

NEUE LITRA-ZEITUNG

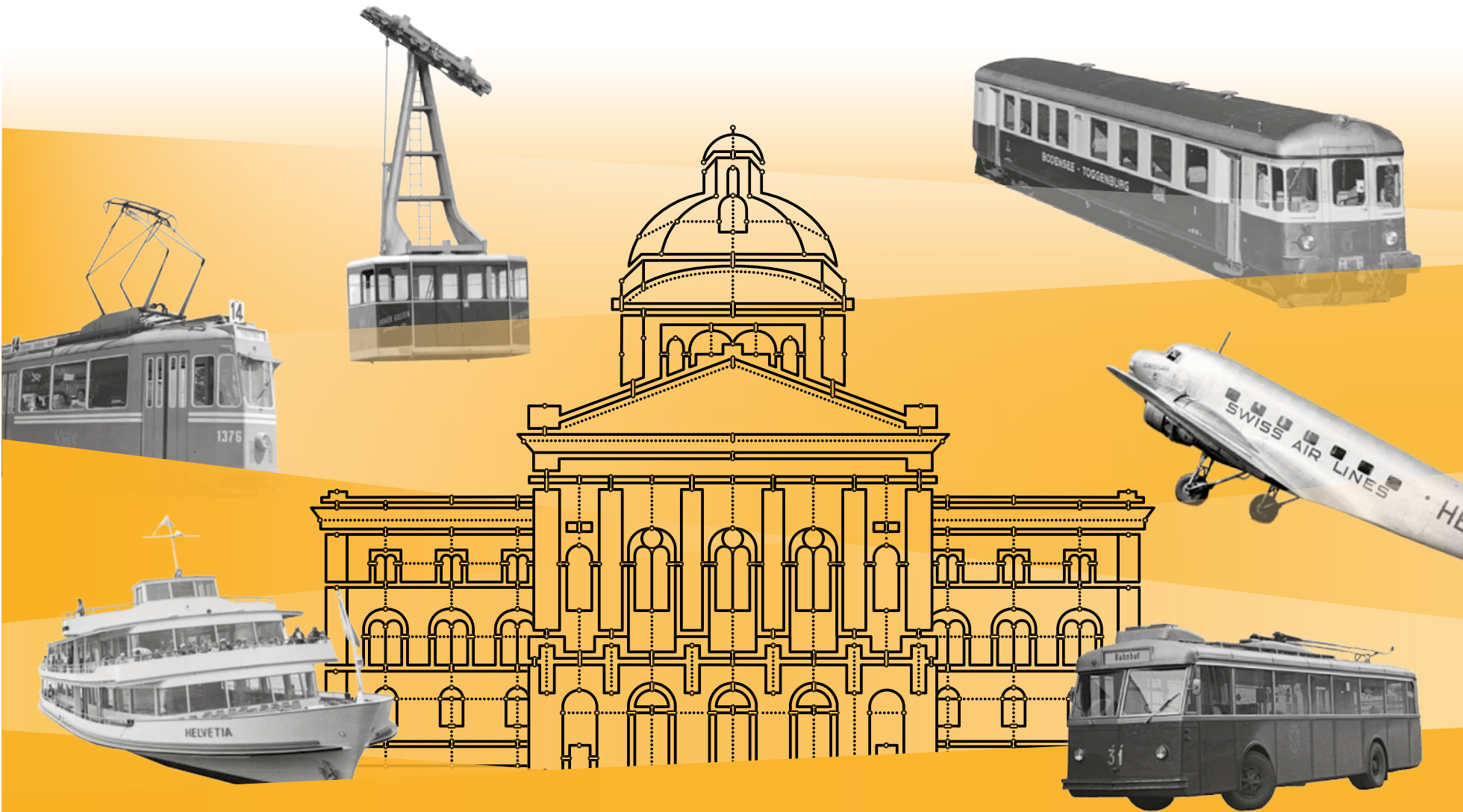
LITRA – Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr

Vol. 1, 16|01|2023

Sonderausgabe zur LITRA-Geschichte

1935–2023

Bis 1935 Frühe Verkehrsgeschichte und Gründung der LITRA	1940er & 1950er Konkurrenz zwischen Schiene und Strasse	1960er Das Auto im Aufwind	1970er & 1980er Auf dem Weg zu einer Gesamtverkehrskonzeption	1990er – heute «Gemeinsam statt gegeneinander»	LITRA-Mitglieder und Vereinsorgane heute	Zeitstahl LITRA- und Verkehrsgeschichte
– 5 –	– 8 –	– 12 –	– 14 –	– 17 –	– 24 –	– 30 –



Gemeinsam für einen erfolgreichen öV

Editorial Nationalrat, Ständerat, Bundesrat, Bundesverwaltung, Verkehrsunternehmen und Industriebetriebe des öffentlichen Verkehrs: Sie alle haben massgeblich dazu beigetragen, dass die Schweiz heute Bahn-Europameisterin ist, ein kundenfreundliches

öV-Angebot in der ganzen Schweiz hat und im alpenquerenden Schienengüterverkehr internationale Massstäbe in der Verlagerung setzt. Und welche Rolle spielte dabei die LITRA?

↘ Seite 2

Die Gründung der LITRA

Die SBB gerieten in den 1930er-Jahren in finanzielle Schwierigkeiten. Aus Sorge um die wirtschaftliche Entwicklung des Landes lancierten industrielle Kreise einen Schutzverband für den Schweizer Verkehr. Dieser trat als LITRA im Juli 1935 erstmals an die Öffentlichkeit.

↘ Seite 6

Gesteigertes Umweltbewusstsein seit den 1970er-Jahren

Die LITRA warnte in den 1970er-Jahren erstmals vor einer drohenden Lücke in der Versorgung mit elektrischer Energie und forderte Massnahmen. Die Bevölkerung war immer stärker für Umweltfragen sensibilisiert.

↘ Seite 14

Finanzierung des öffentlichen Verkehrs: Ausgleich zwischen Strasse und Schiene

Was über Jahrzehnte keine Chance hatte, nahm nun rasch Fahrt auf: eine gerechte und sichere Finanzierung von Schiene und Strasse. Für das neue Miteinander standen Vorlagen wie LSVA, FinöV, NFA, FABI und NAF.

↘ Seite 20

GEMEINSAM FÜR EINEN ERFOLGREICHEN ÖV

16|01|2023, Bern

Nationalrat, Ständerat, Bundesrat, Bundesverwaltung, Verkehrsunternehmen und Industriebetriebe des öffentlichen Verkehrs: Sie alle haben massgeblich dazu beigetragen, dass die Schweiz heute Bahn-Europameisterin ist, ein kundenfreundliches öV-Angebot in der ganzen Schweiz hat und im alpenquerenden Schienengüterverkehr internationale Massstäbe in der Verlagerung setzt. Und welche Rolle spielte dabei die LITRA? Sie hat diese Akteure vernetzt, Themen auf die Agenda gesetzt, Mehrheiten gebildet und kommunikative Grundlagenarbeit geleistet. Dieses gemeinsame Vorgehen, dieses Bündeln von Interessen und Kompetenzen ist der Schlüssel zum Erfolg in der Geschichte des öffentlichen Verkehrs in unserem Land.

Die Schweizer Verkehrsgeschichte und die fast 90-jährige Geschichte der LITRA sind eng miteinander verknüpft. Im vergangenen Jahr hat Sibylle Buess als wissenschaftliche Praktikantin bei der LITRA ihre Masterarbeit am historischen Institut der Universität Bern zur schweizerischen Verkehrspolitik und zur Geschichte der LITRA geschrieben. Sibylle Buess hat das Archiv der LITRA durchforstet, inventarisiert und analysiert. Einzelne Details und Ergebnisse ihrer spannenden und bereichernden Arbeit finden sich in der vorliegenden «Neuen LITRA-Zeitung».

Die LITRA hat es immer wieder verstanden, als Themen-setzerin, Vermittlerin und politisches Sprachrohr für den öffentlichen Verkehr aufzutreten. Dadurch hat sie die schweizerische Verkehrspolitik über Jahrzehnte hinweg aktiv und zielorientiert mitgestaltet. Wie aus der historischen Chronik hervorgeht, musste sich die LITRA diese Rolle allerdings hart erarbeiten. So gingen vor allem in den ersten Jahrzehnten nach ihrer Gründung 1935 die meisten der von ihr unterstützten Vorlagen an der Urne verloren.

Mit Hartnäckigkeit, lösungsorientiertem und glaubwürdigem Engagement erreichte die LITRA aber dennoch, dass fast alle ihrer politischen Anliegen später in der einen oder anderen Form aufgenommen und umgesetzt wurden. Die LITRA hat bereits früh einen ganzheitlichen verkehrspolitischen Ansatz verfolgt und versucht, Individualverkehr und öffentlichen Verkehr nicht als Gegensätze, sondern als sich ergänzende Teile eines Gesamtsystems zu betrachten. In dieser Logik sind die Verkehrsträger mit Blick auf ihre jeweiligen Vorteile einzusetzen, auszubauen und zu finanzieren – frei von ideologischen Scheuklappen.

Dabei hat sich die LITRA in ihrer Geschichte immer wieder angepasst und auch neue Massentransportmittel unterstützt. Beispielsweise die Trolley-Busse in den Nachkriegsjahren oder den Flugverkehr um die Jahrtausendwende. Zwar geniesst der Schienenverkehr bei der LITRA

seit jeher eine hohe Priorität, doch sind auch der Strassen-öV, die Seilbahnen, die Schifffahrt oder eben die Luftfahrt wichtige Pfeiler. Kurz: Für die LITRA ist multimodale Mobilität schon lange Realität.

Als sehr schlanke Organisation hat die LITRA immer grossen Wert auf eine breite Verankerung gelegt. Vertreten sind heute Parlamentarierinnen und Parlamentarier aus den grössten sechs Parteien, fast alle Transport- und öV-Industrieunternehmen sowie Organisationen aus allen für den öffentlichen Verkehr bedeutenden Sektoren. Diese Vernetzung unter dem Dach der LITRA ist auch in Zukunft ein Muss, um breit abgestützte Mobilitätslösungen finden und umsetzen zu können. Nicht allein, sondern gemeinsam – ensemble – insieme – ensemem mit unseren Partnerinnen und Partnern sowie unseren befreundeten Organisationen werden wir unsere Ziele erreichen.

Herzlichen Dank für Ihren Einsatz und Ihre Unterstützung der LITRA. Wir wünschen Ihnen eine spannende Lektüre unserer «Neuen LITRA-Zeitung».



Martin Candinas
Nationalratspräsident,
Präsident



Michael Bützer
Geschäftsführer



LITRA-Präsidenten seit 1935

1	Hans Käser	1935–1940	Ständerat (FDP)
2	Hans Fricker	1940–1956	Ständerat (Konservative Volkspartei)
3	Henri Mouttet	ad interim 1957–1958 alt Ständerat (FDP)	
4	Moritz Kämpfen	1958–1967	Nationalrat (Konservativ-Christlichsoziale Volkspartei)
5	Harry Werz	ad interim 1967	Direktor Compagnie Genevoise des Tramways Électriques CGTE
6	Franz-Xaver Leu	1967–1978	Ständerat (Konservativ-Christlichsoziale Volkspartei)

7	Leo Arnold	1978–1988	Ständerat (CVP)
8	Luregn Mathias Cavelty	1988–1994	Ständerat (CVP)
9	Niklaus Kuchler	1994–1998	Ständerat (CVP)
10	Peter Bieri	1998–2016	Ständerat (CVP)
11	Martin Candinas	seit 2016	Nationalrat (CVP/Die Mitte)

Quelle 1

FRÜHE VERKEHRS- GESCHICHTE UND GRÜNDUNG DER LITRA

Einführung in die frühe Verkehrsgeschichte der Schweiz

Relativ spät – um die Mitte des 19. Jahrhunderts – entdeckte auch die Schweiz die Eisenbahn. Anfangs war das Wachstum der Bahn durch die Konkurrenz der Kantone bestimmt. Das Netz wuchs chaotisch. Um ganzheitlicher vorzugehen, übernahm der Bund 1872 die Oberaufsicht der Bahnen. 1902 fuhr der erste Zug der SBB. Schon damals konkurrierten Bahn und Strasse.

Seit Menschengedenken ist Verkehr Teil unserer Gesellschaft. Schon in der frühen Geschichte erfolgten Warentransporte über Flüsse, Seen und Meere. Im Chinesischen, Persischen und Römischen Reich wurden grosse Strassensysteme angelegt, um den Transport von Waren mithilfe von Wagen zu erleichtern. Dank der durch die Abnutzung entstandenen und später gezielt eingesetzten Spurrillen liessen sich die Strassen effizient nutzen. Mit der Entwicklung verschiedener Formen von Dampfmaschinen im 18. Jahrhundert brach eine neue Ära an: Die neue Technik kam ab 1783 zunächst in der Schifffahrt zum Einsatz. 1801 folgte der erste Dampfwagen für den Strassenverkehr, 1804 die erste Dampflokomotive. Aus den rudimentären Trassen – den Spurrillen – wurden Gleise. 1825 nahm in England die erste Dampfeisenbahn Fahrt auf.

Die Ankunft der Eisenbahn(en) in der Schweiz

In der Schweiz kam das neue Verkehrsmittel erst relativ spät an. Bis zur Gründung des Bundesstaates 1848 bestimmten Weg-, Brücken- und Städtezölle die Verkehrswege. An einen gemeinsamen Verkehrsraum war nicht zu denken. 1847 war Zürich der erste Kanton, der sich für eine Eisenbahnstrecke interessierte. Sie hätte bis Basel führen sollen. Nach dem Bau der ersten Teilstrecke von Zürich nach Baden wurde das Projekt jedoch aus wirtschaftlichen Gründen aufgegeben. Die 23 Kilometer lange Strecke diente vor allem zum Transport der Spezialität «Spanisch Brötli» – die «Spanisch-Brötli-Bahn» war geboren.

Erst danach wurde der Eisenbahnbau auf nationaler Ebene in Angriff genommen. Das erste Eisenbahngesetz von 1852 legte fest, dass der Eisenbahnbau privatwirtschaftlich und unter der Hoheit der Kantone erfolgen sollte. Da Eisenbahnverbindungen mit wirtschaftlichem Aufschwung einhergingen, lieferten sich die Kantone einen erbarmungslosen Wettkampf. 1866 erreichte das Streckennetz in der Schweiz bereits eine Länge 1'300 Kilometern. Aufgrund des chaotisch und ineffizient aufgezogenen Netzes setzte sich bald die Erkenntnis durch, das Eisenbahngesetz sei zu revidieren, um die weitere Entwicklung ganzheitlich zu planen. 1872 übernahm schliesslich der Bund die Oberaufsicht. Die Bahnen blieben aber in privater Hand. Der Ausbau ging unvermindert weiter. Bis 1890 wuchs das Streckennetz auf eine Länge von 3'200 Kilometern an.

Die Gründung der SBB und die Elektrifizierung der Bahnen

Aufgrund wirtschaftlicher Schwierigkeiten, die sich auch im Betrieb bemerkbar machten, wurden Überlegungen laut, die Bahnen zu verstaatlichen. Am 20. Februar 1898 nahm das Stimmvolk die entsprechende Vorlage mit dem bürokratischen Namen «Bundesgesetz betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen» mit 67,9 Prozent der Stimmen klar an. Aus der Schweizerischen Centralbahn, der Schweizerischen Nordostbahn, den Vereinigten Schweizerbahnen und der Jura-Simplon-Bahn entstanden die Schweizerischen Bundesbahnen SBB. Die SBB nahmen per 1. Januar 1902 ihren Betrieb auf. Später integrierten die SBB die Gotthardbahn-Gesellschaft (1909), die Neuenburger Jurabahn (1913), die Tösstalbahn (1918), die Seetalbahn (1922) und die Uerikon-Bauma-Bahn (1948). 2013 wurde mit der Chemin de fer Vevey-Chexbres die bis anhin letzte Privatbahn in die SBB aufgenommen.

Die Schweiz übernahm bei der Elektrifizierung der Bahnen eine Vorreiterrolle. Schon Ende des 19. Jahrhunderts begann die Elektrifizierung. Um die Abhängigkeit von ausländischer Kohle zu verringern, wurde die Entwicklung im Ersten Weltkrieg beschleunigt. 1921 beschloss der Bundesrat die vollständige Elektrifizierung der Bahnen. Sie dauerte bis in die 1960er-Jahre. 

¹ Weitere Informationen zur Abstimmung über das Gesetz zur Gründung der SBB finden Sie bei [Swissvotes](#).

