

Die Bahn bremst die Zersiedelung

Mehr Verkehr führt nicht in jedem Fall zu grösserer räumlicher Streuung. Von Rolf Steinegger

Der «Bahnausbau sei mit der Raumplanung in Einklang zu bringen», fordert Hans Dünki (NZZ 20. 3. 14). Er rennt damit zumindest in den Metropolitanräumen offene Türen ein. Seine Feststellung, der weitere Bahnausbau trage dem «offensichtlichen Zusammenhang» zwischen diesem und Zersiedelung nicht Rechnung, zeigt hingegen ein grundlegendes Missverständnis. Es besteht darin, dass mehr Verkehr in jedem Fall mehr Zersiedelung bedeute. Richtig ist: Der Ausbau der Verkehrsträger - egal ob Schiene oder Strasse - trägt zur Transport- und damit zur Wirtschaftsleistung bei. Bei der Wirkung auf die Zersiedelung gibt es aber grosse Unterschiede.

Das nationale Forschungsprogramm (NFP) 54 definiert: «Zersiedelung ist optisch wahrnehmbar. Eine Landschaft ist umso stärker zersiedelt, je mehr Fläche bebaut ist und je weiter gestreut die Siedlungsflächen sind, d. h. je geringer deren Ausnützung für Wohn- oder Arbeitszwecke ist.» Der erste entscheidende Faktor ist also die Siedlungsfläche im Verhältnis zur Gesamtfläche. In den letzten 100 Jahren ist die Bevölkerung des Kantons Zürich um den Faktor 2,7 gewachsen, der Wohnflächenverbrauch pro Person hingegen um den Faktor 6. Er beträgt heute rund 45 Quadratmeter. Siedlungsflächen wachsen in erster Linie mit den Ansprüchen. Der zweite Faktor - die Streuung - wächst mit der Ausdehnung der Siedlungen. Das Gegenteil der Streuung ist die urbane Dichte. Sie ist z. B. in Basel und Genf hoch. Welches sind also die Wahlmöglichkeiten?

Nichts tun. Ohne Wirtschaftswachstum wird der Wohlstand in der Schweiz schwinden. Die demografische Situation ist ungünstig. Die grosszügigen Versprechungen der sozialen Wohlfahrt aus Zeiten ungebremsten Wachstums wiegen schwer.

Ausbau der Strassen. Mit dem Auto reist man flexibel, bequem und individuell - «wann und wo ich will». Die Einfamilienhaus-Schweiz ist ohne Auto undenkbar. Neue Strassen erzeugen mehr Verkehr und leisten der Zersiedelung Vorschub.

Der Königsweg: Ausbau der Bahn. Mehr Angebot (Zugkilometer) führt auch bei der Bahn zu mehr Nachfrage (Personenkilometer), aber eben auch zu mehr Dichte, weil die Attraktivität von Wohn- und Arbeitslagen in der Nähe der bestehenden Bahnhöfe steigt. Augenfällige Beispiele sind der Prime Tower mit 2000 Arbeitsplätzen und nur 150 Parkplätzen

sowie das Gebiet Neuhegi in Winterthur, wo achtgeschossige Wohnbauten Normalität sind.

Der Flächenbedarf für die Bahninfrastruktur ist vernachlässigbar. Die Bahn belegt nur 2 Prozent der Siedlungsfläche (gegenüber 30 Prozent für Strassen), erbringt aber gegen 20 Prozent der Verkehrsleistung. Sie ist ein Massentransportmittel für urbane Gebiete.

Verkehrsplanung ist Raumplanung. Der Richtplan des Kantons Zürich zeigt die Richtung: Die Siedlungsentwicklung soll den S-Bahn-Korridoren folgen. Es liegt an den Gemeinden, den Gedanken mit ihren Nutzungsplänen und Verkehrskonzepten zu Ende zu führen - und an den privaten Investoren. Die Effizienz des öffentlichen Verkehrs hat Grenzen. Busangebote in ländlichen Gebieten sollen zurückhaltend ausgebaut werden. Park and ride kombiniert zwar vermeintlich die Stärken der Verkehrsträger, führt aber unter dem Strich genauso zu mehr Zersiedelung wie das Auto allein.

Mit Mobility-Pricing liesse sich bewirken, dass einem besseren Angebot nicht unmittelbar eine höhere Nachfrage folgt. Kurze Wege zwischen Wohn- und Arbeitsort sollen sich für den Einzelnen lohnen.

Schliesslich sind gestalterische Aspekte wichtig - zum Beispiel die klare Definition der Siedlungsränder, das Freihalten von Grünflächen auch in den Siedlungskernen (z. B. Eulachpark Winterthur) und die Gestaltung der Strassenräume.

Fazit: Der öffentliche Verkehr auf der Schiene und die Raumplanung sind der Schlüssel zur Eindämmung der Zersiedelung - ohne dass der Wohlstand aufs Spiel gesetzt werden muss. Es gilt, die Verkehrsträger gemäss ihren Stärken einzusetzen.

Rolf Steinegger ist Verkehrsplaner und lehrt im Studiengang Verkehrssysteme an der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften.