

**HOCH
PART
ERRE**



Raum und Klima schonen – nicht nur aber auch mit dem Velo Fotos: Jonathan Noack via Unsplash

Verkehr vermeiden, Raum schonen

Der heute verfügbare Verkehrsraum muss anders verteilt werden. Überall. Raumschonender Verkehr muss zwingend bevorzugt werden. Doch die Politik pflegt nach wie vor die Quadratur des Kreises.

Willy Germann* 20.07.2020 15:13

Gäbe es keinen Klimawandel, keine CO₂-Emissionen, keine giftigen Luftschadstoffe und keinen Feinstaub, so müsste die Schweiz trotzdem griffige Massnahmen gegen die anhaltende Autoflut ergreifen. Denn Verkehr ist nicht bloss ein Klimaproblem. Verkehr ist zuerst ein Raumproblem. Er verschwendet Grünraum, übernutzt bestehenden Verkehrsraum und beeinträchtigt unsere Lebensqualität. Der dramatische Grünraumverlust durch immer neue Verkehrsflächen sollte selbst für die SVP ein Thema sein. Denn es geht auch um Landwirtschaft, Landschaft, Heimat, Identität.

Verkehr vermeiden

Beim Wohnraumbedarf und beim Verkehrsraum pro Kopf gehört die Schweiz zur Weltspitze. Sie sind Treiber und zugleich Folge der Zersiedelung. Je höher die Kaufkraft, je stärker die Gentrifizierung der Städte, je grösser die Distanz des (günstigeren) Wohnortes zum Arbeits-, Freizeit- und Einkaufsort, umso mehr Verkehrsflächen sind nötig. Die grösste Herausforderung an die Raumplanung wäre deshalb, Verkehr und damit neue Verkehrsflächen zu vermeiden. Anachronistische Baugesetze erschweren allerdings eine kleinräumige Mischung der Nutzungen und eine raumschonende Siedlungsentwicklung der kurzen Wege in den Ballungsgebieten. Die meisten Zonen müssten für das Wohnen offen sein: kein Schulareal, kein Campus, kein Busdepot, kein Einkaufszentren, kein Stadion, kein ruhiges Gewerbe- und Industrieareal ohne Wohnanteil. Doch die träge Politik erschwert einen Paradigmawechsel weg von der Trenndoktrin, diesem Verkehrstreiber. Eine Politik der Verkehrsvermeidung ist allein schon deswegen nötig, weil ÖV und Strassenverkehr schon heute am Anschlag sind.

Warum wird nicht schonungslos thematisiert, welcher Verkehr unverhältnismässig viel Fläche beansprucht? Als grösste Raumfresser erweisen sich wohl die Autofahrten mit je einer einzigen Person in einem SUV, die bei hoher Geschwindigkeit einen immer längeren Weg zur Arbeit oder zum Freizeitort zurücklegen und sich dort als «ruhender Verkehr» zu Lasten anderer Verkehrsteilnehmer breit machen. Solcher Verkehr verursacht auch die höchsten indirekten Kosten und am meisten CO₂. Da ist es unverantwortlich, in Ballungsgebieten für SUV-Dinosaurier breitere Parkplätze und Strassen vorzusehen. Wann endlich werden SUVs aus klima- und raumpolitischen Gründen massiv verteuert oder in Städten verboten? Die Zersiedlung verursacht auch im ländlichen Raum Lasten. Jede Versiegelung frisst graue Energie und verursacht Unterhaltskosten. Jeder Verlust an Grünraum verstärkt zudem den Klimawandel, trägt also zu den globalen Klimakosten bei.

An der Schmerzgrenze umdenken

Eine raumschonende Verkehrs- und Klimapolitik wäre am einfachsten mit marktwirtschaftlichen Mitteln realisierbar. Nicht bloss in den Städten. Raumintensiver Verkehr muss spürbar teurer werden. Jedes Jahr 12 Rappen Lenkungsabgabe werden kaum etwas bewirken. Ähnlich wie eine Flugverkehrsabgabe unter 200 Franken nichts nützt. Aber die Regel muss so gestaltet werden, dass sie neutral für die Staatsquote ist.

