Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 112 (1994)
Heft: 7

Artikel: Der Verkehrsinfarkt
Autor: Rotach, Martin
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-78391

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 07.08.2025

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

Der Verkehrsinfarkt

Die zügellose Entwicklung der Mobilität bringt einerseits Nutzen, ohne die modernes Leben nicht mehr denkbar wäre, stösst aber anderseits an Grenzen. Wo liegen diese Grenzen, und welche grundsätzlichen Entscheide sind zu treffen?

Die Hassliebe zum Verkehr

Verkehr, dessen Infarkt uns plötzlich lähmen könnte, entsteht nicht als Selbstzweck, sondern er entsteht, weil

VON MARTIN ROTACH, ERLENBACH

Menschen oder Güter transportiert werden müssen. Jeder dieser Transporte besitzt eine Quelle und ein Ziel, und er wird aufgrund eines psychologischen oder wirtschaftlichen Entscheides ausgeführt. Er bringt in irgend einer Form Nutzen und Gewinn, sonst würden die anfallenden Kosten und Mühseligkeiten nicht in Kauf genommen.

Wer irgendwo ruhig arbeitet und plötzlich das bekannte Gis-Cis-Horn hört, stürzt ans Fenster und erblickt ein Auto, das in irrwitzigem Tempo durch die Strasse rast, links der Sicherheitslinie wenn nötig, und durch Lichtsignale, die auf Rot stehen. Es ist selbstverständlich die Polizei, die zu einem Unfall fährt, oder der Krankenwagen, der einen Herzinfarkt ins Spital bringt, vielleicht die Feuerwehr auf der Fahrt zur Börse, die nach dem Wirtschaftskollaps brennt, oder sogar ein Regierungsrat, den man wegen einer Politkrise aus den Ferien holt.

In allen Fällen handelt es sich um *nicht* geplante Fahrten, um Notfälle, die uns aus der trägen Routine reissen. Nur Einzel-Ereignisse zwar, aber sie setzen doch Zeichen, dass wir oft überfordert sind bei der Arbeit, beim Trinken, in der Politik, im Vergnügen, im Verkehr. Wir sind angespannt, überlastet, gestresst, an der Grenze.

Der Verkehr, über dessen Grenzen man heute diskutieren muss, gehört zu den magischen Begriffen, die unser Jahrhundert prägen. Er schafft Hoffnungen auf Erschliessung und Mobilität, und er weckt Angst um unsere Umwelt und Sicherheit. Man jammert über den Verkehr, über den Lärm und die Luftverschmutzung, den Bodenverbrauch und die gesellschaftlichen Auswirkungen – und doch reiht man sich jeden Tag von neuem in die rollenden und meist stehenden Kolonnen ein, oder man geniesst die Reise in vollen Zügen.

Wir haben ohne Zweifel eine Periode sensationeller Entwicklungen hinter uns: Seit der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts erlauben es die *Eisenbahnen,* rasch und sicher grosse Distanzen zu überwinden und eine Menge von Zielen zu erreichen. Die erste Hälfte dieses Jahrhunderts bescherte uns das *Automobil,* das allein dem Willen des Individuums hinter dem Steuerrad gehorcht; und seit neuerer Zeit erscheint noch das *Flugzeug* als Transportmittel am Himmel.

Für die massenhafte Benützung dieser Verkehrsmittel wurden umfassende *Verkehrsanlagen* in Form von Schienen-, Strassen- und Flug-Netzen erstellt; und zu ihrer besseren Auslastung greift man zu stets raffinierteren *Betriebssystemen.* Dieser forcierte Ausbau und Betrieb ergibt die vielfältigsten Auswirkungen in räumlicher, wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Hinsicht.

