Zeitschrift: Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

Herausgeber: Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

Band: - (1997)

Heft: 4

Artikel: Halbierter Verkehr - doppelte Lebenslust

Autor: Zimmermann, Pirkko

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-957687

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Halbierter Verkehr – doppelte Lebenslust

▸ Pirkko Zimmermann

Nach wie vor lässt die Wirksamkeit der Raumplanung zu wünschen übrig. Nach Ola Söderström liegt dies unter anderem an fehlenden politischen Visionen und einer schwerfälligen Bürokratie (vgl. *collage* 3/96).
Als eine von diversen Gruppierungen, fordert der Verein umverkehR eine raumwirksamere Politik. Aus diesem Grund wurde 1996 die Verkehrshalbierungs-Initiative eingereicht, die mit der Halbierung der Fahrleistung des privaten, motorisierten Strassenverkehrs eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik auslösen soll. Das Massnahmenbündel 12+1 will eine Beschleunigung der Umsetzung von an sich unbestrittenen verkehrspolitischen Zielen zur Verbesserung und Erhaltung der Lebensräume erwirken.

umverkehR

In der Schweiz nimmt der Autoverkehr jährlich zu, es wird mehr und weiter gefahren. Das Auto ist aus unserem Leben nicht mehr wegzudenken. Sobald etwas selbstverständlich zu werden beginnt, hat der britische Journalist Chesterton[1] einmal treffend bemerkt, sei der Moment gekommen, in dem es schon als veraltet erscheint und damit ersetzt werden wird.
umverkehR ist ein politisch unabhängiger Verein, dessen Verkehrshalbierungs-Initiative im März 1996 mit gut 108'000 Unterschriften eingereicht wurde. Zur Zeit hat umverkehR rund 5 000 Mitglieder und Interessierte.
umverkehR stellt mit der Verkehrshalbierungs-Initiative indirekt die Frage: Wie wäre es, wenn wir den Autoverkehr überall dort beschränken würden, wo er ersetzt werden kann und nur dort zulassen, wo er sinnvoll ist?

Nicht nur das Schlimmste verhindern

umverkehR erfindet die Verkehrspolitik nicht neu, aber für umverkehR reicht es nicht aus, nur das Schlimmste zu verhindern oder den Schaden zu beschränken. umverkehR will ein echtes Umdenken. Darum versucht umverkehR Massnahmen und Politik zu verbinden.
umverkehR befürwortet einen dosierten Einsatz des Autogebrauchs, richtet sich nicht gegen das

Auto. Sich bewegen soll wieder vermehrt ein Vergnügen für alle sein. Lust und Vernunft müssen keine Widersprüche sein, im Gegenteil; Was umverkehR bewegt, ist der Wunsch auf eine nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung, die Sicherstellung der mensch- und umweltverträglichen Mobilität und eine neue gesellschaftliche Vision für das nächste Jahrhundert.

Lobby für den städtischen Lebensraum und das städtische Lebensgefühl

umverkehR stellt den Mensch und seine Bedürfnisse in den Mittelpunkt. umverkehR sucht das breite Publikum, das zukunftsgerecht mobil sein will und das offen für eine neue Vision ist.
2/3 der schweizerischen Gesamtbevölkerung wohnt in Städten und Agglomerationen, darum steht für umverkehR primär eine Interessengemeinschaft von städtischen Regionen und die Entwicklung eines städtischen Lebensgefühls im Zentrum.

