

Zwischen baulicher Verdichtung und Stau auf der Autobahn, oder:

Siedlung und Verkehr zwischen (An-)Gebot und Nachfrage

Dr. Paul Schneeberger, NZZ; Referat Verein S-5-Stadt, Uster, 20. März 2014

Sie haben mich eingeladen, in Ihrem Kreise die Frage zu erörtern, ob ein Zusammenhang bestehe zwischen zwei Themen, die in unseren Tagen intensiv und kontrovers diskutiert werden: zwischen den Staus im Verkehr und der baulichen Verdichtung. Ich habe mir gestattet, diesen Rahmen noch etwas allgemeiner zu fassen, und mir Gedanken zum Spannungsfeld Siedlung und Verkehr zwischen (An-)Gebot und Nachfrage zu machen. Basis dessen, was ich Ihnen darzulegen versuche, ist meine Auseinandersetzung mit diesen Themenkreisen als Redaktor bei der Neuen Zürcher Zeitung. Ausgangspunkte sind konkrete Beispiele im Kanton Zürich und sonst wo in der Schweiz. Natürlich werde ich Ihnen auch keine schlüssige Antwort auf die zentrale Frage der schweizerischen Raumentwicklung geben können, und die lautet: Wie wäre die zunehmende Dichte von Menschen und Bauten idealerweise zu managen? Ich werde vielmehr einige Thesen zu Aspekten formulieren, die dabei idealerweise zu beachten wären.

Ich werde mir dabei gestatten, gängige Dogmen zu hinterfragen und auszuloten, inwiefern sich aus den verschiedenen Positionen Konvergenzen und Divergenzen ableiten lassen. Und unter welchen Voraussetzungen sich allenfalls eine gemeinsame Basis zwischen diesen Einschätzungen ausmachen lässt, die ja immer aus bestimmten Konditionierungen und Interessenlagen resultieren.

Die zentrale Beobachtung, die ich bei meiner Auseinandersetzung mit diesem Themenkreis immer wieder mache, ist jene der verschiedenen Welten, die da aufeinanderprallen und die sich vielfach mehr schlecht als recht in Einklang bringen lassen. Oft stehen die Artikulationsmacht auf der einen und die Durchsetzungsmacht auf der anderen Seite in einem beträchtlichen Gegensatz.



NZZ, 11. Dezember 2010

Auf der einen Seite sind Planer und Publizisten, die fortwährend bekräftigen, das immer dichter besiedelte Land bedürfe mehr städtischen Charakters. Auf der anderen Seite pochen Stimmbürger in Gemeinden, die in den Sog von Agglomerationen geraten, auf das ländliche Wesen, das sie in ihren Wohnorten noch immer zu

Dr. Paul Schneeberger, NZZ; Referat Verein S-5-Stadt, Uster, 20. März 2014

erkennen glauben. Und irgendwo dazwischen lavieren die Politiker. Sins im oberen Freiamt, das sie hier abgebildet sehen, ist ein Beispiel dafür. Eine ähnliche Diskrepanz ergibt sich in Bezug auf das Einkaufen. Obwohl Fachleute längst errechnet haben, dass die Schweiz mit Ladenflächen gesättigt ist, realisieren Ladenketten zusammen mit Gemeindebehörden nach wie vor neue Einkaufsmöglichkeiten auf der grünen Wiese.

Gerade vergangene Woche hat die schweizerische Vereinigung für Landesplanung die Art und Weise einmal mehr darauf hingewiesen, dass namentlich die Discounter Aldi und Lidl ihr Filialnetz weiterhin in einer Art und Weise erweitern, als ob der Boden nicht knapp wäre. Und obwohl längst klar sein müsste, dass in einem immer vorstädtischer werdenden Land, Verkehr eigentlich von individuellen auf kollektive Träger zu verlagern wäre, erreicht der Motorfahrzeugbestand von Herrn und Frau Schweizer jedes Jahr neue Höchststände.

Es gibt da also die Vogelperspektiven der verschiedenen Fachwelten von Planern, Architekten, Ökonomen und Publizisten. Ihre Ideen münden in Gebote oder eben: Angebote, wie der Raum entwickelt werden müsste, damit der Bodenverbrauch trotz oder gerade wegen des hohen Wohlstands und der wachsenden Bevölkerung beschränkt werden kann. Mit anderen Worten: Die Fachleute skizzieren Wege, die aus ihren spezifischen Optiken ideal erscheinen, um die Zehn-Millionen-Schweiz, die seit einiger Zeit wieder am Horizont erscheint, nachhaltig, also für Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt in gleichem Masse verträglich zu gestalten. Dann gibt es da aber auch die Froschperspektiven der einzelnen Bürger und Unternehmer, die sich in einer konkreten Nachfrage nach bestimmten Flächen und Formen für Wohnen und Arbeiten niederschlagen. Dazwischen steht eine Politik, die hin- und hergerissen ist zwischen den theoretischen Postulaten der Fachwelt und den praktischen Ansprüchen von Stimmbürgern bzw. Wählern und Wirtschaft, also gleichsam zwischen angebotenen und nachgefragten Lösungen. Bleiben noch die Medien. Sie sind in der Regel Lautsprecher der jeweils artikulationsmächtigsten Akteure: Dabei handelt es sich meiner Erfahrung und Beobachtung nach ex aequo um Politiker, Fachleute und Wirtschaftsvertreter. Das Gros der Bürger hat demgegenüber über die Leserbriefspalten hinaus kaum eine veröffentlichte Stimme.

