Raumplanung und Strassenbau

Autor(en): Krähenbühl, Jürg

Objekttyp: Article

Zeitschrift: Plan: Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und

Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme

Band (Jahr): 40 (1983)

Heft 3

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-783480

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

Raumplanung und Strassenbau

Ich möchte anhand von drei einfachen Beispielen aufzeigen, dass zwischen Raumplanung und Strassenbau ein direkter Zusammenhang besteht:

1. Beispiel:

Eine sichere Sache: Die Abbildung 1 habe ich einem Artikel der Zeitschrift

Von Jürg Krähenbühl

«Bilanz» vom Oktober 1980 entnommen. Sie zeigt die Auswirkungen der geplanten Autobahn N3 von Frick ins Birrfeld. und zwar die Auswirkungen nicht etwa auf den Menschen, sondern auf die Landpreise. Dass die Autobahn seit dem Bundesratsentscheid für eine Tunnellösung vor drei Jahren nicht mehr zwi-Schen Villnachern und Umiken, sondern zwischen Schinznach und Villnachern durchgehen soll, weiss «Bilanz» offen-Sichtlich nicht, aber über die Landpreise in den Bözberggemeinden ist die Zeitschrift gut informiert. Es werden die für Zürcher Verhältnisse geradezu «paradiesischen Zustände» im Landpreismarkt beschrieben und vorausgesagt, dass diese in die Höhe schnellen werden. Eine sichere Sache also für eine langfristige Kapitalanlage.

So haben wir die paradoxe Situation, dass aufgrund der N3 auf die Raumplanung ein Druck entstehen wird, doch die Raumplaner bei der Festlegung der Linienführung bis anhin nicht viel zu sagen gehabt haben.

2. Beispiel:

Wer kennt nicht die Industriezonen, die rund um die vielen Autobahnanschlüsse in der Schweiz entstanden sind? Oensingen, Egerkingen, Mägenwil, Schönbühl usw. Industriezonen, in denen sich Einkaufszentren, Lagerhäuser, Verteilzentren und manchmal auch Industrien angesiedelt haben. Eine einzelne Gemeinde wird von einer solchen Entwicklung vielfach überrannt. Der Zusammenhang Raumplanung-Strassenbau ist hier offensichtlich (Abb. 2).

3. Beispiel:

Am Fall des Rawiltunnels und der N6 durchs Simmental möchte ich auf die

Der Autor ist Mitarbeiter der Metron AG, Brugg-

bestehenden grossräumigen Disparitäten hinweisen. Es ist in der Schweiz ein entwicklungspolitisches Ziel, die Berggebiete, die oft Entleerungsgebiete sind, vielseitig zu fördern. Gibt man solchen Gebieten Autobahnen, um auch den zweiten Sektor zu fördern, so zerstört man ihnen unter Umständen jenen Raum, der die Grundlage für den lebensnotwendigen Fremdenverkehr ist.

Ich stelle fest: In allen drei gezeigten Beispielen beeinflusst der Strassenbau die Raumplanung. Das ist im Grunde genommen verkehrt, denn Strassenplanung ist ja ein *Teil* der Raumplanung (wie Landschafts- oder Siedlungsplanung ein Teil der Raumplanung ist).

Fazit 1: Sachplanung dominiert Raumplanung.

Der Bau einer Hochleistungsstrasse braucht viel Land für Trassees, Grünstreifen, Abstellstreifen, Geländeanpassungen. Der Boden ist bekanntlich nicht vermehrbar. Die Folge ist: Der Bau einer Strasse geht zu Lasten einer anderen Nutzung. Als Raumplaner erlebe ich immer stärker den Kampf der verschiedenen Nutzungen. Der Kampf spitzt sich zu. Wie ist die Situation bei den sich konkurrenzierenden Nutzungen?

Die Landwirtschaft hat durch die star-

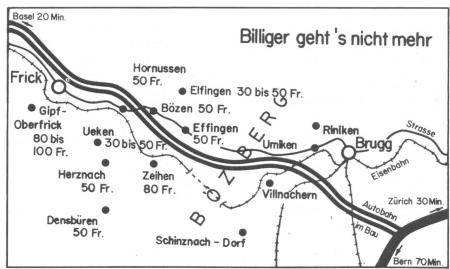


Abb. 1. Zwischen Frick und dem Bözberg kostet erschlossenes Bauland heute nur um die 50 Fr./m². Der Autobahnbau wird höhere Preise bringen.



Abb. 2. Industriezone beim Autobahnanschluss Oensingen.

