

«Wir fahren mit dem Trottinett dem Schnellzug nach»

Zersiedelung und Verkehr sind ein Paar, das raumplanerisch und politisch Kopfzerbrechen bereitet.

VON **MARTIN EDLIN**

Viele Wege führen nach Neotopia, wie die Grafikerin Manuela Pfrunder einmal in einem Atlas die von ihr aufgezeichnete utopische, gerechte und egalitäre Welt nannte. In dieser stellen sich raumplanerische Fragen zur «Politik im Spannungsfeld zwischen Zersiedelung und Verkehr» nicht mehr. Deshalb liegt das Problem bezüglich Siedlungsentwicklung weniger bei der

eschatologischen Zielvorgabe als vielmehr bei der Wahl der im Hier und Heute einzuschlagenden Wege. Denn deren Begehbarkeit ist umstritten, weil sich unterwegs überall Zielkonflikte ergeben. Jedenfalls klaffen raumplanerische Forderungen und politische und gesellschaftliche Realität oft weit auseinander. Genau das machte eine vom Schaffhauser Architektur Forum (Scharf) im Kulturklub Haberhaus organisierte, gut besuchte Begleitveranstaltung zur gegenwärtigen Ausstellung «Darum Raumplanung» auf dem Fronwagplatz deutlich.

Willy Germann, Winterthurer Primarlehrer und während seiner Jahre als CVP-Gemeinde- und -Kantonsrat mit Interessenschwergewicht Raum-

planung zum beachteten «Querdenker» geworden, warf in seinem Eingangsreferat eine Reihe «gewagter Thesen» (so die Vorwarnung von Scharf-Präsident Christian Wäckerlin) der Diskussion zum Frasse vor, die er dann zusammen mit Regierungsrat und Baudirektor Reto Dubach und dem Thurgauer Architekten Roman Giuliani unter der Leitung von Christian Wäckerlin auch mit der Zuhörerschaft führte. In Fragen gekleidet zum Beispiel: Fördert Wirtschaftswachstum die Zersiedelung, oder ist es umgekehrt? Bringt höhere Siedlungsdichte mehr oder weniger Verkehr? Wird mit dem Bau der S-Bahn ein mit der Stadt zusammenwachsender Siedlungsschlauch von Trasadingen bis Thayngen entstehen, während

abseits davon liegende Dörfer, weil ohne Wachstumschancen, nicht mehr überlebensfähig werden und «aufzugeben» sind? Hochhäuser und Verknappung der Parkflächen als notwendiger Zwang für ein Wohnen auf weniger Raum und für den Autoverzicht? Sind Boden und Verkehr deutlich zu verteuern, damit dem Landverbrauch und dem Moloch Verkehr Einhalt geboten werden? Drängt sich ein neuer Ästhetikbegriff für den Ortsbildschutz auf? Müssen wir unseren Grundbedarf neu definieren?

Darüber, dass es nicht wie bisher weitergehen kann, war man sich einig (Willy Germann: «Wir fahren mit dem Trottinett dem Schnellzug nach»). Reto Dubach, der die Maxime des politi-

schen Handelns im Ausbalancieren der unterschiedlichen Interessen sieht, setzte auf «moderat»: Moderates Wachstum (0,5 bis 0,8 Prozent) – so reichen die vorhandenen Bauzonen aus –, moderate Lösungen für moderate Entwicklungen. Er musste sich aber auch sagen lassen, dass «es den Raumplanern nicht an guten Ideen mangle, die aber von der Politik zerpfückt werden». Und das pessimistischste Votum: «Der Mensch ist nicht fähig, auf lange Zeit hinaus vernünftig zu handeln.» Die spannende Diskussion im Haberhaus-Kulturklub bewies zwar nicht das Gegenteil, aber zumindest, dass ein Umdenken dringend erforderlich ist und die Raumplanung ein Instrument dazu bietet.