Wollte man die politischen Positionen in Bezug auf die weitere Entwicklung von Siedlung und Verkehr karikieren, könnte man ein Modell entwickeln, in dem sich die DDR und die USA gegenüberstehen. Vollzöge man die Postulate der Linken, führte das zum kollektivistischen Ansatz der Deutschen Demokratischen Republik selig. Dort fuhr man Eisenbahn, und die Bürger wohnten wenn immer möglich brav in konzentrierten Mehrfamilienhaus-Siedlungen. Orientierte man sich an dem, was zur Rechten postuliert wird, landete man in den Vereinigten Staaten von Amerika, dem Land des raumplanerischen Laisser-faire, symbolisiert durch die individualistischen Ikonen des Automobils und des freistehenden Einfamilienhauses, was in Summe einen eigentlichen Siedlungsteppich zur Folge hätte. In der Schweiz wird das Pendel weder ganz in die eine, noch in die andere Richtung ausschlagen: Dem Kollektivismus à la DDR steht ein zu stark verankerter Individualismus entgegen, der in der politischen Meinungsbildung stets ein entscheidender Faktor ist und auch bleiben wird. Dem Individualismus à la USA steht umgekehrt mehr und mehr die Knappheit der endlichen Ressource Boden

im Weg. Das wird Restriktionen und finanzielle Mehraufwendungen nach sich ziehen. Diese werden dereinst als Kosten vom Nutzen abzubuchen sein, den uns das anhaltende Wachstum von Bevölkerung, Wirtschaft und Wohlstand im kleinen Land beschert.

Während die Unterschiede zwischen den politischen Extrempositionen in letzter Konsequenz ideologisch zu begründen sind - mit dem Gegensatz zwischen Kollektivismus und Individualismus - lassen sich die Diskrepanzen zwischen Vogel- und Froschperspektive nicht so einfach erklären. Allerdings ist nur schon der Versuch, dies zu tun, Voraussetzung dafür, um Annäherungen irgendwo in der Mitte zwischen «Oben» und «Unten» zu erreichen.



NZZ, 2. März 2012

Sie mögen einwenden, diese Gegensätze seien überzeichnet, und in den letzten 13 Monaten hätten sich in zwei eidgenössischen Abstimmungen solide Mehrheiten für die Eindämmung des Bodenverbrauchs und den Ausbau des öffentlichen Verkehrs ausgesprochen. Tatsächlich votierten gegen 63 Prozent der Stimmenden und jeweils 25 von 26 Kantonen für die Revision des Raumplanungsgesetzes sowie für die Vorlage zur Finanzierung und zum Ausbau der Bahninfrastruktur. Man mag darin eine Tendenz sehen, dass sich die Gegensätze zwischen Vogel- und Froschperspektive, zwischen «Oben» und «Unten» aufweichen, ja, dass sich «Unten» Einsichten von «Oben» durchsetzen. Das mag im Grundsatz so sein. Definitiv unterschreiben würde ich dieses Urteil jedoch erst, wenn klar ist, wie das revidierte Raumplanungsgesetz tatsächlich umgesetzt wird. Und wenn klar ist, dass die Bahnvorlage Fabi nicht einfach der Auftakt zu einem unreflektierten und übermässigen Schub in der Verkehrsfinanzierung war. Beim Raumplanungsgesetz wird der Teufel in der Umsetzung stecken und bei Fabi in der nun folgenden Gesamtverkehrsbetrachtung.

Umso mehr wird es darum gehen, in den Debatten um die weiteren Entwicklungsschritte von Siedlung und Verkehr auf allen staatlichen Ebenen das Postulat der Bodeneffizienz und möglichst viele verschiedene Sichtweisen und Gesichtspunkte unter einen Hut zu bringen. Basierend auf NZZ-Artikeln aus den letzten Jahren lassen sich Tatsachen und Zusammenhänge darlegen, auf die dabei zu achten sein wird.