Planen

ke Siedlungsentwicklung schon viel Boden verloren, durch Intensivierung im Anbau den Ertrag aber steigern können. Die Selbstversorgung der Schweiz ist aber trotzdem nicht erreicht. Aus ökologischen Gründen müssen die Bauern in Zukunft jedoch mit weniger Chemie und Energie auskommen. Eine weitere Reduktion der landwirtschaftlichen Fläche ist problematisch.

Der Wald ist durch eine strenge Forstgesetzgebung, die vor mehr als hundert Jahren als Folge einer ökologischen Katastrophe entstanden ist, in seinem Bestand geschützt. Eine Reduktion führt zu dessen Ersatz an einem anderen Ort. Das heisst: es trifft schliesslich eine andere Nutzung.

Erholungsgebiete wie Waldränder, See- und Flussufer sind manchmal gar nicht als solche ausgeschieden und werden daher oft nicht beachtet. Bei den eigentlichen Fremdenverkehrsgebieten ist der Tourismus im Begriff, sich selbst zu zerstören. Aber auch bei den Naherholungsgebieten besteht ein ähnlicher Teufelskreis: Werden sie beeinträchtigt, sind die Leute gezwungen, sich weiter weg zu erholen, wozu sie in der Regel das Auto benützen, was wieder mehr Verkehr verursacht, der nach weiteren Strassen ruft.

Die Schutzgebiete gehören zu den kleinsten Nutzungsarten und fristen ein

EINFLUSS RAUMPLANUNG

Schattendasein als «Restflächen» unseres Konsumartikels «Boden». So besteht immer wieder die Tendenz, andere Nutzungen zu Lasten der Schutzgebiete zu vergrössern.

Siedlungsflächen: Von diesen haben wir in der Schweiz zu viele ausgeschieden. Hier läge im Grunde genommen eine Reserve. Es wird im Moment tatsächlich der Versuch unternommen. Bauzonen zu verkleinern. Infolge unseres Bodenrechtes ist aber nur eine kleine Reduktion möglich. In den letzten Jahren hat die Tendenz zur Verhäuselung wieder zugenommen. Der Ersatz von Siedlungsfläche durch Verkehrsfläche hat jedoch noch einen anderen Haken: Er ist nicht direkt möglich, da man Autobahnen nicht durch Siedlungsgebiet bauen kann - oder bauen sollte. Der Ersatz müsste auf dem Umweg via Landwirtschafts- (oder Erholungsgebiet) passieren: Siedlungsgebiete werden zu Landwirtschaftsgebieten. Landwirtschaftsgebiete ausserhalb der Siedlungen werden zu Verkehrsflächen.

Fazit 2: Strassenbau provoziert einen Kampf der Nutzungen.

Es ist daher nur zu verständlich, dass in letzter Zeit immer mehr Tunnellösungen gefordert werden: da wird keiner Nutzung etwas weggenommen.

Im Kampf der Nutzungen sitzen der Landschaftsplaner und der Siedlungsplaner gegenüber dem Verkehrsplaner am kürzeren Hebelarm. Abbildung 3 zeigt dies deutlich.

 Der Einfluss beim Grundsatzentscheid ist am grössten: Vielleicht kann eine Lösung gefunden werden, die den Strassenbau überflüssig macht.

Beim Ausführungsprojekt kann vielleicht statt einem Einschnitt ein Tunnel erwirkt werden; als Problem bleiben noch die beiden Portale und die

Abluft.

- Bei der Detailausführung nimmt der Einfluss sprunghaft ab. Es geht noch um eine gute Umgebungsgestaltung und um die Bepflanzung der Ränder. Der Landschaftsplaner wird zum Kosmetiker.
- Beim Bau könnte vielleicht anstelle von Beton eine ingenieurbiologische Bauweise gewählt werden.
- Schliesslich bei der Nutzung könnten durch «Tempo 100» Lärm und Abgase auf das Erholungsgebiet vermindert werden.

