

Wandel der Werte - Wandel im Verkehr

Autor(en): **Romann, Paul**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **3 (1990)**

Heft 3

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-119184>

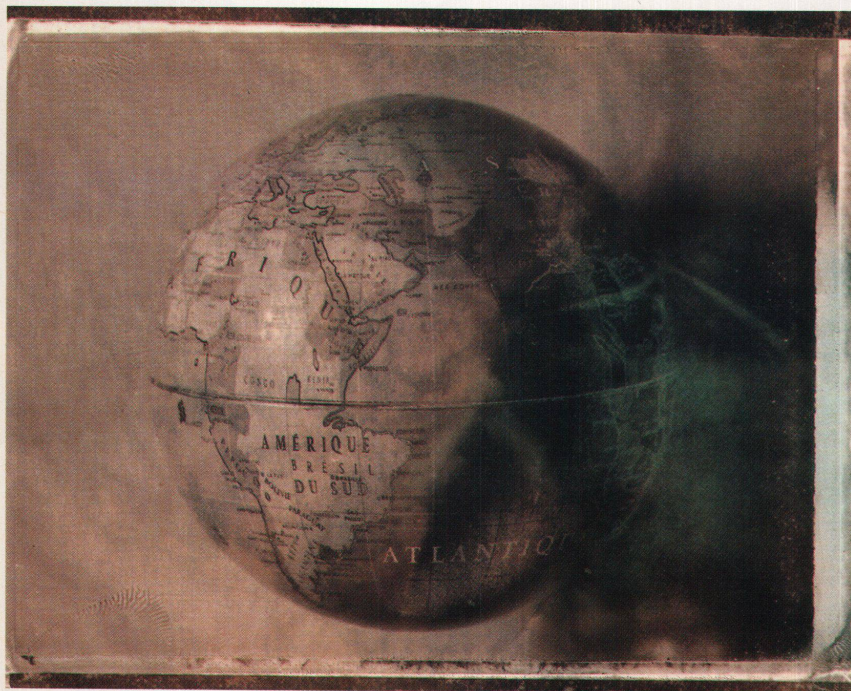
Nutzungsbedingungen

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.

Wandel der Werte- Wandel im Verkehr



Die Eisenbahn erlebt einen zweiten Frühling. Bahn 2000, Zürcher S-Bahn, Huckepackkorridor und Neue Alpentransversale NEAT in der Schweiz, Hochleistungssysteme wie der TGV, das deutsche IC-Netz, die italienische Direttissima sowie der Kanaltunnel weisen deutlich auf einen solchen Frühling hin. Erfreulich.

■ VON PAUL ROMANN, FOTOS: HANS RUEDI ROHRER

Und doch: Was soll denn das Ganze eigentlich? Da wird der öffentliche Verkehr gefördert, Milliarden für neue Bahninfrastrukturen ausgegeben – und trotzdem nimmt der Privatverkehr Jahr für Jahr zu.

Alles spricht vom Umsteigen. Die «Förderung des öffentlichen Verkehrs», das «Umsteigen zum Schutz der Umwelt» sind Stichworte, die Politiker mit Vorliebe in ihre Programme einflechten.

Lobenswerte, zu oft allerdings nur fiktive Ziele, an deren Erreichen gar niemand richtig glaubt. Ehrlicherweise gar nicht glauben kann, denn selbst die kühnsten Prognosen rechnen nicht mit einem Rückgang des Strassenverkehrs, sondern höchstens mit einem verlangsamten Wachstum.

Vermutlich sind viele froh, dass die Zeit des unbeschränkten Strassenbaus vorbei ist und dass die Investitionen in die Bahn wieder einen ernstzunehmenden Bruchteil derjenigen in die Strasse ausmachen. Die Liebe zur Eisenbahn, das Wissen, dass die Bahn für viele Reisen und Transporte das bessere Verkehrsmittel ist, auch Fragen des Umweltschutzes mögen Gründe für diese Haltung sein.

