

Vom Flickwerk zum Netzwerk : Konzepte statt Bauten - Thesen zur Zukunft des öffentlichen Verkehrs von Felix Dudler

Autor(en): **Dudler, Felix**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **7 (1994)**

Heft 8

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-119999>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Vom Flickwerk zum Netzwerk

Die Debatte, wer den Öffentlichen Regionalverkehr (ÖRV) bezahlen soll, stellt zwei wichtige Fragen nicht. 1. Wie kann das Angebot besser geplant werden? 2. Wie muss die Siedlungsentwicklung mit dem ÖRV verbunden werden?

Mancherorts präsentiert sich das regionale Verkehrsangebot als Flickwerk. Zu oft wird das Angebot mit verschiedenen Massstäben geplant. Punktuelle Ausbau- oder Abbau-schritte passen mehr schlecht als recht ins regionale Netzwerk. Vor allem führen Zuständigkeitsgrenzen zu einem Angebot, das zwar die verschiedenen Kompetenzbereiche achtet, aber schliesslich der guten Lösung im Wege steht. Ein gewichtiger Grund dafür liegt in der weitverteilten Verantwortung für den ÖRV. Zum einen betreiben verschiedene Transportunternehmen (SBB, PTT und weitere Transportunternehmen) die regiona-

len Bus- und Bahnlinien. Zum andern reden von Gemeinde- bis Bundesbehörden zahlreiche Gremien mit, wenn ein Angebot gestaltet wird. Sind für ein Gebiet gar noch verschiedene Kantone zuständig, wird es ausserordentlich schwierig, ein zusammenhängendes Angebot zu planen. Drei Beispiele zeigen das deutlich.

Weinland

Mit der S-Bahn und dem Ausbau der Buskurse steigerte der Kanton Zürich das öffentliche Verkehrsangebot massiv. Vorab zu Gunsten der Zentren. Die Lösungen im Grenzgebiet des Zürcher Verkehrsverbundes lassen einiges zu wünschen übrig. Zum Beispiel ist in der Region Zürcher Weinland-Untersee-Rhein ein Angebot gewachsen, das heute weder attraktiv noch wirtschaftlich betrieben werden kann. Die Buskurse machen an Kantons- und Landesgrenzen halt. Sie wurden so gelegt, dass sie kein «frem-

des Territorium» befahren müssen. Das S-Bahn-Konzept hatte zum Beispiel zur Folge, dass die Bahnlinie Winterthur-Stein am Rhein an beiden Enden vom Fernverkehr abgeschnitten wurde. Anstatt den Anschluss zu gewährleisten, bietet heute ein Buskurs, der die Bahn konkurrenziert, den betroffenen Zürcher Gemeinden einen unbefriedigenden Ersatz. So eingerichtet wurde dieses Konzept nicht wegen Fahrplan- und Angebotsüberlegungen, sondern wegen Zuständigkeiten und Abgrenzungen zwischen Kantonen. Mit wenigen organisatorischen Veränderungen wäre hier ganz konkret ein entscheidend attraktiveres Angebot möglich, würde regional und im Netz gedacht und geplant. Das heisst hier: Unabhängig von Zuständigkeitsgrenzen, unabhängig von Kantonsgrenzen, geleitet nur von vernünftigem Einbinden einzelner Teile in eine Gesamtsicht.

Glarnerland

Als die Förderung des öffentlichen Verkehrs noch ein beliebtes Thema war, wurde dieser auch in der Region Linthgebiet-Glarnerland ausgebaut. Aber die Planenden berücksichtigten den Schienenverkehr nur am Rande und nahmen das Angebot an Regionalzügen einfach als gegeben an, anstatt es zu verändern. Statt eines Verkehrskonzeptes entstand lediglich ein erweitertes Busnetz. Zwar brachten die Busse da und dort Verbesserungen, doch sind die Angebote Bahn und Bus nicht gut aufeinander abgestimmt. Das Resultat: Der beträchtliche Aufwand bringt nicht soviel, wie er bei umfassender Planung von Bus und Bahn bringen könnte.

