REGIO BASILIENSIS 64/2 2023 – 65/1 2024 S. 209-219

Hohe Arbeitsmobilität und wachsende Bevölkerung in Basel-Stadt

Madeleine Imhof

Eine Entwicklungsbetrachtung zu: Andreas Christoffel – Pendelwanderung und Lebensraum – kritische Anmerkungen zur regionalen Verkehrsentwicklung (RB 25/2+3 1984: 129–135)

Der Artikel von Andreas Christoffel entstammt dem Heft mit dem Titel "Aktuelle Studien zum Lebensraum Basel". Christoffel hat in seiner Arbeit, die Grundlage für den Artikel war, insbesondere Pendlerzahlen für die Jahre 1970 und 1975 analysiert und den Zusammenhang von Mobilität und urbaner Lebensqualität thematisiert. Die gesellschaftspolitische Diskussion rund um eine lebenswerte Stadt und um Fragen der Mobilität hat nichts an Bedeutung verloren und wird heute genauso intensiv geführt wie damals.

Zur Zeit der Erstpublikation war der Niedergang der Kernstädte ein Forschungsthema. Die Trennung von Wohnen und Arbeiten und die sogenannte Stadtflucht wurde genauso erörtert wie die durch Industrie und Verkehr verursachte Luftverschmutzung und der daraus resultierende saure Regen und seine Folgen.

In Basel schien sich der Niedergang der Stadt ebenfalls zu manifestieren, zumindest die Bevölkerungszahl ging ab 1970 mit einem Höchststand von 214'000 Einwohnerinnen und Einwohnern stetig zurück (Abb. 1). Im Jahr 1984 lag der Bestand bei noch gut 180'000 Einwohnerinnen und Einwohnern. 2006 war der Tiefststand mit knapp 165'000 Personen erreicht, die in der Stadt Basel angemeldet waren (🌍1).

Mit der schwindenden Bevölkerung schrumpften auch die Steuereinnahmen der natürlichen Personen. Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt startete darum 1997 einen gross angelegten, bis Sommer 2000 dauernden Mitwirkungsprozess – die Werkstadt Basel –, um die Stadt lebenswerter zu machen (🌍2). Ziel war es, mittelfristig neue Einwohnerinnen und Einwohner zu gewinnen und die Steuererträge zu stabilisieren bzw. zu erhöhen. Die Werkstadt Basel generierte eine Vielzahl von Massnahmenvorschlägen, welche im Aktionsplan Stadtentwicklung zu drei Impulsprojekten führte. Im Vorwort hielt der Regierungsrat fest (*Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt* 1999, 1): "Ins Zentrum des vorliegenden Aktionsprogramms Stadtentwicklung Basel stellen wir

Adresse der Autorin: Dr. Madeleine Imhof, Mittlere Strasse 64, CH-4056 Basel
E-Mail: madeleine_imhof@bluewin.ch

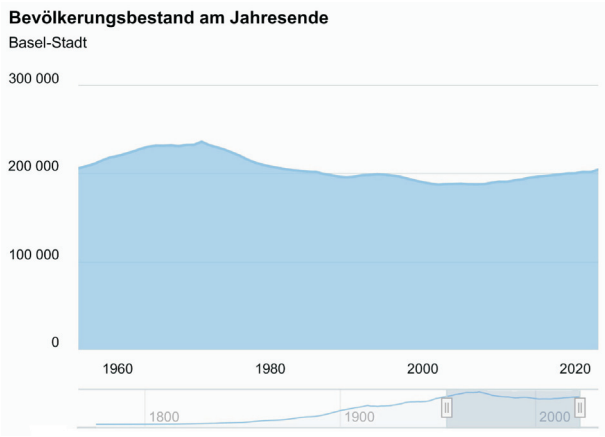


Abb. 1 Bevölkerungsentwicklung im Kanton Basel-Stadt über die Zeit der Untersuchung von Christoffel bis heute.
Quelle: Statistisches Amt Kanton Basel-Stadt 🌍1

drei strategische Impulsprojekte. Mit diesen setzen wir einen inhaltlichen Schwerpunkt. Gleichzeitig wollen wir damit einen Anstoss für die erfolgreiche Umsetzung auch aller anderen beschlossenen Massnahmen aus den Konsens-Konferenzen geben. Die drei Projekte sind:

– Impulsprojekt ‘Rhein’
– Impulsprojekt ‘5000 Wohnungen für Basel-Stadt’
– Impulsprojekt ‘Rahmenkredit Wohnumfeldaufwertung’”

Die übrigen erarbeiteten Massnahmen wurden im Aktionsprogramm thematisch gegliedert aufgeführt und sukzessive umgesetzt, wenn Erneuerungsarbeiten anstanden. Aufgrund der vielen erarbeiteten Massnahmen war “Wohnen” das erste, “Verkehr” das zweite Thema in diesem Aktionsprogramm. Gleichzeitig wurden statistische Instrumente, insbesondere Bevölkerungsbefragungen, Kennzahlensysteme und Szenarien entwickelt, die laufend zeigen, wie die Entwicklung in unterschiedlichsten Bereichen ist.

