

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

Herausgeber: Schweizer-Verein im Fürstentum Liechtenstein

Band: - (1990)

Heft: 3

Artikel: Verkehrspolitische Aspekte im Verhältnis Schweiz-EG

Autor: Mühlemann, F. / Berger, H.U.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-939067>

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: 13.03.2025

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

FORUM

bauende Linie von rund 11 Kilometern und für den Betrieb der S-Bahn errechnet. Da feststand, dass der unterirdisch zu erstellen- de «Durchgangsbahnhof» in Zukunft den «Kopfbahnhof» zugunsten des finanziell in- teressanten Fernverkehrs entlasten würde, vereinbarte man zwischen den SBB und dem Kanton Zürich einen Kostenschlüssel von 20 zu 80%.

Moderne Technik im Einsatz

Um den prognostizierten Mehrverkehr zu bewältigen, musste von den SBB neues Roll- material angeschafft werden. Die Wahl fiel auf hochmotorisierte Lokomotiven mit je zwei doppelstöckigen Zwischen- und einem Zugsteuerwagen. Diese Züge können bei gleicher Zuglänge 60% mehr Sitzplatzrei- sende als bisher befördern und dank schnel- ler Beschleunigung und breiten Einstiegs- türen kürzere Halte- und Reisezeiten garan- tieren. Dank den Doppelstockwagen konn- ten die Gestehungskosten pro Sitzplatz ge- genüber den IC-Wagen um 20% gesenkt werden. In der Hauptverkehrszeit werden immer drei Züge zusammengekoppelt ver- kehren und so 1200 Sitzplätze anbieten.

Im Gegensatz zu andern S-Bahnen steht den S-Bahn-Zügen in Zürich kein eigenes Streckennetz zur Verfügung (eine Ausnah- me macht nur die 11 km lange zentrale Neu- baustrecke). Auf 369 Kilometern verkehren Eurocity-, Intercity-, S-Bahn-, Güter- und Dienstzüge auf den gleichen Gleisen. Dieser Mischbetrieb ist wohl wirtschaftlich dank bester Streckenausnutzung sehr in- teressant, doch betrieblich nicht einfach zu re- geln. Aus diesem Grunde bauten die SBB ei- ne elektronisch unterstützte Betriebsleitzen- trale auf, welche nicht nur den aktuellen Stand im Zugsgeschehen auflistet, sondern «vorausdenkt» und die Dispositionen er- leichtert. Der direkte Kontakt mit dem Lok- führer über Zugfunk sowie die Information der Passagiere über Verspätungen/An- schlüsse usw.) soll den Komfort entschei- dend heben.

Grundsätzlich garantiert und finanziert die Eidgenossenschaft jeder SBB-Station eine Zugverbindung pro Stunde in jede Rich- tung. Im Falle der S-Bahn Zürich hingegen wünschte der Kanton ein dichteres Fahr- planangebot, dies unter Übernahme der ent- sprechenden Mehrkosten. Da es sich in Zürich um ein eigentliches Experiment han- delt, wurde im Zusammenarbeitsvertrag SBB/Kanton eine dreijährige Betriebszeit auf Kosten der SBB vereinbart. Danach wird das Betriebsdefizit vollumfänglich der Kan- tonskasse angelastet. Wichtig ist dem Kan- ton ja nicht primär der finanzielle Erfolg, sondern die Umlagerung vom individuellen auf den öffentlichen Verkehr.

Ganz in diesem Sinne wurde im Kanton Zürich mit der Zustimmung des Stimmbür-

gers der «Verkehrsbund» gegründet. Der Verkehrsbund hat die Tarifhoheit über alle 35 Verkehrsunternehmungen im Kanton und ist auch für die Koordination der Angebote (Fahrpläne/Qualität der eingesetzten Fahr- zeuge/Strecken) verantwortlich.

Die Kunden der S-Bahn können somit eine Fahrkarte an der nächstgelegenen Haltestel- le kaufen und sich in den gewählten Zonen und in der gewählten Zeit frei mit allen vor- handenen öffentlichen Verkehrsmitteln be- wegen können. Alle Einnahmen aus dem Kantonalverkehr gehen in die Kasse des Verkehrsbundes, welcher dann die Betriebs- rechnungen der einzelnen Unternehmen be- zahlen muss.

