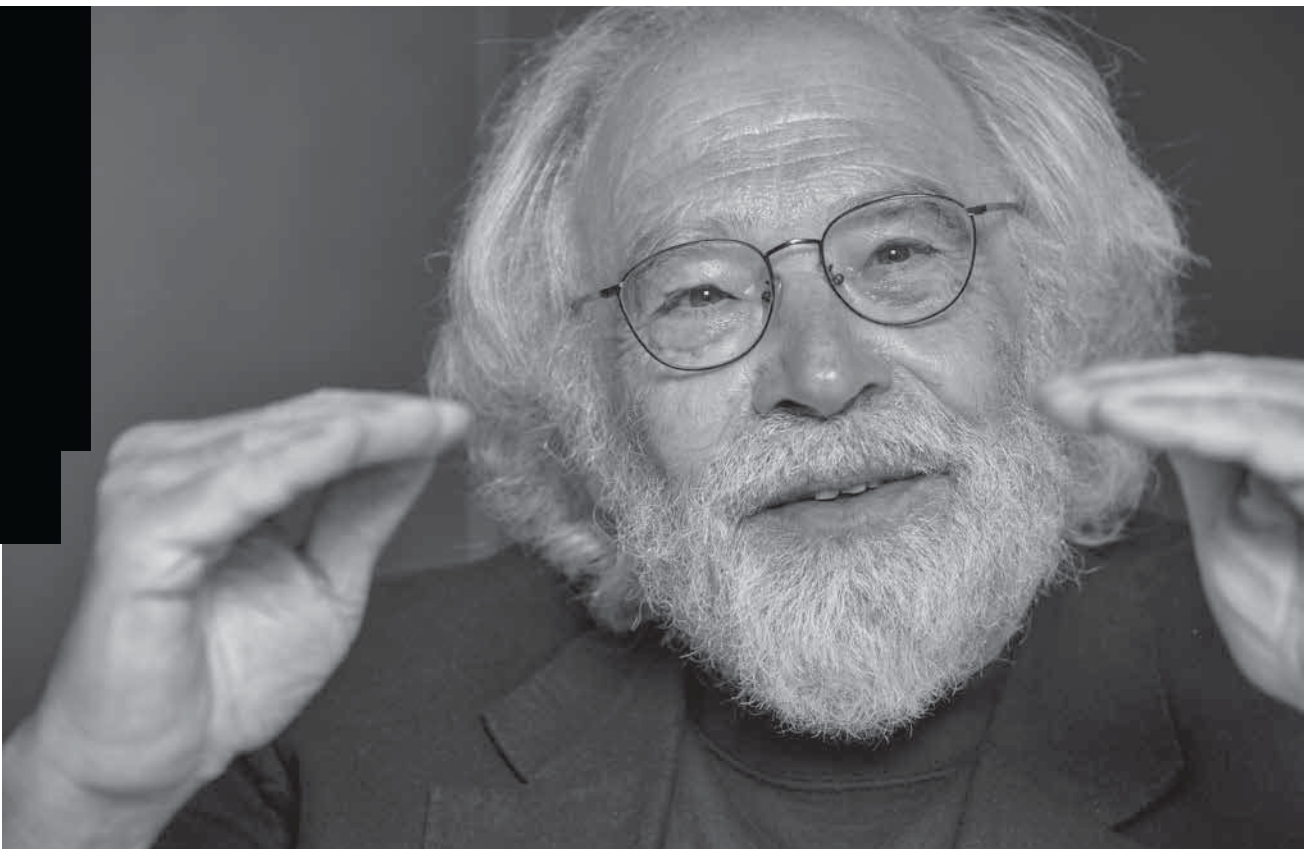


«Zuerst Werte und Grenzen diskutieren, dann die technischen Details regeln»

• • • • •

Interview: Pieter Poldervaart
Fotos: Henri Leuzinger



Das menschliche Mobilitätsbedürfnis ist unersättlich. Jede neue Verkehrsinfrastruktur wird deshalb durch zusätzlichen Verkehr bald wieder ausgelastet, so der Verkehrsplaner Jürg Dietiker. Statt sich mit kosmetischen Verbesserungen und der Beseitigung von Engpässen aufzuhalten, empfiehlt er daher eine politische Wertedebatte zu Landschaft und Ressourcen. Nur so werden den natürlichen Grenzen Rechnung getragen. Erst nach dieser grundlegenden Klä-

rung mache es Sinn, weitere Projekte im Verkehrsbereich anzugehen.