Der aufkommende motorisierte Strassenverkehr
Bereits Ende des 19. Jahrhunderts wurde das Motorfahrzeug massentauglicher und kam mit der Jahrhundertwende auch in die Schweiz. Die steigende Kaufkraft nach dem Ersten Weltkrieg und die sinkenden Kosten durch die Massenproduktion ermöglichten immer mehr Menschen den Kauf des einstigen Luxusobjekts. 1935 gab es in der Schweiz bereits über 70'000 Personenwagen. Lastwagen übernahmen auch vermehrt den Gütertransport. Die neue Aufteilung der Strassen und die Konkurrenz im Personen- und Gütertransport führten zu Konflikten, welche die schweizerische Verkehrspolitik noch lange beschäftigten.



Abstimmungsplakat von Johann Friedrich Boscovits für das Gesetz über die schweizerischen Bundesbahnen (1898): Die Schweizerbahnen dem Schweizervolk! [Quelle 2](#)

Die Gründung der LITRA

Die SBB gerieten in den 1930er-Jahren in finanzielle Schwierigkeiten. Aus Sorge um die wirtschaftliche Entwicklung des Landes lancierten industrielle Kreise einen Schutzverband für den Schweizer Verkehr. Dieser trat als LITRA im Juli 1935 erstmals an die Öffentlichkeit.

Die SBB in finanzieller Schieflage: bald auch der Bund in Problemen?
Im Dezember 1934 machte eine Broschüre aus industriellen Kreisen in Presse und Politik die Runde. Inhalt waren die gravierende Situation der SBB und die daraus wachsende volkswirtschaftliche Gefahr für die Schweiz. Zwar hatten die eidgenössischen Räte die Schuldenlast der SBB kurz zuvor in der Wintersession 1934 um eine Milliarde Franken gesenkt. Doch es blieb eine Schuld von zwei Milliarden, für die der Bund eine Garantie übernahm. Die Weltwirtschaftskrise und die wachsende Konkurrenz durch Motorfahrzeuge im Personen- und Gütertransport setzten die

SBB finanziell aber weiterhin unter Druck. Aus volkswirtschaftlichen Gründen galt es unbedingt zu vermeiden, dass der Bund für diese Schuld eintreten musste. Die industriellen Kreise gelangten zur Schlussfolgerung, dass die verkehrspolitische Situation zu Ungunsten der Bahn gegenüber dem noch unregulierten Motorfahrzeug zu beheben sei.

Gründung des Schutzverbandes für die Landesinteressen am schweizerischen Verkehr
Am 29. März 1935 trafen sich Vertreter von Wirtschaft, Behörden und Bahngesellschaften sowie interessierte Einzelpersonen im Hotel Bellevue-Palace in Bern zur Gründungsversammlung des «Schutzverbandes für die Landesinteressen am schweizerischen Verkehr». Für die Wirtschaft anwesend waren die Papier- und Kartonfabrik Deisswil, die Rudolf Schnorf AG, die Industriegesellschaft Neuhausen und die Decoral-Werke Leuggelbach. Die Behörden wurden durch die Eisenbahndirektion des Kantons Bern und die Zentralstelle für Arbeitsbeschaffung repräsentiert. Von den Bahngesellschaften waren die BLS, die Montreux-Berner Oberland-Bahn und die Vereinigten Bern-Worb-Bahnen vor

Ort. Mehrere Unternehmen, so auch die SBB und die Rhätische Bahn, liessen verlauten, sie möchten im Schutzverband mitmachen, konnten aber an der Versammlung nicht teilnehmen. Als Gast anwesend war Nationalrat Hans Tschumi (Bauern-, Gewerbe- und Bürgerpartei BGB) in seiner Funktion als Präsident des Aktionskomitees für das Verkehrsteilungsgesetz. Dieser Gesetzesentwurf strebte einen Ausgleich zwischen Bahn und Strasse im Gütertransport an und sollte wenig später der Bevölkerung zur Abstimmung vorgelegt werden.
Die Versammlung beschloss einstimmig die Unterstützung für das Verkehrsteilungsgesetz. Die Mitglieder verpflichteten sich, sich dafür zu engagieren. Der Verband wollte sich in der Öffentlichkeit aber erst nach der Abstimmung zu erkennen geben. Am 5. Mai 1935 wurde das Verkehrsteilungsgesetz mit 67,7 Prozent der Stimmen abgelehnt. [2](#)

² Weitere Informationen zur Abstimmung über das Verkehrsteilungsgesetz finden Sie bei Swissvotes.



Abstimmungsplakat von Pierre Gauchat für das Verkehrsteilungsgesetz (1935):
Verkehrsteilung schafft Ordnung – 5. Mai Ja [Quelle 3](#)

Auftritt der LITRA

Im Juli 1935 trat der neugegründete Verband unter dem neuen Namen LITRA an die Öffentlichkeit. LITRA war die Kurzform der französischen Bezeichnung «Ligue suisse pour l'organisation rationnelle du trafic», in deutscher Sprache: «Schweizerische Liga für rationelle Verkehrswirtschaft». Alt-Bundesrat Dr. Robert Haab (Freisinnig-Demokratische Partei FDP) übernahm das Patronat. Ständerat Hans Käser (FDP) wurde zum ersten Präsidenten gewählt. Nationalrat Hans Tschumi (Bauern-, Gewerbe- und Bürgerpartei BGB) und Ständerat Bernard de Weck (Schweizerische Konservative Volkspartei KVP) amtierten als Vizepräsidenten. Dr. Erwin Steiner, seit Beginn treibende Kraft hinter dem Schutzverband, übernahm die Tätigkeit des Geschäftsführers.

Die LITRA wollte als politisch neutraler Verband die Bevölkerung über verkehrspolitische Zusammenhänge aufklären, die Behörden mit Expertise in ihrer Arbeit unterstützen und die Gesetzgebung so fördern, dass der Verkehr in der Schweiz ganzheitlich und im Sinn der Volkswirtschaft geordnet würde. Konkret wurden drei Ziele formuliert: Das Eisenbahngesetz von 1872 müsste revidiert werden, die SBB und die Privatbahnen müssten saniert werden und es sollte eine Verkehrsteilung, d.h. eine gesetzlich festgelegte Ordnung der verschiedenen Verkehrsmittel, erreicht werden. Nachdem das Verkehrsteilungsgesetz gescheitert war, setzte sich die LITRA gleich nach ihrer Gründung mit der Idee einer entsprechenden Initiative auseinander. Der Verband agierte als Träger und konnte so einen Grundstein für seine künftige Rolle als verkehrspolitischer Akteur setzen.

Teilnehmer an der Gründungsversammlung gemäss Protokoll:

A. Jörg	Direktor der Papier- und Kartonfabrik Deisswil
Hs. Winzenried	Direktor der Papier- und Kartonfabrik Deisswil
W.C. Houck	i. Fa. Rudolf Schorf AG, Zürich
A. Meier	i. Fa. Schweizerische Industriegesellschaft Neuhausen
Paul Rüedi	Kaufmann, Bern
Willy Bösiger	Delegierter des Verwaltungsrates der Decoral-Werke Leuggelbach, Glarus
H. Schmid	Direktor des Hotel Bellvue-Palace, Bern
Ingenieur Hürlimann	Frauenfeld
Prof. Dr. Volmar	Direktor der Alpenbahngesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon BLS, Bern
Dr. R. Zehnder	Direktor der Montreux-Berner Oberland-Bahn MOB, Montreux
Brunner	i.V. von Herrn Direktor Kradolfer, Vereinigte Bern-Worb-Bahnen, Bern
Dr. Moser	Abteilungschef der Eisenbahndirektion des Kantons Bern
Dr. Rudolf Keller	Zentralstelle für Arbeitsbeschaffung, Bern
J. César	Fürsprecher, Bern
Dr. Erwin Steiner	Bern
Hans Tschumi	Nationalrat, Bern

Nicht anwesend, aber gemäss Protokoll der Versammlung einverstanden mit dem zu gründenden Schutzverband:

Oberst Hermann Obrecht	Solothurn
Prof. Dr. med. Von Gonzenbach	Zürich
Regierungsrat Dr. Carl Ludwig	Basel
Prof. Dr. med. L. Gelpke	Pratteln
Direktor Christen	Berner Handelsbank, Bern
Direktor Türler	Schweizerischer Bankverein, Zürich
Staatsrat Escher	Präsident des Staatsrates, Brig
Direktor Zuberbühler	von Roll'sche Eisenwerke, Bern
Direktor Feller	Polygraphische Gesellschaft, Laupen
Dr. A. Wander	Bern
Ernst Juker	Gutsbesitzer im Thal, Ittigen
Prévost	Hotelier, Luzern
Direktor E. Schweizer	Parcofil Textil-Maschinenbau AG, Bern

KONKURRENZ ZWISCHEN SCHIENE UND STRASSE

Das «Problem Schiene – Strasse»

Schon früh begann die harte Konkurrenz zwischen Schiene und Strasse. Der weitgehend unregulierte Strassenverkehr jagte der Bahn lukrative Geschäfte ab.

Die ersten Jahre nach der Gründung der LITRA waren vom ungleichen Wettbewerbsverhältnis zwischen Bahn und Motorfahrzeugen geprägt – ein Konflikt, der gemeinhin als «Problem Schiene – Strasse» bezeichnet wurde. Die Bahnen litten trotz mehrmaliger kleinerer Sanierungsmassnahmen

weiterhin unter finanziellen Schwierigkeiten. Zudem waren sie an gesetzliche Vorgaben gebunden, die es ihnen verunmöglichten, die Situation aus eigenem Antrieb zu ändern. So waren die Tarife für den Transport von Personen und Gütern rechtlich festgelegt. Auch waren die Bahnen verpflichtet, Leistungen im Dienst der Allgemeinheit unentgeltlich zu erbringen – unter anderem den Transport der Post.

Umgekehrt waren die aufkommenden Autos und Lastwagen nur wenigen Gesetzen unterstellt. Da für die privaten Strassentransportunternehmen keine Transportpflicht

bestand, verzichteten sie darauf, Güter zu transportieren, für welche die Tarife niedrig waren und sich daher das Geschäft nicht lohnte. Stattdessen unterboten die Unternehmen die Bahn bei den Gütern, deren Transporttarife rentierten, sodass für die Bahnen einzig der unrentable Transport niedrig tarifizierter Güter übrigblieb. Die LITRA beschäftigte sich in den kommenden Jahrzehnten damit, dieses Verhältnis auszugleichen.

Die Autotransportordnung (ATO): Gemeinsames Ziel für Bahn und Auto

Im Konkurrenzkampf mit der Bahn begannen die Strassentransportunternehmen, sich immer mehr selbst zu unterbieten. Um dem ruinösen Wettbewerb auf der Strasse Einhalt zu gebieten, verabschiedeten die eidgenössischen Räte eine Autotransportordnung. Die LITRA unterstützte die Vorlage, um den Druck auf die Bahn zu mildern. 1951 lehnte das Volk die Autotransportordnung ab.

Der ruinöse Konkurrenzkampf erreicht die Strasse
Anfang 1936 reichte die LITRA beim Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement eine Eingabe zur Regelung der Verkehrsordnung ein. Nur wenig später, am 30. März 1936, folgte der Verband schweizerischer Motorlastwagen-

besitzer ASPA mit einer eigenen Eingabe: Der «wilde Tarifkampf», wie die LITRA in ihrem Geschäftsbericht 1936 schrieb, hatte die Strassentransportunternehmen erreicht. Die Unternehmen konkurrierten nicht mehr nur mit der Bahn, sondern immer mehr auch mit sich selbst. Der Bundesrat reagierte und gab am 12. Januar 1937 einen ersten vertraulichen Entwurf für eine Autotransportordnung (ATO) bei der ASPA in die Vernehmlassung. Diese hielt in ihrer in der Verbandszeitung publizierten Stellungnahme fest, dass im Gesetz folgende Grundsätze festgelegt werden sollten:

- Neue Transportfahrzeuge seien nur «mit Nachweis eines bestehenden wirtschaftlichen Bedürfnisses» in Betrieb zu nehmen.
- Es sei eine Tarifordnung für Strassentransportunternehmen einzuführen, die einen wirtschaftlichen Betrieb möglich mache.
- Zur Durchsetzung sei eine «paritätische Verkehrskommission» zu schaffen.

Obwohl die LITRA das Anliegen unterstützte, war sowohl für sie wie auch für die Automobilverbände klar, dass damit kein echter Ausgleich zwischen den Verkehrsmitteln zu erreichen war. Aus Sicht der LITRA wurde zwar ein erster Schritt in die richtige Richtung gemacht. Der Verband befürchtete aber, dass Konzessionen an neue Transportunternehmen zu einfach vergeben würden und die Tarifordnung schwierig zu kontrollieren wäre. Aus Sicht der Automobilverbände hingegen war die ATO ein geeignetes Instrument, um die von der LITRA ins Leben gerufene Gütertransportinitiative (siehe separaten Artikel) – ein erneuter Versuch einer Verkehrsteilung – zu bremsen und nebenbei Erfahrungen zu sammeln, um eine endgültige Lösung für das «Problem Schiene – Strasse» zu finden.

«Gesetz auf Probe»
Ähnlich sahen das auch der Bundesrat und das Parlament: Am 30. September 1938 bestätigten die Räte die ATO mit dem dringlichen «Bundesbeschluss über den Transport von Personen und Sachen mit Motorfahrzeugen auf öffentlichen Strassen». Das auf fünf Jahre befristete «Gesetz auf Probe», wie es die NZZ bezeichnete, sah sich allerdings mit einigen Schwierigkeiten konfrontiert. So mussten die zur Durchsetzung und Kontrolle der ATO vorgesehene Behörde zuerst geschaffen, eine Tarifordnung ausgearbeitet und bereits bestehende Unternehmungen registriert werden. Für die Umsetzung wurde eine von der LITRA angeregte Expertenkommission gegründet. Einsitz nahmen je vier Mitglieder aus Wirtschaftsverbänden, den Strassen-

transportunternehmen und des öffentlichen Verkehrs. Diese Vertretung gewährleistete die Berücksichtigung beider Perspektiven. Den ATO-Vollzug übernahm schliesslich der neu gegründete Treuhandverband des Schweizerischen Autotransportgewerbes. Anfang 1940 trat die ATO in Kraft.
Allen Beteiligten war bewusst, dass damit das «Problem Schiene – Strasse» nicht gelöst war. Selbst Bundesrat Marcel Pilet-Golaz, zeitweise als Vorsteher des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements für die Ausarbeitung verantwortlich, nannte die ATO «eine unvollkommene Zwischenlösung». Nach Ablauf der fünfjährigen Frist hätte das Volk über das Gesetz abstimmen müssen. Mit der etwas später erwarteten Volksabstimmung über den Gegen-

entwurf zur Gütertransportinitiative (siehe separaten Artikel) – dem grossen Anliegen der LITRA – stand aber ein weiteres Geschäft in der Warteschlange, das eine Verkehrsteilung verlangte. Deshalb entschied das Parlament, vorerst den Volksentscheid über den Gegenentwurf abzuwarten und die ATO erneut um fünf Jahre zu verlängern. Nach der Ablehnung des Gegenentwurfs zur Gütertransportinitiative kam das Gesetz zur ATO schliesslich am 25. Februar 1951 vor den Soverän und wurde mit 52,4 Prozent verworfen. Übrig blieben die gemachten Erfahrungen, die dennoch etwas Hoffnung auf einen künftigen Ausgleich zwischen Automobil- und Bahninteressenten aufkommen liessen. ↘³

³
Weitere Informationen zur Abstimmung über die ATO finden Sie bei Swissvotes.

Der Versuch einer ganzheitlichen Verkehrsordnung – die Gütertransportinitiative

Um die Konkurrenzfähigkeit der Bahn gegenüber der Strasse zu stärken, lancierte die LITRA 1937 die Gütertransportinitiative. Das mit über 390'000 Unterschriften eingereichte Volksbegehren – ein Rekord – wollte den Güterfernverkehr auf die Bahn verlegen. Nach einigem Hin und Her kam schliesslich ein Gegenentwurf zur Abstimmung. Dieser scheiterte an der Urne deutlich. Die Erkenntnis: Das Verhältnis zwischen Schiene und Strasse lässt sich nicht in einem einzelnen Gesetz regeln. Vielmehr braucht es eine Vielzahl verkehrspolitischer Massnahmen.

