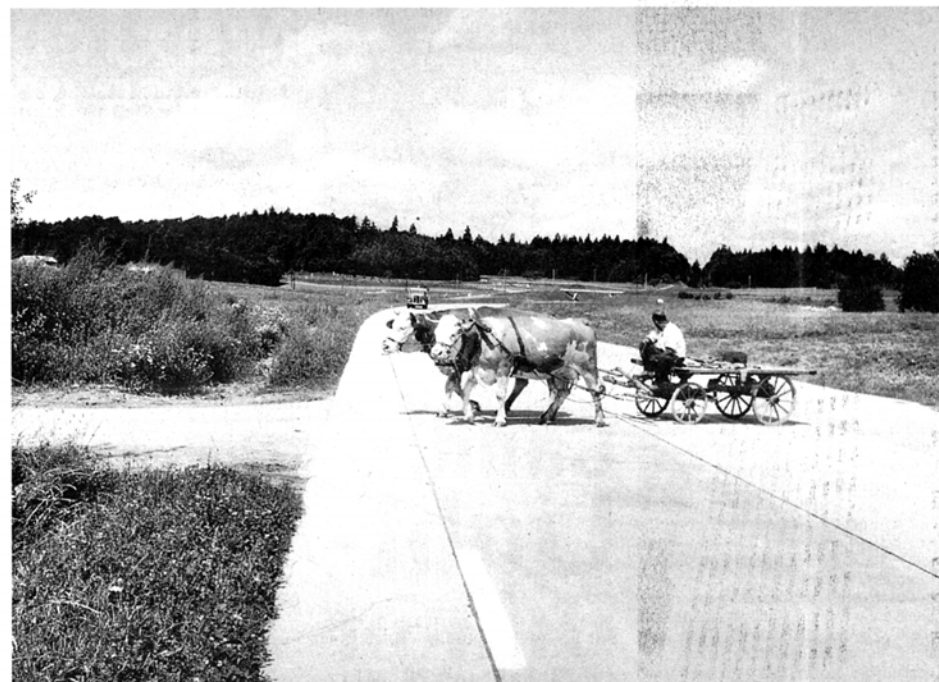


Scheitert «Umverkehr» an den gebauten Sachzwängen?

Eine Reduktion des Motorfahrzeugverkehrs um die Hälfte stände im Widerspruch zu den seit den fünfziger Jahren gebauten Strukturen, insbesondere den ländlichen Wohnsiedlungen mit schlechtem Anschluss an den öffentlichen Verkehr. Doch für Korrekturen wäre es in der Schweiz noch nicht zu spät, meinen Raumplanungs- und Verkehrsexperten.



Den Strassen folgten die Siedlungen: Die Hauptstrasse Winterthur-Schaffhausen bei Andelfingen 1958. Fuhrwerke hatten hier bald keinen Platz mehr.

Foto Archiv bfu

Basel. «Eine massive Reduktion der Verkehrsleistungen in der Schweiz um 50 Prozent ist keineswegs ein Katastrophenszenario. Im Gegenteil, zahlreiche Auswüchse unserer autoorientierten Raumentwicklung würden rückgängig gemacht.» Dies schrieb 1992 der Basler Humangeograf und Ökonom Christian Zeller in seinem Buch «Mobilität für alle! Umriss einer Verkehrswende zu einem autofreien Basel». Zeller erhoffte sich von einer solchen Verkehrswende, dass wieder «enger gebaut und näher zusammengelebt» wird. «Die weit ausserhalb der Zentren gebauten Schlafstädte büssten an Attraktivität ein, auch die Tage der grossen, abseits der Siedlungskerne errichteten Shopping-Centers wären gezählt.» Die städtischen Zentren erführen eine qualitative und quantitative Aufwertung.

Von Christof Wamister

Im Konzept von «Umverkehr» wird nach Regionen differenziert: In der Stadt sei eine Verkehrsreduktion um 70 Prozent möglich, in den Agglomerationen um 50 Prozent, wenn das Angebot des öffentlichen Verkehrs verbessert wird; auf dem eigentlichen Land und in Berggebieten habe das Auto dagegen eine weniger leicht ersetzbare und durchaus legitime Funktion.

