

Die Trendwende: einige Gedanken zum Trend im Modalsplit

Autor(en): **Zürcher, Richard**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **105 (1987)**

Heft 27-28

PDF erstellt am: **12.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-76647>

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.

Entwicklung der Wirtschaft und des technischen Fortschrittes bestimmt wird, versagen die üblichen Kriterien und Indikatoren, mit denen ein Bahnunternehmen seinen eigenen Management-Erfolg beurteilen und ausweisen kann. Das gleiche gilt für die Erfolgskontrolle von aussen. So kann es zwar eine politisch-psychologische Richtschnur darstellen, wenn den Zürcher Verkehrsbetrieben VBZ gesetzlich ins Pflichtenheft geschrieben wird, sie müssten mindestens 65% eigenwirtschaftlich sein. Dass ein solches Ziel auf die Dauer nicht haltbar ist, sondern aller Voraussicht nach wieder (nach un-

ten) revidiert werden muss (oder mit Änderung der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen unterstützt wird), kann auch die brillianteste Management- und Marketingleistung des Unternehmens nicht verhindern.

Sehr ähnliches gilt auch für die Leistungsaufträge für die SBB. Es ist zwar ohne Zweifel sinnvoll und nützlich, wenn die Politik die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen möglichst ausdrücklich und präzise formuliert, die sie den Unternehmen setzen will. In politischen Gremien scheint man aber dem SBB-Leistungsauftrag oft magi-

sche Kräfte anzuwünschen, die er ganz einfach nicht haben kann. So könnte zum Beispiel kein privatwirtschaftliches Unternehmen die Garantie abgeben, den Bahntransitverkehr oder den Schnellzugsverkehr der SBB auf die Dauer bedingungslos voll kostendeckend aufrechtzuerhalten, wie dies in den Leistungsaufträgen der SBB sinngemäss mit der Definition des «unternehmerischen Marktgebietes» (ohne GWL) verlangt wird.

Adresse des Verfassers: Dr. S. Mauch, dipl. Bauing. ETH/SIA, Oberlunkhofen, und INFRAS, Dreikönigstrasse 51, 8002 Zürich.

Die Trendwende

Einige Gedanken zum Trend im Modalsplit

Von Richard Zürcher, Zürich

Im Zusammenhang mit dem vorangehenden Beitrag [1] haben wir den vormaligen Leiter der Verkehrspolizei der Stadt Zürich gebeten, gestützt auf seine langjährigen Erfahrungen gewissermassen von der «Front», einige Betrachtungen zu den echten Chancen einer immer dringenderen Veränderung des «Modalsplit», also der Teilung zwischen individuellem und kollektivem Verkehr anzustellen.

(Red.)

In seinem Aufsatz «Prognosen und Zukunft des Verkehrs» stellt Professor Rotach [2] die Frage: Welche trendhaften Entwicklungen sind möglich, und welche Trendbrüche sind denkbar? Er weist dabei auf die Abnahme des Pferdebestandes in der Schweiz nach dem Kriege von gegen 150 000 auf deren 50 000 hin, wobei diese Entwicklung – Übernahme des bisherigen Nutzverkehrs durch das Automobil – voraussehbar war. Steht eine ähnliche Wende zugunsten des öffentlichen Verkehrs bevor und ist deren Umfang und Zeitpunkt überhaupt voraussehbar? Voraussehbar war jedenfalls die Energiekrise 1973 nicht, die einen ersten Trendbruch und damit eine augenfällig veränderte Einstellung zum Modalsplit brachte. Die neuesten ökologischen Erkenntnisse wie Schadstoffeinwirkungen auf die Natur oder Lärmeinwirkungen auf den Menschen, verbunden mit dem immer mehr zutage tretenden Engagement gewisser politischer Parteien, wären an sich Ursache genug, einen neuen Trendbruch zuungunsten des Individualverkehrs herbeizuführen.

Trend zum Gegenteil?

Am 29. Dezember letzten Jahres war einer Zürcher Tageszeitung [3] zu entnehmen, dass sich das Jahr 1986 zum absoluten Rekordjahr für Autoverkäufer entwickelte. Die Schwelle von 300 000 Verkäufen werde sogar überschritten. Wie ist dieser Boom erklärlich in einer Zeit, da sich der öffentliche Verkehr mit dem Taktfahrplan und Abonnementsverbilligungen Sympathie verschaffte und anderweitige grosse Anstrengungen wie Projektierung der Bahn 2000 und Bau der Zürcher S-Bahn unternommen werden?