Grosser Erfolg bei der Lancierung
Bereits kurz nach der Gründung der LITRA entstand die Idee, sich mit einer eigenen Initiative für eine Verkehrsordnung im Güterverkehr einzusetzen. Ein Grund hierfür war das Scheitern des Verkehrsteilungsgesetzes in einer Volksabstimmung 1935. Aufgrund des deutlichen Neins lag es nahe, zuerst die Bevölkerung über die verkehrspolitischen Zustände aufzuklären. Die LITRA erkannte, dass sogar Wirtschaftsverbände die gravierende Konkurrenzsituation auf der Strasse und zwischen Strasse und Schiene zu wenig kannten.
Der Pressedienst der LITRA platzierte deshalb ab 1936 viele Artikel in den grossen Zeitungen. In der ganzen Schweiz gab es Vortragsreihen und Diskussionen. Nach Gesprächen mit dem Bundesrat und den Wirtschaftsverbänden beschloss die LITRA 1937, die Gütertransportinitiative zu lancieren. Die LITRA waltete zwar als Trägerin und stellte die Geschäftsstelle zur Verfügung, doch war das Initiativkomitee unter der Leitung von LITRA-Präsident Hans Käser (FDP) überparteilich und breit zusammengesetzt.
Die Gütertransportinitiative wollte den Güterfernverkehr den Bahnen vorbehalten und ihnen dadurch eine wirtschaftliche Grundlage sichern. Derweil wurden die Verhandlungen zur Autotransportordnung ATO (siehe separaten Artikel) konkreter und es war klar, dass es sich bei der ATO um ein befristetes Geschäft handeln würde. Damit konnte die Gütertransportinitiative als Anschlusslösung präsentiert werden. Die Unterschriftensammlung startete im Sommer 1937 und verlief aus Sicht des Initiativkomitees äusserst zufriedenstellend. Am 4. Mai 1938 konnte die Initiative mit rekordhohen 391'841 Unterschriften eingereicht werden. Offensichtlich überzeugte die Initiative viele Stimmberechtigte.

Ein steiniger Weg zur Abstimmung
Bereits zu Beginn der Unterschriftensammlung hielten sich die Initianten die Option offen, die Initiative bei einem passenden Gegenentwurf zurückzuziehen. Einen solchen Gegenentwurf auf Verfassungsebene legte der Bundesrat 1941 dem Initiativkomitee und der LITRA vor. Im Gegensatz zur Initiative berücksichtigte der Gegenentwurf auch die Luft und die Schifffahrt. Das Verkehrswesen sollte unter Teilnahme aller Verkehrsmittel als Ganzes geordnet werden, um auf künftige Entwicklungen koordiniert reagieren zu können. Die LITRA stand der Nennung der einzelnen Verkehrsmittel kritisch gegenüber, dies aus Sorge, dass einige Verkehrsmittel – speziell die Binnenschifffahrt – durch ihre explizite Anerkennung im Gegenentwurf mit den Bahnen zusätzlich konkurrieren könnten. Das Initiativkomitee war aber bereit, das zu akzeptieren, solange keine Ausnahmeklauseln eingefügt würden, die einzelne Verkehrsmittel besserstellten.
Nach mehreren Absprachen zwischen dem Initiativkomitee und den vorberatenden Kommissionen sowie einer Eingabe von LITRA-Vorstandsmitglied und Ständerat Dr. Henri Mouttet (FDP) war der Gegenentwurf bereinigt. National- und Ständerat entschieden sich 1943 gegen eine Ausnahmeklausel für einzelne Verkehrsmittel und für einen reinen Kompetenzartikel. Der entsprechende «Bundesbeschluss über das Volksbegehren betreffend eine Gütertransportordnung» vom 19. Januar 1943 sollte dem Bundesrat die Kompetenz geben, den Verkehr nach volkswirtschaftlichen und militärischen Überlegungen zu ordnen und den Wettbewerb zu regulieren. Geplant war, das Gesetz mit dem entsprechenden «Art. 23ter» der Stimmbevölkerung 1944 zur Abstimmung vorzulegen.



Plakat von Leo Keck für die Abstimmungskampagne zur Gütertransportordnung: Miteinander statt gegeneinander! Verkehrsvorlage 9./10. Februar, Ja (1946) [Quelle 4](#)



Inserat in der Zeitschrift «Auto» des Automobilclubs der Schweiz ACS: Die Gütertransportordnung als trojanisches Pferd [Quelle 5](#)

Ebenfalls 1944 beriet das Parlament die Bundesbahnsanierung. Aus Sicht der Autoverbände gäbe es wohl mehr Akzeptanz für die Freiheiten des Strassenverkehrs, wenn zunächst die SBB saniert und wieder konkurrenzfähiger wären, wie die LITRA in ihrem Geschäftsbericht von 1944 schrieb. Die Automobilverbände könnten so zudem dem Anliegen der Gütertransportordnung etwas Wind aus den Segeln nehmen. Tatsächlich wurde die Abstimmung über die neue Gütertransportordnung auf Wunsch der Automobilverbände auf später verschoben. Die Verschiebung kann auch als Entgegenkommen an die Automobilinteressen gedeutet werden: Die LITRA akzeptierte das, weil der neu gegründete Schweizerische Strassenverkehrsverband im Gegenzug im Abstimmungskampf um die Bundesbahnsanierung neutral blieb. Mit dem Inkrafttreten des Bundesgesetzes über die Sanierung der SBB 1944 war der Weg endlich frei für die Gütertransportordnung: Die Volksinitiative wurde am 8. November 1945 zugunsten des Gegenentwurfs zurückgezogen.

Am 10. Februar 1946 kam der «Bundesbeschluss über das Volksbegehren betreffend eine Gütertransportordnung» zur Abstimmung. Alle grossen Parteien setzten sich dafür ein. Einzig die Bauern-, Gewerbe- und Bürgerpartei BGB beschloss Stimmfreigabe. Auch die grossen Wirtschaftsverbände und der für die Autotransportordnung gegründete Treuhandverband des Schweizerischen Autotransportgewerbes sprachen sich für das Gesetz aus. Aus Sicht der Automobilverbände handelte es sich aber um ein «trojanisches Pferd», welches die Bahnen gegenüber dem Strassenverkehr besserstellen sollte. Die Stimmbevölkerung lehnte die Vorlage mit 66,3 Prozent Nein-Stimmenanteil deutlich ab. [Quelle 4](#)

Die LITRA machte für das Nein die schwierige Ausarbeitung und die daraus folgenden zeitlichen Abstimmungsverschiebungen verantwortlich. Zudem dürften sich manche Unterzeichner der Initiative nicht mit einem reinen Kompetenzartikel zufrieden gegeben und das Kernanliegen im Gegenentwurf vermisst haben. Auch Bundesrat Willy Spühler (SP), Vorsteher des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements, schrieb 1960 zum 25-Jahre-Jubiläum der LITRA: «Ob es anders gekommen wäre, wenn der Text der Initianten unverändert zur Abstimmung gebracht worden wäre, hat man sich nachher öfters gefragt».

Mit der Ablehnung der LITRA-Initiative habe sich denn auch der Weg des Verbands weiterentwickelt, wie Bundesrat Spühler weiter ausführte: «Immer mehr setzte sich in der Folge die Erkenntnis durch, dass eine nationale Verkehrsordnung nicht durch ein einziges Gesetz verwirklicht werden kann; es bedarf dazu vielmehr einer Mehrzahl von Massnahmen, die richtig aufeinander abgestimmt sein müssen. Auch die Kreise um die LITRA sind zu dieser Haltung übergegangen. Sie konzentrieren ihre Kraft nicht mehr auf eine Massnahme, sondern beschäftigen sich mit dem ganzen weiten Feld der Verkehrspolitik überhaupt. [...] Man darf deshalb füglich sagen: wäre die LITRA nicht vor 25 Jahren gegründet worden, so müsste man sie heute noch unverzüglich ins Leben rufen».

⁴ Weitere Informationen zur Abstimmung über die Gütertransportordnung finden Sie bei Swisvotes.

Sanierungsbedarf bei den Privatbahnen und neues Eisenbahngesetz

Um die finanziell angeschlagenen Privatbahnen zu sanieren, trat 1943 ein entsprechendes Gesetz in Kraft. Die jährlich zur Verfügung stehenden Mittel erwiesen sich aber als ungenügend. Die LITRA engagierte sich deshalb für eine Übergangslösung und für ein modernes Eisenbahngesetz. Die bisher unentgeltlich von den Bahnen erbrachten Leistungen sollten abgegolten oder gestrichen werden. Das neue Eisenbahngesetz löste 1958 das Privatbahnhilfegesetz von 1937 ab.

Die Weltwirtschaftskrise in der Zwischenkriegszeit und die verkehrspolitische Lage setzten neben den SBB auch den Privatbahnen finanziell zu. Deren Sanierung gehörte zu den Zielen der LITRA. Aus der Sicht der Privatbahnen und ihrer Unterstützer sollten die im Rahmen einer Sanierung gesprochenen Gelder die Bahnen für ihre «bahnfremden Lasten» vollständig entschädigen. Im damaligen Eisenbahngesetz von 1872 waren solche Entschädigungen nicht vorgesehen.

Eine Fachkommission erarbeitete unter dem Titel «Bundesgesetz über die Beteiligung des Bundes an der finanziellen Wiederaufrichtung notleidender privater Eisenbahnunternehmungen» einen Entwurf. Am 23. April 1937 verabschiedete der Bundesrat die entsprechende Botschaft ans Parlament. Die LITRA setzte sich in der Vernehmlassung und den Beratungen im Parlament dafür ein, einen Betrag von mindestens 150 Millionen Franken bereitzustellen. Das Geld sollte jene Privatbahnen unterstützen, die für die Schweiz von volkswirtschaftlichem und militärischem Interesse waren – also jene Bahnen, die «bahnfremde

Lasten» zu tragen hatten. Bedingung war, dass sich auch die Kantone daran beteiligten. Während vom Bund Beiträge à fonds perdu vorgesehen waren, konnten sich die Kantone auch mit Darlehen oder durch die Umwandlung von Forderungen in Aktienbeteiligungen engagieren. Entgegen dem Wunsch der LITRA entschied das Parlament, im Gesetz auch Schifffahrtsunternehmungen zu berücksichtigen und den vorgesehenen Betrag auf 125 Millionen Franken zu kürzen. Im April 1939 verabschiedete das Parlament das «Bundesgesetz über die Hilfeleistung an private Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen» (Privatbahnhilfegesetz). In Kraft trat das Gesetz aber erst mit dem Bundesratsbeschluss vom 9. März 1943.

Damit war der erste Schritt zur Sanierung der Privatbahnen getan. Doch wie von der LITRA prognostiziert, reichten die Gelder nicht aus. Im Dezember 1949 mussten die Räte ein Ergänzungsgesetz beschliessen, ehe das Privatbahnhilfegesetz 1957 mit der Verabschiedung des neuen Eisenbahngesetzes aufgehoben wurde.

Das veraltete Eisenbahngesetz wird modernisiert

Das erste Eisenbahngesetz der Schweiz wurde 1852 verabschiedet und 1872 revidiert. Das erste Gesetz ermöglichte den Eisenbahnbau in der Schweiz. Die spätere Revision gab dem Bund im Eisenbahnwesen mehr Kompetenzen, um ein Chaos beim Ausbau des Schienennetzes zu verhindern. Obwohl sich die Eisenbahn zügig weiterentwickelte, erfuhr das Gesetz in den nächsten Jahrzehnten keine Anpassungen und entsprach nicht mehr der Realität. Da seit dem Aufkommen von Motorfahrzeugen kein Transportmonopol mehr bestand, wollten Bahninteressenten den Bahnunternehmen nicht länger zumuten, unentgeltlich Leistungen für die Allgemeinheit zu tragen. Seit ihrer Gründung setzte sich die LITRA deshalb für ein neues Eisenbahngesetz ein. Auf ihr Drängen wurde 1936 die Kommission «Privatbahnen und Eisenbahngesetzgebung» eingesetzt. 1940 lag ein erster Entwurf für das neue «Bundesgesetz über den

Bau und Betrieb der Eisenbahnen (Eisenbahngesetz)» vor: Für Bau und Betrieb von Eisenbahnen sollte der Bundesrat eine Konzession vergeben. Die von den Bahnen zu erbringenden Leistungen im militärischen Bereich sollten gesetzlich genau festgelegt werden. Vorgesehen war auch die Vergütung oder Abschaffung der bisher unentgeltlich erbrachten Leistungen – speziell des Posttransports.

Den Vorentwurf erhielten die LITRA und weitere Verbände zur Stellungnahme zugestellt. Im Rahmen dieser Vernehmlassung arbeitete die LITRA eng mit dem Verband schweizerischer Transportanstalten VST (heute Verband öffentlicher Verkehr VÖV) zusammen. Nicht zuletzt aufgrund der Prioritätsverschiebung während des Zweiten Weltkriegs, der Bundesbahnsanierung 1944 und der Abstimmung über die Gütertransportordnung 1946 kam es zu massiven Verzögerungen. Erst 1950 lag ein neuer Entwurf bereit. In der zweiten Vernehmlassung regte die LITRA an, die Unterscheidung zwischen Haupt- und Nebenbahnen abzuschaffen. Eine solche Unterscheidung war für den Verband untragbar, auch weil finanzielle Beiträge zur technischen Förderung (zum Beispiel zur Elektrifizierung) entsprechend verteilt wurden. Weil das neue Gesetz auch das 1939 beschlossene Privatbahnhilfegesetz ersetzen sollte, wurde zusätzlich eine finanzielle Beteiligung der Kantone bei der Defizitdeckung von Privatbahnen aufgenommen. Mit Nationalratspräsident Robert Bratschi (SP) war ein Mitglied des LITRA-Vorstands in der zuständigen Nationalratskommission vertreten. Mit Ständerat Paul Haefelin (FDP) übernahm ein LITRA-Vorstandsmitglied das Präsidium in der ständerätlichen Kommission. Die LITRA konnte sich somit direkt und erfolgreich in die parlamentarische Ausarbeitung des Gesetzes einbringen. Das Parlament verabschiedete das Gesetz am 20. Dezember 1957. Es trat am 1. Juli 1958 in Kraft.

Kurzmeldungen

Postverkehr Das 1924 in Kraft getretene Postverkehrsgesetz regelte das Verkehrsgeschäft der Post – das Postauto. Wie die Bahnen übernahm auch die Post Personentransportleistungen für die Allgemeinheit und war damit an Fahrpläne, Transportpflicht und Tarifordnung gebunden. Die aufkommende Konkurrenz privater «Gesellschaftswagenbesitzer» bedrängte das Postauto zunehmend. Die LITRA engagierte sich in den 1940er-Jahren dafür, dass die Post – neben dem geregelten Fahrplan – Zusatzfahrten im freien Wettbewerb fahren durfte.

Benzinzoll Die LITRA setzte sich seit ihrer Gründung für die Erhöhung des Benzinzolls ein. Dieser Zoll sollte sicherstellen, dass der Strassenverkehr für seine eigene Infrastruktur aufkam und die ungleiche Besteuerung durch die Kantone ausgeglichen wurde. Mit dem höheren Benzinzoll war die LITRA erfolgreich, nicht aber mit der Einführung einer komplett neuen Besteuerungsform.

Wechsel im Präsidium Ständerat Hans Käser (FDP) trat 1940 aus gesundheitlichen Gründen vom LITRA-Präsidium zurück. Ständerat Hans Fricker (Konservative Volkspartei) übernahm sein Amt. Hans Fricker verstarb 1956 im Amt. Alt-Ständerat Henri Mouttet (FDP), 1. Vizepräsident der LITRA, übernahm 1957 das Präsidium ad interim. 1958 wurde Nationalrat Moritz Kämpfen (Konservativ-Christlichsoziale Volkspartei) zum neuen Präsidenten gewählt.

Statutenänderung 1940 wurden die Statuten der LITRA angepasst. Neu bestand der Vorstand aus mindestens 15 Mitgliedern. 1949 entschied sich die Mitgliederversammlung für eine weitere Änderung: Der Verband fokussierte sich seither nicht mehr hauptsächlich auf die Bahnen, sondern trat für alle «öffentlichen Verkehrsunternehmungen» ein.

Zweiter Weltkrieg In der Kriegszeit verschoben sich die verkehrspolitischen Prioritäten zur Landesverteidigung. Die LITRA sah ihre Hauptaufgabe darin, den Status Quo so gut als möglich beizubehalten und eine langfristige, gesetzliche Besserstellung des Strassenverkehrs im Vergleich zur Eisenbahn zu verhindern. Zudem koordinierte sie die Erstellung von Statistiken, welche die Leistungen der Bahnen für den Heerestransport festhalten sollten. Damit wollten die Bahnunternehmen sicherstellen, dass auch in der Nachkriegszeit auf den ausserordentlichen Aufwand der Bahnen für die Allgemeinheit verwiesen werden konnte.