Doch sind es mehr als Strohhalm? Klammern wir uns daran, weil es immer noch besser ist, als ziel- und hoffnungslos durch den leeren Raum zu treiben? Darum noch einmal: Was soll das alles? Die «Alpen-Initiative» etwa, welche nach der Eröffnung der NEAT den gesamten Gütertransitverkehr über die Alpen auf die Schiene verlagern will? Ist sie mehr als eine gutgemeinte Utopie?

Dass sich auch mit grössten Investitionen in den öffentlichen Verkehr nur geringe Verschiebungen des Modalsplits, der Verteilung Schiene/Strasse, erzielen lassen, hat sich mittlerweile herumgesprochen.

■ Und sie bewegt sich doch...

Pessimistische Worte. Sie gründen darin, dass wir das Geschehen in der Regel mit dem engen Horizont des

Alltags betrachten. Wir wünschen Veränderungen, hoffen, dass sich der Mensch – wenn schon nicht generell, so doch zumindest im Verkehr – endlich vernünftiger benimmt, weniger Auto fährt, umsteigt. Zwar stellen wir durchaus eine Entwicklung fest. Das klare Verdikt in der Abstimmung um Tempo 100/130 hat vielen Mut gemacht. Grosse Investitionen für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs wären vor 20 Jahren undenkbar gewesen, ebenso eine Diskussion um Tempo 30. Aber wirklich «erleben» können wir die Veränderungen nicht. Die Prozesse laufen zu langsam ab.

Machen wir ein Gedankenexperiment. Stellen wir uns einen Historiker im Jahre 2200 vor, der über die Verkehrsgeschichte der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts doziert. Er wird vermutlich zwei prägende Elemente herauschälen: Zum einen die fast schlagartig erfolgte Motorisierung in der Zeit nach 1950, zum andern das ebenso rasche Einsetzen der Reaktion auf die negativen Folgen dieser Motorisierung. Die Renaissance der Eisenbahn wird unser Historiker dabei wohl als eines der Symbole dieses Wandels, eines eigentlichen «Wertewandels» beschreiben, die Motorisierung hingegen als Symbol für den grenzenlosen Glauben an die Technik.

■ 31 Prozent «Nachmaterialisten»

Wertewandel! Ist das Wunschenken? Manchen mag es so erscheinen. Und doch gibt es heute klare Hinweise auf einen solchen Wertewandel: Die Zahl der «Nachmaterialisten» ist stark im Zunehmen. Zu diesem Schluss kommt die kürzlich abgeschlossene Untersuchung «Kulturelle Vielfalt und nationale Identität», welche das Forschungszentrum für schweizerische Politik an der Universität Bern im Rahmen des nationalen Forschungsprogramms (NFP 21) durchgeführt hat.

«Nachmaterialisten» sind Leute, die andere Wertstrukturen besitzen als die vorherige Generation. Umweltschutz, aber auch die freie Meinungsäusserung, die Mitbestimmung oder die Solidarität gelten mehr als das Wirtschaftswachstum, die internationale Konkurrenzfähigkeit oder «Ruhe und Ordnung».

Erfreulich, dass die Schweiz für einmal an der Spitze dieses Prozesses steht. Zwischen den siebziger und den achtziger Jahren hat bei uns der Anteil der «Nachmaterialisten» von 12 auf 31 Prozent zugenommen. Eine gewaltige Entwicklung, wenn man bedenkt, wie langsam gesellschaftliche Prozesse ablaufen.

Auch in andern Ländern findet die gleiche Entwicklung statt. So etwa in den Niederlanden, in der BRD, in Österreich und Grossbritannien. In Frankreich, Italien oder den USA hingegen ist eine Stagnation festzustellen. Ist es Zufall, dass ausgerechnet in diesen Ländern die Umweltgesetzgebung nicht vom Fleck kommt? Oder ist es Zufall, dass das Umweltschutzgesetz, die Lärmschutz- oder die Luftreinhalteverordnung der Schweiz als die fortschrittlichsten gelten? Wohl kaum.

Dass die flächendeckende Bahn 2000, die im Gegensatz zu den Schnellbahnprojekten anderer Länder

allen Landesteilen etwas bietet, in der Schweiz erfunden wurde, erscheint damit in einem neuen Licht.