In den letzten 10 Jahren hat sich die Zahl der Beschäftigten im Kanton Basel-Stadt um 190’000 Personen bewegt, 80 % davon entfallen auf den Dienstleistungssektor. Damit hat der Kanton Basel-Stadt fast gleich viele Beschäftigte wie Einwohnerinnen und Einwohner (🌍3).

Das ist im Vergleich zu anderen Kantonen aussergewöhnlich und hängt damit zusammen, dass Basel-Stadt ein Stadtkanton ist und mit mehreren starken Wirtschaftsbranchen – insbesondere ist die Pharmabranche zu nennen – auf viele Arbeitskräfte angewiesen ist. Der Pendlersaldo ist darum – nicht verwunderlich – positiv und beträgt für 2021 65’000 Personen (Abb. 2). Es pendeln also 65’000 Personen mehr nach Basel-Stadt ein, als aus dem Kanton wegpendeln; dazu kommt die interkantonale Arbeitsmobilität (Abb. 3, 🌍4).

Auch wenn die Pendlerzahlen, wohl nicht zuletzt wegen des im Zuge der Covid-19-Pandemie zunehmenden Arbeitens im Homeoffice, in den letzten Jahren leicht rückläufig sind, hat die Mobilität seit der Veröffentlichung des Artikels von Andreas Christoffel noch einmal stark zugenommen.

Zur Arbeitsmobilität kommt der Freizeitverkehr, der zwar nicht Gegenstand der Studie des Autors war, der in einer Gesamtmobilitätsbetrachtung aber nicht ausser Acht gelassen werden kann, zumal auch da seit den 1970er Jahren eine gesellschaftliche Entwicklung stattgefunden hat. Zahlen des Bundesamtes für Raumentwicklung zeigen, dass der Freizeitverkehr 40 % der täglichen Strecken ausmacht (🌍6). Zwischen 2005 und 2015 hat er um rund 20 % zugenommen. Wie bei den anderen Mobilitätszwecken (z. B. Arbeit, Einkauf) wird auch da ein Teil dieser Wege mit dem Auto zurückgelegt.

Abb. 2 Entwicklung der Pendler- und Grenzgängerzahlen seit 2010.
Quelle: Bundesamt für Statistik, Strukturerhebung & Grenzgängerstatistik [5]

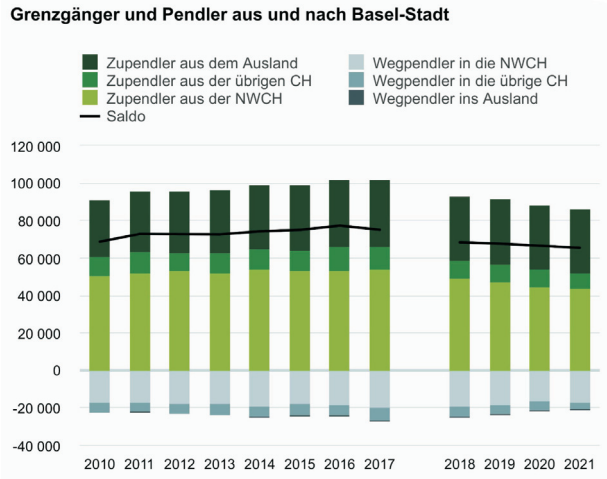
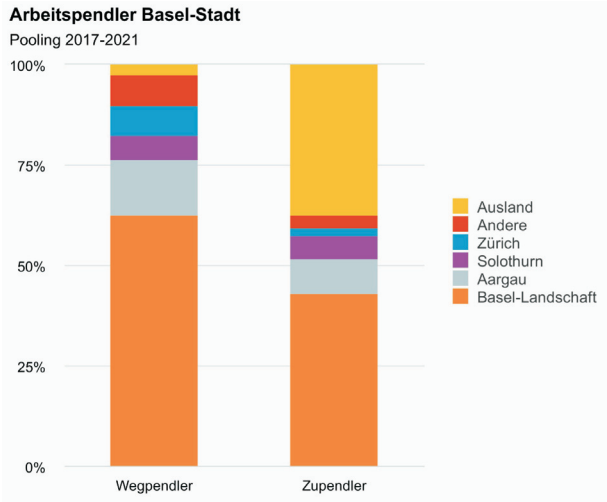


Abb. 3 Die aktuelle Pendlersituation zeigt die Herkunfts- und Zielorte bezogen auf den Kanton Basel-Stadt.
Quelle: Bundesamt für Statistik, Strukturerhebung [4]



Seit den 1970er Jahren wurde die Verkehrsinfrastruktur in Basel-Stadt ausgebaut (z. B. Nordtangente), der öffentliche Verkehr gefördert (z. B. grenzüberschreitende Tramverbindungen nach Weil am Rhein, Deutschland und St. Louis, Frankreich), Velowege eingerichtet und gleichzeitig mit der Schaffung von Tempo 30-Zonen eine Entflechtung des Verkehrs und eine Entlastung der Quartiere erreicht.