Umzug Das Büro der Geschäftsstelle der LITRA zog am 1. Mai 1943 an die Spitalgasse 30 in Bern um.

Trolleybusgesetz In den 1940er-Jahren verbreitete sich der Trolleybus in der Schweiz, war aber nicht in die geltende Gesetzgebung integriert. Während sich die LITRA im Interesse der Trolleybusunternehmen für ein eigenes Gesetz einsetzte, stellten sich die Motorfahrzeugverbände – nach ursprünglicher Zustimmung – gegen eine Sonderstellung des Trolleybusses gegenüber dem restlichen Strassenverkehr. Das Parlament verabschiedete schliesslich 1950 das Trolleybusgesetz.

Wechsel in der Geschäftsführung Erwin Steiner trat 1953 als Geschäftsführer der LITRA zurück. Sein Nachfolger wurde Werner R. Schobinger, der zuvor als journalistischer Mitarbeiter tätig war.

Mitglieder des Vorstands in hohen nationalen Ämtern

- 1950 Josef Escher (Konservative Volkspartei) als Bundesrat gewählt.
- Aleardo Pini (FDP) als Nationalratspräsident gewählt.
- 1951 Markus Feldmann (Bauern-, Gewerbe- und Bürgerpartei) als Bundesrat gewählt.
- 1957 Robert Bratschi (SP) als Nationalratspräsident gewählt.

DAS AUTO IM AUFWIND

Der Motorfahrzeugboom bringt neue Herausforderungen

Der stetig wachsende Strassenverkehr stellte Bund, Kantone und Gemeinden vor neue Herausforderungen. Die LITRA half mit, die Sicherheit im Strassenverkehr zu erhöhen. Gleichzeitig kämpfte sie für einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs – speziell auch in den Agglomerationen.

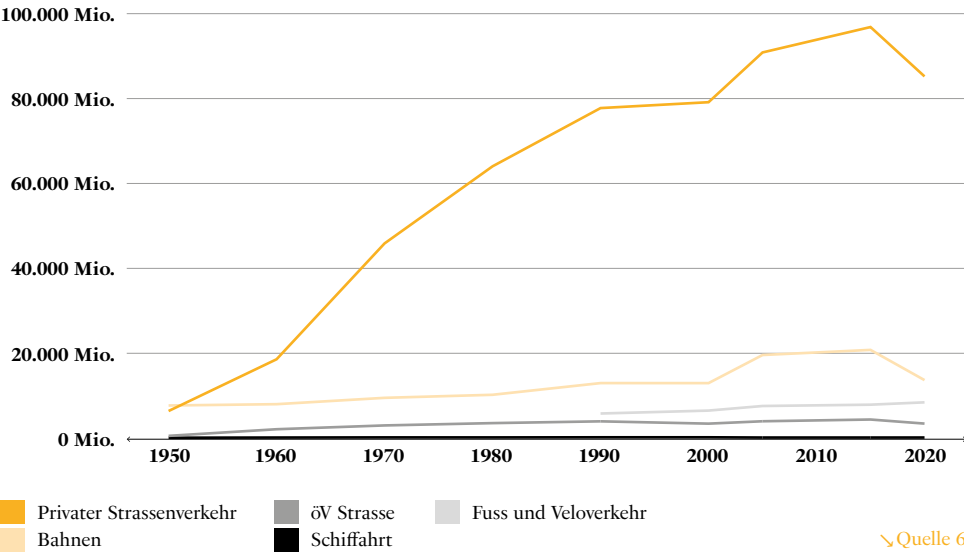
Bereits ab den 1950er-, spätestens in den 1960er-Jahren änderte sich die Ausgangslage für die Arbeit der LITRA. Der Versuch einer ganzheitlichen Verkehrsordnung war gescheitert. Einige grosse Ziele im Bereich des öffentlichen Verkehrs konnten umgesetzt werden (siehe die Artikel in dieser Zeitung zu den 1940er- und 1950er-Jahren). Doch das mehrheitlich immer noch unregulierte Motorfahrzeug verbreitete sich weiterhin rasant. Zum einen musste die LITRA nun verhindern, dass der öffentliche Verkehr ins Hintertreffen geriet. Zum andern hatte der Verband dafür zu sorgen, die Missstände im Strassenverkehr zu beheben.

Modernisierung der bestehenden Rechtslage
1955 lag ein erster Entwurf für ein neues Strassenverkehrsgesetz vor. Das zu diesem Zeitpunkt geltende Motorfahrzeuggesetz von 1932 war völlig veraltet. Ein Beispiel: Das Gesetz legte für Lastwagen, Lieferwagen und Traktoren Höchstgeschwindigkeiten von 15 bis 55 km/h fest. Hingegen fehlten klare Tempobegrenzungen für Personenwagen. Deren Geschwindigkeit, so die «Faustregel», sollte einfach den Strassenverhältnissen angepasst werden.

Demgegenüber definierte der nun vorliegende Entwurf verschiedene neue Höchstgeschwindigkeiten: innerorts 50 km/h, ausserorts 80 km/h für Gesellschaftswagen, 70 km/h für Lastwagen und 60 km/h für Anhängerzüge. Zudem enthielt der Entwurf unter anderem schärfere Lärmschutzvorgaben, angepasste Verkehrsregeln, Arbeits- und Ruhezeiten für Berufschaffende sowie höhere Versicherungssummen für die Haftpflichtversicherung. Oberstes Ziel der neuen Gesetzgebung: mehr Sicherheit im Strassenverkehr. Allerdings schluckten die Automobilverbände nicht jede Neuerung. So erkämpften sie sich für den Verkehr innerorts eine Höchstgeschwindigkeit von 60km/h. Das Parlament verabschiedete das neue Strassenverkehrsgesetz am 19. Dezember 1958. Die Umsetzung erfolgte schrittweise.

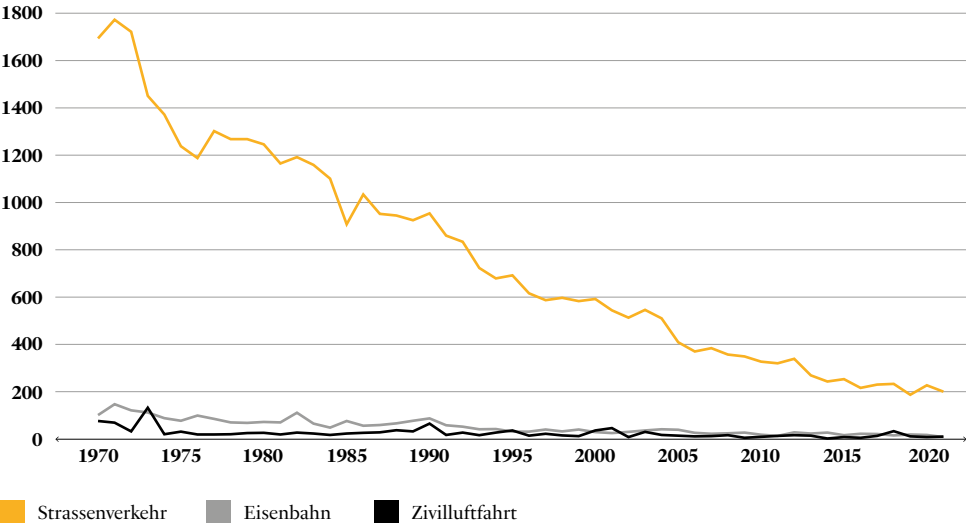
Trauriger Rekord bei den Strassenverkehrsunfällen
Mit der wachsenden Verbreitung des Motorfahrzeuges in den 1950er- und 1960er-Jahren stieg auch die Zahl der Strassenverkehrsunfälle rasant an. Die LITRA setzte sich bereits seit Mitte der 1940er-Jahre zusammen mit den Automobilverbänden für mehr Sicherheit auf den Strassen ein. So forderte sie etwa den besseren Schutz von Fussgängerinnen und Fussgängern durch ein Vortrittsrecht und unterstützte die Bahnunternehmen in ihren Anstrengungen, die Sicherheit bei Bahnübergängen zu erhöhen. Da das 1958 in Kraft getretene Eisenbahngesetz die Verantwortlichkeit für die Bahnübergänge den Bahnen zuwies, wurden in den Folgejahren viele Niveauübergänge aufgehoben oder mit Barrieren und andern Warnhinweisen ausgestattet. Dank gemeinsamer Anstrengungen der öV- und der Motorfahrzeugbranche begannen die Strassenverkehrsunfälle nach dem traurigen Höhepunkt Anfang der 1970er-Jahre zu sinken. Durch verschiedene Massnahmen wie der Einbau- und Tragpflicht von Gurten, weiteren Geschwindigkeitsbegrenzungen oder der Einführung des Blutalkoholgrenzwerts wurden die Strassen sicherer.

Personenkilometer pro Verkehrsträger



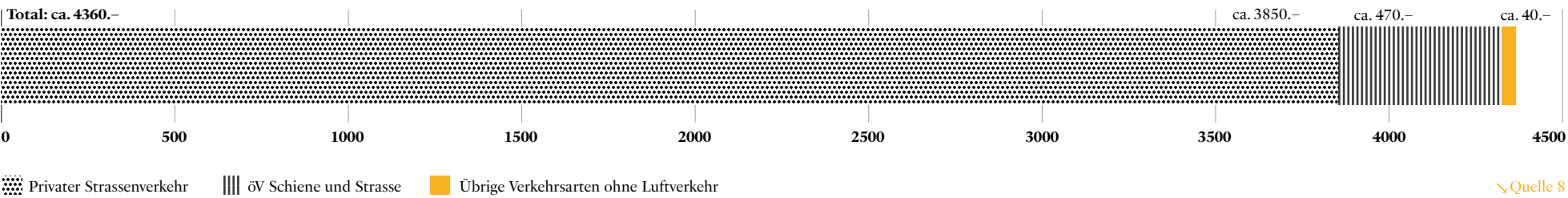
Quelle 6

Tödlich verunfallte Personen nach Hauptverkehrsträgern



Quelle 7

Jährliche Verkehrsausgaben pro Kopf (direkt und über Steuern) gemäss Gesamtverkehrskonzeption Schweiz 1979



Ausbau des Strassennetzes

Neben der Gesetzgebung wurde auch die Verkehrsinfrastruktur kontinuierlich ausgebaut. Bereits 1955 lancierten der Touring Club Schweiz TCS und der Verband des Strassenverkehrs FRS eine Strassenbauinitiative, die ein Jahr später eingereicht wurde. Der Bundesrat gab die Ausarbeitung eines Gegenentwurfs in Auftrag. Dieser sollte die zentralen Anliegen der Initiative aufnehmen. Demnach sollte der Bund für die Planung des Nationalstrassennetzes und die Kantone für die Ausführung zuständig sein. 1958 stimmte die Bevölkerung dem Gegenentwurf zu. Das Parlament setzte den Verfassungsartikel 1960 mit dem «Bundesgesetz über die Nationalstrassen» um. ⁵

Der Ausbau des Schweizer Nationalstrassennetzes ging damit erst richtig los. In den 1960er-Jahren baute die Schweiz ihre Autobahnen und Alpentransversalen massiv aus. Der Strassentunnel unter dem Grossen St. Bernhard konnte am 18. März 1964 eröffnet werden. Am 1. Dezember 1967 folgte der San Bernardino-Tunnel. Der Bau eines Tunnels am Gotthard wurde bereits Anfang der 1960er-Jahre geprüft und kurz danach ebenfalls ins Nationalstrassennetz aufgenommen. Eröffnet wurde der Gotthardstrassentunnel am 5. September 1980.

⁵ Weitere Informationen zur Abstimmung über den Gegenentwurf zur Strassenbauinitiative finden Sie bei Swissvotes.

Während der Strassenbau boomte, blieb der Ausbau der Eisenbahn-Alpentransversalen auf der Strecke. Zwar forderte die LITRA immer wieder vehement ein Fortschreiten beim Ausbau der Eisenbahn-Alpentransversalen, doch kamen die verschiedenen Projekte nicht über die Planungsphase hinaus. 1963 setzte der Bund eine Expertenkommission für die Prüfung des Aus- und Neubaus von Eisenbahn-Alpentransversalen ein. Die Kommission befasste sich mit verschiedenen Projekten, so etwa mit dem Lötschberg-Basistunnel, dem Gotthardbasistunnel, der Splügenbahn und der Tödi-Greina-Bahn. In ihrem Abschlussbericht betonte die Kommission die Notwendigkeit der geprüften Projekte.

Explodierende Kosten und volle Städte

Der Bund schätzte die Kosten für den Ausbau des Nationalstrassennetzes zu Beginn auf 5,7 Milliarden Franken. Die LITRA zweifelte diese Zahl an und berechnete Kosten von rund 6 Milliarden für den ersten Ausbauschnitt und weitere 2 Milliarden für die kommenden Projekte. Dementsprechend forderte die LITRA höhere Treibstoffzölle, zweckgebunden für den Strassenausbau. Sie sollte Recht bekommen. Die Kosten für den Nationalstrassenbau explodierten. Der Bundesrat beschloss am 2. Dezember 1966 die Erhöhung des Grundzolls für Dieselöl und damit die Angleichung an den Benzin Zoll. Während die Gesamt-

investitionen in den Verkehr ungebrochen wuchsen, drohte der öffentliche Verkehr ins Hintertreffen zu geraten. Die LITRA rechnete in ihrem Geschäftsbericht 1968 vor, dass rund 90 Prozent aller Verkehrsinvestitionen auf den Strassenverkehr fielen; «der Grund dafür [läge] offenkundig im Fehlen einer wirklichen, umfassenden Verkehrspolitik».

Auch auf die Städte und Agglomerationen hatte der Autoboom grosse Auswirkungen. Die Städte kämpften teilweise mit einem Verkehrschaos. Der Agglomerationsverkehr wuchs und wuchs. Die LITRA beschäftigte sich bereits in den 1950er-Jahren mit diesem Problem, das die Lebensqualität beeinträchtigte, und sah ab den 1960er-Jahren dringenden Handlungsbedarf. Sie betonte wiederholt die Wichtigkeit des öffentlichen Verkehrs für die Städte, ebenso die Lasten, die dieser zu tragen hatte. Mit den wachsenden Städten und Agglomerationen musste der öffentliche Verkehr auf Spitzenbelastungen ausgerichtet werden, regelmässig verkehren und dabei eine soziale Tarifpolitik betreiben. Die LITRA plädierte nun wieder vermehrt für eine ganzheitliche Verkehrsordnung. Bund, Kantone und Gemeinden sollten die neuen Probleme erkennen, anpacken und Lösungen für alle Verkehrsträger finden.

Kurzmeldungen

25-Jahre-Jubiläum Die LITRA feierte am 29. März 1960 ihr 25-jähriges Bestehen. Im Geschäftsbericht gratulierte Bundesrat Willy Spühler, Vorsteher des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements. An der Mitgliederversammlung vom 28. September 1960 waren erstmals auch Parlamentarier eingeladen – eine Praxis, die bis heute weitergeführt wird.

Fürsorgestiftung für das LITRA-Personal Dank einer Spende des Generalsekretariats der SBB richtete die LITRA am 28. September 1961 eine Fürsorgestiftung ein. Das LITRA-Personal war fortan dort angeschlossen.

Wechsel im Präsidium Am 18. Mai 1967 verstarb LITRA-Präsident Nationalrat Moritz Kämpfen (Konservativ-Christlichsoziale Volkspartei) im Amt. Vizepräsident Harry Werz, Direktor der Compagnie Genevoise des Tramways Électriques CGTE, übernahm das Präsidium ad interim. Ständerat Franz-Xaver Leu (Konservativ-Christlichsoziale Volkspartei) wurde am 20. Dezember 1967 als neuer Präsident gewählt.

Vorstandsmitglieder in hohen nationalen Ämtern

- 1965 Rudolf Gnägi (BGB) als Bundesrat gewählt.
- 1966 Alfred Schaller (FDP) als Nationalratspräsident gewählt.

AUF DEM WEG ZU EINER GESAMTVERKEHRS- KONZEPTION

Gesteigertes Umweltbewusstsein seit den 1970er-Jahren

Die LITRA warnte in den 1970er-Jahren erstmals vor einer drohenden Lücke in der Versorgung mit elektrischer Energie und forderte Massnahmen. Die Bevölkerung war immer stärker für Umweltfragen sensibilisiert. Unter anderem wuchs die Opposition gegen den starken Ausbau des Individualverkehrs. Fragen betreffend Lärmschutz und Umweltverschmutzung rückten zunehmend

ins Zentrum. Mit der Ölkrise im Herbst 1973 nahm die Bevölkerung den öffentlichen Verkehr verstärkt als umweltfreundlicheres und energieeffizienteres Verkehrsmittel wahr.

