

Pendlerverhalten und Bahnausbau

«Wir sollten mehr Langsamkeit wagen»

Schweiz Dossier: Die Zukunft des öffentlichen Verkehrs Freitag, 31. Mai



Der Ausbau der Verkehrswege führe zu Entwurzelung, sagt Vincent Kaufmann, Professor für Stadtsoziologie und Mobilitätsanalyse an der ETH Lausanne. Er findet, die Wirkungen sollten vorab besser bedacht werden. Nachträgliche Verteuerungen hält er für unsozial.

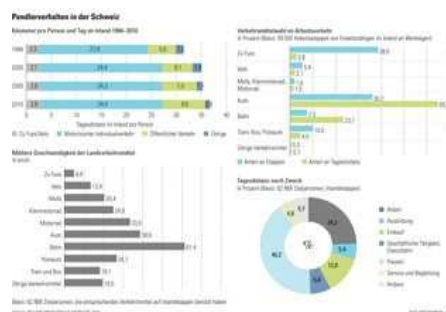
Interview: Paul Schneeberger

Herr Kaufmann, Sie sind ein Kritiker des Dogmas, dass Verkehrswege ausgebaut und Transportmittel beschleunigt werden müssen. Weshalb?

Wir müssen sehen, was in den letzten Jahrzehnten passiert ist. Erst haben wir die Autobahnen gebaut, und jetzt bauen wir die Eisenbahnen aus. Wir machen unser Land noch kleiner, als es ohnehin schon ist. Vor allem die Beschleunigung und der Angebotsausbau bei der Bahn haben zu längeren Pendlerdistanzen geführt. Heute legt fast ein Zehntel der Erwerbstätigen in der Schweiz täglich Arbeitswege von über 50 Kilometern Länge zurück.

Ist das schlecht? Volkswirtschaftler argumentieren, je weiter das Einzugsgebiet von Arbeitsplätzen bzw. je grösser der Radius der Arbeitnehmer sei, desto grösser sei der Wohlstand.

Das stimmt. Aber es gilt auch staatspolitische und gesellschaftliche Aspekte zu berücksichtigen. Immer weniger Menschen ziehen von einem Kanton in den anderen um. Um wenn, dann in der Regel nicht, um dorthin zu ziehen, wo sie arbeiten, sondern ins Grüne. Wir sind zwar sesshafter, aber weniger verwurzelt als früher. Das hat Konsequenzen, etwa für die Bereitschaft, sich am Wohnort politisch zu engagieren.



Haben wir überhaupt eine Wahl? In Haushalten, in denen beide Erwachsenen arbeiten, muss meist mindestens jemand an die Arbeit pendeln.

Es ist eine Frage des Masses. Die einzelnen Agglomerationen sind unsere funktionalen Räume – also die Städte von heute. In diesen Räumen wird gependelt, klar. Die Frage ist, ob wir darüber hinaus pendeln sollen. Hier sind die Verkehrswege zentrales Instrument der Steuerung. Viele Kantone haben das erkannt. Auf Bundesebene sind wir noch nicht so weit. Es gibt niemanden, der den weiteren Ausbau der Bahn darauf überprüft, ob er von einer übergeordneten Warte aus erwünscht ist.

Wer sollte das tun?

Das ist zu klären. Treiber der nationalen Ausbauten sind die SBB. Aber sie haben nicht den Auftrag, die Raumwirksamkeit von Ausbauten oder Beschleunigungen zu bedenken. Ihr Ziel ist betriebswirtschaftlich, und das führt zu einer Ankurbelung der Mobilität.

Aber der Ausbau der Bahn wird ja damit begründet, Verkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern.

So wird argumentiert, ja. Zu einem Teil ist das auch geschehen. Nur haben die höhere Geschwindigkeit zwischen Bern und Olten und die Fahrplanverdichtungen im ganzen Land vor allem zu einer weiteren Verkehrszunahme geführt.

Weiterer Bahnausbau

P. S. · Der Nationalrat wird nächste Woche das Paket zum weiteren Ausbau der Eisenbahn beraten. Zum einen geht es um die Initiative des Verkehrsclubs der Schweiz, der die Hälfte der heute in die Strassenkasse fließenden Mittel dem öffentlichen Verkehr zur Verfügung stellen möchte. Bundesrat und Ständerat stellen dem die Verankerung eines neuen Fonds für die dauerhafte Finanzierung der Bahninfrastruktur in der Verfassung gegenüber. Darüber wird nach dem Parlamentsbeschluss eine Volksabstimmung stattfinden. Zum anderen steht ein Parlamentsbeschluss über die nächsten Ausbauschritte bis 2025 an. Hat das neue Finanzierungskonzept Mehrheiten bei Volk und Ständen gefunden, kann dagegen das Referendum ergriffen werden.

