Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 8 (1995)
Heft: 9

Artikel: Beweglich sein - trotz Mobilität
Autor: Güller, Peter
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-120202

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

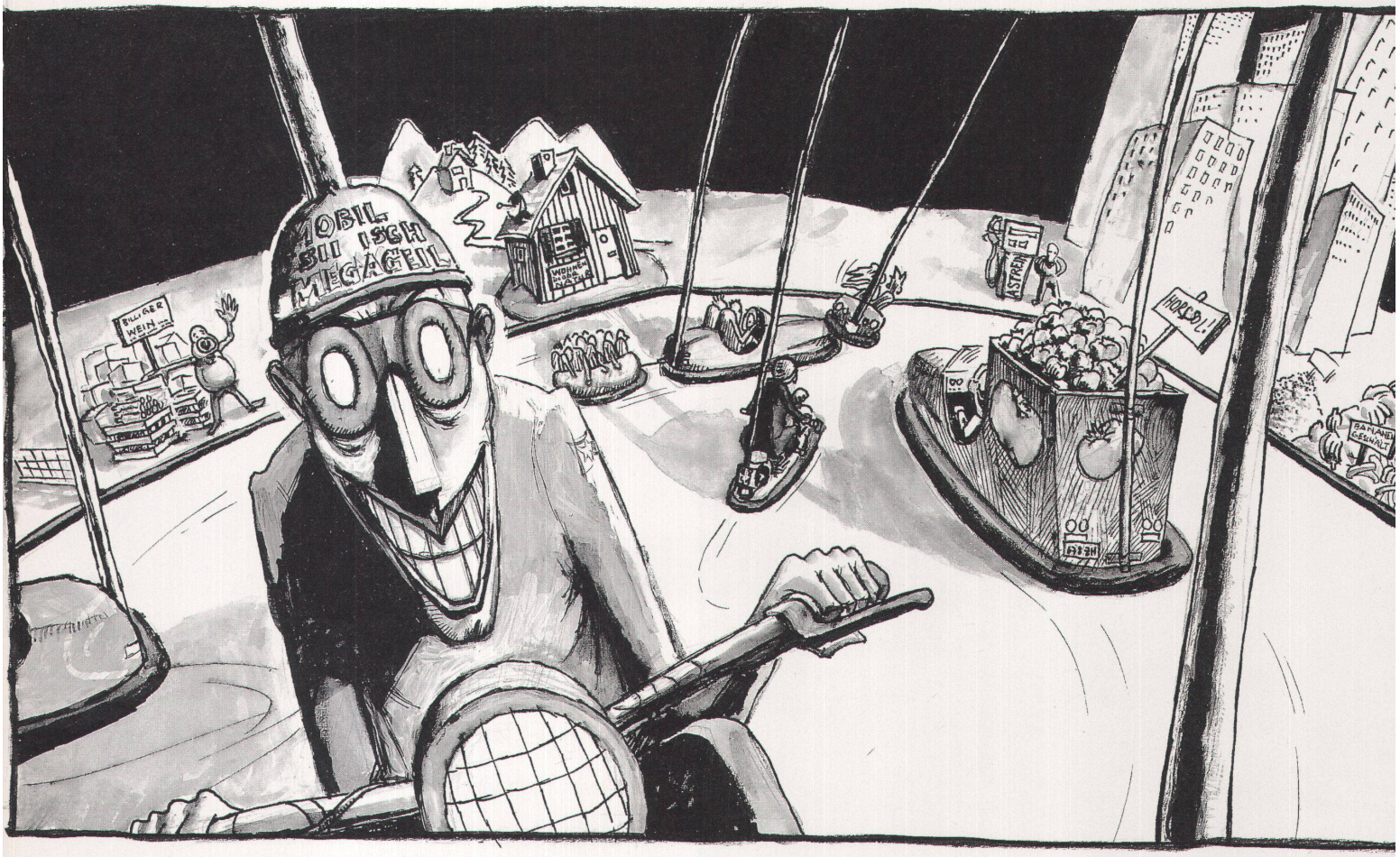
Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans 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: 16.07.2025

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

Beweglich sein – trotz Mobilität?