Den Zusammenhängen zwischen Verkehr und Raumplanung wurde in der bisherigen Verkehrshalbierungdis-

kussion dennoch recht wenig Beachtung geschenkt. Vielleicht auch deshalb, weil sie als selbstverständlich vorausgesetzt werden. Doch alle Fachleute bestätigen die enorme Bedeutung dieser wechselseitigen Abhängigkeit. Schon die Zahlen und Fakten sprechen eine deutliche Sprache: Im Gegensatz zum Eisenbahnnetz (5030 km) hat das Strassennetz seit dem Zweiten Weltkrieg einen eigentlichen Wachstumsboom hinter sich. Das Strassennetz betrug Mitte der neunziger Jahre 71 000 km, wovon 1533 km auf das Nationalstrassennetz entfallen. «Die Verkehrsflächen machen 35 Prozent der gesamten überbauten Fläche der Schweiz aus», heisst es dazu in einer Schrift des Bundesamtes für Raumplanung. 84 Prozent dieser 86 700 ha entfallen auf Strassen und ihre Nebenanlagen. Der Anteil der Bahnen liegt bei 14 Prozent.

Wechselseitige Abhängigkeiten

Der Strassenverkehrsboom der fünfziger und sechziger Jahre, fortgesetzt in den nächsten Jahrzehnten, revolutionierte die Siedlungsstruktur. Die neue Mobilität erleichterte die Wahl eines Wohnorts in grösserer Distanz vom Arbeitsort. Für den Wegzug ins Grüne waren natürlich auch noch andere Gründe verantwortlich: In den städtischen Ballungszentren war nicht mehr genügend kostengünstiger Raum für Wohnungen und Einfamilienhäuser vorhanden. In einer zweiten und dritten

Etappe wurden in den letzten Jahrzehnten nach den Vorortgemeinden auch die eigentlichen Landgemeinden mit neuen Wohnquartieren überzogen. Die Einkaufsmöglichkeiten liegen zentral wieder an andern Orten. Daraus ergibt sich eine wechselseitige Abhängigkeit und Steigerung zwischen Verkehr und Besiedlung. Auto und Strasse ermöglichen das Wohnen weit draussen auf dem Land; umgekehrt macht das Wohnen vom Auto abhängig, soweit dies überhaupt als Abhängigkeit empfunden wird.



Verkehrshalbierung

Abstimmung vom 12. März

Ein vergleichbarer Mechanismus wurde Ende der fünfziger Jahre mit der Bindung des Treibstoffzolls an Strassenbauzwecke von Staates wegen eingerichtet. Vereinfacht gesagt: Je mehr gefahren wird, desto mehr Strassen werden gebaut. Da sich der Autobahnbau seinem Ende zuneigt, sind diesem

Mechanismus Grenzen gesetzt, doch der Verkehrszuwachs liefert das Argument für den Ruf nach dem Bau oder der Erweiterung von Strassen. «Umverkehr» und Vorläuferunternehmen sind Versuche, solche Mechanismen aufzubrechen. Doch sind die Strukturen dafür nicht schon zu verhärtet, zu sehr eingespielt?

Je dünner, desto teurer

Die Raum- und Verkehrsplaner geben darauf differenzierte Antworten. An einer Tagung Ende Januar dieses Jahres, organisiert von der Vereinigung für Landesplanung (VLP), kam der Lausanner Planer Prof. Philippe Boyv zum klaren Schluss, dass der Ressourcenverbrauch im Sinne der Nachhaltigkeit in dichtbesiedelten Gebieten geringer ist als in weniger dicht bevölkerten Agglomerationen. Boyv zeigte in einer Kurve, dass der Energiekonsum mit abnehmender Dichte praktisch exponentiell zunimmt. Am meisten wird – nicht überraschend – pro Person und Jahr in den amerikanischen Städten verbraucht, am wenigsten in dichtest besiedelten asiatischen Städten wie Seoul und Hongkong. Verdichtung und Verbesserung respektive Stärkung der öffentlichen Verkehrsnetze: so lauten die Empfehlungen von Boyv. Der Weg in Richtung Nachhaltigkeit sei allerdings ein Prozess, für den ein hartnäckiger und dauerhafter politischer Wille nötig sei.