21. Februar 2012

Unsere erste Station ist Schlieren vor den Toren von Zürich. Diese Zeitungsseite dokumentiert den rasanten baulichen Wandel der Vorortsgemeinde, der einen Wandel in der Zusammensetzung der Bevölkerung nach sich zieht. Diese Gegenüberstellung scheint mir klassisch zu sein für solche Vergleiche. Sie macht ein Defizit deutlich, das meines Erachtens bei der Auseinandersetzung mit der Siedlungsentwicklung ebenso zentral wie gravierend ist: Der Verzicht darauf, jene in die Betrachtung mit einzubeziehen, um die es letztlich geht: die Menschen. Auseinandersetzungen mit solchen Entwicklungen aus der Vogelperspektive sind oft zu abstrakt, zu technisch, ja zu technokratisch – gerade auch in der medialen Vermittlung. Im Artikel zu diesen statischen optischen Gegenüberstellungen liest sich das dann wie folgt (Zitat): «Wie von der Exekutive angestrebt, verändert sich die Bevölkerungsstruktur – der Ausländeranteil bleibt jedoch hoch. Im Unterschied zu früher ziehen vor allem eher gut verdienende Einwanderer, darunter viele Deutsche, in die neuen Quartiere Schlieren West und im Gebiet Rietbach. Weil aber gemäss dem Stadtgenieur trotz Bauboom der soziale Wohnraum erhalten bleibt, werden die ärmeren Ausländerfamilien nicht verdrängt. Er spricht von einem <humanen Wandel> der Bevölkerungsstruktur.» (Zitat Ende)

Das ist alles sehr abstrakt und ruft geradezu danach, nach diesem Blick aus der Vogelperspektive in der Zeitung auch der Froschperspektive der Betroffenen Raum zu geben. Dies, um zu erfahren, wie <unten> die Wahrnehmung dessen ist, was von <oben> so ideal dargestellt wird.

Man könnte es auch etwas härter ausdrücken: Es ginge darum, zu überprüfen, ob hier tatsächlich ein grosser Plan erfolgreich und makellos umgesetzt wird, oder ob es sich bei dieser Interpretation um behördliche Schönfärberei handelt.

Ein ähnliches Beispiel einseitiger Deutungshoheit von «oben» bot vor gut zwei Jahren die Vernissage einer Broschüre des Stadtzürcher Amtes für Städtebau über die konkrete Umsetzung von Verdichtungen. Dort wurde gemäss dem Bericht in unserer Zeitung zwar thematisiert, dass die konkrete Umsetzung baulicher Verdichtung umstritten sein kann. Der Zürcher Stadtbaumeister wird in dem Sinne zitiert, dass die Entwicklung hin zu mehr baulicher Nähe bei 30 bis 40 Prozent der Bevölkerung Ängste hervorruft. Das, so heisst es in diesem Artikel weiter, habe dessen Winterthurer Amtskollegen zur Bemerkung veranlasst, man müsse einfach vermitteln, «dass dicht gut ist». Unter Fachleuten sei man sich in dieser Hinsicht ja einig, Schwierigkeiten gebe es einzig mit den «Leuten» und mit der Politik. Der Zeitungsberichterstatte brachte diese Diskrepanz von Vogel- und Dr. Paul Schneeberger, NZZ; Referat Verein S-5-Stadt, Uster, 20. März 2014

Froschperspektive sarkastisch wie folgt auf den Punkt (Zitat): «Allerdings sind <die Leute> vermutlich auch jene, die später in den verdichteten Siedlungen leben werden – im Gegensatz zu den meisten Fachleuten, die auf dem Podium gesessen sind. Pikanterweise ist in der neuen Broschüre auch das mehrstöckige Wohnhaus des Zürcher Stadtbaumeisters abgebildet – nicht bei den neuen, verdichteten Siedlungen allerdings, sondern bei den nostalgischen Fotos, mit denen die heutige Quartierstruktur erläutert werden soll.» (Zitat Ende)

Hier predigt ein Fachmann Wasser und trinkt selber Wein. Man ist geneigt, zu argwöhnen, dass er damit nicht der einzige seiner Spezies ist.