Seit den 1960er-Jahren wies die LITRA wiederholt auf den Umweltschutz hin und pries den öffentlichen Verkehr als sauberere Alternative zum Auto an. Dieser Diskurs verschärfte sich in den folgenden Jahren in der Politik, aber auch in der Gesellschaft. Nach der Ölkrise und dem Widerstand gegen ein neues Atomkraftwerk in Kaiseraugst in

den 1970er-Jahren dominierte in den 1980er-Jahren beispielsweise das «Waldsterben» und die wachsende Luftverschmutzung die öffentliche Debatte. Am 5. Mai 1984 demonstrierten 30'000 Personen auf dem Bundesplatz und forderten die Politik zu sofortigem Handeln auf.

Neben den Schadstoffen wurde auch der Raumbedarf des Verkehrs vermehrt kritisch gesehen. Die Zersiedelung und die individuelle Motorisierung machten das Pendeln zu einem Alltagsphänomen. Menschen mussten dank dem Auto nicht mehr dort wohnen, wo sie arbeiteten. Der Flächenverbrauch des (Strassen-)Verkehrs nahm zu.



Demonstration «SOS-Wald» am 5. Mai 1984 auf dem Bundesplatz in Bern [Quelle 9](#)

Die Ausarbeitung der Gesamtverkehrskonzeption GVK

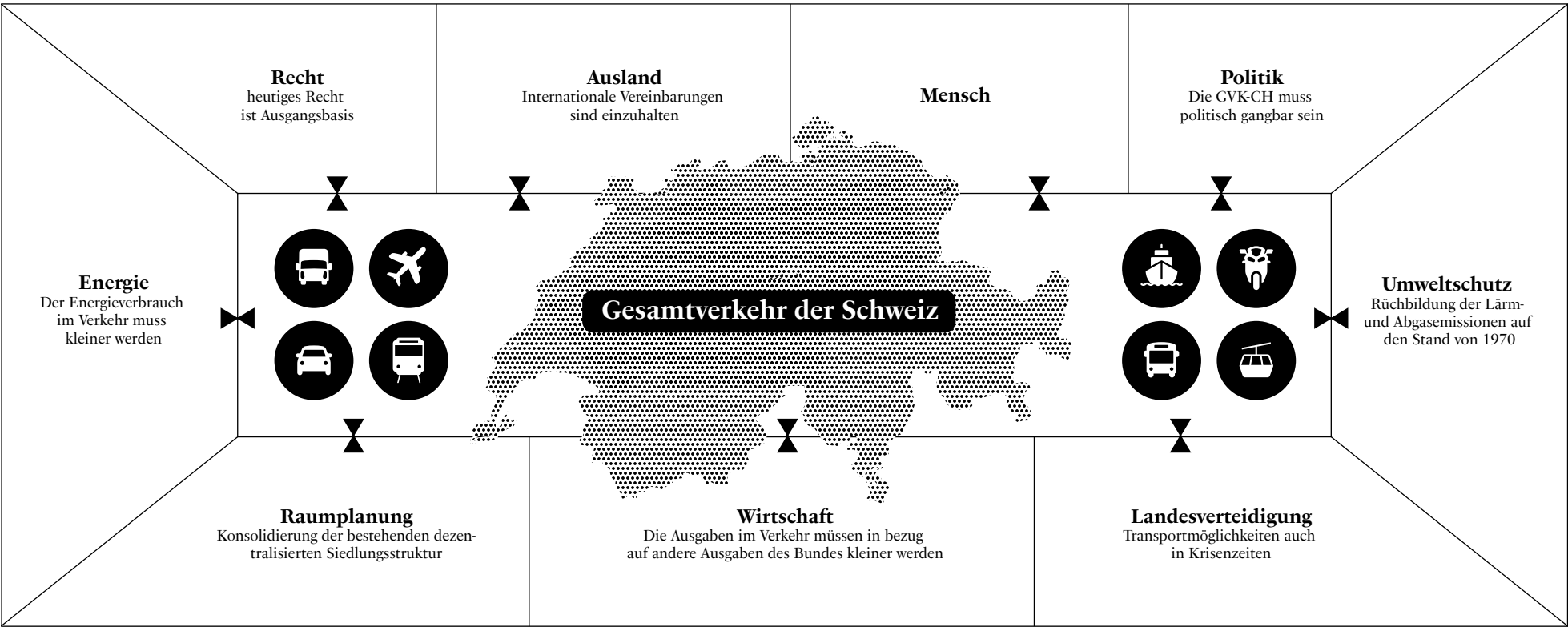
Um die Verkehrspolitik koordiniert entwickeln zu können, erarbeitete eine Kommission in den 1970er-Jahren im Auftrag des Bundes eine Gesamtverkehrskonzeption. Die LITRA setzte sich in der Vernehmlassung für eine Vereinfachung der Vorlage ein. Diese wurde 1988 an der Urne verworfen, weil sie zu kompliziert war und sich aus Sicht der Bevölkerung zu stark gegen den privaten Strassenverkehr richtete. Allerdings liessen sich wesentliche Anliegen der Konzeption, wie etwa die Schwerverkehrsabgabe und die Autobahnvignette, dennoch umsetzen.

Eine grosse Kommission plant die verkehrspolitische Zukunft
1972 nahm die vom Bundesrat eingesetzte «Kommission für die schweizerische Gesamtverkehrskonzeption» ihre Arbeit auf. Sie bestand aus 62 Mitgliedern aus Politik, Wirtschaft und Verwaltung. Der mit der Gesamtverkehrskonzeption angestrebte verkehrspolitische Ausblick bis 2000 sollte eine Grundlage für entsprechende Entscheide bieten. Grundidee war, in nationalen Verkehrsfragen endlich «miteinander statt gegeneinander» zu arbeiten. Die LITRA, die sich stets für ein gesamtheitliches verkehrspolitisches Programm engagiert hatte, war nicht selbst in der Kommission vertreten. Einige ihrer Mitglieder wurden aber in die Kommission und deren Arbeitsgruppen einbezogen. Es kann davon ausgegangen werden, dass der Austausch zwischen ihnen und der LITRA funktionierte.

Kommission schlägt zwei Fonds für privaten und öffentlichen Verkehr vor
Wiederholte Verzögerungen bremsten die ursprüngliche Euphorie etwas. 1977 legte die Kommission ihren Schlussbericht vor. Sie prognostizierte bis 2000 ein starkes Wachstum der Verkehrsnachfrage und eine sich daraus ergebende Angebotslücke. Weil im privaten Strassenverkehr «Sättigungstendenzen» vorausgesagt wurden, würde die Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsmitteln stark steigen. Daraus folgte, dass das Angebot durch eine bessere Infrastruktur und eine bessere Erschliessung des Landes attraktiver gemacht werden sollte. Die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen sollte mit einer Netzhierarchie, welche die Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen regelte, die Erschliessung des ganzen Landes mit dem öffentlichen Verkehr sicherstellen. Bei der Finanzierung schlug die Kommission die Schaffung zweier Fonds vor – einen für den privaten und einen für den öffentlichen Verkehr. Zwar musste die Wirtschaftlichkeit des Verkehrssystems als Ganzes gegeben sein, doch sollten die Fonds nicht eigenwirtschaftlich funktionieren müssen. Vorgeschlagen wurden eine Schwerverkehrsabgabe und ein föderalistischer Lastenausgleich, um vor allem den Fonds für den öffentlichen Verkehr ausgeglichen zu gestalten, da dessen Eigenwirtschaftlichkeit durch die Übernahme von Leistungen für die Allgemeinheit sonst nicht gegeben wäre. Insgesamt umfasste der Schlussbericht 40 Thesen, um die künftige schweizerische Verkehrspolitik mit den Rahmenbedingungen in Einklang zu bringen.

Anpassung der Bundesverfassung und Positionen der LITRA
Der Schlussbericht der Kommission lief auf eine Anpassung der Bundesverfassung hinaus. Die eigentliche Umsetzung hätte danach mutmasslich schrittweise über verschiedene Massnahmen erfolgen können. Zunächst aber schickte der Bundesrat 1978 den Schlussbericht der Kommission in eine Vernehmlassung.
Die LITRA nahm in der Vernehmlassung Stellung. Sie befürwortete die Förderung des öffentlichen Verkehrs und die Schaffung von ausgeglichenen Fonds. Gemeinsam mit dem Verband schweizerischer Transportanstalten VST (heute Verband öffentlicher Verkehr VöV) sprach sie sich auch für eine neue Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen aus. Demnach sollte der Bund die Basiserschliessung sicherstellen, die Kantone sollten für die regionale Erschliessung verantwortlich sein. Die LITRA unterstützte auch das Vorhaben, die Gesamtverkehrskonzeption als Gesamtpaket zur Abstimmung zu bringen. Allerdings sollten dringliche Massnahmen bereits vorher umgesetzt werden, um die Komplexität der Gesamtverkehrskonzeption für die Abstimmung zu reduzieren. Mit Blick auf eine Erhöhung der Abstimmungschancen plädierte die LITRA zudem für eine einfache und verständliche Formulierung der Verfassungsartikel. Die Automobilverbände wehrten sich hauptsächlich gegen einen Ausgleich zwischen den Fonds und die Einführung neuer Abgaben.

Rahmenbedingungen, welche die Gesamtverkehrskonzeption zu berücksichtigen hatte



Quelle 10



Abstimmungsplakat für eine koordinierte Verkehrspolitik (1988) Quelle 11

Rückschlag: Das Volk lehnt die koordinierte Verkehrspolitik ab

Am 20. Dezember 1982 übergab der Bundesrat die Vorlage zur «Schaffung verfassungsrechtlicher Grundlagen einer koordinierten Verkehrspolitik» ans Parlament. Hierfür musste er die vagen Thesen des Schlussberichts für die Verfassung konkretisieren. Der Bundesrat wollte das bestehende Recht wo immer möglich beibehalten und sich vor allem auf die Ausarbeitung koordinativer Fragen beschränken. Im März 1983 verabschiedete das Parlament den «Bundesbeschluss über die Verfassungsgrundlagen für eine koordinierte Verkehrspolitik». Am 12. Juni 1988 verwarf das Stimmvolk die Vorlage mit 54,5 Prozent Nein-Stimmen. Das Geschäft war wohl überladen und für die Bevölkerung zu wenig klar. Eine Nachbefragung im Rahmen einer VOX-Analyse zeigte zudem, dass sich die Vorlage in der Wahrnehmung der Bevölkerung zu stark gegen den privaten Strassenverkehr gerichtet hatte. 6

Einige Anliegen der Gesamtverkehrskonzeption hatten sich aber bereits vor der Abstimmung umsetzen lassen: Am 26. Februar 1984 nahm das Stimmvolk eine auf zehn Jahre befristete Schwerverkehrsabgabe und die Autobahnvignette an. Die anschliessende VOX-Analyse zeigte, dass die Schwerverkehrsabgabe vor allem aus Gründen des Umweltschutzes angenommen und als Bekenntnis für den öffentlichen Verkehr wahrgenommen worden war.

6 Weitere Informationen zur Abstimmung über die Verfassungsgrundlagen für eine koordinierte Verkehrspolitik finden Sie bei Swissvotes.

Kurzmeldungen

125 Jahre Schweizer Bahnen 1972 feierte die Eisenbahn in der Schweiz ihr 125-Jahr-Jubiläum. Die LITRA nahm das Jubiläum zum Anlass, Forderungen für die Zukunft zu stellen. Zentrale Herausforderungen waren gemäss ihrem Geschäftsbericht ein Schnellbahnkonzept, die Integration der Schweizer Flughäfen ins Schienennetz und der Agglomerationsverkehr.

Angespannte finanzielle Lage der LITRA Nach mehrheitlich positiven Abschlüssen verschärfte sich die finanzielle Lage der LITRA mit dem Geschäftsjahr 1973|1974. Die Geschäftsstelle und der Pressedienst schränkten sich ein. Es wurde auf einen ständigen, nebenamtlichen Mitarbeiter verzichtet. Den Mitgliedern war eine freiwillige Erhöhung ihrer Mitgliederbeiträge freigestellt. Viele folgten dem Aufruf und erhöhten ihren Beitrag.

Statutenänderung Hauptsächlich aufgrund der verkehrspolitischen Entwicklungen und auch aufgrund der finanziellen Lage konzipierte die LITRA ihr Arbeits- und Tätigkeitsfeld neu. Die Öffentlichkeitsarbeit sollte modifiziert, die Aktionsbereitschaft erhöht und die Organisation gestrafft werden. Die Mitglieder hiessen die Änderungen der Statuten an der ausserordentlichen Mitgliederversammlung vom 7. September 1976 gut. Konkret wurde der Vorstand auf 20 Mitglieder begrenzt. Es wurden neue Mindestbeiträge eingeführt. Zusätzlich wurde die publizistische Arbeit reduziert und nur noch von einem vollamtlichen journalistischen Mitarbeiter geleistet. Umgekehrt sollte stattdessen vermehrt auf den persönlichen Kontakt gesetzt werden.

Raumplanung Die LITRA reichte 1973 eine Eingabe zum bundesrätlichen Entwurf eines Raumplanungsgesetzes ein. Die Eingabe wurde gut aufgenommen. Die Raumplanung gewann in den 1970er-Jahren zunehmend an Bedeutung, besonders aufgrund der wachsenden Städte und Agglomerationen und der damit zusammenhängenden Verkehrszunahme. Die Stimmbevölkerung verwarf aber das aus dem bundesrätlichen Entwurf entstandene Raumplanungsgesetz am 13. Juni 1976 mit 51,1 Prozent Nein-Stimmen.

Wechsel im Präsidium Präsident Franz-Xaver Leu (CVP) trat 1978 vom Präsidium zurück. Ständerat Leo Arnold (CVP) übernahm. Nach seinem Rücktritt aus dem Ständerat trat Leo Arnold 1988 als LITRA-Präsident zurück. Seine Nachfolge übernahm Ständerat Luregn Mathias Cavelti (CVP).

Wechsel in der Geschäftsführung Werner Schobinger trat 1979 als Geschäftsführer zurück. Der bisherige journalistische Mitarbeiter Tony Lüchinger übernahm die Geschäftsleitung. Für die Stelle als journalistischer Mitarbeiter wurde im Zeichen der Organisationsstraffung keine Nachfolge gesucht.

Erste Frau im LITRA-Vorstand Nationalrätin Gertrud Spiess (CVP) wurde 1980 als erste Frau in den LITRA-Vorstand gewählt.

100 Jahre Gotthardbahn 1982 luden die SBB alle LITRA-Mitglieder zur Feier des 100-Jahre-Jubiläums der Gotthardbahn nach Wassen im Kanton Uri ein. Die LITRA-Geschäftsführung nutzte den Ausflug als Gelegenheit, um «wertvolle Kontakte» zu knüpfen. Ein Jahr später organisierte die Geschäftsführung im Rahmen der Mitgliederversammlung einen Besuch der PTT-Automobilwerkstätte. Mit dabei war auch Bundesrat Leon Schlumpf (SVP). Das war der Auftakt zu den LITRA-Infofahrten, die bis heute regelmässig durchgeführt werden.

Leistungsauftrag an die SBB 1982 vergab der Bundesrat erstmals einen Leistungsauftrag an die SBB. Er regelte die zu erbringenden Leistungen für die Allgemeinheit und deren Abgeltung. Damit wurde ein zentrales Anliegen der Gesamtverkehrskonzeption umgesetzt.

Treibstoffzollgesetz 1985 trat das durch das Parlament beschlossene Treibstoffzollgesetz in Kraft. Dadurch wurden Treibstoffzölle zweckgebunden für den Strassenverkehr erhoben. Die Mittel konnten nach dem Verursacherprinzip auch für andere Zwecke wie zum Beispiel für Umweltschutzmassnahmen verwendet werden.

50-Jahr-Jubiläum der LITRA 1985 feierte die LITRA ihr 50-jähriges Bestehen. Bundesrat Leon Schlumpf (SVP) gratulierte im Geschäftsbericht.

