Förderung des öffentlichen Verkehrs: unrealistisch?

Autor(en): **Remund, Hansueli**

Objekttyp: **Preface**

Zeitschrift: **Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme**

Band (Jahr): **36 (1979)**

Heft 11-12

PDF erstellt am: **31.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Förderung des öffentlichen Verkehrs: unrealistisch?

Im Massnahmenbericht zum regionalen Richtplan Luzern steht im Zusammenhang mit dem Busnetz ein Satz, der wohl auch in anderen städtischen Regionen in ähnlicher Form zu finden sein dürfte:
«Auf den wichtigsten öffentlichen Verkehrsachsen wird dem Bus Priorität eingeräumt. Für diese Achsen sind nach Möglichkeit alternative Verkehrsführungen für den Privatverkehr zu suchen und der Durchgangsverkehr mit verkehrspolizeilichen Massnahmen einzuschränken (Pförtneranlagen, separate Busspuren, Signalisation auf Bus ausgerichtet usw.).»
Im Genehmigungsentscheid des Regierungsrates zum regionalen Richtplan wird dazu festgestellt:
«Das kantonale Tiefbauamt macht geltend, dass die erwähnten Ausfallachsen Kantonsstrassen seien und dass demzufolge eine Bevorzugung des Busses eine Änderung des Strassengesetzes bedingen würde. Gemäss § 8 des Kantonalen Strassengesetzes sind Kantonsstrassen I. Klasse vorwiegend dem allgemeinen Durchgangsverkehr und der Verbindung einzelner Kantonsteile vorbehalten . . . Zudem seien weitere Pförtneranlagen nicht realisierbar und Signalanlagen liessen sich nur begrenzt zugunsten des Busses einrichten . . .»
Diese Stellungnahme des Tiefbauamtes wird vom Regierungsrat im nächsten Absatz relativiert:
«Angesichts dieser Sachverhalte sollte der Regionalplanung nahegelegt werden, ihr Buskonzept nochmals zu überprüfen . . . Dabei haben regionale Gesichtspunkte im Vordergrund zu stehen, da es ja irgendwann im Sinne des «Gesetzes über die Förderung des regionalen öffentlichen Verkehrs» (16. 9. 1975) zu einem regionalen Verbundssystem kommen muss . . .»
Tatsächlich steht in diesem zweiten Gesetz: «Der Kanton beteiligt sich vor allem durch Bau und Ausbau des regionalen Strassennetzes nach den Vorschriften des Strassengesetzes an den Kosten des regionalen öffentlichen Verkehrs.»

Zu diesem Thema «öffentlicher Verkehr» und dem vorliegenden Sachverhalt sind vor allem folgende Aspekte interessant:

