

Ohne Verkehrsvermeidung keine Nachhaltigkeit : ein Diskussionsbeitrag zur Mobilitätspolitik

Autor(en): **Germann, Willy**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **98 (2003)**

Heft 1

PDF erstellt am: **23.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-176026>

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 Diskussionsbeitrag zur Mobilitätspolitik

Ohne Verkehrsvermeidung keine Nachhaltigkeit

Seit Jahren stellt die rasant wachsende Mobilität die grösste Herausforderung an die Siedlungs- und Umweltpolitik dar. Auch an den Heimatschutz! Denn diese Mobilität belastet zunehmend Mensch und Umwelt und ist ein Indikator für irreparable Fehlentwicklungen. Eine nachhaltige Mobilitätspolitik hiesse Mobilität nicht bloss umweltfreundlich zu bewältigen, sondern zu vermeiden. Beides ist unbequem.

Willy Germann, Kantonsrat/Vorstandsmitglied Winterthurer Heimatschutz, Winterthur

Die Frage «Was soll erhalten werden» genügt längst nicht mehr. Sie sollte ersetzt werden durch: «Wo soll etwas erhalten bleiben. Und wo sollte besser Raum geschaffen werden für Neues von hoher Dichte und hoher Qualität?»

Stumpfe Richtplanung

Manche Kantone verfügen in der Richtplanung bereits über klare Leitlinien für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung, die sich folgendermassen zusammenfassen lassen: Grünraum-schonung und Verkehrsvermeidung durch Siedlungsentwicklung nach innen. Doch wird dem kaum nachgelebt. Einige Besorgnis erregende Fakten mögen dies verdeutlichen:

- Die Stadtflucht hält unvermindert an. Wohnraum ist in den meisten Städten knapp. Die Städte sind neuen Belastungen ausgesetzt.
- Die Zersiedelung in immer entfernere Gebiete verstärkt sich. Immer mehr Grünraum geht verloren, nicht zuletzt durch Verkehrsbauten.
- Mit der Zersiedelung wächst der Verkehr überproportional. Die Pendlerdistanzen werden grösser, die Reiseketten komplizierter. Das Verkehrswachstum stellt auch eine energiepolitische Fehlentwicklung dar.
- Die Strasseninfrastruktur verfügt in Ballungsgebieten in den Spitzenstunden über keine Leistungsreserven mehr: Stehen im Stau.
- Immer mehr stösst auch der öffentliche Verkehr an Kapazitätsgrenzen: Stehen im Zug.

Das grösste Verkehrsproblem stellt der Personenverkehr in den Agglomeratio-

nen dar. Hauptursachen dafür sind neben den wachsenden Distanzen zwischen Wohn-, Arbeits-, Freizeit- und Einkaufsorten die höhere Fahrzeugdichte, neue Freizeitbedürfnisse und nicht zuletzt der steigende Wohnraumbedarf pro Kopf der Bevölkerung. In einer mittelgrossen Schweizer Stadt müssten pro Jahr rund 200 Wohnungen gebaut werden, um allein den zusätzlichen Bedarf kompensieren zu können. Man mag die steigenden «Luxusbedürfnisse» bedauern oder nicht: Ihnen gegenüber ist die Politik machtlos.

