

# Öffentlicher Verkehr und Raumplanung

Autor(en): **Eng, Franz**

Objektyp: **Preface**

Zeitschrift: **Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme**

Band (Jahr): **35 (1978)**

Heft 1-2

PDF erstellt am: **21.07.2024**

## **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.

# Öffentlicher Verkehr und Raumplanung

Von Franz Eng, Nationalrat, Günsberg/Solothurn

Der öffentliche Verkehr beeinflusst die Raumplanung vielfältig und handfest. Zwar wird er in der Theorie nicht als primäres Siedlungsgestaltungsmittel betrachtet, in der Praxis erweist er sich doch wegen des hohen Standes seiner Infrastruktur als wichtige Steuergrösse bei der Verwirklichung raumplanerischer Absichten. Neben den SBB mit ihrem annähernd 3000 km langen Schienennetz bewältigen 631 konzessionierte Transportunternehmen die öffentlichen Verkehrsaufgaben. Das Schienennetz von über 2000 km der Bahnen des allgemeinen Verkehrs setzt jeder Planung ebenso Rahmenbedingungen wie die 370 Zahnrad-, Standseil- und Luftseilbahnen, die als fester, vielfach irreversibler Bestand regionaler Verkehrserschliessungen die Konzepte präjudizieren. Die Nahverkehrsmittel der Agglomerationen und die konzessionierten Automobilunternehmungen der Regionen bedienen ihrerseits ein Strassennetz von rund 5000 km Länge, das wegen seiner Funktion und der dafür aufgewendeten Kosten seinerseits wiederum jeden Plan direkt gestaltet. Wohl ist in der Raumplanung der öffentliche Verkehr nicht Selbstzweck, in ihrer stetig gewachsenen Form und in ihrem Ausmass sind die Träger des öffentlichen Verkehrs indessen unmittelbar raumwirksam. Raumplanung und öffentlicher Verkehr beeinflussen sich gegenseitig auch in ihrer Funktion: beide bestimmen die Siedlungsstruktur. Mit dem Aus- und Neubau von Verkehrsträgern lassen sich Siedlungsentwicklungen und regionale Konzepte massgeblich unterstützen. Allerdings bedarf es jeweils eines gut ausgebauten öffentlichen Verkehrs, der als Massentransportmittel Personen und Gütern bereitsteht, regelmässig transportiert und selbst dann nach einem angemessenen Fahrplan fährt, wenn die Benützung in frequenzarmen Zeiten gering ist oder wenn die Strassenverhältnisse ungünstig sind. Soll die Raumwirksamkeit tatsächlich eintreten, muss zudem

auch den Ansprüchen an den Reisekomfort im Nah- und Fernverkehr Rechnung getragen werden. Erst dann wird der öffentliche Verkehr zu einer Alternative des privaten Verkehrs, der sonst im Siedlungs- und Regionalkonzept neue Bedürfnisse schafft und damit den Zielen der Raumplanung in die Quere kommt oder – wenn der Trend vom Zufall geleitet ist – sie gar verhindert.

Schliesslich beeinflussen, ja bedingen sich Raumplanung und öffentlicher Verkehr durch ihre Hauptaufgabe: beide dienen der zweckmässigen Nutzung des Bodens und der geordneten Besiedlung des Landes. Durch sinnvolle Koordination und planliche Sicherstellung einer leistungsfähigen Infrastruktur fördert die Raumplanung strukturelle Wandlungen, während der öffentliche Verkehr – sozusagen als Gegenleistung – dafür sorgt, dass mit dem Boden haushälterisch umgegangen wird, benötigt er doch bei gleichen Transportleistungen unverhältnismässig weniger produktives Land als der Individualverkehr. Andererseits verhindert die Raumplanung in den Ballungszentren, die in der Regel keiner Entwicklungshilfe mehr bedürfen, Fehlinvestitionen im Verkehrssektor, wogegen der öffentliche Verkehr dem Bürger die Voraussetzungen schafft, unter denen ihm eine möglichst grosse Freiheit in der Wahl des Verkehrsmittels gewährt und seine Mobilität zwischen Arbeitsplatz und Heim gesichert wird. Die Raumplanung sucht mithin, zusammen mit dem öffentlichen Verkehr, übergeordnete gesellschafts- und staatspolitische Ziele zu verwirklichen, zumal die optimale Koordination zwischen dem privaten und dem öffentlichen Verkehr zur freien

Wahl des Kommunikationsmittels führen soll, was heute offenbar als eines der begehrtesten Freiheitsziele erscheint.

Letztlich bleibt allerdings zu bedenken, dass sich die gegenseitigen Beziehungen zwischen Raumplanung und öffentlichem Verkehr immer nur als Teilaspekt eines weit umfassenderen Problems darstellen. Die Erfordernisse des Umweltschutzes sind ebenfalls zu beachten wie auch die Kosten, die in hohem Masse bereits entstanden sind und künftig noch anfallen werden. Neben der Koordination der raumwirksamen Einflüsse bleibt dem öffentlichen Verkehr denn auch die Aufgabe, klare Prioritäten zu setzen und kollidierende Interessen aufeinander abzustimmen, fürwahr ein gerütteltes Mass.



Nationalrat Dr. Franz Eng führt in Solothurn ein Anwaltsbüro. Bis 1977 stand er seiner Wohngemeinde Günsberg als Ammann vor. Er präsidiert den solothurnischen Einwohnergemeindeverband und gehört seit 1971 dem Nationalrat an. Ende des letzten Jahres übernahm er den Vorsitz der Interessengemeinschaft für den öffentlichen Verkehr.