NZZ, 29. Mai 2010

Nach dieser Auseinandersetzung mit dem, was die Vögel zu ihrem Tun motiviert, möchte ich nun ins Dunkel der Frösche leuchten. Ich möchte zu eruieren versuchen, weshalb deren Werthaltungen und Wahrnehmungen bisweilen so anders sind. In der Diskussion um die Siedlungsentwicklung gibt es ein klassisches Beispiel dafür, das im Mainstream von Fachwelt und Medien pfui, in etlichen Bevölkerungskreisen aber nach wie vor hui ist: Das freistehende Einfamilienhaus. Jährlich werden von diesem in der Schweiz immer noch rund 9000 Exemplare neu gebaut. Klar, rational spricht angesichts der von einem weiteren rasanten Wachstum ausgehenden Entwicklungsperspektiven für die Schweiz unter der Prämisse eines effizienten Umgangs mit dem knappen Boden alles gegen diese Wohnform. Nur, emotional sieht es offensichtlich anders aus. In dieser Reportage suchten wir Antworten auf die Frage, was junge Familien immer noch nach freistehenden Einfamilienhäusern streben lässt. Immerhin zieht die Verwirklichung dieses Traums ja in der Regel immer grössere Pendlerdistanzen nach sich. Und die Häuser werden unter anderem der steigenden Bodenpreise wegen immer kleiner und die Abstände zwischen ihnen immer geringer.

Die Antwort der Familie aus dem Berner Oberland, die wir beim Kauf eines Fertighauses begleiteten, fiel einfach aus. Der künftige Eigentümer sagte (Zitat): «Wir hatten einen Plan: Zuerst Kinder, dann ein Haus.» (Zitat Ende). Und seine Miteigentümerin (Zitat): «Endlich müssen wir auf niemanden mehr Rücksicht nehmen.» (Zitat Ende)

Sie beide verstehen ihr Haus mit dem Bisschen Grün rund herum nicht nur als ein selbstverständliches und deshalb nicht besonders zu rechtfertigendes Lebensziel. Sondern vor allem auch als ihre Burg gegen all die

Unbill einer Zeit, die sie durch tatsächlich oder nur vermeintlich schwindende Sicherheiten charakterisiert sehen.



NZZ, 19. Juni 2010

Politisch ebenso wenig korrekt wie das freistehende Einfamilienhaus ist das Pendeln mit dem Auto. Nicht ganz so negativ ist die veröffentlichte Einschätzung des Pendelns überhaupt. Aber die tägliche Ortsveränderung hat zumindest in der Schweiz primär eine negative Konnotation. Immer wieder wird vom Wirtschaftsprofessor ebenso wie vom Journalisten der Regionalzeitung bemängelt, die Mobilität in der Schweiz sei zu günstig. Das führe zu übermässigem Konsum, was wiederum Verkehrsprobleme und teure Investitionen in Infrastrukturen nach sich ziehe. Ausgeblendet wird in der Regel, dass die tägliche halbe Stunde, meist in der Hauptverkehrszeit, welche die Schweizerinnen und Schweizer im Schnitt zwischen Wohn- und Arbeitsort zurücklegen, eine Konsequenz wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Entwicklungen ist. Auf dem Arbeitsmarkt wird Flexibilität verlangt. Selten arbeiten in einer Beziehung beide Partner am selben Ort. Hinzu kommt eine fortschreitende Dezentralisierung des Kulturangebots. Man geht unabhängig vom Wohnort in Zürich ins Opernhaus, in Luzern ins Kultur- und Kongresszentrum und in Basel ins Musical oder ans Tattoo. Häufig geworden sind zudem Zentralisierungen in der Wirtschaft.

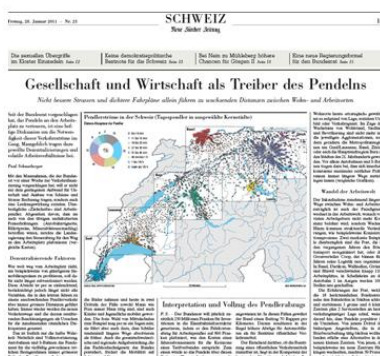
Als beispielhaft für die Konsequenzen, die sich für die betroffenen Angestellten daraus ergeben, dürfen die Erfahrungen der Post gelten. Sie hat in den vergangenen Jahren die 18 herkömmlichen Briefzentren nahe den Bahnhöfen in Städten geschlossen und stattdessen drei grosse und sechs kleine Zentren plus zwei Servicestellen an heute verkehrsgünstiger Lage geschaffen. Von jenem Drittel der bisherigen Angestellten, die in der Briefverarbeitung tätig bleiben wollten, fanden etliche eine Alternative in den neuen kleinen Zentren. Von jenen, die ins grosse Zentrum Härkingen wechselten, machten 59 Prozent von der einjährigen Subventionierung ihres neuen, längeren Arbeitsweges durch die Post Gebrauch. Die Nachfrage nach dem innert zwei Jahren zu beziehenden Zuschuss für einen Umzug war wesentlich geringer. Das Bedürfnis nach Verwurzelung an einem Wohnort erwies sich also als gross. Zum einen lässt sich das emotional begründen, mit dem Streben vieler Menschen nach Stabilität und familiärer Bindung. Zum anderen gibt es aber auch noch eine rationale Komponente, die geradezu Voraussetzung ist für das Funktionieren unseres Staatswesens. Die kommunale Politik, aber auch kommunale Wehrdienste wie die Feuerwehr, die beide auf dem Milizprinzip

Dr. Paul Schneeberger, NZZ; Referat Verein S-5-Stadt, Uster, 20. März 2014

basieren, bedingen zwingend ein Reservoir von lokal verwurzelten Personen, die bereit sind, sich zu engagieren.

