

Zeitschrift:	Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale
Herausgeber:	Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner
Band:	- (1996)
Heft:	3
Artikel:	Siedlung - Verkehr - Umwelt
Autor:	Güller, Peter
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-957478

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: 23.01.2026

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

Siedlung – Verkehr – Umwelt

► Peter Güller

"Zu billige Mobilität – explodierende Städte. Kostenwahre Mobilität – Siedlungsentwicklung nach innen". Die erste Aussage ist gewordene Wirklichkeit, mit der zweiten verbinden sich planerische Hoffnungen. Energie-, Luftreinhalte- und Lärmschutzpolitik können den Verkehr so gestalten, dass er die Ziele der Raumordnung unterstützt. Vor Jahrzehnten bot der Gewässerschutz der Raumplanung in ähnlichem Sinne Schützenhilfe.

Explosion - Implosion

Der Wirtschaftsboom nach dem 2. Weltkrieg hat breitgestreuten Wohlstand und Autobesitz gebracht. Der Wunsch, im Grünen zu wohnen, wurde für viele realisierbar. Das Pendeln aber führte zu Umweltbelastung. Noch mehr Leute verließen die Städte. Der Autobahnbau unterstützte den Prozess. Zusätzliches Momentum brachte die in Stadt und Umland unterschiedliche Entwicklung der Sozialstruktur: hier die schwächeren Steuerzahler und gleichzeitig sozial Bedürftigen - dort die begüterten und von den Dienstleistungen der Stadt profitierenden Agglomeraten. Der unterschiedliche Steuerfuss dürfte bei der Wohnortwahl mitbestimmend sein.

Die Zersiedlung der Landschaft verträgt sich aber nicht mit den Zielen der Raumplanung, nicht mit jenen der Umweltpolitik und offenbar auch immer weniger mit den finanziellen Möglichkeiten der öffentlichen Hand - man denke an den Unterhalt der ausgedehnten Erschliessungsnetze.

Müsste der Verkehrsteilnehmer nun für alle von ihm verursachten Kosten grad stehen - also auch für die Umweltbelastung -, so würden mindestens die weniger Bemittelten mehr mit Bahn, Bus und Velo fahren. Wenn man diese Kosten etwa über den Treibstoffpreis decken möchte, so wäre dieser um rund zwei Franken pro Liter anzuheben. Nicht alle, die umweltfreundliche Verkehrsmittel benutzen wollen, können dies aber tun. An schlecht erschlossenen - aber umso schöneren - Lagen wohnend, ist man autoabhängig. Würde

man den Wohnsitz deshalb näher an den Arbeitsort und die Ortszentren verlagern? Die Antwort ist nicht einfach. Erhöhte Verkehrspreise verstärken das Boden- und Mietpreisgefälle zwischen Stadt und Umland. Kostenwartheit zwingt uns dazu, vermehrt zwischen Wohn- und Verkehrskosten abzuwählen.

ÖV-gerechte Agglomerationsentwicklung?

Besteht nun im Umland der Stadt ein genügend gutes ÖV-Angebot, um umzusteigen? In vielen Fällen ja, häufig aber auch nicht, da Einfamilienhäuser vorzugsweise am Siedlungsrand liegen. So soll gemäss den Zielen der Raumplanung die bauliche Verdichtung von Wohnungen und Arbeitsplätzen in Bahnhofsnahe Remedur schaffen. Diverse Stadtregionen haben Vorstellungen erarbeitet über das einschlägige Potential und die gestalterischen Möglichkeiten. Idealbild ist eine "perlschnurartige" regionale Siedlungsentwicklung. Doch Bahnhofslagen sind oft unattraktiv für das Wohnen: Talböden, kein umgebendes Grün, Bahnlärm. Sind solche Lagen auf dem Bodenmarkt überhaupt genügend gefragt? Vielleicht eher, wenn man nicht mehr so billig autofahren kann. Bezuglich bauliche Verdichtung stellt sich ganz allgemein die Frage, was sinnvoll, möglich und machbar ist: "Sinnvoll" unter einer ganzen Reihe von Gesichtspunkten (nicht nur bahn- oder umweltpolitischen), "möglich" mit Bezug auf die Nutzungsordnung und die Eigentumsverhältnisse, "machbar" hinsichtlich der vorhandenen Nachfrage. So ist die S-Bahn eine zwar wichtige, aber keineswegs genügende Voraussetzung für die bauliche Verdichtung an Stationen.

