

## KOMMENTAR

## Es wird noch enger auf den Strassen

In der Corona-Krise leidet das Vertrauen in den öffentlichen Verkehr. Weder Auto noch Velo können den öV aber ersetzen. Dem System droht die Überlastung. Teil der Lösung dürfte sein, aus Pendlern Teilzeit-Heimarbeiter zu machen.

Michael von Ledebur

Kommentare →

07.05.2020, 05.30 Uhr



Illustration: Peter Gut

Das Leben im Lockdown ist von Bedrohung und Enge bestimmt. Raum für Ausbrüche liess der verordnete Hausarrest der vergangenen Wochen kaum. Platz genug hatte es hingegen auf den Strassen. Auf den Autobahnen fühlte man sich wie in die leibhaftig gewordene Autobahnpropaganda der vierziger und fünfziger Jahre versetzt: Man war Alleinherrscher auf dem Asphalt. Es verwundert nicht, dass die Zahl der Raservorfälle gemäss Polizei zugenommen hat. So müsste es immer sein, mögen sich auch Automobilisten mit vernünftigerem Fahrstil gedacht haben. Dass eine derartige Verkehrsinfrastruktur für wenige kaum zu bezahlen wäre, steht auf einem anderen Blatt.

In den Städten nehmen viele eine ganz andere Erfahrung aus dem Lockdown mit. Eine Untersuchung der ETH Zürich und der Universität Basel über das Mobilitätsverhalten einer ausgewählten Gruppe hat einen enormen Anstieg der Veloaktivität in den Wochen des Lockdowns gezeigt. Man hörte Leute von den positiven Seiten der Autoarmut schwärmen – Vogelgezwitscher statt Verkehrslärm. So müsste es immer sein, mag sich manch eine Stadtbewohnerin, manch ein Stadtbewohner

gedacht haben. Dass dies die Kehrseite eines ökonomischen Albtraums ist, macht die Idylle freilich trügerisch.

### **Zurück im Stau**

Nun ist der Ausnahmezustand, auf den Strassen zumindest, bereits weitgehend vorüber. In Zürich und anderen Städten hat der Feierabendstau wieder Einzug gehalten. Doch das kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Pandemie das System verschiedener Verkehrsträger erschüttert hat – insbesondere den öffentlichen Verkehr. Plötzlich ist die Bereitschaft, in einen Zug oder ein Tram zu steigen, keine Selbstverständlichkeit mehr. Das wird Folgen haben. Im Strassenraum wird es enger werden, wenn der Individualverkehr zunimmt. Auf den Strassen Zürichs dürfte der ohnehin gereizte Ton zwischen Velofahrenden und Automobilisten diesen Sommer rauer werden. Sollte der öffentliche Verkehr tatsächlich an Bedeutung verlieren, sind die Folgen für das gesamte Verkehrssystem gravierend.

Offenkundig ist gegenwärtig der Bedeutungsgewinn, den der Individualverkehr während der Krise erfahren hat. Dieser zeigte sich an verschiedenen Beispielen. Die Zürcher Stadtverwaltung sperrte Parkplätze eigens für ihre Mitarbeitenden ab, um sicherzustellen, dass diese mit dem Auto anfahren konnten – Spitex-Pflegende oder ausserhalb der Stadt wohnende Polizistinnen und Polizisten (zugleich blieb das Bussenregime für alle anderen in Kraft). Ein anderes Beispiel boten linksautonome Kreise, die nicht im Ruf stehen, Autonarren zu sein: Sie organisierten im Zürcher Kreis 5 eine Auto-Demo, vereinzelt mit frisch angemieteten Mobility-Fahrzeugen in der Kolonne. Die Polizei erstickte den geplanten Auto-Corso allerdings im Kern, weshalb aus der Auto-Demo innert Kürze ein Stau wurde.