Auch wenn wir diesen Prozess des Wertewandels im Alltag kaum erleben können, und wenn einige von uns ob der Trägheit und Ignoranz gegenüber der sich abzeichnenden Umweltkrise zu verzweifeln drohen: Es ändert sich etwas.

■ Vernunft im Umgang mit dem Auto

Dieser Wertewandel wird in fast allen Lebensbereichen vielfältige Konsequenzen haben. Uns interessiert sein Einfluss auf den Verkehr. Wie immer, wenn es um die Zukunft geht, sind die Aussagen mit grossen Unsicherheiten verbunden. Beweise gibt es keine, wohl aber berechnete Vermutungen.

Für Nachmaterialisten besitzt das Auto einen andern, einen weniger zentralen Stellenwert: Für sie wandelt sich das Auto zunehmend vom Statussymbol zum reinen Nutzfahrzeug. Nimmt der Anteil der Nachmaterialisten weiterhin zu – und davon wollen



wir ausgehen –, wird das Sozialprestige des Autos langsam, aber sicher zu sinken beginnen.

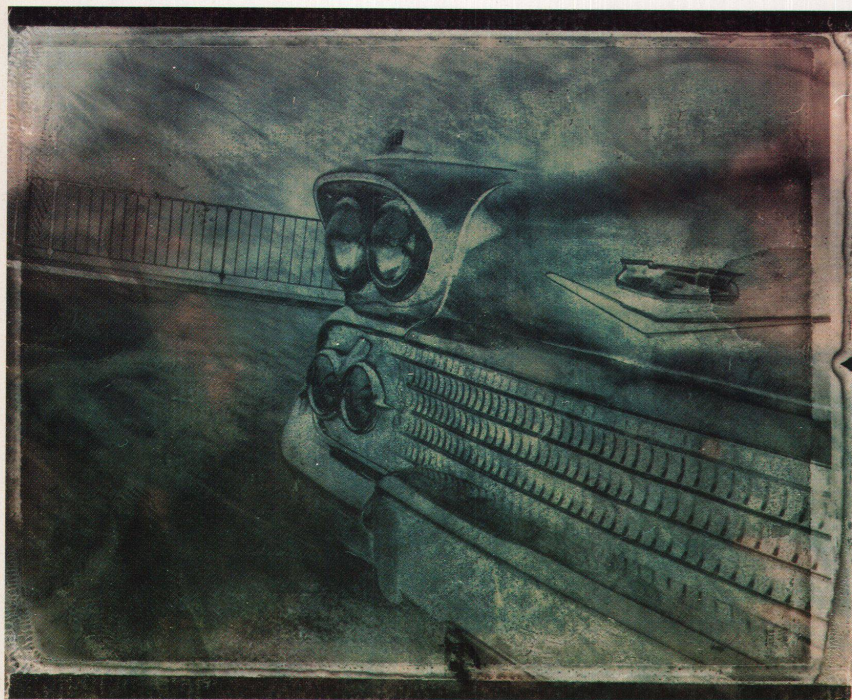
Das hätte bald einmal Konsequenzen. Zum Beispiel auf die Autowerbung: Mit konventionellen Tempobolzer- oder Kraftprotz-Inseraten liesse sich kaum noch Staat machen. Sachliche Argumente wie geringer Benzinverbrauch oder leiser Motor müssten an ihre Stelle treten, müssten an Marktwert gewinnen. Eine Entwicklung, mit welcher zweifellos wiederum die Einsicht in die Fragwürdigkeit des heutigen Autogebrauchs gestärkt und damit nachmaterialistisches Gedankengut gefördert würde.

Entscheidend sind die Folgen auf das Verkehrsverhalten der Bevölkerung. Erst wenn nicht mehr Presti-

gefragten die Verkehrsmittelwahl dominieren, können die vorhandenen Vorteile des öffentlichen Verkehrs – Sicherheit, Ruhe beim Reisen, umweltgerechtes Verkehrsmittel usw. – zum Tragen kommen. Erst dann sind die Voraussetzungen für ein echtes Umsteigen gegeben. Ohnehin fragwürdige Zwangsmassnahmen im Strassenverkehr sind nicht mehr notwendig, da ein zunehmender Anteil der Bevölkerung aus Überzeugung die Vorteile des öffentlichen Verkehrs wahrnimmt und damit individuell die richtige Wahl des Verkehrsmittels trifft.

