



Anders fahren

Können wir die zunehmende Mobilität bewältigen, ohne die Verkehrsinfrastruktur weiter auszubauen? Vier Expertinnen und Experten antworten mit Blick auf den Kanton Zug – und die ganze Schweiz.

Text: Rahel Marti

Fotos: Christian Senti

Mehr Menschen, mehr Mobilität: Die Wachstumszahlen zeigen nach oben. Die heutige Planungslogik verlangt, dass mit der Bevölkerung und ihrem Bewegungsdrang automatisch die Verkehrsinfrastruktur mitwächst. Man tut, als sei es Gesetz, und budgetiert Milliarden von Franken für den Ausbau

sowohl der Strassen- wie der Bahninfrastruktur. Und dies, obwohl der Verkehr heute fliesst. Eng kann es zwar werden, aber nur für kurze Zeit. Chronische Verstopfung kennt die Schweiz nicht, und wer von Leidensdruck spricht, übertreibt meist aus politischem Kalkül.

Das Schlaraffenland in diesem Paradies ist der Kanton Zug, wo es genug hat von Strassen, Zügen und Haltestellen, von Bussen und von Velostrecken. Die Zugerinnen und Zuger besitzen pro Kopf am meisten Autos, genauso wie am meisten ÖV-Abos. Der Kanton ist mit elf Gemeinden überschaubar, die Agglomeration kleinräumig und die Topografie gnädig. Nun arbeitet die Zuger Verwaltung ein neues Mobilitätskonzept aus. Ihren Zukunftsblick lenken einerseits beschlossene Ausbauprojekte wie die Doppelspur bei Walchwil, der Zimmerberg-Basistunnel, das dritte Gleis Baar–Zug sowie ein paar Busspuren, und auf der Strasse die Tangente Zug–Baar, die Umfahrung Cham–Hünenberg, später vielleicht die Umfahrung Unterägeri. Andererseits fliessen Konzepte von Car- über Ride- bis Bikesharing oder angekündigte Kombinationsangebote ein, etwa von den SBB. Die Zahl der Menschen und ihrer Fahrten wird auch in im Kanton Zug wachsen, und das Konzept muss eine Antwort darauf liefern. Doch heisst diese automatisch Ausbau? Oder kann, wo heute Schlaraffenland ist, morgen ein Drei-Sterne-Hotel genügen? Gibt es fantasiereichere Mittel zum Zweck als den scheinbar gesetzlichen Ausbau? Kann der Kanton Zug auf die Vergrösserung der Verkehrsinfrastruktur verzichten und die steigende Mobilität trotzdem bewältigen? Und – ist Zug ein Modell für die Schweiz? Hochparterre stellt diese Frage vier Expertinnen und Experten.



Die Schweiz ist ein Paradies der Verkehrsinfrastruktur, trotzdem wird diese immer weiter ausgebaut.

Umbauen

Würde pro Auto im Schnitt mehr als eine Person mitfahren, gäbe es keine Staus mehr. Hätte die Bahn mehr Stehplätze, bräuchte es keine zusätzlichen Züge. Auf einen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur könnten wir also verzichten, und zwar sofort. Auf ihren Umbau dagegen nicht, soll der Verkehr umweltfreundlicher, platzsparender und günstiger werden. Der Anteil des Autos an der Mobilität muss sinken, jener von ÖV, Velo und Fussgängerinnen steigen. Obwohl wir gleich viel Geld in Stras-

se und Schiene investieren, ist der Anteil der Bahn am Personenverkehr in den letzten Jahren unter ein Fünftel gefallen. Baustellen lehren uns, mit weniger Ressourcen auszukommen. Während zweier Jahre war der Schulhausplatz in Baden gesperrt, die grösste Kreuzung im Aargau. Die Verlagerung auf andere Verkehrsmittel und Strecken funktionierte. Die Behörden hatten die Situation vorbereitet, und die Leute organisierten sich auch selbstständig anders. Es war paradox: Die Baustelle diente einem Ausbauprojekt, zeigte aber, dass der Verkehr sogar mit der einschränkenden Baustelle funktioniert. Der Ausbau wäre also gar nicht nötig. Solche Situationen sind Experimentierfelder für den Umbau des Verkehrs.

