

Endstation Parkplatz

Autor(en): **Hornung, René**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **30 (2017)**

Heft 5: **Sonderausgabe Sharing**

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-730960>

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.



Endstation Parkplatz

Geteilte Transporte gab es schon zur Postkutschenzeit. Heute dominiert das individuelle Herumfahren. Teilen, bündeln oder automatisieren können kaum einen Ausweg aus der Mobilitätsfalle bieten.

Text: René Hornung

«Effizient ist nur eine bessere Auslastung der Autos. Zum Beispiel das Car-Pooling, die gemeinsame Fahrt zur Arbeit und zurück», hält Lorenz Raymann fest. Der Bau- und Verkehrsingenieur befasst sich seit vielen Jahren bei Ernst Basler + Partner mit Mobilität und Siedlungsentwicklung. Bei Fahrten zur Arbeit sitzen heute durchschnittlich nur 1,1 Personen in einem Personenwagen, bei Fahrten zur Ausbildung sind es 1,4 Personen und bei Freizeitfahrten auch nur durchschnittlich zwei. Teilen brächte eine markante Entschärfung der Verkehrsprobleme.

Doch das bereits in den 1990er-Jahren propagierte Car-Pooling oder Ride-Sharing hat sich hierzulande nicht durchgesetzt, auch wenn es während der Luzerner Bahnhofblockade im März kurzzeitig in aller Munde war. Zu intensiv hat uns die Werbung seit Generationen eingetrichtert, ein Auto sei so individuell wie ein Kleid, und es sei gleichzeitig die Erweiterung des eigenen Wohnzimmers. Diese persönliche Zone teilt man ungern, erst recht nicht, wenn hohe Ansprüche an die Verfügbarkeit bestehen. Aber auch banalere Anforderungen wie Sauberkeit sind Hür-



den, und nicht zuletzt bleibt ein Auto ein Statussymbol. Kommt dazu, dass die durchschnittlichen Einkommen in der Schweiz so hoch sind, dass es kaum finanzielle Gründe gibt, ein Fahrzeug zu teilen.

Verschärft zeigt sich das Problem in den periurbanen Gebieten, denn hier sind viele auf das eigene Auto angewiesen. Steht bei einer jungen Familie zuerst nur das Papi-Auto im Carport, braucht bald die Mutter einen Zweitwagen. Und werden die Kinder 18, wollen auch sie selbstständig mobil sein – geteilt wird das Auto selten. Das aber macht die Fahrzeuge zu höchst ineffizienten Stehzeugen, die während 96 Prozent ihrer Lebensdauer gar nicht fahren. Egal, ob am Wohn- oder Arbeitsort oder vor der Sporthalle am Abend – immer ist die Endstation ein Parkplatz. Addiert man alle vom Verkehr benötigten Flächen – Strassen, Parkplätze und Schienen –, ergibt das laut einer Berechnung von Klaus Zweibrücken, Professor am Institut für Raumplanung der Hochschule für Technik in Rapperswil, eine Pro-Kopf-Fläche von rund 150 Quadratmetern – dreimal mehr als wir fürs Wohnen besetzen.

Trotzdem gibt es Ansätze zu einer Verhaltensänderung, unter anderem dank der Car-Sharing-Genossenschaft Mobility. Wer aufs Auto nicht verzichten kann, soll es wenigstens mit anderen teilen, lautet das Credo. Heute bietet Mobility als grösstes europäisches Car-Sharing-Unternehmen knapp 3000 Fahrzeuge an und hat die jüngeren Systeme wie «Sharoo» und «Catch a Car» mitinitiiert, siehe «Autos und Velos teilen», Seite 62. Dank Smartphone ist der Zugriff auf die Autos sehr einfach geworden. Trotzdem kann Autoteilen die Mobilitätsprobleme kaum lösen, denn in den Städten und Agglomerationen der Schweiz macht der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zwischen 61 und 65 Prozent aus. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs (ÖV) schwankt um 40 Prozent. Mit dem Velo oder zu Fuss zurückgelegte Wege rangieren im 2-Prozent-Bereich. Diese Zahlen zeigt der Mikrozensus, der zuletzt 2010 erhoben wurde. In weniger dicht besiedelten Gebieten und in autoaffinen Gegenden wie dem Tessin oder Teilen der Romandie klettert der MIV-Anteil auf gegen 80 Prozent.