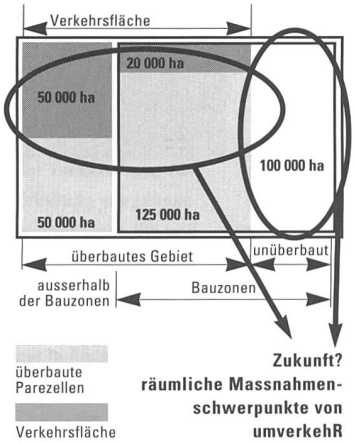
Räumlicher Schwerpunkt

Der wesentlichste Lebensraum der Schweizer Wohnbevölkerung, das Siedlungsgebiet, macht gerade 9% der Landesfläche aus. Von diesem Siedlungsgebiet machen die Strassenflächen rund 20 % aus. Von den überbauten Gebieten machen sie zwischen 28% und 36% aus.
Die Strassenfläche beansprucht nicht nur viel Bodenfläche, sondern beeinflusst auch die Lebensqualität der an Verkehrsflächen angrenzenden überbauten Parzellen und Freiräume. Sie wird durch die Wechselwirkung zwischen Verkehr und Siedlungsstruktur bestimmt.
Darum sind für umverkehR diese Verkehrsflächen von zentraler Bedeutung. Dort liegen die räumlichen Massnahmenschwerpunkte von umverkehR

Bodennutzung in der Schweiz und räumliche Schwerpunkte der Umsetzung von umverkehR-Ideen

A. Landesfläche der Schweiz 100%

B. Bauzonen und überbaute Flächen der Schweiz machen ca. 9% der Landesfläche aus



vereinfachte Darstellung mit eigenen Ergänzungen (Quelle: NPF Boden, 1991, S.12 und 14)

▸ Pirkko Zimmermann
Architektin und Planerin, Zürich

Verkehrshalbierungs-Initiative

Das Halbierungs-Ziel: transparent und einfach messbar

Die Initiative will eine Halbierung der Fahrleistung des privaten, motorisierten Strassenverkehrs und dadurch ein Massnahmenbündel für eine „zukunftsorientierte Verkehrspolitik" auslösen. Dieses Ziel wird auch im Grundlagenbericht des Bundesrates zur Verkehrshalbierungs-Initiative als transparent und grundsätzlich einfach fassbar beurteilt[2].

Die Initiative will "weniger Automobilität", was als grossen Gewinn fürs eigene Leben gewertet werden kann. Sei dieser Gewinn nun finanziell, ökologisch, gesellschaftlich oder sozial.

Das Ziel von umverkehR ist die Erhaltung und Verbesserung von Lebensräumen durch die Reduktion der gefahrenen Kilometer des motorisierten Individualverkehrs (MIV) um die Hälfte.

Tab. 1: Ziele, Wirkrichtungen und drei Ebenen, in denen die Initiative greift:

Ziele:	Wirkrichtungen:	Ebenen der Umsetzung:
• Verbesserung der Lebensqualität • nachhaltig gestaltete Gesellschaft • ökologisch orientierte Revitalisierung der Wirtschaft • Gesellschaft, die selbstbewusst ihre Zukunft gestaltet	• Mehr Effizienz; eine effizientere Nutzung der bestehenden Verkehrsträger/Ressourcen • Verkürzte Weglängen; Verkürzung der Weglängen für Dinge des täglichen Bedarfs • Verlagerung auf umweltfreundlichen Verkehrsträger; die Umlagerung auf ökologische Verkehrträger, die den heutigen Stand der Technik nutzen • Verzichten; Verminderung der Autofahrten auf ein menschlich- und umweltverträgliches Mass	• **Gesellschaft:** Ebene der gesellschaftlichen Rahmenbedingungen, die den ÖV favorisieren, Lebensräume schützen und den Privatverkehr zurückbinden • **Wirtschaft:** Ebene der Förderung von ergänzenden und unterstützenden wirtschaftlichen Entwicklung • **Individuum:** Ebene des persönlichen Verhaltens

Massnahmen und Umsetzung

In den Gesprächen mit der Bevölkerung hat umverkehR die Ängste und Hoffnungen bezüglich (Verkehrs)politik kennengelernt. Dies ist in die Argumentation und in die Massnahmenvorschläge von umverkehR eingeflossen.

Darum ist bei der Umsetzung wichtig, dass die Massnahmen den regionalen Gegebenheiten und Bedürfnissen (Stadt, Agglomeration, Land) angepasst sind, damit sie wirkungsvoll greifen. Das Schwergewicht der Reduktionspotentiale wird in den städtischen Räumen liegen.