Jürg Dietiker, 1946, Prof. dipl. Ing, Ingenieur und Planungsethiker, ist seit den 1970er-Jahren als Verkehrs- und Raumplaner tätig und führt seit 1984 ein eigenes Planungsbüro in Brugg. Dietiker ist Professor für Verkehr und Städtebau an der ZHAW Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften. Seine Arbeits- und Forschungsschwerpunkte liegen in der nachhaltigen Verkehrsplanung und in der Ergründung des Mobilitätsverhaltens. Er leitete Forschungsprojekte (NFP, SVI, VSS) in den Bereichen Verkehr, Umwelt, Mobilitätsverhalten und Projektierungsgrundlagen. 2003 schloss er den Master MAE Universität Zürich für angewandte Ethik ab.

Vor 30 Jahren plädierten Sie dafür, dem Langsam- und dem öffentlichen Verkehr Vorrang vor dem Auto einzuräumen. Hat sich diese Idee inzwischen durchgesetzt?

Das Bewusstsein, dass es ein Abwägen der Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer braucht, wurde in Verkehrsplanung und Städtebau enorm geschärft. Heute geht man viel sorgfältiger und umfassender an grosse Infrastrukturprojekte heran.

Das ist ja hoch erfreulich...

...doch leider nur die halbe Wahrheit. Denn das Bewusstsein zum Umgang mit Grenzen hat sich nicht verändert: Das Wachstum von Verkehr und Infrastrukturen geht unverändert weiter. Ebenfalls nicht verändert hat sich die Art der Diskussion. Man verlegt sich aufs Optimieren technischer Details, obwohl es eigentlich um Wertefragen geht: Wir müssten uns ganz grundlegend fragen, welchen und wie viel Verkehr wir brauchen und wollen.

Warum bleibt die Diskussion auf der technischen Ebene stehen?

Primär deshalb, weil wir alle mit menschlichen Schwächen behaftet sind, insbesondere mit einem Bedürfnis nach grenzenlosem Wachstum – auch in der Mobilität. Beim Verkehr löst jedes neue Angebot automatisch auch eine neue Nachfrage aus. Wir Verkehrsplaner haben es einfach: Wir extrapolieren das Wachstum der Vergangenheit einfach in die Zukunft. Zwar gehen seit den Fünfzigerjahren alle Verkehrsprognosen davon aus, dass mittelfristig eine Sättigung eintreten wird – doch wir warten noch immer darauf...

Worauf stützen Sie Ihre These?

Für Nationalfonds und Bund konnte ich verschiedene interdisziplinäre Studien erarbeiten, die gemeinsam mit Verhaltensforschern und Soziologen das Mo-

bilitätsverhalten untersuchten. Das Ergebnis sind zwei für die Verkehrsplanung zentrale Thesen. Erstens: Der Mensch verhält sich grundsätzlich vernünftig – aber nur in Bezug auf seinen individuellen Nutzen oder jenen der Familie. Zweitens: Die Menschen lernen durch Erfahrung – und nicht durch Appelle und gutes Zureden. Wenn wir diese beiden Schlüsse kombinieren, bedeutet dies, dass im Mobilitätsverhalten die persönlichen Erfahrungen bei der Maximierung des eigenen Nutzens entscheidend sind.

Also sind Aufrufe, doch bitteschön auf Bahn und Bus umzusteigen, sinnlos?

Mehrheitlich ja, denn die Verhaltensänderung beginnt in der persönlichen Umwelt, und nicht im Kopf. Solange mir mein Mobilitätsverhalten ganz persönlich Nutzen bringt, halte ich daran fest. Erst wenn ich regelmässig im Stau stecken bleibe, überlege ich, mein Verhalten zu ändern. Zuerst einmal versuche ich allerdings, den Stau zu umfahren.

