Panorama

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **141 (2015)**

Heft 16: **Rigi I : bebauter Berg**

PDF erstellt am: **28.03.2024**

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.

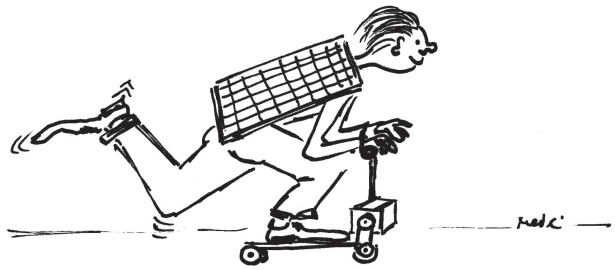
Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

LESERBRIEFE

«Gedanken zur Mobilität»

Redaktion: Daniela Dietsche



Paul Meili übermittelte uns seine **«Gedanken zur Mobilität»** in Form einiger Zeichnungen, paul.meili@meiliart.ch

Zwei ausführliche Leserbriefe haben uns zur Ausgabe TEC21 7–8/2015 erreicht. Beide stellen das Auto in den Vordergrund ihrer Überlegungen.

Das Problem ist das Auto

Jeden Frühling geht in Genf der internationale «Autosalon» über die Bühne. Diese Modeschau zeigt anschaulich, was wir längst wissen, in der Diskussion über Verkehrsfragen aber meistens ausblenden: Das Auto ist weit mehr als ein Transportmittel; es ist Statussymbol und gesellschaftlich akzeptiertes Spielzeug. Wenn es nur seinen Transportzweck erfüllen müsste, würden drei Typen einer einzigen Marke ausreichen.

Das erste Auto war die motorisierte Kutsche der vermögenden Oberschicht. Mit der Popularisierung ist es zum weltweit wichtigsten Verkehrsmittel geworden. Die Faszination des Autos ist seine Verfügbarkeit. Die Pferdekutsche brauchte noch eine aufwendige private Infrastruktur. Die motorisierte Kutsche ist ohne weiteren Aufwand jederzeit verfügbar, und das gut ausgebaute Strassennetz wird von der öffentlichen Hand zur Verfügung gestellt. Fast alle, die ein Auto besitzen, fahren gern und nehmen Stau in Kauf. Mit den modernen Kommunikationsmitteln sind Stauzeiten keine verlorene Zeit mehr: Das Auto ist zum mobilen Büro, zum mobilen Wohnraum geworden. Die Vermutung liegt nahe, dass viele ihren Wohnsitz aufs Land verlegt haben, weil sie so einen gesellschaftlich akzeptierten Grund haben, jeden Tag Auto zu fahren. Wer viel für sein liebstes Spielzeug ausgibt, will es auch benützen.

In der Geschichte des Städtebaus ist das private Auto eine kurze Episode; zum Problem wurde es erst in den letzten 50 Jahren. Als um 1960 an der ETH Zürich erste Vorlesungen über die Planung von Autobahnen durchgeführt wurden, waren Verkehrsimmissionen und die Zerschneidung von Landschaften und Siedlungsräumen kein Thema. Heute ist das diametral anders: Strassen werden vorwiegend als Immissionsträger wahrgenommen.

Der Flächenbedarf des motorisierten Individualverkehrs hat die Städte und Dörfer in den letzten 50 Jahren massiv verändert. Inzwischen hat sich die Planung wieder von der «autogerechten Stadt» verabschiedet: Der Verkehr muss sich heute der Siedlung anpassen, nicht mehr umgekehrt. In der Landschaft ist diese Erkenntnis noch nicht Allgemeingut. Ein eindrückliches Beispiel ist der Verkehr am Gotthard.

Als Mitte der 1960er-Jahre untersucht wurde, wie der Verkehr am Gotthard künftig zu bewältigen sei, hat ein ausführliches Fachgutachten von Hans Grob, damals Professor für Verkehrswesen an der ETH Zürich, nachgewiesen, dass ein Autoverlad in einem neuen Tunnel zwischen Amsteg und Pollegio die planerisch und finanziell richtige Lösung wäre (Schweizerische Bauzeitung vom 8. Mai 1968). Die Politiker haben anders entschieden und dem zweispurigen «Selbstfahrtunnel» zwischen Göschenen und Airolo den Vorzug gegeben; ein Entscheid, der rein emotional begründet war.

