

# Wir werden alle überfahren

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **18 (2005)**

Heft 8

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-122677>

## **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.

# Wir werden alle überfahren

Text: Willy Germann

Aus den Innereien der parlamentarischen Planungsmaschinerie erreicht uns eine unbequeme Prognose: Schon in wenigen Jahren wird der Verkehr derart zugenommen haben, dass er sich selbst blockiert. Die Politiker drücken sich um das Entscheidende: Wer den Verkehrsinfarkt vermeiden will, muss neuen Verkehr vermeiden. Ein Essay von Willy Germann (CVP Winterthur), Mitglied des Zürcher Kantonsrates.

• In wenigen Jahren wird der Verkehrsinfarkt auf Strasse und Schiene im Wirtschaftsraum Zürich eine Tatsache sein. Mit verheerenden Folgen nicht allein für den Wirtschaftsraum Zürich, sondern für die ganze Schweiz. Die politische Rechte und die Baubranche werden sich weiterhin um die grösste raumplanerische Herausforderung scheren. Die heisst: zusätzlichen Motorfahrzeugverkehr vermeiden. Doch in schöner Harmonie werden rechte und linke Politiker den alten Aberglauben pflegen: Höhere Ausnützung erzeugt mehr Motorfahrzeugverkehr. Darum werden die Linken und die Umweltschützer weiterhin auf eine Beschränkung von Zielparkplätzen pochen und gegen Grosses mit hoher Ausnützung ankämpfen. Ihre ideologische Altlasten werden nach wie vor eine haushälterische Nutzung des Bodens erschweren, getreu der alten Gleichung: Hohe Ausnützung schafft Mehrwert und erzeugt damit Ungleichheit. Meine Erfahrungen in der Politik beweisen es: Die Verkehrs- und Raumpolitik hat auf allen Ebenen versagt und wird noch lange versagen. Sie versagt, weil die offensichtlichen Zusammenhänge zwischen Siedlung und Verkehr mit Bedacht tabuisiert werden. Seit zwanzig Jahren höre ich, wie jeder Politiker die hehren Grundsätze schweizerischer Raumplanung beschwört. Ich höre überall, wie die Zersiedelung bedauert wird: Jede Sekunde werde ein Quadratmeter Schweizer Kulturland verbaut, da müsse was getan werden!

## Abbau der Parkplätze für Pendler

Gegen den dramatischen Landschaftsverlust tut die Politik allerdings wenig, ausser einem billigen Protest gegen Galmiz, diesem bequemen, fernen Sündenbock. Nötig wäre als Erstes eine schonungslose Analyse aller Ursachen des Verkehrswachstums. Nötig wäre dann ein Massnahmenbündel, das von der Raum- bis zur Gesellschaftspolitik reicht. Aber das täte linken wie rechten Wählern weh. Darum lassen die Politiker die Finger von einem solchen Mix. Die Rechten scheuen die «linke» Verteuerung des Motorfahrzeugverkehrs und schreien: Hände weg von «linken» Auszonungen in Randgebieten und ja keine «linke» Beschränkung von Pendlerparkplätzen. Die Linken bekämpfen jede «rechte» Erhöhung der Ausnützung in den zentralen Parkzonen, stemmen sich gegen «rechte» Wirtschaftlichkeitsrechnungen beim öffentlichen Verkehr, der den hintersten Weiler bedienen muss. In einem aber sind sich alle einig: Keine Zweifel am wachstumsträchtigen Individualismus, der immer mehr Verkehr schafft.

Also wird es weitergehen wie bisher: Die Konsenssuche der Politiker verlagert sich von der Raum- und Verkehrspolitik auf einen bequemeren Nebenschauplatz: auf die Stadt- oder Dorfgestaltung. Ein Park grünt über einem Stadttunnel, ein Brunnen plätschert im Dorfzentrum, das dank einer Umfahrungsstrasse beruhigt wurde, Neubau oder Abbruch einer Kaserne werden ausgiebig diskutiert. Kurz, abgehoben von Füssen und Rädern findet man sich leichter.