Braucht es somit Staus, um eine Trendänderung zu bewirken?

Nicht unbedingt. Zwar stimmt es, dass sich die Prognosen erfüllen und der Verkehr wächst, solange man munter weitere Verkehrsinfrastrukturen baut. Doch es ist nicht zulässig, den Umkehrschluss zu ziehen, dass weniger Strassen automatisch zu weniger Autoverkehr führen. Das hat die Untersuchung der Staus vor dem Baregggtunnel gezeigt. Individuell bedeuten diese Staus zwar pro Tag eine um zehn Minuten längere Pendelzeit. Die Betroffenen sind häufig Männer mittleren Alters, die allein fahren. Sie sind ausserordentlich eingespannt, im Beruf, aber auch in der Familie – ihre Eigenzeit tendiert gegen Null. Die Fahrt allein im Auto ist ihnen heilig. Stauzeit ist für sie daher kein Verlust, sondern ein Gewinn – sonst wären sie längst auf den Zug umgestiegen.

Wie lassen sich diese eingefleischten Solopendler überzeugen?

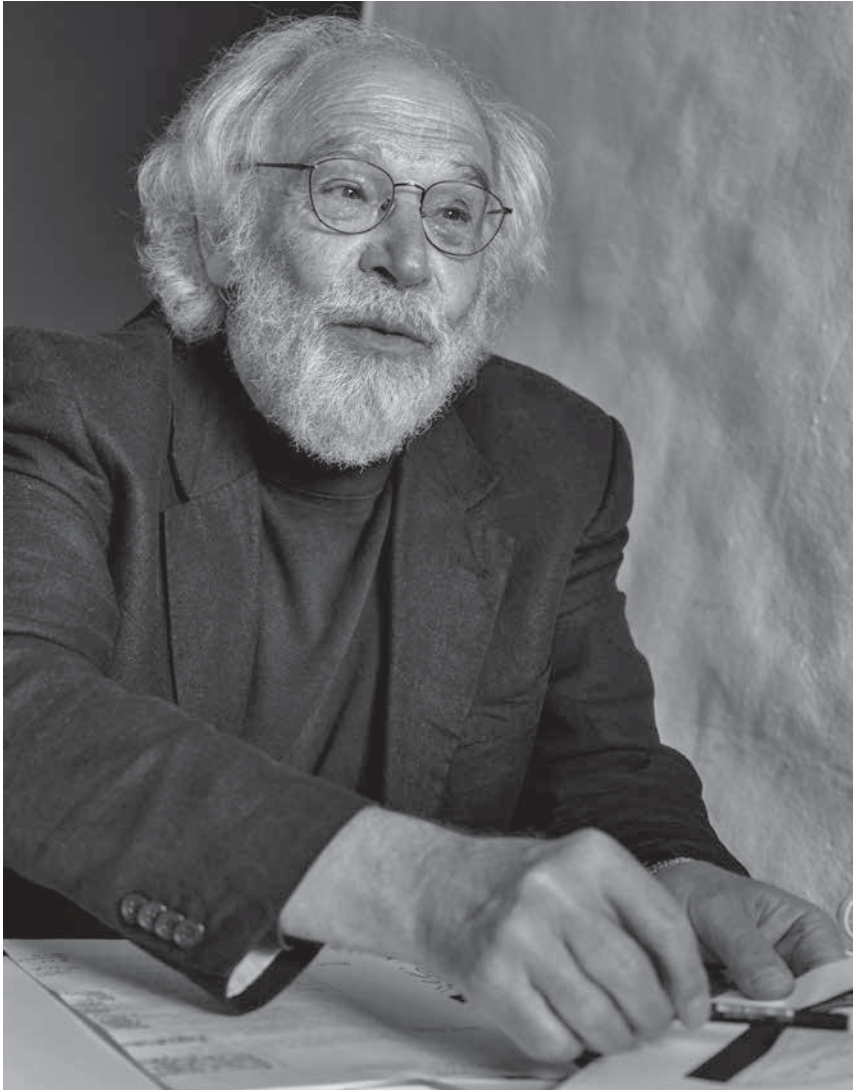
Die Staus müssten derart drastisch werden, dass sie als echte Einschränkung empfunden werden und dazu zwingen, das Mobilitätsverhalten zu überdenken. Dann wären die Solopendler bereit, im Gegenzug für den Zeitgewinn in Kauf zu nehmen, dass der ÖV das Bedürfnis nach allein sein nur sehr beschränkt befriedigt.