Angesichts des hohen MIV-Anteils sind selbst die von Mobility erwähnten 30 000 Autos, die dank Sharing weniger auf unseren Strassen unterwegs sind, «zwar mehr als eine Randerscheinung, aber noch keine Motorisierungsbremse». So hält es die ZHAW-Studie «Shared Mobility – kollaborative Mobilitätsservices europäischer Städte im Vergleich» von 2016 fest. Denn in der Schweiz sind 4,5 Millionen PWs registriert. Der Zuwachs ist immer noch enorm: 28 Prozent seit dem Jahr 2000. Fraglich bleibt auch, ob ein gutes Sharing-Angebot automatisch zu einer Verringerung des Motorisierungsgrads führt oder ob geteilte Autos nicht hauptsächlich anstelle von Zweitfahrzeugen genutzt werden. Es gibt Warnungen vor noch mehr Verkehr, verursacht etwa durch sogenannte Free-Floating-Systeme wie «Catch a Car», bei denen Sharing-Fahrzeuge keine festen eigenen Parkplätze mehr haben. Der Parkplatzsuchverkehr wird durch solche Systeme sicher nicht abnehmen.

Auf autonom fahrende Fahrzeuge setzen?

Noch viel unklarer sind die Effekte eines vorausgesagten robotisierten Verkehrs. Die Ressourceneffizienz des Autos werde deutlich erhöht, frohlockt die Mobilitätsakademie des TCS. Autonome Autos würden die Morphologie der Städte entscheidend verändern – so steht es in einem Forschungsbericht der Daimler-Benz-Stiftung. Und der Wirtschaftsgeograf Joris Van Wezemaal meinte kürzlich in der NZZ, «die Effizienzeinsparung des selbstfahrenden Autos lässt heute stark belastete Verkehrsräume als Orte mit hoher Aufenthaltsqualität aufblühen». Autonom fahrende Autos seien – so wird in der Regel angenommen – keine individuell genutzten Fahrzeuge mehr, sondern per se in ein Sharing-Modell eingebunden. Damit sei auch das Problem der langen Standzeiten gelöst, und der Parkplatzsuchverkehr, der in Städten einen hohen Anteil ausmacht, entfalle. Die Angewöhnung an automatisierte Systeme erfolgt im öffentlichen Verkehr. Während die Lausanner Metro seit ihrem Start automatisch fährt, testet Postauto ein sogenanntes Smart-Shuttle-Fahrzeug, das autonom durch die Innenstadt von Sitten fährt. In Zug werden ab diesem Sommer zwei ähnliche Kleinbusse zwischen dem Bahnhof und dem Entwicklungsgebiet «Technologie-Cluster» verkehren – ein Projekt, an dem unter anderem die SBB, Mobility und die Zugerland-Verkehrsbetriebe beteiligt sind.

Warnung vor Rebound-Effekten

Ob solche Versuche später eine positive Wirkung entfalten können, ist offen. Experten warnen vor allem vor den Rebound-Effekten. Das Car-Sharing – so Maria Lezzi, die Direktorin des Bundesamts für Raumentwicklung in



der Publikation «Forum Raumentwicklung» 2/2016 – könne vermehrt Nicht-Autobesitzer zu individuellen Fahrten verleiten. Lorenz Raymann sieht ausserdem das Problem, dass mit vollständig autonom verkehrenden Fahrzeugen die täglichen Durchschnittsstrecken noch länger werden könnten, weil ein solches Fahrzeug keine Aufmerksamkeit der Lenkerin braucht und diese die Fahrzeit anders nutzt. Kritiker warnen gar vor einer zusätzlichen Belastung des Verkehrssystems: Wenn nämlich autonom fahrende Autos doch individuell genutzt und nach der Fahrt zur Arbeit nach Hause auf den Gratisparkplatz geschickt werden, um am Abend den Passagier wieder abzuholen. Damit entstünde eine Verkehrszunahme während der Pendlerzeiten. Auch Raymann geht nicht davon aus, dass die Roboterautos die Effizienz der Verkehrssysteme deutlich steigern können. Vor allem in den Städten erwartet er keinen grossen Effekt, weil dort schon heute die adaptive Signalsteuerung für einen möglichst guten Verkehrsfluss sorgt. Verbesserung bringt – wie eingangs festgestellt – nur das Ride-Sharing, also ein verändertes Verhalten.

