

# Stadt und Mobilität im Clinch

Autor(en): **Lischner, Karin R.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **111 (1993)**

Heft 4

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-78125>

## **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.

## Stadt und Mobilität im Clinch

**An einer Tagung der Schweiz. Vereinigung für Landesplanung (VLP) wurden im November in Bern die ersten Ergebnisse des nationalen Forschungsprogrammes «Stadt und Verkehr» präsentiert.**

Das Nationale Forschungsprogramm Stadt und Verkehr setzt sich – so die offizielle Lesart – «...mit der Dynamik der Städte und ihres Umlandes auseinander im Hinblick: auf die Förderung der Lebensqualität unter Schonung der natürlichen Umwelt, auf die Sicherstellung der Funktionstüchtigkeit der Städte im nationalen und internationalen Rahmen und auf die Bewältigung der Verkehrsmobilität unter Beachtung der ökologischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Anforderungen der Zukunft.

Das interdisziplinär ausgerichtete Forschungsprogramm Stadt und Verkehr wird im Auftrag des Bundesrates vom Schweizerischen Nationalfonds durchgeführt. Es begann 1989 und wird voraussichtlich bis 1993 andauern.»

Anders ausgedrückt: Es wird auf zwei Ebenen geforscht:

- auf der Ebene «Stadt» mit dem Fragenkomplex: Was ist eigentlich die heutige Stadt, woran krankt sie, welche Heilungsmöglichkeiten bestehen?
- auf der Ebene «Stadtverkehr» mit dem Fragenkomplex: Wieviel und welche Art Mobilität verträgt die Stadt, oder noch präziser ausgedrückt: Welche Chancen bestehen, die «notwendige» Mobilität in städtischen Agglomerationen mit umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln als dem Auto zu bewältigen?

Die VLP hat sich mit dem letzteren Thema auseinandergesetzt. An der Tagung in Bern wurden die Ergebnisse dreier Forschungsprojekte vorgestellt. Sie zeigen zugleich die Bandbreite und die verschiedenen Denkansätze der Forscher und Forscherinnen. Sie bewegen sich von der Planungstheorie (der Illusion), über die Erhebung des tatsächlichen Verhaltens (der Ernüchterung über planerisches Wirken, mindestens bei dieser Fragestellung) bis hin zum Ausprobieren von Verhaltensänderungen (der partizipativen Planung oder auch «Aktionsforschung»).

### Zu den einzelnen Projekten

#### Die bahngerechte Stadt

*Nikolaus Hartz* und *Hanspeter Liechti* [1] gehen in ihrem Forschungsprojekt von der nicht neuen, aber dennoch immer noch richtigen Vorstellung aus, dass das «Umsteigen auf die öffentlichen Verkehrsmittel» viele Stadtprobleme lösen würde. Das öffentliche Verkehrsmittel wird aber nur dann gewählt, wenn das angestrebte Ziel in einer «konkurrenzfähigen» Reisezeit zum Auto erreicht werden kann. Daraus resultiert die Erkenntnis, dass nicht nur das Angebot verbessert werden muss, sondern auch die Stationsgebiete in den Agglomerationen verdichtet, d.h. umstrukturiert und attraktiv ausgestaltet werden müssen.

Am Fallbeispiel des Kantons Bern konnte nachgewiesen werden, dass im Bereich «Arbeiten» der Bedarf an neuen Arbeitsplätzen und der Flächenzuwachs der bestehenden Arbeitsplätze für die nächsten 15 Jahre an diesen Standorten abgedeckt werden könn-

te. Nicht nur das, auch zwei Drittel des zukünftigen Wohnraumbedarfs der 12 Regionen, die durch die S-Bahn erschlossen werden, könnten im Stationsgebiet plaziert werden. Notwendig wären Nachverdichtungen und Einzonungen in diesen Bereichen, als Voraussetzung dazu: eine intensive Zusammenarbeit zwischen Gemeinden, Kanton und Bund.

#### Der mobile Stadtmensch

Dieser Ansatz – bessere Siedlungsanordnung gleich mehr Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr – wurde durch die Ergebnisse der Untersuchung von Frau *Ellen Meyrat-Schlee* [2] teilweise in Frage gestellt. Ihre Ausführungen beschränkten sich allerdings auf die Freizeitmobilität.

Sie stellte fest, dass der Zusammenhang zwischen Wohnqualität und Mobilität viel komplizierter ist. Wohl können enge Wohnverhältnisse und fehlende Aussenräume in der näheren und weiteren Umgebung dazu führen, dass mehr Zeit ausserhalb des Wohnumfeldes verbracht wird (Verdichtung erzeugt Freizeitmobilität), dies muss aber nicht so sein. Schon gar nicht gilt der Umkehrschluss.

Gute Wohnbedingungen schränken in keiner Weise den Drang ein, ausserhalb des befriedigenden Wohnbereichs Neues zu erleben. Vielmehr «fördern» sie – da sie meistens mit guten finanziellen Verhältnissen der Bewohner und einem entsprechenden Lebensstil gekoppelt sind – sogar die Mobilität.