Macht der Mobilität

Eine dieser Auswirkungen ist die erhöhte Verkehrs-*Mobilität* aller Bevölkerungsgruppen. Die Möglichkeit zur freien Bewegung mit relativ geringen Kosten führt dazu, dass wir immer mehr und immer längere Transporte ausführen und damit noch mehr Verkehr schaffen. Mobilität ist aber keine abstrakte Vorstellung, sondern eine sehr handfeste Tatsache. Sie ist greifbar in Form von immer mehr Strassen, Eisenbahnanlagen und Flugplätzen, die unser Land mit eng geknüpften Netzen überziehen; und sie ist spürbar in Form von Autos, Eisenbahnzügen, Flugzeugen, Schiffen und Velos, die dauernd in Bewegung sind. Mehr Verkehr macht Freude, mehr Verkehr belastet aber auch die Umwelt, verbraucht Ressourcen und stresst die Menschen immer mehr.

Vorerst ist jedoch festzuhalten, dass Verkehr nicht etwas ist, das wir nach Lust und Laune *wünschen* oder *verbieten* können. Denn die Siedlungen der Schweiz und ihre Wirtschaft sind beinahe vollständig auf den Verkehr abgestützt und könnten ohne ihn kaum in der bisherigen Form weiterexistieren. Die Zusammenhänge sind an sich einfach: Es gibt Flächen in den verschiedensten Lagen, welche von Menschen für bestimmte Tätigkeiten wie beispielsweise für Wohnen, Arbeiten, Konsumieren, Sich-Bilden oder Erholen, benützt werden. Alle diese Flächen benötigen eine Erschliessung, damit Zutritt und Zufahrt überhaupt möglich sind, und schliesslich müssen sie auch weiträumig miteinander verbunden sein, um grössere Transporte von Menschen und Gütern zu erlauben.

Genau diese Aufgabe übernimmt der Verkehr. Während Jahrzehnten war jedermann überzeugt, dass erhöhte Bewegungsfreiheit einen wesentlichen Beitrag zum *menschlichen Wohlbefinden* leiste. Die freie Fahrt ermöglicht den Ausbruch aus der beengten lokalen Gemeinschaft, sie verspricht das Abenteuer des Sehens und Gesehenwerdens, sie erlaubt den Griff nach fernen Horizonten. Und ebensosehr dient die freie Bewegung der Erschliessung von Randregionen und der Zufahrt zu abgelegenen Parzellen. Dieser Zutritt ermöglicht eine bessere, vor allem eine rentablere Nutzung und erhöht die Verkaufs- und Gewinnchancen.

Dank Mobilität lässt sich Geld verdienen, viel Geld, ferner auch Einfluss gewinnen; denn wer über Mobilität entscheidet, besitzt Macht. Analogien zu dem klassischen «Brot und Spiele», um die Menschen von den echten Problemen abzulenken, sind nicht zu übersehen. Aber heute stellen wir auch die *Folgen* der unbeschränkten Mobilität fest.

