

Unkeusche Beziehung

Die Auto-Lobby verhinderte eine Neuorientierung der Verkehrspolitik - weg vom privaten, hin zum Öffentlichen Verkehr.

Wenn Politiker und Interessenvertreter in der Eidgenossenschaft nach einer Abstimmung die Weisheit des Volkes rühmen, ist meist Schwinderei mit Spiel. denn gelobt wird nicht Weitsicht, sondern stures Festhalten an bestehenden Zuständen oder die Verwechslung von Eigennutz und Gemeinnutz.

Zu jubeln hat derzeit vor allem die Schweizer Auto-Lobby: mit faulen Tricks, Angstmacher-Parolen und absurden Argumenten konnte sie sich am vorletzten Wochenende in mehreren Urnengängen durchsetzen:

Im Bund wandten sich die Wähler gegen einen Zusatz in der Verfassung, mit dem Regierung und Parlament ein neues, den Öffentlichen Verkehr förderndes Konzept einführen wollen,

In Zürich stimmten sie gegen ein Programm, mit dem die Stadtregier den privaten Verkehr aus der smogbelasteten Innenstadt fernhalten wollte,

In St. Gallen lehnten sie ein Konzept für Verkehrsbeschränkungen ab, mit dem die Behörden Motorfahrzeuge aus der City auf die neue Stadtautobahn lenken wollten,

Dafür stimmten sie im Kanton Basel-Land für den bau einer heftig umstrittenen Umgehungsstrasse und in Genf für den Bau einer neuen Schnellstrasse.

In Interviews und Erklärungen feierten konservative Politiker, Verbandsfunktionäre und Unternehmer den «Sieg der Vernunft». Da-

Im Sommer 1988 zerschlug sich die Hoffnung, die Schweiz sei nach der Waldsterben-Debatte zu tief greifenden verkehrspolitischen Reformen bereit. Die Mehrheit fürchtete offensichtlich, die Umsteuerung könnte ihre persönlichen Freiheiten einschränken. Mein – nicht veröffentlichter – Text spiegelt den Frust (etwas gar) unverblümt.

bei waren die umstrittenen Vorhaben überall von bürgerlichen Regierungen geplant worden.

Am schamlosesten machten die Autofreunde in Zürich Stimmung: kurz vor der Abstimmung lancierten sie in der Boulevardpresse das Gerücht, zwischen der ledigen linken Stadträtin Ursula Koch und ihrem verheirateten christdemokratischen Kollegen Willy Küng gebe es eine unkeusche Beziehung. als Kronzeuge diente ein Förster, nebenher auch Gemeindepardamentarier, der den beiden Regierungsmitgliedern im Wald begegnet war: Küng habe dabei, berichtete er empört, die Kollegin um die Schulter gefasst.

Mit der Story sollte den Wählern suggeriert werden, dass die rote Rätin in der Stadtregierung schon das Ruder in der Hand halte - und mithin auch das Verkehrs- Beruhigungskonzept ihre Erfindung sein müsse.

Die Kampagne kam bei den tugendhaften Zürchern an. Die Freiheit, den Wagen bis vor den Eingang der Innenstadt-Boutiquen zu fahren, bleibt unangetastet, die Luft darf noch schlechter werden.

Besonders angestrengt agitierten die Garagisten und Autoverkäufer im ganzen Land gegen den vom Berner Bundesrat gewünschten Verfassungsschutz über die «Kordinierte Verkehrspolitik» (KVP). in Zeitungsanzeigen und auf Plakaten prophezei-

ten sie den Autofahrern höhere Kosten und Fahrverbote.

Den Wählern versuchten sie weiszumachen, bei Umzügen müssten sie künftig die Bahn benutzen, wenn die Regierung, wie für Notfälle vorgesehen, den Fernverkehr auf der Strasse einschränken dürfe.

So funktioniert oft genug die Direkte Demokratie nach Schweizer Art: Interessen-Vertreter organisieren einen Volksentscheid gegen jede von Regierung und Parlament vorgeschlagene Neuerung, die ihnen nicht passt. Tempo und Richtung der weiteren Entwicklung können sie dann weitgehend selbst bestimmen.