Umweltpässe und Verbundsabonnemente Mitte der 1980er-Jahre verbreiteten sich Umweltpässe und Verbundsabonnemente. 1987 wurde der Preis eines Halbtax-Abos auf 100 Franken festgelegt und für alle Reisenden zugänglich gemacht. Ebenfalls 1987 formierte sich der erste Tarifverbund in der Nordwestschweiz für die Region um Basel. 1990 entstand in der Region Zürich ein Verkehrsverbund.

Vorstandsmitglieder in hohen nationalen Ämtern
– 1970 Alfred Weber (FDP) als Nationalratspräsident gewählt.
– 1972 Enrico Franzoni (CVP) als Nationalratspräsident gewählt.
– 1973 Kurt Bächtold (FDP) als Ständeratspräsident gewählt.
– 1984 Elisabeth Kopp (FDP) als erste Bundesrätin gewählt.

«GEMEINSAM STATT GEGENEINANDER»

Verkehrspolitik im Zeichen des Umweltschutzes

Mit erwachendem Umweltbewusstsein forcierte die Schweiz das Umsteigen von der Strasse auf die Bahn. Einer der grössten Erfolge war die Alpeninitiative mit dem Ziel, den Güterverkehr durch die Alpen von der Strasse auf die Bahn zu verlagern. Die LITRA und der öffentliche Verkehr engagieren sich für eine umweltfreundliche Mobilität, arbeiten an der Vorbildrolle ihrer Branche und verfolgen das Ziel, den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr zu steigern.

Mehr öffentlicher Verkehr – mehr Umweltschutz

Für die öV-Branche und die LITRA war die Lösung der immer grösseren Umweltprobleme klar: Der öffentliche Verkehr musste gefördert werden, um die Menschen zum Umsteigen zu bewegen. Dazu sollte die Attraktivität von Bahn, Bus und Tram verbessert und Gesetzesgrundlagen für eine umweltfreundliche Verlagerung vom privaten auf den öffentlichen Verkehr geschaffen werden. Diese Anliegen bestimmten die verkehrspolitische Agenda der kommenden Jahre. Bereits ab 1989 benötigten grosse Bauprojekte mit einem Budget von über 20 Millionen Franken eine obligatorische Umweltverträglichkeitsprüfung. Dies beschloss der Bund am 19. Oktober 1988 in der «Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung».

Mit der Volksinitiative «zum Schutze des Alpengebietes vor dem Transitverkehr» (Alpeninitiative) nahm das Volk am 20. Februar 1994 mit 51,9 Prozent Ja-Stimmen ein wichtiges Umweltschutzzinstrument an. Die Initiative verlangte die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs innerhalb von zehn Jahren auf die Schiene und ein Verbot der Erhöhung der Strassen-Transitkapazitäten im Alpenraum. Nur ein paar Jahre später ratifizierte das Parlament die Alpenkonvention. ⁷



Abstimmungsplakat von Bernard Schlup für die Alpeninitiative (1993/94)
Quelle 12

Auf der ersten Alpenkonferenz 1989 unterzeichneten die EU (damals noch Europäische Gemeinschaft EG), Frankreich, Italien, Deutschland, Österreich, Lichtenstein und die Schweiz ein Abkommen, das 1991 in die Alpenkonvention mündete und das eine nachhaltige Entwicklung und damit den Schutz des Alpenraums forderte. Obwohl die Schweiz die Durchführungsprotokolle nie ratifiziert hat, war und ist sie weiterhin aktives Mitglied der Alpenkonferenz.

Auch die Lärmemissionen wurden Bestandteil der Verkehrspolitik. Am 24. März 2000 verabschiedete das Parlament das «Bundesgesetz über die Lärmsanierung der Eisenbahnen». Das Gesetz trat am 1. Oktober 2000 in Kraft und war bis 2015 befristet. Der Bund stellte Gelder zur Verfügung, um das Rollmaterial zu sanieren, Lärmschutzwände zu errichten und Schallschutzfenster einzubauen. Mit dem im Rahmen der Bahn 2000 beschlossenen Ausbau der Bahnen wurden die zur Verfügung stehenden Gelder erhöht und das Gesetz bis 2028 verlängert.

Auch die Anstrengungen, den Klimaschutz im Verkehrsbereich gesetzlich zu verankern, nahmen in der Zwischenzeit nicht ab. Die letzte klimapolitische Abstimmung fand am 13. Juni 2021 zum totalrevidierten CO₂-Gesetz statt. Die LITRA unterstützte das Gesetz, das unter anderem die Schaffung eines Klimafonds vorsah. Die Stimmbürger lehnte das neue CO₂-Gesetz jedoch mit 51,6 Prozent Nein-Stimmen ab. ⁸

Inzwischen hat das Parlament in der Klimapolitik einen indirekten Gegenvorschlag zur Gletscher-Initiative erarbeitet: In diesem neuen Gesetz wird für die Schweiz das Ziel von Netto-Null Treibhausgasemissionen bis 2050 gesetzlich festgelegt – auch für den Verkehrssektor würde dieses Ziel gelten. Noch ist offen, ob die Vorlage in Kraft treten wird: Bis am 19. Januar 2023 können Unterschriften für ein Referendum eingereicht und eine Volksabstimmung erwirkt werden. Das Parlament berät derzeit auch eine neue Revision des CO₂-Gesetzes, um die klimapolitischen Ziele und Massnahmen bis 2030 zu regeln.

Die öV-Branche setzt sich auch unabhängig von den gesetzlichen Vorgaben für den Umwelt- und Klimaschutz im Verkehrsbereich ein. Der öffentliche Verkehr ist im Betrieb bereits energieeffizient und klimafreundlich: Er verursacht weniger als vier Prozent der CO₂-Emissionen des nationalen Verkehrs. Die LITRA setzt sich deshalb gemeinsam mit andern Branchenorganisationen dafür ein, dass der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr steigt. Der öffentliche Verkehr will auch weiterhin an seiner Vorbildrolle arbeiten und unter anderem seine verbleibenden Treibhausgasemissionen reduzieren sowie den Energieverbrauch senken. Ein Beispiel unter vielen sind die Bestrebungen, Dieselbusse durch Busse mit umweltfreundlichen Antrieben zu ersetzen.

⁷ Weitere Informationen zur Abstimmung über die Alpeninitiative finden Sie bei Swissvotes.

⁸ Weitere Informationen zur Abstimmung über das totalrevidierte CO₂-Gesetz finden Sie bei Swissvotes.

Attraktiverer öffentlicher Verkehr mit Bahn 2000



Verschiedene Abstimmungsplakate für die Bahn 2000 [Quelle 13](#)

Mit dem Konzept «Bahn 2000» erhielten Bahn und Bus einen unerhörten Attraktivitätsschub. Das innovative Ausbauprogramm entwickelte sich stetig weiter. Heute wird der Ausbau des öffentlichen Verkehrs regelmässig in strategischen Entwicklungsschritten geplant, finanziert und gebaut.

In den 1980er-Jahren wollte der Bundesrat die Bahn ausbauen, um die Menschen von der Strasse auf die Schiene zu bringen. 1983 schickte er entsprechende Pläne in eine Vernehmlassung. Daran anknüpfend erarbeiteten die SBB ein «Leitbild Regionalverkehrskonzept 2000». Später wurden weitere öffentliche Verkehrsträger integriert. Im Dezember 1986 beschloss das Parlament das Konzept «Bahn 2000». Dessen Ziel: die Verkehrsmittel besser aufeinander abstimmen, Reisezeiten verkürzen, die Regionen besser verbinden. Kurz: eine effiziente «Transportkette» von Tür zu Tür.

Die LITRA unterstützte das Konzept und den darin vorgesehenen Bau von Neubaustrecken. Laut ihren Berechnungen würde die daraus zu erwartende Verkehrszunahme die jährlichen Zusatzkosten für den Betrieb decken und viele zusätzliche Arbeitsplätze schaffen. Damit erhoffte sich die LITRA möglichst umsteigefreie Verbindungen, «die einzige landesweit wirksame Antwort, welche der öffentliche Verkehr zur Lösung der Umweltprobleme anbieten kann», wie sie im Geschäftsbericht von 1986|1987 schrieb. Am 6. Dezember 1987 stimmte die Bevölkerung dem «Bundesbeschluss betreffend das Konzept BAHN 2000» mit 57 Prozent Ja-Anteil zu. [↗](#)

In den Folgejahren wurde ersichtlich, dass der vorgesehene Betrag von 5,4 Milliarden Franken nicht für den gesamten Ausbau reichen würde. Das Parlament beschloss 1994, den Ausbau zu etappieren und den Betrag für die erste Etappe auf insgesamt 7,4 Milliarden Franken zu erhöhen.

⁹
Weitere Informationen zur Abstimmung über Bahn 2000 finden Sie bei Swissvotes.

Die erste Etappe von Bahn 2000

Der erste Teil des Ausbaus konzentrierte sich auf das Mittelland und die Zentren Zürich, Bern und Basel. Um die Qualität der Bahn zu steigern, sollten die neu zu bauenden Abschnitte, die neuen Fahrpläne und Anschlüsse nach den Knotenpunkten in den Zentren ausgerichtet werden, um die dortigen Umsteigemöglichkeiten zu verbessern. So sollte der Regionalverkehr besser in den Fernverkehr eingebunden werden und die Reisezeit zwischen den Knotenpunkten auf etwa eine Stunde verkürzt werden. Zum Beispiel konnte am 23. Mai 1997 der ausgebauter Bahnhof Aarau, zusammen mit mehreren neuen Abschnitten im Mittelland, in Betrieb genommen werden. Dies ermöglichte die Einführung des Halbstundentakts zwischen Zürich und Bern ab 1. Juni 1997. Geplant war, die erste Etappe bis 2005 fertig auszubauen. Am 12. Dezember 2004 konnte sie planmässig in Betrieb genommen werden. Die Kosten wurden gar um 1,5 Milliarden Franken unterschritten.

Aus der zweiten Etappe von Bahn 2000 wird die «Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur» (ZEB)

Bereits im Jahr 2000 begann die Planung der zweiten Etappe. Der Fokus lag auf einer Verbesserung des öV-Angebots in der Fläche, also in den Regionen und Agglomerationen. Neben dem Einbezug von St. Gallen, Interlaken, Biel und Lausanne in das Knotensystem spielten vor allem kleinere Projekte eine Rolle. Insgesamt waren 5,9 Milliarden Franken budgetiert. Weil der Bau der Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) Mehrkosten generierte, geriet die zweite Ausbauetappe jedoch in Gefahr. Die LITRA setzte sich 2007 in der Vernehmlassung für eine Priorisierung ein: ein «Kernangebot» sollte schnell umgesetzt, der Rest in einer dritten Etappe ausgebaut werden. Wichtig war für die LITRA, dass die Finanzierung einer allfälligen dritten Etappe bereits geklärt war.

Am 20. März 2009 beschloss das Parlament das «Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur». Das Gesetz trat am 1. September 2009 in Kraft und regelte die zweite Etappe der Bahn 2000. Damit sollte die gestiegene Nachfrage im Personenverkehr bedient und im Güterverkehr der Anschluss zu den NEAT-Projekten verbessert werden. Per Ende 2021 waren bereits mehr als 80 Prozent der Projekte in Betrieb oder in Ausführung. Der Abschluss ist für 2025 geplant.

Aus der Erweiterung der ZEB wird das «Strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Bahninfrastruktur»

Wie von der LITRA und den Kantonen gewünscht, wurde die ZEB nach Prioritäten gestaltet. Inzwischen hat der Bund das Vorgehen nochmals optimiert: Heute werden die Ausbauschritte rollend im Rahmen des «Strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) Bahninfrastruktur» festgelegt. Dieses Programm nahm das Volk mit der Abstimmung über die «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur» (FABI, siehe unten) am 9. Februar 2014 an.

Von der Strasse auf die Schiene dank der neuen Alpentransversale (NEAT)

Erst auf Druck des Parlaments und unter Regie eines LITRA-Vorstandsmitglieds klärte der Bundesrat die Möglichkeit einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) ab. 1992 hiess das Volk den Bau der Basistunnels am Gotthard, Lötschberg und Ceneri gut.

Die LITRA forderte zusammen mit den Unternehmen des öffentlichen Verkehrs seit Anfang der 1960er Jahre den Ausbau der Eisenbahn-Alpentransversalen. Jedoch befand der Bundesrat noch 1983 die NEAT in einem Bericht an das Parlament als nicht dringlich. Das war für LITRA-Vorstandsmitglied Luregn Mathias Cavelty (CVP) Anlass, im Ständerat eine parlamentarische Initiative einzubringen. So erhielt der Bundesrat den Auftrag, die entsprechenden Grundlagen zu erarbeiten. Die bereits 1963 vom Bundesrat eingesetzte Expertenkommission für die Prüfung des Aus- und Neubaus von Eisenbahn-Alpentransversalen nahm deshalb 20 Jahre später die Arbeit wieder auf und präsentierte 1987 in ihrem Schlussbericht mehrere Vorschläge

zum Bau der NEAT. Der Bundesrat entschied sich für die Variante mit dem Ausbau des Gotthard-Basistunnels, des Lötschberg-Basistunnels und der Ost-West-Achse. Am 27. September 1992 nahm die Stimmbevölkerung den «Bundesbeschluss über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale» (Alpentransit-Beschluss) mit 63,3 Prozent Ja-Stimmen an. [↘10](#)

Die LITRA engagierte sich in der Abstimmungskampagne intensiv, stellte dem Befürworter-Komitee ihre Dienste zur Verfügung und war für den Pressedienst verantwortlich. Eine anschliessende Untersuchung mit Nachbefragung in der Bevölkerung zeigte, dass sich die Stimmbevölkerung vor allem mit den Argumenten des Umweltschutzes und der Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene zu einem Ja-Entscheid hatte bewegen lassen.

10
Weitere Informationen zur Abstimmung über die NEAT finden Sie bei Swissvotes.

Realisierung in Etappen
Wie andere Grossprojekte wurde auch die NEAT in mehreren Etappen realisiert. Ursprünglich waren 13,6 Milliarden Franken für das Projekt budgetiert. Nach dem Beginn der Bauarbeiten am Gotthard und am Lötschberg im Jahr 1999 gab der Bundesrat am 22. Juni 2005 «grünes Licht» für den Bau des Ceneri-Basistunnels.

Es wurde schnell klar, dass die budgetierten Kosten nicht einzuhalten waren, einerseits aufgrund der natürlichen Gegebenheiten, anderseits wegen Verbesserungen und Erweiterungen der Projekte. Am 15. Juni 2007 wurde der 34,6 Kilometer lange Lötschberg-Basistunnel eröffnet. Aufgrund des Kostendrucks blieb aber eine Röhre unvollendet. Der Vollausbau ist aber in den nächsten Jahren vorgesehen. Kurz nach der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels erhöhte das Parlament den Kredit auf 19,1 Milliarden Franken. Am 1. Juni 2016 wurde der 57,1 Kilometer lange Gotthard-Basistunnel eröffnet, der 15,4 Kilometer lange Ceneri-Basistunnel am 4. September 2020. Die Kosten für alle drei Tunnel betrugen insgesamt 22,8 Milliarden Franken. [↘11](#)

11
Ausführliche Informationen zur NEAT und ihrer Geschichte finden Sie im Alpentransit-Portal des Bundes.



NEAT-Abstimmungsplakate im Kanton Uri [↘Quelle 14](#)

Finanzierung des öffentlichen Verkehrs: Ausgleich zwischen Strasse und Schiene

Was über Jahrzehnte keine Chance hatte, nahm nun rasch Fahrt auf: eine gerechte und sichere Finanzierung von Schiene und Strasse. Für das neue Miteinander standen Vorlagen wie LSVA, FinöV, NFA, FABI und NAF.

Die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs galt lange Zeit als ungeklärt. Mit der 1983 angenommenen Neuordnung der Treibstoffzölle und der damit verbundenen Erhöhung des zweckgebundenen Anteils verfügte die Strasse über eine solide Finanzierungsgrundlage. Projekte des öffentlichen Verkehrs mussten dagegen noch in den späten 1980er-Jahren einen Kreditbewilligungsprozess durchlaufen. Nachdem sich das Stimmvolk in den 1990er-Jahren für die grossen Bahnprojekte Bahn 2000 und die NEAT ausgesprochen hatte, war die Zeit reif, die längerfristige Finanzierung zu regeln.

Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und «Finanzierung des öffentlichen Verkehrs» (FinöV)
Am 20. Februar 1994 nahm das Stimmvolk den Verfassungsartikel «Bundesbeschluss über die Einführung einer leistungs- oder verbrauchsabhängigen Schwerverkehrsabgabe» an. Am 27. September 1998 lag das «Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe» (LSVA) zur Abstimmung vor. Das Volk sagte mit 51,8 Prozent der Stimmen Ja. So wurden ab dem 1. Januar 2001 für alle Lastwagen auf den Schweizer Strassen Abgaben fällig – abhängig von Schadstoffkategorie und zulässigem Höchstgewicht. Fahrzeuge im öffentlichen Dienst waren ausgenommen. Damit sollten die Kosten für die Strasse nach dem Verursacherprinzip verteilt werden. Ein Drittel der Einnahmen aus der LSVA ging an die Kantone für den Unterhalt, Betrieb und den Bau von Strassen. Die restlichen zwei Drittel flossen in die «Finanzierung des öffentlichen Verkehrs» (FinöV). ¹²

Die FinöV-Vorlage kam am 29. November 1998 zur Abstimmung. Die LITRA war für den Abstimmungskampf und dessen Finanzierung mitverantwortlich. Das Volk nahm den «Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs» mit 63,5 Prozent Ja-Stimmen deutlich an. ¹³



Bahn für alle: Abstimmungsplakat für die FinöV ^{Quelle 15}

30,5 Milliarden Franken standen mit der FinöV in den nächsten 20 Jahren für grosse Bahnprojekte wie NEAT, Bahn 2000, Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz und Lärmsanierungen zur Verfügung. Finanziert wurde der Fonds zunächst aus einer Erhöhung der Mehrwertsteuer um 0,1 Prozent, aus zwei Dritteln der Einnahmen aus der LSVA und einer Verschuldung des Staates um 5 Milliarden Franken. Das Parlament passte die FinöV 2005 an, um sinkende Einnahmen ausgleichen zu können.

Finanzierung des Stadt- und Agglomerationsverkehrs
Nach der Annahme der FinöV nahm sich die LITRA unter anderem der Planung und Finanzierung des Stadt- und Agglomerationsverkehrs an. Der öffentliche Verkehr sollte so gefördert werden, dass der enge Verkehrsraum effizienter und besser genutzt werden konnte. Mit dem bundesrätlichen Entwurf für einen neuen Finanzausgleich zwischen Bund und Kantonen hatte sich ab 1999 abgezeichnet, dass sich der Bund aus der Finanzierung des Ortverkehrs zurückziehen würde. Die LITRA ergriff unter ihrem damaligen Präsidenten Peter Bieri (CVP) die Initiative und forderte die Einsetzung einer Kommission. Der Bundesrat setzte die Expertenkommission «Stadt- und Agglomerationsverkehr» unter der Leitung von Ständerat Peter Bieri ein. Neben der LITRA waren darin auch der Touring Club Schweiz TCS, der Verband öffentlicher Verkehr VöV, die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs KöV, der Städteverband und das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK vertreten. Die Expertenkommission legte 2001 ihre Abschlussempfehlungen vor: Unter anderem sollte ein Teil der Mineralölsteuer zweckgebunden für Investitionen in den Agglomerationsverkehr eingesetzt werden. In der Folge wurde der öffentliche Agglomerationsverkehr als Verbundaufgabe in den neuen Finanzausgleich zwischen Bund und Kantonen aufgenommen. Die Stimmbevölkerung nahm den «Bundesbeschluss zur Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen» (NFA) am 28. November 2004 mit 64,6 Prozent der Stimmen an. ¹⁴

Gemeinsamer Fond für Schiene und Strasse
2006 nahm das Parlament das befristete «Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen» (Infrastrukturfondsgesetz) an. Aus der Mineralölsteuer und der Autobahnvignette sollten Projekte im öffentlichen Agglomerationsverkehr, im Regionalverkehr und in den Randgebieten finanziert werden. Auch die LITRA unterstützte die Finanzierung der Hauptstrassen durch den geschaffenen Fonds im Sinn einer Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsträgern: Das Gesetz war massgeblich von der Arbeit der LITRA unter Präsident Peter Bieri geprägt. Die NZZ bezeichnete Peter Bieri als «spiritus rector» des Gesetzes, das am 1. Januar 2008 in Kraft trat.

¹²
Weitere Informationen zur Abstimmung über die LSVA finden Sie bei Swissvotes.

¹³
Weitere Informationen zur Abstimmung über die FinöV finden Sie bei Swissvotes.

¹⁴
Weitere Informationen zur Abstimmung über die NFA finden Sie bei Swissvotes.



Abstimmungsplakat für FABI ↘Quelle 16



Bahn für alle: Abstimmungsplakat für die FinöV ↘Quelle 17

Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur FABI
Der nächste Schritt für die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs folgte ab 2010/2011. Die FinöV war für einen Zeitraum von 20 Jahren beschlossen worden und eignete sich für die Finanzierung der Grossprojekte bei der Bahn. Doch zeigte sich, dass sie für eine langfristige Finanzierung des Bahnausbaus nicht geeignet war. Der Bund konzipierte deshalb die «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur» (FABI) als Nachfolgelösung. Die Finanzierungsquellen der FinöV wurden übernommen und erhöht. Hinzu kamen Beiträge der Kantone. Die Gelder sollten in den neuen Bahninfrastrukturfonds BIF für den Betrieb, Ausbau und Unterhalt der Bahninfrastruktur fliessen. Ebenfalls Teil der FABI-Vorlage war das «Strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Bahninfrastruktur», das die heutigen Bahnausbau Schritte beinhaltet (siehe oben).
Ein überparteiliches Komitee engagierte sich unter der Leitung der LITRA und des VöV für das Anliegen. Trotz beschränkter finanzieller Mittel konnten die Akteure mit Plakaten, Flyern, Veranstaltungen und einer Online-Kampagne für FABI werben. Insgesamt waren 250 nationale, kantonale und kommunale Exekutiv- und Legislativmitglieder aus allen grossen Parteien und allen Landesteilen im Abstimmungskomitee vertreten. Am 9. Februar 2014 nahm die Stimmbevölkerung den «Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur» mit 62 Prozent der Stimmen deutlich an. ↘15

NAF: Gesicherte Finanzierung für die Strasse
Mit FABI war die Finanzierung der Bahn gesichert. Nun sollte das gleiche für die Strasse erreicht werden. Die LITRA sah gemeinsam mit dem VöV, der kantonalen Verkehrsdirektorenkonferenz KÖV und dem Städte- und Gemeindeverband die Notwendigkeit, einen Fonds für die langfristige Finanzierung der Strassen einzurichten. Doch zuvor stand am 5. Juni 2016 die von Strassen- und Autoverbänden sowie vom Schweizerischen Gewerbeverband unterstützte Milchkuh-Initiative zur Abstimmung. Die Volksinitiative mit dem eigentlichen Namen «Für eine faire Verkehrsfinanzierung» wollte alle Abgaben und Steuern in vollem Umfang für den Strassenverkehr einsetzen. Die LITRA und der VöV engagierten sich gegen die Initiative und konnten dazu auf ein ähnlich grosses Netzwerk wie bei der FABI-Abstimmung zurückgreifen. Die Bevölkerung lehnte die Vorlage mit 70,1 Prozent Nein-Stimmen deutlich ab.
Der Ständerat sprach sich 2015 für eine unbefristete Fortsetzung des Infrastrukturfonds aus. Der Nationalrat folgte ihm 2016: Daraus ist der Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds» (NAF) entstanden, finanziert insbesondere aus den Automobilsteuern, der Autobahnvignette und einer Erhöhung der Mineralölsteuer. Der «Bundesbeschluss zur Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds» kam am 12. Februar 2017 zur Abstimmung und wurde mit 62 Prozent der Stimmen angenommen. Die LITRA setzte sich im Abstimmungskampf zusammen mit dem VöV, den Kommunalverbänden und den Autoverbänden für das Anliegen ein. ↘16

15
Weitere Informationen zur Abstimmung über FABI finden Sie bei Swissvotes.

16
Weitere Informationen zur Abstimmung über den NAF finden Sie bei Swissvotes.

Kurzmeldungen

Modernisierung der Geschäftsstelle Die LITRA modernisierte in den 1990er-Jahren die Geschäftsstelle: Eine erste Phase konnte 1991 mit der Erneuerung der technischen Infrastruktur abgeschlossen werden. 1994 aktualisierte die LITRA Erscheinungsbild und Logo. 1996 modernisierte sie die Büroräumlichkeiten.

LITRA-Informationsfahrt Die LITRA institutionalisierte die bisher unregelmässig organisierten Ausflüge für alle LITRA-Mitglieder: Im April 1993 fand die erste solche LITRA-Infofahrt statt. 120 Teilnehmende besichtigten die Anlagen und das Rollmaterial der SBB, der Wynental-SuhrentalBahn, der Verkehrsbetriebe Zürich und der Montagehalle Tramont der ABB.

Erste Sessionsveranstaltung Im Juni 1993 fand die erste LITRA-Sessionsveranstaltung statt. 78 Teilnehmende hörten Referate unter den Titeln «Anforderungen an das Rollmaterial von heute und morgen» und «Leistungssteigerung durch Computereinsatz – weshalb setzen die SBB bei der Zugbeeinflussung auf die europäische Lösung?». Im Jahr 2000 führte die LITRA erstmals mehrere Sessionsveranstaltungen durch.

Wechsel im Präsidium Ständerat Luregn Mathias Cavelti (CVP) trat 1994 als LITRA-Präsident zurück. Seine Nachfolge übernahm Ständerat Niklaus Küchler (CVP). Nach seinem Rücktritt als Ständerat legte Niklaus Küchler 1998 auch sein Amt als Präsident ab. Seine Nachfolge übernahm Ständerat Peter Bieri (CVP). Dieser übergab das Amt 2016 an Nationalrat Martin Candinas (CVP / Die Mitte).

Revision Eisenbahngesetz 1996 Mit der Revision des Eisenbahngesetzes beschloss das Parlament 1995, die SBB in eine AG umzuwandeln. Gleichzeitig sollten die Verkehrsunternehmen gleichgestellt und das Bestellprinzip eingeführt werden. Damit wurden Leistungen der Bahnen und deren Preis vorgängig in einer Leistungsvereinbarung festgelegt, der Bund musste keine Defizitgarantie mehr übernehmen. Der Bund und die Kantone legen seither die Leistungen der Grundversorgung fest und zahlen Abgeltungen. Bund und Kantone bestellen das Angebot im regionalen Personenverkehr. Der Ortsverkehr obliegt den Kantonen und Gemeinden. Einzelne Linien können ausgeschrieben und im Wettbewerb verteilt werden.

Bahnreform 1, 1999 Die Bahnreform 1 trennte im Bahnbereich rechnerisch und organisatorisch die Teile Verkehr und Infrastruktur und legte den freien Netzzugang fest. Um mit ihren Zügen auf Netzen anderer Unternehmen fahren zu können, mussten Eisenbahnunternehmen neu nur die Bestimmungen der Netzzugangsverordnung erfüllen. Das Bestellprinzip, das mit der Revision des Eisenbahngesetzes eingeführt wurde, galt nun für alle von der öffentlichen Hand finanzierten Verkehrsbereiche. Die Bahnreform trat 1999 in Kraft. Die LITRA kritisierte den fehlenden Ausgleich zwischen Strasse und Schiene bei den finanziellen Rahmenbedingungen. Die Einführung der LSVA verbesserte dies wenig später.

Zusammenarbeit mit Europa 1992 schloss die Schweiz ein Transitabkommen mit der Europäischen Gemeinschaft EG (heute EU) ab. Es sah vor, die noch nicht berücksichtigte Ost- und Westschweiz in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz aufzunehmen und grenzüberschreitende Linien aufzuwerten. Die Finanzierung war mit der Annahme der FinöV sichergestellt. 2005 trat das «Bundesgesetz über den Anschluss der Ost- und der Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz» in Kraft. 2008 begann die Realisierung der ersten Projekte. Das Transitabkommen wurde später schrittweise durch das Landverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EU abgelöst. Das Landverkehrsabkommen wurde 1999 abgeschlossen und trat Mitte 2002 in Kraft.

Verlagerungspolitik Mit der Annahme der Alpeninitiative 1994 musste die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene umgesetzt werden. Das Parlament beschloss deshalb am 8. Oktober 1999 das bis 2010 befristete Verkehrsverlagerungsgesetz. Wichtige Instrumente für die Verlagerung waren auch die LSVA, die NEAT und die Bahnreform. Weil das Verlagerungsziel nicht erreicht wurde, war bald eine gesetzliche Anschlusslösung nötig. Das Güterverkehrsverlagerungsgesetz wurde 2008 beschlossen und 2010 in Kraft gesetzt. Die Anstrengungen haben gewirkt: 2021 entfielen 75 Prozent des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Bahn. Allerdings wurde der im Güterverkehrsverlagerungsgesetz festgelegte Zielwert von jährlich höchstens 650'000 Fahrten auf den Transitstrassen im Alpengebiet weiterhin um 210'000 Fahrten überschritten.

Avanti-Initiative Der Touring-Club Schweiz TCS und der Auto-Club Schweiz ACS reichten 2000 die «Avanti-Initiative» ein. Damit sollten gewisse Strassen ausgebaut, andere vom Alpenschutzartikel ausgenommen und eine zweite Gotthardröhre gebaut werden. Der Bundesrat formulierte einen Gegenvorschlag, der vor allem die Probleme im Agglomerationsverkehr angehen sollte. Die Initiative wurde zurückgezogen. Der Gegenvorschlag scheiterte 2004 in der Volksabstimmung mit 62,8 Prozent Nein-Stimmen.

Bahnreform 2 Kurz nach dem Inkrafttreten der Bahnreform 1 forderte unter anderem die LITRA eine Bahnreform 2. Nachdem die Beziehung zwischen Bund und SBB neu aufgestellt worden war, wollte der Bundesrat mit seinem ausgearbeiteten Vorschlag die konzessionierten Transportunternehmen entschulden, die Infrastruktur getrennt finanzieren und die Abgeltungen harmonisieren. Zudem sollten sich die kleinen Unternehmen in grösseren Verbänden zusammenschliessen, um wettbewerbsfähiger zu werden.

Der erste Versuch scheiterte aber 2005 im Parlament. Mit dem 2009 beschlossenen «Bundesgesetz über die Bahnreform 2 (Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr)» konnten schliesslich mehrere Bestandteile umgesetzt werden.

Anpassungen in Präsidium, Geschäftsstelle und Vorstand Aufgrund gewachsener Beanspruchung der LITRA-Geschäftsführung beschloss der Vorstand 2009, das LITRA-Präsidium auszubauen. Die Stelle umfasste neu ein 40 Prozent-Pensum und wurde entschädigt. Finanziert wurde der Schritt mit der Erhöhung der Mitgliedsbeiträge der grössten drei Mitglieder. Zudem passte die LITRA ihr Erscheinungsbild an und erstellte eine neue Webseite. 2011 schuf die LITRA eine neue Stelle für eine wissenschaftliche Mitarbeiterin respektive einen wissenschaftlichen Mitarbeiter, um die inhaltliche Arbeit der LITRA zu intensivieren und sich vermehrt auf «Information, Analyse und Medienarbeit» zu fokussieren. Die LITRA legte die Grösse des Vorstands auf maximal 50 Mitglieder fest: 25 Sitze für Politikerinnen und Politiker des nationalen Parlaments und 25 Sitze für Vertreterinnen und Vertreter von am öffentlichen Verkehr interessierten Institutionen und Unternehmungen.

Wechsel in der Geschäftsführung Tony Lüchinger trat 2010 als Geschäftsführer der LITRA zurück. Matthias Dietrich trat seine Nachfolge an. Matthias Dietrich trat 2015 als Geschäftsführer zurück. Seine Nachfolge übernahm René Böhlen. Dieser trat 2020 als Geschäftsführer zurück. Seine Nachfolge übernahm Michael Bützer.

Umzug Per 1. August 2010 und nach über 60 Jahren verliess die LITRA ihr Büro an der Spitalgasse 30 und zog in die Spitalgasse 32 in Bern um.

LITRA als Vertreterin des Luftverkehrs Mit dem Beitritt der Swiss International Air Lines 2011 vertrat die LITRA neu auch den Luftverkehr.

Prix LITRA Die LITRA nahm ihr 75-Jahr-Jubiläum zum Anlass, einen Preis für wissenschaftliche Arbeiten zu öV-Themen zu vergeben – 2012 zum ersten Mal. Seither werden jährlich Master- und Bachelorarbeiten ausgezeichnet.