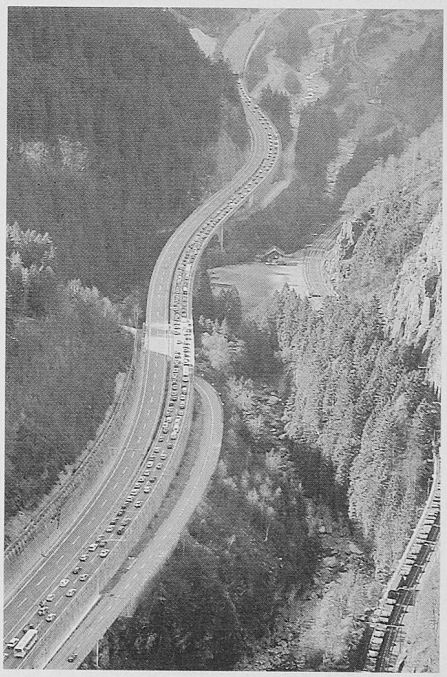

Bild 1. Stau im Strassenverkehr

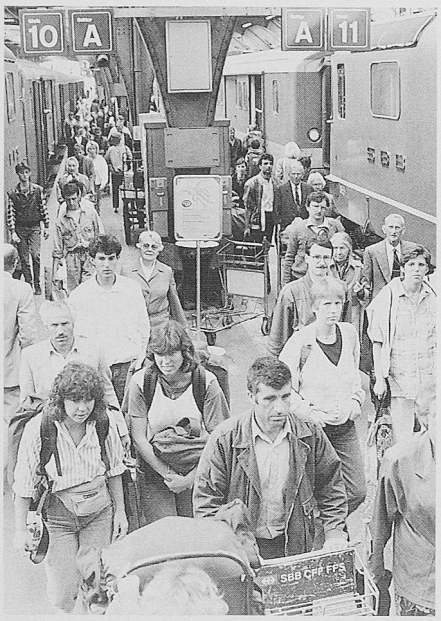

Bild 2. Stau im Bahnverkehr

Die Bekämpfung dieser Folgen wächst zum neuen Ziel der Verkehrspolitik heran. Die Mobilität muss ihren dominierenden Platz aufgeben und sich mit den Zielen der Siedlungsplanung, des Umweltschutzes, der Gesundheit, der Wohnlichkeit und anderen messen lassen.

Arten von Infarkten

Vielleicht bleibt gar nicht mehr viel Zeit, um (halbherzig) über diese Ziele nachzudenken. Denn die Fahrzeuge werden immer häufiger und immer regelmässiger im Stau steckenbleiben und für Schlagzeilen sorgen. Radiomeldungen schrecken uns auf: «9 km Stau vor Baustelle», «17 km Stau nach Verkehrsunfall» oder «24 km Stau infolge Verkehrsüberlastung vor dem Gotthardtunnel». Das sind vielleicht die Vorboten des Verkehrsinfarkts.

Über seinen Inhalt weiss man noch nicht allzuviel. Duden gibt immerhin eine gute Auswahl von einschlägigen medizinischen Begriffen wie: *Thrombose:* Entstehung eines Blutgerinnsels in der Blutbahn mit Blutgefässverengung oder Blutgefässverstopfung. Zu den Ursachen einer Thrombose gehören u.a. eine örtliche Schädigung der Gefässwand und eine örtliche Verlangsamung der Blutströmungsgeschwindigkeit. *Embolie:* Verstopfung eines Blutgefässes durch in die Blutbahn geratene körpereigene und körperfremde Substanzen. *Kollaps:* Plötzlicher Schwächeanfall infolge Kreislaufversagen *Infarkt:* Absterben eines Gewebestückes oder Organteils nach längerer Blutleere infolge Gefässverschlusses.

Ein Vergleich mit dem Verkehr ist naheliegend: Das «Blut» entspricht dem Verkehrsmittel (als Träger von lebenswichtigen Substanzen); die «Blutgefässe» entsprechen den Verkehrsanlagen; der Blutdruck gleicht der Rolle des Betriebssystems und das «Herz» wirkt wie die Mobilität als Antrieb der Transporte. Beide Systeme funktionieren nur, wenn alle vier Elemente problemlos arbeiten.

Die Gründe zu Gefässverengungen, Verstopfungen, zu Gefässverschlüssen oder Kreislaufkollapsen im Verkehr sind äusserst vielfältig. Sie können bei jedem der zuvor genannten Elemente des Systems liegen: bei den Verkehrsmitteln, bei der Verkehrsanlage oder beim Betrieb. Es beginnt mit *Einzelereignissen* bei den Verkehrsmitteln, wie Pannen, Unfälle, technische Mängel, Stromunterbrüche; es können auch *Unterbrüche* der Verkehrsanlagen sein, bewirkt durch Hagelschlag, Lawinen und Überschwemmungen oder durch Unterhaltsarbeiten, Reparaturen oder gar Brückeneinstürze. Ähnlich wirken bewusste Störaktionen wie Streiks von Zöllnern, Busfahrern, Fluglotsen oder des gesamten öffentlichen Personals, und nicht zuletzt Blockaden durch Bauern, Lastwagenfahrer oder Demonstrationen von Umweltschützern. Die häufigsten Kollapse stellen sich jedoch regelmässig an den gleichen Stellen oder Achsen ein, wo die *Nachfrage* nach Verkehr grösser ist als das vorhandene Angebot an Kapazität.

