

Zeitschrift: Profil : sozialdemokratische Zeitschrift für Politik, Wirtschaft und Kultur
Herausgeber: Sozialdemokratische Partei der Schweiz
Band: 59 (1980)
Heft: 5

Artikel: Wie dem Moloch Verkehr begegnen?
Autor: Schweizer, Kurt
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-347702>

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: 22.01.2025

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

Wie dem Moloch Verkehr begegnen?



Es war einmal . . . fangen alle Märchen an. Es war einmal ein Gesetz für den Agglomerationsverkehr. Das ist aber kein Märchen. Ein solches Gesetz gab es tatsächlich. Ein fixfertiger Entwurf lag vor. Das war zur Zeit, als Bundesrat Bonvin dem Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement vorstand. Das war auch zur Zeit, als die Landesregierung in ihren Richtlinien die Lösung des Agglomerationsverkehrs als eine der wichtigsten und vordringlichsten Aufgaben kundtat. Mit der Inangriffnahme der Gesamtverkehrskonzeption (GVK) verschwand das Agglomerationsverkehrsgesetz leider in der tiefen Bundesschublade.

Leider! Doppelt leider, weil in den jahrelangen Beratungen der GVK-Kommission der Agglomerationsverkehr ein Schattendasein fristete. Im Schlussbericht GVK-CH ist zwar von Sondermassnahmen für den Agglomerationsverkehr die Rede. Neben dem zweifellos richtigen Grundsatz, wonach dem öffentlichen Verkehr im Bereich der grösseren Agglomeration der Vorrang gebührt, fehlen jedoch konkrete Massnahmen.

Und was fehlt, sind vor allem die finanziellen Mittel. Dabei läge das Geld im wahrsten Sinne des Wortes auf der Strasse. Doch wir in der reichen Schweiz verzichten darauf, es aufzuheben. Wir bauen die teuersten Autobahnviadukte und Alpendurchstiche (der Gotthard- und der Seelisbergtunnel stehen als weitere Paradenstücke unmittelbar vor der feierlichen Eröffnung) und verzichten grosszügig auf Einnahmen. Eine Schwerverkehrsabgabe kommt, wenn überhaupt, verspätet; Autobahnvignetten und Tunnelgebühren werden auf den Sankt-Nimmerleins-Tag verschoben. Kein Wunder, dass das Ausland immer mehr darüber staunt, wie wunderbar billig unser Land durchrast werden kann . . . Derweil mühen sich die von der motorisierten Blechlawine bedrohten Städte und die stadtnahen Regionen mit sehr beschränkten Geldmitteln nach bestem Wissen und Gewissen ab, dem Moloch Verkehr einigermassen Herr zu werden.

Am Beispiel der Bundesstadt und ihrer näheren Umgebung sei hier aufgezeigt, was bis anhin getan wurde und was noch zu tun übrig bleibt. In der Erkenntnis, dass die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs der Siedlungsentwicklung nicht zu folgen vermochte, wurde 1974 in der Region Bern der «Ausschuss zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in der Re-

gion Bern» (AFÖ) geschaffen, der sich der Zielsetzung, der Führung und Koordination von Regionalverkehrsproblemen annehmen soll. Dieser Ausschuss ist Bestandteil des Regionalplanungsvereins und wird wiederum aufgegliedert in die drei Unterausschüsse Tarifgemeinschaft, Finanz- und Rechtsfragen, Betrieb und Verkehr. Überdacht wird der AFÖ von einer Behördendelegation, in der namhafte Exponenten aus Bund, Regierungs- und Gemeinderat sowie aus dem Vorstand des Regionalplanungsvereins vertreten sind. Aufgabe dieser Behördendelegation ist es, die regionsintern abgesprochenen, vom Stab AFÖ übermittelten Projekte, die Bedürfnisse, Probleme und Forderungen einer Region gegenüber dem Bund und seinen Organen (die GVK eingeschlossen), aber auch gegenüber dem Kanton zu vertreten. Umgekehrt kann die Delegation dem AFÖ Aufgaben erteilen.

