

Die geballten Verkehrsprobleme im Ballungsraum Zürich

Für Zürich als grössten Wirtschaftsraum der Schweiz sind funktionierende Verkehrssysteme ein essenzieller Erfolgsfaktor. Der Handlungsbedarf, die akuten Verkehrsprobleme zu lösen, steigt, wie sich an einer Fachtagung von AVENIR MOBILITÉ | ZUKUNFT MOBILITÄT in Zürich gezeigt hat. Mehr als Hundertzwanzig Fachleute aus Wirtschaft, Behörden und Wissenschaft liessen sich am 19. Juni 2019 im Careum Auditorium über Ansätze für eine Verbesserung der Verkehrssituation informieren. Interessant war u.a., dass sich die Fachleute in einigen wesentliche Punkten einig waren, trotz unterschiedlichen Lösungsvorschlägen.

Eine Übersicht gab eingangs der Transport- und Logistikunternehmer Nils Planzer. Er vertrat die Arbeitsgruppe *Verkehr & Infrastruktur* der Zürcher *Unternehmergruppe Wettbewerbsfähigkeit* (UGW), die ebenfalls zur Tagung eingeladen hatte. Die UGW setze sich für die Wettbewerbsfähigkeit der Zürcher Wirtschaft ein, wobei der Verkehr nicht das einzige, aber ein wichtiges Thema sei, betonte Nils Planzer. Er stellte erfreut fest, dass sich die Effizienz des Strassengüterverkehrs in den letzten Jahren stark verbessert habe. „Es werden mehr Güter schneller transportiert, dies mit weniger Fahrzeugen“, sagte er. Die Camions deckten dabei die von ihnen verursachten Strassenkosten vollständig, was auch für die Personautos anzustreben sei.

Überlastete Strassen und Schienen im Grossraum Zürich

Schnell kam Nils Planzer auf ein Problem zu sprechen, das auch in anderen Referaten immer wieder erwähnt wurde. Das Strassen- und das Schienennetz in und um Zürich sind zeitweise überbeansprucht, was zu Staus und unproduktiven Wartezeiten führt. Letztlich findet die Überlastung auf den meisten Strecken vor allem an einigen Morgen- und einigen Abendstunden statt. Von 6 bis 9 Uhr und von 17 bis 20 Uhr ist das Strassennetz überlastet, während drei Vierteln des 24 Stunden-Tages liegen viele Kapazitäten sogar brach, wie dies auch ein eindrückliches Video zeigte.

Wie sich die Verkehrsbelastung ausgleichen liesse, führte Nils Planzer in eine Reihe von möglichen Massnahmen auf. An erster Stelle nannte er ein „Mobility Pricing mit hoher Schlagkraft“, das auch Wirkung zeige. Bekannte Engpässe vor allem im Nationalstrassennetz in der Region müssten sodann beseitigt werden. Das betreffe etwa den Gubrist, das Brüttiseller Kreuz, die Oberlandautobahn, die Strecken Winterthur-Baden und Zug-Uznach. „Das Geld und die Projekte sind vorhanden, doch Einsparungen verzögern solche Bauarbeiten oft um Jahrzehnte“, sagte Nils Planzer. Das heutige Strassennetz sei vor 40 oder 50 Jahren konzipiert und vor 30 Jahren gebaut worden. Man müsse jetzt für die Zukunft planen. Für die Innenstadt wünscht sich Nils Planzer mehr autofreie Zonen, dafür müssten das Park-and-Ride-System ausgebaut und die Parkplatzbewirtschaftung verbessert werden, beides liesse sich mit dem Einsatz moderner Informatikmittel erreichen. Der Mikromobilität mit Trotinetts und ähnlichen Fahrzeugen müsste beim Strassenbau vermehrte Aufmerksamkeit geschenkt werden. Schliesslich schlug Nils Planzer vor, den Verkehrsbetrieben der Stadt Zürich (VBZ) ganz oder teilweise eine private Trägerschaft zu geben, ähnlich wie im Fall des Flughafens.

Mobility Pricing heisst nicht mehr zahlen, sondern anders zahlen

Auf den Planungsbedarf für die nächsten Jahrzehnte ging auch Guido Biaggio ein, Vizedirektor des Bundesamtes für Strassen (Astra). Die Prognosen für das Jahr 2040 sagen - verglichen mit 2010 - gut 51 Prozent mehr öffentlichen Verkehr voraus. Bei den LKW's ist eine Steigerung von 32 Prozent und beim motorisierten Individualverkehr eine von 18 Prozent zu erwarten. Für Trends wie Digitalisierung, Elektrifizierung und autonome Fahrzeuge gibt es noch keinen zuverlässigen Zeithorizont. Prognos rechnet für das Jahr 2050 mit automatischem Verkehr von zwischen 30 und 45 Prozent. Die Neuheiten stellen die Behörden aber schon jetzt vor grosse Aufgaben. So wird die Fahrausbildung an die neue Technik mit neuartigen Automatiklösungen anzupassen sein, auch die Zulassungskriterien für heute noch unkonventionelle Fahrzeuge müssen entwickelt werden. Dazu gehört die Regulierung neuer Fahrzeuge des Velo- und des Langsamverkehrs, der nicht nur im Pendlerverkehr, sondern nicht zuletzt im Tourismus eine wachsende Rolle spielt. Zudem muss das Strassenverkehrsrecht angepasst werden und der Datenschutz wird immer wichtiger.