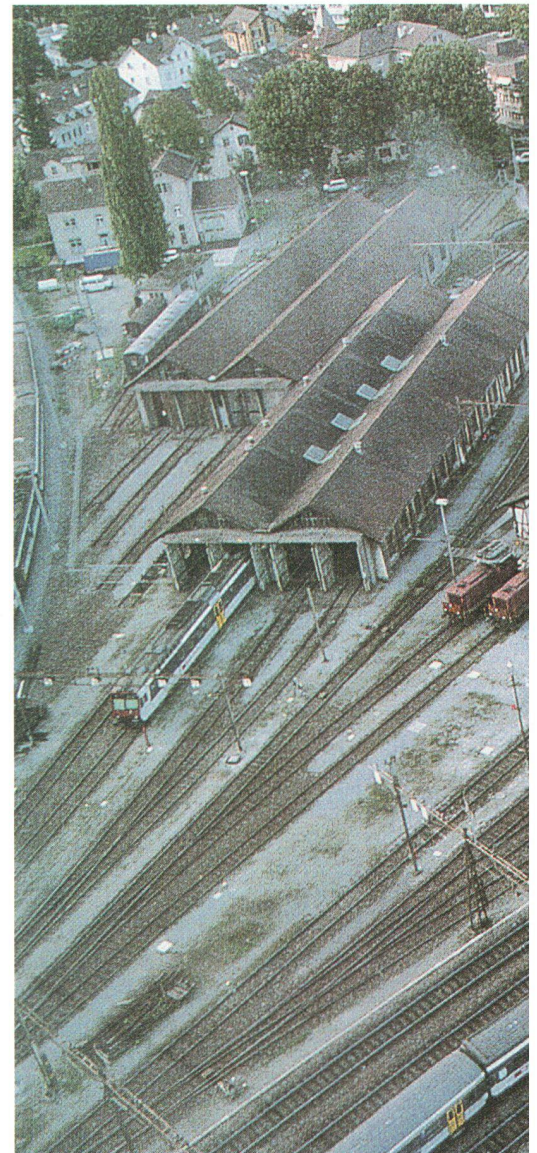
Untaugliche Investitionen

Das Verkehrswachstum und der Druck auf den Raum könnten wohl am einfachsten mit griffigen marktwirtschaftlichen Instrumenten gebremst werden. Treibstoffe und Autofahrten in die Städte müssten teurer werden. Doch Insellösungen sind im liberalisierten Europa kaum durchsetzbar. Deshalb ist der Staat vorerst gefordert, die heutige Mobilität möglichst umweltschonend zu bewältigen. Steuerung über das Angebot. Dabei lösen Investitionen in den Strassenbau – abgesehen von elektronischen Massnahmen (IVM), von Lückenschliessungen und vereinzelt Ortsumfahrungen – das Problem schon längst nicht mehr. Kapazitätserweiterungen im Strassennetz würden an finanzielle und vor allem an räumliche Grenzen stossen. Sie würden Engpässe nur endlos verschieben und die meisten Zentren kaum entlasten. Die Mehrzahl der geforderten neuen Hochleistungsstrassen und Ortsumfahrungen wären zudem komplizierte Bauwerke, die wertvolle Naherholungs- und Sied-

lungsräume zerstören könnten. Ähnliches gilt für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Bei anhaltendem Wachstum des Bahnverkehrs werden in 15 Jahren in der Spitzenstunde in den Städten bis doppelt so viele Bahnkunden eintreffen wie heute. Die entsprechende Feinerschliessung mit Bus oder Tram würde manche Städte überfordern.

Bahnfräumer besser nutzen

Dringend nötig wäre deshalb, möglichst viel rollenden Feinverteilverkehr zu vermeiden, indem neue Arbeitsplätze und Freizeitlokalitäten in Fussdistanz zu den Knoten des öffentlichen Verkehrs geschaffen würden. Nur so lässt sich die Reisekette der peripher wohnenden Zupendler verkürzen. Wenn schon Siedlungsentwicklung



nach innen, dann vorerst in Bahnhofnähe. Doch eine – notgedrungen massive – Verdichtung in diesem Bereich löst wiederum Zielkonflikte mit der Denkmalpflege und dem Ortsbildschutz aus. Ist es aber angesichts der drohenden Entwicklung, dass Zehntausende von Arbeitsplätzen und Wohnungen in peripheren Gebieten geschaffen werden, noch verantwortlich, in der Nähe von Bahnzentren «potemkinsche Dörfer» mit verhältnismässig geringer Ausnützung zu erhalten und dadurch Neubauten von hoher Dichte und hoher Qualität zu verhindern?

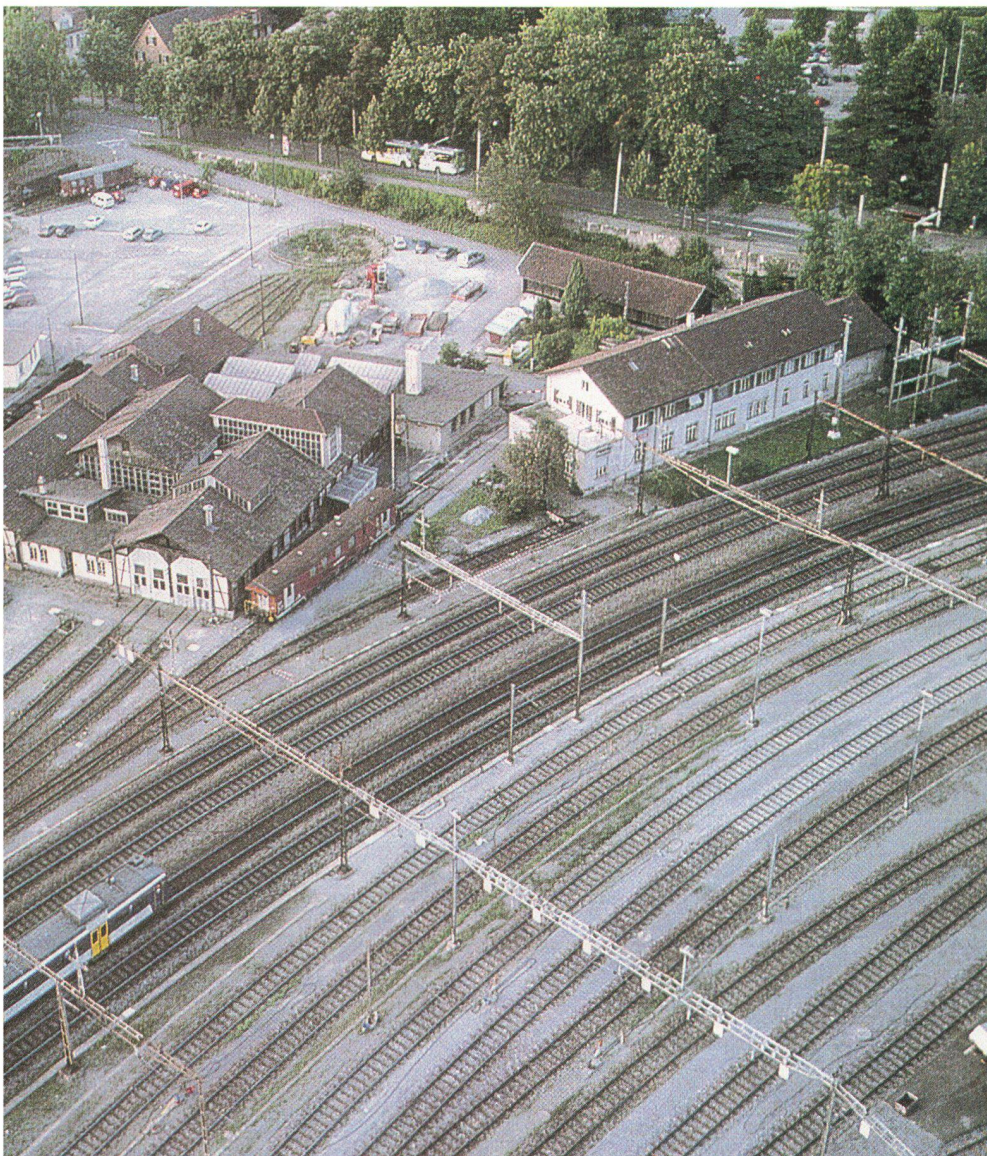
Kampf den Zielkonflikten!