Die geschilderten momentanen und lokalen Störungen könnten folgende Entwicklungen auslösen: Es treten auf Strassen dauernd lokale Staus auf; Automobilisten weichen auf andere Routen aus und provozieren dort weitere Staus; bei häufigen, flächenhaften und langandauernden Verstopfungen wird auf die Eisenbahn oder das Flugzeug umgestiegen, bis auch diese hoffnungslos überlastet sind; in der Folge werden Tätigkeiten zum Teil verlegt und schaffen an anderer Stelle neue Mobilitäten, was dort wiederum zu Staus führt.

Diese Vision endet beim Zustand, wo alle Verkehrsmittel stillstehen, alle Verkehrsanlagen bis zum Rande voll sind, der Betrieb zusammenbricht und die Mobilität auf Null absinkt. Der totale, dauernde, überall gleichzeitig auftretende Kollaps führt zum Infarkt, nämlich (nach Definition) zum «Absterben von Organteilen» infolge längerer Blutleere. Im Fall des Verkehrs bedeutet das: Wenn keine Transporte mehr ausführbar sind, ist die Erschliessung von Flächen unmöglich, und wenn Flächen nicht mehr erschlossen sind, brechen darauf Produktion und Konsum zusammen. Wenn aber die Wirtschaft zusammenbricht, werden auch die anderen menschlichen Tätigkeiten (wie Wohnen, Sich-Bilden und Erholen) obsolet, und wenn die Menschen ihre Grundtätigkeiten nicht mehr ausüben können, ziehen sie weg und lassen die Flächen veröden.

Was tun beim Infarkt?

Diese Entwicklung ist unerwünscht, unakzeptabel und wahrscheinlich letal; man muss den Infarkt infolge Verkehrsstau verhindern. Neue leistungsfähige Verkehrsanlagen werden gefordert, bessere, sogar intelligente Fahrzeuge sind gefragt, und die Elektronik soll den Betriebsablauf optimieren. Damit kann die Nachfrage nach Mobilität wieder besser befriedigt werden. Man darf ruhig weiter konsumieren und hochmobil leben.

Tatsächlich ist diese Lösung schon gefunden. Eine Tageszeitung titelte kürzlich «Mit *Technik* gegen den Verkehrsinfarkt». Und gerade am nächsten Tag brachte dieselbe Zeitung eine weitere Trostmeldung: «Die rund 115 000 niederländischen Beamtinnen und Beamten müssen bei dienstlichen Fahrten auf Bus oder Velo umsteigen. Autofahrten werden ab sofort nicht mehr genehmigt, teilte das Innenministerium mit. Für Dienstreisen per Fahrrad kann Kilometergeld abgerechnet werden.»

Eine weitere Lösung bietet die *Telekommunikation.* Wo immer möglich, ist die physische Mobilität von Menschen und Gütern zu substituieren durch den elektronischen Transport von Informationen. Hierunter fallen beispielsweise Telearbeit, Bürokommunikation, Teleshopping, Videokonferenz usw. Alle telekommunikationsgestützten Tätigkeiten führen direkt zu einer Reduktion der Verkehrsnachfrage. Ausserdem erlaubt die Telearbeit eine erhebliche Flexibilität beim individuellen Zeitbudget, was den Abbau von Verkehrsspitzen in jedem Fall erleichtert.