Auf diesem Feld ist die Diskrepanz nicht nur zwischen den Kassandrarufern von Fachleuten und Medien auf der einen und dem tatsächlichen Verhalten bzw. den existierenden Strukturen und Bezugsrahmen auf der anderen Seite gross. Differenzen bestehen auch zwischen den Einschätzungen von Experten, von Ökonomen, wie auch von Fachleuten in der Bundesverwaltung und dem konkreten Handeln kantonaler und kommunaler Politiker. Die Ökonomen optieren für höhere Mobilitätskosten und grössere Flexibilität der Arbeitnehmer, was dauerhafte Ortsveränderungen angeht. In der Bundesverwaltung gibt es Kräfte, die bestrebt sind, stärker koordinierend zu wirken. Ansatzweise hat diese Absicht auch schon Niederschlag in der Politik gefunden: etwa mit den Agglomerationsprogrammen des Bundes und dem Raumkonzept, das Bund, Kantone, Gemeinde gemeinsam ausarbeiten. Umgekehrt, und das zeigt nach wie vor weit mehr Wirkung, sorgen vor allem kantonale Politiker nach der föderalistischen Logik des Standortwettbewerbs für den fortwährenden Ausbau der Verkehrswege bei möglichst gleich bleibenden Benützungskosten. So lassen sich innerhalb der vom Durchschnittspendler akzeptierten 30 bis 45 Minuten pro Arbeitsweg und Tag immer grössere Distanzen zurücklegen. Erst vergrösserten die Autobahnen auf diese Weise die Einzugsgebiete der Zentren. Heute wirken, durch Beschleunigungen und Taktverdichtungen, S-Bahnen und Neubaustrecken der Eisenbahn als Beschleuniger.

Die modernen Verkehrswege haben in der Schweiz metropolitane Einzugsgebiete geschaffen, deren Bande fortlaufend weiter verstärkt werden. Anstatt den Infrastrukturausbau zu forcieren, und schleichend auch die Mobilitätskosten zu erhöhen, täten nationale Prioritäten im Sinne des Raumkonzepts Schweiz not. Dem steht jedoch die föderalistische Logik von Land und Politik im Weg. Der Wettbewerb ist hier bis anhin stärker als die Koordination.



NZZ, 28. Januar 2011

Apropos metropolitane Strukturen, apropos Beziehung zwischen den Kernstädten und ihrem Umland. Längst ist es ja nicht mehr so, dass sich die Pendlerströme in der Früh vom Umland in die Kernstädte ergiessen und am Abend in der umgekehrten Richtung. Die täglichen Völkerwanderungen sind längst dispers geworden. In metropolitane Kategorien gedacht, sind bei weitem nicht mehr nur die Quartiere von Städten Soziotope

Dr. Paul Schneeberger, NZZ; Referat Verein S-5-Stadt, Uster, 20. März 2014

bestimmter Bevölkerungsgruppen, sondern auch viele Gemeinden. Weil die Verkehrsbeziehungen ausgebaut wurden, steht bei der Suche nach einer Wohnung oder einem Haus nicht mehr die unmittelbare Nähe zum Arbeitsort im Vordergrund, sondern eine Schnittmenge aus Verkehrsgunst und persönlichen Präferenzen. Was ist einem wichtiger? Städtische oder ländliche Qualitäten? Das Kino und die Kuh vor der Türe? Wie sieht es mit dem Anteil fremdsprachiger Kinder in der Schule aus? Das sind Fragen, die dann eine Rolle spielen. Insofern wird längst auch von Kernstädten in die Agglomeration hinaus gependelt, von einer Kernstadt in die andere, oder von einer Agglomerationsgemeinde in die andere. Unter dem Gesichtspunkt dieser umfassenden Vernetzung erscheint die grundlegende typologische Unterscheidung zwischen Stadt und Land überholt.

Die Tatsache, dass wir in der Schweiz heute in metropolitanen Strukturen leben, wird in dieser Form von breiten Kreisen negiert. Zu stark sind Stadt und Land zu Begriffen geworden, die bestimmte Werthaltungen repräsentieren, und ungeachtet der stark gesteigerten Geschwindigkeiten in allen Lebensbereichen ist die identifikationsstiftende Wirkung des Althergebrachten gross.