Müssen Verkehrsplaner auch Psychologen sein?

Vor allem. Auch wenn wir von technischer Infrastruktur sprechen, am Schluss geht es eben doch um Menschen, um ihre Bedürfnisse und ihr Verhalten. Wenn wir die Regeln der Bedürfnisbefriedigung nicht beachten, stehen wir auf verlorenem Posten. Auf Einsicht kann man erst zählen, wenn die äusseren Umstände zu einer Verhaltensänderung zwingen.

Während Jahren versuchte man, das Kantons- und Gemeindestrassennetz mit Autobahnen und Umfahrungen zu entlasten. Jetzt sind auch viele dieser Autobahnen voll. Droht der Verkehr in die Fläche zurückzuschwappen?

Das heutige Strassen- und Schienennetz ist weitgehend gesättigt. Gerade in den Agglomerationsräumen ist das Verkehrsaufkommen auf dem Hauptstrassennetz seit Jahren stabil – ganz einfach deshalb, weil diese Achsen am Limit sind. Mehr Kapazitäten erhöhen das Verkehrsaufkommen. Als beispielsweise 1987 die Stadtautobahn in St.Gallen eröffnet wurde, prognostizierte man korrekt eine Abnahme auf den städtischen Hauptstrassen. Innert Kürze war das Stadtnetz aber wieder aufgefüllt – von Kurzfahrten. Denn es war wieder praktikabel, von einem Quartier ins andere zu fahren oder mit dem Auto schnell fürs Mittagessen nach Hause zu gehen.



...Diese Nähe stimmt nur teilweise. In der Praxis zeigt sich, dass durch die besseren Angebote im öffentlichen Nahverkehr nicht der motorisierte Individualverkehr (MIV) konkurrenziert wird, sondern das Velofahren und das Zufussgehen – was nicht erwünscht ist. Wir brauchen sowohl beim ÖV wie beim MIV ein neues Mobilitätsverhalten.

Ein Zurück zum Wohnen und Arbeiten am selben Ort?

Das wäre ideal – aber illusorisch. Im Hinblick auf die Zukunft müssen wir uns klar vor Augen führen, dass wir immer vernetzter werden und dass das Mittelland zu einer einzigen Stadtlandschaft wird. Es gilt, sich mit den gesellschaftlichen, technischen und raumplanerischen Veränderungen auseinanderzusetzen, die aktuell ablaufen. Heute jedoch diskutieren wir nur über die angeblich unabänderlichen Verkehrsprognosen, die 30 bis 40 Prozent Verkehrswachstum bis 2050 voraussagen.

Was ist daran falsch?

Gegenfrage: Was machen wir im Jahr 2050, falls dieses Wachstum bis dann tatsächlich eingetreten ist? Häufig kommt die Antwort, dass dann ein Umdenken stattfinden müsse. Solche markanten Massnahmen siedelt man immer gerne in der weiten Zukunft an. Doch warum entscheiden wir uns nicht schon heute? Dann käme uns ein Umdenken deutlich billiger zu stehen, statt zuerst noch viele Milliarden in weitere Strassen- und Schieneninfrastruktur zu investieren.

In der Vergangenheit war man mit der Losung, das Verkehrswachstum mit neuen Strassen und Schienen aufzufangen, aber weitgehend erfolgreich.

Das stimmt, doch in den Sechziger- und Siebzigerjahren hatte man auch genug Platz und genug Geld. Zudem gab es einen politischen Konsens, man wollte

Wie sollte die Politik reagieren?

