umweltschonenderes Gefährt verwandeln würden. Es ist nicht einzusehen, wieso der elektrische Antrieb mit konkreten Förderungsmassnahmen nicht schon

in wenigen Jahren einen beträchtlichen Teil von Fahrzeugen ausrüsten könnte. Auch hier wäre die Richtschnur, dass die vom privaten Motorfahrzeugverkehr produzierten Emissionen, auf die Verkehrsleistung bezogen, jene des öffentlichen Verkehrs nicht übersteigen dürften.

Schlussbemerkung

Die mit dem privaten Motorfahrzeugverkehr verbundenen Kreise werden diese durchaus unvollständige und verbesserungsfähige Liste möglicher Massnahmen als exzessiv und untragbar bezeichnen. Ich muss sie auf die einleitenden Bemerkungen verweisen. *Es kann nicht länger angehen, dass sich der private Verkehr eine Unfallhäufigkeit und eine Umweltbelastung leisten darf, die dem öffentlichen Verkehr nie gestattet würden.* In einer Zeit, da dem öffentlichen Verkehr beinahe überall grosse Defizite vorgeworfen werden, weil er für seine Infrastruktur selbst aufkommen muss, verweist der konkurrenzierende Verkehrsträger mit abtossender Selbstherrlichkeit auf eine Rentabilität, die es gar nicht gibt. Schon nach der heutigen Lage kommt der Privatverkehr für seine direkten Infrastruktur und wirtschaftlichen Folgekosten bei weitem nicht auf. Erst wenn er aber nach Verwirklichung der skizzierten Massnahmen – und ihrer Finanzierung aus eigener Tasche – endlich auf gleicher Basis mit dem öffentlichen Verkehr verglichen und beurteilt würde, könnte sich ein harmonisches Gleichgewicht und eine gesamtwirtschaftlich sinnvolle Arbeitsteilung unter den beiden Verkehrsträgern einpendeln.