Wenn man aber mit technischer und organisatorischer Lust und Tücke noch mehr Mobilität und noch mehr Verkehr ermöglicht, dann tritt vermutlich der *Umweltkollaps* oder der menschliche *Stress-Infarkt* früher ein. Ist es denn nicht hilflos, den Menschen bei Smogalarm zu empfehlen, die Wohnungen nicht zu verlassen, die Fenster zu schliessen und keine anstrengenden Tätigkeiten auszuüben. Und ist es nicht erschreckend, wenn jeder dritte Verkehrsunfall selbstverschuldet ist. Und wie reagiert man auf folgende Meldungen: «Nur ein Stillstand des Bevölkerungswachstums für die Dauer einer Generation kann gemäss Wissenschaftern eine ökologische Katastrophe ... vermeiden.»

Mensch, werde vernünftig

Der *Mensch* verhält sich meistens sehr vernünftig nach dem Herzinfarkt oder nach seinem ersten Kollaps. Er hält sich in allen Belangen zurück, er lebt bewusst und rationiert seine Ansprüche; er hört sofort mit Rauchen auf, er trinkt mit Mass, er isst nur noch soviel wie nötig und so wenig Fett wie möglich, er verzichtet auf jede Hektik und bewegt sich vor allem zu Fuss. Die *Gesellschaft* stellt sich ebenso gegen einen Infarkt und sucht Verfahren zur friedlichen Konfliktlösung, sie fordert Mässigung in den Ansprüchen. Die *Wirtschaftspolitik* verlangt, um den Budgetkollaps zu vermeiden, eine Änderung der Ausgabeneuphorie, sie will sparen und muss verzichten.

Auch gegen den Verkehrsinfarkt hilft nur eine Änderung der Einstellung. Man versteht zwar die Freude des einzelnen an Mobilität und Verkehr, wenn er als Cabrio-Fahrer den Wind in den Haaren spürt, wenn er als Multipack-Reisender die Südsee erlebt; sogar wenn der SBB-Freak am liebsten in der Bahn übernachtet, und wenn der Familienvater ein Pfund Butter mit dem Motorboot holt. Und doch erkennen heute die meisten, dass die Summe solcher Einzelfahrten zu gross wird und dem Menschen und der Natur Schaden bringt. Zudem weist die aktuelle Fachliteratur darauf hin, dass es in absehbarer Zeit nicht mehr beliebig viel Treibstoff für Autos und nicht unbeschränkte Mengen an Elektrizität für den öffentlichen Verkehr geben wird. Man stelle sich dann Herrn und Frau Schweizer vor, wie sie im Autofriedhof von ihrem Liebling Abschied nehmen müssen und wie sie dereinst im letzten bedienten SBB-Bahnhof den letzten Zug besteigen.

Mögliche Lösungen

Der Verkehr muss auf das tatsächlich Notwendige begrenzt werden, wenn wir überleben wollen. Das heisst:

- *Zurückhaltung* ist nötig
- *Rationierung* ist nötig
- *Verzichte* sind nötig.

Die Verkehrsingenieure sollen bei der Änderung von Mobilitätsbedürfnissen und Mobilitätsangeboten mithelfen. Leider handelt es sich oft nur um Einzelmassnahmen und nicht um eine Strategie, was man dann «Politik der kleinen Schritte» zu nennen beliebt.

Bekannte Vorschläge im direkten *Verkehrsbereich* sind: bessere Koordination der Lichtsignalanlagen, Reduktion der Parkplätze für Pendler, Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie Verkehrsberuhigung und Kanalisierung innerorts.

Bild 3. Stau im Luftverkehr

Im *Siedlungsbereich* sucht man Verbesserungen mit Nutzungsverdichtung bei öffentlichen Haltestellen, mit Mischzonen und Doppelnutzung von Verkehrsflächen sowie mit Staffelung von Arbeits-, Schul- und Einkaufszeiten.