Unsere kantonalen Verwaltungen im Bereiche des Tiefbaus (Strassenbaus) sind im Zeichen und auch in der Zeit des expandierenden Autoverkehrs gewachsen und auf diese Aufgaben ausgerichtet. Gesetzliche Grundlagen, führendes Kader und angestellte Fachleute sind Strassenfachleute, die ein anerkannt grosses Wissen im Hinblick auf die Bewältigung des Privatverkehrs entwickelt haben. Es ist darum nicht verwunderlich, dass Gesetze sehr einseitig auf diesen Privatverkehr ausgerichtet und interpretiert werden – auch wenn dies nicht einmal ausdrücklich steht. «Allgemeiner Durchgangsverkehr» und «Verbindung einzelner Kantonsteile» setzt keineswegs Wertungen zwischen Privatauto oder Bus. Auch überrascht nicht, dass zwar das Strassengesetz zitiert wird, um die Realisierbarkeit des öffentlichen Verkehrs in Frage zu stellen, das Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs aber mit keinem Wort erwähnt wird. Diese letztere Aufgabe wird eben aufgrund der bisherigen, traditionellen Aufgaben nicht als eigentliche Aufgabe des Tiefbaus empfunden.
Entsprechend reagiert auch der Regierungsrat, der die Aufgabe zur Weiterbearbeitung des öffentlichen Verkehrsnetzes nicht dem Tiefbauamt, sondern wieder der Regionalplanung zuweist.
Und gerade diese Situation zeigt die ungleichen Möglichkeiten, mit denen die zwei Verkehrsarten miteinander um ihre Rechte kämpfen:
Einerseits der Privatverkehr, mit einem personell grosszügig ausgebauten Amtsapparat, Tür an Tür mit der Kantonsregierung, ausgestattet mit Fachleuten, die jederzeit in der Lage sind, ihre Anlagen detailliert auszuarbeiten, zu begründen und gesetzlich durchzusetzen.
Anderseits der öffentliche Verkehr, dessen Interessen durch zahlreiche (sich oft rivalisierende) Träger mit beschränkten finanziellen Mitteln vertreten werden und deren Konzept durch eine Regionalplanung erarbeitet werden sollte, deren personelle Möglichkeiten äusserst beschränkt sind.
Es wird versucht, mit punktuellen Massnahmen am *bestehenden* Konzept Erleichterungen für alternative Verkehrsträger zu schaffen; das Resultat ist notgedrungen ein Flickwerk, das dem Privatverkehr nicht wehtut, dem öffentlichen Verkehr aber nicht grundsätzlich neue Impulse verleiht.
Soll der öffentliche Verkehr tatsächlich zu einem gleichwertigen innerstädtischen Verkehrsträger werden, so ist dieses Vorgehen denkbar ungeeignet. Notwendig wäre die Erarbeitung eines grundlegend neuen Verkehrskonzeptes des städtischen Verkehrs unter gleichwertiger Beachtung der verschiedenen Verkehrsträger. Erst aufgrund dieses Konzeptes wären die tatsächlichen Konsequenzen und Auswirkungen erkennbar, die eine über mutmassliche Theorien und Behauptungen hinausgehende Beurteilung der Förderung des öffentlichen Verkehrs überhaupt ermöglichen würde.
Zu den wichtigsten Voraussetzungen erachte ich folgende Punkte:

1. Klare Interpretation der kantonalen Gesetze bzw. Neufassung der Zweckbestimmungen, wonach die Kantone verpflichtet sind, die Funktionsfähigkeit aller Verkehrsarten gleichwertig zu gewährleisten.
2. Reorganisation des kantonalen Tiefbauwesens und Schaffung eines dem Strassenverkehrswesen gleichgestellten Ressorts für den öffentlichen Verkehr.
3. Ausarbeitung eines integralen Verkehrskonzeptes, das die einzelnen Verkehrsträger gleichwertig behandelt und gleichwertige Netze für Privat- und öffentlichen Verkehr ausweist.

Erst der Vergleich der bestehenden Situation mit einem integralen Verkehrskonzept könnte zu wirklichen Entscheiden führen. Vor allem wäre die kaum auszuschliessende Komforteinbusse für den Privatverkehr ablesbar. Auch wenn die Neukonzeption des städtischen Verkehrs nicht von einem Tag auf den anderen realisierbar sein wird und sicher auch viele der nötigen Massnahmen aufwendig und darum als unrealistisch zurückgestellt werden müssen, so wäre doch das anzustrebende Ziel in seiner Gesamtheit erkennbar. Und, wer weiss, vielleicht sogar rascher, als uns allen lieb ist, eine Notwendigkeit . . .
Der erste Schritt, die konzeptionelle Arbeit, wäre heute überfällig. Dies aber wird kaum möglich sein, solange der Bau von Strassen zur Sicherstellung des Privatverkehrs als öffentliche Aufgabe von Gesetzes wegen mit enormen Mitteln durchgesetzt wird, der Nachweis für die Realisierbarkeit der übrigen Verkehrsträger befugnis- und mittellosen Planungsträgern überlassen bleibt.

Hansueli Remund