Als Grund, dass ausgerechnet das Jahr 1986 zum Rekordjahr der Automobilimporteure geführt hat, werden einmal die gute Wirtschaftslage, dann aber auch die Tatsache, dass neue Abgasvorschriften erlassen wurden, angeführt. Offenbar wenig Eindruck machten generell gesehen die oben erwähnten Vorkehrungen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs. Was kümmert schliesslich den Bauern die Bahn 2000 auf seinem

abgelegenen Hofe oder den Pendler die Zürcher S-Bahn, wenn er in einem von ihr nicht berücksichtigten Teil der Region wohnt?

Muss die Trendwende behördlich angeordnet werden?

Rückblickend betrachtet, waren es nur übernationale Grossereignisse wie Kriege oder Krisen, die einen Trend zu beeinflussen vermochten. Die zahlreichen Appelle, freiwillig auf die Bahn umzusteigen, das Inaussichtstellen von Verbesserungen jeder Art im Zugverkehr und das Anordnen von Erschwernissen zuungunsten des Individualverkehrs haben bis heute keine entscheidenden Wirkungen gezeigt. In einem Wahlblatt vom 21. November 1986 schreibt ein namhafter Politiker u.a.:

«Seien wir uns bewusst, das Auto hat nicht nur Nachteile, sondern bringt uns auch viele Vorteile. Die meisten von uns schätzen ein Leben in Wohlstand und möchten nur ungern darauf verzichten. Dieser Wohlstand kann aber in einem nicht geringen Ausmass nur mit dem Automobil erzielt werden. Ich denke dabei nicht primär an den Sonntagsfahrer, welcher mit seiner Ausfahrt seinem Hobby frönt, sondern an die gesicherte Versorgung in allen Bereichen wie Nahrungsmittel, Medizin, Sicherheit, usw.»

Behördliche Anordnung bedeutet Zwang und zwingen lässt sich der Bürger von Seiten des Staates sehr ungerne, insbesondere dann nicht, wenn ihm die Obrigkeit die oben gepriesenen Vorteile des individuellen Verkehrs nicht durch ebenbürtige zu ersetzen vermag. Und

doch steht fest, dass irgendwann die ökologische Katastrophe unvermeidbar sein wird, wenn es nicht gelingt, den Trend zum Individualfahrzeug in eine verantwortbare und vernünftige Richtung zu steuern. Soll hier der Zeitpunkt des Trendbruchs bewusst dem Zufall überlassen werden oder ist unsere Gesellschaft bereit, sich entsprechend zu verhalten? Professor Rotach schreibt dazu in seiner eingangs erwähnten Arbeit:

«Es ist somit klar, dass ins Gewicht fallende Veränderungen kaum stattfinden werden, wenn nicht die Gesellschaft und die Individuen bereit sind oder gezwungen werden, sich zu ändern. Ein hinter uns liegendes Beispiel ist die erwähnte Anpassung der Gesellschaft an das Auto in den letzten 40 Jahren: Wir haben auf das Pferd verzichtet und sind tatsächlich eine mobile Gesellschaft geworden; und aus den vorher kompakten Siedelungen entstanden die bekannten Streusiedelungen. Das führte auch zu Änderungen der Zeitbudgets, der Berufschancen, der Verwendung des persönlichen Einkommens, aber auch der menschlichen Tätigkeiten und der Nutzung unseres Landes, und zwar in einem seinerzeit kaum vorausgesehenen Ausmass.»

Vernünftige Beeinflussung des Trends

Der Mensch hat sich mit Hilfe des Autos, des Flugzeuges und der Bahn eine nie geahnte Mobilität verschafft, auf die er wohl kaum je verzichten wird. Er muss aber wissen, dass ihm die Umweltbelastung in seinem Tun Schranken auferlegt. So hat er auf längere Sicht mehrheitlich das Mittel zu nutzen, das der Umwelt am wenigsten Schaden zufügt, selbst dann, wenn es nicht das wirtschaftlichste oder das bequemste ist. Es ist ihm der Trend zur Bahnbenützung zu ebnet und schmackhaft zu machen. Dabei sind die negativen Aspekte des öffentlichen

Verkehrs wie mangelnde Feinverteilung, zu lange Wartezeiten, ungeschützte Warteräume, mangelnder Tarifverbund, ungenügende Transportkapazität, zu vieles Umsteigen, mürrische ÖV-Beamte, mangelnde Park- und Ride-Möglichkeiten u.a.m. zu erkennen und zu beseitigen.