Die Systeme sind nicht nur gesättigt, im Hintergrund besteht offensichtlich noch ein eigentlicher Mobilitätsstau. Dieser beginnt sich sofort zu entfalten, wenn neue Infrastrukturen es zulassen. Die Lehre daraus ist, dass jedes Grossvorhaben flankierende Massnahmen braucht, damit der Nutzen des Projekts nicht sabotiert wird. Die Stadt Zürich etwa reagierte bei der Eröffnung des Üetlibergtunnels am gleichen Morgen auf der Weststrasse mit einer Kaskade von Baustellen, um Spuren zurückzubauen, damit der Kapazitätsaus-

gleich umgehend bewerkstelligt werden konnte. Politisch war das Aufheben von Fahrspuren allerdings heftig umstritten.

Nicht nur die Strasse, auch die Schiene ist inzwischen gesättigt.

Die Problematik ist zum grossen Teil identisch. Auch beim ÖV muss man sich dringend mit den Grenzen des Wachstums auseinandersetzen.

Aber der ÖV gilt ja seit jeher als enger Verbündeter des Langsamverkehrs, den es zu fördern gilt...

das Nationalstrassennetz. Wer Aufträge verteilen kann, hat meist gute Karten, eine Mehrheit hinter sich zu scharren. Erste Brems Spuren gab es 1972 mit dem Bericht des Clubs of Rome und dessen Idee, die Bedürfnisse von heute und der Zukunft unter Beachtung von Grenzen zu lösen.

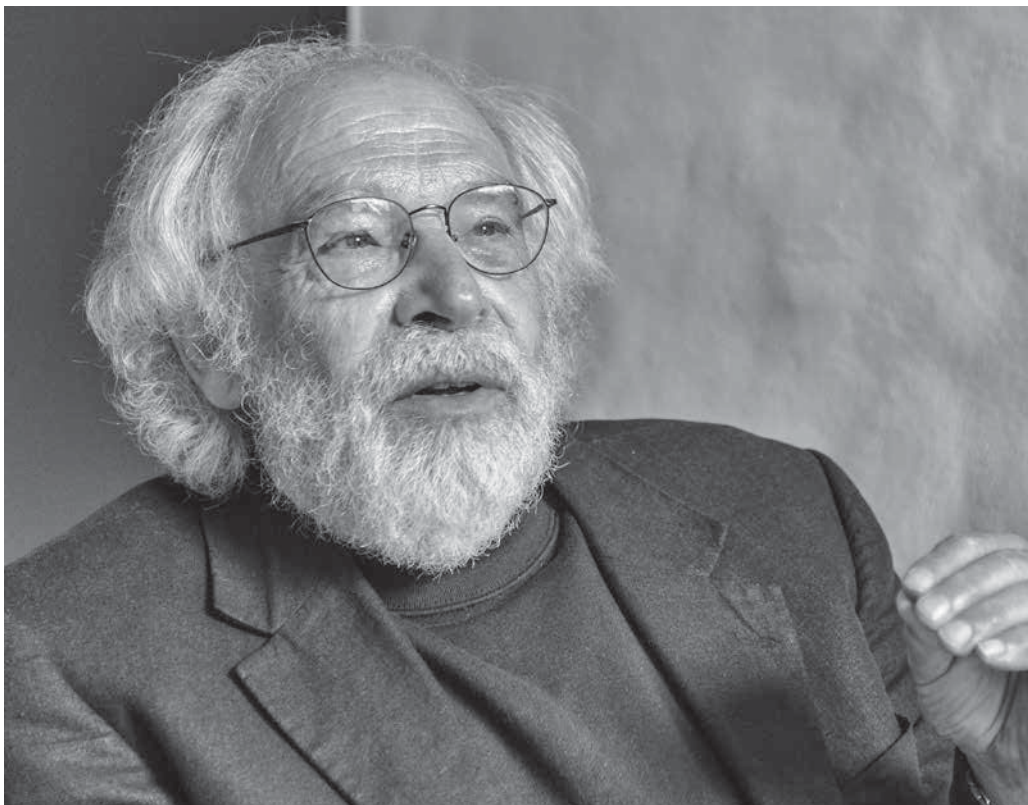
Ist man sich 40 Jahre später dieser Grenzen bewusst?

