Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 20 (2007)
Heft: 9

Artikel: Klima schützen, Verkehr ändern
Autor: Germann, Willy
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-123266

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: 03.07.2025

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

Klima schützen, Verkehr ändern

Text: Willy Germann
Illustration: Lorenz Meier

Alle reden vom Klimaschutz und kommen sogleich auf AKWs, Solar- und Windenergie, Minergie und effiziente elektrische Geräte zu sprechen. Das ist alles gut und recht, wer aber über Klimaschutz redet, muss beim Verkehr anfangen und damit bei der Raumentwicklung. Und er muss fragen: Wie lange kann die freie Wahl des Verkehrsmittels noch garantiert werden?

: Die Parteien überbieten sich mit Vorschlägen zum Klimaschutz. Doch das Ziel, die CO_2-Emissionen pro Schweizer Kopf bis 2025 zu halbieren und bis 2050 auf einen Sechstel zu senken, wird mit keinem der Parteirezepte erreicht. Denn jede Partei schont ihre Klientel. Klimapolitik tut aber allen weh. Denn Klimaschutz hiesse: Weniger Raumbedarf, also weniger Autonomie. Weniger Energie, also weniger Komfort und Tempo. Weniger Verkehr, also höhere Transportkosten. Aber niemand glaubt an eine Änderung des Verhaltens. Alle Prognosen gehen davon aus, dass der Verkehr stärker wächst als die Bevölkerung. In den Richtplänen wimmelt es deshalb von Strassen, Trassees, Pisten und Bauzonen. Und die Gemeinden und ihre Lobbyisten locken mit lockeren Bauzonen gute Steuerzahler an, die immer längere Pendlerdistanzen zurücklegen.

Freie Wahl oder Diktat?

Nichts spiegelt gesellschaftliche und räumliche Fehlentwicklungen derart deutlich wie das Wachstum des Autoverkehrs. Die Frage heisst also schlicht und einfach: Muss das liberale Prinzip der freien Wahl des Verkehrsmittels aufgegeben werden? Schon heute ist diese Wahl beschränkt: Fahrverbote, autofreie Innenstädte, Sperrzeiten, knapper Parkraum. Auch der Mobilitäter im Grünen hat keine freie Wahl: Er kann vor seinem Häuschen nicht den Bus statt das Auto wählen. Und künftig wird die freie Wahl noch mehr beschränkt: mehr autofreie Zonen, mehr Sperrzeiten und Pförtneranlagen, mehr Beschränkungen des Parkraums, kritische Fragen zur Fahrplandichte in Randregionen und weniger Busse in entlegene Gebiete. Soll da der Staat nicht grad konsequent vorschreiben, wer wann wo womit wie viel fahren darf? Sind nicht Plafonierung, Kontingentierung, ja Rationierung nötig und sinnvoll? Die Geschichte der letzten Jahre zeigt gut: Bloss auf Eigenverantwortung hoffen ist naiv. Auf der Strasse protzen ja selbst IQ-Giganten mit ihren lauten und schnellen PS-Monstern. Setzt man da nicht besser auf den handfesten, verlässlichen Staat, der alles richten soll?

Die Erfahrungen mahnen zur Vorsicht. Der staatliche Regelungsdschungel erschwert kluge Lösungen für eine schonende Raumnutzung. Starre Zonenpläne, Nutzungs- und Gestaltungsvorschriften, Höhenbeschränkungen, Ausnützungs- und Baumassenziffern, Geschosszahlen und so weiter hemmen die Planer und Architektinnen am Denken und Planen. Die Siedlungsentwicklung wäre sicher nachhaltiger und verkehrsärmer, würde der Staat mit wenigen ökologischen Vorgaben mehr Wettbewerb dank Wettbewerben ermöglichen. Wir hätten höhere Dichten bei hoher architektonischer Qualität, mehr Mischnutzung mit kürzeren Fahrdistanzen und besserer sozialer Durchmischung. Wir hätten keine Arbeitsplatz-Einöden neben den Stadtbahnhöfen, dafür aber eine spannendere Bautopografie statt des Dörflidenkens in den Städten.