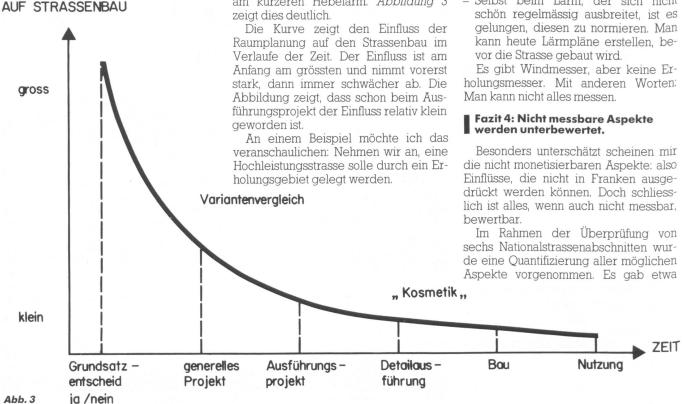
Einflussmöglichkeiten wären derer viele; aber der Landschaftsplaner (gemeint ist der Ökologe) wird meist erst gegen Schluss beigezogen.

Fazit 3: Die Raumplanung kommt zu

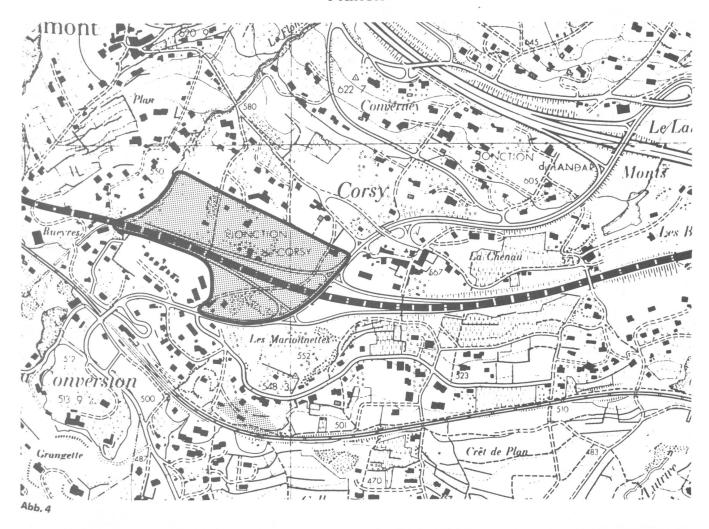
Frage: Wie soll aber der Wert eines Erholungsgebietes nachgewiesen werden?

Bei quantifizierbaren Aspekten ist das einfach:

- Die Verkehrsplaner haben ihre VSS-Normen.
- Selbst beim Lärm, der sich nicht kann heute Lärmpläne erstellen, be-



Planen



hundert sogenannte *Indikatoren* zu beurteilen. Dies war jedoch oft mit Schwierigkeiten verbunden, und zwar nicht nur, weil der Aspekt schwer zu quantifizieren ist.

Am Beispiel des Aspektes Nutzungsumlagerung an der N9 bei Lausanne möchte ich auf das Problem der raumplanerischen Ziellosigkeit hinweisen. Nutzungsumlagerung bedeutet hier eine Veränderung der Eignung in bestimmten Gebieten durch den Bau der N9 (Abb. 4)

Die N9, falls sie gebaut wird, beeinflusst hier ein Gebiet so, dass dessen Eignung für «Wohnen» verlorengeht. Das Gebiet ist aber für die Nutzung «Gewerbe» gut geeignet. Dies könnte in dieser Gemeinde, die heute eine reine Schlafgemeinde ist, positiv sein. Doch vielleicht möchte die Gemeinde vor allem Wohngemeinde sein. Eine verbindliche Quantifizierung scheitert hier an fehlenden raumplanerischen Zielsetzungen

Fazit 5: Raumplanung ist oft ziellos.

Vielleicht liegt hier der Grund, warum

die Raumplanung vielfach hintennachhinkt. Die Verkehrsplaner haben eben ein Ziel: die *Befriedigung aller Ver*kehrsbedürfnisse.

Der Zusammenhang von Raumplanung und Strassenbau ist gegenwärtig an zwei Beispielen gut zu beobachten.

Schlechtes Beispiel: N3 bei Brugg

Die bald 20jährige Planungszeit ist so stark durch politische Einflüsse geprägt, dass raumplanerische Aspekte nie die nötige Beachtung fanden. Die politisch Einflussreichen und diejenigen, die das grössere Einwohnerpotential hinter sich hatten, kamen zum Erfolg. Der an und für sich erfreuliche Grundsatzentscheid für eine Tunnellösung wurde aufgrund ungenügender geologischer Abklärungen gefällt. Nach dem heutigen Stand der Dinge ist zu befürchten, dass die N3 zukünftig die Thermen des Bades Schinznach, Erholungsgebiete, wertvolle Landwirtschaftsgebiete sowie vertraute Landschaftsbilder zerstören wird. Bessere Lösungen sind aus Kostengründen oder wegen der Offenhaltung der Aareschiffahrt gescheitert.