Verhaltensänderungen und Bauvorschriften

Ein solch verändertes Verhalten ist durchaus möglich, denn die heutige Verkehrssozialisation unterscheidet sich bereits markant von jener vorangehender Generationen. Der massive Ausbau des öffentlichen Verkehrs hat gerade bei jungen Erwachsenen aus urbanen Gebieten zu einer hohen Selbstverständlichkeit geführt, für die Fahrten zur Ausbildung, zur Arbeit und auch in der Freizeit den ÖV zu benutzen. Statistisch zeigt sich dies an der Tatsache, dass der Anteil der jungen Erwachsenen, die einen Führerschein besitzen, im Vergleich zu 1994 um ein Viertel zurückgegangen ist. Parallel dazu hat sich der Besitz an ÖV-Generalabonnements verdoppelt. Innerhalb von zwei weiteren Generationen könne man eine spürbare Verhaltensänderung bei der Benutzung der Verkehrsmittel erwarten, so Raymann. Bisher hat sich die prozentuale Aufteilung allerdings – selbst im Raum Zürich mit seinem ausgebauten Verkehrsverbund – kaum verändert. Die Belastung des Strassennetzes hat weiter zugenommen.

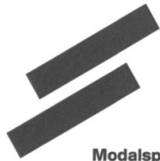
Wie Siedlung und Verkehr zusammenhängen, ist heute Allgemeingut. Die Agglomerationsprogramme und alle kantonalen Planungen verlangen, dass Verkehrserschliessung und Baugebiete aufeinander abzustimmen sind. Das gelingt aber selbst in urbanen Gebieten nicht immer, wie das Beispiel der Neuüberbauung Freilager in Zürich zeigt. Die Bewohnerinnen reklamieren die schlechten ÖV-Verbindungen ins Stadtzentrum. Änderungen braucht es auch bei den Vorschriften zum Bau von Parkplätzen. Autofreie oder autoarme Siedlungen aber gibt es erst einzelne. Noch immer dominieren in den Parkplatzreglementen der Gemeinden die Mindestvorschriften für Parkplätze pro Wohnung oder Arbeitsplatz – Begrenzungen nach oben gibt es kaum. Lorenz Raymann denkt deshalb an «viel striktere Vorgaben in den 2255 Gemeinden der Schweiz». Er betont die Zahl der Gemeinden absichtlich, denn sie zeige, wie schwierig Planungsvorgaben durchzusetzen sind. Solange es Baulandreserven in der Peripherie gebe, werden sie genutzt, und der Verkehr nimmt weiter zu. Das autonom fahrende Auto bleibe dabei bloss ein sekundärer Faktor.

Umsteigen aufs Velo

Eine innerstädtische Entlastung brächte ein grösserer Anteil des Veloverkehrs. Weil Erhebungen zeigen, dass im Innerortsverkehr die durchschnittliche Autofahrt nur fünf Kilometer weit führt, wäre das Velo ein idealer Ersatz. Mit den E-Bikes seien leicht auch weitere Distanzen zu bewältigen, propagiert der Verband Pro Velo. Mit dem von →

→ einer grossen Versicherungsgesellschaft als Versuchsbetrieb aufgebauten E-Bike-Verleihsystem «Smide» in Zürich soll die Verlagerung im Alltag getestet werden. Mit vorerst 200 Velos ist allerdings noch kein Effekt sichtbar.

Selbst eine intensivere Förderung des Veloverkehrs reduziert den MIV nicht stark, wie das Bundesamt für Verkehr in einer Prognose bis 2040 zeigt. Beim nachhaltigsten Szenario, das auf eine kompakte Siedlungsentwicklung und kurze Wege setzt, legt die Verkehrsleistung des Fuss- und Veloverkehrs zwar mit 42 Prozent stark zu, doch der Veloanteil kommt auch dann nur auf knapp 8 Prozent. Dem Interessenverband Pro Velo ist das zu wenig. Er verweist auf Städte in Holland, in denen der Veloanteil heute schon bei 35 Prozent liegt, in Dänemark bei 28 Prozent. Die Schweiz brauche eine massive Veloförderung mit sichereren und breiteren Routen und eigentlichen Veloschnellverbindungen. Im Alltag aber stockt die Verkehrsverlagerung. Zwar nimmt der Velofreizeitverkehr zu, doch der Mikrozensus zeigt auch, dass Kinder weniger das Velo nutzen, wenn die Gefahren für die schwächsten Verkehrsteilnehmer grösser werden.