Ein neues Preissystem, Mobility Pricing, das die Nutzung der Strasse in Spitzenzeiten stärker bepreist, werde ernsthaft geprüft, sagte Guido Biaggio, ein entsprechender Bericht des Astra liege beim Bundesrat auf dem Tisch. „Ziel ist nicht, dass mehr bezahlt werden soll, sondern, dass anders bezahlt werden soll“, fasste er zusammen. Mobility Pricing könne die Überlastung der Autobahnen in den Spitzenzeiten vermindern. Weitere Massnahmen wie Verkehrsverflüssigung durch dynamische Geschwindigkeitsvorschriften oder die Nutzung von Pannestreifen seien ebenfalls in Prüfung. Man müsse Staus auf der Autobahn verhindern, weil sonst die Gefahr bestehe, dass der Verkehr auf andere Strassen ausweiche. Automatische Fahrzeuge erwartet das Astra etwa im Jahr 2050 in grösserem Ausmass, vor allem auf den Autobahnen, kaum dagegen im Haus-zu-Haus-Verkehr.

Schweizer Gesamt-Verkehrskonzept fehlt

Den Bezug zur Raumplanung stellte Markus Traber her, Chef des Amtes für Verkehr des Kantons Zürich. Der Verkehr werde in den kommenden Jahrzehnten parallel zur wachsenden Bevölkerungszahl weiter zunehmen. Verkehr und Siedlung müssten aufeinander abgestimmt werden. Der Kanton Zürich möchte die Entwicklung in den Städten konzentrieren und nicht auf die Landschaft verstreuen. Damit soll auch dazu beitragen, dass kurze Arbeitswege möglich sind. Markus Traber ging mit Nils Planzer einig, dass das Mobilitätsangebot ein Beitrag zur Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft sei. Schwerpunkte der kantonalen Verkehrspolitik seien denn auch unter anderem die Berücksichtigung des Güterverkehrs und die Förderung von Innovationen der Logistik. Ausserdem stünden Massnahmen zur Berechnung der Verkehrsspitzen und ein neues Finanzierungsmodell zur Diskussion. Die zunehmende Elektrifizierung des Strassenverkehrs werde sich auf die Einnahmen aus den Erdölsteuern auswirken. „Früher oder später werden wir über die Finanzierung nachdenken müssen“, sagte Markus Traber.

Für die verschiedenen Verkehrsträger, Strasse, Schiene, Luft-, Fuss-, Velo- und Güterverkehr, brauche es eine Gesamtsicht. Zukünftige Entwicklungen und Herausforderungen müssten rechtzeitig beobachtet werden. Einer der Handlungsschwerpunkte im Gesamtverkehrskonzept 2018 des Kantons sei, dass die Strassen für den automatisierten Verkehr vorbereitet würden. Dass sich beim Bund

unterschiedliche Ämter mit unterschiedlichen Konzepten mit dem Thema Verkehr befassen, sei ein Nachteil: „Es fehlt ein Gesamtkonzept, es braucht eine übergeordnete Steuerung“, sagte Markus Traber. Das umfassende Gesamtverkehrskonzept 2018 der Zürcher Kantonsregierung weise den Weg.

„Ein Verkehrsproblem hat Zürich nicht“, sagte Richard Wolff, der als Zürcher Stadtrat für den Tiefbau zuständig ist. Es gebe aber ganz viele Verkehrsprobleme, je nach Optik des jeweiligen Betrachters. Die Wünsche nach Veränderungen seien oft gegensätzlich, beim Verkehr gingen die Meinungen auch der Politiker weit auseinander. Bei einer repräsentativen Publikumsbefragung habe sich gezeigt, dass der Verkehr nicht an der Spitze der Unzufriedenheit stehe. Gewünscht würden von der Bevölkerung ein Ausbau der Infrastruktur für den Veloverkehr oder Massnahmen gegen Lärm und Luftverschmutzung. Die Schaffung von Parkplätzen und der Bau von Strassen stünden dagegen ganz am Ende der Wunschliste. „Verkehrsprobleme sind nicht die Hauptsorge der Stadtbevölkerung, Klima oder Sicherheit sind wichtiger“, sagte Richard Wolff. Wobei der Verkehr als wichtiges Element der Klimaproblematik eine grosse Rolle spiele. Das grösste Verkehrsproblem sei die Klimaproblematik, sagte Richard Wolff.