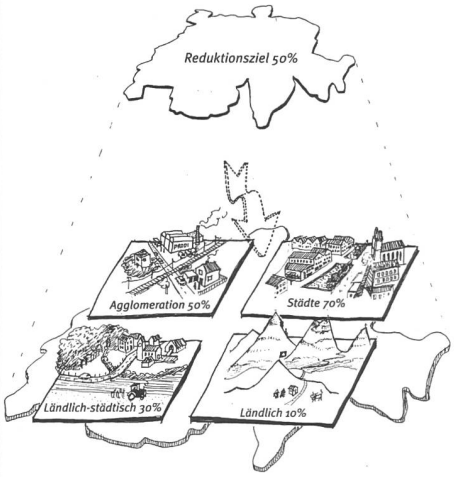
Die mittlere Distanz zwischen der Wohnung und der nächsten Haltestelle des ÖVs beträgt in allen Regionen der Schweiz nur ca. 360m[3]. Somit verfügt die Schweiz über eines der weltweit dichtesten Netze an öffentlichen Verkehrsmitteln. Besonders im städtischen Raum sind die Haltestellen zu Fuss innert wenigen Minuten zu erreichen.

Mittlere Distanz zur Haltestelle des ÖVs

Alle Regionen	grosse Städte	kleine, mittlere Städte	Land
360 m	320 m	390 m	400 m

Quelle: Bundesamt für Statistik, Verkehrsverhalten in der Schweiz, 1994, S.98

Räumliche Schwerpunkte von umverkehR-Massnahmen...



...und deren Reduktionsziele in Prozenten

Innenstädte / Stadtzentren
Reduktionsziel 70%*:
Das Auto gehört nur bei dringenden Bedarf in ein Stadtzentrum.
Hier strebt umverkehR eine Reduktion des privaten Autoverkehrs um 70% an.

In den Agglomerationen
Reduktionsziel 50%*:
Das Ziel ist 50% weniger MIV.

Ländlich-städtischer Raum
Reduktionsziel 30%*:
In landschaftlichen Siedlungsräumen lässt sich das Auto nur beschränkt ersetzen, darum ist das Reduktionsziel 30%.

Ländlicher Raum
Reduktionsziel 10%*:
Der Bevölkerung abgelegener Bergtäler kann keine wesentliche Reduktion der Autobenutzung zugemutet werden. Darum strebt umverkehR eine Reduktion von 10% der Fahrleistungen seiten der Bevölkerung an.
Dagegen ist das Reduktionsziel beim touristischen Verkehr im Alpenraum 70% (Stadtzentren und Dorfkerne).

* Diese Zahlen sind Grössenordnugen und dienen als erste Annäherung zur Umsetzung

Dazu ist die Bevölkerung in den Städten gegenüber neuen Ideen weniger skeptisch als anderswo (z.B. die Abstimmung für ein autofreies Zürich bekam 38% Ja-Stimmen). Auch das konkrete Verhalten der städtischen Bevölkerung ist anders. Schon heute benutzt die Mehrheit in den Städten Basel, Bern und Zürich nicht mehr das eigene Auto, sondern den ÖV. In Grossstädten sind 40% aller Haushalte ohne Auto[4].
Die Städte haben kurzfristig gute Voraussetzungen und das grösst mögliche Revitalisierungspotential des Lebensraumes. Hier kann neue Lebens- und Standortqualität geschaffen werden. Die Verkehrshalbierungs-Initiative stellt eine echte Chance für die Stadtentwicklung dar.

Im städtischen Raum muss das Rollenverständnis zwischen den Verkehrsmitteln neu geschaffen werden, weil dort der Langsamverkehr und ÖV unbestritten die ökonomischste, ökologischste, schnellste und platzsparendste Form von Mobilität sind.
Dagegen wird der MIV in den ländlichen Regionen weiterhin seine Berechtigung haben. Aber auch dort strebt umverkehR eine Priorisierung des ÖVs und Langsamverkehrs in den Agglomerationskernen an.

