

Verkehr im dritten Jahrtausend

Von Dr. Fritz Bürki,

Direktor Bundesamt für Verkehr, Bern

Technische Fortschritte haben die Verhältnisse auf den Verkehrsmärkten in unserem Jahrhundert zweimal grundlegend verändert. Zuerst verdrängten Dampfmaschinen auf Schienen den durch Jahrtausende üblichen Transport auf Strassen. Später ermöglichte die Entwicklung des Automobils und der Ausbau leistungsfähiger Strassennetze die gegenläufige Verdrängung. Der im Verhältnis zum Einkommen immer billiger werdende Transport von Personen und Gütern sowie die Fortschritte in der Telekommunikation waren wichtige Grundlagen zu einem stetig zunehmenden Grad an räumlicher Arbeitsteilung und Spezialisierung. Dies führte zu Wohlstand und zu noch grösserer Nachfrage nach Mobilität von Personen und Gütern. Hinzu kamen wachsende Mobilitätsbedürfnisse der Freizeitgesellschaft. Der steigenden Verkehrsnachfrage wurde vor allem mit dem Ausbau leistungsfähiger Autobahnnetze Rechnung getragen. Auto und Lastwagen sind die flexibelsten Verkehrsmittel, ihr immer massiverer Einsatz hat aber dazu geführt, dass die Umweltbelastung des Verkehrs heute Ausmasse erreicht hat, die den Rahmen des Erträglichen zu sprengen drohen.

Umweltgerechter Verkehr

Diese Entwicklung hat zur Forderung nach einer "nachhaltigen" Mobilität geführt, d.h. dass wir den Verkehr der

Zukunft bewältigen müssen, ohne die Lebensgrundlagen kommender Generationen zu zerstören; die Umweltbelastung durch den Verkehr darf nicht mehr zunehmen, auch wenn dieser selbst weiter wächst. Wenn wir dieses vitale Ziel erreichen wollen, dann müssen wir zuallererst das grosse Umweltsparpotential ausschöpfen, das im Verkehrssystem selbst liegt.

Infrastruktur und Technik

Die Weichen dazu werden heute gestellt. In Europa entstehen Hochgeschwindigkeits-Bahnlinien, welche die Reisezeit zwischen grossen Städten auf wenige Stunden verkürzen, und so die Reisenden dazu bringen, von Flugzeug und Auto auf die umweltfreundlichere Bahn umzusteigen. Städte, Agglomerationen und Regionen werden durch leistungsfähigere Bahn- und Busnetze verbunden, damit die überfüllten Strassen vom Pendlerverkehr entlastet werden können.

Im Güterverkehr werden die Infrastrukturen darauf ausgerichtet, den Fernverkehr auf die Massenverkehrsmittel Bahn und Schiff zu bündeln. Nur der Nahverkehr und die Güterfeinverteilung verbleiben auf der Strasse. Der Schlüssel zu dieser ökologisch optimalen Aufteilung des Verkehrs liegt im Aufbau von multimodalen Transportketten oder, vereinfachend ausgedrückt, im kombinierten Verkehr. Dabei werden die systemspezifischen Vorteile der verschiedenen Verkehrsträger in der Weise kombiniert, dass die dadurch entstehende, "kombinierte" Verkehrsleistung dem einfachen Haus-zu-Haus-Verkehr des Lastwagens überlegen ist. Nur so können die Verlader und Spediteure dazu gebracht werden, das

Angebot des kombinierten Verkehrs vorzuziehen. Die technischen Voraussetzungen für diese Verkehrsart liegen in normierten Transportgefässen, welche ohne grossen Zeitverlust auf die verschiedenen Verkehrsträger umgeladen werden können, und in leistungsfähigen Umladevorrichtungen an den Schnittstellen zwischen Lastwagen, Bahn und Schiff.

Im Personen- und Güterverkehr der Zukunft ist also ein optimaler Einsatz aller zur Verfügung stehender Verkehrsmittel gefragt. Es geht nicht in erster Linie darum, die Verdrängung des Schienen- durch den Strassenverkehr rückgängig zu machen, Strassengütertransporte bleiben in vielen Bereichen unverzichtbar. Allerdings gebietet das Ziel der nachhaltigen Mobilitätsentwicklung, den Trend des ungebremsten Wachstums des Strassengüterverkehrs zu brechen.