Fazit: Strassenbau dominiert Raumplanung. Politik dominiert Strassenbau. St. Florian dominiert Politik.

Gutes Beispiel: N5 bei Biel

Die Situation in Biel war bis vor ein paar Jahren ähnlich verfahren wie in Brugg. Dann entschloss man sich, eine Nutzwertanalyse durchzuführen. Von anfänglich elf Varianten gelangte man schrittweise zu den besten vier Lösungen, wobei die Gemeinden bei iedem Arbeitsschritt mitarbeiten konnten. Die vier verbliebenen Varianten wurden einer detaillierten Prüfung nach den vier Hauptaspekten «Verkehrsbedürfnisse», «Umwelteinflüsse», «Raumplanung» und «Kosten» unterzogen. Die Gewichtung der einzelnen Aspekte erfolgte im politisch demokratischen Verfahren. Anfang dieses Jahres fand in Biel eine grosse Ausstellung über diese Untersuchung statt. Der Entscheid dürfte demnächst gefällt werden.

Fazit: Strassenbau ist ein Teil der Raumplanung. Entscheid in einem demokratischen Verfahren.

Planen

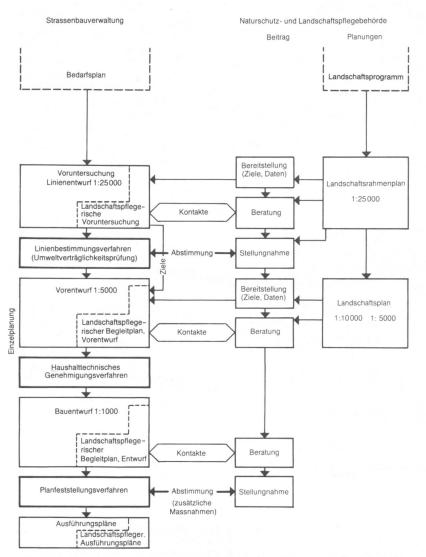


Abb. 5. Optimale Zusammenarbeit zwischen Strassenplanung und Landschaftsplanung im Rahmen einer Einzelplanung im Strassenbau (aus «Landschaftsplanung und Strassenplanung», Endbericht Bonn 1978, Forschungsauftrag Bundesminister für Verkehr).

Schlussfolgerungen

Ohne Umdenken in gewissen Punkten, ohne Überbordwerfen von alten Gewohnheiten geht es nicht. Ich möchte zum Schluss fünf Forderungen in den Raum stellen:

1. Stufenweises Vorgehen

Der verstorbene Berner Chansonnier Mani Matter hat ein Lied geschrieben mit dem Titel: Mues eigentlich gäng aus verhimmuheilanddonneret si? Es ist eine raumplanerische Notwendigkeit, schon vor einer Diskussion über mögliche Linienführungen einer Hauptverkehrsstrasse folgendes abzuklären:

- a) Besteht ein *Bedürfnis* nach Mehrverkehr? Ja oder nein?
- b) Wenn ja: Gibt es Alternativen zum Auto? Zum Beispiel öffentlicher Verkehr: Man könnte zum Beispiel einen Teil des Benzinpreiszollzuschlages

- dafür abspalten. Oder *Velowege:* Die Städte Tillburg in Holland und Erlangen in Deutschland haben anstelle von umstrittenen Strassen Velowege gebaut.
- c) Erst jetzt wenn es keine Alternativen gibt kommt die Diskussion um die Linienwahl.
- d) Am Schluss geht es noch um eine umweltfreundliche Ausführung der Strasse.

2. Eine bessere Zusammenarbeit Raumplaner-Strassenplaner (oder überhaupt eine Zusammenarbeit)

Es gilt vor allem, das Gewicht der Raumplanung zu verstärken. Ich bin es gewohnt, von Verkehrsplanern über mögliche Lösungen von Quartierstrassen gefragt zu werden. Das gleiche sollte auch auf höherer Ebene möglich sein. Das bedeutet: Es braucht mehr

Siedlungs- und vor allem mehr Landschaftsplaner in den kantonalen Ämtern Das heisst, man müsste den Personalstopp aufheben oder Verkehrs- durch Landschaftsplaner ersetzen oder mit privaten Planern zusammenarbeiten. Übrigens: Unter Landschaftsplaner meine ich Ökologen und nicht Kosmetiker.