Aus einer übergeordneten Warte kann festgestellt werden, dass in den letzten 15 Jahren das urbane Leben generell in der Schweiz an Attraktivität gewonnen hat. Basel wie auch die anderen Schweizer Städte sind heute auch dank der getroffenen Massnahmen zur Steigerung der Wohn- und Lebensqualität attraktive Wohnorte, die trotz steigender Mobilität bevölkerungsmässig tendenziell wachsen, was zu anders gelagerten Problemen und Diskussionen rund ums Wohnen führt. In Zahlen ausgedrückt, umfasst der Kanton Basel-Stadt Ende 2022 eine Bevölkerung von 204’550 Personen, das sind knapp 40’000 mehr als beim Tiefststand im Jahr 2006, die Stadt Basel zählte derweil mit 181’000 Einwohnerinnen und Einwohnern wieder ungefähr gleichviele Personen wie zum Zeitpunkt des Erscheinens des Artikels von Andreas Christoffel. Welche Massnahmen letzt-

lich wie viel Einfluss hatten und wie stark der allgemeine Trend hin zum urbanen Leben wirkte, kann nicht beziffert werden. Aufgrund des stetigen Zuwanderungsüberschusses ist heute die Verfügbarkeit von Wohnraum, namentlich von bezahlbarem, ein grosses Thema und hat zu mehreren politischen Vorstössen und einem neuen Wohnschutzgesetz geführt. Gleichzeitig wird jedes Verkehrsvorhaben intensiv diskutiert, manchmal bis an die Urne. Beispiele sind etwa der Margarethen-Stich, die Erschliessung des Bachgrabengebietes, eine mögliche Überdeckung der Nordtangente oder das Herzstück, die unterirdische Verbindung zwischen Bahnhof SBB und Badischem Bahnhof in direkter Linienführung unter der Altstadt hindurch. Argumente der Wohn- und Lebensqualität werden von der bejahenden wie der ablehnenden Seite ins Feld geführt. Zudem wird die Diskussion heute mit dem Thema Klimawandel überlagert. Welche Mobilität ist in Zukunft noch klimaverträglich? Wie kann die Wohn- und Lebensqualität in den Städten trotz steigender Temperaturen erhalten bleiben?

Methodische Erläuterungen zu den verwendeten Pendlerstatistiken: Die Pendlerstatistik wurde revidiert. Die Ergebnisse beruhen nicht mehr auf einer Vollerhebung sondern auf der Hochrechnung einer Stichprobe von jährlich rund 5'000 in Basel-Stadt wohnhaften Personen ab 15 Jahren. Sie sind folglich mit einer gewissen Unsicherheit behaftet. Um eine grössere Stichprobe zu erhalten, wird das sogenannte Pooling eingesetzt, das Daten über 5 Jahre berücksichtigt. Die Zahlen können als Mittelwert über diese fünf Jahre interpretiert werden. Aufgrund dieser Änderungen in der Erhebungsmethode und der Gewichtung ab dem Jahr 2018 können die Ergebnisse nur bedingt mit denen vor 2018 verglichen werden.
Definition Zupendler: Erwerbstätige, die mindestens eine Stunde in der Woche arbeiten und von einer Wohnadresse in einem anderen Kanton zu ihrem Arbeitsplatz pendeln. Die Zupendler aus dem Ausland stammen aus der Grenzgängerstatistik des Bundesamtes für Statistik (Durchschnitt der Jahre 2017 bis 2021, jeweils 4. Quartal). Erwerbstätige ohne Angabe des Ortes, wo ihr Arbeitsweg beginnt, sind nicht enthalten.
Definition Wegpendler: Erwerbstätige, die mindestens eine Stunde in der Woche arbeiten und von ihrer Wohnadresse zu einem Arbeitsplatz in einem anderen Kanton oder Land pendeln. Wegpendler mit unbekanntem Arbeitsort sind nicht enthalten.

Literatur

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt. 1999. *Aktionsprogramm Stadtentwicklung. Ergebnisse der Werkstadt Basel.* Basel, 1–94. Teilweise online verfügbar: http://www.werkstadt-basel.ch/dokumentation/aktionsprogramm_vorwort.php [archivierte Webseite, eingesehen am 8.8.2023]

Internetquellen

1 https://www.statistik.bs.ch/zahlen/indikatoren/portal.html [INDIKATOR I.01.1.04132]
2 http://werkstadt-basel.ch/
3 https://www.statistik.bs.ch/zahlen/indikatoren/portal.html [INDIKATOR I.03.2.6236]
4 https://www.statistik.bs.ch/zahlen/indikatoren/portal.html [INDIKATOR I.11.5.08363]
5 https://www.statistik.bs.ch/zahlen/indikatoren/portal.html [INDIKATOR I.11.5.09381]
6 https://www.are.admin.ch/are/de/home/mobilitaet/strategie-und-planung/freizeitmobilitaet.html

