

Schweiz

Kein Platz für Pendler

Die Schweizer wurden jahrzehntelang zum Pendeln erzogen. Das war keine gute Idee: Die Strassen und Bahnen sind vollgestopft, die Kosten laufen aus dem Ruder, die Landschaft wird verschandelt. Der Bundesrat will die Pendler deshalb wieder sesshaft machen. Das hiesse: Allein in der Stadt Zürich müssten rund 120 000 neue Wohnungen gebaut werden. *Von Gordana Mijuk und Christine Brand*

Unsere Städte wuchern, wie's halt kommt, geschwürartig, dabei sehr hygienisch; man fährt eine halbe Stunde lang mit einem blanken Trolleybus und sieht das Erstaunliche, dass die Vergrößerung unserer Städte zwar unaufhaltsam stattfindet, aber keineswegs zum Ausdruck kommt.» Diese Zeilen stammen aus einem Pamphlet mit dem Titel: «Achtung: die Schweiz». Geschrieben hat es der Schriftsteller und Architekt Max Frisch zusammen mit Lucius Burckhardt und Markus Kutter – vor 55 Jahren. Die Autoren warnten schon damals vor einer unkontrolliert wachsenden Stadtlandschaft und forderten, die Siedlungsfläche zu begrenzen.

Wirtschaft treibt Zersiedelung

Doch Frisch blieb ein Rufer in der Wüste. Passiert ist das Gegenteil. Die Schweiz hat in den letzten 50 Jahren eine unvergleichbare, staatlich subventionierte Zersiedelung des Landes erlebt. Bahnlinien zerschneiden heute das Land bis weit in die Peripherie. Das Autobahnnetz reicht praktisch bis in die Quartiere hinein. Ein- und Zweifamilienhäuser verschandeln die schönsten Sonnenhänge.

Die immer feingliedrigere Verästelung der Bahn- und Strassennetze erfolgte unter dem Primat der Standort-

qualität. Erreichbarkeit und Anschluss waren und sind die Kriterien, mit denen Städte, aber auch kleinste Gemeinden gemessen werden.

Profitiert davon hat in grossem Masse die Wirtschaft; Firmen können ihre Arbeitnehmerschaft aus einem grossen Einzugsgebiet auswählen. Und die Arbeitnehmer haben die Möglichkeit, in der Stadt ihre Brötchen zu verdienen und am Abend ins traute Heim im Grünen zu pendeln. Immer weniger sind bereit, wegen einer Arbeitsstelle umzuziehen. Zu gut und billig sind die Verbindungen, zu vorteilhaft Steuern und Immobilienpreise im Umland.

Die Folge: Die Zahl der Pendler ist in den letzten 30 Jahren stark gestiegen. Zwei Drittel der Berufstätigen, über drei Millionen Menschen, steigen täglich in ein Verkehrsmittel, um vom Wohnort zum Arbeitsort zu gelangen. Durchschnittlich sind sie 28 Minuten unterwegs. Mehrere hunderttausend Personen benötigen eine Stunde und mehr für den Arbeitsweg. Trotz der Beschleunigung des Verkehrs blieben die Fahrzeiten in den letzten Jahren konstant – weil die Pendler zunehmend längere Distanzen auf sich nehmen. Kurzum: Das Pendeln ist in der Schweiz zur Lebensform geworden.

Auch darum schreitet die Zersiedelung des Landes ungebremst fort; pro Sekunde wird ein Quadratmeter Kulturland von Strassen, Wohn-, Industrie- oder Infrastrukturbauten ver-

«Das ginge nur, wenn man Tabula rasa machte, die Stadt abrisse und nochmals neu baute. Grösser, höher, dichter.»



schluckt. Das entspricht zehn Fussballfeldern pro Tag.

Der Bundesrat will nun der Zersiedelung Einhalt gebieten und das Pendeln der Erwerbstätigen eindämmen. Zu hoch sind die Kosten für Ausbau und Unterhalt der Verkehrsnetze. Pendler, zieht an euren Arbeitsort!, lautet jetzt plötzlich die Aufforderung aus dem Bundeshaus. Und weil der moralische Aufruf ungehört verpuffen würde, sollen höhere Preise für Bahntickets, Autobahnvignetten und Benzin sowie die Streichung von Steuerabzügen die Pendler sesshaft machen.

Nur: Was würde geschehen, wenn die Pendler das Pendeln wirklich lassen würden? Was hiesse dies zum Beispiel für die Stadt Zürich, das grösste Pendlerzentrum der Schweiz? In der es fast so viele Arbeitsplätze wie Einwohner gibt? Die neusten Pendlerzahlen stammen aus der Volkszählung des Jahres 2000 und sind überholt. Doch die auf Anfrage der «NZZ am Sonntag» erstellten Hochrechnungen des Kantons Zürich zeigen: Täglich strömen mehr als 162 000 Pendler in die Stadt Zürich, um hier zu arbeiten – während 44 000 Zürcher die Stadt wegen ihres Jobs tagsüber verlassen. Gut 90 000 Zupendler reisen mit dem Auto an, über 70 000 mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Die meisten wohnen in der Agglomeration, viele kommen aber auch aus dem Aargau und der Inner- schweiz (siehe Grafik). Würden die

Pendler nun, wie vom Bundesrat gewollt, an ihren Arbeitsort ziehen, müssten 44 000 Pendler zum Teil mit Partnern und Kindern die Stadt verlassen – während 162 000 Erwerbstätige mit ihren Angehörigen neu nach Zürich zügelnd würden. Das hiesse, führt man die hypothetische Rechnung fort: In Zürich müssten fast 118 000 neue Wohnungen erstellt werden. Die Einwohnerzahl stiege von heute 390 000 auf über eine halbe Million. Das Umland würde entleert.

Zum Vergleich: Zürich hat bereits in den letzten Jahren einen regelrechten Bauboom erlebt und neue Gebiete wie Zürich-West oder Neu-Oerlikon aus dem Boden gestampft. Doch unter dem Strich hat sich dadurch der Wohnungsbestand gerade mal um rund 11 000 vergrössert. Wie und wo also sollten fast 120 000 zusätzliche Wohnungen erstellt werden?

«Die Stadt Zürich kann die Pendlerströme nicht aufnehmen», sagt der Zürcher Architekt Daniel Niggli vom Büro EM2N. «Das ginge nur, wenn man Tabula rasa machte, die Stadt oder grosse Teile abrisse und nochmals neu baute. Grösser, höher, dichter. Dann wäre Zürich mit der Innenstadt von Paris vergleichbar oder mit Genua.» Die Zeiten der «Little Big City» wären somit vorbei. Dem stimmen auch die zuständigen Raumplaner zu. «Die heutigen Qualitäten der Stadt – die Vielfalt der Quartiere, die Grünflächen und

Die andern wollen Kriminelle einbürgern. Wir wollen sie ausschaffen!



Schweizer wählen SVP

Liste 1

