

Zürich

Wie der öffentliche Verkehr genesen soll

Fahrgäste bleiben aus Urplötzlich hat sich das Image von Zug, Tram und Bus gewandelt. Passagiere meiden trotz Lockerungen den öffentlichen Verkehr. Die Verkehrsbetriebe planen in drei Bereichen die Zukunft.

Patrice Siegrist

Jahrelang hechelte der Zürcher ÖV von Passagierrekord zu Passagierrekord. Das System war am Limit. Dann kam das Virus – und damit kamen neue Fragen. Kommen die Passagiere zurück? Wieder so zahlreich? Und: Wann?

Den Zürcher Transportunternehmen stehen wegweisende Wochen bevor. Der Bundesrat hat am Freitag die Homeoffice-Empfehlung gekippt und damit die Schleusen für Pendlerströme wieder geöffnet. Während bereits wieder gleich viele Autos über Zürchs Strassen fahren wie vor dem Lockdown, meiden viele Leute den ÖV. Im Vergleich zum Vorjahr waren vergangene Woche mehr als ein Drittel weniger Passagiere mit der S-Bahn unterwegs, in der Stadt Zürich ein Viertel weniger. Der ZVV rechnet mit einem um 100 Millionen Franken grösseren Defizit für das Jahr 2020.

«Hätten Sie vor ein paar Monaten gefragt, wie sich die VBZ in den nächsten drei Jahren entwickeln, hätte das unser Praktikant beantworten können», sagt Jörg Buckmann, interimistischer Leiter der VBZ-Kommunikation. «Jetzt können wir darauf keine abschliessende Antworten geben.» Enge Räume mit fremden Leuten fühlen sich für die meisten ungewohnt, für einige bedrohlich an. Eine Maskenpflicht ist in Zürich trotzdem weiterhin kein Thema. «Wir haben innert weniger Wochen einen kolossalen Vertrauensverlust erlebt», sagt er. Ähnliches beobachtet man weltweit. Nun müssten sich alle in der Branche die Verwunderung aus den Augen reiben und nach Antworten suchen, wie sie auf diesen Schock reagieren, sagt er.

Die Zürcher Verkehrsbetriebe spinnen deshalb in drei Bereichen Ideen für die Zukunft:

Die Fahrzeuge

Zusammen mit Partnern aus der Industrie und der Wissenschaft wollten sich die VBZ Gedanken über die Innenräume des Rollmaterials machen, sagt Buckmann. Dabei gehe es um Fragen wie: Wie bringen wir Desinfektionsmittel in Trams und Busse? Oder: Können wir beispielsweise beim neuen Tram den Aufbau modularer gestalten, um im Pandemiefall mehr Platz zu schaffen?

Spitzenlast brechen

Schon seit Jahren will die ÖV-Branche die Passagierströme gleichmässiger über den Tag verteilen. Buckmann möchte zudem eine Idee lancieren: «Ich wünsche mir, dass sich die Zürcher Transportunternehmen mit den grössten Firmen an einen Tisch setzen und gemeinsam über Arbeitszeiten und Fahrplanangebote sprechen.» Da müsste man auch über variable Abopreise nachdenken. «Unsere Branche erlebte bislang keine Disruption, alles lief stetig. Nun wäre es an der Zeit, neue Leuchtturmprojekte zu entwickeln.»

Die Vernetzung

Es klingt paradox, aber Buckmann will die Leute in den Spitzenzeiten aus den Trams und Bussen holen – zumindest für kurze Strecken. Die VBZ haben



An der Haltestelle Bahnhofstrasse tragen die meisten keine Maske, obwohl sie im Tram dazu per Durchsage animiert werden. Foto: Urs Jaudas

das Ziel, die öffentlichen Verkehrsmittel besser mit Leihvelos und -trotis sowie Taxis zu verzahnen. Eine App, die das ermöglichen soll, kommt Ende August auf den Markt. Dies soll helfen, die Pendlermassen zu entflechten und Gedränge in einzelnen Fahrzeugen zu vermeiden.

Buckmann ist sich aber bewusst: Kurzfristig müssen die Transportunternehmen auch auf das Prinzip Hoffnung setzen: «Ich hoffe zum Beispiel, dass durch die wieder zunehmenden Aussen auf den Strassen unsere Attraktivität wieder steigt.»