Das System der vereinfachten Fahrkarten oder Abonnemente hat sich übrigens in der

Stadt Zürich schon bezahlt gemacht: Es gibt in der Stadt bereits heute mehr Bürger, die in ihrer Tasche ein Monats- oder Jahresabon- nement haben als einen Autoschlüssel in der Hand...

Wenn heute in diesem Bahnhof über 200 000 Personen ein- und ausgehen, so werden es in ca. 10 Jahren über 350 000 Fahrgäste und Besucher sowie über 2000 Züge sein. Zu- sammen mit einer privaten Trägerschaft wird über dem Westteil des Gleisfeldes ein Zusatzbahnhof erstellt, in welchem gegen Ende der neunziger Jahre 3000 Arbeitsplä- tze in Büros, Schulen, Hotels und Kultur- räumen sowie 430 Wohnungen angeboten werden.

Walter Finkbohner, Direktionssekretär SBB, Kreis II, Zürich

Verkehrspolitische Aspekte im Verhältnis Schweiz-EG

Die im Hinblick auf den zu schaffenden europäischen Wirtschaftsraum (EWR) auf die Schweiz zukommenden Verkehrsprobleme bedürfen einer raschen Lösung. Nur eine kon- sequente Steigerung des Angebotes des öffentlichen Verkehrs kann dazu beitragen, die zu erwartende Verkehrsflut zu kanalisieren.

Der Verkehr ist in Europa in den letzten 25 Jahren gewaltig gewachsen. Von 1965 bis Mitte der achtziger Jahre wuchs der Perso- nenverkehr von rund 1500 auf 3100 Mrd. Personenkilometer pro Jahr, d.h im Durch- schnitt jährlich um rund 4%. In der gleichen Zeit wuchs der Güterverkehr von rund 700 auf rund 1200 Mrd. Tonnenkilometer pro Jahr oder jährlich um rund 3%! Aus schwei- zerischer Sicht steht vor allem der *alpen- querende* Verkehr im Vordergrund. Seit 1965 hat sich der alpenquerende Verkehr insgesamt von knapp 20 Mio. Tonnen auf rund 65 Mio. Tonnen entwickelt; dabei konnten die Eisenbahnen ihre Tonnage nur unbedeutend vergrössern; fast die ganze Zu- nahme des Verkehrs seit 1965 entfiel auf die Strassentransporte.

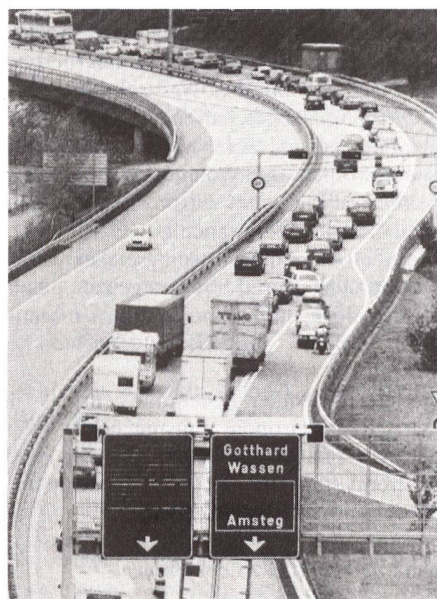
Zunehmende soziale Kosten des Verkehrs

Es wurde immer offensichtlicher, dass der Verkehr, insbesondere der Strassenverkehr, der Gesellschaft Kosten auferlegt, die er selbst nicht bezahlt. Dies lässt sich am Bei- spiel des Strassenverkehrs erläutern. Die gesamten Kosten des Strassenverkehrs lassen sich wie folgt aufschlüsseln: Fahrzeugbetriebskosten, die durch die Hal- ter und Betreiber der Fahrzeuge direkt ge- tragen werden. Wegkosten der Strassen und Parkplätze, die durch die öffentliche Hand bereitgestellt werden. Sogenannte externe Kosten, beispielsweise Schäden aus Lärm- und Abgasemissionen.