Reurbanisation

Eine andere Lösung der Agglomerationsprobleme wird in der Reurbanisation gesehen. Diese stellt den Wendepunkt eines in der Schweiz über 150 Jahre alten Prozesses von der Urbanisation zur Suburbanisation und dann zur Desurbanisation dar. Für viele Fachleute und Politiker lassen sich mit der Reurbanisation mehrere Fliegen auf einen

Habitat – trafic – environnement

"Avec une mobilité bon marché, les villes explosent. Une mobilité au prix coûtant entraîne la densification du développement urbain". Si la première affirmation a rejoint la réalité, la seconde relève de souhaits aménagistes. Les politiques en matière d'énergie, de la pollution de l'air et de la protection contre le bruit peuvent modeler ainsi aux objectifs recherchés pour l'organisation du territoire. Auparavant, la protection des eaux a apporté un soutien similaire à l'aménagement du territoire.

► Peter Güller, dipl. arch
ETH/SIA/BSP, Teilhaber
Planungsbüro Synergo,
Fraumünsterstr. 23,
8001 Zürich.
Ehemaliger Leiter des
Nationalen Forschungs-
programmes "Stadt und
Verkehr".

Städte mit Zukunft – ein Gemeinschaftswerk

Unter diesem Titel vermittelt die Synthese des NFP 25 "Stadt und Verkehr" eine umfassende Standortbestimmung der Schweizer Stadt und ihres Umlandes - von der grenzüberschreitenden Region Insubrica bis zur bipolaren Metropole am Lac Leman und zum Mittelland. Sie zeigt Gewinn- und Verlustseiten der von hoher Mobilität geprägten Entwicklung auf und skizziert Wege zu einer Reurbanisierung. Die Rückgewinnung städtebaulicher Gestalt ist dabei ebenso wichtig wie die Bewältigung der neuen sozialpolitischen Herausforderungen und die Anlastung der verkehrsbedingten Umweltkosten an die Verursacher. Längerfristig können nur gesunde Städte ihre nationalen Aufgaben erfüllen und international bestehen. Dies setzt eine Stadtpolitik von Bund und Kantonen voraus, namentlich aber die engere Zusammenarbeit unter den Agglomerationsgemeinden sowie der Behörden mit der Wirtschaft und mit privaten Institutionen.

Die Synthese ist erschienen beim vdf-Hochschulverlag Zürich und enthält auch die Kurzfassungen aller 70 Forschungsarbeiten. ISBN 3 7281 21304

Schlag treffen: Die Bevölkerung der Städte wird mit dem Zuzug von Familien durchmischter; es gibt kräftigere Steuerzahler, der Anteil der Sozialhilfebezüger wird kleiner; der kommunale Finanzhaushalt kommt wieder ins Lot, parteipolitisch wird die Stadt wieder bürgerlicher, die Zusammenarbeit mit dem Kanton damit leichter. Doch darf man sich nicht blenden lassen - der Weg der Reurbanisation ist kein einfacher. Eine gemischte Gesellschaft hat sich den Stadtboden angeeignet, die weder die oft günstigen Wohnungen noch die Lebensdichte und die Anonymität in den städtischen Grauzonen missen möchte. Viele brauchen die Stadt als Durchgangsstation in ihrem Lebenszyklus, und viele möchten sie gar nicht anders sehen als mit einer Dosis Chaotik und mit Nischen. Andere - die Betagten - sehen hier die Möglichkeit, im Kontakt mit dem Leben zu bleiben - was, darf man sich fragen, wird diesbezüglich das jetzt aktuell werdende Altern in den suburbanen Boomgebieten der 70er Jahre bringen, wo die ehemals grünen zu echten Witwen werden?

Was also heißt Reurbanisation? Ein in seiner Umweltqualität aufgewerteter städtischer Lebensraum, bei dem sich die verbesserte Situation in höhere Mietzinse und damit allenfalls andere Nachfragerschichten umschlägt? Eine deregulierte Wohnungssituation, bei der die Privilegien anders verteilt werden? Eine Sanierung des städtischen Finanzhaushalts durch so starke Redimensionierung der Sozialhilfe, dass diese weniger Aussteiger, Ausgegrenzte, Arme und Asylanten anzieht?