Dazu möchte ich auf die Studie der Bundesforschungsanstalt für Naturschutz und Landschaftsökologie der BRD aufmerksam machen, welche im Jahre 1978 den Endbericht «Landschaftsplanung und Strassenplanung» herausgegeben hat. Die BRD reorganisiert im Moment aufgrund dieser Studie ihre Verwaltung mit dem Ziel einer echten Partnerschaft zwischen Landschafts- und Strassenplanung.

3. Ein neues Kostendenken

Nicht die reinen Baukosten sind relevant, schon eher die Baufolgekosten (bestehend aus Zinslast und Betriebskosten); jedoch am wichtigsten sind die volkswirtschaftlichen Kosten mit Berücksichtigung aller Aspekte wie Landwirtschaft usw. Auch schlecht quantifizierbare und monetarisierbare Aspekte wie Erholung sollten berücksichtigt werden. Man darf sich auch nicht scheuen, Aushubmaterial über weite Strecken zu transportieren, wenn es in der Nähe nicht sinnvoll eingesetzt werden kann. Unter diesem Aspekt wäre es interessant, auch andere als die sechs überprüften Autobahnteilstücke zu testen.

4. Gezielte raumplanerische Begleitmassnahmen

Gleichzeitig mit einem Strassenprojekt müssen auch raumplanerische Massnahmen beschlossen werden. Beispielsweise müsste im Falle N9 bel Lausanne eine Umzonung einer Wohnzone in eine Gewerbezone vorgenommen werden, wo die Wohneignung wegen Immissionen nicht mehr gegeben Oder: Bei Autobahnanschlüssen könnten gewisse Flächen als Landschaftsschutzgebiet bezeichnet werden, um einer Einzonung als Industriezone vorzubeugen. Oder: Beim Bau einer Umfahrungsstrasse müssen gleichzeitig verkehrshemmende Massnahmen im Dorf vorgesehen werden, so dass die Umfahrung tatsächlich auch benutzt und das Dorf entlastet wird.

Also: *keine* Genehmigung eines Strassenprojektes *ohne* Genehmigung der flankierenden Massnahmen.

5. Strassennormen ändern

Unser Glaube an das technisch Messbare ist erschüttert: Nach den heutigen Normen ist es schwer, eine Strasse gut ins Gelände einzupassen. Oder krasser ausgedrückt: Heute muss sich die Umgebung der Strasse anpassen, was vielfach auf ganz scheussliche Art und Weise geschieht. Ich möchte dies mit dem Bau eines Hauses vergleichen: Dieses kann sich – ein guter Architekt vorausgesetzt – gut dem Gelände anpassen, sich integrieren. Die Strassen, wie sie nach unseren heutigen Normen gebaut werden müssen, sind zu starr. Je höherklassig die Strasse ist, desto weniger anpassungsfähig ist sie.

Genügt unser rechtliches Instrumentarium für die Erfüllung dieser fünf Forderungen?

- In der GVK könnten viele der angesprochenen Punkte festgelegt werden. Sie ist eine echte Chance.
- Das Umweltschutzgesetz sieht die UVP, die Umweltverträglichkeitsprüfung, vor. Alle Hauptverkehrsstrassen müssen ihr unterworfen werden.
- Um die raumplanerischen Begleitmassnahmen durchführen zu können, sollten etliche Kantone ihre Richtplanung verbessern. Vor allem sollte in den Ausführungsgesetzen zum Raumplanungsgesetz vorgesehen werden, dass auch die Kantone (oder Regionen) eigene Nutzungspläne erlassen können.
- Die kantonalen Strassenbaugesetze sind zu überprüfen. Im Kanton Aargau haben wir die paradoxe Situation, dass nach Annahme einer neuen Kantonsverfassung das bestehende Strassenbaugesetz verfassungswidrig geworden ist: Nach diesem müssen Strassen nach den Bedürfnissen des Verkehrs gebaut werden, nach § 42 der Verfassung sind alle Umweltaspekte mit zu berücksichtigen.
- Ungenügend ist auch unser Bodenrecht. Es erschwert eine befriedigende Raumplanung und leistet dadurch unbefriedigenden Sachplanungen Vorschub.





Krähenmann AG

CH-9202 Gossau Tel. 071 85 35 11



- Kanal-Spülen
- Kanal-Fernsehen
- Brunnen-/Bohrloch-Fernsehen

- Kanal-Ausbohren
- Kanal-Auskleidung, KASAPRO
- «Insituform»-Relining
- Fugen-Abdichten «PENETRYN»
- Gasrohrsanierung