Ob die Beseitigung all dieser Mängel den Trend «weg vom Auto – hin zur Bahn» im gewünschten Masse zu beeinflussen vermag, ist ungewiss. Die Massnahmen müssen sich notgedrungen auf längere Zeiten erstrecken, während welchen sich die Technologie im Fahrzeugbau entsprechend anpasst und verbessert. Einbau von Katalysatoren, Verwendung von bleifreiem Benzin, geräuscharme Motoren usw. liegen im Wettstreit mit den Verbesserungen im öffentlichen Verkehr. So gesehen, könnte eine Patt-Situation eintreten.

Die drei Hauptbereiche der Gesamtverkehrskonzeption Schweiz lauten:

- Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse
- Wirtschaftlicher Einsatz der Mittel
- Berücksichtigung der direkten und indirekten Auswirkungen.

Unter den letztgenannten Hauptzielbereich fällt aus der Sicht des Umweltschutzes insbesondere die Verminderung der Beeinträchtigung des Menschen und seiner Umwelt durch den Verkehr. Damit ist auch politisch die Aufgabe gestellt, den Verkehr im Rahmen der Legalität umweltfreundlich zu gestalten. Das ermöglicht auch, dem individuellen Verkehr diejenigen Fesseln anzulegen, die ein sinnloses und unnützes Umherfahren einzuschränken vermögen, ohne dass dabei die wirtschaftlichen Bedürfnisse über Gebühr tangiert werden. Mit dezidierten Massnahmen, die das Schweizerische Strassenverkehrsgesetz (SVG) und die Strassenverkehrstechnik erlauben, sollte dies möglich sein. Gewiss, daneben darf eine *stete Beeinflussung des Verhaltens der Verkehrsteilnehmer nicht fehlen, sie darf aber nie zur Schikane und Nötigung ausarten.*

Muss der Trend-Verlauf überblickbar sein?

Im Nachhinein kann jede Massnahme analysiert werden, wobei sich die erzielten Veränderungen in bezug auf den zeitlichen Ablauf graphisch besonders gut erfassen lassen. Dabei sind allfällige Trendwenden besonders augenfällig. So wäre denn zu wünschen, dass der Vollzug aller hier möglichen Massnahmen den Trend zur Bahn im Hinblick auf den Schutz unserer Umwelt verstärken könnte. Es ist nicht nur wünschbar, sondern überaus notwendig, dass die Passagierzahlen der öffentlichen Verkehrsbetriebe mit den gefahrenen Kilometern des motorisierten Individualverkehrs bzw. mit dessen Treibstoffverbrauch, in stetem Vergleiche gehalten werden, wobei zu hoffen ist, dass sich eine Trendwende oder sogar ein Trendbruch zugunsten des öffentlichen Verkehrs in Bälde abzeichnen möge.

Adresse des Verfassers: Dr. jur. R. Zürcher, Kettberg 6, 8049 Zürich.

Literatur

- [1] Dr. Samuel P. Mauch: Öffentlichen Verkehr fördern! Wozu, welchen, wie? Überlegungen zur Zukunft des Verkehrs in der Schweiz. «Schweizer Ingenieur und Architekt», 1987, Heft.../87
- [2] Prof. Martin Rotach: Prognosen und Zukunft des Verkehrs. Referat anlässlich der Hauptversammlung der VSS in St. Gallen, 1986
- [3] Tages-Anzeiger: 1986 absolutes Rekordjahr für Autoverkäufer? Montag, 29. Dezember 1986
- [4] Rolf K. Häberling: Zukunft ohne Auto – Auto ohne Zukunft? Der Zürcher Bote, Wochenzeitung für den Mittelstand
- [5] TCS und Umwelt (Grundsätze und Richtlinien; Ziele und Massnahmen), Genf, Juni 1985
- [6] Verkehrspolitik der Stadt Zürich. Probleme, Grundsätze, Massnahmen, Beispiele zur Verkehrsberuhigung.