Der Raum in der Stadt sei beschränkt, er müsse gut verteilt werden. Verkehrsmanagement oder die Beseitigung von Engpässen verschiebe das Problem nur. „Mehr Verkehr von der Autobahn können wir einfach nicht mehr abnehmen“, betonte Richard Wolff. Ausser in den Randzeiten sei man in der Stadt an der Grenze des Machbaren. Dass der Verkehr zunehme, sei vielleicht auch der Tatsache zuzuschreiben, dass er zu billig sei, vermutete Richard Wolff. Nach einer Studie des Amtes für Raumentwicklung (ARE) müssten eigentlich auch Gesundheits- und Umweltkosten, etwa wegen der Klimabeeinflussung, internalisiert werden, was pro Liter Treibstoff einen Betrag von 7,6 Rappen ausmachen würde.

Strassenraum wird von zu vielen Nutzern beansprucht

Im Panelgespräch, das von Fredy Müller, Geschäftsführer von AVENIR MOBILITÉ, moderiert wurde, kam Professor Hans Gut zu Wort, Managing Director von MAN Energy Solutions Schweiz. Er zeigte sich besorgt über das starke Bevölkerungswachstum, das unweigerlich entsprechende Verkehrsprobleme zur Folge habe. Zürich biete heute eine gute Lebensqualität, so habe er keine Mühe, Mitarbeiter zu finden, sagte Hans Gut. Probleme bereite ihm aber der Strassengüterverkehr. Das MAN-Werk im Industriequartier, die grösste Fabrik, die es in der Stadt Zürich heute noch gibt, wird von täglich 50 bis 100 Lastwagenfahrten versorgt. Dass diese Lieferungen pünktlich ankommen, sei bei der heute üblichen Just-in-time-Fertigung entscheidend, eine Lagerhaltung von Teilen wäre in der Stadt viel zu teuer. Wenn die Lastwagen nicht pünktlich eintreffen, sondern im Stau stehen, habe die Produktion ein Problem, und letztlich werde dann das Gewerbe aus der Stadt verschwinden. Mobility Pricing sei wichtig, man dürfe aber nicht vergessen, dass es wirtschaftliche Auswirkungen vor allem im Exportgeschäft habe.

Peter Goetschi, Zentralpräsident des Touring Club der Schweiz (TCS), wies darauf hin, dass die Nationalstrassen nicht nur dem Langstrecken- und Transitverkehr dienen, sondern in einem gewissen Mass auch dem Lokalverkehr. Die Strassen der Agglomeration müssten den Verkehr von den Autobahnen aufnehmen können. Für die Zukunft müsse der Strassenraum neu auf die verschiedenen Nutzer verteilt werden. Dabei sei daran zu denken, dass auch die automatischen Autos, wenn sie einmal kommen, eine geeignete Infrastruktur benötigen. Dies sei eine grosse Herausforderung.

Skeptisch schätzt er die Chancen ein, dass Mitfahr- oder Autoteilsysteme den Verkehr verringern könnten. Dafür sei das Angebot des ÖV auch ausserhalb der Stadt viel zu gut. Man müsse auch einmal sagen, dass sowohl punkto Strassen als auch ÖV das Schweizer Publikum verglichen mit dem Ausland verwöhnt sei. Die Schweizer seien heute ein Volk von Pendlern, und diese Mobilität nehme in Zukunft weiter zu.

Spitzenbelastungen des Verkehrs – auch ein gesellschaftspolitisches Problem

Nicht mit dem Güterverkehr, sondern mit dem öffentlichen Personenverkehr beschäftigt sich Daria Martinoni, SBB-Regionenleiterin Zürich/Ost. Die Bahn kämpft vor allem mit der unregelmässigen Nachfrage. „Innert fünf bis sechs Stunden eines Tages müssen wir die Hälfte der Gesamtnachfrage bedienen“, sagte Daria Martinoni. Während zeitweise die Züge überfüllt sind, ergibt sich auf 24 Stunden bezogen eine schlechte Auslastung der Infrastruktur. Ähnlich sind die Probleme bei den Verkehrsbetrieben der Stadt Zürich (VBZ), wie Hans Konrad Bareiss, Leiter Markt VBZ, erklärte. In den Spitzenzeiten gebe es zu viel Verkehr in der Stadt, darunter leide bei Tram und Bus vor allem die Pünktlichkeit. Die VBZ sei in der Lage, die Nachfrage zu befriedigen. Bei Pünktlichkeit und Schnelligkeit habe man jedoch nicht den gewünschten Standard erreicht. „In den Sommerferien, wenn wir 15 Prozent weniger Individualverkehr haben, läuft es bestens“, sagte Hans Konrad Bareiss.

