

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Band: 25 (2012)
Heft: 10

Artikel: Raumpolitik, aber anders : ein Politiker formuliert acht Vorschläge, um den Raumfrass zu stoppen - hat aber kaum noch Hoffnung
Autor: Germann, Willy
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-392242>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 08.11.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

RAUMPOLITIK, ABER ANDERS Ein Politiker formuliert acht Vorschläge, um den Raumfrass zu stoppen – hat aber kaum noch Hoffnung.

Text: Willy Germann*

Nach Erfahrungen als Politiker der CVP mit über 30 Jahren Umweltpolitik im Grossen Gemeinderat von Winterthur und im Zürcher Kantonsrat prognostiziere ich: Keine Gemeinde- oder Kantonsregierung wird den Mut aufbringen, eine konsequent raumschonende Raum- und Verkehrspolitik zu verfolgen. Ausnahmslos alle Parteien sind in der Raumpolitik Künstlerinnen der Verdrängung. In Schubladen säuberlich geordnet sind Energie, Umwelt, Verkehr und Raum. Über alle Schubladen sprayt man den Nebel einer 2000-Watt-Gesellschaft. Doch den Nebel will niemand lüften – dann würde die Wachstums- und Wohlstandsbremse sichtbar. Alles deutet darauf hin, dass sich Wirtschaft, Gesellschaft und Politik weiter nach einer zerstörerischen Nachfrage nach Raum und Mobilität richten. Dass man noch mehr Strassen plant, noch bessere ÖV-Verbindungen in entlegene Gebiete und noch mehr Kapazitäten für den Flughafen baut.

EINSCHRÄNKUNG STATT WACHSTUM Wenn bei den Ursachen des steigenden Energieverbrauchs angesetzt werden soll, stecken fast alle Politiker den Kopf in den Sand. Unsern ressourcenfeindlichen Lebensstandard wagen sie nicht anzutasten. Dabei gibt es nur eine Botschaft: weniger Raum verbrauchen, weniger fahren (ausser mit dem Velo), weniger fliegen, weniger Strom verbrauchen, weniger konsumieren, weniger wegwerfen, weniger Tempo, weniger Perfektion und auch ein bisschen weniger Sicherheit. Warum aber stellen die Politiker den steigenden Raumbedarf sowie den anhaltenden Konsum an Gütern weit über den Grundbedarf hinaus kaum in Frage? Die Antwort ist einfach: Eine Politik, die den Konsum einschränkt, gleichzeitig Verkehrswachstum auf Strasse und Schiene vermeiden und die wachsenden Raumbedürfnisse bremsen will, tut weh. Eine Politik der Einschränkung muss schonungslos das Bruttoinlandsprodukt kritisieren, wo jede Autofahrt und jeder verschwindende Quadratmeter Landwirtschaftsland positiv zu Buche schlagen. Eine solche Politik muss aber auch den Grundbedarf, also die Sozialpolitik und unsern Armutsbegriff hinterfragen. Einen Armutsbegriff, wonach die grosse Mehrheit der Bevölkerung vor sechzig Jahren arm aufgewachsen ist, dafür auf dem Niveau ungefähr einer 2000-Watt-Gesellschaft. Mit dem Ziel einer solchen Gesellschaft muss man den Mut haben, auch das liberale Selbstverwirklichungs- und Selbstbestimmungsdenken zu hinterfragen, und damit die Freiheit, sich beliebig breit zu machen

und sich jederzeit und überall automobil zu bewegen. Es galt und gilt als Bruch der Political Correctness, Fragen zu stellen wie: Schafft volles doppeltes Erwerbseinkommen statt geteiltes Erwerbseinkommen nicht auch doppelte Verkehrswege, mehr Raum- und Energieverbrauch, mehr Kaufkraft für Luxuskonsum? Braucht jedes Kind einen eigenen Computer oder Fernseher? Gilt es als diskriminiert, wenn es sein Zimmer teilen muss? Wie sieht die Raumbilanz der Eltern und Kinder nach möglichst früher Nestflucht aus, nach dem Zerfall der Familie? Doch welche Partei stellt die nationalen und globalen Wachstumszwänge in Frage? Oder steht zum Konflikt zwischen Verzicht und Arbeitsplätzen? Oder kritisiert die Ökobilanz der liberal-hedonistischen 24-Stunden-Gesellschaft?