Unterdessen pflegt man wie eh und je technokratische Verkehrsbewältigung: den Verkehr durch neue Strassen- und Bahnbauten in den Griff bekommen. Als ob Verkehrswachstum ein Naturgesetz wäre. Und so versprechen Planer und Politiker allen alles: den Autofreaks mehr Strassen und Parkplätze, den Bahnkunden mehr öffentlichen Verkehr, den Velofahrenden luxuriöse Radwege. Der Zürcher Verkehrsrichtplan entspricht einem solchen Wunschkonzert. Kein Wort davon, dass in der Agglomeration eine Millioneninvestition in die Bahninfrastruktur viel mehr Personenverkehr ermöglicht als die gleich hohe Investition in den Strassen-



bau. Kein Wort vom mehrfach besseren Kosten-Nutzen-Verhältnis. Kein Wort davon, dass der knappe Raum den verzettelten Strassenverkehr zu immer mehr Nebenzentren gar nicht mehr verkraften kann. Kein Wort davon, dass im Stau immer mehr auch Busse und Trams stecken bleiben, die Gewerbler auch mit ihren hohen Stundenansätzen.

Wollen die Städte den Verkehrsinfarkt wirklich vermeiden, so müssen sie Pendlerparkplätze rigoros beschränken. Die Parkplätze nicht bloss der Berufspendler, sondern auch der Einkaufs- und Freizeitpendler. Sind damit die Grossprojekte erledigt? Tatsächlich kann eine starre Parkraum-Beschränkung beinahe jedes Grossprojekt verhindern. Denn Tram, Bus und S-Bahn sind nicht überall in der Lage, den Verkehr, den ein Grossprojekt verursacht, zu bewältigen.

Die Lösung läge bei einem Parkplatzhandel analog dem Zertifikatshandel. Darnach würde für ein Gebiet ein Plafond für Zielparkplätze festgelegt. Bis zu diesem Plafond kann ein Investor Zielparkplätze erwerben. Der «Parkplatzspender» würde sich dadurch eine Nutzungsbeschränkung zugunsten des Wohnenseinhandeln. Selbst ein solch marktwirtschaftliches Mittel hatte im Zürcher Kantonsrat keine Chance.

Der politische Streit dreht sich fast ausschliesslich darum, wie viel Motorfahrzeugverkehr auf die Schiene oder das Velo verlagert werden kann. Nur: Lassen sich Maurer oder Elektriker auf die Bahn oder das Velo zwingen? Sollte nicht versucht werden, Gewerbetreibende gegenüber Pendlern zu privilegieren? Bei einem Road Pricing könnte eine «elektronische Vignette» diesen Gewerbeverkehr bevorzugen und so die Kosten pro Stunde senken.

Trotzdem, auch die beste Umlagerungspolitik reicht nicht aus. Statt den Verkehr bloss zu verlagern, müsste man ihn vermehrt vermeiden. Denn seit letzten Dezember wissen wir: Stau herrscht auch auf dem Bahnnetz. Die Bauverzögerung des Durchgangsbahnhofs Löwenstrasse oder der Kapazitätsvergrösserung zwischen Zürich und Winterthur führt zu dramatischen Engpässen. Man muss sich an den Gedanken gewöhnen, dass selbst die Schiene eines Tages nicht ausreicht. Wohin verlagern wir dann?

## Wirksame Waffe gegen Zersiedelung

Verkehr vermeiden ist unbequem und darum bei den Politikern und selbst bei den Planern verpönt. Doch sie alle wissen, was Verkehr erzeugt. Die Zersiedelung schreitet fort – nicht zuletzt wegen dem ungenügenden Wohnungsangebot in den Städten. Ein Grund dafür ist das uniforme Wohndiktat des Staates, vor allem aber ist es eine Folge des steigenden Wohnraumbedarfs pro Kopf. Der hat mit der zunehmenden Individualisierung zu tun, die so schöne Titel trägt wie «Autonomie» oder «Selbstbestimmung». Die Zersiedelung wächst zugleich durch das grosse Angebot an günstigem Land in immer grösserer Entfernung zu den Arbeitsplätzen, zum Einkauf, zur Freizeit und zur Kultur.

In allen Schweizer Städten, vor allem aber im Wirtschaftsraum Zürich entstanden nur sehr wenige neue Arbeitsplätze in Fussdistanz zu den Bahnknoten, dort also, wohin Bahnkunden ohne mühsames Umsteigen gelangen könnten. Wie viele Entwicklungsschwerpunkte hat die offizielle Planung propagiert, wie wenige sind Tatsache geworden! Die Zersiedelung findet also auch bei den Arbeitsplätzen statt.

Der Kanton Zürich zum Beispiel verfügt über ein Potenzial von 450 000 zusätzlichen Arbeitsplätzen. Doch in den Industriebranchen im Zürcher Kreis 5 ist neben den bisherigen 20 000 bloss ein Mehr von 10 000 Arbeitsplätzen vorgesehen. Ähnliches übrigens an Toplagen anderer Zürcher Städte.