Und schliesslich schlägt man im *verkehrspolitischen Bereich* Massnahmen vor, wie beispielsweise Substitution des raschen Autoverkehrs durch Langsamverkehr, massive Änderung der Tarifstrukturen, Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs und Förderung von Car- und Vanpooling im Individualverkehr. Alles längst bekannt, mehrfach vorgeschlagen und heftig diskutiert. Es fehlt keineswegs an guten Theorien und einzelnen Beispielen, hingegen sehr an der umfassenden Praxis.

Umdenken tut not

Warum werden wir nicht einfach vernünftig, sehen wir die Zeichen nicht, oder wollen wir sie nicht wahrnehmen, können wir die Zusammenhänge nicht erkennen?

Wir leben in einer Welt, die in den vergangenen Jahrzehnten durch zwei wichtige Überzeugungen geprägt wurde: nämlich erstens, es sei alles machbar, wenn nur der Aufwand genügend gross wäre, und zweitens, das Machbare solle auch gemacht werden, wenn es direkte Vorteile bringe.

Anlass zu solcher *Macher-Haltung* ist die suggestive Annahme, dass sich die Zufriedenheit des Menschen unbegrenzt vermehren lasse, wenn man ihm nur möglichst viele Wünsche erfülle. Diese «Fortschrittsreligion» basiert auf unbegrenzter Produktion erwünschter Güter, auf absoluter Freiheit des Konsums und auf uneingeschränktem Anspruch auf Glück. Die wachsende Betonung des einzelnen Menschen mit seinem Streben nach Gewinn und Selbstbestimmung schafft aber zunehmende Konflikte zwischen Individuum und Kollektiv, zwischen Konsum und Umwelt sowie zwischen Egoismus und Verantwortung. Es ist noch nicht absehbar, auf welche Seite das Pendel langfristig ausschlagen wird, weil die Entwicklung nicht mehr allein von den *Möglichkeiten*, sondern von *unserem Wollen* und von *unserem gemeinsamen Verhalten* abhängen wird.

Thesen

☐ Die Entwicklung des Verkehrs, sowohl nach Menge wie nach Leistung, geht heute beinahe umgebremst weiter. Zwar erkennt man bereits die nachteiligen Folgen einer zunehmenden Belastung des Verkehrssystems und der bebauten wie der natürlichen Umwelt – aber noch immer ruft man nach dem wissenschaftlichen Beweis der Kausalitäten und, in der Zwischenzeit, nach weiteren Verkehrsverbesserungen. Solche Massnahmen lassen zwar kurzfristige Vorteile gewinnen; aber plötzlich könnte es zu spät sein. *Die Wirtschafts-, Siedlungs- und Verkehrspolitik darf nicht bis zum Eintritt des Infarkts warten, bevor sie beschliesst zu handeln.*

☐ Trendprognosen als Grundlage für Verkehrsplanungen und Verkehrspolitik sind gefährlich, da sie kaum viel mehr sind als eine Fortschreibung der Nachfrage. Auch die auf eine Siedlungs- und Nutzungsentwicklung abgestützten Verkehrsmodelle basieren meistens auf Wachstumsvorstellungen. *Prognosen einer ungehemmt wachsenden, arbeitsteiligen und räumlich getrennten Wirtschaft, sowie die daraus folgenden Trends der Siedlungs- und Verkehrs-*