In den letzten Jahren habe die Mobilität in der Stadt stark zugenommen, die Einwohnerzahl nähere sich jetzt wieder dem Spitzenstand der Sechzigerjahre an, allerdings bei einem viel grösseren Autobestand. Der Strassenraum sei nicht mehr gross genug, um allen Nutzern zu geben, was sie sich wünschen, alle wollten ihre Maximalforderungen durchsetzen, daraus entstehe ein grosses Konfliktpotenzial, sagte Hans Konrad Bareiss. Stefano Kunz, Stadtrat in Schlieren, einer Nachbargemeinde von Zürich, beklagte, dass Verkehrsplanungen oftmals nicht grenzüberschreitend angepackt werden. Ein perfektes Radwegnetz in der Stadt Zürich müsste beispielsweise in der Agglomeration seine Fortsetzung finden. Die Schnittstellen seien heute nicht gut gelöst, der Zürcher Stadtrat plane oft isoliert nur für die Stadt Zürich. Die gute Anbindung an die Verkehrsnetze sei für eine Stadt wie Schlieren jedoch ein grosser Vorteil, denn sie ermögliche die Ansiedlung vieler Arbeitsplätze.

Die Panelteilnehmer formulierten Stichworte für die kommenden Aufgaben. Daria Martinoni von der SBB erwähnte das Programm Smartrail 4.0 der Bahn, das technische Innovationen für eine rationellere Verkehrsplanung und –abwicklung bringe. Ein weiterer Ausbau der Infrastruktur sei angesichts des weiter zunehmenden Verkehrs unumgänglich. Mit Technik allein sei das Problem der Spitzenbelastungen aber nicht zu lösen, man müsse auf jeden Fall die Nachfrage steuern, was mit Sparbilletten bereits versucht werde. Wie sich im Kanton Zug gezeigt habe, lohne sich beispielsweise auch eine Einflussnahme auf die Schulen, ein Stundenplan mit späterem Anfang habe zur Entlastung des ÖV vom Schülerverkehr geführt. Hans Gut hat in seinem Industriebetrieb dagegen die Erfahrung gemacht, dass das Personal sehr schwer zu motivieren sei, den Tagesablauf zu ändern, um die Spitzenverkehrszeiten zu umgehen. „Es geht hier um ein gesellschaftspolitisches Thema“, sagte Hans Gut.

Hoffen auf Innovationen

Auch Hans Konrad Bareiss von den VBZ sieht die Grenzen der Technik. Man könnte wohl einen dichteren Fahrplan machen, doch es gebe in der Stadt mehrere komplizierte Knoten, die eine solche

Massnahme bremsen. Man müsste die dritte Dimension nutzen, was aber sehr teuer wäre. Die Steuerung der Nachfrage über den Tarif wäre machbar, doch gebe es nun einmal viele Fahrgäste, welche den Zeitpunkt ihrer Fahrt nicht aus freien Stücken wählen können. Anzustreben wäre, den ÖV als Rückgrat des Verkehrssystems auszubauen und ergänzende Verkehrsmittel, beispielsweise autonome Fahrzeuge, einzufügen. Die Alternativen müssten für die Automobilisten verlockend sein. Stefano Kunz vermisst allerdings eine intensive Forschung und Entwicklung alternativer Verkehrsmittel. Daria Martinoni fragt sich, wie denn die Forschung für Verkehrsinnovationen finanziert werden müsste.

Verteilkampf um Strassenraum wird sich weiter zuspitzen

Als Schlussfolgerung kann festgehalten werden, dass sich der Verteilkampf um die begrenzten und kaum erweiterbaren Strassenräume wohl zuspitzen dürfte. Es sei nicht mit technischen Massnahmen oder Tarifen getan, es brauche ein gesellschaftspolitisches Umdenken und eine Verhaltensänderung der Nutzer, hiess es mehrmals. Die SBB und die Swisscom haben eine Rechnung gemacht, die zeigt, welcher Art Teilmassnahmen sein könnten: Wenn alle Pendlerinnen und Pendler zweimal pro Woche einen Zug ausserhalb der Spitzenzeit benützen, sinkt laut dieser Simulation die Belastung um sieben Prozent. Das ist nicht genug, um das Wachstum aufzufangen, aber immerhin ein Teilschritt.

Der Forumsanlass von AVENIR MOBILITÉ machte einmal mehr deutlich, dass die Entwicklungen im Mobilitätsbereich anspruchsvoll sind. Es braucht die integrierte Zusammenarbeit von allen relevanten Stakeholdern, um die Herausforderungen zu meistern.