Grundsatz der Massnahmen

Der allergrösste Teil der Bevölkerung muss die Möglichkeit haben, ihr Bedürfnis nach Mobilität ohne Zwang zur Autobenutzung befriedigen und diese auf umweltschonende Weise abwickeln zu können.
Darum lauten die Forderungen von umverkehR wie folgt:

- Freie Verkehrsmittelwahl ist an die räumlichen und volkswirtschaftlichen Gegebenheiten anzupassen. Prioritäten unter den Verkehrsmitteln muss durch die Effizienz und die räumlichen Verhältnisse bedingt sein. Es ist das für die Region am besten geeignete Verkehrsmittel zu fördern.
- Die Attraktivität des Langsamverkehrs und des ÖV-Netzes muss flächendenkend sichergestellt sein.
- Es ist für die konsequente Anwendung der vorhandenen Gesetze und Verordnungen sowie Wegleitungen zu sorgen (z.B. Grundzüge der Raumordnung Schweiz, USG mit LRV + LSV).

Konkrete Massnahmenvorschläge

Die von umverkehR vorgeschlagenen Massnahmen sind weitgehend bekannt. Neu daran ist die gesamtheitliche Anwendungsaufforderung der Massnahmen. Mit der Initiative will umverkehR vor allem den Druck zur Umsetzung verstärken.

Die Massnahmen sind als Arbeitsgrundlage zu verstehen. Eine Weiterentwicklung der Massnahmen sowie neue Ideen sind bei umverkehR stets willkommen. umverkehR ist an Mitarbeit interessiert.

Konkretes Massnahmenpaket von umverkehR

Massnahmen, die ANGEBOTE und NACHFRAGE betreffen

Aktive Förderung des öffentlichen Verkehrs
- ÖV-Infrastruktur ausbauen und sichern
- Konzept Bahn 2000 umsetzen
- GA-Trio

Alternative Mobilität und neue umweltfreundliche Technik
- Stufenweiser Übergang zur Kostenwahrheit im Verkehr
- Velofahren und Langsamverkehr konsequent fördern
- ökologische Leichtmobile fördern
- lokale Produktionsnetze fördern
- Güterverkehr auf die Schiene verlagern

Verhaltensänderung
- 4 autofreie Sonntage im Jahr
- Autoteilen
- Fahrgemeinschaften, Mitfahrzentralen

Gesetze und Verordnungen
- Aufhebung der Zweckverbindung der Treibstoffzölle
- Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
- Road Pricing
- Ökobonus
- Deklarationspflicht über Herkunft von Gütern

Massnahmen, die STRUKTUREN beeinflussen

Raumordnung und Städtebau
- Koordination der räumlichen Entwicklung entlang der ÖV-Achsen
- Wohnen/Arbeiten und ÖV aufeinander abstimmen
- zentrumsorientierte Nutzungen in städtischen Bahnhofsarealen fördern

Die Städte als Lebensraum markant aufwerten:
- autoarme Städte fördern
- autofreie Zonen vergrössern
- neue autofreie/autoarme Quartiere schaffen
- autoarme, siedlungsnahe und -interne Erholungsräume fördern

Verkehrsplanung
- in den Städten und Ortskernen kurze, attraktive, sichere Langsamverkehrs-Verbindungen sichern und fördern
- Koexistenzprinzip im Verkehr fördern
- in den Innenstädten Funktionstrennung aufheben
- auf die räumliche Differenzierung und Prioritäten der Verkehrsmittel setzen, je nach regionaler Siedlungsstruktur

Einige mögliche Massnahmen in der Raumplanung:
- Verdichtung der bestehenden Siedlungsgebiete
- Förderung und Vernetzung der siedlungsinternen und -nahen Erholungsräume
- Quartierversorgung mit Mischzonen sichern
- Einschränkung bei der Standortwahl von besucherintensiven Nutzungen (z.B. Einkaufszentren, Sportzentren)
- Verteilzentren nur in der Nähe des Hauptstrassennetzes zulassen
- Neudefinition der Erschliessungspflicht (z.B. Gleichbehandlung des öVs mit dem MiV bei der Groberschliessung)
- Parkplatzangebot vermehrt der räumlichen Situation anpassen
- Aufhebung der Pflichtparkplätze
- u.s.w.