PENDELWANDERUNG UND LEBENSRAUM – KRITISCHE ANMERKUNGEN ZUR REGIONALEN VERKEHRSENTWICKLUNG

ANDREAS CHRISTOFFEL

1 Stadt und Verkehr

1 1 Lebensraum als Herausforderung

Der städtische Lebensraum: Nicht von einer heilen Welt können wir da sprechen, nicht mit der geographischen Tradition des Beschreibens uns zufrieden geben, nicht die Betroffenheit verbergen, dass sich uns dieser Lebensraum – der Raum, in dem wir unser Leben organisieren müssen – mehr und mehr entfremdet. Ob in Basel oder Zürich, London, New York oder São Paulo, überall ist die "Unwirtlichkeit der Städte" zu spüren.

Wenn der Begriff nicht einfach verwendet werden soll für die Bezeichnung des Raums, in dem Menschen leben, muss er normativ verstanden werden: als Raum, der gesellschaftliches wie individuelles Leben – nicht Überleben – in vielfältigsten Formen ermöglicht. Nur wer zynisch von der "Vermassung der Gesellschaft" spricht, kann in der zunehmenden Uniformierung unserer Städte und Agglomerationen obige Forderung erfüllt sehen. Doch wer träumt nicht von der "anderen" Stadt? Wer erschrickt nicht bei der Gegenüberstellung auch nur 20 bis 30 Jahre alter Fotografien mit dem heutigen Zustand? Wer ertappt sich nicht ab und zu bei Schwärmereien über die oft nicht einmal selbst erlebte "gute alte Zeit" resp. Stadt?

Solche Schwärmereien sind zugegebenermassen nicht hoffnungsfroh, illustrieren nur den schlechten Eindruck, den die Stadt heute erweckt. Utopien – städtebauliche wie auch gesamtgesellschaftliche – sind Mangelware geworden, drohen offenbar von "Sachzwängen" erdrosselt zu werden.
Trotzdem sollten wir bei der Betrachtung unseres Lebensraumes eine utopische Sichtweise einnehmen. Das heisst zunächst einmal nur, "Sachzwänge" nicht als solche anzuerkennen, sondern ihre politische Bedingtheit aufzudecken.

1 2 Die Strasse

Beschäftigen wir uns mit der Bedeutung der Strasse, so erkennen wir sowohl einen sich immer noch auf Kosten anderer städtischer Nutzungen breit machenden Teil des Lebensraums als auch einen zentralen Aspekt jüngerer Stadtentwicklung. Die Veränderung des Charakters der Strasse ist einer der augenfälligsten Tatbestände, der uns beim Betrachten alter Abbildungen bewusst wird. Unter dem Druck der Autolawine haben sich hier die

Andreas Christoffel, Riehenring 195, 4057 Basel

linearen Gesetze der Verbindung weit entfernter Punkte durchgesetzt, was die Verkehrsplaner-Sprache mit dem Begriff "Wunschlinie" ausdrückt. Die Strasse als soziale Sphäre, als flächenhafter Bewegungs- und Begegnungsraum des Fussgängers, ist gründlich zerstört worden.

Mit der Zerstörung dieses öffentlichen Raumes geht ein Kernstück städtischen Lebens verloren. Wir brauchen uns nicht zu wundern, wenn die Stadt immer mehr in Innen- und Aussenräume zerfällt. Belastet durch Lärm und Gestank, wenden sich die Bewohner von der Strasse ab. Sie versuchen, ihre individuellen Räume auszudehnen, was dann von Stadtplanern und Politikern handkehrum als "steigender Verbrauch von Wohnflächen" beklagt wird. Mit traurigen Versatzstücken wird in den "eigenen vier Wänden" versucht, den Verlust des Aussenraums wettzumachen. Auch andere Oasen vermögen uns nicht zu trösten: Die Idylle des Wohnens im Grünen, fernab vom städtischen Getümmel, wird vom weiteren Stadtwachstum laufend zunichte gemacht. Da solche "Stadtflüchtlinge" nur den Agglomerationskern fliehen, nicht aber die städtische Lebensweise, tragen sie fortan zu dieser Autolawine bei, die am Anfang unserer Betrachtung stand.

1 3 Woher und wohin?