Deklamatorisch sehr wohl: In jedem Planungsbericht steht heute, dass nachhaltig geplant wird. Doch der Begriff der Nachhaltigkeit ist verführerisch. Denn indem man behauptet, man müsse die drei Säulen Umwelt, Soziales und Wirtschaft in ein Gleichgewicht bringen, kann man am Ende jedes beliebige Projekt bewilligen. Man berücksichtigt hier etwas die Natur, hält dort den Gesamtarbeitsvertrag ein – und wächst weiter wie gehabt. Dadurch entstehen zwar eine Reihe von Projekten, die – jedes für sich allein betrachtet – «nachhaltig» sind. Doch am Schluss fehlt dann die Umwelt, die man eigentlich schützen wollte.

Wie kann man diesen verheerenden Mechanismus überlisten?

Indem man verkehrsplanerisch in Grenzen denkt – denn Mobilität ist ein knappes, kostbares Gut. Um knappe Güter wird gestritten. Individuell wehrt man sich dagegen, sich beschränken zu müssen. Und politisch wird gestritten, ob ÖV, MIV oder Langsamverkehr zum Zug kommen. Diesen Konflikt müssen wir in der Verkehrsplanung akzeptieren und diskutieren.

Grenzen können auch gesetzt sein durch Lärm- oder Luftbelastung sowie durch Zugänglichkeit oder Überquerbarkeit von Strassen. Fahrtenmodelle zum Beispiel können die Knappheit managen. Wer die ihm zugestandene Anzahl Fahrten übersteigt, muss in ÖV-Massnahmen investieren. Das ist zumindest die Theorie – mir ist hierzulande aber noch kein Projekt bekannt,



wo solche Sanktionen auch bereits verhängt wurden.

Was wäre wirksamer?

Indem man zum Beispiel im Rahmen eines Mobilitätsmanagements und Mobilitätspricings Parkplätze bewirtschaftet und für die benutzten Strecken mit ÖV oder MIV einen nachfrageabhängigen Preis verrechnet.

Beim MIV ist eine streckenabhängige Bezahlung mit dem Benzinpreis zumindest teilweise der Fall, beim ÖV hingegen kann man mit dem Generalabonnement hemmungslos Mobilität konsumieren...

Da schlagen zwei Herzen in meiner Brust: Als GA-Besitzer profitiere ich natürlich gerne vom relativ günstigen Abo. Andererseits kommen wir nicht darum herum, dass wir Systeme einführen, die auf dem Prinzip der Nachfrage basieren. Knappe Güter sind teu-

er. Entsprechend müssten Züge in den Spitzenzeiten teurer sein als in den Randzeiten. Sowohl beim ÖV als auch beim MIV wäre eine solche Tarifierung heute schon möglich, die Daten werden längst erhoben. Man muss sie nur noch miteinander verknüpfen, die Fahrzeuge oder die Handys der Fahrer mit GPS ausrüsten und dann die Kosten entsprechend belasten.

Warum ist das heute noch nicht umgesetzt?

Ein wichtiges Hindernis ist der Datenschutz, weil personenspezifische Daten zum Aufenthaltsort der Verkehrsnutzer gespeichert werden müssen. Aber ich bin überzeugt, mittelfristig wird dieses Pricing kommen, und zwar in Kombination mit neuen Applikationen und technologischen Entwicklungen wie automatischer Fahrzeugführung, Reservationssystemen oder Sicherheitsfeatures.



Bis wann rechnen Sie mit Kostenwahrheit und einem nachfrageorientierten Pricing im Verkehr?

Solche Entwicklungen verlaufen häufig in Sprüngen. Auch der Entscheid der Schweiz zum Atomausstieg war ja von einem Ereignis motiviert, Fukushima. Beim Verkehr wird es aber kaum zu einem flächendeckenden Kollaps kommen. Und wenn der Stau zu mühsam wird, fordern wir halt einen weiteren Strassentunnel – wie aktuell die zweite Gotthard-Röhre.