Dabei geht es nicht um die Abschaffung des Autos, sondern um dessen weniger emotionalen Gebrauch. Die beschriebenen Vorgänge werden in Gang gesetzt, weil sich das Verhältnis Auto/Eisenbahn beziehungsweise Auto/öffentlicher Verkehr entkrampft. Die berühmten Spiesse werden endlich gleich lang.

Diesem Prozess scheinen die Erfolge der Auto-Partei zu widersprechen. Viele glauben, die Auto-Partei signalisiere den endgültigen Sieg des Autos über den



öffentlichen Verkehr, aber auch über die Vernunft. Doch schon die nächsten Wahlen in den Ostschweizer Kantonen, wo die «Partei» der Autofans letzten Frühling spektakuläre Erfolge erzielte, dürften zeigen, dass diese nur von kurzer Dauer sind. Sie sind die notwendigen Gegenreaktionen konservativer Kräfte auf die oben geschilderten progressiven Prozesse. Ja, man kann sagen, dass das Ausbleiben einer extremen Pro-Auto-Bewegung ein beunruhigendes Indiz wäre.

■ Mobilität ist weiterhin gefragt

Wird damit auch der Drang nach Mobilität gestoppt? Wohl kaum. Im Gegenteil. Als Folge von Entwicklungen wie etwa der zunehmenden Freizeit wird die Zahl

der zurückgelegten Kilometer weiterhin wachsen, sich allenfalls auf einem hohen Niveau stabilisieren. Diese Aussage steht in klarem Widerspruch zu Überzeugungen, wie sie von grünen Kreisen postuliert werden.

Die «freie Wahl des Verkehrsmittels» stellt keine Freiheit dar, denn sie meint eigentlich nur das Recht auf uneingeschränkte Benützung des Autos. Die Einschränkung der Bewegungsfreiheit an sich wäre jedoch mit tiefgreifenden gesellschaftlichen Veränderungen verbunden. Unerwünschte Verteilungskämpfe wären unvermeidlich. Neue unterprivilegierte Schichten würden entstehen. Wichtiger als die Zahl der zurückgelegten Kilometer ist deshalb die Wahl des «richtigen», nämlich eines möglichst umweltorientierten Verkehrsmittels.

■ Weniger Auto heisst mehr Bahn

Der Prozess des Wertewandels hat für die Bahn und den gesamten öffentlichen Verkehr harte Konsequenzen. Der öffentliche Verkehr wird eine grundsätzlich andere Rolle spielen müssen als heute. Die Zahl der Passagiere wird massiv steigen. Die Bahn wird wieder – wie vor dem Zweiten Weltkrieg – zu dem Verkehrsmittel, das die Hauptlast zu tragen hat. Die Rolle des Privatautos hingegen wird sich zunehmend auf Spezialfälle, auf Transporte, auf Fahrten in Randgebieten und zu Randzeiten konzentrieren.

Damit erhalten die derzeitigen Bahnbauten einen neuen Stellenwert: Bahn 2000, S-Bahn oder auch die NEAT sind nicht mehr Bauwerke, die im Rahmen eines unbeschränkt boomenden Strassenverkehrs gewisse Spitzen brechen sollen, sondern sie bilden den Grundstein für ein umweltgerechteres Verkehrssystem.

Die Annahme, dass die Mobilität, die Zahl der von jedem einzelnen zurückgelegten Kilometer nicht abnehmen wird, führt dazu, dass die Transportleistung des gesamten öffentlichen Verkehrs beträchtlich zunehmen muss.

