

Verkehr vermeiden – Raum schonen

Verkehr muss vermieden und der verfügbare Verkehrsraum neu verteilt werden. Raumschonender Verkehr muss bevorzugt werden. Doch die Politik pflegt nach wie vor die Quadratur des Kreises.

Willy Germann, leicht gekürzter Artikel aus dem «Hochparterre», Juli 2020. Mit freundlicher Genehmigung der Redaktion.

Gäbe es keinen Klimawandel, keine CO₂-Emissionen, keine giftigen Luftschadstoffe und keinen Feinstaub, müsste die Schweiz trotzdem griffige Massnahmen gegen die anhaltende Autoflut ergreifen. Denn Verkehr ist nicht bloss ein Klimaproblem. Verkehr ist auch ein Raumproblem. Er verschwendet Grünraum und beeinträchtigt unsere Lebensqualität. Dies sollte selbst für die SVP ein Thema sein. Denn es geht auch um Landwirtschaft, Landschaft, Heimat und 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 Wohnortes zum Arbeits-, Freizeit- und Einkaufsort, umso mehr Verkehrsflächen sind nötig. Die grösste Herausforderung an die Raumplanung wäre deshalb, Ver-

kehr und damit neue Verkehrsflächen zu vermeiden. Anachronistische Baugesetze erschweren allerdings eine kleinräumige Mischung der Nutzungen und eine raumschonende Siedlungsentwicklung der kurzen Wege. Die meisten Zonen müssten für das Wohnen offen sein: kein Schulareal, kein Campus, kein Busdepot, kein Einkaufszentrum, kein Stadion, kein ruhiges Gewerbe- und Industrieareal ohne Wohnanteil. Doch die träge Politik erschwert einen Paradigmenwechsel. Eine Politik der Verkehrsvermeidung ist allein deswegen nötig, weil ÖV und Strassenverkehr schon heute am Anschlag sind.

Jede Versiegelung frisst zudem graue Energie und verursacht Unterhaltskosten. Und jeder Verlust an Grünraum verstärkt 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. Raumintensiver Verkehr muss spürbar teurer werden – jedes Jahr.

Verschiedene marktwirtschaftliche Mittel und Dosierungsmassnahmen könnten Autofahrende bald an eine Schmerzgrenze führen, die jedoch links als unsozial und rechts als Einschränkung der Freiheit beklagt wird. Doch sie wird – dank geschickter Sensibilisierung – bald Überlegungen auslösen: Ist meine Autofahrt überhaupt nötig? Könnten verschiedene Fahrten zu unterschiedlichen Zielen nicht zusammengelegt werden? Wäre Poolfahren nicht sinnvoller? Und nicht zuletzt: Könnte der Weg nicht zu Fuss, mit dem E-Bike oder dem ÖV zurückgelegt werden?

Strassenraum anders verteilen

Auch in Städten wird das Verkehrsaufkommen weiterhin stark wachsen. Der Strassenraum aber wächst nicht. Da er bereits heute übernutzt wird, bleibt also nichts anderes, als für den raumsparenden Verkehr mehr Kapazitäten zu schaffen.

Eine solche Angebotsorientierung fängt bei der Bevorzugung des ÖV, des Fuss- und des Veloverkehrs bei Lichtsignalanlagen an. Und er endet bei weniger Strassen- und Parkraum für Alleinfahrende im Auto, so wie es auch die «Zukunfts-Initiative» von umverkehR verlangt.

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.

Auch bei einer Neuverteilung des Verkehrsraums wären marktwirtschaftliche Mittel einfacher als Verbote: In Städten und Agglomerationen wird man um ein differenziertes Roadpricing und eine teurere Parkraumbewirtschaftung nicht herumkommen.

Gewerbeverkehr privilegieren

Wenn der Gewerbe-/Nutzverkehr mit Lenkungsabgaben, Roadpricing 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? Ohne elektronische Gewerbevignette und ICT-Technologie kann der Gewerbe-/Nutzverkehr kaum bevorzugt werden. Elektronik vor Beton!

Autotunnels als Scheinlösungen

Um den übernutzten Verkehrsraum zu entlasten, propagieren Politiker überholte Scheinlösungen: Für den MIV soll vermehrt der Untergrund genutzt werden. Die Zürcher Regierung wollte mit dem Rosengartentunnel 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 Gewerbe- und den Langsamverkehr weiträumig noch mehr behindern als vorher.



Willy Germann befasste sich während mehr als 30 Jahren im Winterthurer Gemeinderat und im Zürcher Kantonsrat in der CVP-Fraktion mit Fragen des Raums und des Verkehrs. Er schreibt regelmässig zu diesem Thema – auch im «Hochparterre».

Auch wenn im Veloverkehr (nicht zuletzt dank E-Bikes) ein riesiges Umsteigepotenzial liegt, erfordert eine raum- und klimaschonende Verkehrspolitik einen weit stärkeren Ausbau des öffentlichen Verkehrs als in der Planung vorgesehen, darunter auch Tramtunnels und stadtverträgliche Seilbahnen. Beim öffentlichen Verkehr bestehen noch weitere leistungsbestimmende Engpässe. In Winterthur beispielsweise werden momentan Kapazitätsverbesserungen für die Bahn durch den laufenden Ausbau des HB buchstäblich verbaut (s. Link am Ende des Artikels).

Geballter Widerstand – Flucht nach vorne

Um in den Städten und in deren Einzugsgebieten den vorhandenen Verkehrsraum raumschonender verteilen zu können und Zweckbindungen von «Strassengeldern» zu lockern, sind Gesetzesänderungen erforderlich. Vor allem Richtplanänderungen. Es ist aber absehbar: Notwendigen Gesetzesänderungen und der damit ver-

bundenen Umverteilung von Strassengeldern wird gewaltiger Widerstand entgegenbrachten.

Diese Situation erfordert eine ungewöhnliche Massnahme: Ein Plafond für versiegelten Verkehrsraum würde ein rasches Umdenken und damit eine andere Raum- und Verkehrspolitik einleiten. Ähnlich wie beim Waldgesetz im 19. Jahrhundert 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 der 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 «Stadtklima-Initiativen» von umverkehr gehen in die gleiche Richtung: weniger versiegelte Flächen, weniger Platz für den MIV, dafür mehr Grünflächen mit

Bäumen und mehr Raum für den Velo- und den Fussverkehr.

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 Politikerinnen und Politiker, aber auch Wählerinnen und Wähler zum radikalen 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 der Stadt Zug, das Nein zum Rosengartentunnel in Zürich, der grosse Widerstand gegen Stadtautobahnen in Luzern oder Biel sind solche Signale: Eine raum- und kostenintensive Verkehrspolitik nach dem Muster der Siebzigerjahre ist nicht mehr gefragt! Gut so!

www.hochparterre.ch/nachrichten/planung-staedtebau/blog/post/detail/grosse-kelle-fuer-winterthur/1558358734/



Die Umgestaltungen, wie von den Stadtklima-Initiativen gefordert, helfen mit, den Raum zu schonen und Verkehr zu vermeiden.