

Wir müssen die Trendbremse ziehen! : Verkehrspolitik am Wendepunkt

Autor(en): **Munz, Robert**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **72 (1977)**

Heft 2-de: **Die Stunde der Wahrheit**

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-174640>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Verkehrspolitik am Wendepunkt

Wir müssen die Trendbremse ziehen!

Eine Weichenstellung in unserer Verkehrspolitik forderte Bundesrat Willi Ritschard anlässlich einer von der Schweiz. Gesellschaft für Umweltschutz kürzlich im Gottlieb Duttweiler-Institut in Rüschlikon durchgeführten Tagung über Verkehrsfragen. In deren Mittelpunkt stand die Umwelt, die uns nicht nur physische Lebensgrundlage, sondern auch Heimat bedeutet und für deren Erhaltung sich einzusetzen wichtigstes Ziel des Heimatschutzes ist.

Dass eine Weichenstellung dringlich sei und in welche Richtung sie führen müsse, wurde nach den sorgfältig dokumentierten, von namhaften Fachleuten des Rechts, des Umweltschutzes und des Verkehrs gehaltenen Referaten jedem unvoreingenommenen Zuhörer klar. – Die Postulate, welche gleichsam aus den gewonnenen Erkenntnissen herauswachsen, finden sich in einer von der SGU herausgegebenen handlichen Schrift zusammengefasst. Sie ist auch vom *Schweizer Heimatschutz* mitunterzeichnet.

Siegeszug der Strassen

Verkehr ist *örtliche Verschiebung von Personen und Sachen* auf der Schiene, der Strasse, auf dem Wasser oder in der Luft. Der quantitativ überwiegende Teil des Verkehrsvolumens wird von Schiene und Strasse bewältigt. Bekanntlich hat sich der Verkehrsanteil der Strasse zum Nachteil der Schiene in den vergangenen 25 Jahren stets erhöht: 1950 war der Anteil der Schiene am Personenverkehr noch höher als derjenige der Strasse. 1974 hatte die Strasse rund 84 Prozent des Personenverkehrs an sich gerafft, während der Schiene noch 15 Prozent verblieben. Dies bei

dem um ein Vielfaches angestiegenen gesamten Verkehrsvolumen. Nach wirtschaftlich-rechtlicher Trägerschaft wird zwischen *öffentlichem Verkehr* und *privatem Verkehr* unterschieden. Der öffentliche Verkehr wickelt sich vorwiegend auf der Schiene, der private ausschliesslich auf der Strasse ab. Die Abwanderung von der Schiene auf die Strasse führt somit zugleich zur Benachteiligung des öffentlichen Verkehrs. Es ist deshalb nicht erstaunlich, dass letzterer defizitär geworden ist: Leere Eisenbahnzüge vermögen ihre Kosten nicht zu decken. Zugleich werden von den Bahnen – um im Konkurrenzkampf mit dem Auto nicht gänzlich zu unterliegen – immer *höhere Leistungen* gefordert. Das deswegen noch ungünstigere Rechnungsergebnis geht zulasten des Bundes. **Dabei ist diese finanzpolitisch unerfreuliche Lage vom Bund selber verursacht, indem er den Konkurrenten der Schiene, das Auto, im Vergleich zur ersteren unverhältnismässig bevorzugt.**

Unvollständige Rechnung

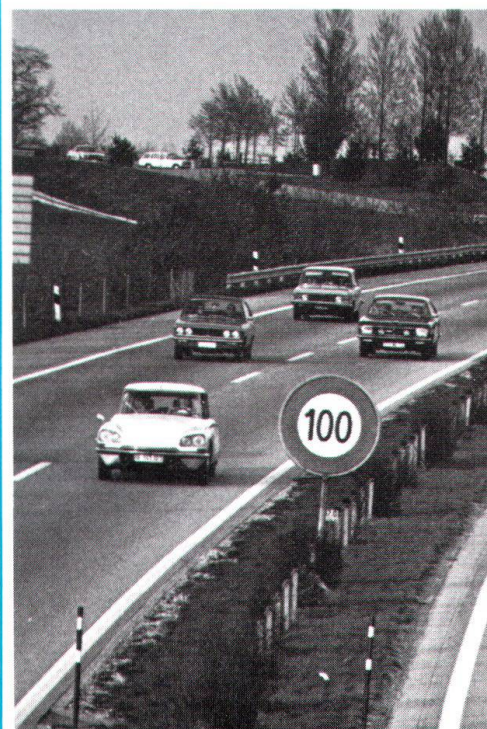
Zweckgebundene Mittel stehen für den Ausbau der Hauptstrasse und für die Errichtung eines völlig autogerechten Verkehrssystems, des

Nationalstrassennetzes, zur Verfügung. Gleichfalls vom Bund festgelegte viel zu hohe Tempolimiten erhöhen die Konkurrenzfähigkeit des Privatwagens zusätzlich.