Peter Güller, von Beruf Architekt und Planer, leitete das Nationale Forschungsprogramm (NFP) «Stadt und Verkehr», Zürich. Aus den Ergebnissen zog er Schlüsse über die Mobilität unserer Gesellschaft und ihre Zukunft.

Mobilität bedeutet Beweglichkeit.
Sie kennzeichnet die Fähigkeit des Menschen, räumliche Entfernungen zu überwinden, aber auch – in übertragenem Sinne – geistige und soziale Grenzen.
Sie dient dazu, den Lebensraum optimal zu nutzen und zu erweitern.

Diese Sätze stehen nicht im Lexikon. Sie stammen aus verschiedenen Federn und sind mehr als eine Definition. Sie verbinden Bekenntnis und Verpflichtung: Bekenntnis zu dem, was uns Mobilität bringt, und Verpflichtung zu einem gescheiten Umgang mit ihr. Mit den drei Sätzen habe ich einen Bericht eingeleitet, welcher einem Postulat der ständerätlichen Verkehrskommission dienen sollte. Die Kommission wollte vom Bundesrat die Ursachen für die Mobilitätszunahme wissen und die Möglichkeiten zu deren Eindämmung und zur Umlagerung zugunsten des öffentlichen Verkehrs.
Ganz im Sinne der drei Sätze könnte man sich nun fragen: Sind wir genügend beweglich, um umzusteigen? Überwinden wir bei der hohen Verkehrsmobilität auch geistige und soziale Grenzen – etwa jene zu Europa? Nutzen wir mit ihr den Lebensraum optimal, und zwar nicht nur die Balearen und Thailand, sondern auch unsere unmittelbare Mit- und Umwelt? Wenn die Antworten dreimal nein lauten, stimmt etwas nicht. Irgendwie hat sich die Mobilität so tief in unser Leben eingegraben, dass wir uns kaum mehr umschauen und uns etwas anderes vorstellen können.

*

Mobilität ist unser Alltag. Sie vermittelt Zeit- und Distanzgewinne. Man ist rascher an einem Ort und kommt weiter. Sie vermittelt aber auch Erlebnis- und Freiheitsgewinne. Pilgerfahrten, Goethes Reisen über die Alpen und Easy Rider sprechen davon. Und bei Menschen in Drittweltländern und im ehemaligen Ostblock sind lang zurückgehaltene Sehnsüchte ausgeprägt.
Früher habe ich, als Planer, viel im Berggebiet gearbeitet. Die Bedeutung der Mobilität für die Ju-

gend, die aus der Enge der Bergdörfer ausbrechen will, wurde mir klar. Aber uns Schweizern stellt sich die Frage, wie wir das, was wir mit der Verkehrsmobilität erreicht haben, heute sinnvoll einsetzen, und ob wir mit der Errungenschaft sorgsamer umgehen können. Denn aus der Möglichkeit ist ein Zwang geworden.

*

Warum geht es so nicht mehr weiter? Die meisten sehen den Grund in der verkehrsbedingten Umweltbelastung. Andere, darunter die Bauingenieure, realisieren, dass wir das stark ausgebaute Strassennetz nur mit Mühe unterhalten. Müssen wir am Schluss nur Auto fahren, damit genügend Treibstoffzollzuschlag erwirtschaftet wird, um die Infrastrukturen bezahlen zu können? Eine dritte Gruppe meint, dass wir durch die Mobilität vor etwas flüchten. Die Vierten fürchten, dass unser Gewerbe durch den dahinfallenden Distanzschutz – gemeint ist das beliebige Eindringen von Konkurrenten in den Lokalmarkt – eingeht.

