

8. Podium vom 5. November 2019

Knapper Strassenraum in Städten: Was bedeutet das für den öffentlichen Verkehr?

Betrachtungen zur Veranstaltung ... mit einem kontroversen Thema

Referent: Rupert Wimmer (Leiter Verkehr und Stadtraum, Stadt Zürich)

Podiumsteilnehmende:

Dr. Guido Schoch (*Direktor VBZ*)

Dr. Monika Litscher (*Geschäftsleiterin Fussverkehr Schweiz*)

Ruedi Häfliger (*Dozent für Verkehrswesen, ZHAW*)

Dave Durner (*Geschäftsführer Pro Velo Kanton Zürich*)

Moderation: Peter Anderegg (*Präsident IGöV Zürich*)

«Kommt der öV unter die (Velo-)Räder?» so der Titel des Referates von Rupert Wimmer. Auch wenn es nicht primär um öV gegen Velo ging, wurden in der nachfolgenden Podiums-Diskussion dazu einige kritische Fragen aufgeworfen.

Die Entwicklung in der gebauten Stadt stellt die Verkehrsplanung vor neue Herausforderungen. Nebst den zwei grossen rollenden Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs (öV) und des motorisierten Individualverkehrs (MIV) sowie den Fussgängern, beanspruchen Zweiräder in jeder Form zunehmend ihren Platz im beschränkten Verkehrsraum. Obwohl der öV und der MIV die zwei dominanten Verkehrsmittel sind in der Stadt, war es nicht die Absicht der Veranstaltung, primär über die autogerechte Stadt zu debattieren – welche es letztlich gar nicht geben kann. Unbestritten ist, dass im knappen Stadtraum das Massentransportmittel und die Fussgänger bezüglich Raumbeanspruchung die Nase vorne haben und damit weniger Raum für den MIV bleibt.



Der Referent argumentierte konsistent, wenn er forderte, dass wir von einer nachfrageorientierten Verkehrsplanung zu einer angebotsorientierten kommen müssten. «Weil eine Addition der Nutzungsansprüche im begrenzten Strassenraum nicht möglich sei», brauche es neue Lösungsansätze nach dem Prinzip der Koexistenz. Das könne nur geschehen, wenn bisherige Paradigmen in der Verkehrs- und Strassenplanung hinterfragt würden. Gleichzeitig sei zu beachten, dass neben der Funktion und der Sicherheit des Strassenraums hohe städtebauliche Anforderungen an die Strassengestaltung gestellt werden.

Dem Schluss-Pladoyer des Referates von Rupert Wimmer, Stadtraum, Fuss- Velo und öV nicht gegeneinander auszuspielen, schliesse ich mich an. Vergessen sollte man trotzdem nicht notwendigen MIV als wichtiger Verkehrsteilnehmer – gerade auch im Gewerbeverkehr. Abhängig vom Ort haben alle Verkehrsmittel ihre Stärken und Schwächen.

Die anschliessende Podiums-Diskussion zeigte, dass auch ohne über sinnvollen und sinnlosen MIV in der Stadt zu diskutieren, unterschiedliche Lösungsansätze gesehen werden, um Personen (nebst Waren) effektiv und effizient transportieren zu können. Aufgeworfen wurde zunächst die Frage der verschiedenartigen Verkehrsräume, die nicht mit der politischen Stadt Zürich identisch sind. Eine polyzentrische Verkehrs- und Raumplanung würde Verkehr zwar nicht vermeiden aber vermindern und verbessern.

Aufschlussreich war für mich der in der Präsentation gezeigte Modalsplit zwischen den verschiedenen Transportmitteln oder der Platzverbrauch. Auch wenn Statistiken mit Vorsicht zu geniessen sind, mussten sich die Podiums-Teilnehmenden damit auseinandersetzen, dass in Städten wie Zürich mit einem sehr guten öV weniger Fahrräder herumkurven als in Vergleichsstädten; Städte mit einem schlechten öV haben vor allem einen grossen Anteil des MIV.