Organisation der Bahninfrastruktur (OBI) Die 2018 beschlossene «Organisation der Bahninfrastruktur» (OBI) sollte die Gleichbehandlung aller Bahnunternehmen betreffend Infrastruktur sicherstellen und das Bahnsystem weiterentwickeln. Demzufolge passte der Bund das Personenbeförderungsgesetz an, damit die öffentlichen Verkehrsunternehmen nicht der Konkurrenz durch Fernbusse ausgesetzt würden. Seither dürfen Fernbusse das Angebot des öffentlichen Verkehrs ergänzen, aber nicht konkurrieren. Die LITRA sprach sich für diese Lösung aus.

Bahninfrastruktur: Ausbauschritte 2025, 2035 und Perspektive Bahn 2050 Bereits im Zusammenhang mit FABI verabschiedete das Parlament den STEP-Ausbauschritt 2025. Er umfasst Ausbauten für 6,4 Milliarden Franken und wird parallel zum Programm ZEB realisiert. Der Ausbauschritt 2035 ist eine weitere Etappe. Die LITRA unterstützte 2018 den Ausbauschritt und das vorgesehene Projektvolumen von 12,89 Milliarden Franken, weil damit das prognostizierte Wachstum im öffentlichen Verkehr abgedeckt würde. 2019 hiess das Parlament den Schritt gut. Die Finanzierung läuft über den Bahninfrastrukturfonds BIF. 2022 schickte der Bundesrat zudem eine überarbeitete Langfriststrategie für die Bahn in die Vernehmlassung: Die «Perspektive BAHN 2050».

Covid-19 Die öV-Branche wurde von der Covid-19 Pandemie ab März 2020 hart getroffen. Das Grundangebot musste zwar aufrecht erhalten bleiben. Aufgrund von Lockdown und vermehrtem Homeoffice brach die Nachfrage im öffentlichen Verkehr aber dramatisch ein. Die Transportunternehmen erfüllten ihren Auftrag während der Krise ohne Unterbruch. Ausserordentliche Finanzhilfen trugen die öV-Branche finanziell durch die Krise. 2022 ist die Nachfrage beinahe wieder auf Vorkrisenniveau gestiegen.

Binnengüterverkehr auf der Schiene Seit November 2022 befindet sich die Weiterentwicklung des Güterverkehrs in der Vernehmlassung. Der Bundesrat will damit die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene vorantreiben, auch innerhalb der Schweiz. Ebenfalls einbezogen wird die Rheinschiffahrt. Die LITRA ist im Thema engagiert und bringt sich ein. Es scheint beinahe, als schliesse sich ein Kreis: Mit dem Güterverkehr steht historisch betrachtet ein Thema auf der politischen Agenda, das bereits die ersten Jahrzehnte der LITRA stark prägte.

Vorstandsmitglieder in hohen nationalen Ämtern

- 1989 Luregn Mathias Cavelti (CVP) als Ständeratspräsident gewählt.
- 1991 Hans-Rudolf Nebiker (SVP) als Nationalratspräsident gewählt.
- 1994 Niklaus Küchler (CVP) als Ständeratspräsident gewählt.
- 2006 Peter Bieri (CVP) als Ständeratspräsident gewählt.
- 2007 Christoffel Brändli (SVP) als Ständeratspräsident gewählt.
- 2014 Claude Héche (SP) als Ständeratspräsident gewählt.
- 2018 Viola Amherd (CVP) als Bundesrätin gewählt.
- 2022 Martin Candinas (Die Mitte) als Nationalratspräsident gewählt.

ÜBER DIESE ZEITUNG

Zwei Fragen an Sibylle Buess, die Autorin dieser Zeitung

Was hat Sie dazu bewogen, die LITRA-Geschichte aufzuarbeiten? Ich war auf Themensuche für meine Masterarbeit in Geschichte an der Universität Bern. Dabei stiess ich auf eine gemeinsame Ausschreibung für eine Masterarbeit von Prof. Dr. Christian Rohr (Professor für Umwelt- und Klimageschichte am historischen Institut der Universität Bern) und der LITRA. Ziel der Ausschreibung war es, die Verkehrsgeschichte der Schweiz sowie die Geschichte und die Arbeit der LITRA zu untersuchen. Das gefiel mir, also sagte ich gerne zu. Als wissenschaftliche Praktikantin erhielt ich in der LITRA-Geschäftsstelle freien Zugang zum Archiv des Verbandes.

Sie haben an der Universität Bern eine Masterarbeit über die LITRA-Geschichte verfasst. Wieso nun auch eine Zeitung? Meine Masterarbeit ist eine wissenschaftliche Arbeit. Die LITRA und ich wollten das gesammelte Wissen zusätzlich einem breiteren Publikum zugänglich machen. Die Idee, eine Zeitung herauszugeben, kam vom Grafikdesignstudio KALUZA + SCHMID. Für mich war das ein spannender Prozess! Nun muss ich zugeben, dass ich sehr viel historisches Textmaterial in die Zeitung gepackt habe. Das Gute daran ist: Die Leserinnen und Leser können in die Geschichte eintauchen. Zugleich ist es wie bei einer klassischen Zeitung: Als Leserin oder Leser dürfen Sie wählerisch sein, Sie müssen nicht alle Artikel lesen!

Weiterführende Literatur

- 1 Danielli, Giovanni: Schweizerische Verkehrspolitik. Zürich 2014.
- 2 Grotrian, Jobst: Verkehr in der Schweiz. Zürich 2007.
- 3 Haefeli, Ueli: Der grosse Plan und seine helvetische Realisierung. Die Gesamtverkehrskonzeption 1972–1977 und ihre Wirkung auf die schweizerische Verkehrspolitik. In: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte 56/1 (2006): 86–95.
- 4 LITRA (Hg.): 50 Jahre Verkehrspolitik. 50 Jahre LITRA. Bern 1986.
- 5 Sieber, Markus: Schneller, weiter, billiger, mehr? Mobilität und Verkehr in der Schweiz seit 1918. Zürich 2022.

Bildquellen

Fotografien Titelseite ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv (Flugzeug: Stiftung Luftbild Schweiz, Fotograf Swissair | Schiff, Tram, Seilbahn: Fotograf Comet Photo AG, Zürich | Bahn: Fotograf unbekannt | Bus: Fotograf Bärtschi, Hans-Peter)

Quelle 1 Stadtarchiv Schaffhausen, Staatsarchiv Bern, Der Bund (07|12|1943), LITRA-Geschäftsbericht 1966|1967, Archives tpg (Bulletin CGTE 99|1967), Portrait Archiv (Zentralschweizerische Gesellschaft für Familienforschung ZGF), parlament.ch

Quelle 2 Schweizerisches Sozialarchiv | F Pd-0081

Quelle 3 Zürcher Hochschule der Künste | Museum für Gestaltung Zürich | Plakatsammlung. Archivnummer 05-0418

Quelle 4 Graphische Sammlung, Schweizerische Nationalbibliothek, Bern

Quelle 5 «Auto», Nr. 13|14 vom 20. Juli 1942, Titelseite

Quelle 6 LITRA: Verkehrszahlen, Ausgabe 2022

Quelle 7 BFS, 2022

Quelle 8 Stab für Gesamtverkehrsfragen im Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (Hg.): Gesamtverkehrskonzeption Schweiz GVK-CH. Bern, 1979, S. 8.

Quelle 9 Vogler, Gertrud: «Waldsterben Demo, Bern, 05.05.1984» – Teilnehmende mit Masken und Transparenten «Waldsterben? Nur keine Hast!». Schweizerisches Sozialarchiv | F 5107-Na-31-054-001

Quelle 10 Stab für Gesamtverkehrsfragen im Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (Hg.): Gesamtverkehrskonzeption Schweiz GVK-CH. Bern, 1979, S. 15.

Quelle 11 Pour l'harmonie des transports oui à la PCT le 12 juin. In: Schweizerisches Sozialarchiv | F Pe-0016

Quelle 12 Schweizerisches Sozialarchiv | F 5053-Ob-199

Quelle 13 LITRA Geschäftsbericht 1987, S. 38

Quelle 14 Keystone 1992

Quelle 15 «Ja – Bahn für alle am 29. November 1998». Schweizerisches Sozialarchiv | F Ob-0003-020

Quelle 16 LITRA

Quelle 17 swissvotes.ch

Impressum

Der vorliegende Beitrag über die Verkehrsgeschichte der Schweiz und die Geschichte der LITRA ist eine vereinfachte Kurzfassung einer Masterarbeit, die die Redakteurin an der Universität Bern bei Prof. Dr. Christian Rohr eingereicht hat. Eine Zusammenfassung des vorliegenden Beitrags erschien im Geschäftsbericht 2021|2022 der LITRA.

Wir danken Prof. Dr. Christian Rohr für die inhaltliche Kontrolle der Texte in dieser Zeitung.

Herausgeberin LITRA – Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr Spitalgasse 32 | 3011 Bern | www.litra.ch

Redaktion Sibylle Buess

Gesamtkoordination Simon Steinlin

Mitarbeit Michael Bützer, Martin Candinas, Janine Rosenast, Simon Steinlin

Lektorat Infrakom AG, Bern

Übersetzung alma translations, Bern

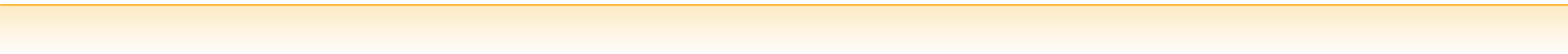
Gestaltung KALUZA + SCHMID, St.Gallen

Druck Newspaperclub, London

Auflage 600 Exemplare



LITRA-Mitglieder



Bau und Industrie



Verbände, Kantone und Institute



Rollmaterial-/Bushersteller und Zulieferindustrie



Beratung, Engineering und Dienstleistungen



Transportunternehmen



Amtierender LITRA-Präsident



Martin Candinas hat sein erstes politisches Mandat bereits mit 26 Jahren übernommen, als er für die CVP zum jüngsten Grossrat im Kanton Graubünden gewählt wurde. 2011 zog er in den Nationalrat ein, wo er sich unter anderem in der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) sowie in der Sicherheitspolitischen Kommission (SIK) engagiert. Am 28. November 2022 wurde Martin Candinas für die Partei «Die Mitte» zum Nationalratspräsidenten 2022|2023 gewählt. Sein Präsidialjahr steht unter dem Motto «Gemeinsam – Ensemble – Insieme – Ensemen».

In den Vorstand der LITRA wurde Martin Candinas am 27. September 2012 gewählt. Anpacken war ihm schon immer wichtiger als zuschauen, insbesondere in der Verkehrspolitik. So wurde er an der Mitgliederversammlung vom 29. September 2016 als Nachfolger von Alt-Ständerat Peter Bieri zum Präsidenten der LITRA gewählt. Als integrierende und breit akzeptierte Persönlichkeit hat sich Martin Candinas seither im Parlament und in der Öffentlichkeit dank seiner hohen Glaubwürdigkeit erfolgreich für die Anliegen des öffentlichen Verkehrs eingesetzt.

Geschäftsstelle



Simon Steinlin (Leiter Projekte und Kommunikation), Janine Rosenast (Leiterin Sekretariat und Events), Sibylle Buess (Praktikantin, Masterstudentin an der Uni Bern), Michael Bützer (Geschäftsführer)

Geschäftsleitender Ausschuss

Martin Candinas	Präsident der LITRA, Nationalratspräsident
Peter Spuhler	Vizepräsident LITRA, Verwaltungsratspräsident der Stadler Rail AG
Cora Hentrich-Henne	Managing Director ALSTOM Schweiz AG
Bernhard Meier	Delegierter Public Affairs und Regulation SBB AG
Christian Plüss	Leiter PostAuto und Mitglied der Konzernleitung Post
Daniel Schafer	CEO BLS AG
Ueli Stückelberger	Direktor Verband öffentlicher Verkehr (VöV)

Finanzkommission

Matthias Gygax	Leiter Portfolio & Services Systemintegration Bahnsteuerung bei der SBB AG, Präsident
Martin Candinas	Präsident der LITRA, Nationalratspräsident
Lucius Gerig	CFO Division Schweiz der Stadler Rail Management AG
Carmen Pfluger	Leiterin Finanzen und Controlling RBS und BSU

Revisoren

Stefan Bosshard	Chief Financial Officer bei der Aargau Verkehr AG
Christian Buchli	Head of Business Administration bei der Siemens Mobility AG

Jury Prix LITRA

Martin Candinas	Präsident der LITRA und Jurypräsident, Nationalratspräsident
Francesco Corman	Professor für Transportsysteme am Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme der ETHZ, Zürich
Vincent Kaufmann	Professor und Leiter des Laboratoire de Sociologie Urbaine der EPFL, Lausanne
Peter Knoepfel	Professor für Politik- und Verwaltungswissenschaften am IDHEAP, Hochschulinstitut für öffentliche Verwaltung der Universität Lausanne
Anna Barbara Remund	Vizedirektorin Bundesamt für Verkehr (BAV), Abteilungschefin Infrastruktur
Christian Rohr	Professor für Umwelt- und Klimageschichte am historischen Institut der Universität Bern
Thomas Sauter-Servaes	Leiter des Studiengangs «Verkehrssysteme» an der School of Engineering der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften, ZHAW
Widar von Arx	Leiter des Kompetenzzentrums Mobilität am Institut für Tourismuswirtschaft der Hochschule Luzern



Martin Candinas
Präsident der LITRA,
Nationalratspräsident



Peter Spuhler
Vizepräsident LITRA,
Verwaltungsratspräsident der
Stadler Rail AG



Cora Hentrich-Henne
Managing Director ALSTOM
Schweiz AG



Bernhard Meier
Delegierter Public Affairs und
Regulation SBB AG



Ronald Abegglen
Public Affairs/Advisor to the
CEO Swiss International
Air Lines Ltd.



Matthias Aebischer
Nationalrat BE



Hans-Jörg Bertschi
Präsident Interessengemeinschaft
Kombinierter Verkehr



Kurt Fluri
Nationalrat SO



Olivier François
Ständerat VD



Raimund Fridrich
Public Affairs Officer/
Stv. Leiter Kommunikation
Skyguide



Frank Furrer
Generalsekretär Verband
verladende Wirtschaft (VAP)



Jürg Grossen
Nationalrat BE



Brigitte Häberli-Koller
Ständerätin TG



Andreas Hefti
Geschäftsführer Knorr-Bremse
Rail Systems Schweiz AG



Christian König
Stv. Leiter Marketing & Verkauf
Stadler Rail Management AG,
Delegierter Swissrail



Thomas Küchler
Vorsitzender der Geschäftsleitung
Schweizerische Südostbahn AG
(SOB)



Bernhard Kunz
Executive Board Member Hupac
Intermodal AG



Philipp Kutter
Nationalrat ZH



Alex Naef
CEO HESS



Nicola Norghauer
Leiter Market Area Technics &
Technology AFRY Schweiz AG



**Isabelle
Pasquier-Eichenberger**
Nationalrätin GE



René Schmied
Direktor BERNMOBIL



Peter Schweizer
CEO Schweizer Electronic AG



Michael Töngi
Nationalrat LU



Christian Wasserfallen
Präsident Infra Suisse,
Nationalrat BE



Christian Plüss
Leiter PostAuto und Mitglied der
Konzernleitung Post



Daniel Schafer
CEO BLS AG



Ueli Strüchelberger
Direktor Verband öffentlicher
Verkehr (VöV)



Vincent Ducrot
CEO und Vorsitzender der
Konzernleitung SBB AG



Renato Fasciati
Präsident Verband öffentlicher
Verkehr (VöV), Direktor
Rhätische Bahn AG (RhB)



Laurent Favre
Staatsrat NE, Präsident Konfe-
renz der kantonalen Direktoren
des öffentlichen Verkehrs (KöV)



Olivier Feller
Nationalrat VD



Benjamin Giezendanner
Nationalrat AG



Edith Graf-Litscher
Nationalrätin TG,
SEV-Gewerkschaftssekretärin



Jean-Pierre Grin
Nationalrat VD



Eva Herzog
Ständerätin BS



Thomas Hurter
Nationalrat SH



Edgar Keller
Division President Traction ABB
Schweiz AG



Roland Keller
Senior Director Basler & Hofmann
AG



Marco Lüthi
Direktor Verkehrsbetriebe Zürich
(VBZ)



Marianne Maret
Ständerätin VS



Fredy Miller
Direktor Aare Seeland mobil AG
(asmobil), Delegierter RAILplus



Valérie Piller Carrard
Nationalrätin FR



Jon Pult
Nationalrat GR



Barbara Schaffner
Nationalrätin ZH



Gerd Scheller
Country CEO Siemens Schweiz
und CEO Siemens Mobility AG



Luzius Weber
Leiter Kommunikation PostAuto



Hans Wicki
Ständerat NW



Walter Wobmann
Nationalrat SO