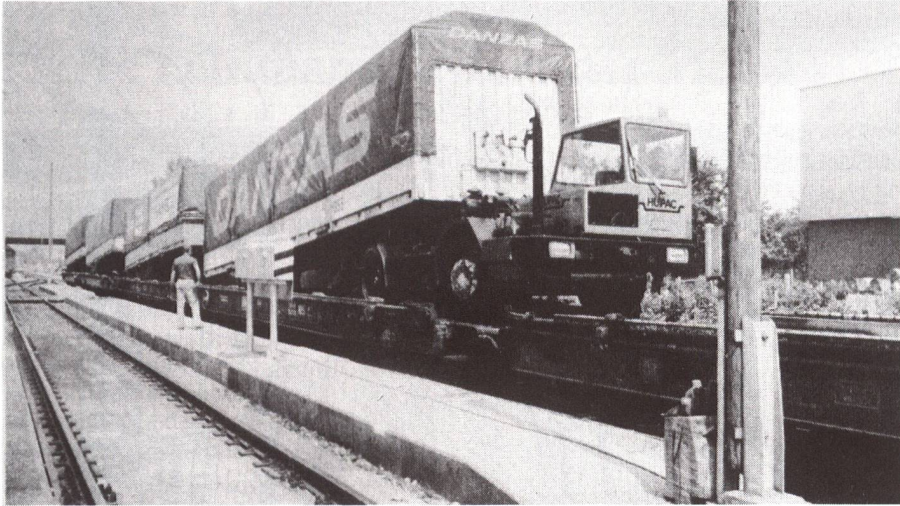
Heute schon müssen wir davon ausgehen, dass diese externen Kosten beachtlich sein dürften. Der Verdacht, dass das Verkehrsan- gebot gesamtheitlich billig ist, scheint gege- ben.

Dies führt zu manchmal grotesken Ver- kehrsvorgängen: So soll es vorkommen, dass Kartoffeln von Deutschland nach Ita- lien transportiert, dort gewaschen und an- schliessend zur Weiterverarbeitung wieder zurück nach Deutschland geschickt werden! Ähnliche Beispiele gibt es für den Personen- verkehr.

Gleichzeitig ist zu bedenken, dass auch der öffentliche Verkehr zu billig angeboten wird; Bund, Kantone und Gemeinden un- terstützen die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs jährlich im Umfang von fast 2 Mrd.



Während der Hauptreisezeit sind unsere Autobahnen oft überlastet. (Foto: Key- stone)



Schwerverkehr unter Beschuss: Im Transitverkehr wird die Verlagerung des Gütertransportes auf die Schiene gefordert. (Foto: Keystone)

Franken, sei es in der Form von Abgeltungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen oder von Defizitdeckungen.

Ergebnis: Wir leben heute in einer Gesellschaft mit sehr hoher, aber auch zu billiger Mobilität.

Wie erläutert ist der Verkehr längerfristig um rund 3–4% pro Jahr gewachsen. In den letzten Jahrzehnten wurden auch die Infrastrukturen, insbesondere das Netz der europäischen Autobahnen, ausgebaut. In jüngerer Zeit ist jedoch eine Beschleunigung des Wachstums festzustellen. In den letzten zwei Jahren ist der Strassengüterverkehr in Europa massiv um rund 12% gestiegen, der Personenverkehr auf der Strasse um rund 5%. Wir stossen hier somit je länger desto mehr an Grenzen.

Es wird je länger desto schwieriger, neue Verkehrsanlagen zu realisieren, weil wachsende Besiedlungsdichte, die Knappheit des Bodens und die Anforderungen der Umweltverträglichkeit harte Grenzen setzen. Dies gilt einerseits für die Strassen, bei denen bereits heute auf europäischer Ebene viele lästige Staus auftreten. Andererseits macht sich dies aber auch bei den an sich umweltfreundlichen Bahnen bemerkbar; nicht nur in der Schweiz stossen Neubauten auf den Widerstand der Bevölkerung, wie beispielsweise bei den Neubauten für Bahn 2000. Mit andern Worten: Gravierende Engpässe bei den Infrastruktur-Kapazitäten insbesondere der Strassen sind in den nächsten 5–10 Jahren (wenn nicht früher) vorprogrammiert; denn selbst wenn in den nächsten Jahren die Investitionen massiv gesteigert würden,

könnten neue Kapazitäten nicht frühzeitig genug bereitgestellt werden.