Die Lösung muss wohl in anderer Richtung gesucht werden. Der Umgang mit der Stadt ist ein Umgang mit der "condition humaine", er lehnt sich nicht einfach an die Regeln des Monopoly an. Auch wenn der Zuzug junger Familien in die Stadt und die Bereitstellung attraktiver Arbeitsplätze noch so erwünscht sind, darf solche Reurbanisation nicht zur "Vertreibung" missbraucht werden. Sie setzt eine städtische Reformpolitik voraus, bei der jene Bevölkerungskreise, welche ihre spezifischen Formen des Stadtlebens pflegen, nicht über Bord gekippt werden, sondern an den Verbesserungsmassnahmen im städtischen Umfeld teilhaben - selbstredend nicht ohne zumindesten herausfordernde Eigenleistung. Es wäre der Schweiz wohl wenig gedient, den Pfad der Bewältigung von metropolitanen Verdrängungs- bzw. dann eben Vorortproblemen einzuschlagen zu müssen, den Frankreich derzeit geht.

Mobilität auf dem Land

Lassen sich die raumordnungs-, verkehrs- und umweltpolitischen Anliegen in den städtischen Gebieten mehrheitlich aber doch harmonisieren, ist dies im *ländlichen Raum schwieriger*.

Der Vorschlag für Kostenwahrheit im Verkehr hat seine Feuerprobe auf dem Land noch nicht bestehen müssen. Ansätze zur Bekämpfung der Verkehrslawine fanden in den Bergtälern bisher meist nur Zustimmung, wenn sie den Transit betrafen. Schon in Fremdenverkehrsorten gehen die Meinungen auseinander. Der Abstimmungskampf über 12 autofreie Sonntage hat einen Vorgeschmack dessen vermittelt, was zu erwarten ist, wenn man den Individualverkehr auf dem Land verteuren will.

Die Raumplanung selber ist hier in einem Dilemma: Sie bemüht sich um genügende Integration der ländlichen Gebiete ins Wirtschaftsgeschehen, um so die Wirtschaftskraft zu stärken und die Abhängigkeit von bundes- und kantonsseitigen Transferzahlungen zu reduzieren. Dazu bedarf es der Mobilität. Die Raumplanung strebt im ländlichen Raum aber auch Innenentwicklung, innenseitige Versorgung mit Dienstleistungen und sparsamen Umgang mit dem Boden an. Leicht gemachte Mobilität vermag diese Bemühungen zu unterlaufen.

Für eine differenzierte Politik

So liegt auf dem weiteren Weg zu einer umweltpolitisch abgestützten Kostenwahrheit im Verkehr die nötige Innovation vorab auch bei einer Lösung, die den Interessen der ländlichen Gebiete entgegenkommt. Dabei braucht es nicht nur Überzeugungsarbeit, die etwa dahin geht, dass mehrtägiger Erholungstourismus mehr wirtschaftliche Breitenwirkung erzeugt als Eintagesfliegen oder dass dezentrale Versorgung bei der Bildung regionaler oder gar ausserregionaler Einkaufszentren kaum mehr eine Wiederbelebungschance hat. Es braucht einen umfassenden regionalpolitischen Denksatz, bei dem massgebend ist, dass die Agglomerationen gleichzeitig die grossen Verschmutzer der Umwelt sind und ihre Bevölkerungen die besten Voraussetzungen haben, auf den ÖV umzusteigen, während es auf dem Land meist gerade umgekehrt ist. Ob a) spezielle Treibstoffkontingente für die Landbewohner, b) speziell hohe variable Motorfahrzeugsteuern in urbanisierten Kantonen und c) die Verwendung der in den Agglomerationen in speziell hohem Masse anfallenden Einnahmen aus Treibstoffzollzuschlägen für die Förderung des ländlichen Regionalverkehrs einen Ausweg markieren? In der Diskussion um eine unter regionalen Gesichtspunkten differenzierte Politik stehen wir übrigens nicht allein da. Die Frage beschäftigt - in viel grösserem geographischem Rahmen - auch die EU. Vielleicht hilft uns die eigene Situation, die Schwierigkeiten bei der Genese einer europaweit koordinierten Verkehrs-, Regional- und Umweltpolitik zu verstehen. Noch schöner wäre, wenn wir eigene erprobte Modelle zur Verwirklichung der Kostenwahrheit einzubringen hätten. ■