Aber auch: Je dichter Städte sind, je höher ist der Anteil von Fussverkehr und öV, je tiefer von Autoverkehr; diese drei bewältigen zusammen rund 95% des Verkehrs – der Rest ist Veloverkehr. In sehr dichten Städten – mit viermal höherer

Einwohnerzahl pro Fläche als in Zürich – decken öV- und Fussverkehr knapp 80% des Verkehrs. Kontrovers wurde vor allem das Potential des Veloverkehrs eingestuft. Die einen waren überzeugt, dass mit einer sicheren Velo-Infrastruktur viel mehr Radler bei Sonnenschein und Regen unterwegs wären. Die anderen bezweifelten das mit dem Hinweis auf den sehr guten öV. Insbesondere umstritten war auch, ob der zunehmende Veloverkehr nun Autoverkehr substituieren oder eben doch die Fussgänger/-innen aufs Rad holte. Seit Inbetriebnahme der Westumfahrung hat der Autoverkehr auf dem Zürcher Stadtgebiet ohnehin abgenommen.

Dazu passt der Folientext «Veloförderung aus einer Gesamtverkehrsicht nur bedingt notwendig ... aber ein wichtiger Teil einer lebenswerten Stadt». Aus dieser Gesamtverkehrsicht ist dagegen die Förderung der Fussgänger/-innen unbedingt notwendig. Das heisst vor allem, dass Zu-Fuss-Gehende attraktive Fusswege vorfinden wollen.

Die Frage, des Podiums, was der knappe Verkehrsraum in Städten für den öV bedeutet, bzw. ob und wie dieser behindert wird, führte zu weiteren Überlegungen. Im Gegensatz zum kostenpflichtigen Velotransport in Tram, Bus und S-Bahn werden heute irgendwelche fahrbaren Untersätze mitgeschleppt, welche Platz für Passagiere einschränken und Ein- und Ausstieg vor allem in den Stosszeiten behindern. Aber auch der öV selber kann sich behindern, wenn sich wie z.B. am Hauptbahnhof die Trams «auf den Rädern» stehen. Tramtangente (z.B. Hardbrücke/Rosengarten) können Linderung schaffen. Aber braucht es mehr als das – teils unterirdisch? Auch wurde auf dem Podium richtig bemerkt, dass der Modalsplit zugunsten öV keine Selbstverständlichkeit sei; die Durchmesserlinie brachte noch einen Schub, danach stagnierte dieser. Nur am Rande wurde die inter- und multimodale Mobilität angesprochen, die mit digitalen Verkehrs-Apps und sharecom-Modellen die Benützung verschiedener Verkehrsmittel erleichtern soll.



Fazit: Das Referat und die anschliessende Podiumsdiskussion konnten nicht DIE Lösung präsentieren, wie und mit welchen Verkehrsmitteln der knappe städtische Raum optimal befahren werden soll. Das wäre wohl auch vermessen in dieser kurzen Zeit. Das Ziel der Veranstaltung war, verschiedenartige Verkehrsteilnehmer zusammen zu bringen und Lösungsansätze auszuloten. Wie bereits erwähnt, müssen wir mit neuen Lösungsansätzen die zielgerichtete Effizienz in den Vordergrund stellen. Dabei geht es nicht nur um öV gegen MIV sondern auch darum, die anderen «Verkehrsspieler» vorurteilsfrei auf diese Effizienz zu untersuchen. Optimal wäre, wenn es nicht darum ginge, «wer setzt sich durch und wer gibt nach», wie das Rupert Wimmer formulierte. Statt nur Kompromisse ist echter Konsens aufgrund von Fakten gefragt, um Lösungen für die Koexistenz auf dem begrenzten Verkehrsraum zuzulassen.

Peter Anderegg, Präsident IGöV Zürich

PS: Die von mir kurzfristig übernommene Moderation war eine Herausforderung – allerdings nicht inhaltlich. Einerseits musste ich mit einer neutralen Haltung die Podiumsteilnehmenden zu klaren Aussagen motivieren. Andererseits habe ich eine klare Vorstellung, welche Verkehrsmittel effektiv und effizient im Stadtraum unterwegs sind. Ich hoffe, der Spagat sei mir einigermaßen gelungen. Diese Betrachtungen zur Veranstaltung bzw. das Fazit lassen meine Präferenzen etwas durchschimmern.