EG-Verkehrspolitik 1992

Auf dem Hintergrund dieser Tendenzen haben die Europäischen Gemeinschaften im Hinblick auf die Schaffung des Binnenmarktes 1992 ihre Verkehrspolitik zu entwickeln. Vorläufig beschränkt sich die EG-Politik vorwiegend auf den Güterverkehr. Diese lässt sich in die beiden Schwerpunkte Liberalisierung und Harmonisierung zusammenfassen.

Die *Liberalisierung* beinhaltet im wesentlichen für den Strassengüterverkehr den Abbau von Grenzkontrollen (weiterer Zeitgewinn für die Strasse); die Aufhebung des Cabotage-Verbotes, d.h., des Verbotes von Transporten durch ein Fahrzeug bestimmter Nationalität zwischen Start- und Zielorten innerhalb von Drittländern (ein deutsches Fahrzeug darf z.B. heute nicht Güter von Mailand nach Marseille führen) und die Aufhebung des Verbotes von Transporten gegen Entgelt im Werkverkehr.

Diese beiden Massnahmen dürften mit dazu beitragen, die vielen Leerfahrten zu reduzieren, und die vorhandenen Kapazitäten besser zu nutzen.

Im Eisenbahnverkehr wird innerhalb der EG eine wirklich revolutionäre Neuregelung diskutiert, die mit «Freiheit des Frachtführers» umschrieben werden kann: Danach soll jede Eisenbahnunternehmung Transporte auf allen europäischen Netzen führen können; die zuständige nationale Eisenbahngesellschaft ist nur noch für Antrieb

und Netz zuständig und erhebt dafür eine entsprechende Gebühr.

Im Zusammenhang mit der Realisierung des Binnenmarktes und im Rahmen der vorwiegend auf den Strassenverkehr ausgerichteten Verkehrspolitik ist die *EG-Kommission* nach einem Mandat des Ministerrates mit verschiedenen Forderungen an die Schweiz getreten. Im Zentrum steht dabei das Begehren, die Schweiz solle den ihr natürlich zukommenden Anteil am alpenquerenden Strassengüterverkehr übernehmen, der heute vorwiegend über Österreich und Frankreich einen Umweg fahren müsse. Konkret lauten die Forderungen: Die EG möchte die Schweiz (wie auch Österreich) in die einheitliche Regelung der Masse und Gewichte für Lastwagen und Sattelschlepper einbinden; dies bedeutet, dass die Schweiz die allgemeine Höchstgrenze von 40 (bzw. 44) Tonnen auf ihrem Gebiet einführen sollte. Als Mindestlösung wird verlangt, dass die Schweiz für den Transitverkehr einen Strassenkorridor für EG-Fahrzeuge bis 40 Tonnen einrichten solle.

Zur Erhöhung der Kapazität müsste dabei auch das Nacht- und Sonntagsfahrverbot für Güterfahrzeuge aufgehoben werden.

Auch seien die administrativen Hindernisse an den Grenzen einzuschränken; der Verkehr sollte möglichst zeitsparend und ohne Beschränkung rollen können. Insbesondere sollten alle Sondergebühren abgeschafft werden.

Diese Forderungen stellen die Schweiz vor schwierige Probleme.

Die schweizerische Lösung der Verkehrsprobleme

Zu Beginn des Jahres 1989 hat der Bundesrat eine eingehende Standortbestimmung über die einzuschlagende Verkehrspolitik vorgenommen. Eine solche Aussprache war nötig geworden, nachdem Volk und Stände am 12. Juni 1988 die Verfassungsvorlage über die koordinierte Verkehrspolitik abgelehnt hatten. Der Bundesrat hat die folgende Zielsetzung festgehalten:

Das schweizerische Verkehrssystem soll mit der Befriedigung wesentlicher Verkehrsbedürfnisse den grösstmöglichen Beitrag zur Lebensqualität und zum quantitativen Wachstum leisten, ohne die Mobilität künstlich zu erhöhen.

