NZZ am Sonntag • 30. Januar 2011 Hintergrund



wichtige Landschaftsräume – müssten geopfert werden», sagt der Kantonalzürcher Raumplaner Wilhelm Natrup. Nicht möglich, urteilt auch Patrick Gmür, der Direktor des Amts für Städtebau in Zürich: «Die Stadt hat keine Siedlungsreserven. Wir können auch keine Grünflächen vergeben oder neue Gebiete erschliessen. Wachsen kann Zürich innerhalb der Stadtgrenzen nur über Verdichtung.»

Platz, Platz, Platz

Dabei wäre es mit der Wohnfläche, die sich in den letzten fünf Jahrzehnten pro Person mehr als verdoppelt hat, längstens nicht getan. Neue Einwohner brauchen auch Läden, Kulturangebote, Schulen, Zufahrtswege. Sie brauchen, mehr Kanalisationen, Stromleitungen und Fernsehkabel und eine ausgebaute Verkehrsinfrastruktur. «Es reicht nicht, einfach Hochhäuser hinaufzuziehen», erklärt Jakob Maurer, emeritierter Professor für Raumplanung. Schon heute gibt es auf dem Zürcher Tramnetz Kapazitätsengpässe. Die Verkehrsbetriebe VBZ mussten den Takt reduzieren, da sich die Trams an Knotenpunkten wie dem Hauptbahnhof stauten.

«Ich kann mir vorstellen, dass mittelfristig bis zu 500 000 Menschen in der Stadt Zürich wohnen möchten», sagt Ulrich Weidmann, Professor am Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme an der ETH Zürich. Schon heute, glaubt er, würden zahlrei-

Arbeitsnomaden

Woher die Pendler kommen

91 600 Arbeitnehmer kommen gemäss der Hochrechnung des Verkehrsmodells des Kantons Zürich mit dem Auto in die Stadt Zürich zur Arbeit. 70 750 Pendler benutzen hingegen öffentliche Verkehrsmittel. Der Grossteil der Pendler kommt aus der Zürcher Agglomeration, insbesondere aus dem Glatttal, dem Limmattal und der Stadt Winterthur. Die stärksten Verkehrsströme über die Zürcher Kantonsgrenzen hinaus führen - mit Abstand - in den Kanton Aargau. Danach folgen Schwyz, Zug, St. Gallen, Thurgau, Schaffhausen, Luzern und Glarus, in dieser Reihenfolge. Selbst wenn die Pendlerströme eingedämmt würden - der Verkehr ginge nur beschränkt zurück: Der Anteil des Pendlerverkehrs an der gesamten Mobilität beträgt nur 20 Prozent. (cbb./ami.)

«Ich kann mir vorstellen, dass mittelfristig bis zu 500 000 Menschen in der Stadt Zürich wohnen möchten.» che Erwerbstätige nicht freiwillig pendeln, sondern einzig darum, weil es in der Stadt nicht genügend bezahlbaren Wohnraum gebe. «Wir müssen unsere Hemmschwelle ablegen und massiv in die Höhe bauen.» Würde in Zürich neuer Wohnraum für 100 000 Personen geschaffen, sagt Weidmann, gäbe es 50 000 Pendler weniger. «Was im Verkehr bereits sehr gut spürbar wäre.»

Einfach ist das nicht. Ziel der Raumplaner ist es, «qualitativ zu verdichten». Zürich soll seinen Charakter behalten. «Früher sagte man, Zürich ist gebaut. Später erkannte man, Zürich wird immer noch gebaut, und künftig wird es die Kunst sein, Zürich zu blei-