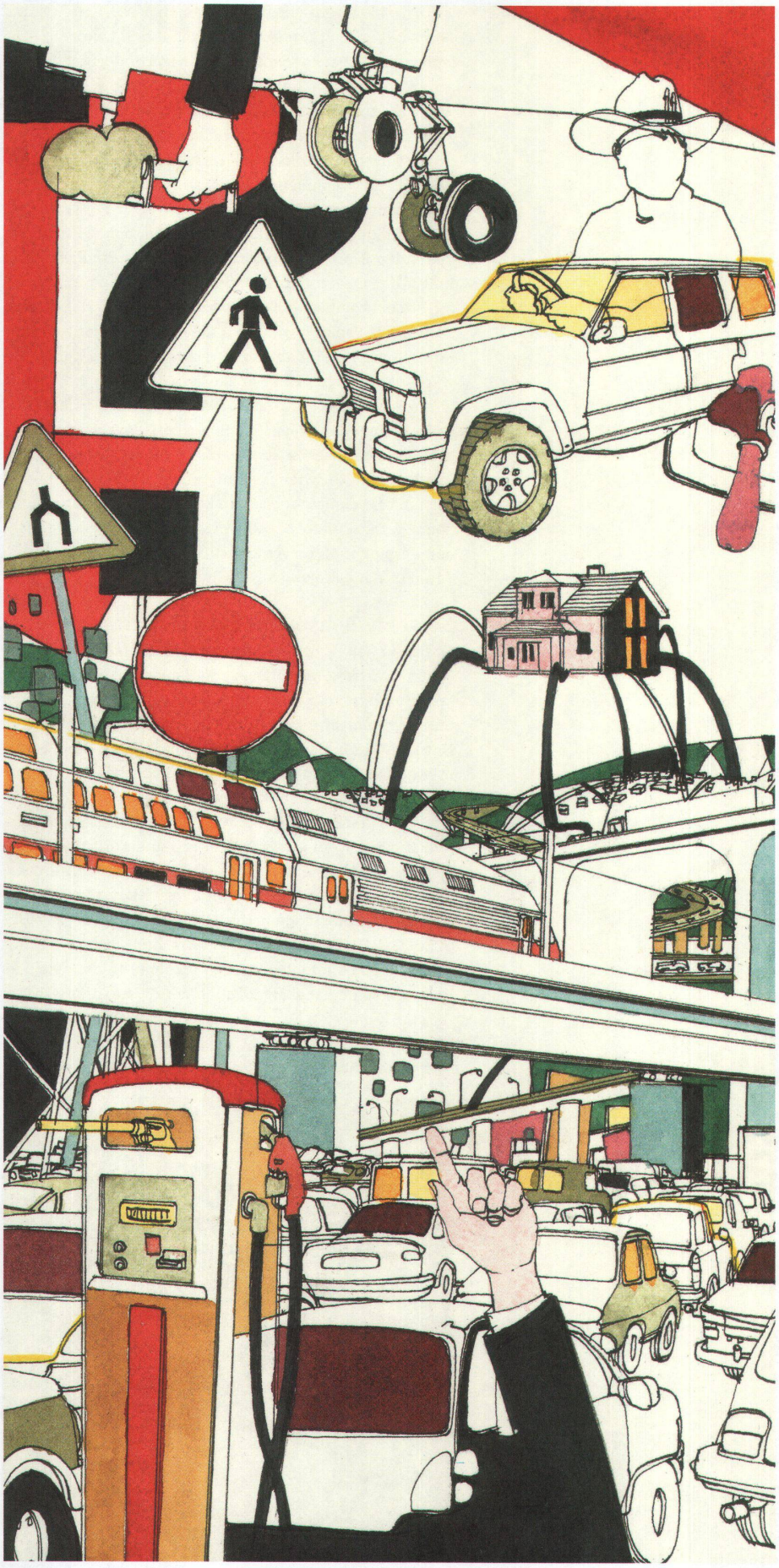
Entscheidend: Verkehr vermeiden

Selbst wenn der Staat das Prinzip der freien Verkehrsmittelwahl hochhält, ist er verpflichtet, der persönlichen Freiheit des Einzelnen Grenzen zu setzen: zugunsten der näheren Umwelt, zugunsten des Grünraums, zugunsten des globalen Klimaschutzes, zugunsten künftiger Generationen also. Was tun also? Die Politiker werden den Bürgerinnen und Bürgern zuerst klarmachen müssen, dass Motorfahrzeugverkehr nicht bloss ein Klima-, sondern auch ein Raumproblem ist. In den Ballungsgebieten fehlt schlicht der Raum für zusätzlichen Motorfahrzeugverkehr.

Es hilft auch nichts, neue Strassen in Tunnels zu versenken. Der Verkehr fliesst unten im Maulwurfsystem wohl besser, doch oben, wo sich die Verkehrsströme vermengen, wird es noch enger als heute. Hybridautos als Klimaschoner helfen wohl der Umwelt, beanspruchen aber ebenso viel Platz wie die alten Benzinfresser. Einzig der Fuss- und Veloverkehr schont gleichzeitig Umwelt und Raum. Das Ziel heisst, den Grünraumverschleiss zu begrenzen. Das bedeutet auch, die Zersiedelung zu stoppen. Eine nachhaltig wirksame Raum- und Verkehrsentwicklung ist ohne Reduktion des Baulandangebots fern der bestehenden Infrastruktur unmöglich. Doch alte Zonenmuster taugen nicht. Zu denken ist etwa an Dichteumlagerungen von der Peripherie in gut erschlossene Gebiete. Dichteumlagerungen könnten erleichtert werden, wenn die öffentliche Hand die grossen, teils gut erschlossenen Armee- und SBB-Brachen in das Umlagerungsgeschäft einbrächte.

