

Mobilität als Massenbetrug

In einer Buchpublikation schlägt der Geograf Christian Zeller am Beispiel Basel Strategien für einen Ausstieg aus einer autolastigen Verkehrspolitik vor. Seiner Meinung nach müsste man den Mut haben, nicht mehr alle Verkehrsarten gleichzeitig zu fördern.

wa. Der Geograf und Raumplaner Christian Zeller (Jahrgang 1962) hat seine von Prof. Werner Gallusser betreute Diplomarbeit zu einem Buch unter dem Titel «Mobilität für alle!» erweitert, das im Birkhäuser-Verlag in der Reihe «Stadtforschung aktuell» soeben erschienen ist. Titel und Untertitel enthalten ein Programm: «Umriss einer Verkehrswende zu einem autofreien Basel».

Zeller misst den oft ideologiebehafteten Anspruch, der heute unter dem Stichwort Mobilität erhoben wird, an den Realitäten. Durch die heutige Besiedlungsstruktur sind die Transportwege länger geworden, wodurch Mobilität zu einem Zwang wird. Wer aus verschiedenen Gründen von der Benutzung eines Motorfahrzeuges ausgeschlossen ist, leidet vor allem unter den Nachteilen des Verkehrssystems. Er erreicht abgelegene Ziele nur mit grossem Aufwand und wird als Fussgänger durch den Strassenverkehr behindert und gefährdet. Laut Zeller ist die Mobilität auch heute noch ein ungerecht verteiltes Gut, das es breiter, aber auch umweltverträglicher zu streuen gelte.

Vor dem Hintergrund eines alle Prognosen sprengenden Verkehrswachstums unterwirft der Autor die regionale Verkehrsplanung einer fundamentalen Kritik. Anerkennung finden nur die Netzoptimierung der BVB, mit Vorbehalten der Ausbau der Velorouten und die Regio-S-Bahn. Die Kabinen-Ringbahn bilde dagegen unter den heutigen Bedingungen kein sinnvolles Projekt. Sie würde das Verkehrsange-

bot steigern, aber die Pendler zu wenig zum Umsteigen animieren. Die Nordtangente entspreche erst recht einem Produkt völlig überholter Planungsvorstellungen. Sie gewähre dem Autoverkehr in der Region einen Vorsprung, der nicht mehr aufzuholen sei. Damit würde die Region endgültig zu einer Megalopolis mit weit voneinander entfernten Arbeitsplätzen und noch gewaltigeren Pendlerströmen. Aufgrund von Zahlenmaterial legt er dar, wie der Bau von neuen Hochleistungsstrassen die Verkehrsströme auf bestimmten Achsen hat anschwellen lassen. Paradebeispiel ist die J18 im Birstal. Demgegenüber ist die Wirkung des Umwelt-Abos geringfügig. Sodann wäre laut Zeller die Einführung der Tram-Vorortslinien zum Bahnhof schon lange möglich gewesen. Am Masterplan kritisiert er die Autobahn- und Umfahungsstrassenprojekte, die Schaffung von sehr viel mehr Parkraum und die «Aufblähung» des Dienstleistungssektors.

Für die Zukunft entwirft er zwei Szenarien: «Die Richtung halten» und «Den Umbruch wagen», von denen er natürlich dem letzteren den Vorzug gibt. Das erstere Zukunftsbild enthält immerhin Prognosen, bei denen man den Autor behaften kann. Der Gundel-dingen-Umfahrung zum Beispiel gibt er nur eine Chance, wenn sie komplett unterirdisch geführt wird. Für die Zukunft müsste auf alle regionalen Autobahnneubauten verzichtet werden. Sodann müsste im städtischen Raum konsequent Tempo 30 eingeführt werden. Das würde dazu beitragen, dass die

nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer nicht mehr an den Rand gedrängt werden. Die Benutzung der Strassenallmend als Abstellplatz möchte er durch Gebühren und Parkings in den Quartieren einschränken lassen. Noch wichtiger ist der systematische Rückbau der Strassen, womit schnelles und flüssiges Fahren unterbunden würde. (Die Autoverbände pflegen dies als «Verleiderpolitik» zu bezeichnen.)

Dem Humangeografen Zeller ist bewusst, dass diese Wendepolitik nur zum Erfolg führt, wenn die Region durch ein dichtes Netz von öffentlichen und halböffentlichen Verkehrsmitteln besser erschlossen wird. Sein Massnahmenkatalog reicht da von der S-Bahn bis zum Frauentaxi. Die finanziellen Mittel würden durch einen Ökobonus aufgebracht, von dem bis jetzt aber nur auf schweizerischer Ebene die Rede war.

Obwohl sich für eine solche Wende bis jetzt keine politische Mehrheit finden liess, setzt er nicht auf eine «Öko-Diktatur», sondern auf eine Demokratisierung des Planungsprozesses. Den technokratischen Eliten in Staat und Privatwirtschaft soll das Planungsmonopol entrissen werden. Um andere Besiedlungsstrukturen zu realisieren, müsste auch das Bodenrecht geändert werden. Den heilenden Kräften der Marktwirtschaft traut Zeller nicht alles zu. Gerade in der Verkehrspolitik hätten sie versagt. Denn für die Benachteiligten gelte die freie Wahl des Transportmittels nicht.

Christian Zeller: Mobilität für alle! Umriss einer Verkehrswende zu einem autofreien Basel. 406 S., Fr. 48.-, Birkhäuser Basel 1992.