Neben dieser technischen Ebene des Umbaus existiert natürlich eine politische. In den Städten haben die Initiativen der Organisation Umverkehr die Reduktion des Autoverkehrs forciert. In vielen Kantonen und beim Bund fehlen Zielsetzungen zur künftigen Abwicklung des Verkehrs. Die Verkehrsmodelle rechnen die heutige Mobilität einfach in die Zukunft hoch. Das ergibt dann in Korrelation mit dem Bevölkerungswachstum ein fortschreitendes Wachstum bei gleichbleibenden Marktanteilen der Verkehrsarten – was wiederum Ausbauprojekte nach sich zieht, die «Engpassbeseitigungen» heissen. Stattdessen wäre vermehrt in Alternativen zu denken und zu handeln. Es wären Modelle zu entwickeln, wie die Infrastruktur auf dem heutigen Stand bleiben und die steigende Mobilität trotzdem bewältigt werden kann.

Bei der Bahn gelten Stehplätze für Fahrten von zwanzig Minuten als vertretbar, und da besteht im Agglomerationsnetz durchaus noch Luft nach oben, ohne dass man eine einzige zusätzliche S-Bahn einführen muss. Beim Strassenverkehr ist das Pièce de résistance, von der Bevölkerung weniger Fahrten, geteilte Fahrten oder höhere Gebühren einzufordern. Davor fürchtet sich die Politik, denn Eingriffe in die Freiheit des Lebensstils sind heikel, wie die Gilets-jaunes-Proteste in Frankreich zeigen. Das möchte man natürlich verhindern. Trotzdem arbeiten die Fachleute diskret am Umbau, auch in den Kantonen – aus reinem Zweckrationalismus, weil der Platz für mehr Autospuren fehlt. So ist zum Beispiel der Ausbau von Schnellrouten für E-Bikes vielerorts beschlossen oder schon im Gang. Das ist zwar auch ein Ausbau, aber zugunsten einer flächeneffizienteren und umweltfreundlicheren Mobilität.



Paul Schneeberger (51) ist Autor des Buches «Ein Plan für die Bahn – wie die Milliardeninvestitionen in die Schiene mehr bewirken können».

Verzichten und verdichten

Verzichten klingt erst einmal negativ. Niemand will etwas verlieren. Trotzdem – der Ansatz ist interessant. Am besten würde man tatsächlich modellhaft in einem beschränkten Raum wie dem Kanton Zug probieren, die Infrastruktur für den motorisierten privaten und den öffentlichen Verkehr nicht mehr auszubauen. Für diesen Verzicht gibt es mehrere Argumente. Erstens gilt: Wer Strassen sät, wird Verkehr ernten. Der Ausbau der Infrastruktur kann zu Verlagerungen führen, aber nie dazu, dass sich die Verkehrsmenge reduziert. Zweitens fließt in Ausbauprojekte oft viel Energie und Geld, ohne dass sie am Ende eine Mehrheit finden – der Zuger Stadttunnel war ein Beispiel dafür. Neben den Kosten für den tatsächlichen Ausbau würde man auch diese teils beträchtlichen Kosten für die Planung sparen.

Drittens passen der Ausbauverzicht und die Innenentwicklung gut zusammen. Bauen wir nur noch im bestehenden Siedlungsgebiet, dann brauchen wir keine Infrastruktur neu aufzubauen, sondern bloss die vorhandene Erschliessung zu ergänzen, das ist günstiger. Zudem entfällt dann ein beträchtlicher Anteil der Mobilität auf den Langsamverkehr. Bei dessen Infrastruktur herrscht fast überall Nachholbedarf. Zwischen den Ortschaften sind zum Beispiel Routen für schnelles Velofahren sinnvoll. Ich würde daher auf den Ausbau des motorisierten Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs verzichten und das gesparte Geld in den Langsamverkehr investieren.



Klaus Zweibrücken (62) ist Professor für Verkehrsplanung an der Hochschule für Technik Rapperswil.