Die Geschichte der Stadt seit der Durchsetzung des städtischen Kapitalismus ist weitgehend die Geschichte der Privatisierung der Stadt. Mit der Installierung eines freien städtischen Bodenmarktes wurde die Stadt zum Tummelplatz finanzkräftiger privater Interessen. In dem Mass, wie einstige städtebauliche Schranken mit der Freigabe des Bodens als Handelsware niedergerissen wurden, ging der Blick für die Stadt als Ganzes verloren. Indem die Stadt solchermassen nach privatwirtschaftlichen Renditeüberlegungen uminterpretiert wurde, wurde es für die Bewohner zusehends schwieriger, sich ihr Leben in der Stadt zu gestalten. Mit der Entmischung städtischer Funktionen ist das logistische Problem des Woher und Wohin an die Stelle des vergleichsweise einfacheren Wo getreten. Sich ändernde Lebensumstände bedingen deshalb in der differenzierten städtischen Umwelt Ortswechsel. Nur vor dem Hintergrund dieser logistischen Probleme der Stadtbewohner lässt sich erklären, dass sich das motorisierte Individualverkehrsmittel zum scheinbar rationalen Massenverkehrsmittel durchgemausert hat.

2 Basel

2 1 Veränderte Pendelwanderung 1950 - 1970

Das Woher und Wohin in Bezug auf Wohnen und Arbeiten — die Pendelwanderung — ist statistisch besonders gut dokumentiert[1]. Mit dem Pendelverkehr erfassen wir einen grossen Teil des Gesamtverkehrs: gesamtschweizerisch entfallen rund 50% der werktäglichen Autofahrten auf den Pendelverkehr[2]. Ich möchte im folgenden einige Ergebnisse der Untersuchung des Pendelverkehrs im schweizerischen Teil der Agglomeration Basel zwischen 1950 und 1970 vorlegen.

Die Zahl der Pendler in der Agglomeration Basel hat sich von 21 500 auf 59 000 fast

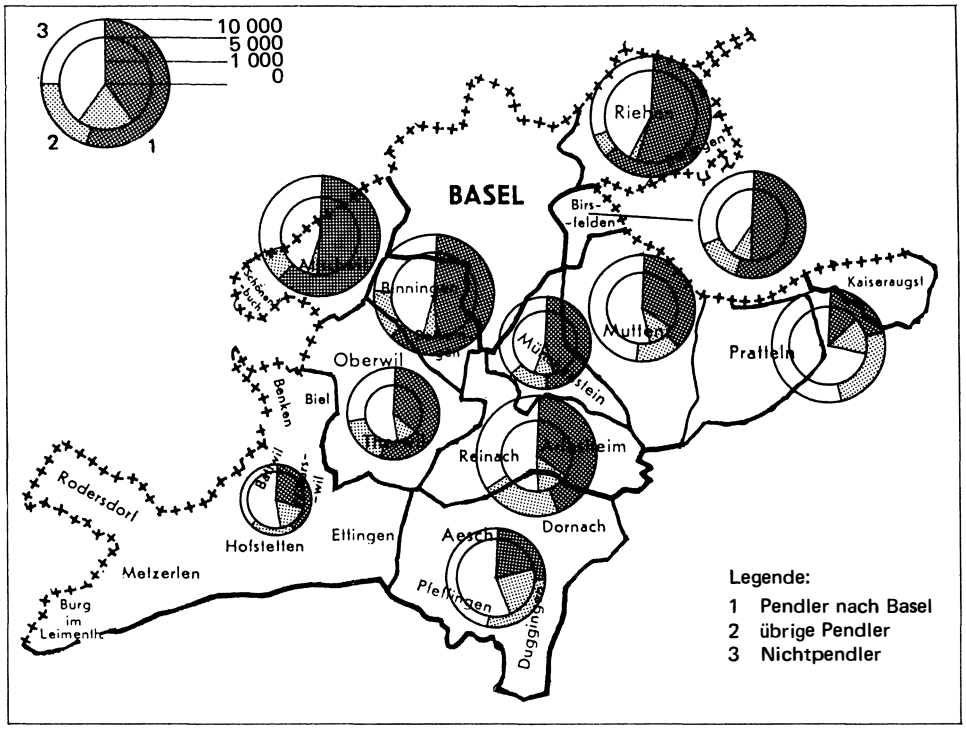


Abb. 1 Pendler in der Agglomeration Basel

verdreifacht, während sich die Gesamtzahl der Erwerbstätigen kaum veranderthalbfacht hat. Bis 1975 hat sich die Zahl der Pendler nochmals stark, auf rund 70 000, erhöht. 1950 hatten erst 17% der Erwerbstätigen ihren Arbeitsplatz in einer anderen Gemeinde als dem Wohnort, 1970 pendelte schon fast jeder Dritte. Wird Basel als Agglomerationszentrum ausgeklammert, ist dieses Verhältnis sogar noch viel ausgeprägter (vgl. Abb. 1). 1970 gab es kaum eine Gemeinde, in der weniger als 60% der Erwerbstätigen pendelten. Besonders hoch sind diese Anteile in den Basel am nächsten gelegenen Gemeinden, aber auch in jenen, die als mehr oder weniger reine Wohngemeinden stark expandiert haben, wie Oberwil, Therwil, Reinach.