Das bedeutet vor allem:

Das Wachstum des Verkehrs muss in Grenzen gehalten werden; die Verkehrsträger sollen koordiniert ausgebaut werden, die ne-

Blumen
Ospelt
Im Kaufin
9494 Schaan Tel. 24167 / 24464

Dekorationen, Kranzbinderei

Brautsträusse, Arrangements für jeden Anlass
Fleurop-Dienst

FORUM

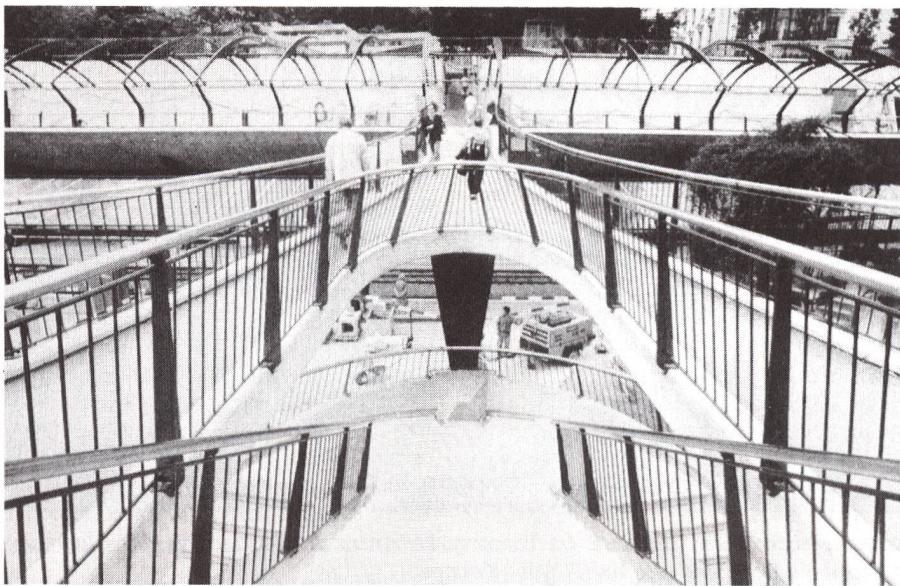
gativen Auswirkungen des Verkehrs verringert, der internationale Verkehr, besonders der Transitverkehr möglichst umweltschonend, energie- und raumsparend sowie wirtschaftlich bewältigt, die Eigenwirtschaftlichkeit des Verkehrs verbessert sowie die direkte und indirekte Subventionierung des Verkehrs abgebaut werden.

Das Konzept des Bundesrates für den internationalen Verkehr

Die Forderungen der EG nach Freigabe der Gewichtslimiten oder zumindest der Schaffung eines 40-Tonnen-Korridors können von der Schweiz nicht akzeptiert werden, widersprechen sie doch den Zielen ihrer Verkehrspolitik. Ebenfalls aus Umweltschutzgründen und zur Erhaltung einer annehmbaren Lebensqualität ist auch am Nacht- und Sonntagsfahrverbot für schwere Güterfahrzeuge festzuhalten. Die Schweiz ist indes ein Teil Europas und ein klassisches Transitland. Sie kann sich den Anliegen Europas nicht einfach verschliessen und muss sich solidarisch mit Europa zeigen. Sie ist aufgerufen, gangbare Wege zu weisen und Alternativen vorzuschlagen. Sie will dies tun. Die Schweiz hat deshalb alternative Wege zur Lösung der Verkehrsprobleme vorgeschlagen: Der Bundesrat hat sich mit drei Beschlüssen für eine weitere Modernisierung der Bahnen und für eine Politik des kombinierten Transit-Güterverkehrs «Schiene und Strasse durch die Schweizer Alpen» entschieden. Bei diesem «Gesamtpaket transitpolitischer Massnahmen» stützt sich der Bundesrat auf umfangreiche Konsultationen im In- und Ausland. Es ist zudem die logische Fortsetzung des vom Schweizer Volk im Jahre 1987 gutgeheissenen Projektes Bahn 2000, mit welchem das Eisenbahnnetz für den schweizerischen Binnenverkehr ausgebaut und modernisiert wird sowie mit einem sinnvollen Fahrplankonzept das Bahnfahren attraktiv gestaltet wird. Das Paket besteht aus langfristigen Lösungen und Übergangslösungen.