Der Initiativtext lautet:

Die Bundesverfassung wird wie folgt geändert:

Art. 37bis Abs.1bis (neu), Abs.2 zweiter, dritter und vierter (neu) Satz und Abs. 3(neu)

1bis Bund, Kantone und Gemeinden halbieren den motorisierten Strassenverkehr innerhalb von zehn Jahren nach Annahme der Verkehrshalbierungs-Initiative durch Volk und Stände. Der neue Stand darf nicht mehr überschritten werden. Massgebend ist die in der Schweiz insgesamt erbrachte Fahrleistung. Der öffentliche Verkehr ist von diesem Bestimmungen nicht betroffen und wird nicht mitgerechnet.

2 (...) Die Gemeinden können auf allen Strassen ihres Gebietes, ausgenommen auf den Nationalstrassen, Verkehrsbeschränkungen anordnen, soweit es dem Ziel von Absatz 1 oder der Verbesserung oder Erhaltung von Lebensräumen dient. Die vollständige Sperrung der vom Bund bezeichneten Durchgangsstrassen ist nur in Absprache mit dem Bund zulässig. Die Benützung der Strassen im Dienste der öffentlichen Hand bleibt vorbehalten.

3 Die für die Halbierung des motorisierten Strassenverkehrs anzuwendenden Mittel werden durch das Gesetz bestimmt.

Reduktionsziele der Verkehrhalbierungs-Initiative im Vergleich

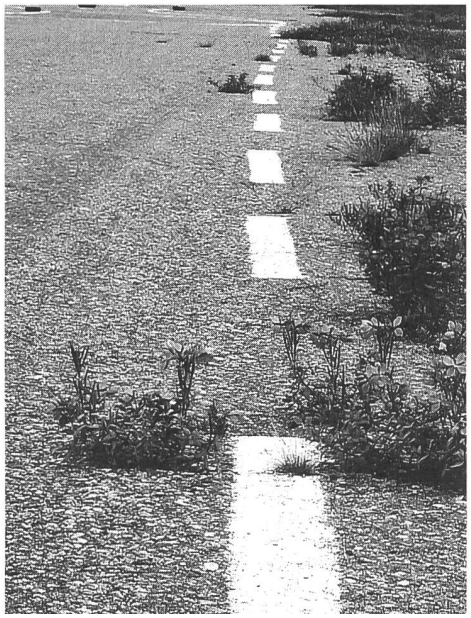
Interessant ist ein Vergleich der quantitativen Reduktionsziele von diversen Organisationen. Es zeigt, dass umverkehR mit seinen Zielvorstellungen nicht allein ist.

	Messgrösse	Ziel (1995=100%)	Frist	Gebiet
langfristige Ziele Regierungsrat Kt. Zürich (TA vom 21.11.95)	CO2-Ausstoss	15%	2050	Kt. Zürich
Energie-Umwelt-Initiative (März 1995 eingereicht)	Energieverbrauch	75%	2025	Schweiz
Studie „auf zu grossem Fuss" der Umwelt-Organisationen (Jan. 96)	Fossile Brennstoffe	36%	2050	Schweiz
E. U. von Weizsäcker, "Faktor vier"	Naturverbrauch	50%	2050	Industrieländer
Greenpeace Fernziel	Fossile Brennstoffe	0% (Ausstieg)	2100	Industrieländer
umverkehR	Verkehrsvolumen ohne öV	50%	2010	Schweiz

Tabellarische Darstellung der wichtigsten Reduktionsziele. Der Anteil des Verkehrs sowohl am Gesamtenergieverbrauch als auch am Gesamt-CO^2-Ausstoss beträgt ca. 30-40 %. (Quelle: M.Niederer, umverkehR-Dokumentation, 1996)

