

Trotz Auto sind die Menschen nicht mobiler

Untersuchung zur Mobilität der Verkehrsteilnehmer in der Region vorgestellt

Ein autofreies Basel? Eine utopische Vorstellung, die wohl kaum je Realität werden dürfte. Dieser Meinung ist auch der Basler Geograph Christian Zeller, der gestern seine im Birkhäuser Verlag erschienene Untersuchung «Mobilität für alle! Umrisse eine Verkehrswende zu einem autofreien Basel» vorstellte. Trotzdem sieht Zeller seine Forschungsarbeit, in der er die heutige Verkehrsplanung kritisch unter die Lupe nimmt und neue Lösungsvorschläge präsentiert, als Chance, das Fernziel eines sozial gerechteren Verkehrs zu erreichen. Für Zeller ist eine der wichtigsten Voraussetzungen dafür, dass man den Begriff der Mobilität neu definiert.

Basel. tob. Im Zusammenhang mit der zunehmenden Verkehrsbelastung nicht nur in den Städten, sondern vermehrt auch in ländlichen Gebieten wird immer wieder das Bild des «Verkehrsinfarktes» verwendet: Wie beim Menschen die Organe und Gefässe, können die Strassen als Lebensadern unserer Gesellschaft die Verkehrsflüsse nicht mehr verkraften, sie werden verstopft. Für Werner Gallusser, Professor am Geographischen Institut und wissenschaftlicher Betreuer des Buchprojektes, zeigt Christian Zeller mit seiner Publikation quasi Therapiemöglichkeiten auf. Diese werden jedoch – so Gallusser – in gewissen (autofreundlichen) Schichten mit Sicherheit auf Ablehnung stossen. Hoffnung setzt Gallusser jedoch auf die jüngere Generation, welche die Ideen hoffentlich umsetzen werde. Wichtig sei, dass begriffen würde, dass der Verkehr bloss Lebenshilfe und kein Lebenszwang sein dürfe.

Christian Zeller stellt der heutigen Verkehrsplanung keine guten Noten aus. Die gängigen Massnahmen seien nicht viel mehr als bloss Symptombekämpfungen. Staus begegne man mit Entlastungs- und Umfahungsstrassen, den Belastungen in den

Stadtquartieren mit kanalisierenden Stadtautobahnen und Verkehrsberuhigungsmassnahmen, der Luftverschmutzung mit Katalysatoren und in Zukunft vielleicht mit Elektro- und Solarmobilen. Da man erkannt habe, dass dies nicht ausreicht, würden zudem der öffentliche Verkehr gefördert und Velowege gebaut.

Für Zeller führen die heute propagierte Kombination von technischen Neuerungen und marktwirtschaftlichen Instrumenten zwar im Bereich des Umweltschutzes zu gewissen Fortschritten; die eigentlichen Wurzeln der Verkehrsprobleme würden nicht angegangen. Voraussetzung für eine grundsätzliche Diskussion müsse deshalb die Frage nach dem Sinn und Zweck der Mobilität sein.

Das Automobil, das bis heute als Symbol für die individuelle Mobilität steht, habe – so Zeller – tatsächlich nur eine bescheidene Erhöhung der Mobilität gebracht. Die im Zuge der wirtschaftlichen Entwicklung zugekommene Entmischung der Lebensfunktionen (Arbeit, Wohnen und Freizeit) habe jedoch stark die erzwungene Mobilität gefördert. Das Auto diene heute vielen Menschen weniger dazu, neue Bedürfnisse zu befriedigen, als vielmehr die länger gewordenen Wege mit einem schnellen Transportmittel auszugleichen. Für Zeller ist es also ein Trugschluss zu glauben, dass, wer viele Kilometer zurück legt, besonders mobil ist. Wer in der Stadt oder auf dem Land wohnt, und am gleichen Ort oder in nächster Nähe arbeitet, sich versorgt und sich erholt, ist bei genauerer Betrachtung eigentlich viel beweglicher, in dem er weniger Zeit «unterwegs» verbringt.