*

«Verkehr zu billig – Mobilität zu hoch.» Noch vor einigen Jahren fühlte sich die Öffentlichkeit durch den so betitelten Artikel von Schweizer Wirtschaftswissenschaftern schockiert. Heute spricht auch der Bundesrat davon, dass Kostenwahrheit im Verkehr nötig ist: Der Verkehrsteilnehmer soll für alle Kosten aufkommen, die er verursacht – also auch für die Lärmbelastung, für Gebäudeschäden und vielleicht einmal für die Klimaschäden.
Für die Agglomeration Zürich wurde im Rahmen des Nationalen Forschungsprogrammes «Stadt und Verkehr» berechnet, wie gross die verkehrsbedingten Umweltkosten sind, für welche Dritte mit ihrem Portemonnaie (zum Beispiel für dreifachverglaste Fenster), mit ihrer Gesundheit oder mit ihren Steuern bezahlen. Insgesamt über eine Milliarde Franken pro Jahr. Also über 1000 Franken pro Einwohner. Der Autofahrer müsste 2.40 Franken mehr pro Liter bezahlen, damit diese Kosten gedeckt werden können. Oder die Parkierungsgebühren müssten erheblich erhöht und die leistungsabhängig gestaltete Motorfahrzeugsteuern oder Strassengebühren eingeführt werden.
Eine Zwischenbemerkung: Von der Kostenwahrheit kann man folgendes erwarten:
– Einen Lenkungseffekt: Das Verkehrsverhalten wird durch den höheren Verkehrspreis so gelenkt, dass man das Fahren auf das Nötige beschränkt.
– Einen Spareffekt: Der Staat wird von Verkehrskosten befreit, die ihm vom Verkehrsteilnehmer fälschlicherweise aufgebürdet worden sind.
– einen Deregulierungseffekt: Werden dem Verkehrsteilnehmer die nötigen Signale mittels marktwirtschaftlichen Instrumenten wirkungsvoll vermittelt, so können Verbote und andere polizeirechtliche Massnahmen abgebaut werden.
Jedoch auch der öffentliche Verkehr ist nicht selbsttragend. In der Agglomeration Zürich steht den strassenverkehrsbedingten Umweltkosten von rund einer Milliarde eine Viertel Milliarde Franken jährlich an Defiziten von Bahn, Bus und Tram gegenüber. Umgerechnet entsprechen diese Defizitkosten in der Grössenordnung etwa den heutigen durchschnittlichen Billettpreisen. Diese müssten praktisch verdoppelt werden, um volle Eigenwirtschaftlichkeit zu erreichen.

*

Ist nun der motorisierte Verkehr vom Auto bis zur Bahn so stark zu verteuern, dass er selbsttragend wird? Dies so generell zu fordern, wäre falsch. Denn der öffentliche Verkehr ist nicht zuletzt so defizitär, weil in den letzten Jahrzehnten viele aufs Auto umgestiegen sind und weil man das ÖV-Angebot trotzdem aufrechterhalten muss: aus Umwelt-, sozialen und wirtschaftlichen Gründen. Der Benzinpreis hat viel weniger zugenommen als der Durchschnitt der Konsumentenpreise. Und die Preisentwicklung bei den Neuwagen ist weit hinter dem zunehmenden Haushalteinkommen zurückgeblieben. Man kann dies dem Autofahrer nicht verargen – nur eben: Er bezahlt nicht den vollen Preis für sein Tun.
Hätte er nun aber die von ihm verursachten Kosten der Umweltbelastung selber zu tragen, dann würde sicher mehr auf den öffentlichen Verkehr umgestiegen. Dieser würde besser ausgelastet; nur für Spitzenzeiten und nur in den grösseren Städten müssten zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden. Die Defizite des ÖV dürften insgesamt geringer werden. Der Steuerzahler würde entlastet. Kostenwahrheit beim motorisierten Individualverkehr trifft also zwei Fliegen auf einen Schlag. Sie hemmt umweltschädliche und fördert umweltfreundliche Verkehrsformen.