Natürlich ist das ein falscher Schluss. Es zeigt aber auf, dass das «In-der-Freizeit-mobil-Sein» ein eigenständiges Bedürfnis ist, das von vielen Faktoren abhängt, vom sozialen Beziehungsnetz, von der Verfügbarkeit über ein Auto (was man hat, braucht man auch), vom Alter, von der finanziellen Situation und vor allem von der Werthaltung und der Lebenseinstellung. Es heisst also, zur Kenntnis zu nehmen, dass baulich-planerische Mittel (Wohnumfeld-Verbesserungen) die Entscheidung, in die Ferne zu schweifen, vermindern können, dass aber diese Entscheidung – der Drang nach Tapetenwechsel, der Wunsch, dem täglichen Allerlei zu entfliehen – tiefere und vielfältigere Ursachen hat und nicht nur die Reaktion auf schlechte Wohnverhältnisse ist.

#### Umsteigen – eine Sache des Wollens

Noch mehr Zweifel regten sich an der mechanistischen Denkweise (hier planerische Massnahme – dort Umsteigen) nach der Präsentation der Ergebnisse des Forschungsprojekts «Verhaltensänderungen im Verkehr, objektive und subjektive Faktoren zur Änderung des Verkehrsverhaltens». *Jürgen Dietiker*, *Karin R. Lischner*, *Walter Wyss* [3] und etwa 200 weitere Beteiligte haben ausprobiert, was das eigentlich bedeutet: Umsteigen.

Das Forschungsteam ging auf die Strasse und versuchte, mit Institutionen (Anbietern öffentlicher Verkehrsmittel) und den Benut-

#### Literatur

Die Berichte zu den einzelnen Forschungsprojekten sind zu beziehen bei der Programmleitung NFP «Stadt und Verkehr», Postfach 4925, 8022 Zürich:

- [1] *Nikolaus Hartz/Hanspeter Liechti*: «Stadtgerechte Bahn – bahngerechte Stadt, OeV-orientierte Strukturierung von Stadtregionen unter Nutzung der Entwicklungspotentiale an Stationen, Fallbeispiel Stadtregion Bern», Bericht Nr. 26 des NFP «Stadt und Verkehr», Bern, 1992
- [2] *Ellen Meyrat-Schlee*: «Mobil sind die andern. Wohnqualität, Quartierleben und Sesshaftigkeit», Bericht Nr. 18 des NFP «Stadt und Verkehr», Zürich, 1992
- [3] *Jürg Dietiker, Karin R. Lischner, Walter Wyss*: «Verhaltensänderungen im Verkehr. Praxisorientierte Untersuchung des Mobilitätsverhaltens an Fallbeispielen: – Aktionsforschung, – Einkaufsmobilität, – Pendlerverkehr, – Ferienmobilität», Bericht Nr. 35 des NFP «Stadt und Verkehr», Windisch/Zürich, 1992, in Vorbereitung

zern Chancen und Schwierigkeiten des Umsteigens im Alltag konkret auszuprobieren. Fallbeispiele waren dabei:

- für den Arbeitsverkehr: die Firma Landis + Gyr in Zug
- für den Einkaufsverkehr: die Region Baden/Wettingen
- für den Freizeitverkehr: das Obergoms.

Die Ergebnisse widerspiegeln die reale Alltagswelt. In den städtischen Agglomerationen beispielsweise stimmt das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln (das hier und dort noch verbessert werden kann): hier kann man, wenn man will, umsteigen.

Verbesserungen des Verkehrsangebots sind für das «Umsteigen» aber nicht der entscheidende Faktor. Auch wäre heute das Wissen vorhanden, dass es für Menschen und Umwelt zukunftsweisendere Verkehrsmittel gibt als das Auto.

Für Leute, die teilweise oder immer das Auto benützen, bedeutet «Umsteigen» jedoch ganz konkret, viele kleine, aber schwerwiegende individuelle Unannehmlichkeiten in Kauf zu nehmen. Autoverzicht heisst heute: grundsätzliche Überprüfung und damit Änderung des Alltags.

Nur wenige sind bisher bereit, individuelle Unannehmlichkeiten zugunsten von kollektivem Nutzen auf sich zu nehmen, und sie fürchten, einseitig Opfer zu bringen. Voraussetzungen für eine Verbesserung der Situation der Umsteiger wären: gesellschaftliche Anerkennung ihres Tuns als positive Lebenshaltung sowie die Sicherheit, in unangenehmen Situationen (verpasste Züge, Anpöbelungen, Gepäckschleppen usw.) nicht hilflos und allein dazustehen.

Eine Änderung des Mobilitäts-Verhaltens liegt am Wollen, nicht am Wissen oder am Nichtkönnen.

*Karin R. Lischner*, Zürich