75% der Pendler hatten 1970 in Basel ihren Arbeitsplatz. 1950 war dieser Anteil mit 78% noch leicht höher gewesen, was darauf hinweist, dass andere Pendlerziele relativ an Gewicht gewonnen haben.

Umgekehrt wird die Bedeutung der Pendler für den Arbeitsort Basel mit dem Anteil der Zupendler an der Zahl der Beschäftigten dokumentiert. 1950 wies Basel 105 000 Arbeitsplätze[3] auf. 16% davon wurden von Pendlern eingenommen. 1970 waren es bei 145 000 29%. Der Pendlerstrom nach Basel hat sich damit von 16 000 auf 42 500 mehr als verzweieinhalbfacht. Obwohl in dieser Periode auch die Wohnbevölkerung in Basel noch zugenommen hatte, musste der grösste Teil oder zwei Drittel der neugeschaffenen Arbeitsplätze von Zupendlern besetzt werden. 1970 bis 1975 war bei den Arbeitsplätzen in Basel ein Rückgang von 10 000 zu verzeichnen, die erwerbstätige Bevölkerung nahm um 17 000 ab. Trotzdem nahm die Zahl der Zupendler um 10 000 zu, so dass nun gegen 40% der Arbeitsplätze von Pendlern eingenommen wurden.

2 2 Verteilung von Wohnbevölkerung und Arbeitsplätzen

Die ungleiche Verteilung der Wohnbevölkerung und der Arbeitsplätze ist der wichtigste Grund für die Pendelwanderung. Rund 50% der Pendelwanderung können so erklärt werden. Abb. 2 dokumentiert die Entwicklung dieses Ungleichgewichts. In der betrachteten Periode hat die Zahl der Arbeitsplätze in der Agglomeration um 65 000, jene der Erwerbstätigen um 61 500 zugenommen. Dies bedeutet zunächst einmal, dass auch die Pendelwanderung von ausserhalb der Agglomeration an Bedeutung gewonnen hat. Doch auch innerhalb der Agglomeration haben sich die schon 1950 bestehenden Ungleichgewichte verschärft. Bei den Arbeitsplätzen entfielen über 60% des Zuwachses auf Basel, weitere 20% auf die Rheintalachse, wodurch sich deren Charakter als Beschäftigungsschwerpunkt vertiefte und die Bedeutung für die Zupendler anwuchs. Von der Zunahme der erwerbstätigen Bevölkerung entfielen nur 30% auf Basel, der Rest verteilte sich recht gleichmässig auf die Rheintal-, Birstal-, Leimentalachse (inkl. Allschwil). Die Pendler haben um 37 500 zugenommen, woran alle Gemeinden ihren Anteil hatten. In den Gemeinden, die immer einseitiger zu reinen Wohngebieten wurden, war die Zunahme der Pendler fast gleich gross wie jene der erwerbstätigen Wohnbevölkerung, während in Gemeinden mit Entwicklung auch der Arbeitsplätze die Pendler deutlich schwächer zunahmen.

2 3 Entmischung

Die Verteilung der Arbeitsplätze und der Erwerbstätigen gibt nur einen groben Einblick in die Ungleichgewichte. Entmischungsvorgänge finden auch bezüglich Branchen- und Berufsstruktur statt und spiegeln eine räumlich-funktionale Differenzierung der Produktion wider. Auch bei der Bevölkerung ist eine Segregation zu beobachten.

Der Befund der Regio Wirtschaftsstudie[4] lässt sich etwa so zusammenfassen, dass sich die wertschöpfungsstärksten Branchen (Chemie, Grosshandel, Banken, Versicherungen) in Basel konzentrieren. Innerhalb der Branchen konzentrieren sich wiederum die "höheren" Funktionen in Basel, was z.B. in der Lohnstruktur zum Ausdruck kommt: Spitzenverdienste von über 100 000 Franken sind praktisch nur in Basel zu finden, bis in eine Entfernung von 15 km erfährt die obere Grenze der Löhne ein ausgeprägtes Gefälle.

Dass solche Entmischungen ebenfalls Pendelverkehr verursachen, sei kurz am Beispiel Muttenz dargestellt. Muttenz wies 1970 25% mehr Arbeitsplätze als Erwerbstätige auf. Mit 51% lag die Pendlerquote zwar unter dem Durchschnitt der übrigen Agglomerationsgemeinden, war aber dennoch hoch. Die Arbeitsplätze sind mit einem Anteil von 72% industriell geprägt. Die Struktur der Bevölkerung ist viel ausgeglichener: 53% arbeiten im industriellen, 45% im tertiären Sektor. Ein "Überschuss" an Arbeitsplätzen besteht ausschliesslich in der Industrie, während ein "Mangel" an tertiären Arbeitsplätzen zu beobachten ist. So ist denn auch die Pendlerquote der Erwerbstätigen im tertiären Sektor erheblich höher (58%) als im sekundären Sektor (47%).
Ähnliches gilt für die berufliche Stellung: Muttenz weist dank seiner günstigen Wohnlage einen hohen Anteil leitender Angestellter auf (6,2%), die aber zu zwei Dritteln ausserhalb der Gemeinde arbeiten.