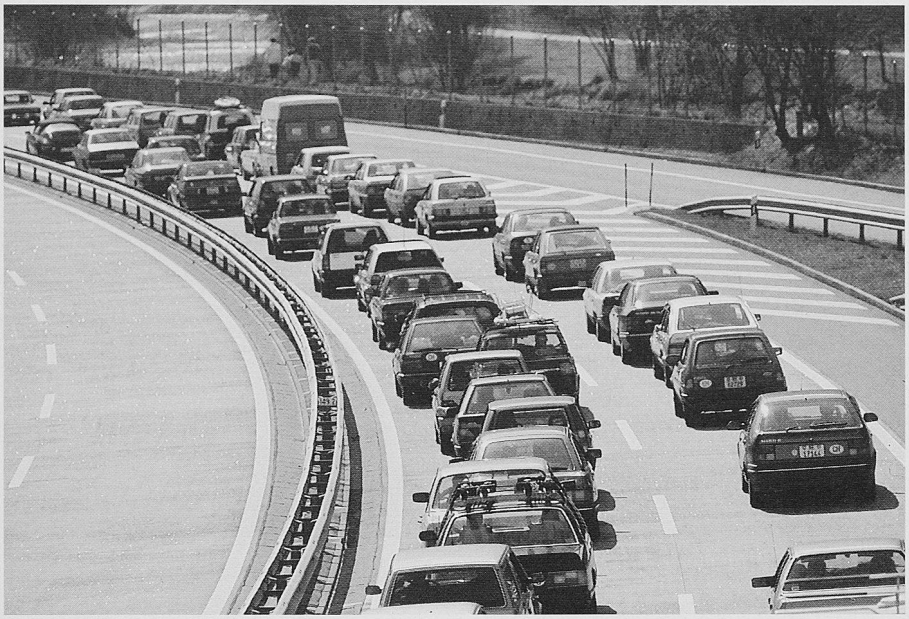

Bild 4. Stau im Strassenverkehr

nachfrage, sind als Planungsgrundlagen nicht mehr zulässig.

☐ Es ist offensichtlich geworden, dass die Vision einer verkehrsgerechten oder gar autogerechten Schweiz, welche die ungehemmte Nachfrage des Verkehrs zu befriedigen vermöchte, nicht mehr realisierbar ist. Die umfassende Deckung der Nachfrage nach Verkehrsanlagen ist nicht mehr möglich. Die einzelnen Transporte sind deshalb den bestgeeigneten Verkehrsmitteln zuzuordnen. *Die freie Wahl der Verkehrsmittel ist keine sinnvolle Randbedingung mehr, um Verkehrsinfarkte zu vermeiden.*

☐ Eine Verkehrspolitik, welche auf ein dauerndes Gleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage verzichtet, muss die Transportleistungen neu definieren. Vor allem hat das Angebot innerhalb der Grenzen der Umwelt und des Menschen zu bleiben. Es ist auf die Deckung des wirklich nötigen Bedarfs und nicht auf alle möglichen Wünsche auszurichten. *Die Mobilität von Menschen, Gütern und Dienstleistungen ist neu zu definieren und auf das nötige und zulässige Mass zu begrenzen.*

☐ Die Steuerung der Siedlungs- und der Verkehrsnachfrage in Richtung der erwünschten Entwicklung bedarf griffiger Instrumente. Erfahrungsgemäss reagieren wir rasch auf marktwirtschaftliche Eingriffe, obschon wir sie kaum schätzen. *Die unerwünschte Entwicklung soll durch eine Verrechnung der gesamten Kosten begrenzt, die erwünschte jedoch durch wirtschaftliche Anreize gefördert werden.*

☐ Die Beschränkung auf das Nötige ist unerlässlich, Rationierung nicht ersetzbarer Güter muss sein, Verzicht auf umweltschädigende Tätigkeiten soll zum Prinzip werden. So gibt es doch bereits Leute, die freiwillig auf Auto und Ferienhaus verzichten, die wie früher gerne dort wohnen, wo sie arbeiten; sie kaufen neuerdings in der Nachbarschaft ein und haben den Kaffeejass mit den Nachbarn wieder entdeckt. *Man darf nicht mehr alles machen, nur weil es technisch und wirtschaftlich machbar ist. Verzichte helfen Infarkte vermeiden, und vielleicht wächst die Zufriedenheit der Menschen sogar, wenn sie gezwungen werden, ihre Wünsche zu rationieren.*

Die Wahrheit ist zumutbar

Schon melden sich Stimmen, welche meinen, solche Forderungen seien ungerecht, undemokratisch, unmöglich und überhaupt unakzeptabel. Als ob wir noch frei wählen könnten!