Verschiedene marktwirtschaftliche Mittel und Dosierungsmassnahmen werden Autofahrende bald an eine Schmerzgrenze führen, die links als unsozial, rechts als Einschränkung der Freiheit beklagt wird. Doch sie wird – dank geschickter Sensibilisierung – bald Überlegungen auslösen: Ist meine Autofahrt überhaupt nötig? Könnten verschiedene Mobilitätsbedürfnisse nicht zusammengelegt werden? Wäre

Poolfahren nicht sinnvoller? Poolfahren, das an Dosierstellen durchaus auch "belohnt" würde. Und nicht zuletzt: Könnte die Autostrecke nicht zu Fuss, mit dem E-Bike oder dem ÖV zurückgelegt werden?

Strassenraum anders verteilen

Auch in Städten wird das Verkehrsaufkommen stark wachsen. Der Strassenraum aber wächst nicht. Er wird bereits heute übernutzt. Bleibt also nichts anderes, als für den raumsparenden Verkehr mehr Kapazitäten zu schaffen. Der bestehende Strassen- und Parkraum muss flächeneffizienter verteilt werden: mehr Personen in weniger Fahrzeugen. Eine solche Angebotsorientierung fängt an bei der Bevorzugung des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs bei Lichtsignalanlagen. Und er endet bei weniger Strassen- und Parkraum für Alleinfahrende im Auto.

In der Politik wird nun sofort die Floskel bemüht, man wolle den ÖV nicht gegen den Autoverkehr ausspielen. Wer den MIV in den Städten aber nicht reduziert, predigt die Quadratur des Kreises. Richtplanvorgaben wie im Kanton Zürich, dass im gesamten Kanton 50 Prozent, in den Städten 100 Prozent des Mehrverkehrs vom dem öffentlichen Verkehr aufgefangen werden sollen, genügen längst nicht mehr und würden nach weiteren Strassenbauten rufen. Auch bei einer Neuverteilung des Verkehrsraums wären marktwirtschaftliche Mittel einfacher als Verbote: Je knapper der Verkehrsraum, umso teurer deren Nutzung. Konkret: In Städten und Agglomerationen wird man um ein differenziertes Road Pricing und eine teurere Parkraumbewirtschaftung nicht herumkommen. Es müsste flankiert werden von einem ausreichenden Park-and- Ride-Angebot bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs im ländlichen Raum.

Gewerbeverkehr privilegieren

Beim Verkehr müsste nicht bloss differenziert werden zwischen raumschonendem und raumintensivem Verkehr, sondern auch zwischen substituierbarem MIV und Zwangsmobilität, dem Verkehr jener Verkehrsteilnehmender, die unbedingt auf das Auto angewiesen sind. Wenn der Gewerbe-/Nutzverkehr mit Lenkungsabgaben, Road Pricing und räumlichen Einschränkungen belastet würde, könnte das Gewerbe massive Wettbewerbsnachteile erfahren. Die grosse Herausforderung wird also sein, diesen Verkehr gegenüber dem übrigen MIV zu bevorzugen. Warum aber wirft die Politik jeglichen Autoverkehr immer noch in den gleichen Topf? Warum wird für eine Gewerbebevorzugung das Potential von ICT-Technologien nicht ausgelotet? Ohne elektronische Gewerbevignette für einen gesteigerten Gemeingebrauch kann der Gewerbe-/Nutzverkehr kaum bevorzugt werden. Möglich wäre dies u.a. auf dreispurigen Autobahnen, bei Dosierstellen am Stadtrand und bei Parkräumen. Elektronik vor Beton.

Autotunnels als Scheinlösungen

Um den übernutzten städtischen Verkehrsraum zu entlasten, propagieren Politiker überholte Scheinlösungen: Für den MIV soll vermehrt der städtische Untergrund genutzt werden. Tunnels. Aus dem Auge aus dem Sinn. Diese Projekte werden als Wohn-, Landschafts- oder Stadtbildschutz ausgegeben. Die Zürcher Regierung wollte mit dem Rosengartentunnel zusätzlich den MIV «verflüssigen». Verflüssigen macht aber den MIV noch attraktiver. Er wird dadurch weiter wachsen. Auf dem oberirdischen Strassenraum wird er vor und nach einem Tunnel den ÖV sowie den unvermeidlichen Gewerbe- und den Langsamverkehr weiträumig noch mehr behindern als heute.