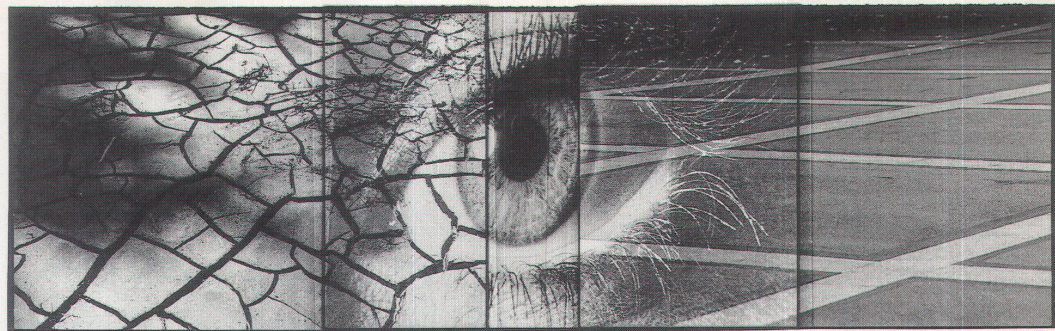
Solothurn

Sparmassnahmen können ebenfalls zum Flickwerk führen. Busse ersetzen seit Ende Mai 1994 die Regionalzüge zwischen Solothurn und

Büren an der Aare. Nicht dass der Betrieb umgestellt worden ist, ist der Stein des Anstosses. Misslich ist, dass die Veränderungen schlecht ins übrige regionale Angebot eingegliedert worden sind. Zuerst hätte das gesamte regionale Verkehrsangebot überprüft werden müssen. Erst dann hätte man für den Streckenabschnitt Solothurn-Büren das angemessene Angebot finden können. Auch hier standen einem koordinierten Vorgehen die unterschiedlichen Zuständigkeiten im Wege, und offensichtlich werden Veränderungen im Angebot als Einwegmassnahme und nicht als Teil eines Netzes mit vielfältigen Abhängigkeiten verstanden.

Eisenbahngesetz

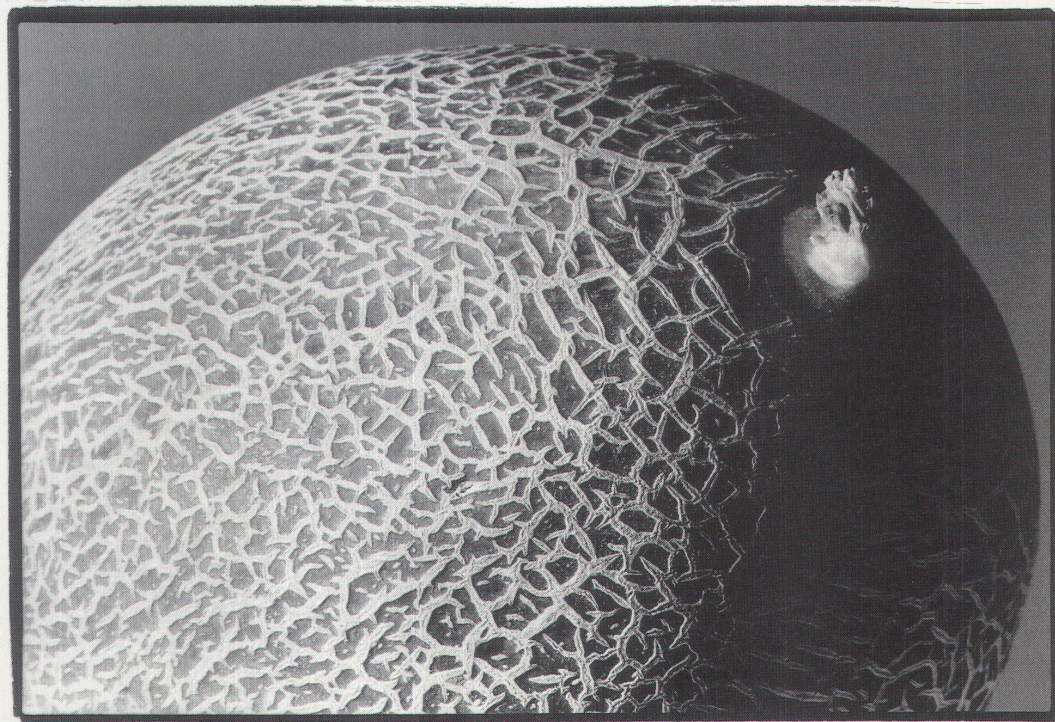
Zurzeit steht die Revision des Eisenbahngesetzes an. Schon der Name dieses Gesetzes ist ein Problem: Eigentlich müsste es, wenn wir den Netzgedanken ernst nehmen, «Gesetz über den öffentlichen Verkehr» heissen. Diese Revision, ob nun mit oder ohne neuem Namen, soll Klarheit über die Finanzierung schaffen und so auch die Kompetenzen zwischen Bund und Kantonen neu regeln. Der Bund soll sich demnach nach einheitlichen Kriterien an der Grundversorgung beteiligen. Die Neuverteilung der Aufgaben zwischen Bund und Kantonen nur unter der Brille der Finanzminister allein genügt jedoch nicht. Damit regionale Netze, die ja häufig über die gewachsenen Kantons-grenzen ausgreifen, funktionieren, ist es nötig, dass das Angebot koordiniert geplant wird. Hier ist der Bund als Vermittler gefordert. Und je mehr die Kompetenzen für den Öffentlichen Regionalverkehr den Kantonen übertragen werden, um so wichtiger wird, dass der Bund als Koordinator auftritt, als die Institution, die stets das Netz verteidigt. Die koordinierte Angebotsplanung zwischen



