

«Suffizienz statt Effizienz»

Ein «Trampolin»-Blog von Décroissance Bern. Aktualisiert am 11.09.2014 7

Décroissance Bern kritisiert das allgegenwärtige Wachstumsdogma. Auch beim öffentlichen Verkehr.



«Wer Kapazität sät, wird Verkehr ernten»: Markus Flück von Décroissance Bern

Bild: zvg



Das Tram Region Bern spaltet die Meinungen: Der «Bund» will mit dem «Trampolin»-Blog mehrgleisig fahren und mit unterschiedlichen Standpunkten von Politikern, Quartierbewohnern und ÖV-Experten die Debatte anregen. Das Volk von Bern, Köniz und Ostermundigen stimmt am 28. September ab, ob das 10er-Tram ins Rollen

Sympathischer und nachhaltiger ÖV?

Öffentliche Verkehrsmittel gelten als sympathisch. Der ÖV verliert aber dann seine Unschuld, wenn seine Infrastrukturbauten die Lebensqualität verschlechtern und er zum Feigenblatt eines allgemeinen Verkehrswachstums wird. All dies ist bei TRB leider zu erwarten. Die Innenstadt verliert zunehmend ihren Charme und wird auf einen Verkehrsknotenpunkt reduziert. Der Verkehr wird im wahrsten Sinne – um jeden Preis - beim Bahnhof konzentriert.

kommt und die überlastete Buslinie ersetzt. Diskutieren Sie mit.

Dossiers

Tram Region Bern

**Die Fondation Franz Weber trägt die Kampagne der Tramgegner mit Gegen den «Tram-Wahnsinn»
Nach Bern rügt auch Köniz die Tram-Propaganda**

Artikel zum Thema

**«Varför skulle någon säga nej till det?»
Tram Region Bern – ein Verkehrsprojekt der Illusionen
Kluge Verkehrsverbindungen für attraktiven Standort Bern
Ein Nein schafft Raum für eine wirklich zukunftsgerichtete Planung
Wir leben nicht in einem Schwellenland!**

Teilen und kommentieren

Stichworte

**Tram Region Bern
Trampolin**

ÖV-Ausbau bringt zwar kurzfristig eine leichte Umlagerung der Verkehrsanteile. Gerade in den Agglomerationen wird aber neuer Autoverkehr erzeugt: privat und gewerblich. Das Tram ist zwar nice to have, aber ganz aufs Auto verzichten mag man doch nicht. «Wer Kapazität sät, wird Verkehr ernten.» Dies gilt nicht nur für die Strasse. ÖV zu fördern und gleichzeitig den Gewerbe- und Privatverkehr dauerhaft einzudämmen, erweist sich als Illusion. In wenigen Jahren dürfte «der Gewinn» neutralisiert sein. Also kein nachhaltiger Effekt.

Drei verschiedene Hoffnungen

Die Pragmatiker möchten – durchaus verständlich - das legendäre «Gstungg» in den Stosszeiten angehen. Dieses werktäglich kurzzeitige Problem liesse sich mit einer intelligenten Kombination von verschiedenen Massnahmen, etwa Eilkursen, S-Bahnanschlüssen, Förderung des Langsamverkehrs, lösen. Es gibt nicht die eine Lösung, sondern viele. Ergänzt um neue Arbeitszeitmodelle (Home Office, Gleitzeit) könnten die Pendlerstromspitzen gebrochen werden. Für die übrigen Zeiten erweitert das Tram die Überkapazitäten. Postauto setzt je nach Bedarf kurze und lange Busse ein – ein Tram lässt sich nicht halbieren.

Die Wachstumseuphorischen

Diese Gruppe will einfach nur mehr Wirtschaftswachstum. Sie verkennt dabei die ökologischen und sozialen Kosten. Allein der Bau wird so energie- und materialintensiv, dass die Gesamtökobilanz kaum positiv sein kann. Aber auch die Lebensqualität in der Stadt leidet, nicht nur wegen der Alleezerstörung. Falls die zweite Tramachse nötig ist, wird es in der ganzen Stadt, aber besonders rund um den Bahnhof, noch einmal jahrelang von Baustellen wimmeln.

Wie bereits bei der gescheiterten Kampagne «Boden gutmachen» verschreiben sich die Tram-Promotoren dem Credo: erschliessen, verdichten, einzonen, verbauen. Also Boden schlechtmachen. Mit vordergründig sinnvollen und sympathischen Projekten wie Tramlinien wird munter an der Wachstumsspirale gedreht.

Der Traum von der Effizienz

Schliesslich sind viele Grün-Motivierte dem Irrglauben verfallen, das angeblich unvermeidliche Wachstum liesse sich durch das Tramprojekt örtlich und qualitativ steuern und von der «grünen Wiese» fernhalten. Gerade das Tramprojekt trägt aber zu deren Verbauung bei, zum Beispiel mit 6 Wendeschleifen. Als direkte Folge des Ausbaus wird entlang der Strecke neu eingezont, gebaut,

Bodenpreise und Mieten steigen.

Zudem wird keine Regionsgemeinde auf die Überbauung von Raumreserven verzichten, auch nicht, wenn wir die Agglo bis zur Unkenntlichkeit verdichten. Hier könnte ein Landgesetz analog dem Waldgesetz Abhilfe schaffen: Verbautes Kulturland muss andernorts kompensiert werden.

Suffizienz statt Effizienz Effizienz und Verdichtung haben enge Grenzen. Was kommt jenseits? Der Ökonom Beat Kappeler sagte vor ein paar Jahren sinngemäss, dass ein Ausbaustopp das beste marktwirtschaftliche Instrument zur Regulierung der Verkehrsnachfrage sei. Und der Energieexperte Marcel Hänggi meint: Es geht nicht darum, die selbe Verkehrsleistung «effizienter», sondern die selbe Mobilität mit weniger Verkehr zu gewährleisten. Oder wie es Leopold Kohr, Nationalökonom und Philosoph formulierte: Nehmt den Menschen die Gründe, Verkehr erzeugen zu müssen; die meisten Bedürfnisse der Menschen sind auf relativ kleinem Raum zu befriedigen.

Das heisst, wir brauchen nicht eine gebaute Verdichtung, sondern eine gelebte. Wir brauchen nicht platzfressende Verkehrsprojekte, sondern kleinräumige Versorgungsstrukturen. Leider fehlen Raumplanungs-, Verkehrs- und Energiestrategien dazu noch, und auch das vorliegende Tramprojekt geht in die andere Richtung. Als Problemlösungsprojekt getarnt, dient es einer aus ökologischer und sozialer Optik nicht weiter verantwortbaren Wachstumstrategie. (Der Bund)

Erstellt: 11.09.2014, 08:03 Uhr

[Alle Kommentare anzeigen](#)