

9. Podium vom 24. November 2021

Öffentlicher Verkehr, Tempo30 und Velos:

Wie halten wir die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des öV aufrecht?

Betrachtungen zur Veranstaltung ... mit durchaus unterschiedlichen Meinungen

Referent: Dr. Rolf Martin Bergmaier (ZHAW, Lehrbeauftragter Lehrgang Verkehrssysteme)

Podiumsteilnehmende:

Rolf Martin Bergmaier

Thomas Hablützel (VBZ, Leiter Unternehmensbereich Markt, GL-Mitglied)

Carsten Hagedorn (OST, Professor Verkehrsplanung)

Viktoria Herzog (Baudirektion KtZH, Tiefbauamt, Verantwortliche Veloverkehr)

Moderation: Michael von Ledebur (NZZ, Redaktor)

Zuverlässig, pünktlich und sicher soll der öffentliche Verkehr unterwegs sein. Unter dieser Prämisse haben wir das Podium in der Einladung angekündigt. Und das wurde im Grundsatz auf dem Podium von niemandem bestritten, auch wenn die Gewichtung teils unterschiedlich ausfiel. Hauptthema war das flächendeckende Einführen von Tempo30 in Städten, nicht nur in der Stadt Zürich, wo am 29. November der revidierte kommunale Richtplan Verkehr angenommen wurde. Aber auch die Rolle des Velos als weiteres Verkehrsmittel neben dem öV, den Fussgängern und dem Auto wurde thematisiert. Dass man sicher unterwegs sein soll, war nicht umstritten. Ob Velos auch Busspuren benützen dürfen und wie gross ihre Verkehrs- und Flächeneffizienz ist, wurde jedoch kaum angesprochen.

Rolf Martin Bergmaier ging in seinem Referat «Konsequenzen und Alternativen zu flächendeckendem Tempo 30 km/h für den öffentlichen Nahverkehr in Zürich» gleich in «medias res». Das Mobilitätsziel der Stadt Zürich ist ein umweltgerechter Verkehr und damit verbunden soll Tempo30 auf allen Strassen angestrebt werden. Die Konsequenz daraus für ein gleichbleibendes öV-Angebot sind signifikant höhere Kosten. Kosten, die wohl die Stadt allein übernehmen müsste, da der ZVV nicht gewillt ist, eine solche pauschale Forderung zu unterstützen. Das würde m.E. auch an der bisher erfolgreichen Geschichte des ZVV kratzen, welche stets auf einer Zusammenarbeit von Gemeinden und Kanton basierte. Und widerspricht letztlich auch der Angebotsverordnung im öffentlichen Personenverkehr. Wie gehen wir also damit um, eine grundsätzlich sinnvolle städtische Verkehrsplanung nicht in Frage zu stellen und trotzdem die «pole-position» des öV klar zu vertreten: Der öV-Anteil soll in der Stadt Zürich von aktuell 40% auf 45% des Gesamtverkehrs ansteigen. Es ist also nicht angezeigt, flächendeckende Massnahmen wie Tempo30 einzuführen, sondern bei der Umsetzung den Nutzen fürs Gesamtverkehrssystem zu betrachten. Sofern Temporeduktionen auf öV-Achsen ins Auge gefasst werden ohne Mehrkosten für den öV zu generieren, hätte dies Konsequenzen unterschiedlicher Härte: Die vermehrte Priorisierung an Lichtsignalanlagen würde auch heute schon die Attraktivität des öV weiter steigern. Die Aufhebung von Haltestellen, die Ausdünnung des Taktes, die Aufhebung oder Kürzung von Tram- und Buslinien führen als Einzelmassnahmen sicher nicht zu einem noch besseren öV. Wie schon im letzten Podium 2019 «[Knapper Strassenraum in Städten: Was bedeutet das für den öffentlichen Verkehr?](#)» diskutiert, sind neue Eigentrasse eher wenig möglich.

Fazit des Referenten: Um den erwähnten öV-Anteil am Modalsplit nochmals zu steigern, ja nur schon zu halten, sollten wir von Absolut- und Maximalforderungen – wie flächendeckend Tempo30 – wegkommen.



In der von Michael von Ledebur moderierten Podiumsdiskussion bestanden verständlicherweise Differenzen bezüglich einer flächendeckenden Einführung von Tempo30 nicht nur auf siedlungsorientierten Strassen sondern eben auch auf verkehrsorientierten Strassen, auf welchen ja auch Tram und Bus verkehren.

Thomas Hablützel von den VBZ verteidigte den auch das flächeneffizienteste Massentransportmittel, welches zuverlässig und pünktlich unterwegs sein muss in einer Stadt. Er betonte zudem, dass der öV auf Planungssicherheit angewiesen sei, aber die berechtigten Anliegen Verkehrssicherheit, Lärm- und Klimaschutz ernst zu nehmen seien. Er warnte jedoch auch, die verschiedenen Verkehrsmittel gegeneinander auszuspielen, das wäre nicht zielführend.

Etwas anders gewichtete dies die Velo-Verantwortliche beim Kanton Zürich, Viktoria Herzog: Mit ausgedehnten Tempo30-Zonen würde der Verkehr insgesamt beruhigter und sicherer, was der Veloförderung zugute käme und durchaus auch dem öV.

Der Verkehrsplaner Carsten Hagedorn wiederum sieht durchaus Vorteile von grossflächigen Temporeduktionen in Städten, empfindet aber die Diskussion darüber eher hochgekocht und teils wenig erspriesslich. Zudem war ihm wichtig, dass sich der öV als wichtiges Verkehrsmittel in die Debatte einbringe.

Gegen Schluss der Podiumsdiskussion konnte sich auch das Publikum mit Fragen ans Podium einbringen.

Die Frage, wieso der motorisierte Autoverkehr (MIV) als drittgrösster Verkehrsplayer in Zürich (nach dem öV und dem Fussgänger) nicht einbezogen wurde, war durchaus berechtigt. Gerade der städtische Autoverkehr, wenigstens der nicht notwendige Teil davon, trägt nicht zur Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs bei. Aber es war die primäre Absicht der Veranstaltung zu diskutieren, welche Auswirkungen eine flächendeckende Einführung von Tempo30 auf den öV hat.

Mein Fazit: Pauschale, absolute Forderungen beim Thema Tempo30 bringen uns nicht weiter bei der Lösungssuche, einem innovativen öV seine bisher hervorragende Rolle beim Personentransport in lebenswerten Städten weiter zu ermöglichen. Diese Absicht einer Zusammenarbeit habe ich bei den vier Fachleuten auf dem Podium festgestellt – vielleicht im Unterschied zu einem politischen Podium (ich gestatte mir diesen Seitenhieb als ehemaliger Parlamentarier). Bei der Umsetzung solcher Verkehrsmassnahmen sollten wir faktenbasiert vorgehen und die betroffenen öV-Achsen im Gesamtkontext beurteilen. Es darf nicht darum gehen, «wer setzt sich durch und wer gibt nach», wie das der Referent Rupert Wimmer beim oben erwähnten Podium 2019 formulierte. Wir bleiben dran!