Betrifft das von Ihnen kritisierte Pendeln auf grosse Distanzen nicht nur eine kleine Schicht von Kaderangestellten?

Es betrifft Menschen oben und unten in der Gesellschaft. Kaderangestellte, aber auch prekär Beschäftigte, zum Beispiel mit befristeten Verträgen. Sie ziehen nicht um, weil sie nicht wissen, wie sicher ihre Stelle ist. Wenn wir die Bahn weiter beschleunigen – auf der Strasse sind die möglichen Geschwindigkeiten ausgereizt –, werden mehr und mehr Menschen auch aus der Mittelschicht zu Pendlern zwischen den verschiedenen Agglomerationen.

Wie steht es eigentlich um die Heimarbeit, die durch neue Technologien möglich wäre?

Ich meine, hier ist durch die jüngsten technischen Verbesserungen noch ein Schub zu erwarten. Mehr Arbeitnehmer werden einzelne Tage in der Woche zu Hause arbeiten.

Die Doktrin für Schiene und Strasse lautet: erst Ausbauen, dann Preise erhöhen.

Ich finde das falsch. Bevor man ausbaut, sollte man klären, welche Wirkungen man erzielen will. Sonst baut man besser gar nicht aus. Nachträgliche Verteuerungen halte ich für unsozial. Sie treffen vor allem die erwähnten Menschen unten in der Gesellschaft.

Sie finden, bei Beschleunigungen und Ausbauten sei auf die Bremse zu treten?

Wir sollten mehr Langsamkeit wagen, ja. Und uns bei Ausbauten genau überlegen, wofür wir diese vornehmen. Wegweisend scheint mir der Ansatz, den man in Zürich mittelfristig für die Weiterentwicklung der S-Bahn wählt. Ausbauen vor allem im inneren Kreis der Agglomeration, dort, wo die bauliche Dichte hoch ist.

Aber können wir das Schwungrad überhaupt anhalten? Wir sind in der Schweiz drauf und dran, zu einer flächendeckenden Stadt zu werden.

Wir müssen auf die Bremse treten. Teil des Erfolgsgeheimnisses der Schweiz war die grosse Zahl verschiedener Unterschiede. Ich fände es problematisch, wenn das Land vor allem noch aus je einer Metropole in der Nordschweiz und am Genfersee bestünde.

Wo würden Sie denn die Grenze bei den Pendlerdistanzen ziehen?

International spricht man von 80 Kilometern pro Weg und Tag als Grenze. In der kleinen Schweiz würde ich sie bei 50 Kilometern ansetzen.

Genf–Lausanne oder Luzern–Zürich?

Ja, etwa so, wobei immer die individuellen Fälle anzusehen sind und es darauf ankommt, mit welchen raumplanerischen Massnahmen Ausbauten von Verkehrswegen begleitet werden.

Müsste man nicht die gut erschlossenen Zentren der Kernstädte als zentrale Orte noch mehr stärken? Zum Beispiel durch bauliche Verdichtung oder indem Arbeitsplätze dort konzentriert und nicht an die Peripherie verlegt werden?

Dichte ist auch so ein Dogma. Ich bin im 18. Stock aufgewachsen, habe also keine Mühe damit. Wir sollten dort verdichten, wo die bauliche Dichte hoch ist und die Akzeptanz gross. Die Kernstädte haben eine grosse Verantwortung. Sie sollten vermehrt wieder über ihre Grenzen hinausdenken, anstatt sich zunehmend abzuschotten. Indem sie etwa den Autoverkehr immer mehr beschränken, vergrössern sie die Belastung durch ihn im ersten Agglomerationsgürtel. Dadurch sinkt die Attraktivität dieser Vororte, es besteht das Risiko der Ghettobildung, und die Menschen ziehen noch weiter hinaus.

Planer halten dem entgegen, die Agglomeration müsse schlicht am Wesen der Stadt genesen: weniger Autoverkehr, weniger Einfamilienhäuser.

Ich bin da skeptisch, auch gegenüber der Absolutheit des Modells von der nachhaltigen Stadt. Wir haben eine Untersuchung gemacht, bei der sich zeigte, dass Menschen mit Auto und Haus ökologisch nicht schlechter, zum Teil sogar besser abschneiden als Stadtbewohner. Wir nannten das den Grill-Effekt: Wer weniger dicht wohnt, bleibt am Wochenende eher zu Hause. Und das ist in einer Zeit von Bedeutung, in welcher der Freizeitverkehr relativ den grössten Teil der Mobilität ausmacht.