

Autobahnen ohne Autos – Ölkrisen machen die Schweiz erfinderisch

Als erstes Land führte die Schweiz 1956 autofreie Sonntage ein, die sich ins kollektive Gedächtnis eingegraben haben



Die Polizei hält an einem autofreien Sonntag im Jahr 1973 eines der wenigen Fahrzeuge auf.

KEYSTONE

ERICH ASCHWANDEN

Der Iran-Krieg hat den Ölpreis vergangene Woche auf über 100 Dollar pro Fass getrieben. Das Szenario brennender Ölfelder, die die Weltwirtschaft bedrohen, ist jedoch nicht neu. 1956 erschütterten zwei Krisen auch die Schweiz: Im Nahen Osten bremste die Suezkrise die Ölproduktion, gleichzeitig schürte der Ungarnaufstand die Angst vor einem dritten Weltkrieg.

Damals war die Schweiz stärker als heute von Erdölimporten aus dem arabischen Raum abhängig. Benzinsparen war das Gebot der Stunde. Der Bundesrat reagierte mit Notmassnahmen. Am 16. November 1956 erliess er für vier Sonntage ein Autofahrverbot. Bereits zwei Tage später mussten die Automobilisten ihre Fahrzeuge erstmals in der Garage lassen.

Das etwas willkürlich anmutende Fahrverbot war eine weltweite Premiere. Kurz darauf zogen die Niederlande und Belgien nach. Die Bevölke-

rung reagierte gelassen, es kam nur zu wenigen Verstössen gegen die Massnahme. Für Ärger sorgte jedoch die Tatsache, dass die autofreien Sonntage nicht für ausländische Autofahrer galten. Vor allem im Jura und im Tessin kamen Autofahrer über die Grenze, um zu tanken.

Durchgezogene Erfahrungen

Die autofreien Sonntage erzielten nicht die erhoffte Wirkung, so dass der Bundesrat kurz darauf eine Kontingentierung für Benzin einführte. Vor allem die Wirte zeigten sich erleichtert, da der Umsatz in vielen Gaststätten an den betroffenen Sonntagen stark zurückgegangen war.

Die durchgezogenen Erfahrungen hinderten den Bundesrat im Jahr 1973 nicht daran, erneut zu diesem Mittel zu greifen. Auslöser war dieses Mal der Jom-Kippur-Krieg zwischen Israel und verschiedenen arabischen Staaten. Vielen Autofahrern wurde das Sonntagsvergnügen vermiest: Ab dem 25. Novem-

ber galten an drei Sonntagen Fahrverbote. Offensichtlich rechneten die Behörden mit erheblichem Widerstand, denn sie setzten die Höhe der Bussen für Verstösse auf 40 000 Franken fest. Die Ängste waren jedoch unbegründet. Die Polizisten, die an den drei Sonntagen im Einsatz waren, konnten die Bussen zettel weitgehend stecken lassen. Die Ordnungshüter erhielten sogar Unterstützung von der Bevölkerung: Automobilisten, die trotz Verbot unterwegs waren, wurden von den Fussgängern ausgebuht.

Campieren auf der Strasse

Sonst schimpfte fast niemand. Die Menschen verwandelten das Land in einen «slow-up», lange vor dem Aufkommen dieses Konzepts eines Erlebnistages mit autofreien Hauptstrassen. Auf den vom motorisierten Verkehr befreiten Strassen waren Menschen hoch zu Ross, auf Rollschuhen oder sogar mit improvisierten Hundeschlitten unterwegs. Besonders beliebt für Inszenierungen aller Art

waren die Autobahnen, die zu Tummelplätzen für Velofahrer und Fussgänger wurden. Einige Mutige campierten sogar auf den Nationalstrassen.

Neben der «Verbrüderung auf der Landstrasse» hatte die Ölkrise eine weitere Auswirkung: Sie markierte das Ende der Montage amerikanischer Autos in der Schweiz. Seit 1949 hatte die Amag, der grösste Autoimporteur des Landes, in Schinznach-Bad (AG) Modelle der Marken Plymouth und Chrysler zusammengebaut.