Gefahr der Negativspirale

Die Attraktivität, oder eben die Verlässlichkeit, ist zentral, weiss ETH-Verkehrsplaner Kay Axhausen. Er und sein Team verfolgen aktuell 1000 Freiwillige auf Schritt und Tritt und messen in Echtzeit, wie sich gerade das

Mobilitätsverhalten der Schweiz verändert und der ÖV zu den Verlierern zählt.

Entscheidend für die Transportunternehmen sei nun, eine Negativspirale zu verhindern, sagt er. «Sie müssen die Gesellschaft und die Politik davon überzeugen, dass es einen leistungsstarken und verlässlichen öffentlichen Verkehr braucht», sagt Axhausen. Das Angebot aus Kostengründen auszudünnen, wäre ein schlechtes Signal. «Spart man bei der Netzdichte und beim Takt, nimmt die Attraktivität ab, was wiederum zu weniger Passagieren und weniger Einnahmen führen könnte.» Egal, ob Auto oder Zug: Am Ende zähle die Verlässlichkeit. Und: «Weichen plötzlich viele Pendler aufs Auto aus, sind die Kapazitätsgrenzen sehr schnell erreicht», sagt er. Es gebe nicht plötzlich mehr Strassen und mehr Parkplätze.

Der ZVV beobachtet das Reiseverhalten momentan ganz genau. Der Verkehrsverbund schickt extra Leute an Zürcher Bahnhöfe, um Passagiere zu zählen, wenn technische Hilfsmittel fehlen. Man fühlt den Puls nun wöchentlich, nicht mehr quartalsweise. Das System scheint zu gesunden, die Zahlen steigen langsam an.

Planung verschoben

«Natürlich ist dramatisch, was sich aktuell ereignet hat», sagt Dominik Brühwiler, Leiter der Verkehrsplanung des ZVV. Die Krise werde ein riesiges Loch in die Kasse reissen. Das Fahrplanverfahren für die Jahre 2022/23 hat man vorerst zurückgestellt. «Wir müssen zuerst wieder Boden unter den Füßen bekommen», sagt Brühwiler. «Die Nachfrage wird kaum anhaltend so tief sein wie heute.» Vielleicht nehme die Gesamtverkehrsmenge

etwas ab, weil sich Homeoffice etabliere. Er rechnet aber damit, dass der Anteil der ÖV-Nutzer unter den Pendlern in etwa stabil bleiben wird. Und: «Selbst wenn es Ende Jahr, wenn die Tage wieder nass und kalt sind, 10 Prozent weniger Passagiere sein sollten, wäre das kein Grund, das Angebot auszudünnen», sagt er. Denn im Zürcher ÖV-Netz renne man Engpässen hinterher. Auch Tarifanpassungen seien keine geplant.

Kurzfristig bleiben den Transportunternehmen die Psychologie und die Hygiene, um das Vertrauen zurückzugewinnen. VBZ-Mitarbeiter reinigen deshalb Trams und Busse häufiger, und das auch vor den Augen der Passagiere, und versuchen (mit sehr beschränktem Erfolg), die Passagiere zum Maskentragen zu animieren. Diese Massnahmen lassen sich die VBZ einen hohen sechsstelligen Betrag kosten.

Wieso braucht Zürich keine Maskenpflicht?

Regeln im ÖV Carmen Walker Späh glaubt, eine Tragepflicht könnte kontraproduktiv sein.

Der Kanton Genf prescht vor und will eine Maskenpflicht in den öffentlichen Verkehrsmitteln einführen. Wieso will der Kanton Zürich keine Maskenpflicht?

Im Gebiet des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV) halten wir uns an die Empfehlung des Bundesamts für Gesundheit. Der Bundesrat hat am letzten Freitag seine Haltung bekräftigt: Keine Maskenpflicht im öffentlichen Verkehr, aber die dringende Empfehlung, immer einen Mundschutz dabei zu haben und diesen auch zu tragen, wenn der Abstand nicht eingehalten werden kann.