Nötig oder nicht

Daten können unnötige Verkehrsausbauten vermeiden – indem sie helfen, den Gebrauch der Infrastruktur zu verstehen. Aus Daten lässt sich ableiten, welche Infrastrukturen nötig sind und welche nicht. Solche Daten werden schon länger erhoben in Mikrozensen mit den bekannten methodischen Schwächen: Sie sind teuer und teils bereits veraltet, wenn sie erscheinen. Zudem eröffnet etwa der Gebrauch von Social Media neue Datenquellen auch zu Nutzungen, die bisher nicht erhoben wurden. Wer Social Media nutzt, gibt seine Daten weiter, etwa an Google. Ein Teil davon lässt sich via Datenschnittstellen wieder zurückholen und weiter nutzen – etwa für die Raumplanung. Auch äussern sich immer mehr Leute innerhalb bestimmter Communities zur Planung, nicht mehr nur in Volksabstimmungen. Auf der Plattform Bikeable etwa postet man, wenn man ein Problem mit einer Velostrecke feststellt. Auch solche im weiteren Sinn zivilgesellschaftliche Äusserungen lassen sich für die Planung nutzen.

Anhand all dieser Daten kann man eruieren, wie Menschen eine Infrastruktur brauchen. Niemand fährt einfach los, weil er über eine Brücke fahren will – die Brücke ist Mittel zum Zweck, und durch die Daten wird deutlicher, zu welchem Zweck, wann und wie oft. Wer den Gebrauch einer Infrastruktur und die Bedürfnisse dahinter versteht, kann diese Infrastrukturen besser einordnen und entscheiden, wo es sich lohnt zu investieren und wo nicht. Planung war bisher praktisch gleichzusetzen mit der Planung von Infrastrukturen – deren tatsächlicher Gebrauch stand eher im Hintergrund. Durch die bessere Erhebung und Nutzung von Daten kann die Planung von einer bauzentrierten zu einer gebrauchszentrierten Betrachtung übergehen. Und damit eben unter Umständen auch unnötige Ausbauten vermeiden.



Joris van Wezemael (46) ist Wirtschaftsgeograf und Architektursoziologe. Vor Kurzem hat er das Unternehmen Smart Use mitbegründet, das Daten für die Raumplanung aufbereitet.

Aufwerten

Infrastruktur und Angebote für die Mobilität im Kanton Zug sind auf einem sehr hohen Stand. Im Grunde fehlt es an nichts. Wenn Nutzer darüber klagen, dass Schiene und Strasse voll sind, reflektiert das häufig auch die Entscheidung, das eigene Mobilitätsverhalten nicht anpassen zu wollen – dann muss man mit den Konsequenzen leben. Wer den Mobilitätsraum nur für die eigenen Bedürfnisse haben will, kommt nicht mehr weit. Es bringt deshalb wenig, wenn der Kanton auf Forderungen nach mehr Raum für einzelne Bedürfnisse eingeht. Vielmehr geht es darum, die unterschiedlichen Ansprüche vernünftiger aneinander vorbeizubringen. Vielleicht braucht es ein Umdenken, dass es keine guten und schlechten Mobilitätsformen gibt, sondern dass das Ganze nur funktioniert, wenn sich alle an die Spielregeln halten und opportunistisch genug sind, mal das eine und mal das andere Mobilitätsmittel zu nutzen. Das gilt genauso für Autofahrerinnen wie für E-Bike- und Velofahrer oder Fussgängerinnen. Niemand hat einen Blankocheck für seine Mobilitätsform.

Stattdessen könnte der Kanton Mittel, die in den Ausbau der Infrastruktur fliessen sollen, in die Aufwertung von Strassenräumen stecken. Da gibt es nämlich Bedarf. Auch an Umsteigeorten braucht es mehr Aufenthaltsqualität. Und auf Transiträumen klarere Abgrenzungen für schwächere Verkehrsteilnehmer. Schliesslich: Wo viel flaniert wird, sollen Bodenbeläge nicht nur praktisch asphaltiert, sondern auch schön für das Auge sein und einen Beitrag an die Atmosphäre leisten. ○



Joëlle Zimmerli (39) ist Planerin und Soziologin und Geschäftsführerin des Büros Zimraum.

Betonschutz

Beton- kosmetik

www.desax.ch

SRF, Zürich
Architektur: Penzel Valier

Graffitischutz
Betonschutz
Desax-Betongeschminkt
Betongestaltung
Betonreinigung


DESAX
Schöne Betonflächen

DESAX AG
Ernetschwilstr. 25
8737 Gommiswald
T 055 285 30 85

DESAX AG
Felsenastr. 17
3004 Bern
T 031 552 04 55

DESAX SA
Ch. des Larges-Pièces 4
1024 Ecublens
T 021 635 95 55