Was bedeutet dies konkret? Den Neubauten der Bahn 2000 werden weitere folgen. Auch nach der 444 Millionen Franken schweren «zweiten Teilergänzung», welche im Kanton Zürich letzten Herbst mit 73 Prozent Ja-Stimmen angenommen worden ist, benötigt die Zürcher S-Bahn weitere Ausbauten. In anderen Agglomerationen, allen voran Basel, Bern und Lausanne/Genf, müssen S-Bahn-ähnliche Systeme aufgebaut werden. Die Ostschweiz muss sowohl zur Bahn 2000 wie auch zur NEAT leistungsfähige Zufahrten erhalten.

■ Provokation

Solche Worte tönen in einer Zeit, in der Grossbauwerke, wie sie Eisenbahn-Neubaustrecken nun einmal darstellen, auf zunehmenden Widerstand stossen, provokativ, ja ungebührlich. Die geschilderte und erhoffte Verkehrsentwicklung führt nun allerdings nicht zwingend nach dem Autobahn-Bauboom zu einem vielfach potenzierten Bauboom bei der Eisenbahn. Mit Ausnahme von gewissen Hauptachsen und

Engpässen bestehen durchaus noch Kapazitätsreserven, die ohne grosstechnologische Bauwerke technisch nachgerüstet werden können.

■ Acht Milliarden Personenfahrten

Die folgenden Überlegungen sollen zeigen, dass die Bahn schon heute durchaus in der Lage ist, einen beträchtlichen Teil des Autoverkehrs zu übernehmen.

In der Schweiz werden jährlich etwas über acht Milliarden Personenfahrten unternommen, 81 Prozent mit dem Auto, 10 Prozent mit der Bahn und 9 Prozent mit den übrigen öffentlichen Verkehrsmitteln wie Tram und Bus. Die normalerweise angestellte Milchbüchleinrechnung ergibt, dass die Verlagerung der Hälfte des Strassenverkehrs auf die Schiene zu einer Vervielfachung des Schienenverkehrs führen müsste. Diese Rechnung ist falsch, denn sie berücksichtigt eine ganze Reihe von Fakten nicht.

50 Prozent aller Autofahrten führen über weniger als fünf Kilometer. Hier geschieht das Umsteigen nicht auf die Bahn, sondern auf Tram, Bus, Velo oder auf die eigenen Füße. Zudem wird nicht jede Autofahrt durch eine Bahnfahrt ersetzt: Der Zutrittswiderstand zur Bahn ist eindeutig grösser als beim Auto. Umsteigen spart also Kilometer.

Fliessen diese und weitere Faktoren in die Rechnung ein, so ergibt sich bei einer Halbierung des Autoverkehrs sowohl beim Bahn- wie auch beim Tram- und Busverkehr weniger als eine Verdoppelung, in kritischen Bereichen eine Verdreifachung. Solche Rechnungen basieren naturgemäss auf einer Vielzahl von Annahmen und liefern darum niemals «exakte» Resultate. Sie zeigen aber, dass selbst extreme Annahmen, wie sie die Forderung nach einer Halbierung des motorisierten Individualverkehrs zweifellos darstellt, bei der Bahn nicht zu absurden Konsequenzen führen müssen.

■ Bahnbauten sparen Land

Trotzdem werden weitere Neubaustrecken, vor allem aber Ausbauten bestehender Bahnanlagen, unumgänglich sein. Beides braucht Land, Land, das im dichtbesiedelten schweizerischen Mittelland knapp und kostbar ist. Es wäre aber grundfalsch, diesen Landverbrauch für sich allein zu betrachten. Bahnbauten sind durchaus geeignet, Land zu sparen, Land vor der Überbauung zu bewahren.

Das Stichwort heisst Siedlungsentwicklung. Erst das Auto ermöglichte das «Wohnen im Grünen», jene flächenintensive Wohnform, die man oft lieber mit «Wohnen in der Einfamilienhaus-Wüste» bezeichnen würde. Der öffentliche Verkehr hingegen fördert wenig ausgedehnte, dafür dichte Siedlungen.