Nur 5 bis 10 Prozent der Passagiere tragen eine Maske. Die Empfehlung wirkt nicht. Warum setzt man trotzdem auf Eigenverantwortung?

Wir stützen uns auf die Einschätzung der Spezialistinnen und Spezialisten des Bundes. Die Eigenverantwortung der Bevölkerung hat in der Corona-Krise gut funktioniert. Die Fallzahlen in der Schweiz sind seit mehreren Wochen tief. Eine Maskenpflicht im öffentlichen Verkehr würde zurzeit wohl kaum verstanden.

Wann wäre der Punkt erreicht, wo die Eigenverantwortung nicht mehr ausreicht und es eine Pflicht brauchte?

Wir beobachten die Lage selbstverständlich genau. Falls die Fallzahlen stark ansteigen und die Expertinnen und Experten des Bundes zu einer neuen Einschätzung gelangen sollten, dann beurteilen wir die Situation neu.

Eine dringende Empfehlung spricht man dennoch aus. Sind Masken nun ein geeignetes Mittel, um eine zweite Welle zu verhindern?

Nochmals: Der ZVV ist ein Verkehrsverbund und keine Gesundheitsbehörde. Wenn es eng wird im Tram, Bus oder in der S-Bahn, dann gilt die dringende Empfehlung, eine Maske zu tragen, um sich und andere zu



Carmen Walker Späh
Die Volkswirtschafts-
direktorin des Kantons
Zürich präsidiert
den Verkehrsrat.

schützen. Die Verkehrsunternehmen weisen ihre Fahrgäste mit entsprechenden Durchsagen in den Fahrzeugen darauf hin.

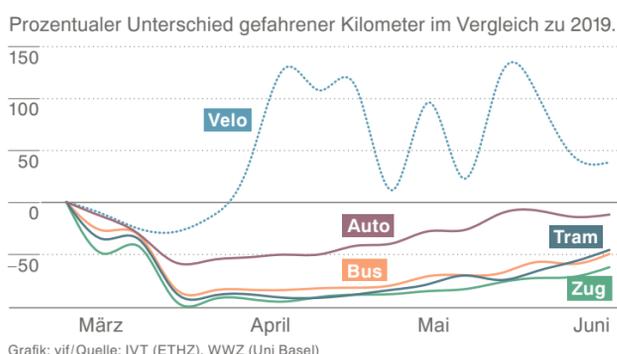
Eine Maskenpflicht könnte das Vertrauen in die öffentlichen Verkehrsmittel wieder stärken und das drohende zusätzliche Defizit beim ÖV schmälern.

Hat man sich diese Überlegungen gemacht?

Persönlich zweifle ich daran, dass eine Pflicht helfen würde, wieder mehr Leute in den ÖV zu bringen. Im Gegenteil: Es kann Fahrgäste auch abschrecken. Solange die gesundheitliche Lage in der Schweiz stabil ist und die Expertinnen und Experten des BAG nicht zu einer neuen Beurteilung der Situation gelangen, setzen wir weiterhin auf die Eigenverantwortung der Fahrgäste.

Patrice Siegrist

So veränderte sich das Reiseverhalten



Sind öffentliche Verkehrsmittel ein Ischgl auf Schienen?

In dieser Frage gibt es noch Unsicherheit. Studien aus China besagen, dass Ansteckungsketten durchaus auf öffentliche Verkehrsmittel zurückzuführen seien. Und gemäss einer Studie aus New York war die dortige Subway ein Treiber der Pandemie. Diese Erkenntnisse wurden inzwischen aber wiederholt infrage gestellt. Die Zürcher Gesundheitsdirektion hat keine Hinweise darauf, dass eine Ansteckung im Kanton Zürich im ÖV stattgefunden hat,

heisst es auf Anfrage. Der Sprecher fügt aber an: «Die Gefahr, sich im ÖV anzustecken, wird nun sicher wieder grösser, wenn die Züge wieder dichter besetzt sind.» Und dies werde sich in der kalten Jahreszeit akzentuieren – insbesondere, wenn die Leute keine Masken tragen. Aktuell tragen nur rund 5 bis 10 Prozent der Passagiere eine Maske. Anders als Zürich will der Kanton Genf eine Maskenpflicht einführen. (sip)