

Objektyp: **Advertising**

Zeitschrift: **Vermessung, Photogrammetrie, Kulturtechnik : VPK =  
Mensuration, photogrammétrie, génie rural**

Band (Jahr): **93 (1995)**

Heft 9

PDF erstellt am: **18.05.2024**

### **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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*  
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, [www.library.ethz.ch](http://www.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

einen wichtigen Beitrag zur aktuellen verkehrspolitischen Diskussion. Zusammen mit den gesamtschweizerischen Studien des Dienstes für Gesamtverkehrsfragen im EVED zu den Kosten und Nutzen des Verkehrs, stehen nun wichtige wissenschaftliche Grundlagen für die politische Umsetzung der Kostenwahrheit im Verkehr zur Verfügung.

Um was geht es bei der Kostenwahrheit? Durch die ausserordentlich starke Verkehrsentwicklung in den vergangenen Jahrzehnten – namentlich im Bereich des motorisierten Strassenverkehrs – wird die Verkehrspolitik zunehmend mit den Grenzen eines weitem Mobilitätswachstums konfrontiert. Diese Grenzen liegen in der Gefährdung der Gesundheit des Menschen und seiner natürlichen Umwelt, in der finanziellen Belastbarkeit der öffentlichen Hand, im Verbrauch nicht-erneuerbarer Ressourcen, aber auch in einer volkswirtschaftlich fragwürdigen Kosten-/Nutzen-Bilanz weiterer Verkehrsinvestitionen. In diesem Gesamtkontext gewinnt die politische Forderung zunehmend an Bedeutung, dass die heute von der Allgemeinheit getragenen (externen) Kosten des Verkehrs künftig vermehrt den Verursachern, also den Verkehrsbenutzern, anzulasten sind. Durch diese Überwälzung (Internalisierung) der externen Kosten an die Verursacher soll ein sorgsamer Umgang mit der Mobilität ange-

strebt werden, unnötige Verkehrsbeziehungen sollen vermieden und die Umlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel sollen gefördert werden.

Aufgabe der Wissenschaft war es, diese externen Kosten zu quantifizieren, die Ursachen ihrer Entstehung zu analysieren und mögliche Strategien zur Überwälzung und zur Verminderung dieser Kosten aufzuzeigen. Aufgabe der Politik wird es jetzt sein, gangbare – d.h. konsensfähige – Wege für die künftige Finanzierung und Lenkung des Verkehrs im Rahmen einer Gesamtverkehrspolitik zu finden. Dabei stellen sich für die nun notwendige politische Diskussion eine Reihe sehr umstrittener und heikler Fragen: Umfasst die Kostenwahrheit nur die Anrechnung der externen Unfall- und Umweltkosten und betrifft daher primär den motorisierten Strassenverkehr? Oder gehören dazu auch die ungedeckten Infrastrukturkosten, welche vor allem dem öffentlichen Verkehr anzulasten sind? In welchen Realisierungsschritten (Etappen) ist die Kostenwahrheit zu verwirklichen, damit den übergeordneten langfristigen Zielsetzungen der Gesamtpolitik (Wirtschafts-, Finanz-, Umwelt-, Verkehrs-, Energie-, Raumordnungspolitik) entsprochen werden kann? Auf welche bestehenden rechtlichen Grundlagen können sich solche Strategien abstützen, welche Voraussetzungen fehlen dazu?

Mit diesen wenigen Hinweisen wird auch klar, dass der mit den Ergebnissen des NFP 25 «Stadt und Verkehr» eingeleitete Dialog zwischen Wissenschaft und Politik intensiv weiterzuführen ist. Mit dem vom Bundesrat beschlossenen NFP 41 «Verkehr und Umwelt» besteht eine ideale Voraussetzung dazu.

Adressen der Verfasser:

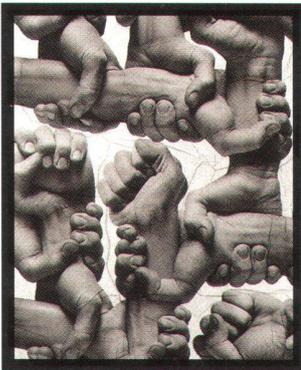
Prof. Dr. René L. Frey  
ordentl. Professor für Nationalökonomie  
Präsident NFP «Stadt und Verkehr»  
Universität Basel  
CH-4000 Basel

Dr. Urs Geissmann  
Direktor des Schweizerischen Städteverbandes

Mitglied der Expertengruppe NFP «Stadt und Verkehr»  
Schweizerischer Städteverband  
Postfach  
CH-3000 Bern

Dr. Jörg Oetterli  
Leiter Dienst für Gesamtverkehrsfragen  
EVED

Mitglied der Expertengruppe NFP «Stadt und Verkehr»  
Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement  
CH-3003 Bern



## Schluss mit *dem* Kräfteressen.

### DIE NEUEN DEC DESKTOP COMPUTER MIT PENTIUM®-PROZESSOR.

Ab jetzt bietet die gesamte DEC Desktop Familie die Pentium® Technologie als



pentium®  
PROCESSOR

Standard an. Und das zu einem Preis, den viele unserer Konkurrenten für schwächere Leistung verlangen. Neben PCI/ISA-

Bus, erweitertem Power Management und Plug & Play-Eigenschaften können Sie jetzt bei den neuen Venturis und Celebris PCs zwischen fünf verschiedenen Pentium® Chips von 75 bis 133 MHz wählen. Trotz dieser Hochleistungen sind die Desktop-Linien von DEC nach wie vor einfach zu installieren und in Ihr Netz zu integrieren. Entdecken Sie selbst die beispiellose Kraft und Geschwindigkeit der Digital Desktop Familie.



digital  
PC

teleprint  
tdc  
SA  
COMPUTER PERIPHERIE

Industriestr. 2, 8108 Dällikon  
Tel. 01/847 23 11, Fax 01/847 23 00  
Grubenstr. 107, 3322 Schönbühl/BE  
Tel. 031/859 73 73, Fax 031/859 73 76

Besuchen Sie uns an der Orbit'95, Halle 202, Stand E01, in Basel.