Dies ist der Auto-Lobby nun in einem der umstrittensten Felder der Schweizer Innenpolitik gelungen, denn im einzigen hochmotorisierten Land Europas, dessen Regierung nicht auf eine eigene Autoproduktion Rücksicht nehmen muss, bestanden bisher beste Voraussetzungen, um den umweltzerstörerischen und volkswirtschaftlich oft schädlichen Privatverkehr zugunsten des öffentlichen Verkehrs zurückzudrängen.

Das Bewusstsein der Bürger schien dafür geschärft. Schon heute besitzt jeder dritte Schweizer ein Bahn-Abonnement, das ihm reisen zum halben Preis erlaubt. und die Einsicht, dass der Transitverkehr mit seinen Abgas-Emissionen weite Landesgegenden, speziell die Kantone Uri und Tessin, schwer belastet, ist allgemein verbreitet.

besonders im Gütertransit auf der Gotthard-Autobahn herrscht der Notstand. Die Lastwagen schädigen nicht nur die schon todkranken Schutzwälder im engen Tal von Uri weiter, sie behindern auch den Personenverkehr in den steilen Rampen der Tunnelzufahrten.

Seit der Eröffnung des Alpendurchstichs 1980 hat der Schwerverkehr am Gotthard um das zweieinhalbfache zugenommen, bis 1995 ist eine weitere Verdoppelung zu erwarten. 1987 durchquerten an jedem durchschnittlichen Werktag rund 1800 Lastzüge und Sattelschlepper den Tunnel, 53 Prozent aus dem Ausland, die wenigsten voll beladen: 30 Prozent der LKWs waren ganz leer, bei den restlichen 70 Prozent betrug das durchschnittliche Ladegewicht fünf bis sechs Tonnen.

Den Bau einer zweiten Röhre des Autobahn-Tunnels am Gotthard lehnte die Regierung bisher ab. Nach dem Sieg der Auto-Lobby, erkaufte durch einen millionenteuren Propaganda-Feldzug, kann der Plan wieder diskutiert werden. In vielen Landesteilen werden die Autofreunde neue und bessere Strassen fordern – in kantonalen und kommunalen Parlamenten unterstützt von Interessen-Vertretern der Bauwirtschaft und der radikalen «Autopartei».

Zudem dürfte der Druck der Europäischen Gemeinschaft zunehmen. die Schweizer lassen bisher die überbreiten 40-Tonnen-Laster nach EG-Norm nicht ins Land, ihr Limit liegt bei 28 Tonnen.

Wenn das Transitland Schweiz sich nicht von Europa abkapseln will, muss es dem Wirtschaftspartner EG deshalb so schnell wie möglich leistungsfähige Bahnverbindungen zwischen Nordeuropa und Italien anbieten. Verkehrsminister Adolf Ogi versprach seinen Kollegen aus ganz Europa vor kurzem eine Verdoppelung des Bahn-Transits, auch mit LKW-Beförderung im Huckepack-Verfahren, bis 1990 auf jährlich 26 Millionen Tonnen. Das macht den Bau einer neuen Alpentransversale notwendig. nur so hofft Ogi, die 40-Tonner weiterhin von Schweizer Strassen fernzuhalten.

Auch nach seiner Abstimmungsniederlage, versicherte der eidgenössische Verkehrsminister, werde diese Position weder von der Regierung noch von der Parlamentsmehrheit in Frage gestellt.

Ogis bundesdeutscher Kollege Jürgen Warnke, der ihn bei jedem Zusammentreffen zur

Aufgabe der Gewichtsbeschränkung drängt, darf trotzdem ein bisschen hoffen: «Mit einem Ja des Volkes für die KVP im Rücken», gestand der Eidgenosse, «wäre unsere Position in Brüssel bedeutend stärker.»

© Jürg Bürgi, Manuskript 16.6.1988