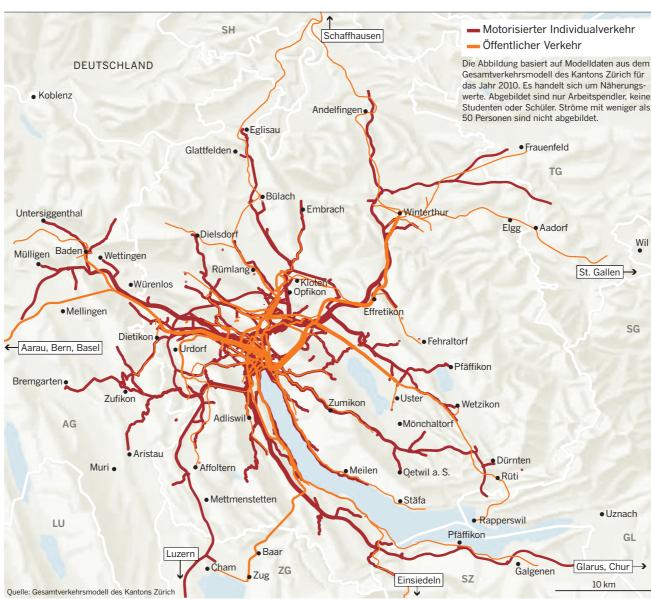
ben», sagt Stadtbaumeister Gmür. Das Wachstum werde über die Stadtgrenzen hinausgehen. Die Landreserven sind in der Agglomeration grösser. «Wir müssen lernen, die Stadt grösser zu denken», so Gmür. Wenn man etwa die Karten von Zürich und Greater London übereinanderstelle, zeige sich, dass ein «Zürcher London» vom Zürichsee über Winterthur bis nach Schaffhausen reichen müsste.

Aus Pendlern Nicht-Pendler zu machen, dürfte indes nicht nur an den kaum zu realisierenden städtebaulichen Massnahmen scheitern. Sondern auch daran, dass sich die Pendler gar nicht umerziehen lassen wollen. «Die

Arbeit hat nicht mehr denselben Stellenwert wie früher», sagt ETH-Professor Ulrich Weidmann. «Man ist vielfach nicht mehr bereit, für die Arbeit das soziale Netz aufzugeben - was natürlich passiert, wenn man umzieht.» Zu einem ähnlichen Schluss kommt eine Untersuchung des Soziologen Martin Abraham von der Universität Erlangen. «Unsere Wohngegend ist ein Teil unserer Identität. Wir sind unwillig, den Ort zu verlassen, weil wir uns über unsere Freunde definieren.» Abrahams Erhebungen zeigen, dass Pendler, die weniger als 45 Minuten unterwegs sind, nur durch massive Preisaufschläge beeinflusst werden. Generell liessen sich Pendlerströme nur sehr bedingt durch höhere Kosten lenken: «Würde man den Fahrpreis Bern-Zürich verdoppeln, würde sich die Zahl der Pendler nicht halbieren der Rückgang wäre deutlich geringer.» Wolle man die Pendlerströme eindämmen, dann müsste wohl die Verkehrsinfrastruktur rückgebaut werden.

Zürich zieht 162 000 Arbeitnehmer an

Pendlerströme in die Stadt



Wirtschaft würde leiden

Überhaupt hält Abraham die Aufforderung, das Pendeln einzuschränken, für problematisch – weil dies weitreichende Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt, auf die Partnerschaften und auf die Lebensverhältnisse hätte. Verschiedene Lebensformen würden unter zusätzlichen Stress gestellt, vor allem die Doppelverdiener-Paare mit unterschiedlichen Arbeitsorten. «Die Frauenerwerbstätigkeit würde sich reduzieren, es gäbe womöglich höhere Scheidungsquoten, und Firmen hätten Probleme, genügend qualifizierte Angestellte zu finden.»

Der Ursprung des Zersiedelungsproblems liege in der Politik, in den föderalen Strukturen der Schweiz, sagt EM2N-Architekt Daniel Niggli. «Jeder Ort will profitieren, will eine Bahnhaltestelle, einen Autobahnanschluss und ein Schwimmbad.» Deshalb legt Niggli mit einer Gruppe Zürcher Architekten ein bewusst apolitisch gedachtes Projekt vor, um die Zersiedelung zu bekämpfen. Der Gruppe mit dem Namen «Krokodil» schwebt vor, im Glatttal eine neue, verdichtete Stadt zu bauen. 400 000 Menschen sollen zwischen Kloten und Uster leben, gegen 200 000 Arbeitsplätze sollen auf dem Gebiet entstehen. Die Glatttalstadt würde als eine Art Auffangbecken des Siedlungsdrucks im Kanton dienen. Ein frischer Gedanke, der ohne politische Beteiligung chancenlos ist.

«Es geht nicht ohne die Tat, ohne eine Wandlung unseres Denkens», heisst es im Pamphlet von Max Frisch.