Wer mit dem eigenen Fahrzeug unterwegs ist, hat Gewähr, dass er nichts anfasst, das andere berührt haben. Von einer Renaissance des Autos in der Corona-Krise zu sprechen, wäre dennoch übertrieben. Die Strasseninfrastruktur ist begrenzt und wird es wohl auch bleiben – an den politischen Mehrheitsverhältnissen hat sich nichts geändert. Das Velo, das zweite populäre individuelle Verkehrsmittel, das gerade in den Städten in Konkurrenz zum Auto steht, erlebt einen Aufschwung. Natürlich dürfte dazu auch das gute Wetter während des Lockdowns beigetragen haben. Wie es in der kälteren Jahreszeit aussieht, wird sich zeigen. Das Phänomen lässt sich jedenfalls international beobachten. Die Mailänder Stadtregierung hat angekündigt, in Hinblick auf die Öffnung nach der Corona-Krise 35 Kilometer Strassen in Velowege umzuwandeln. Andere Städte auf verschiedenen Kontinenten verfolgen ähnliche Pläne.

### **In Zürich bleibt die Wende aus**

Auch in Zürich dürfte sich die Zahl der Velofahrer zulasten des öV verschieben, schlicht weil manche die Erfahrung machen, dass es angenehmer ist, den Fahrtwind in den Haaren zu spüren, als sich in ein

volles Tram zu quetschen. Auf politischer Ebene freilich kann man kaum von einem Umschwung zugunsten des Velos sprechen, weil die Förderung des Veloverkehrs längst eine Forderung des politischen Mainstreams ist. Ohne Corona-Krise hätten die Zürcher Stimmberechtigten Mitte Mai über eine Initiative abgestimmt, die den Ausbau von Velowegen im grossen Stil verlangt.

Kaum jemand zweifelt daran, dass das unter anderem von der SP lancierte Volksbegehren eine Mehrheit gefunden hätte. Wenn die Abstimmung im Herbst nachgeholt wird, wird das Verdikt womöglich noch ein wenig deutlicher sein, wenn die Stadtzürcherinnen und Stadtzürcher einen schönen Velo-Sommer in den Beinen haben werden.

Die Veloinfrastruktur der Stadt ist stellenweise in der Tat verbesserungswürdig. Warum es in einer seit dreissig Jahren von Rot-Grün beherrschten Stadt eine linke Volksinitiative dazu braucht, erschliesst sich einem aber nicht. Dem Ansinnen stehen in der Stadt keine politischen Widerstände im Weg. Sie sind anderer Natur. Zürich ist grundsätzlich eine enge Stadt mit herausfordernder Topografie. Daran wird auch die Erfahrung der Corona-Krise nichts ändern.

### **Das Velo bietet keinen Ersatz**

Zwar ist zu erwarten, dass eine Zustimmung zur Initiative, vor allem aber das Wirken der insgesamt zehn neu eingestellten Velofachleute dazu führen werden, dass Projekte zugunsten der Zweiräder rascher realisiert werden. Aber die übergeordneten Vorgaben und Gesetze gelten unverändert, die örtlichen und baulichen Zwänge bleiben.

Und selbst eine perfekt ausgebaute Infrastruktur ändert nichts am Umstand, dass Velofahren in der kalten Jahreszeit für viele nicht infrage kommt. Alte oder gebrechliche Leute haben das ganze Jahr über Hemmungen, sich auf den Sattel zu schwingen. Für die knapp 500 000 Personen aus dem übrigen Kanton, die zu normalen Zeiten in öffentlichen Verkehrsmitteln täglich die Stadtgrenze überqueren, ist das Fahrrad selbstredend kein Ersatz. Der Wunsch, Zürich möge doch so autofrei bleiben wie während der Corona-Krise, blendet die Zentrumsfunktion, welche die Stadt erfüllt, völlig aus.

Weil sowohl der Auto- als auch der Veloverkehr an Kapazitätsgrenzen stossen, ist die Frage drängend, wie es gelingen kann, den platzeffizienten öffentlichen Verkehr zu entlasten. In der Stadt Zürich sind mit Abstand am meisten Personen, nämlich 41 Prozent, mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs, darauf folgen der Fussverkehr (26 Prozent), der Autoverkehr (25 Prozent) und der Veloverkehr (8 Prozent). Das verdeutlicht, dass das Problem mit dem öv grösser ist als das finanzielle Loch, das die Corona-Krise in die Finanzen der Verkehrsbetriebe reiss.