NZZ, 21. Januar 2012

Das Festhalten an baulich Althergebrachtem ist allerdings kein Privileg derer, die sich explizit als ländlich bezeichnen. Ich habe mich in einer Reportage mit dem Bata-Park in Möhlin im Aargauer Fricktal befasst.

Bei dieser, in der 1930er-Jahren vom tschechischen Schuhkönig Tomas Bata nach einem einheitlichen Muster konzipierten Anlage handelt es sich um ein klassisches Gegenmodell zu unserer räumlichen Dispersion seit 1945: Um eine Einheit von Wohnen und Arbeiten, von heute gewerblich genutzten Fabrikhallen und kleinen Zwei- bis Vierfamilienhäusern inmitten eines Grundstücks, das als grosse Parkanlage ohne Gartenzäune angelegt ist. Das bauliche Ensemble hat bis in unsere Tage überlebt. Nun, da die Agglomeration Basel baulich an seine Pforten herangerückt ist, geht es um die Integration dieses Ensembles in die Wohn- und Arbeitswelt von heute. Das vorliegende Konzept sieht vor, die bestehenden Bauten vollständig zu erhalten und baulich zu sanieren. Zur Finanzierung dieses Vorhabens werden rings um die bestehende Anlage herum neue Wohnbauten realisiert – nicht wesentlich höher, aber in grösserer Dichte. Bei den heutigen Bewohnern des Bata-Parks löst das Skepsis aus. (Zitat) «Wir sehen den um uns herum vorgesehenen Neubauten mit einem lachenden und einem weinenden Auge entgegen» (Zitat Ende), sagt einer von ihnen. Zum einen herrsche nun Sicherheit bezüglich der Zukunft. Zum anderen werde sich weisen, wie man sich in dieser an ein Fussballstadion

Dr. Paul Schneeberger, NZZ; Referat Verein S-5-Stadt, Uster, 20. März 2014

gemahnenden Konstellation fühle: in der Mitte das grüne «Feld» von früher, aussen herum die «Tribüne» von morgen.

Diese Teilung in Bestehendes, über das eine Käseglocke gelegt wird, und Zeitgenössisches, das ringsherum, auf der grünen Wiese, Platz finden muss, ist symptomatisch für die Skepsis, die wir unserer Gegenwart gegenüber hegen. So sehr die Konservierung des Bata-Parks industriegeschichtlich einleuchtet, so paradox ist sie, wenn man berücksichtigt, dass die Gebäude einst auf eine Lebensdauer von 30 bis 40 Jahren ausgerichtet waren.



NZZ, 23. März 2009

Was hier, im Kleinen, bezogen auf ein spezifisches bauliches Ensemble geschieht, ist durchaus auch Modell dessen, was sich zwischen den Kernstädten und ihrem Umland abspielt. Zwar wird seit über einem Jahrzehnt die Wiederkehr des eines an klassischen urbanen Formen orientierten Städtebaus gepriesen und dabei auf Umnutzungen von zur Brachen gewordenen gewerblichen oder verkehrstechnischen Anlagen verwiesen: Auf ehemalige Fabriken oder Güterbahnhöfe. Tatsächlich wurde hier einiges realisiert, und zusammengenommen würden diese Überbauungen mittlerweile eine neue Schweizer Stadt bilden, entspricht ihr kumuliertes Terrain doch jenem der Stadt Genf. Indessen tun sich die Kernstädte aber ausgesprochen schwer, wenn es darum geht, ihre Zentren an veränderte Bedürfnisse der Arbeitswelt anzupassen. In Zürich beispielsweise verlagern Banken ihre Arbeitsplätze an die Peripherie, und in Bern ziehen oder zogen Bundesbetriebe ebenfalls aus dem Zentrum an den Stadtrand oder gar in Vororte. Auch wenn die neuen Standorte mit S-Bahnen gut erschlossen sein mögen; gerade, was die gebündelte Erschliessung angeht, weisen sie nicht dieselbe Qualität auf wie die Standorte in den Stadtzentren. Und sie verursachen neue Verkehrsströme. Als Beispiele dafür lassen sich, bezogen auf den Fall Bern, mit der Post und den SBB gleich zwei Bundesbetriebe anführen. Bei den SBB werden die Platzprobleme in den herkömmlichen baulichen Strukturen nahe dem Hauptbahnhof und damit einem Knotenpunkt des nationalen Bahnverkehrs nicht durch eine bessere Ausnutzung dieser Grundstücke gelöst, sondern durch die Verlagerung an die Peripherie.