Unumgänglich: den Treibstoff verteuern

Besser noch als durch raumplanerische Massnahmen wird sich die Raum fressende Siedlungs- und Verkehrsentwicklung mit marktwirtschaftlichen Mitteln korrigieren lassen. Der Treibstoff muss markant teurer werden. Lange Pendlerfahrten und Raumverschleiss dürfen sich nicht mehr lohnen. Die teure fossile Energie dämpft den Raumhunger des Individuums und bremst so die Zersiedelung. Wer also die freie Verkehrsmittelwahl garantieren will, gleichzeitig aber die marktwirtschaftliche Lenkung ablehnt, ist ein Populist. Darf der Berufspendler aus dem grünen Aargau erwarten, dass er täglich allein in seinem Offroader



ungehindert in die Stadt Zürich fahren kann und dort an seinem Arbeitsort einen reservierten Parkplatz vorfindet? Oder eine Stufe höher und in der Verkehrspolitik gerne ausgeklammert: Soll die Freiheit garantiert werden, günstig zum Einkaufen nach London zu fliegen? Ist es richtig, für eine Woche Ferien in Thailand halb soviel zu bezahlen wie für Ferien im nahen Arosa? Kurz: Sowohl in der Luft als auch auf der Strasse darf der Staat aus räumlichen und ökologischen Gründen nicht mehr jede Nachfrage befriedigen. Es gilt, was wir schon lange wissen: Die wichtigsten Maximen sind eine umfassende Orientierung über das Angebot und die Lenkung über den Preis.

Immer wieder taucht nun der Einwand auf, eine Verteuerung des motorisierten Verkehrs behindere die Wirtschaft. Doch auch der Elektriker, der Gemüsehändler und die Architektin leiden unter den Staus. Dem Gewerbeverkehr kann dank einer elektronischen Vignette beim Road Pricing freie Fahrt auf der Überholspur ermöglicht werden. Eine Verteuerung des motorisierten Verkehrs muss für die Wirtschaft und Bauwillige allerdings berechenbar sein. Pro Jahr wäre beim Treibstoff ein Aufschlag von mindestens 10 bis 20 Rappen nötig, um die Klimaziele zu erreichen. Die Einnahmen würde der Staat zurückerstatten. Die grosse, vernünftige Berglerfamilie würde profitieren.

Meine Vision

Ich stelle mir vor: Bis zum Jahr 2035 haben die Vernunft und die Verantwortung rechtzeitig die Fehlentwicklungen korrigiert. Der ökologische und wirtschaftliche Kollaps konnten vermieden werden. Und nehmen wir an: Dank der Ressourcenverknappung und der wirksamen Klimapolitik wurde die fossile Energie weltweit markant teurer. Damit veränderte sich nicht nur das Verkehrsverhalten, sondern auch der Raumbedarf. Lange Transportwege machen unterdessen die Billigprodukte aus Übersee teuer. Die einheimischen Produkte wurden wieder wettbewerbsfähig. Statt Spargeln aus Kalifornien kaufen wir heute günstigere Spargeln aus dem Flaachertal. Statt Poulets aus Rumänien essen wir die aus Graubünden. Statt Wein aus Australien trinken wir den aus dem Tessin.

Die Schweizer Land- und Energiewirte produzieren seit Langem günstige, erneuerbare Energie aus Biomasse. Und weil sich Veredelungsverkehr über grosse Distanzen nicht mehr lohnte, entstehen nahe der landwirtschaftlichen Produktion wieder Arbeitsplätze. Kleine dezentrale Ver- und Entsorgungsnetze bieten längst den zentralisierten Grossbetrieben und Einkaufszentren mit ihren langen Anfahrtswegen die Stirn. Ferien in den Schweizer Bergen sind nun weit billiger als Ferien in Thailand. Weil Reiche in Asien immer noch reicher werden, reisen die indischen und chinesischen Millionäre dennoch weiterhin für lange Ferien in die Schweizer Berge.

Kurz gesagt: Die Peripherie erhält neue Chancen. In den Randgebieten wird wieder eine eigenständige Entwicklung möglich. Und die Politiker, Planer, Architektinnen, Landschafts- und Ortsbildschützer werden wachsam bleiben. Sie werden die dezentrale Entwicklung ohne grossen Landschaftsverlust und mit wenig Verkehr weiterhin aufmerksam studieren und fördern. Sie geschieht nie von selber – sie begann im Klimajahr 2007. •

Willy Germann setzt sich als Parlamentarier seit 1978 mit Fragen der Raumentwicklung und Verkehrspolitik auseinander. Zuerst war er Gemeinderat der Stadt Winterthur und seit 1991 waltet er als Zürcher Kantonsrat. In Fotoreportagen befasst er sich mit Entwicklungsproblemen in Europa und Asien.