Mit einer wirksamen Raumpolitik, die Verkehr vermeiden hilft, verbrennen sich Parteien bei einem Teil ihrer Klientel die Finger. Also lässt man die Finger davon. Die einen verschweigen, dass die Ursachen des steigenden Raumbedarfs pro Person sich nicht bloss in einem übersteigerten Selbstbestimmungsdenken finden, sondern auch bei gestiegener Kaufkraft. Der Durchschnittsschweizer kann sich mehr Raum leisten. Hier den Hebel anzusetzen, gefällt der Linken nicht. Die andern verschweigen, dass der wachsende Raumbedarf auch mit zu tiefen Energiekosten, vor allem mit viel zu tiefen Kosten des Motorfahrzeugverkehrs zusammenhängen, mit zu günstigem Bauland im Grünen sowie mit anachronistischen Steuerabzügen. Hier den Hebel anzusetzen, gefällt der Rechten nicht. Und so wächst in unheiliger Allianz die Kluft zwischen Wort und Tat. Den Raumhunger des Einzelnen nehmen die meisten Politiker und Parteien gleichsam als Naturgesetz an.

SCHEREN IM KOPF Jede Partei propagiert dafür vollmundig die Siedlungsentwicklung nach innen. Doch die verfügbaren Reserven reichen nicht aus, um den Raumhunger pro Kopf der ohnehin wachsenden Bevölkerung zu stillen. Und diese Reserven werden zu wenig genutzt. Ein Beispiel: In Zürich West ist Wohnraum für 7000 Einwohner vorgesehen. Bei einem jährlichen Bevölkerungswachstum von 20 000 Personen im Kanton Zürich und wachsenden Zupendlerströmen müsste im bestens erschlossenen Zürich West eigentlich Wohnraum für 70 000 Einwohner geschaffen werden. Warum aber verläuft die Siedlungsentwicklung nach innen nur zögerlich? Meine Erfahrung: Die Raumpolitik leidet unter Scheren im Kopf, der Schere Gleichheit und Kon-

formismus, die den Siedlungseintopf für lauter fast gleiche Wohnbedürfnisse schafft; der Schere Perfektion und Sicherheit, die neue Nutzungen und Nutzungsflexibilität mit viel Bürokratie erschwert, beispielsweise mit unsinnigen Brandschutzvorschriften; der Schere Denkmalpflege, die oft auf dogmatische Art nur den Blick zurück und nicht nach vorn zu richten vermag und wertvolles Neues von hoher Dichte verhindert; den Scheren Ortsbilschutz und Gesundheit, die Hochbauten mit weit höherer Ausnützung und etwas Schattenwurf erschweren; der Schere Spekulation, die höhere Dichten für Private scheut, und der Schere Rekursrecht mit den Ängsten vor Verzögerungen.

ACHT POSTULATE Was aber heisst raumschonende Siedlungs- und Verkehrsentwicklung? Dazu acht Vorschläge an all jene, die nun in den Parlamenten sitzen:

- Ausnützungsziffern und Zonenarten müssen ersetzt werden durch knappe Vorgaben, zum Beispiel: Verkehr vermeiden, Nutzungsflexibilität im Hinblick auf die längere Lebenserwartung der Menschen, Grünraumschonung, gute Gestaltung.
 - Die Gemeinden müssen eine aktive Landpolitik betreiben, verbunden mit der Innenverdichtung.
 - Die öffentliche Hand nimmt zugunsten bezahlbaren Familienwohnraums eine bessere Nutzung öffentlicher Grundstücke an die Hand. Und öffentliche Grundstücke sind auch die Brachen der SBB oder der Armee.
 - In den Städten stehen in Fussdistanz zu den Knoten des öffentlichen Verkehrs Hochhäuser von hoher Dichte und – dank Wettbewerben – von hoher gestalterischer Qualität.
 - Eingeschossige Bauten, auch Gewerbebauten, Läden wie die Eingeschossener von Lidl, Aldi, Aves und so weiter werden nicht mehr bewilligt.
 - Jedes sanierte Stadion hat eine gemischte Mantelnutzung.
 - Oberirdischer Parkraum mit mehr als zehn Parkplätzen wird nicht mehr erlaubt.
 - Auf dem Militärflugplatz Dübendorf, dem wertvollsten Tafelsilber des Bundes, ist eine Stadt von hoher Dichte für Forschen, Wohnen, Freizeit und Einkauf zu bauen.
- Hätten solche Postulate vor zwanzig Jahren eine Chance gehabt, sähe die Schweiz heute anders aus, und es ginge den Bewohnerinnen und Bewohnern besser. *Willy Germann aus Winterthur befasste sich während über dreissig Jahren Parlamentsarbeit im Grossen Gemeinderat Winterthur und im Zürcher Kantonsrat als Vertreter der CVP engagiert mit Raum- und Verkehrspolitik.