Im Zuge der Vorbereitung dieser Veränderungen wurde vieles diskutiert und manches erwogen: Kein Thema aber war der Ersatzneubau am bestehenden Ort. Hier, so würde ich mutmassen, besteht ein stillschweigender Konsens zwischen Fachwelt, Bevölkerung und Politik, dass man, was mindestens über 100 Jahre gewachsen ist, nicht anrührt. Ich finde, hier wäre die Fachwelt gefragt, quer zu denken, nicht zuletzt auch, weil die

insbesondere durch die öffentlichen Verkehrsmittel optimal erschlossenen Stadtzentren ihre zentrale Funktion und ihre Multifunktionalität zu verlieren.

Indem man es in den Zentren der Kernstädte nicht einmal wagt, das baulich Gewachsene anzurühren und gegebenenfalls durch angepasste Architektur zu ersetzen, wird hier von innen heraus Zersiedelung generiert und zusätzliche Mobilität verursacht. Die Hülle wird für wichtiger erachtet als die Funktion.



NZZ, 13. Juli 2010

Betrachten wir nach all den geschilderten Diskrepanzen von (An-)Gebot und Nachfrage in der Siedlungsentwicklung noch ein Beispiel, in dem ein Postulat von «oben» seinen Niederschlag zumindest in der Politik und bei Anbietern von Immobilien gefunden hat: Das Zauberwort der Verdichtung, mit welcher der Zielkonflikt von wachsender und immer wohlhabenderer Bevölkerung und nicht vermehrbarem Boden gelöst werden soll. Vor eineinhalb Jahren nahmen wir in einer Reportage die Entwicklung in der Ausserschwyz Gemeinde Lachen unter die Lupe, in der sich das gesamtschweizerische Dilemma mit diesem Ansatz wie durch das Brennglas verfolgen lässt.

Die Nachfrage nach Wohnraum ist dort unter anderem auch der attraktiven Steuerpolitik wegen gross, das Angebot des sehr beschränkten Bodens wegen knapp. Zwei Lösungsansätze bieten sich an: Eine Fusion mit einer oder mehreren anderen Gemeinden oder die Siedlungsverdichtung. Weil der politische Wille für eine Fusion fehlt, hat man Letzteres gewählt. Und so weicht ein Einfamilienhaus nach dem anderen neuen Wohnblöcken.

Mittlerweile dominiert hier das Funktionale, das Durchgeplante, das Nützliche. Das verdichtete Wohnen mit seinem Sammelsurium von modernen Blöcken zwischen älteren Gebäuden hat das Ortsbild verändert. Was an historischen Bauten zurückgeblieben ist, wirkt verloren inmitten all dieser Zeugen effizienten Wohnens. Hier hat sich also eine Gemeindebehörde, motiviert durch die Nachfrage, ein geradezu zum Gemeinplatz gewordenes Postulat der Fachleute umgesetzt, ohne zu reflektieren, welche begleitenden Massnahmen zur Qualitätssicherung dieser Ansatz bedingen würde.

Die Diskussion darüber steckt noch in den Kinderschuhen. Grundsätzlich wichtig scheint mir, dass bauliche Verdichtungen reflektiert angegangen werden, und dass neben den bestens bekannten Argumenten dafür auch Dr. Paul Schneeberger, NZZ; Referat Verein S-5-Stadt, Uster, 20. März 2014

jene dagegen in die Waagschale geworfen werden. Ich möchte hier lediglich einige davon aufzählen: Indem immer mehr Menschen auf derselben Fläche leben, lassen sich Verkehrsströme bündeln; gleichzeitig aber schwindet der Platz für weitere Verkehrswege. Weniger Licht, weniger Sonne, mehr Lärm und weniger Grünräume verstärken den Wunsch der Bewohner, der unwirtlichen Umgebung zu entfliehen. Das verstärkt den Freizeitverkehr.

Je dichter die Leute aufeinander wohnen, umso mehr Konflikte entstehen. Diese lähmen nicht nur die städtebauliche Entwicklung, sondern auch die gesellschaftliche Leistungsfähigkeit.

Die aktuelle, von der Raumplanung zu beantwortende Hauptfrage sollte also lauten: Wo sind Siedlungen sinnvollerweise zu verdichten und wo explizit nicht? Wann sind Verdichtungen angezeigt und in welchem Masse?



NZZ, 24. Juli 2013

Nachdem ich anhand verschiedener Beispiele versucht habe, Kausalitäten und Interpretationen der beiden Phänomene bauliche Dichte und Stau im Verkehr aufzuzeigen, möchte ich noch auf jenen Fall zu sprechen kommen, wo die beiden Phänomene in der Schweiz wohl am Spektakulärsten aufeinandertreffen und zu einer Blockade geführt haben: im Projekt für den Ausbau der Zürcher Nordumfahrung. Hier werden die meisten Staustunden auf dem schweizerischen Autobahn registriert, und hier liegt längst ein finanziertes Projekt zum Ausbau des Verkehrswegs inklusive des Gubristtunnels auf sechs Spuren vor. Dennoch wird es noch Jahre dauern, bis hier die Bagger auffahren.