Die Weichen zu einem umweltverträglicheren Verkehr werden aber nicht nur im Infrastrukturbereich gestellt. Auch im Fahrzeugbau werden grosse Fortschritte erzielt, die spezifische Umweltbelastung der Autos, Flugzeuge, Bahnen und Schiffe hat in den letzten Jahren markant abgenommen und nimmt weiter stetig ab, wenn auch mit abnehmender Rate. Der Schadstoffausstoss je transportierte Einheit sinkt gleichermaßen wie der Energiebedarf. Die Fahrzeugflotten werden besser differenziert, neuartige Typen wie Elektromobile kommen zum Einsatz.

Infrastrukturanstrengungen und technischer Fortschritt stimmen zuversichtlich, dass wir im kommenden Jahrtausend ein umweltverträgliches Transportsystem erreichen könnten.

Allerdings braucht es dazu zusätzliche, politische Weichenstellungen.

Kostenwahrheit

Eine der wichtigsten dieser Weichenstellungen ist die sogenannte "Kostenwahrheit" im Verkehr. Es geht darum, dass sämtliche Verkehrsmittel die durch sie verursachten sozialen Kosten einschliesslich der Umweltkosten decken. Heute ist dies noch nicht der Fall. Auf der einen Seite verursachen insbesondere der Strassen- und der Flugverkehr hohe Umweltbelastungen, für die sie nicht zur Kasse gebeten werden. Auf der anderen Seite deckt die öffentliche Hand Betriebsdefizite im Bahn- und Busverkehr, im Ausland auch im Luftverkehr. Dadurch resultiert eine allgemein zu billige Mobilität und eine verzerrte Aufteilung des Verkehrs auf die Verkehrsträger. Die Politik muss dafür sorgen, dass für den Verbrauch von Umweltgütern im Verkehr ein den Knappheitsverhältnissen entsprechender Preis entrichtet werden muss. Im Gleichschritt dazu können die Betriebsbeiträge an den öffentlichen Verkehr abgebaut werden. Die Herstellung der Kostenwahrheit bedarf indes der internationalen Koordination. Daran wird heute gearbeitet, die Fortschritte sind klar erkennbar. Die Kostenwahrheit wird, zusammen mit dem Ausbau der Infrastrukturen und mit der vollen Ausnützung der technischen Möglichkeiten, zu einer ökologisch/ökonomisch sinnvollen Aufteilung des Verkehrs auf die verschiedenen Verkehrsträger führen.

Wo steht die Schweiz?

Mit zwei zukunftsgerichteten Entscheidungen hat unser Volk die Weichen in Richtung einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung gestellt. Mit dem Konzept BAHN 2000 und mit der neuen schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale NEAT schaffen wir die infrastrukturellen Voraussetzungen zu einer ökologisch optimalen Aufteilung des Verkehrs zu Beginn des kommenden Jahrtausends. Mit BAHN 2000 erreichen wir ein flächendeckendes, qualitativ hochstehendes Angebot, und mit der NEAT verbinden wir das schweizerische und das europäische Schienennetz durch die Alpen. Mit der Inbetriebnahme beider Konzepte nach der Jahrtausendwende wird die Schweiz mit einer national äusserst leistungsfähigen Schieneninfrastruktur voll in das europäische Hochleistungsnetz integriert sein. Wir werden damit in der Lage sein, den grösstmöglichen Teil des Binnenverkehrs, des grenzüberschreitenden Verkehrs und des Transitverkehrs mit der Bahn zu bewältigen.

Auch in die europäische Verkehrspolitik, namentlich in die Bestrebungen zur Herbeiführung der Kostenwahrheit, ist unser Land voll einbezogen. Wir können relativ unabhängig von unserer Integrationspolitik sogar eine wichtige Rolle spielen, weil wir mit BAHN 2000 und der NEAT über nötigen Verkehrsalternativen bereitstellen, die wohl zur Akzeptanz einer umfassenden Kostenwahrheit unabdingbar sind.