Die Bedeutung eines vielfältigen Arbeitsangebots kommt in den vergleichsweise tiefen Pendlerquoten in den Orten mit zentralörtlichen Charakteristika zum Ausdruck. So betrugen z.B. die Pendlerquoten in Liestal 25%, in Laufen 28%, in Rheinfelden 32%.

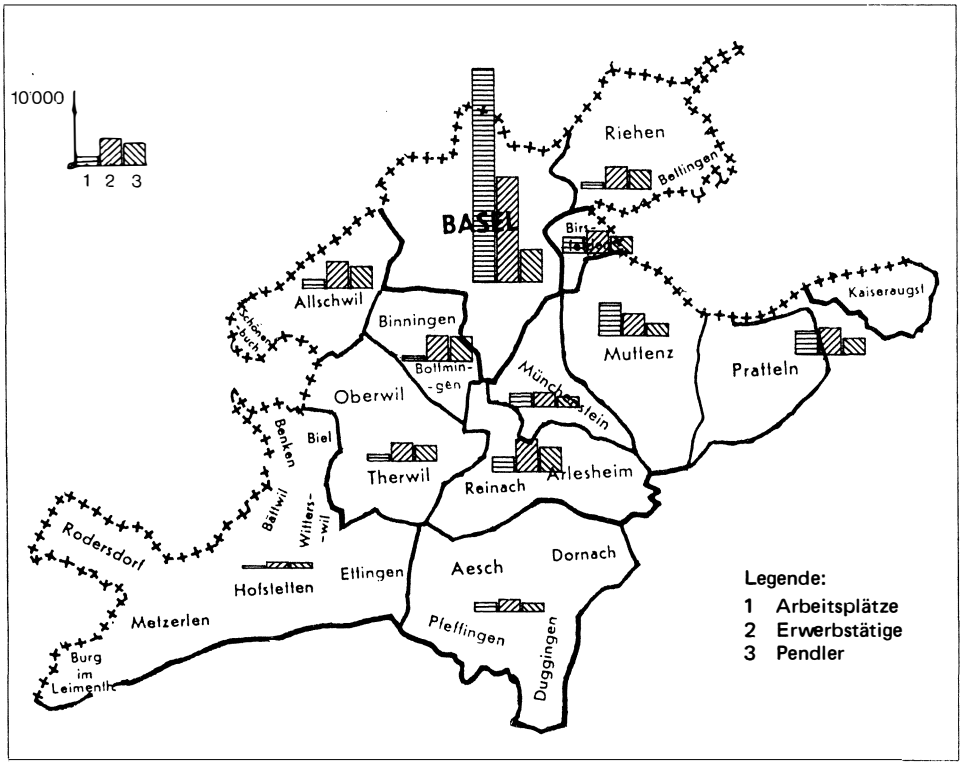


Abb. 2 Zuwachs der Arbeitsplätze, der erwerbstätigen Bevölkerung und der Pendler 1950 bis 1970

All diese Feststellungen sind Indizien dafür, dass der Pendelverkehr in der wachsenden Entmischung des städtischen Lebensraums seine Ursache hat: Entwicklung von Beschäftigungsschwerpunkten auf der einen, von Wohngemeinden auf der anderen Seite; sektorale und funktionale Differenzierung der räumlichen Struktur der Beschäftigung und Segregation der Wohnbevölkerung. Die wachsenden Pendlerquoten und damit das wachsende Verkehrsproblem weisen darauf hin, dass diese Entwicklung mitnichten zu einem Gleichgewicht führt. Die so entstandene räumliche Struktur kann nur mit einem wachsenden Transportaufwand funktionsfähig erhalten bleiben. *Die Nähe und Vielfalt als eine der wichtigsten Eigenschaften des städtischen Lebensraums wird zunehmend durch Bewegung ersetzt.*

3 Das Einzelne und das Ganze

Verkehr statt Nähe und Vielfalt: Dies bedeutet einen riesigen Aufwand an Zeit, Geld und Ressourcen. Ein Viertel des Energieverbrauchs in der Schweiz wurde 1979 in der Schweiz allein für den Betrieb des Verkehrssystems aufgewendet, mehr als für die industrielle Produktion. Mehr als 10% gaben die Haushalte durchschnittlich direkt für den Verkehr aus. Würden die Folgekosten miteinbezogen, läge dieser Anteil noch erheblich höher. 80 Minuten ist eine erwachsene Person an einem Werktag durchschnittlich unterwegs

und legt dabei 30 km zurück. 11,5% der Nutzfläche der Agglomeration Basel, der Bezirke Liestal und Rheinfelden entfallen auf das Verkehrssystem[5].