Die meisten der neuen Arbeitsplätze würden also an Standorten mit einer unattraktiven und unwirtschaftlichen ÖV-Erschliessung entstehen. Das führt zwingend zu mehr Autoverkehr und zu mehr Belastungen. Die betroffenen Bewohner werden sich nach ruhigeren Fluchtorten umsehen. Der Teufelskreis dreht sich noch schneller.

In der Stadt Zürich leisten sich Politiker nun den Luxus, das einzige geplante Hochhaus auf dem Maag-Areal unmittelbar neben dem attraktiven Bahnhof Hardbrücke verhindern zu wollen. Verglichen mit den Raumreserven an schlechter ÖV-Lage müssten am Bahnhof Hardbrücke mehrere Türme entstehen, mit einem Minimum an Pendlerplätzen allerdings. Noch unverständlicher ist, dass hinter dem Hauptbahnhof Zürich auf eine dichte Höhennutzung verzichtet wird oder dass man in Winterthur unmittelbar neben dem Bahnhof ein 50-jähriges Industriegebäude unter Schutz stellt.

Eine Turm-Skyline neben einem attraktiven Bahnknoten: Das ist eine Horrorvorstellung für viele Schweizer Städte. Dass ohne höheres Bauen Grünraum verloren geht, blendet sie aus. Denn dieser Grünraum liegt ausserhalb des städtischen Gärtchens. Fern der städtischen Wahlurnen.

## Der Verkehr muss teurer werden

Hochhäuser neben den Bahnknoten wären also eine Chance. Aber in der Raumpolitik geben verkrustete, gleichmacherische Bauvorschriften den Ton an: lächerliche Ziffern, Höhenbeschränkungen, Abstände, Schattenwurf. Warum stattdessen nicht vermehrt mit Anreizen arbeiten? Mehr Wettbewerb dank Wettbewerben. Eine massiv höhere Ausnützung als Bonus für eine freiwillige Beschränkung von Pendlerparkplätzen oder für attraktive Velo- und Fussgängereinrichtungen, für ökologisches Bauen, Energiesparen und gute Gestaltung, für Grünflächen neben Hochbauten, Mischnutzungen und Nutzungsflexibilität. Ein entsprechender Vorstoss wurde im Zürcher Kantonsrat schon vor Jahren abgeschmettert: «Dann könnte ja jeder kommen!»

Auch der trägste Politiker wird früher oder später merken, dass die Zersiedelung nicht ohne marktwirtschaftliche Mittel gebremst werden kann: Der Verkehr muss teurer werden. Road Pricing, differenziert nach Spitzenbelastung und Ort, könnte neben einer Lenkungswirkung auch Strassenbauten überflüssig machen, die auf die Rushhour ausgerichtet würden. Elektronik statt Beton. Auch wäre eine CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Treibstoffe ein unentbehrliches Lenkungsinstrument. Raum- und Verkehrspolitik kann man auch mit anderen Mitteln machen als mit Strassenbau und Zonenplänen.

Doch all die klugen Massnahmen genügen nicht, um den Verkehrsinfarkt in den Agglomerationen zu vermeiden. Der Freizeitverkehr deutet auf eine weitere Ursache für das Verkehrswachstum. Dieser autolastige Verkehr explodiert förmlich. Er ist der deutlichste Ausdruck einer Fun- und Subitogesellschaft. Solches zu sagen, löst bei manchen Politikern allerdings sofort den Reflex aus, man sei gegen den «gesellschaftlichen Fortschritt» und gegen «Wachstum». Dabei wäre leicht nachzuweisen, dass individualistisches Power-Verhalten, dass sich immer mehr von sozialer und ökologischer Verantwortung dispensiert, mit gesteigertem Raumverbrauch und mit Mehrverkehr verbunden ist. Doch dieses Tabu wird vermutlich erst dann gebrochen, wenn unser «Fortschritt» in der Dritten Welt grossflächig imitiert wird und dort den Kollaps auslöst. • Willy Germann setzt sich als CVP-Parlamentarier seit 1978 mit Fragen der Raumplanung und Verkehrspolitik auseinander, vorerst als Gemeinderat der Stadt Winterthur und seit 1991 als Zürcher Kantonsrat. In kritischen Fotoreportagen befasste er sich mit Entwicklungsproblemen der Regionen.