Die neuen Eisenbahn-Alpentransversalen
Dem künftigen Personen- und Güterverkehr durch die Schweiz sollen eine Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) am Gotthard als Hauptachse und ein kurzer Lötschberg-Basistunnel dienen.

Dadurch können einerseits die Fahrzeiten für den Personenverkehr zwischen Basel und Mailand von über 5 Stunden auf etwas über 3 Stunden verkürzt werden. Andererseits wird dadurch die Kapazität geschaffen, um statt der heutigen 420 neu 620 Transitgüterzüge bewältigen zu können. Gleichzeitig gestattet dieses Konzept, die Achsen Bern – Lötschberg – Simplon – Italien wie auch Frankreich – Genf – Simplon – Italien beträchtlich aufzuwerten. Als Gütertransit



Bund, Kantone und Gemeinden unterstützen den öffentlichen Verkehr jährlich mit fast zwei Mrd. Franken. Unser Bild: Ingenieur-Architekt Santiago Calatrava setzte dem S-Bahnhof Zürich-Stadelhofen seinen Stempel auf. (Foto: Keystone)

soll dabei vor allem der kombinierte Verkehr gefördert werden.

Da diese neuen Basistunnels mit wesentlich gesteigerter Kapazität erst auf etwa 2005 bis 2010 bereitstehen werden, müssen Lösungen gefunden werden, die die Verkehrsbedürfnisse der EG-Länder bereits kurzfristig befriedigen lassen.

Der Bundesrat hat ein Investitionsprogramm von rund 1,4 Mrd. Franken beschlossen, um die Transportkapazitäten im kombinierten Verkehr bereits bis zum Jahre 1994 von rund 160 000 auf 465 000 Sendungen pro Jahr fast zu verdreifachen. Dies soll folgendermassen geschehen:

Am Gotthard werden die Kapazitäten für den unbegleiteten Huckepackverkehr und für die rollende Landstrasse (bis 3,80 Meter Eckhöhe) auf rund 360 000 Sendungen jährlich erweitert. Diese Arbeiten hat der Bundesrat bereits in Auftrag gegeben. Sie umfassen vor allem Investitionen in feste Anlagen auf der Strecke Basel–Gotthard–Chiasso und werden somit auch der späteren NEAT nützen. Zudem werden insgesamt 90 vierachsige Lokomotiven sowie 840 neue Verladewagen für die Huckepackzüge angeschafft.

Am Lötschberg will die Schweiz bis zur Inbetriebnahme der NEAT eine rollende Landstrasse bereitstellen, die Fahrzeuge mit Eckhöhen bis 4 Meter aufnehmen kann. Durch den Einbau einer mittleren Spur zwi-

schen den bestehenden Gleisen kann der nutzbare Raum besser ausgenützt werden. Mit einem entsprechenden Angebot können damit 105 000 Sendungen pro Jahr bewältigt werden. Dieser provisorische Ausbau des Lötschberg kommt nur dann zustande, wenn die Verhandlungen mit den EG über die Transitfrage erfolgreich verlaufen. Zudem müssen die Nachbarländer bereit sein, die nötigen Verlade-Terminals zu erstellen. Das Konzept des Bundesrates für den Transitverkehr als kombinierter Verkehr Schiene/Strasse entspricht in hohem Masse den genannten Zielsetzungen:

Der Verkehr wird rationell bewältigt; die Umwelt wird geschützt; Energien, insbesondere fossile Brennstoffe, werden eingespart; die beschränkten Strassenkapazitäten, insbesondere auch in unseren Alpentälern, können durch unabdingbaren Verkehr genutzt werden; die nationalen Verkehrswege werden in die europäischen Verkehrsnetze eingebunden; die Grundsätze der Verkehrsfreiheit und der Marktwirtschaft werden weiterhin hochgehalten, wenn auch die Rahmenbedingungen etwas verändert sind.

F. Mühlemann, Generalsekretär des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes, Bern.

H.U. Berger., stv. Leiter Dienst für Gesamtverkehrsfragen im Generalsekretariat EVED, Bern.

Metzgerei

WACHTER SCHNARWILER

Ihre Spezialitäten-Metzgerei
9490 Vaduz 075/2 22 48