*

Wie vielen Berufskollegen wird mir klar: Durchmischte Siedlungen, eine städtebauliche Aufwertung des Strassenraums, räumliche Schwerpunktbildungen an geeigneten S-Bahnstationen und damit die Rückgewinnung von Profil im so gestaltarmen Ag-glomerationsgürtel lassen sich ohne Kostenwahrheit im Verkehr nicht erreichen. Denn der Baulandmarkt steht voll im Zeichen der billigen Mobilität, und diese lenkt die Nachfrage irgendwohin: Die Auto-Mobilen überspringen bedenkenlos das, was an öffentlichen Einrichtungen in der Nähe ihrer Wohnungen eingerichtet wurde, wenn die Fahrt zum nächsten Shopping-Center sie fast nichts kostet und der dortige Parkplatz gratis ist: Der öffentliche Verkehr kann – ohne Massnahmen zur Eindämmung des Autoverkehrs – nicht wirklich zum Rückgrat der Agglomerationsentwicklung werden. Und attraktive Fussgänger- und Radwege allein befreien uns nicht von der Sucht nach Bequemlichkeit. Wenn aber diese Philosophie der Kostenwahrheit nicht zum Greifen kommt, findet das Bauen keinen neuen kulturellen Nährboden, sondern verkommt weiter. So ist zu begrüssen, wenn im Bundesentwurf zu den Grundzügen der Raumordnung Schweiz steht: «Zersiedlung schafft hohe Folgekosten. Die räumliche Ordnung soll deshalb nicht über regulative Massnahmen, sondern auch über marktwirtschaftliche Anreize und die Durchsetzung des Verursacherprinzips gesteuert werden. Es geht um die Frage, wie die marktwirtschaftlichen Instrumente ausgestaltet sein müssen, damit sie die raumordnungspolitischen Ziele unterstützen.» Und weiter: «In der Verkehrspolitik stehen die nachfrageorientierte Steuerung und die schrittweise Herstellung der Kostenwahrheit im Vordergrund.»

*

Es bleiben zwei wichtige Fragen, auf die noch einzutreten ist: 1. Der externe Nutzen des Verkehrs. Dieser müsse doch gegen die externen Kosten aufgerechnet werden, sagen die Kritiker der Kostenwahrheit. 2. Und die Frage nach den Verteilungswirkungen der Kostenwahrheit, regional und sozial. Was bedeutet die Forderung nach Berücksichtigung des externen Nutzens des Verkehrs?
Die Befürworter dieser Position möchten, dass man Belästigungen durch den Verkehr hinnehmen müsse, im Hinblick auf den volkswirtschaftlichen Nutzen. Zumindest sei dieser Nutzen gegen die Kosten aufzurechnen, wenn man schon Buchhaltung treibt. Aber da wird von falschen Annahmen ausgegangen: Normalerweise versucht doch jeder, der eine Leistung erbringt, ein höchstmögliches Entgelt dafür zu erzielen. Wer etwa Hors-sol-Tomaten aus Holland importiert und diese in der Schweiz günstig verkauft, lässt sich dafür entschädigen; er lässt keine externen Nutzen stehen. Der Nutzen, den die Ware vermittelt, spiegelt sich (fast) voll im Preis. Andererseits versucht der besagte Importeur, möglichst viele seiner Kosten nach aussen zu verlagern: Müsste er für die von seinen Fahrten verursachten Umweltkosten aufkommen, kämen seine Importprodukte nicht so preisgünstig auf den Markt. Externe Nutzen sind demnach tendenziell klein, externe Kosten hoch. Man könnte nun sagen: Natürlich ist es schön, wenn wir billige Tomaten haben. Aber das Billigsein soll nicht zu Lasten der Umwelt erfolgen. Es gibt da nichts zu verrechnen.
Gut überlegt muss sein, ob bestimmte Bevölkerungsteile – gemeint sind die ärmeren – durch die Verteuerung des Autoverkehrs mehr betroffen würden als andere. Zum einen soll das Rad der Zeit, das den Massen die grössere Mobilität gebracht hat, nicht einfach zurückgedreht werden, dahin, wo das Preis/Einkommensverhältnis nur den oberen Zehntausend das Autofahren ermöglicht. Zum andern ist zu beachten, dass ein sorgsamerer Umgang mit der Mobilität neben der Allgemeinheit auch jenen zugute kommt, die direkt an stark belasteten Strassen wohnen. Zur Lösung solcher lokaler Probleme wären Geschwindigkeitsreduktion, Strassengebühren oder ein beschränktes Fahrverbot wohl wirksamer als eine Benzinpreiserhöhung.

Zum Nationalen Forschungsprogramm «Stadt und Verkehr» gibt es 70 Forschungsberichte, dazu acht Teilsynthesen und die Synthese «Städte mit Zukunft – ein Gemeinschaftswerk», Verlag vdf Zürich.