Die von dem Vorhaben am stärksten betroffene Gemeinde Weiningen hat erfolgreich den Weg der Justiz bis zum Bundesverwaltungsgericht beschritten und sich so erfolgreich gegen das Projekt gewehrt. Ende Januar hat dieses sein Urteil in dieser Sache publiziert, und die als Bauherr unterlegene Eidgenossenschaft hat signalisiert, das Verdikt zu akzeptieren und für die daraus resultierenden Mehrkosten aufzukommen. Die Gemeinde hat erreicht, dass die Autobahn bis 100 Meter vor dem Tunnelportal überdeckt werden soll.

Dass sie mit diesem Anliegen auf dem gerichtlichen Wege erfolgreich war, macht deutlich, dass ihr Ansinnen auch bei grundsätzlicher Betrachtung nicht als Extrawurst zu taxieren ist, sondern, dass die Normen für solche Bauten generell neu zu definieren sind. Der Weininger Gemeinderat hatte stets betont, dass er sich nicht
Dr. Paul Schneeberger, NZZ; Referat Verein S-5-Stadt, Uster, 20. März 2014

grundsätzlich gegen den Ausbau der Autobahn wende, sondern gegen die Art und Weise, wie das geschehen soll. Während der Bund ein drittes Westportal für die zusätzlichen drei Spuren auf der Höhe des bestehenden westlichen Tunneleingangs vorsah, pochten die Weininger auf eine Überdeckung der Zufahrt in ihrem Siedlungsgebiet. Sie machten insofern einen Kompromiss, als sie ihre ursprüngliche Forderung für eine Überdeckung von 270 Metern zurückzogen. Tatsächlich ist unten, dort, wo sich Autos und Lastwagen neben dem Weininger Gewerbezentrum in den Tunnel quälen, die Idylle verfliegen, die der Blick von oben suggeriert. Wie immer präsentieren sich die Dinge durch die Brille des Froschs dramatischer als durch jene des Vogels. So oder ähnlich stellt man sich das Anstehen an der Höllenpforte vor.

Ich komme zum Schluss und leite aus meinen Ausführungen, die folgenden Thesen ab, die wir anschliessend diskutieren können:

- 1) Die Fachleute beziehen andere als ihre eigenen Wertvorstellungen zu wenig in ihre Überlegungen und ihr Wirken ein.
 - ➔ Man sollte sich nicht von Artikulationsmacht blenden lassen. Diese ist letztlich oft schwächer als die Durchsetzungsmacht der «schweigenden Mehrheit». Leitlinie sollte eine Art kategorischer Imperativ/goldene Regel sein: Was du nicht willst dass man dir tu, das füg auch keinem andern zu. Man muss sich bewusst sein, dass der eigene Standpunkt nur einer von vielen ist. Weil dieses Bewusstsein oft fehlt, harzt es mit dem Dialog zwischen beiden Seiten. Ein solcher Dialog ist nicht nur eine Holschuld der Bürger, sondern auch eine Bringschuld der Vordenker.
- 2) Das Einfamilienhaus und die Sehnsucht nach partikulärem Freiraum sind in Zeiten zunehmender Verdichtung nicht tot.
 - ➔ Es sind Lösungen zu suchen, wie sich das Bedürfnis nach Individualität und die Notwendigkeit, den Bodenverbrauch zu senken, unter einen Hut bringen lassen.
- 3) Bei der Entwicklung der Verkehrswege triumphiert der Wettbewerb der Kantone über die koordinierenden Bestrebungen des Bundes.
 - ➔ Hier ist verstärkte Koordination unter den Kantonen gefragt.
- 4) Das Pendeln ist eine Grundvoraussetzung für das Funktionieren des politischen Systems in der Schweiz.
 - ➔ Das Pendeln lässt sich nicht vermeiden, das Rad der Zeit kann nicht zurückgedreht werden.

- 5) Die Musealisierung der Kernstädte fördert die Zersiedelung der Arbeitsplätze.
- ➔ In den Stadtzentren sollte wieder ein Gleichgewicht zwischen den baulichen Hüllen und ihren Inhalten hergestellt werden, sonst verkommen sie mittelfristig zu Puppenstuben und generieren zusätzlichen Verkehr vor ihren Toren.
- 6) Zielkonflikte bei Veränderungen im Raum sind durch den frühzeitigen Einbezug der Betroffenen zu entschärfen.
- ➔ Bei Bauvorhaben, deren Zumutbarkeit für die Betroffenen offensichtlich problematisch ist, sollte bereits frühzeitig, gegebenenfalls schon in der Phase der Projektierung ein ernsthafter Dialog aufgenommen werden.