Unausweichliche Konflikte

Im Gegensatz zu den offenen Zielformulierungen des Bundes und der Fachkreise, lösen die Forderungen von umverkehR unausweichlich Zielkonflikte und eine Verteidigungshaltung aus.
Nicht überraschend hat der Bundesrat im Februar 1997 die Verkehrshalbierungs-Intiative ohne Gegenvorschlag abgelehnt. Interessanterweise ficht der Bundesrat nicht das Ziel der Initiative an. In der Ablehnungsbegründung wird vielmehr die Befürchtung geäussert, dass die Umsetzung zum Verlust von Arbeitsplätzen führen würde. Dennoch hat der Dienst für Gesamtverkehrsfragen eine Studie zur Ermittlung des Reduktionspotentials im MIV in Auftrag gegeben. Der Bericht untersucht detailliert, was von den 12+1 Massnahmen von umverkehR in einem Zeitraum von zehn Jahren erwartet werden kann und kommt zum Fazit, dass der Strassenverkehr nach 10 Jahren um 16% bis 40% verringert werden könnte[5]. Dies ohne wesentliche Berücksichtigung der Reduktionspotentiale durch die Raumplanung.
Dazu könnte die Umsetzung dank der vorgesehenen Lenkungsabgaben kostenneutral erfolgen, jedoch würde das eine völlige Umstrukturierung des geltenden Finanzierungssystem im Verkehrsbereich bedeuten[6]. Im Bericht wird die Auswirkung auf die Beschäftigung, im Gegensatz zur bundesrätlichen Befürchtung, grundsätzlich eher positv beurteilt[7].
Der Bericht „Reduktionspotentiale beim motorisierten Strassenverkehr - Grundlagebericht zur Verkehrshalbierungs-Initiative" ist bestellbar ab sofort via umverkehR, mit dem detaillierten Kommentar seitens umverkehR, oder bei der EMDZ. Dieser Bericht diente als eine der Grundlagen zur Ausarbeitung der bundesrätlichen Botschaft an das Parlament.



Ausblick

Die Schweiz braucht Visionen um erfolgreich ins nächste Jahrtausend aufbrechen zu können.
Während des allgemeinen Wirtschaftsaufschwunges nach dem Zweiten Weltkrieg wuchsen Bedürfnisse und gesellschaftlicher Reichtum gleichermassen. Erst in den 80er- und verstärkt in den 90er Jahren kam man zur Einsicht, dass wir uns nicht alles leisten können, weder ökonomisch, noch ökologisch. Die Verkehrshalbierungs-Initiative nimmt diese Erkenntnisse ernst und wirft zum ersten Mal die Frage auf, wieviel Privatverkehr für die Schweiz zumutbar und menschengerecht ist. Die umverkehR-Initiative ist der Versuch, das gesellschaftliche Bedürfnis nach Mobilität neu zu regeln, ökologische Mobilitätsformen zum Durchbruch zu verhelfen und die städtischen Agglomerationen zu entlasten. Für umverkehR stehen dabei Massnahmenpakete im Vordergrund, die den räumlichen und regionalen Strukturen angepasst sind. Im Gegensatz zu Einzelkorrekturen, die oftmals wirkungslos bleiben, können Massnahmenpakete den vernetzten Regionen und ihren Mobilitätsproblemen gerecht werden.
Die Verkehrshalbierungs-Initiative ist eine Chance für die zukunftsfähige Schweiz. Für die Raumplanung scheint die Verkehrshalbierungs-Initiative wichtig, weil sie einen zusätzlichen verfassungsrechtlichen Rahmen schafft und damit neue Möglichkeiten zu einer wirksameren Raumplanung eröffnet. ■

[1] Chesterton (1874-1936), Britischer Journalist
[2] Dienst für Gesamtverkehrsfragen, Reduktionspotentiale beim motorisierten Strassenverkehr, 1997,S. 100
[3] Bundesamt für Statistik, Verkehrsverhalten in der Schweiz, 1994, S.98
[4] Bundesamt für Statistik, News, Pressemitteilung Nr.36/1996, S.1
[5] Dienst für Gesamtverkehrsfragen, Reduktionspotentiale beim motorisierten Strassenverkehr, 1997,S. Z-3
[6] Dienst für Gesamtverkehrsfragen, Reduktionspotentiale beim motorisierten Strassenverkehr, 1997,S. Z-6
[7] Dienst für Gesamtverkehrsfragen, Reduktionspotentiale beim motorisierten Strassenverkehr, 1997,S. 84

umverkehR-Sekretariat:
Elisabethenstrasse 16,
Postfach 8214,
8036 Zürich
Tel: 01/242 72 76
Fax: 01/242 72 40