Heute sind die negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs auch in der Landschaft allgemein bekannt. Trotzdem geschieht das Gleiche wie vor 50 Jahren. Ausführliche Untersuchungen haben nachgewiesen, dass der Verkehr am Gotthard mit Autoverlad im Eisenbahntunnel Göschenen–Airolo (für Pkw) und im Neat-Basistunnel Erstfeld–Biasca (für Lkw) während der Sanierung des Strassentunnels gut bewältigt werden kann. Trotzdem haben Bundesrat und Parlament beschlossen, mit enormen Mehrkosten eine zweite Tunnelröhre für den Strassenverkehr zu bauen. Ob das Volk diesen erneuten Bauchentscheid korrigiert, ist noch offen.

Damit der Verkehr auch in Zukunft fliessen kann, muss er nicht nur im Siedlungsraum, sondern auch in der offenen Landschaft begrenzt werden. Mit der Alpeninitiative wurde dafür zum ersten Mal ein konkretes Ziel formuliert: die Begrenzung des Lastwagenverkehrs auf 650000 Fahrten pro Jahr im Alpenraum. Mit der Neat wird die dafür notwendige Infrastruktur geschaffen. Dass sie prioritär dafür eingesetzt werden muss, haben viele noch nicht begriffen.

Die technische Entwicklung wird die Umweltbelastung des Autos weiter reduzieren, aber nicht den Flächenbedarf. Damit es seine Transportfunktion auch in Zukunft erfüllen kann, muss seine Benützung so weit eingeschränkt werden, dass der Verkehr nicht kollabiert. Ohne regulierende Massnahmen ist das, wie wir weltweit sehen, unweigerlich der Fall. •

Hugo Wandeler, dipl. Arch. ETH/SIA, Planer FSU, Zürich

Zwang und Drang

In den vergangenen Jahrzehnten nahm nicht nur die Zahl der Motorfahrzeuge zu, sondern auch die Bevölkerung, deren Wohlstand, die Produktivität der Wirtschaft und die persönliche Mobilität. Die aus Sicht der Wirtschaft positive Seite davon ist ihre enorme Entwicklung. Diese für die berufliche Tätigkeit unerlässlichen motorisierten Bewegungen bezeichne ich als Zwangsverkehr. Die negative Seite der erwähnten Entwicklung ist vor allem die planlos-chaotische Übernutzung des sich scheinbar uferlos ausdehnenden besiedelten Raums. Man kann auch jene nicht vergessen, die das abgebrochene oder übersanierte Wohnhaus oder der unerträglich gewordene Verkehrslärm aus ihrer Stadtwohnung vertrieben hat. Diese Erscheinungen sind Folgen einer auf die Ansiedlung von immer neuen Bewohnern und Arbeitsplätzen basierenden Politik und Raumplanung. Dies kann nicht nur mit dem «Willen des Menschen, immer weiter ausserhalb zu wohnen» begründet werden.

Ich bin selbst ein stadtvertriebener Architekt und Raumplaner, der sein Büro nach Hause verlegte. Meine Fahrten zu den Baustellen und Auftraggebern gehörten zwar mehrheitlich in die Gruppe der Zwangsfahrten, aber es ist nicht immer einfach, zwischen Zwangs- und Drangsfahrten zu unterscheiden. Sind die wöchentlichen Fahrten zum Grossverteiler am Stadtrand Drangsfahrten, weil ich während der Fahrt die Landschaft bestaunen kann, oder doch Zwangsfahrten, weil in der Stadt kaum mehr Läden des täglichen Bedarfs zu finden sind und in der City Stau herrscht? Die anderen nicht unwesentlichen Gründe der Verkehrszunahme sind in der freiwilligen Benutzung des Autos zu finden, in unserer wachsenden Freizeit und finanziellen Unabhängigkeit. Für viele wurde das Auto zum Renommierobjekt, das sie nicht nur freiwillig, sondern leidenschaftlich benutzen.

Es wäre zweckdienlich zu wissen, welchen Beitrag der Zwangs- und der Drangsverkehr an der Zunahme leisten, und zu erforschen,



was wir zur Eindämmung beider Verkehrsarten ohne allzu schlimme wirtschaftliche Folgen zumindest in touristischen Gebieten und in den Agglomerationen unternehmen könnten. Falls nicht schon vorhanden, wäre die Erstellung von detaillierten Analysen aller Mengen und Wirkkräfte notwendig. •

Balint Gergey, dipl. Architekt SIA i.R., Schoren/Gwatt Thun

Die ausführlichen Versionen der Leserbriefe und weitere Zeichnungen sind im Internet verfügbar: **www.espazium.ch**

Ihr Spezialist für Tief- und Spezialtiefbau.
Baugruben, Pfähle, Anker, Wasserbau.
jms-risi.ch

JMS RISI



JMS RISI AG
Rapperswil-Jona: +41 55 286 14 55, Baar: +41 41 766 99 33, Sion: +41 27 322 63 60, info@jms-risi.ch