

## KONSTRUKTIVE DEREGULIERUNG ANMERKUNG ZUR SCHWEIZERISCHEN RAUMPLANUNG

*Das Schweizer Mittelland gleicht mehr und mehr einer ungeordneten Agglomeration. Zu den Hauptaufgaben des nächsten Jahrzehntes wird es gehören, mit den Instrumenten der Raumplanung auf die neue Situation zu reagieren. Der Schwerpunkt liegt in der Integration der grossen Verkehrsachsen in das Siedlungsgewebe.*

Raumplanung hat die Aufgabe, Randbedingungen für die geordnete Besiedlung des Landes und für den haushälterischen Umgang mit dem Boden vorzugeben. Der Vollzug dieser Aufgaben fällt den Gemeinden zu. Viele dieser Gemeinden sind durch den Siedlungsdruck der letzten 3 Jahrzehnte zusammengewachsen. Dies hat vielerorts zur Entstehung einer zusammenhängenden Siedlung geführt, die sich weder um Gemeinde- noch um Kantons Grenzen kümmert. Dieses neue Gebilde, nennen wir es Streustadt Schweiz, hat in den Leitbildern der Landesplaner noch keinen entsprechenden Ausdruck gefunden. Die Landesplaner verstehen sich nach wie vor als Flächenzuteiler auf Gemeindestufe. Doch das genügt den heutigen Anforderungen nicht mehr, gefragt ist Städtebau auf einer übergeordneten Ebene.

Aus der Geschichte des Städtebaus wissen wir, dass die hohe Ordnungsqualität der mittelalterlichen Städte nicht aus einer Fülle von Vorschriften entstanden ist, sondern durch das Festlegen von wenigen Grundregeln, welche den Rahmen für die Handlungsfreiheit bestimmten. Einer der Hauptfaktoren war die Festlegung der Hierarchie der Verkehrswege.

Eine solche Hierarchie besteht heute ebenfalls. Die untergeordneten Strassen sind topographisch und historisch verankert, die übergeordneten - wie die Nationalstrassen - sind als geradlinige Verbindungen von Zentren ausgelegt. Diese Funktion haben die Nationalstrassen heute weitgehend verloren, weil sich der Personenverkehr zwischen grossen Zentren wie Zürich und Basel zunehmend hin zu den Bahnen verlagert, weil das Publikum gemerkt hat, dass sich so schneller und bequemer reisen lässt. Den Nationalstrassen fällt heute die Aufgabe zu, Gemeinden entlang ihres Einzugsgebietes miteinander zu verbinden. In der Strassenhierarchie hat eine Verlagerung stattgefunden, die Nationalstrassen übernehmen zunehmend Aufgaben der früheren Kantonsstrassen. Etwas überspitzt darf gesagt werden, dass die Autobahnen die "Stadtstrassen" der "Streustadt Schweiz" geworden sind.

Adäquat auf diesen Sachverhalt reagieren bedeutet, die Benutzungsmöglichkeiten der Autobahnen zu verbessern. Dazu muss die Einfahrt in die Autobahn an jeder beliebigen Stelle möglich sein. Dass der Verkehrsfluss nicht gestört wird, muss parallel zum Pannestreifen eine zusätzliche Spur als permanente Einfahrtstrecke gebaut werden, in die sämtliche Strassen der Umgebung münden. Die über die Autobahn führenden Brücken sind die Wendepunkte. Mit dieser Massnahme entfallen die zum Teil langen und komplizierten Umwegfahrten, um eine Nationalstrasse zu erreichen.

Das Beispiel der Region Aarau illustriert die Mangelhaftigkeit der heutigen Situation deutlich. Wer die Stadt Aarau und die Industriegebiete Suhr und Entfelden sowie das Wynental erreichen will, muss die N1 entweder bei Hunzenschwil oder bei Kölliken verlassen. Die an die genannten Orte fahrenden Kantonsstrassen verlaufen streckenweise parallel zur Autobahn. Die Optimierung liegt im Ersatz der Kantonsstrassen durch die zusätzlichen Spuren der Nationalstrasse. Die bestehenden Unter- und überführungen werden in das System einbezogen. Anhand des Möbelzentrums Pfister im Industriegebiet Suhr zeigt sich der Nutzen dieser Lösung: Bei angenommenen 1500 wöchentlichen auswärtigen Besuchern ergäbe die Möglichkeit, die Autobahn bei Suhr zu verlassen, eine Reduktion der gefahrenen Kilometer in der Region von 1,1 Mio km pro Jahr.