Modalsplit und Mikrozensus

Die Anteile der Wege, die mit dem öffentlichen Verkehr, dem Auto, dem Velo oder zu Fuss zurückgelegt werden, nennt man den Modalsplit. Er weist den Anteil der verschiedenen Verkehrsmittelgruppen an den durchschnittlichen Tagesdistanzen aus. Die Prozentzahlen beziehen sich dabei auf den sogenannten leistungsbezogenen Modalsplit: Er berücksichtigt sämtliche Distanzen, die bei den Befragungen genannt werden. Die letzte entsprechende Befragung, der sogenannten Mikrozensus, erfolgte 2010 durch das Bundesamt für Statistik. Städte verfügen teilweise über eigene Erhebungen.

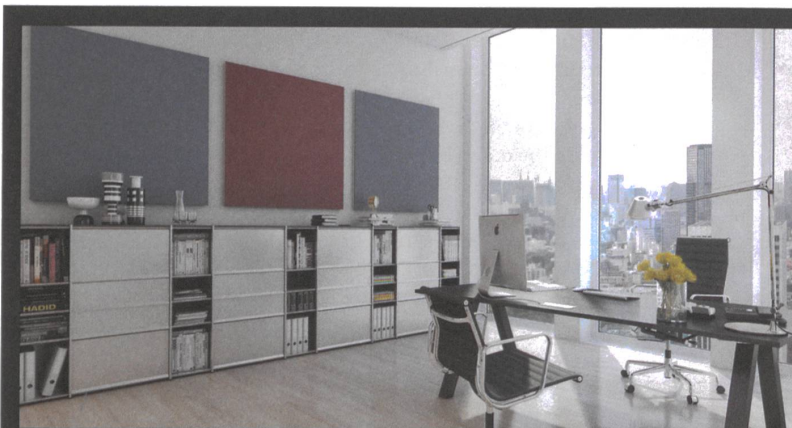
Autos und Velos teilen

Eisenbahn, Bus und Flugzeug sind geteilte Verkehrsmittel. Sharing im Verkehr gibt es seit eh und je. Neben den klassischen Mietwagen von Avis, Budget, Europcar oder Hertz stehen an 1460 Standorten in der Schweiz die - mehrheitlich roten - Fahrzeuge von Mobility, die via Computer oder Smartphone reserviert werden. Mobility zählte Ende 2016 mehr als 127 000 Nutzerinnen und Nutzer. Der Zuwachs betrug in den letzten Jahren jeweils rund sieben Prozent.

Während die Mobility-Fahrzeuge ihren Parkplatz haben, an den sie zurückgefahren werden müssen - Ausnahme sind ganz wenige Autos, die zwischen Zürich und Bern benutzt werden können -, betreibt die Genossenschaft auch Versuche mit Free-floating-Fahrzeugen von «Catch a Car» in Basel und Genf. Bisher sind 120 Fahrzeuge für mehr als 5000 Nutzerinnen und Nutzer in Betrieb.

Zusammen mit der Migros hat Mobility das «Sharoo»-System aufgebaut. Bereits rund 1100 private Fahrzeugbesitzer haben in ihre Autos einen Computer einbauen lassen, der es erlaubt, den Wagen an Dritte zu vermieten und die Kosten abzurechnen.

Mehr als Autos werden Fahrräder geteilt. Landesweit kennt man die Mietvelos von «Rent a Bike» an den Bahnhöfen. In vielen grösseren Orten gibt es die von den Detaillisten mitgetragenen Gratis-Leihvelos, zum Beispiel «Zürich rollt», zusammengeschlossen unter dem Dach von «Schweiz rollt», einem System, das sich vor allem an Touristen wendet. Postauto betreibt in mehreren Regionen das Smartphone-gestützte «Publibike»-System. In der Zentralschweiz existiert «Nextbike». In Biel gibt es «Velospot». Jedes dieser Systeme funktioniert etwas anders. Einen Überblick verschafft die Website Bikesharing.ch. Das erste rein mit E-Bikes betriebene Free-floating-Verleihsystem «Smide» in Zürich könnte später Teil eines grösseren Veloverleihsystems werden. ●



Holzpaneel mit FeinMikro acoustic by adeco