Der Grund für diese etwas seltsame Produktionsform: Zölle. Nach dem Zweiten Weltkrieg erhob die Schweiz auf den Import von kompletten Fahrzeugen fast prohibitive Zollgebühren. Teile-Lieferungen waren hingegen günstig, da sie Arbeitsplätze schafften. Mit den steigenden Benzinpreisen galten die «Ami-Schlitten» als zu gross, übermotorisiert und technisch veraltet. 1972 wurde die Montage in Schinznach-Bad nach rund 30 000 Stück eingestellt.

Lebensfreude und Klimaschutz

Die Fahrverbote des Jahres 1973 haben keinen wesentlichen Beitrag zur Bewältigung der Ölkrise geleistet. Doch die Bilder von den menschenleeren Autobahnen sind Teil des kollektiven Gedächtnisses geworden. Das wollte sich 1975 eine Gruppe von Studenten des Technikums Burgdorf zunutze machen. Zum Auftakt ihrer Initiative «Für 12 motorfahrzeugfreie Sonntage pro Jahr» schalteten sie ein Inserat in der NZZ. Darin baten die Initianten die Bevölkerung, ihnen «Fotos, Dias, Negative, Filme, Presseartikel, Radioreportagen» der vergangenen drei autofreien Sonntage zur Verfügung zu stellen.

Doch die Macht der Bilder erwies sich als unzureichend, um die Bevölkerung zum Verzicht auf das Auto zu bewegen. Die Stimmbürger lehnten das Volksbegehren im Mai 1978 deutlich ab. 25 Jahre später erlitt eine Initiative, die einen autofreien Sonntag pro Jahreszeit verlangte, dasselbe Schicksal.

Den Initianten ging es in beiden Fällen nicht ums Benzinsparen. Die Burgdorfer Studenten wollten «zum Nachdenken anregen und die Bevölkerung zu einem bewussteren Umgang mit dem Auto motivieren». 2003 wurde der Umweltschutz als Grund genannt. Die Initianten und ihre linken Unterstützer wollten der Bevölkerung jedoch vor allem wieder mehr Raum für «lust-

volle» Sonntagsaktivitäten und Bewegung geben.

In den letzten Jahren ist die Forderung nach autofreien Sonntagen zu einer Art Hobby für künftige Parteipräsidentinnen und -präsidenten geworden. So reichten die grüne Politikerin Lisa Mazzone 2017 und der SP-Politiker Cédric Wermuth 2019 im Nationalrat entsprechende Vorstösse ein. Mazzone gab sich bescheiden. Sie wollte einen Autobahnabschnitt zwischen zwei Agglomerationen an mindestens einem Sonntag pro Jahr für den motorisierten Verkehr sperren. Wermuth verlangte etwas komplizierter, dass «an einem Sonntag pro Jahreszeit alle öffent-

Die Fahrverbote
des Jahres 1973
haben keinen
wesentlichen Beitrag
zur Bewältigung
der Ölkrise geleistet.

lichen Plätze und Strassen inklusive Autobahnen der Bevölkerung zum freien Gemeingebrauch ohne privaten Motorfahrzeugverkehr gewidmet sind».

Warme Worte für Wermuth

Die linken Vordenker führten als Grund für ihre Forderungen die Senkung des CO₂-Ausstosses an. «Heute geht es nicht mehr darum, auf den «oil peak» zu reagieren, sondern der Klimaerwärmung zu begegnen, deren rasantes Fortschreiten nach dringenden Lösungen verlangt», schrieb Mazzone.

Für Wermuth gab es zumindest warme Worte, der Bundesrat fand seine Idee «sympathisch». In der Sache selbst kassierte er jedoch eine klare Absage. Die Landesregierung befürchtete, dass es im Ausland nicht verstanden würde, wenn der Strassenverkehr an der Grenze gestoppt würde. «Der Schweiz dürfte vielmehr zum Vorwurf gemacht werden, unnötigen Umwegverkehr mit entsprechend höherem CO₂-Ausstoss zu erzeugen.» Die Motion wurde schliesslich abgeschrieben, da der Nationalrat sie nicht innerhalb von zwei Jahren behandelt hatte.