Wieso weitab der Hauptverkehrsachsen Bauland erschliessen, das mit teuren Infrastrukturmassnahmen an die Nationalstrassen angeschlossen werden muss? Es ist ökologischer und ökonomischer, **das von Lärm und Schadstoffen belastete Umland der Nationalstrassen besser auszunutzen, indem es von den Nationalstrassen direkt erschlossen und als Bauland zur Verfügung gestellt wird.**

Eine solche Lösung lässt sich am Beispiel der Situation beim Oberhuser Riet veranschaulichen. Die Verkehrsachsen der Nordostschweiz und des Mittellandes vereinigen sich hier mit der Zubringerachse der Stadt Zürich zum Flughafen zu einem erstklassigen Knotenpunkt. Es zeigt sich hier ein heilloses Durcheinander der verschiedenen Strassenhierarchien. Eine neue Lösung könnte so aussehen:

Der Autobahnknotenpunkt wird um eine Spur verbreitert und mit zwei Verteilerspuren ergänzt. Sämtliche Strassen der Umgebung werden in diese Spur eingeführt und auf dieses Stück Strasse konzentriert. Beidseitig der Autobahn wird eine Randbebauung erstellt, die 250000 m<sup>2</sup> Nutzfläche schafft. Diese Bebauung besteht aus einem neuen Gebäudetypus, eine Mischung aus Parkhaus und polyvalentem Nutzgebäude. Die Autobahn wird via die zusätzliche Einfahrspur verlassen und führt in das Parkhaus, das so konzipiert ist, dass der Parkplatz des Nutzers direkt vor der Türe seines Büros liegt. Das Parkhaus dient als Ersatz für die teuren Tiefgaragen und als Schallschutzmauer gegen die Nationalstrasse.

Diese Bebauung dient als Ersatz für die Bebauung des Riets. Das Riet könnte statt dessen in einen Naherholungspark frei von Lärm umgewandelt werden kann, was aus städtebaulicher Sicht an diesem Ort dringend notwendig ist. Die Subzentren Orlikon, Opfikon, Schwamendingen und Wallisellen, die Teile eines undefinierbaren städtischen Gebildes ohne jede Identifikationsmöglichkeit sind, werden aufgewertet. Mit der Realisierung des Vorschlages samt den notwendigen Begleitmassnahmen wie die -Fiefferlegung der Autobahn durch Schwamendingen sowie den Einbezug der Glatt ins neugeschaffene Gefüge besteht eine Chance, auch diesem Teil der Schweiz wieder eine menschenwürdige Gestalt zu geben.

Die Beispiele zeigen deutlich, wie mit einer Anpassung von gewohnten Denkmustern an neue Gegebenheiten Vorteile

für die Gesellschaft entstehen können:

1. Weil das erstklassigste Industrie-Bauland in bezug auf Preis und Nähe zu Verkehrseinrichtungen zur Verfügung steht, wird kein Unternehmen mehr Investitionen abseits der grossen Verkehrsachsen vornehmen. Sämtliche Verkehrsteilnehmer gelangen direkt von der Autobahn in die Produktionszonen. Das minimiert Such- und Quelfahrten in die Quartiere und hilft die Abgasfracht mehr senken als jede dirigistische Massnahme. Man stelle sich nur einmal vor, wie viele Kilometer Lastwagenfahrten gespart würden, wenn die Verteilzentren der Grossverteiler direkt an die Autobahn angeschlossen wären.

2. Durch die Angebotsausweitung von Bauland wird ökologisch wertloses Land entlang der Nationalstrasse sinnvoll genutzt und entlastet dadurch die anderen Gebiete. Die heute noch unbebauten Industriezonen abseits der Strassen werden obsolet und können fortan der Landwirtschaft oder dem Wohnungsbau dienen. Das Bauen von Wohnungen in diesen Zonen wird preisgünstiger, weil aufgrund der veränderten Angebotsseite mit vernünftigen Landpreisen kalkuliert werden kann.

3. Aufgrund der Massnahme entsteht entlang der Nationalstrassen eine Randbebauung, die das Umland vor lästigen Lärm- und Schadstoff-Immissionen schützt. Für viele Gebiete rechtfertigt nur schon dieser Vorteil die vorgeschlagene **Massnahme**.

4. Die angestrebte Konzentration der Wirtschaftstätigkeit an den Autobahnen steigert die Attraktivität des verkehrsberuhigten Hinterlandes für naturnahes Wohnen. An den Autobahnen hingegen entwickelt sich wegen der schnellen Erreichbarkeit der Gebäude eine Bandstadt. Für die fernere Zukunft könnte man sich vorstellen, dass von diejenigen Orten aus, wo sich Eisenbahnlinien und Autobahnen kreuzen, Magnetschwebbahnen im 5 Minutentakt über den Autobahnen verkehren. Auf den Strassen kursieren Solarautomobile, aus der einstmals stinkenden und lärmenden Rennbahn ist ein blühender Boulevard inmitten des Mittellandes entstanden.

Gefordert ist einzig ein vernetztes Denken in übergeordneten Mustern. Das neue landesplanerische Leitbild sieht für das Mittelland eine moderne Bandstadt vor, die sich an der vorhandenen Infrastruktur orientiert, diese nutzt und optimiert. Dies erzeugt Arbeit für eine ganze Generation im Sinne einer Vereinigung aktiven Umweltschutzes mit wirtschaftlicher Entwicklung. Die Aufgabe des Jahrzehnts besteht darin, wirtschaftliche Entwicklung und Ausbau des Naturschutzes nicht als sich ausschliessende Faktoren zu sehen, sondern mit intelligenten Massnahmen eine Synthese aus geschäftiger Entwicklung und Naturverbundenheit herzustellen.