Es ist unbestritten, dass alle diese Thesen massive Veränderungen der heutigen Lebensgewohnheiten und des Verhaltens verlangen. Da sich solche Änderungen vermutlich nicht von selbst ergeben, werden wir als Bewohner, als Konsumenten und als Verkehrsteilnehmer in den nächsten zehn Jahren auf alle Fälle weitere Beschränkungen hinnehmen müssen. Diese Wahrheit ist ohne weiteres zumutbar; denn wir haben längst gelernt, auf der Strasse nur rechts zu fahren, die Eisenbahn nach Fahrplan und mit gelöster Fahrkarte zu benützen sowie die Türen der Flugzeuge nicht in der Luft zu öffnen. Mit weiteren Vorschriften und Regeln wird es uns und unseren Kindern zweifellos auch gelingen, den Verkehr wieder auf ein erträgliches Mass zu beschränken. Dabei müssen wir lediglich diejenige Eigenschaft einsetzen, die uns vom Tier unterscheidet – die *Vernunft.*

Forderungen

Vor 30 Jahren glaubte man, es genüge, der Politik *eine* technische Lösung vorzuschlagen. Vor 20 Jahren dachte man, es sei besser eine *Auswahl* von Lösungen vorzulegen. Vor 10 Jahren meinte man, die Politiker seien zu zwingen, selber *nachzudenken.* Und heute fordert man *grundsätzliche* Entscheide, bevor eine Lösung angeboten werden kann.

Die Politik muss endgültig damit aufhören, so zu tun, als könne sie alle Wünsche und Forderungen erfüllen. Sie hat glaubhaft darzustellen, dass die reine Anspruchsgesellschaft, die Konsumgesellschaft und die Benützergesellschaft keine langfristige «politische» Lösungen sind. Unser Staat muss wieder mehr sein als das Kräfteparallelogramm von Interessensgruppen. Was not tut, ist nicht mehr länger eine Politik, die bloss laviert, die jedem etwas Halbes gibt und im übrigen alles offen lässt. In diesem Sinne fordere ich drei *grundsätzliche Entscheide* aus der Vielfalt der genannten Thesen.

Forderung 1: Die moderne Verkehrsplanung richtet sich nicht länger nach der ungehemmten Nachfrage. *Sie muss dasjenige Angebot definieren, das nötig und dessen Ausschöpfung gerade noch tragbar ist.*

Forderung 2: Das so begrenzte Angebot lässt keinen Spielraum mehr für Luxus, Reserve und Doppelspurigkeiten. Die Erschliessung jeder einzelnen, genutzten Parzelle muss zwar immer gewährleistet sein; aber das zu benützende Verkehrsmittel wird nach Ort, Zeit und Transportzweck vorbestimmt. *Die heilige Kuh der freien Verkehrsmittelwahl ist zu schlachten.*

Forderung 3: Wer das begrenzte Angebot benützen will, muss die wirkliche Kosten für die Transporte bezahlen. Diese Kostenwahrheit beschränkt sich nicht auf eine simple Strassenrechnung, sondern für jeden Transport müssen alle Kosten angelastet werden, die direkten, die indirekten und die intangiblen Kosten sowie die künftigen Entwicklungskosten. *Der echte Preis der Mobilität ist zu bezahlen.*

Diese drei Forderungen sind hart. Aber wenn wir den Infarkt vermeiden wollen, dann genügen kleine, sanfte, langsame Änderungen der Einstellung offensichtlich nicht mehr. Wir müssen umstellen, und zwar nicht irgendwann einmal, sondern hier und jetzt. Nur so haben alle Beteiligten, die Menschen, die natürliche und die bebaute Umwelt eine Chance, langfristig zu überleben.

Adresse des Verfassers: *Prof. M. Rotach,* Rankstrasse 41, 8703 Erlenbach.