Zur Mobilität verdammt

Rudolf Muggli, Geschäftsführer der VLP, sieht als das Hauptproblem den Bau von Wohnsiedlungen an Orten, die durch den öffentlichen Verkehr (ÖV) kaum erschlossen sind. Die Kantone müssten dies den Gemeinden praktisch verbieten, würden dies aber kaum je wagen. Das Wohnen an Orten ohne taugliche ÖV-Strukturen führe dann zur berüchtigten «Zwangsmobilität». Verkehrsfördernd ist laut Muggli auch die neue Tendenz der Wirtschaft, Einkauf mit Unterhaltung zum Einkaufserlebnis auszubauen. Das hat dazu beigetragen, dass der Anteil des Freizeitverkehrs am Gesamtverkehr gemäss einer neuen Studie mittlerweile bei 60 Prozent der Personenkilometer liegt.

Rund zwei Millionen leben in der Schweiz bereits in Siedlungstypen mit «dispersem» (verstreutem) Charakter und entsprechend schlechter ÖV-Anbindung. Zu dieser Erkenntnis kommen am Beispiel der St. Galler Umgebung zwei Forscher im Band «Die Zukunft gehört dem Fussgänger- und Veloverkehr» (Nationales Forschungsprogramm 41 Verkehr und Umwelt). Sie haben die Mobilitätskosten in einem Stadtquartier mit denen einer Neubausiedlung in einer Landgemeinde verglichen. In der Stadt liegen sie unter tausend Franken, auf dem Land über 6000 Franken. Diese Kosten fallen nicht alle beim Einzelnen an, sondern auch bei Kantonen und Gemeinden respektive der Allgemeinheit im Sinne von exter-

nen Kosten. Mit einer «besseren Raumordnung» liessen sich in der Schweiz pro Jahr rund zehn Milliarden Franken einsparen, folgern die Autoren Martin Boesch und Susanne Schmid.

Dafür wäre es noch nicht zu spät, meint Felix Walter, Projektleiter des NFP 41. Mit ihren vielen mittelgrossen Zentren habe die Schweiz immer noch gute Chancen, sich raum- und verkehrsplanerisch nicht völlig zu verzetteln. Die zu tiefen Verkehrspreise hätten es allerdings erlaubt, dezentrale Siedlungsstrukturen aufzubauen, die nun einmal da sind. Ein Hauptproblem seien die zu grossen, nicht ÖV-tauglichen Bauzonen in den Landgemeinden. Walter ist sich mit Muggli darin einig, dass die Kantone hier mit Vorschriften oder «negativen Anreizen» eingreifen müssten. Für zu verzettelte Bauzonen gäbe es keine Infrastruktursubventionen mehr.

Sein Forschungsprogramm basiere auf der Nachhaltigkeit, betont Walter. Bei der Umwelt sei der verkehrspolitische Handlungsbedarf am grössten. Deshalb sei es eigentlich ein Konstruktionsfehler der Umverkehr-Initiative, dass sie sich auf ein Verkehrsmengenziel konzentriere. Was die Umsetzbarkeit und die Auswirkungen der Initiative betreffe, werde von den Befürwortern wie den Gegnern etwa gleich stark übertrieben, meint der Wissenschaftler salomonisch.

«New Deal» beim Verkehr

wa. Der Buchtitel «Mobilität für alle» (Christian Zeller 1992, siehe Haupttext) erinnert auffallend an den Slogan für die Umverkehr-Initiative «Freie Fahrt für alle», der die bundesdeutsche «Freie Fahrt für freie Bürger» der Auto-Seite ironisch aufgreift. Zeller erinnert mit seiner Variante letztlich auch an den Slogan des deutschen Wirtschaftswunders der Adenauer-Erhard-Epoche: «Wohlstand für alle». Und das Auto war und ist das Symbol dieses Wirtschaftswunders und Wachstumsdenkens: Jeder Familie ihr eigenes Auto.

Mit der Umkehrung dieser Slogans verweisen die Auto-Kritiker auf den Umstand, dass das Ziel der «Mobilität für alle» durch die totale Motorisierung eben nicht erreicht wurde. Einzelne Gruppen sind davon ausgeschlossen, andere wurden an den Rand gedrängt. So wurden zum Beispiel die Kinder durch den Autovekehr von der Strasse vertrieben. Gefordert wird deshalb ein verkehrspolitischer «New Deal» (US-Präsident F. Roosevelt), eine Neuverteilung der Anteile an der Mobilität und der Verkehrsfläche.

Mit seiner Publikation war Zeller Anreger der Initiative «Basel autofrei», die 1996 von den baselstädtischen Stimmbürgern mit 43 600 gegen 17 999 Stimmen abgelehnt wurde.