

Meinungen : Wie wirksam ist die Verbannung von Dreckschleudern?

Objekttyp: **Group**

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

Band (Jahr): **23 (2010)**

Heft 10

PDF erstellt am: **19.05.2024**

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.

WIE WIRKSAM IST DIE VERBANNUNG VON DRECKSCHLEUDERN?

Darf man bald nur noch mit sauberen Autos in die Stadt? Auf jeden Fall will der Bund die rechtlichen Grundlagen schaffen, um mit Umweltzonen die dreckigsten Autos aus den Städten zu verbannen. Gibt es noch andere Möglichkeiten, dem Verkehr und seinen Auswirkungen Herr zu werden? Eine St. Galler Gemeinderätin erklärt, was ihre Stadt nach Annahme der Städteinitiative unternimmt, ein Raumplaner plädiert für eine vorausschauende Siedlungspolitik. **ME**



Michel Schuppisser: «VIEL ZENTRALER IST DER VERKEHR IN DER AGGLOMERATION»

Die Städte leiden unter Luftverschmutzung und Lärm. Insofern finde ich die vom Bund anvisierte Massnahme, die dreckigsten Autos über Umweltzonen aus den Zentren zu verbannen, richtig. Selbstverständlich wurden die Schadstoffemissionen in den vergangenen Jahren durch technische Verbesserungen reduziert. Diese wurden aber durch Autos mit einem grösseren Hubraum sogleich wieder zunichte gemacht. Deshalb erreicht die bisherige Luftreinhaltepolitik nicht die anvisierten Grenzwerte. Die reinen verkehrsplanerischen Massnahmen können das Problem entschärfen, sie stossen aber seit Jahrzehnten politisch an die Grenzen.

Falsch ist übrigens die Behauptung, in den Städten habe es immer mehr Verkehr. In den Kernstädten und auf den zentralen radialen Hauptachsen hat er in den vergangenen zehn bis zwanzig Jahren nicht zugenommen im Gegensatz zum Rest der Agglomeration, wo in dieser Zeitspanne eine Steigerung um bis zu zwanzig Prozent stattgefunden hat. Dennoch könnte man den Individualverkehr in den Kernstädten noch mehr plafonieren und damit die urbane Qualität steigern. Die Instrumente dazu sind bekannt und erprobt. Man muss

sie nur anwenden. Das allerdings ist eine Frage der Politik. Ich habe bisher von den Städten gesprochen. Viel zentraler ist jedoch der Verkehr in der Agglomeration. Dort kann man nämlich mit den üblichen verkehrspolitischen Massnahmen, wie wir sie von der Kernstadt her kennen, nicht ausreichend hantieren. In den Agglomerationen geht es um Siedlungspolitik, dort müssen Siedlung und Verkehr zusammengebracht werden. Ich spreche in diesem Zusammenhang von sogenannten Zentralitäten, die jetzt wieder hergestellt werden müssen.

Ein gutes Beispiel dafür ist die Grossüberbauung Westside in Bern, wo Einkauf, Freizeit, Arbeit und Wohnen stattfinden – und das alles gekoppelt mit sehr guten Transportangeboten. Deshalb plädiere ich in der Agglomeration für neue, durchmischte Zentren. Denn richtige Siedlungspolitik fordert immer auch, den Verkehr vorauszudenken. Und das heisst: Man muss schauen, dass für den öffentlichen Verkehr (öV) genügend Potenzial vorhanden ist, damit der Individualverkehr potenziell reduziert werden kann. Die Strategie einer öV-gerechten Siedlungspolitik ist die grösste Chance sowohl für die urbanen Räume wie auch für den sehr wichtigen Langsamverkehr. Das alles bedeutet aber noch lange nicht, dass dann die Menschen zu hundert Prozent mit dem öV anreisen werden. Dennoch müssen wir für Bus und Bahn im Voraus Potenzial schaffen, sonst verpassen wir die Chance, den motorisierten Individualverkehr nachhaltig einzudämmen – auch mit sauberen Autos. Michel Schuppisser ist Verkehrsingenieur und Raumplaner in Zürich.



Doris Königer: «AUCH STEUERGLEICHHEIT WÜRDEN DEN VERKEHR BERUHIGEN»

Gewisse Städte diskutieren über Road Pricing, um den Verkehr in den Griff zu bekommen, beim Bund denkt man inzwischen darüber nach, mit Umweltzonen die dreckigsten Autos aus den Städten zu

verbannen... Das Road Pricing stand bei uns nie wirklich zur Diskussion, obwohl wir die Agglomeranten auch gerne an die Kasse gebeten hätten. St. Gallen setzt bewusst auf Stärkung und Ausbau des öV und des Langsamverkehrs sowie flächendeckende Einführung von Tempo-30-Zonen.

Was ist passiert seit Annahme der Städteinitiative? Leider noch nicht so viel. Gezeigt hat sich aber im Stadtparlament, dass Verbesserungen für den öV sowie den Langsamverkehr mehr oder weniger durchgewunken und entsprechende Vorstösse von vielen Parlamentarierinnen unterstützt werden. Das lässt einen hoffen.

Wie kriegen Sie damit den Individualverkehr in den Griff? Durch eine konsequente Parkplatzbewirtschaftung und eine Reduktion des Parkplatzangebotes. In St. Gallen wurde ein sogenannter «Parkplatzkonsens» erarbeitet.

Parkplatzkonsens? Eine breit abgestützte Runde beschloss: Wird die geplante Parkgarage beim Marktplatz vom Volk angenommen, werden automatisch viele öffentliche Parkplätze aufgehoben. Dies betrifft nicht nur die Altstadt, sondern auch Gebiete ausserhalb.

Provozieren Sie damit nicht den Suchverkehr? Nein. Wo es keine Parkplätze gibt, kann man auch keine suchen.

Reichen diese Massnahmen aus? Das ist erst ein Anfang. Wir sind der Meinung, dass der öV qualitativ und quantitativ noch weiter ausgebaut werden kann. Im neu vorliegenden Richtplan ist eine Tramlinie vorgeschlagen, in der Pipeline sind ein Langsamverkehrsbeauftragter der Stadt, die Durchmesserlinie Trogen–Appenzell mit einem neuen Tunnel, eine attraktive Fussverbindung Bahnhof–Altstadt ...

Damit haben Sie noch keinen einzigen Autofahrer überzeugt, nicht mit dem Auto in die Stadt zu fahren. Das Problem sind die Autofahrer aus unserem Einzugsgebiet, nicht die Städter. Ein Vorschlag: Die umliegenden Gemeinden haben im Vergleich zu uns einen wesentlich tieferen Steueransatz. Gleichen wir doch die Steuern an! Ich bin überzeugt: Steuergleichheit würde auch etwas zur Verkehrsberuhigung beitragen. Doris Königer, St. Gallen, ist Architektin, SP-Gemeinderätin und Vorstandsmitglied des VCS St. Gallen–Appenzell



„PORTIKON“ – Grösstes MINERGIE-P Büro-Gebäude der Schweiz. Leistung Photovoltaik-Anlage: 140 MWh pro Jahr

Architektur: Homberger Architekten AG, Zürich

Visionen realisieren.

Modul-Technologie www.erne.net
 Fenster + Fassaden T +41 (0)62 869 81 81
 Schreinerei F +41 (0)62 869 81 00