

# Ökonomie und Ökologie: Gegensätze in der Verkehrspolitik?

Autor(en): **Joos, Ernst**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **108 (1990)**

Heft 25

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-77456>

## **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.

# Ökonomie und Ökologie

Gegensätze in der Verkehrspolitik?

**Zwei aktuelle verkehrspolitische Problemkreise regen zur Auseinandersetzung mit dieser Frage an: das Projekt einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) einerseits, die Massnahmenpläne zur Luftreinhaltung gemäss eidgenössischem Umweltschutzgesetz andererseits. Die Untersuchungen zur NEAT zeigen ökologisch bedingte Grenzen für eine weitere Steigerung des Güterfernverkehrs auf der Strasse. Die Massnahmenpläne zur Luftreinhaltung gemäss eidgenössischem Umweltschutzgesetz zeigen ökologisch bedingt Grenzen des motorisierten Individualverkehrs in grossen Städten. In beiden Fällen stellt sich die Frage, ob damit der wirtschaftlichen Entfaltung unverantwortbare Hindernisse erwachsen. Müssen wir wählen zwischen Ökonomie und Ökologie?**

## Güterfernverkehr und NEAT

Beim Güterfernverkehr und der NEAT verfolgt der Bundesrat eine in der Bevölkerung breit abgestützte Politik, welche die Förderung des kombinierten Verkehrs – Sammeln und Verteilen auf der Strasse, Transport über grosse Distanzen mit der Bahn – zum Inhalt hat. Ein weiteres Anwachsen der Strassen Transporte soll verhindert werden. Mit Hilfe detaillierter Gutachten wurde gezeigt, dass dies auch unter gesamtwirtschaftlichen Gesichtspunkten die beste Verkehrspolitik ist. Im europäischen Rahmen löst die Schweiz mit ihrer Haltung einen Umdenkprozess aus. Besonders in Deutschland, Österreich und Holland gewinnen gleichgerichtete Kräfte, die sich bisher unter den dortigen politischen Verhältnissen kein Gehör verschaffen konnten, an Durchschlagskraft.

## Städtische Verkehrspolitik als Vorbild

Viel weniger bekannt ist, dass die Schweiz bezüglich der Verkehrspolitik der grossen Städte im europäischen Rahmen als Vorbild gesehen wird. Die

Massnahmenpläne zur Luftreinhaltung bestätigen einen betont rationalen Umgang mit verkehrspolitischen Fragen, die hier weniger als Glaubenskrieg und mehr als Optimierungsprozess zwischen verschiedenen Qualitätsaspekten städtischen Lebens verstanden werden. Es erregt Aufsehen, wie es dank der direkten Demokratie in den Schweizer Städten gelungen ist, die Interessen der Wirtschaft einerseits und diejenigen der vom Verkehr betroffenen Bürger andererseits in ein Gleichgewicht zu bringen. Beeindruckt, oder gar irritiert, wird die immense wirtschaftliche Entwicklung unserer Städte beobachtet, deren Zentren mit öffentlichen Verkehrsmitteln hervorragend, mit dem Auto aber mehr schlecht als recht erreichbar sind und trotzdem bei den Bodenpreisen – einem untrüglichen Wirtschaftsindikator – Spitzenwerte erreichen. Diese wirtschaftliche Attraktivität und die durch Volksabstimmungen gesteuerte Verkehrspolitik legt den Schluss nahe, dass die Möglichkeit der Autobenützung nur eines von mehreren Qualitätsmerkmalen einer Stadt darstellt, welche für die Wirtschaft von Bedeutung sind, dass daneben andere wie ein Wohnumfeld ohne Lärm und Gefahr und ein hoher Freizeitwert mit zunehmender Gefährdung dieser Werte an Bedeutung zunehmen.

## Urban Road Management

Der nachstehende Aufsatz zeigt am Beispiel der Stadt Zürich, dass die verkehrspolitischen Voraussetzungen für eine wirtschaftliche Entwicklung darin bestehen, die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen und Geschäften sicherzustellen. Wenn dies mit öffentlichen Verkehrsmitteln erfolgt und diese ein örtlich und zeitlich dichtes, zuverlässiges Angebot erbringen, kann dies ohne Vermehrung der Verkehrsflächen allein durch deren konsequente Bewirtschaftung – Urban Road Management – mit Priorität für die öffentlichen Verkehrsmittel erreicht werden. Diese Verkehrspolitik kostet wenig, schont die Umwelt und gewährt damit optimale Standortvoraussetzungen für hochwertige wirtschaftliche Aktivitäten.

Beide Problemkreise NEAT und Massnahmenpläne zur Luftreinhaltung, Güterfernverkehr und Verkehrspolitik grosser Städte zeigen, dass Schutz der Umwelt und wirtschaftliche Entwicklung keine Widersprüche sind. Der Schluss liegt sogar nahe, dass sich eine hohe Umweltqualität, ein hoher Freizeitwert auch zu einem massgeblichen Standortvorteil für Firmen mit hochqualifizierten Arbeitsplätzen entwickelt.

Dass die Schweiz und die Schweizer Städte diesen Weg konsequent weiterverfolgen, kann für die Zukunft nur Vorteile bringen. Dank unserer direkten Demokratie und politischen Unabhängigkeit können wir Massstäbe setzen zum Schutz der Umwelt und damit auch international wichtige Impulse geben. Dank einer überdurchschnittlichen Standortgunst für Firmen mit anspruchsvollen Arbeitskräften verschaffen wir uns Vorteile, welche eine gedeihliche Entwicklung der Wirtschaft sichern.

*Ernst Joos, Zürich*