Es bedarf also noch weiterer Massnahmen, um die bisherigen Fehlentwicklungen zu korrigieren. Dazu ein paar Vorschläge:

- Zielkonflikte zwischen Denkmalpflege und Ortsbildschutz einerseits sowie nachhaltiger Raum- und Verkehrspolitik andererseits müssen endlich offen ausgetragen werden. Ein enges Interessen- und Inseldenken ist kontraproduktiv.
- Jede Stadtentwicklungsdiskussion, jede Planung, jedes grössere Projekt muss vordringlich mit dem Kriterium der Verkehrsvermeidung oder der Minimierung des Motorfahrzeugverkehrs angereichert werden. Die Gleichung «Umnutzung und höhere Dichte = mehr Parkplätze = mehr Motorfahrzeugverkehr» muss also gestrichen werden.
- Die öffentliche Hand sollte Ideenwettbewerbe fördern, wobei die raum- und verkehrsplanerischen Anliegen stärker gewichtet werden

müssten als heute.

- Mit Anreizen (Boni) sollen zukunftsweisende Ideen zum Durchbruch verholfen werden. Solche müssten unter anderem folgende Anforderungen erfüllen: hohe Dichte, hohe architektonische Qualität, Mischnutzung, Nutzungsflexibilität, Verkehrsvermeidung und nicht zuletzt: bessere Nutzung der Vertikale, um trotz hoher Dichte auch Frei- und Grünräume zu ermöglichen. Hochbauten mit grosser Baumasse stellen gegenüber der Zersiedelung das weit kleinere Übel dar.
- Der Wohnungsbau muss in den Städten erleichtert werden und darf nicht mehr bloss auf Normbewohner ausgerichtet werden. Der Regelungsdschungel ist zu lichten.
- Der Schutz des Grünraums sollte weiträumig verbessert werden, allenfalls durch weitere Abzonungen fernab bestehender Infrastruktur.
- In den Städten sollte nicht mehr mit hypothetischen Nutzungsreserven (die auf längere Sicht nicht verfügbar sind) operiert werden.
- Wertvolle Objekte müssten in den Städten parzellengenau eingezont werden. Eine generell tiefe Ausnützung widerspricht den Anliegen der Raumplanung.
- Das Beschwerderecht muss umgebaut werden: Die beschwerdefähigen Organisationen könnten in die Pflicht genommen werden, wenn sie bei Gestaltungswettbewerben in die Jury Einsitz nehmen.
- Alle grossen Vorlagen und Bauprojekte sollten einer unabhängigen Raumverträglichkeitsprüfung unterworfen werden.
- Schliesslich stellt sich immer mehr die Frage nach den Grenzen modernen Lebensstils, nach den Grenzen der Bedürfnissteigerung auf Kosten der Natur und der uns folgenden Generationen.



Liesse sich der Verkehr vermindern, wenn der Nahbereich von Bahnhöfen stärker genutzt würde? (im Bild: beim Lokomotivdepot Winterthur, H.P. Bärtschi)

Pourrait-on diminuer la circulation en utilisant mieux les espaces à proximité des gares? (sur la photo: espace à proximité du dépôt de locomotives de Winterthur, H. P. Bärtschi)