Auch wenn im Veloverkehr (nicht zuletzt dank E-Bikes und

Velotunnels) ein riesiges Umsteigepotential liegt, erfordert eine raum- und klimaschonende Verkehrspolitik einen weit stärkeren Ausbau des öffentlichen Verkehrs als in der Planung vorgesehen. Das Nein zum Zürcher Rosengartentunnel stellt kein Nein zu einem leistungsfähigeren öffentlichen Verkehr dar. Im Gegenteil. Wie für die Bahn werden auch für Trams Tunnels als schnelle Tangenten nötig sein. Warum wurden solche Alternativen bei der Planung Rosengarten nicht ins Auge gefasst? Dies anstelle einer langsamen, anfälligen Tramverbindung mit starkem Gefälle? Warum neben einem Tramtunnel als schnelle Tangente zwischen wachsenden Stadtteilen nicht weiterhin umweltfreundliche Busse oder sogar stadtverträgliche Seilbahnen als Feinverteilterverkehr in steilerem Gelände?

Zürich braucht wohl noch weitere Tramtangente. Der HB stellt einen Riegel dar, der den Tramverkehr im Raum HB-Central schon längst an die Kapazitätsgrenzen gedrückt hat. Warum wird keine Tangente im Raum des geplanten Stadttunnels in Betracht gezogen? Im Kanton Zürich bestehen beim öffentlichen Verkehr noch weitere Engpässe, die selbst von NGOs übersehen werden. In Winterthur beispielsweise werden momentan Kapazitätsverbesserungen für die Bahn buchstäblich verbaut, vor allem für den Güterverkehr und die Kundenströme.

Geballter Widerstand – Flucht nach vorne

Um in den Städten und ihrem Einzugsgebiet den vorhandenen Verkehrsraum raumschonender verteilen zu können und Zweckbindungen von «Strassengeldern» zu lockern, sind Gesetzesänderungen erforderlich. Vor allem Richtplanänderungen. Mit gleichbleibenden Kapazitäten für den MIV, wie es das geltende Recht fordert, lässt sich der vorhandene Strassenraum nicht umweltfreundlicher verteilen. Es ist aber absehbar: Notwendigen

Gesetzesänderungen und der damit verbundenen Umverteilung von Strassengeldern wird gewaltiger Widerstand entgegenbrachten.

In dieser Situation muss etwas geschehen: Ein Plafond für versiegelten Verkehrsraum würde ein rasches Umdenken und damit eine andere Raum- und Verkehrspolitik einleiten. Ähnlich wie beim Waldgesetz aus dem 19. Jhd. könnte für den Verkehrsraum das Ausgleichsverfahren eingeführt werden: Grünfläche, die durch neuen Verkehrsraum versiegelt wird, muss andernorts als renaturierte Fläche kompensiert werden. Dann wird in Nähe bestehender Infrastruktur garantiert raumschonender und kompakter gebaut. Asphalt in Grünflächen umwandeln, wäre nicht revolutionär: 1985 startete die CVP Winterthur eine Volksinitiative: «Vom Asphalt zurück zu Naturflächen». Die angekündigte Initiative von umverkehR geht in die richtige Richtung, hat allerdings den Mangel, dass sie den Grünraumverlust ausserhalb der Städte ausser Acht lässt.

Es ist nicht ausgeschlossen, dass eine Plafonierung des Strassenraums nicht bloss im links-grünen Lager, sondern auch bei wertkonservativen Menschen eine Chance hätte. Sie würde die Politikerinnen zum Umdenken zwingen. Gesetzes- und Richtplanänderungen würden beschleunigt. In keinem Land der Welt kann das Volk auf derart einfache Art wichtige verkehrspolitische Signale setzen wie in der Schweiz. Das Nein zur Untertunnelung von Zug, das Nein zum Rosengartentunnel, der grosse Widerstand gegen Stadtautobahnen in Luzern oder Biel sind solche Signale: Eine raum- und kostenintensive Verkehrspolitik nach dem Muster der 70-er -Jahre ist nicht mehr gefragt. Gut so.

* Willy Germann ist ein engagierter Verkehrsdenker und -politiker. Er befasste sich temperametvoll während mehr als 30 Jahren im Winterthurer Gemeinderat und im Zürcher Kantonsrat in der Fraktion der CVP mit Fragen des Raums und des Verkehrs. Er schreibt regelmässig zu diesem Thema – auch in Hochparterre.

Planung & Städtebau

Kommentare

Hochparterre verwendet Cookies, um Ihr Online-Erlebnis zu verbessern.

Mit der weiteren Nutzung von hochparterre.ch akzeptieren Sie unsere [Datenschutzbestimmungen](#)