Nicht erst die sterbenden Wälder stellen uns vor die Frage der Rationalität dieser Entwicklung. Wird das enge, nur die privaten Kosten und Erträge berücksichtigende betriebswirtschaftliche Denken verlassen, kann von einer "vernünftigen" Entwicklung nicht gesprochen werden.
Die mit komparativen Vorteilen argumentierende Standorttheorie reflektiert im Grunde genommen genau die Entwicklung der Stadt nach dem Niederreissen der städtischen Schranken. Sie argumentiert mit der Verallgemeinerung des betriebswirtschaftlichen Prinzips der Kostenminimierung resp. Ertragssteigerung im Einzelunternehmen. In dieser Logik ist dann die Ballung und Vergrösserung von Betrieben, indem unter anderem inner- und zwischenbetriebliche Transportkosten eingespart werden, a priori rational. Ebenso rational sind die wachsende Arbeitsteilung und ihre räumliche Durchsetzung, die funktionale Entmischung, dank der die Produktion von Gütern und Dienstleistungen nach spezifischen Standortvorteilen organisiert werden kann.

Diese Art von Optimierungsüberlegungen unterschlägt jedoch die Voraussetzungen, unter denen die Ballungs- und Entmischungsprozesse ablaufen. Eine dieser Voraussetzungen besteht darin, dass die Schranken enger, lokaler Arbeitsmärkte überwunden werden. Das bedeutet nichts anderes als den Ausbau des Verkehrssystems. Mit dem Setzen der Prioritäten beim Privatverkehr konnten die Standortentscheide auch von der Beschränkung der Erreichbarkeit durch den öffentlichen Verkehr befreit werden. Gleichzeitig wurde dem Stadtbewohner die Flucht ins ferne Grün und in die ferne Ruhe ermöglicht.

Die Verursachung von Verkehr bedeutet aber nichts anderes als die Verursachung von "sozialen Kosten", das heisst Ausgaben, die nicht in den Standortentscheid eingegangen sind, weil sie aus anderen Kassen bezahlt werden müssen.
Das Problem wird noch verschärft durch die kumulative und zirkuläre Tendenz des Verursachungsprozesses: kumulativ, weil verschiedene Prozesse gegenseitig den Verkehr verstärken können (Trennung von Arbeitsplätzen und Wohnungen, Differenzierung der Wirtschaft, Segregation), zirkulär, weil mit dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur neue Entmischungsprozesse angeregt werden. Zudem wird die Wohnqualität im Kern der Agglomeration durch die Verkehrszunahme geschmälert, was dann zur "Stadtflucht" führt, die ihrerseits das Verkehrsaufkommen ankurbelt.

Der Blick aufs Ganze lässt diese Art von Stadtentwicklung unvernünftig erscheinen. Ein wachsender gesellschaftlicher Aufwand ist nötig geworden, die Stadt funktionsfähig zu erhalten. Was an einzelbetrieblicher Effizienz gewonnen wurde, wird aus anderen Taschen bezahlt. Die von der Allgemeinheit zu deckenden Kosten liegen um ein Mehrfaches höher, wenn auch die noch offenen und nicht auf Franken und Rappen lautenden Rechnungen miteinbezogen werden.

ANMERKUNGEN

1 Pendlerstatistiken der eidg. Volkszählungen, Pendlererhebung in der Nordwestschweiz 1975.

2 SCOPE, Haushaltsbefragung über den Werktagsverkehr, Auftrag 46 der GVK-Kommission, Bern/Luzern 1975.

3 Ohne Berücksichtigung der von Grenzgängern eingenommenen Arbeitsplätze

4 *A. Bürgin* (Hrsg.), Regio Wirtschaftsstudie Nordwestschweiz I, Basel 1980

5 Bundesamt für Energiewirtschaft, Schweizerische Gesamtenergiestatistik, Bulletin SEV/VSE 12/1979.
Bundesamt für Statistik, Statistisches Jahrbuch der Schweiz 1980 SCOPE a.a.O.
Prognos AG, Soziale Nutzen und Kosten des Verkehrs in der Schweiz, Auftrag 84 der GVK-Kommission, Basel 1977.

RÉSUMÉ

L'auteur estime que la rue change de caractère sous l'effet de la circulation, ce qui représente une destruction du cadre de vie. En comparant les migrations de travail de 1950 avec celles de 1970, on constate que le taux d'augmentation des migrants dépasse, du double, celui des nouveaux emplois. Cette évolution tient à l'interaction de plusieurs facteurs: d'une part, concentration en ville d'importantes branches d'activité à très grande valeur ajoutée; d'autre part, création de nouveaux pôles d'emploi hors de la ville; enfin croissance des communes résidentielles périurbaines.

Cette évolution peut paraître logique par rapport aux considérations purement économiques, mais le besoin social de la conservation urbaine est devenu majeur. Dans le choix d'une implantation, il s'agit de ne plus se limiter à l'objet même de l'activité à créer, mais de le replacer dans un contexte global.
Résumé: *D. Opferkuch*
Traduction: *P. Meyer*