Zeitschrift: Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme

Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

Band: 35 (1978)

Heft: 1-2

Vorwort: Öffentlicher Verkehr und Raumplanung

Autor: Eng, Franz

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Öffentlicher Verkehr und Raumplanung

Von Franz Eng, Nationalrat, Günsberg/Solothurn

Der öffentliche Verkehr beeinflusst die Raumplanung vielfältig und handfest. Zwar wird er in der Theorie nicht als primäres Siedlungsgestaltungsmittel betrachtet, in der Praxis erweist er sich doch wegen des hohen Standes seiner Infrastruktur als wichtige Steuergrösse bei der Verwirklichung raumplanerischer Absichten.
Neben den SBB mit ihrem annähernd 3000 km langen Schienennetz bewältigen 631 konzessionierte Transportunternehmen die öffentlichen Verkehrsaufgaben.
Das Schienennetz von über 2000 km der Bahnen des allgemeinen Verkehrs setzt jeder Planung ebenso Rahmenbedingungen wie die 370 Zahnrad-, Standseil- und Luftseilbahnen, die als fester, vielfach irreversibler Bestand regionaler Verkehrserschliessungen die Konzepte präjudizieren. Die Nahverkehrsmittel der Agglomerationen und die konzessionierten Automobilunternehmungen der Regionen bedienen ihrerseits ein Strassennetz von rund 5000 km Länge, das wegen seiner Funktion und der dafür aufgewendeten Kosten seinerseits wiederum jeden Plan direkt gestaltet. Wohl ist in der Raumplanung der öffentliche Verkehr nicht Selbstzweck, in ihrer stetig gewachsenen Form und in ihrem Ausmass sind die Träger des öffentlichen Verkehrs indessen unmittelbar raumwirksam.
Raumplanung und öffentlicher Verkehr beeinflussen sich gegenseitig auch in ihrer Funktion: beide bestimmen die Siedlungsstruktur. Mit dem Aus- und Neubau von Verkehrsträgern lassen sich Siedlungsentwicklungen und regionale Konzepte massgeblich unterstützen. Allerdings bedarf es jeweils eines gut ausgebauten öffentlichen Verkehrs, der als Massentransportmittel Personen und Gütern bereitsteht, regelmässig transportiert und selbst dann nach einem angemessenen Fahrplan fährt, wenn die Benützung in frequenzarmen Zeiten gering ist oder wenn die Strassenverhältnisse ungünstig sind. Soll die Raumwirksamkeit tatsächlich eintreten, muss zudem auch den Ansprüchen an den Reisekomfort im Nah- und Fernverkehr Rechnung getragen werden. Erst dann wird der öffentliche Verkehr zu einer Alternative des privaten Verkehrs, der sonst im Siedlungs- und Regionalkonzept neue Bedürfnisse schafft und damit den Zielen der Raumplanung in die Quere kommt oder – wenn der Trend vom Zufall geleitet ist – sie gar verhindert.
Schliesslich beeinflussen, ja bedingen sich Raumplanung und öffentlicher Verkehr durch ihre Hauptaufgabe: beide dienen der zweckmässigen Nutzung des Bodens und der geordneten Besiedlung des Landes. Durch sinnvolle Koordination und planliche Sicherstellung einer leistungsfähigen Infrastruktur fördert die Raumplanung strukturelle Wandlungen, während der öffentliche Verkehr – sozusagen als Gegenleistung – dafür sorgt, dass mit dem Boden haushälterisch umgegangen wird, benötigt er doch bei gleichen Transportleistungen unverhältnismässig weniger produktives Land als der Individualverkehr. Anderseits verhindert die Raumplanung in den Ballungszentren, die in der Regel keiner Entwicklungshilfe mehr bedürfen, Fehlinvestitionen im Verkehrssektor, wogegen der öffentliche Verkehr dem Bürger die Voraussetzungen schafft, unter denen ihm eine möglichst grosse Freiheit in der Wahl des Verkehrsmittels gewährt und seine Mobilität zwischen Arbeitsplatz und Heim gesichert wird. Die Raumplanung sucht mithin, zusammen mit dem öffentlichen Verkehr, übergeordnete gesellschafts- und staatspolitische Ziele zu verwirklichen, zumal die optimale Koordination zwischen dem privaten und dem öffentlichen Verkehr zur freien Wahl des Kommunikationsmittels führen soll, was heute offenbar als eines der begehrtesten Freiheitsziele erscheint.
Letztlich bleibt allerdings zu bedenken, dass sich die gegenseitigen Beziehungen zwischen Raumplanung und öffentlichem Verkehr immer nur als Teilaspekt eines weit umfassenderen Problems darstellen. Die Erfordernisse des Umweltschutzes sind ebenfalls zu beachten wie auch die Kosten, die in hohem Masse bereits entstanden sind und künftig noch anfallen werden. Neben der Koordination der raumwirksamen Einflüsse bleibt dem öffentlichen Verkehr denn auch die Aufgabe, klare Prioritäten zu setzen und kollidierende Interessen aufeinander abzustimmen, fürwahr ein gerütteltes Mass.

Nationalrat Dr. Franz Eng führt in Solothurn ein Anwaltsbüro. Bis 1977 stand er seiner Wohngemeinde Günsberg als Ammann vor. Er präsidiert den solothurnischen Einwohnergemeindeverband und gehört seit 1971 dem Nationalrat an. Ende des letzten Jahres übernahm er den Vorsitz der Interessengemeinschaft für den öffentlichen Verkehr.