## Das Vertrauen in den öV hat Schaden genommen

Immer deutlicher wird, dass wir während Monaten, wenn nicht Jahren mit der Pandemie werden leben müssen. Dadurch könnte der bisher parteiübergreifend solide abgestützte Konsens, den öffentlichen Verkehr gelte es zu fördern, ins Wanken gerät – etwas, das noch vor wenigen Wochen undenkbar schien. Natürlich bleibt abzuwarten, ob die Massnahmen der Betreiber zum Schutz der Passagiere – darunter die Empfehlung, bei engen Verhältnissen Masken zu tragen – greifen. Aber das Vertrauen dürfte bei vielen beschädigt sein. Die Verkehrsbetriebe Zürich schätzen, dass die Frequenz nach wie vor um 55 bis 60 Prozent tiefer liegt als normal.

Das System muss deshalb dringend entlastet werden. Das geht nur, wenn Home-Office zumindest teilweise zum neuen Standard wird. In den Zeiten vor der Krise waren die Anstrengungen, Pendlerströme umzuleiten, nicht von Erfolg gekrönt. Damals ging es nicht um epidemiologische Überlegungen, sondern um das Glätten der Spitzen der Pendlerströme («flatten the curve» ist das heute allen geläufige Stichwort). Versuche wie jene des Zürcher Verkehrsverbundes mit dem 9-Uhr-Pass haben kaum etwas bewirkt; die Verlagerungswirkung blieb bescheiden. Nun aber beugt man sich allerorts der Macht des Faktischen. Viele Leute in Unternehmen wie Schulen machen gleichzeitig die Erfahrung, dass für viele Aufgaben keine physische Präsenz nötig ist.

## Home-Office auch nach der Pandemie

Zu Pandemiezeiten dürfte ein Verkehrssystem mit etwas mehr Individualverkehr, weniger Passagieren im öffentlichen Verkehr und insgesamt deutlich weniger Pendlern der sinnvollste Ansatz sein. Die Krise bietet darüber hinaus die Chance, diesen Lerneffekt mitzunehmen und das Verkehrssystem nachhaltig zu entlasten. Dazu brauchte die Präsenz im Büro nicht, wie gegenwärtig in vielen Unternehmen, vollständig durch Home-Office ersetzt zu werden, denn die physische Anwesenheit hat ihren Wert. Aber sie könnte klar reduziert werden.

Auch Home-Office ist selbstverständlich kein Allheilmittel. Es ist keine neue Erkenntnis, aber sie geht leicht vergessen: Ein funktionierendes Verkehrssystem braucht verschiedene Verkehrsmittel, die ineinandergreifen. Die Corona-Krise zeigt gerade auf, wie falsch es ist, einzelne gegeneinander auszuspielen. Extremforderungen nach einem «autofreien» Zürich wirken hohl angesichts einer Krise, in der sich der Wert des motorisierten Individualverkehrs zeigte. Ein auf mehreren Pfeilern ruhendes System ist weniger verletzlich. Das nächste Virus ist vielleicht eines, das sich durch die Luft überträgt und das Velofahren verunmöglicht. Oder ein Computervirus, das das Home-Office flachlegt.

## Mehr zum Thema



KOMMENTAR

### **Geschlossene Räume, schlechte Lüftung, dieselben Griffe für alle – ein Infizierter im Zug oder Bus reicht, um viele anzustecken. Besonders hier sollten Schutzmasken obligatorisch sein**

Bald werden sich wieder viele Pendler in die öffentlichen Verkehrsmittel drängen. Wenn der Bund sein eigenes Schutzkonzept ernst nimmt, muss er eine Maskenpflicht verordnen.

Helmut Stalder 28.04.2020



### **Bahnen jagen Viren mit Putzlappen**

In vielen Ländern werden Bahnhöfe und Züge grossflächig mit Desinfektionsmitteln eingesprüht. Nicht so in der Schweiz: Hier gehen die Transportunternehmen mit Putzlappen gegen die Viren vor. Das sei wirkungsvoller, heisst es im BAG.

Helmut Stalder 24.03.2020



Copyright © Neue Zürcher Zeitung AG. Alle Rechte vorbehalten. Eine Weiterverarbeitung, Wiederveröffentlichung oder dauerhafte Speicherung zu gewerblichen oder anderen Zwecken ohne vorherige ausdrückliche Erlaubnis von Neue Zürcher Zeitung ist nicht gestattet.