

Podium 1 vom 13. März 2013

Siedlungsentwicklung und öffentlicher Verkehr – Versuch eines Fazit

Podiumsteilnehmer:

Dr. Andreas Flury, Andreas Flury GmbH, Raum Umwelt Infrastruktur

Reto Lorenzi, Chef der Sektion Verkehrspolitik, Bundesamt für Raumentwicklung

Wilhelm Natrup, Kantonsplaner, Chef Amt für Raumentwicklung

Markus Traber, Chef Amt für Verkehr im Kanton Zürich

Das Problem - die Lösung - gute Beispiele: Mit diesen Ansätzen führte Reto Lorenzi ins Thema des ersten Podiums ein (siehe Präsentation).

Die wichtigsten Punkte, die Reto Lorenzi als Erfolgsmerkmale aufführte:

- *Die integrale Planung, d.h. die Koordination zwischen Siedlung und Verkehr und ebenso zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern ist ein entscheidender Faktor*
- *Der Wettbewerbsgedanke zwischen den Verkehrsträgern und zwischen den Agglomerationen führt zu nachhaltiger Entwicklung*
- *Effizienz und Effektivität, also die zielgerichtete Beschränkung auf das Wesentliche, beachtet die Wirksamkeit*
- *Eine langfristig ausgerichtete Finanzierung, die ausreichend, verlässlich und doch flexibel ist, um sinnvolle Korrekturen vornehmen zu können*

Das Problem – keine Neuheit

Die Bevölkerung und die Mobilität wächst, und das vorwiegend in den Städten und Trabantenstädten der Schweizer Metropolen – hier rund um Zürich. Dadurch nehmen der Verkehr sowie die Wohn- und Arbeitsflächen zu und wenn dies unkontrolliert passiert, die Zersiedelung. Es stellt sich also die Frage, in welche Richtung wir gehen wollen und wie wir das steuern können.

Die Lösung – über Grenzen hinweg

Die Agglomerationsprogramme des Bundes sind ein zentrales Element, um eine nachhaltige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zu erreichen. Auch wenn Wilhelm Natrup richtigerweise darauf hinwies, dass diese Programme primär lenkende Infrastruktur-Programme seien und keine Siedlungsprogramme. Dem Programmnamen entsprechend rücken daher die Agglomerationsräume ins Zentrum der Aufmerksamkeit unabhängig von politischen Strukturen und Grenzen. Der vertikalen Hierarchie von Gemeinde, Kanton und Bund überlagert sich die horizontale der dicht besiedelten Stadträume, wie es Markus Traber sehr bildlich darstellte. Dass Gemeinden dies grundsätzlich positiv bewerten, ist nicht selbstverständlich, denn ihnen ist auch klar, dass damit die Gemeindeautonomie noch mehr abnimmt.

Gute Beispiele – in Zürich

Und die Praxis in Zürich, die guten Beispiele? Welche konkreten Projekte erfüllen die obigen Bedingungen, bzw. wurden erfolgreich umgesetzt? Da stehen ganz klar die Glattalbahn und Tram Zürich West im Vordergrund. Sowohl beim Tram Zürich West zwischen Zürich Hardbrücke und Bahnhof Altstetten als auch bei der Glattalbahn in Zürich Nord wurde der Auftrag eine Bahn zu bauen letztlich zur überwiegend positiven Stadtentwicklung durch einen Trambahnbau, wie das der ehemalige Glattalbahn-Projektleiter, Andreas Flury, formulierte. Wie recht er hat, denn wo ein Tram fährt, entsteht Stadt! Und damit könnten auch die klassischen Elemente, die Urbanität erst ausmachen - wohnen, arbeiten, erholen, Kultur, soziale Netze und Verkehr – auch in den Trabanten um die Kernstadt Fuss fassen.

Peter Anderegg, Präsident VöV Zürich