Die Förderung des öffentlichen Verkehrs in der Region ist also das eigentliche Ziel von Behördendelegation und AFÖ. Es soll hier ganz bewusst nicht bilaterale Politik betrieben, sondern das Gespräch mit allen umliegenden Gemeinden gesucht werden. Da sich die Förderung des öffentlichen Verkehrs nicht mit Zwang erreichen lässt, besteht die Hauptaufgabe darin, die Attraktivität des öffentlichen Verkehrsmittels zu steigern, jene des privaten zu verringern. Dieses Anliegen lässt sich mit verschiedenen Mitteln mehr oder weniger gut erreichen. Im Rahmen des AFÖ stehen vor allem ein Ausbau des Nahschnellverkehrs, eine attraktivere Fahrplangestaltung, vermehrte Zusammenarbeit der verschiedenen Verkehrsträger in der Tarifpolitik (zum Beispiel Anschlussabonnemente) und die Förderung von Park-and-ride-Plätzen im Vordergrund.

Dabei setzt sich der AFÖ ein pragmatisches Vorgehen zum Ziel, das heisst, es sollen in einer ersten Phase bereits vorhandene Kapazitäten besser genutzt werden und Neuinvestitionen erst später, in einer mittel- und langfristigen Planung, erfolgen. Das bedeutet zum Beispiel für das Park-and-ride-System: zuerst vorhandene Plätze für diesen Zweck einrichten und danach, nach Bedürfnis, neue Plätze erstellen. Immer muss jedoch das Park-and-ride-System, soll es erfolgreich sein, mit einer Reduktion der Abstellflächen in der Innenstadt verbunden werden.

Auch im Rahmen des Nahschnellverkehrs sind vorab die siedlungstechnisch und kapazitätsmässig günstigsten Linien zu fördern. Nachdem die Solothurn–Zollikofen–Bern-Bahn und die Vereinigten Bern–Worb-Bahnen seit Einführung eines attraktiven Taktfahrplans eine wesentliche Verkehrszunahme verzeichnen können, soll dieser auch auf anderen geeigneten Strecken, so zum Beispiel nach Bümpliz-Nord, eingeführt werden.

Einen Sonderfall stellt die SBB-Linie im Aaretal dar, die nach Inbetriebnahme der Lötschberg-Doppelspur derart belastet sein wird, dass zwischen Bern und Münsingen nur ein Einstundentakt eingeführt werden kann. Hier drängt sich deshalb ein Busergänzungsdienst auf.

In anderen Fällen stellt sich die Frage, ob dem Ausbau einer Tram- oder aber einer Buslinie der Vorzug gegeben werden soll. Solche Probleme

müssen unter Berücksichtigung aller wesentlichen Faktoren, wie Rentabilität, Umweltschutz, Energieersparnis, Unfallhäufigkeit und Reparaturanfälligkeit, angegangen werden.

Ein ganz spezielles Problem stellen die Tangentiallinien dar, die sich bei einer vermehrten Dezentralisation von Arbeitsplätzen allenfalls aufdrängen würden. Hier wird der öffentliche Verkehr mit dem privaten nicht zu konkurrieren vermögen. Es zeigt sich somit, dass die Interessen einer Stadtplanung denjenigen der Förderung des öffentlichen Verkehrs unter Umständen diametral gegenüberstehen. Müssten Arbeitsplätze tatsächlich dezentralisiert werden, sollte dies vom Gesichtspunkt des AFÖ aus vor allem im Raum von ausgebauten oder leicht auszubauenden Linien des öffentlichen Verkehrs geschehen.

Der relativ hohe Anteil am Gesamtverkehr, den das öffentliche Verkehrsmittel in der Region Bern bereits verzeichnen kann, lässt sich nicht zuletzt auf dieses letzte Problem zurückführen. Ein Grossteil der Arbeitsplätze liegt in unmittelbarer Nähe des Berner Bahnhofes und lässt sich von dort aus zu Fuss, ohne mühsames Umsteigen, erreichen.

Der AFÖ ist überzeugt, dass sich durch gezielte Massnahmen, insbesondere auch auf dem Tarifsektor, die Attraktivität und damit der Anteil des öffentlichen Verkehrsmittels weiter steigern lässt. Dies alles mit dem einzigen Ziel, die Lebensqualität für den Menschen in der Stadt und ihrer Umgebung zu verbessern. Was im Klartext heisst: Umweltschutz der *Tat* statt schöner Worte!