Auf welches Ereignis hoffen Sie denn?

Die Achillesferse der Mobilität ist das Erdöl: Sperrt der Iran die Strasse von Hormuz, könnte dies eine Systemänderung für die ganze Mobilität auslösen.

Entlastung in kleinerem Rahmen könnten auch Projekte schaffen, wie sie in Basel mit dem Central

Park oder in Bern mit dem Bremerpark diskutiert werden: Verkehrsachsen werden eingehaust, um Siedlungs- und Erholungsraum zu gewinnen. Ein valables Konzept?

Bisher waren solche Projekte zu teuer, aber mit den steigenden Bodenpreisen von bis zu 5000 Franken pro Quadratmeter sind schwarze Zahlen realistisch. Doch die Verbesserungen bleiben lokal. Sie entsprechen der bisherigen Denkweise, mit technischen Massnahmen örtlich etwas zu verbessern. Am Grundproblem der Mobilität insgesamt ändert sich nichts.

Somit ist Verkehrsberuhigung eine Frage des Geldes?

Ich würde es anders formulieren: Wer genug aufwerfen kann, hat die Möglichkeit, seinen Wohnraum zentrumsnah zu erfüllen. Die anderen ziehen halt in den Hinterthurgau – und sind dann auf ein oder mehrere Autos angewiesen oder nehmen die ausgebaute S-Bahn. Denn Studien zeigen, dass man fürs Pendeln ein festes Zeitbudget hat. Somit bringt eine bessere Verkehrsinfrastruktur keinen Zeitgewinn, sondern unter dem Strich eine Vergrösserung des Einzugsgebiets. So wurden schon vor dem Bau der A3 im Raum Bözberg Inserate geschaltet mit der Anpreisung «in 20 Minuten in Zürich». Es besteht ein direkter Zusammenhang zwischen Mobilitätsangeboten und Zersiedelung.

Geht der Trend nur in eine Richtung?

Zum Glück nein, die Autofixiertheit bei der jungen Generation geht zurück. Aus Umfragen wissen wir, dass der Prestigewert des Autos sinkt. Und sobald der Entscheid zum Autobesitz rational statt emotional gefällt wird, haben Fakten mehr Gewicht. Das erkennen auch Autohersteller wie Toyota und VW, die zunehmend nicht mehr Autos verkaufen, sondern Mobilität – ähnlich wie Mobility. Bei der älteren

Generation wiederum ist ein Sog zurück in die Stadt erkennbar, was den Individualverkehr ebenfalls reduziert. Doch für eine Entwarnung ist es zu früh: Noch immer wächst die gesamte Autoflotte der Schweiz jedes Jahr deutlich an.

Konsequenter sind jene Pioniere, die in autofreien Siedlungen wohnen möchten. Ist das zukunfts-trächtig?

Selbstverständlich – in den grossen Schweizer Städten lebt bereits die Hälfte der Haushalte ohne Auto. Bremer von autofreien Siedlungen sind nicht die Investoren, sondern die öffentliche Hand, die mit restriktiven Bauvorschriften auf der Bereitstellung einer fixen Anzahl von Einstellplätzen beharrt. Immerhin, mit einem Mobilitätsmanagement und einer Option auf eine Nachrüstung kann man als Investor diese Hindernisse mittlerweile ausräumen.

Was raten Sie den Verkehrsplanern von morgen?

Statt immer nur technokratisch auf der Sachebene zu diskutieren, müssten wir eine politische Auseinandersetzung auf der Werteebene führen: Denn wir können doppelt so viele Strassen bauen wie heute, doppelt so viel Bauland einzonen – ein Bedürfnis danach wird es immer geben. Aber wollen wir den Naturverlust tatsächlich? Wir müssen dringend einen politischen Diskurs darüber führen, ob es eine Grenze des Wachstums geben soll oder nicht. Wir müssen uns damit auseinandersetzen, was wir als erstrebenswert ansehen – und unsere Investitionen und technischen Massnahmen an diesen Zielen orientieren.