Augenblickwerknetz – das Bild der Fotografin Maurice K. Grünig zu Felix Dudlers Thesen

Preisgekrönt

Felix Dudler ist Siedlungsplaner. Er hat am Technikum in Rapperswil studiert und ist für seine Diplomarbeit mit zwei Preisen ausgezeichnet worden. Sein Aufsatz fasst ein paar Postulate dieser Arbeit zusammen. Sie heisst «Zweckmässigkeitsprüfung des öffentlichen Regionalverkehrs am Beispiel der Region Zürcher Weinland–Untersee-Rhein» und kann für 60 Franken beim Autor bezogen werden. Felix Dudler, Seilerweg 33, Biel, 032 / 25 96 63.



den Regionen muss bei der Gesetzesrevision beachtet werden. Andernfalls lassen die Zuständigkeitsgrenzen das Flickwerk weiter wachsen und wuchern.

Raumplanung

Sorgsame und überregionale Planung des Angebotes ist nötig, aber nicht hinreichend, um den öffentlichen Verkehr zu sichern. Entscheidend ist, dass das Netz besser erreicht wird. Das ist eine Aufgabe der Raumplanung. Die Richtpläne legen die Siedlungsgebiete grob fest. Während diese Aufgabe vorwiegend in den Händen der Kantonsbehörden liegt, sind für die genaue Begrenzung der Baugebiete meist die Gemeinden zuständig; der Kanton muss deren Beschlüsse lediglich genehmigen (z.B. Ortsplanungsrevision). Auf kommunaler Ebene beeinflussen vor allem ortsbezogene Fragen und Interessen die Ausscheidung der Baugebiete.

Die Erschliessung mit Strassen, der Anschluss ans öffentliche Leitungsnetz und verschiedene Einzelinteressen spielen denn auch eine weitaus wichtigere Rolle als die Versorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Zwar fordert das Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG), dass Wohn- und Arbeitsgebiete durch das öffentliche Verkehrsnetz hinreichend erschlossen sein sollen, doch wird dieser Grundsatz in den kantonalen Baugesetzen kaum beachtet. Der Begriff Erschliessung beschränkt sich meist auf die Zugänglichkeit (Zufahrt) und die Ver- und Entsorgung (Wasser, Energie, Abfall). Nach wie vor ist die Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln kaum massgebend, wenn Baugebiete definiert und freigegeben werden. Was man kennt, sind allenfalls Gesetze, die verlangen, dass Siedlungsgebiete nachträglich mit öffentlichen Verkehrsmitteln versorgt werden. Damit jedoch die Abstim-

mung von Raum- und Verkehrsplanung nicht weiterhin auf der Strecke bleibt, sind die Spiesse umzukehren:

1. Baugebiete dürfen nur dort freigegeben werden, wo eine Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln bereits vorhanden ist oder ökologisch und betriebswirtschaftlich günstig erstellt werden kann.
2. In ländlichen Gebieten ist die Siedlungsentwicklung im wesentlichen auf Gemeinden zu beschränken, die an ein leistungsfähiges öffentliches Transportmittel angeschlossen sind. Einen Schritt in diese Richtung unternimmt jetzt der Kanton Bern. Im Zusammenhang mit der Berner S-Bahn wurden sogenannte Entwicklungsschwerpunkte (ESP) bestimmt, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln bereits schon gut erschlossen sind oder in Zukunft noch besser erschlossen werden sollen.

Gebautes klug nutzen

Unsere mobile Gesellschaft fordert ein gut funktionierendes Verkehrssystem. Individueller Verkehr kann davon nur ein Teil sein. Gerade in ländlichen Regionen braucht es ein starkes öffentliches System, damit auch die gewollt oder ungewollt nicht «Automobilien» unserer Gesellschaft sich mitbewegen können. Den öffentlichen Regionalverkehr fördern, heisst nicht unbedingt viel Geld investieren. Eine koordinierte Planung des Angebots und eine bessere Abstimmung von Raum- und Verkehrsplanung erfordern keinen immensen Aufwand. Auf jeden Fall sind sie viel effizienter als Ausbauten der Infrastruktur. Gebaut ist genug, es geht darum, das Gebaute klug zu nutzen.

Felix Dudler