Ungerechte Verkehrsorganisation

Die heutige Verkehrsorganisation ist für Christian Zeller ungerecht. Der Zwang zur Motorisierung habe zahlreichen Menschen (Kinder, Jugendliche, Mütter mit kleinen Kindern und

ältere Menschen) eine Einschränkung ihrer Mobilitätschancen gebracht, da sie der Entwicklung aus ökonomischen, altersmässigen oder gesundheitlichen Gründen nicht folgen konnten.

Zeller stellt in seiner Untersuchung auch eine wachsende Polarität zwischen der Stadt und ihrem Umland fest. Aufgrund des stark angewachsenen Pendlerstromes in die Stadt sei der Siedlungsraum – beispielsweise im Birstal – immer mehr «ausgefranst». Im Gegensatz zum öffentlichen Verkehr sei in den letzten Jahrzehnten die Strasseninfrastruktur in den Vororten stark ausgebaut worden; erst in den letzten Jahren habe der öffentliche Verkehr mit der Einführung des Umweltschutz-Abonnementes eine gewisse Renaissance erlebt.

Falsche Kanalisierungsstrategie

Kritisiert wird von Zeller die «Kanalisierungsstrategie», die zwar an einigen Orten zu Entlastungen geführt habe, gleichzeitig jedoch den Strassenverkehr für die Automobilisten wieder attraktiver gemacht habe. Der Bau der J18 im Birstal zum Beispiel habe gewisse Durchgangsstrassen entlastet, gleichzeitig aber die Gesamtverkehrsmenge im Tal massiv erhöht. Solange der Durchgang auf den entlasteten Strassen nicht künstlich erschwert werde, sei der gewünschte Effekt bald verpufft.

Zeller gibt auch seine klare Meinung zu den derzeit geplanten Verkehrsprojekten ab. Kaum eine Realisierungschance in den nächsten 15 Jahren gibt er der Regio-S-Bahn. Allzu viele Instanzen schoben sich heute den schwarzen Peter der Finanzierung zu. Wenig sinnvoll sei unter den heutigen Bedingungen auch die Kabinen-Ringbahnlinie. Zellers Meinung nach wird sie zu einer deutlichen Erhöhung der Gesamtverkehrsleistung beitragen, jedoch kaum einen Umsteigeeffekt zur Folge haben.

Schlechte Noten gibt es auch für das Masterplan-Projekt beim Bahnhof SBB: Durch die massive Erhöhung des Parkraumes werde der motorisierte Individualverkehr abermals gefördert. Die geplante Einführung der Vorortstramlinien sind für Zeller sinnvoll, könnten aber bereits heute und ohne grosse Belastung realisiert werden.

Als «ein Produkt völlig überholter Planungsvorstellungen» bezeichnet Zeller die Nordtangente. Sie werde dem Autoverkehr in der Region einen Vorsprung geben, den der öffentliche Verkehr auch mit grössten Investitionen nicht mehr aufholen könne. Die Pendlerströme würden nochmals spürbar anwachsen.

Übergangsprogramm

Als Therapieversuch und Grundlage für eine breite öffentliche Diskussion schlägt Christian Zeller auch erste Schritte in die Richtung eines Basels ohne privaten Autoverkehr vor. Für Zeller beginnt eine Verkehrswende erst mit dem Verzicht auf alle Strassenprojekte, die dem motorisierten Individualverkehr zu zusätzlicher Attraktivität gegenüber den andern Transportmitteln verhilft. In diesem Sinne seien die Nordtangente, der N2-Südzubringer, der Zubringer Allschwil und die J2 Liestal-Augst aufzugeben. Zeller plädiert auch für eine flächendeckende Verkehrsberuhigung mit Tempo 30 auf allen städtischen Strassen und für eine Reduktion der Parkplätze.

Zeller hat aber auch noch radikalere Vorschläge. Er spricht von einer Aneignung der Strassen durch die Anwohner. Mit Pfortneranlagen, Spurreduktionen, Sperren oder Ampeln könnte der Verkehr in weniger sensible Gebiete ausserhalb der Stadt abgedrängt werden. Damit würde den Menschen die Angst genommen, sich wieder vermehrt zu Fuss oder auf dem Velo fortzubewegen.