Es ist ein faszinierendes Gedankenspiel, sich vorzustellen, wie die Schweiz aussehen würde, wenn in den letzten vierzig Jahren statt des Autos die Bahn den Ton angegeben hätte. Vermutlich wären dichte Siedlungskerne mit freiem Umland den Bahnlinien entlang aufgereiht. Die gesamte überbaute Fläche würde nur einen Bruchteil der heutigen Siedlungsgebiete ausma-

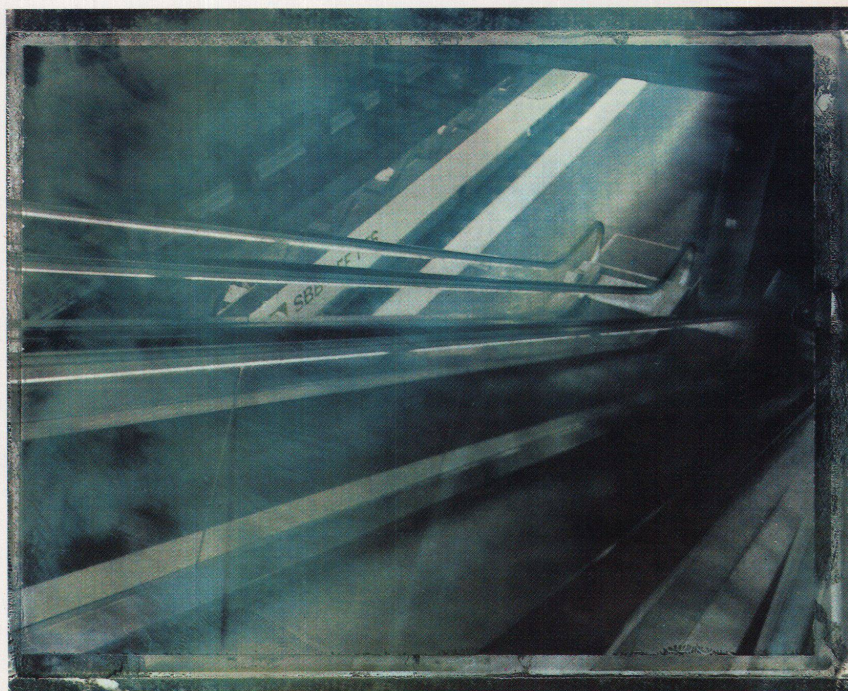
chen. Die Naherholungsgebiete wären Naherholungsgebiete, zu Fuss erreichbar.

Für eine Kehrtwendung mag es spät sein. Zu spät noch nicht, denn nach wie vor wird gebaut, vor allem in die Fläche.

■ Resignation wäre fehl am Platz

Zu Resignation, wie sie manche Planer, aber auch Politiker angesichts der offensichtlich scheinenden Stagnation befällt, besteht eigentlich gerade heute kein Grund. Langsam, dafür mit Konstanz zeichnet sich ein Umdenken ab. Ein Wertewandel vollzieht sich. Schon zählen sich über 30 Prozent der Schweizer zu den «Nachmaterialisten». Das ist noch keine Mehrheit. In Abstimmungen etwa vermögen neue Ideen noch nicht unbedingt durchzuschlagen, noch nicht.

Der zielgerichtete Ausbau des öffentlichen Verkehrs, wie er in Gang gekommen ist, ist richtig. Die Ausbauten und Projekte sind notwendige Investitionen für die Zukunft. Sie, und erst sie, garantieren, dass



die Bahn ihre neue Aufgabe auch tatsächlich übernehmen kann, die Aufgabe, als wichtigstes Verkehrsmittel schon in absehbarer Zeit wieder jene Rolle zu übernehmen, welche sie vor dem Autoboom hatte. Für das Auto hiesse das: Zurückgedrängt werden zum Verkehrsmittel für spezielle Aufgaben.

Wenn Grüne bemängeln, Bahn 2000, die S-Bahn und erst recht eine NEAT bringen nichts als Mehrverkehr, mag das aus den Zwängen des Alltags heraus verständlich erscheinen. Im Rahmen einer zukunftsorientierten Verkehrspolitik aber erweisen sich solche Projekte als Grundstein für den von vielen herbeigesehnten menschlicheren und umweltgerechteren Verkehr. ■