Dem Einwand, der Strassenbenützer erwirtschaftete die Kosten seines Verkehrssystems aus eigenen Mitteln (Benzinabgaben, Steuern), ist folgendes entgegenzuhalten: Die *Umweltbelastung* durch Abgase, Lärm, Beanspruchung der Landschaft, Beeinträchtigung von Siedlungen und Erholungsgebieten wird nicht abgegolten. Von den Immissionen des Strassenverkehrs hart betroffene Private werden selten entschädigt. Die materiellen Folgen der Strassenunfälle bleiben über unser gleichfalls defizitäres Sanitätssystem in erheblichem Umfang der Allgemeinheit angelastet.

Schienen sind billiger

Hat aber nicht auch der Schienenverkehr umweltbelastende Auswirkungen? – Doch, aber sie sind um ein Vielfaches kleiner. Er erzeugt bei uns praktisch keine Abgase, der Energieverbrauch beläuft sich auf einen Bruchteil. Die Unfallquote



ist sehr viel niedriger. Und, was aus dem Gesichtswinkel des Heimatschutzes besonders wichtig ist: Der Schienenverkehr braucht für die gleiche Transportleistung sehr viel weniger Boden als der Strassenverkehr, bewirkt also weit weniger Eingriffe in Landschafts- und Ortsbilder.

Anschaulich wird uns diese Tatsache, wenn wir die Ausdehnungen einer Autobahn mit denjenigen einer (ebenso leistungsfähigen) doppelspurigen Eisenbahnlinie vergleichen und wenn wir uns erinnern, welche Einbrüche der *Strassenbau* im überlieferten Siedlungsbereich sichtbar gefordert hat und welche weiteren materiellen und immateriellen Schäden er mit seinen Immissionen nach sich zieht.

Finanzierungssystem ändern!

Die Ehrlichkeit erfordert das Eingeständnis, dass maximale Bequemlichkeit und Erhaltung der Umwelt sich nicht vereinbaren lassen.

Das dank seiner fast unbegrenzten örtlichen und zeitlichen Verfügbarkeit vielleicht bequemste Trans-

portmittel, das Auto, verlangt so grosse Opfer an erschöpflichen Gütern, dass es in Zukunft mit grösserer Zurückhaltung als jetzt benützt werden muss. Wenn die Mobilität als Errungenschaft überhaupt Bestand haben darf, muss sie sich vermehrt auf das häusliche öffentliche Verkehrsmittel, vor allem auf die Schiene, verlagern.

Mit der in den letzten Jahrzehnten betriebenen Verkehrspolitik einer für die Umwelt schädlichen Trendförderung lässt sich dies nicht bewerkstelligen. Es braucht die *Trendbremse*. Neben merklichen Strassenbauverzichten wird vor allem die Änderung des Systems der Verkehrsfinanzierung auf Einnahmen- und Ausgabenseite unerlässlich sein. Bei der finanziellen Belastung der einzelnen Verkehrsteilnehmer soll der sparsame Strassenbenützer entsprechend der geringeren Inanspruchnahme der Umwelt geschont werden. Die zur Verfügung stehenden Mittel sollen nicht einem *Automatismus* verfallen, sondern so verwendet werden, dass schliesslich die notwendigen Verkehrsleistungen auf die für die Umwelt rücksichtsvollste Art erbracht werden können. Robert Munz

«Albatros»

ti. Im September 1974 ist in Bern die Volksinitiative «Albatros» mit über 53 000 Unterschriften eingereicht worden. Sie möchte die schädlichen Abgase bei neuen Fahrzeugen mit Benzinmotoren vermindern, die Rauchvorschriften bei Dieselmotoren verschärfen sowie die Emissionen bei Motorrädern und Motorfahrrädern begrenzen. Dies im Hinblick auf die globale Luftverunreinigung und ihren gefährlichen Langzeiteinfluss auf die Gesundheit des Menschen, der Tier- und Pflanzenwelt sowie auf die Klimaverhältnisse. Die Initiative verlangt, dass in der Schweiz nur noch neue Fahrzeuge zugelassen werden, deren schädliche Abgasmengen je Vehikel und gefahrenen Kilometer folgende Werte nicht überschreiten: 7,00 g Kohlenmonoxyd (heute 46!); 0,35 g Kohlenwasserstoffe (3,00!); 0,60 g Stickstoffoxyde (heute keine Grenzwerte!). Eine Hausaufgabe also vor allem für die europäischen Automobilhersteller! Dass solche Forderungen rechtlich und technisch ohne weiteres erfüllbar sind, beweist man beispielsweise in Japan seit einigen Jahren.

Unser Parlament lehnte die Initiative jedoch kürzlich ab und verwies auf die bundesrätliche Abgaspolitik, die dieselben Ziele anstrebe. Das stimmt. Nur handelt es sich hier lediglich um allgemeine Absichtserklärungen ohne rechtsverbindlichen Charakter, weshalb vorläufig alles beim alten bliebe. Daher wurde «Albatros» von den Initianten auch nicht zurückgezogen.

Mit ihnen und andern Umweltschutzorganisationen will sich auch der Schweizer Heimatschutz für den Vorstoss einsetzen, obwohl er bedauert, dass darin die Bleigehaltsfrage nicht berührt wird. Die Abstimmung findet am 25. September statt.

