

«Der öffentliche Verkehr wird geopfert, und keiner nimmt es wahr»

Der ehemalige VBZ-Direktor Guido Schoch wehrt sich gegen die Velolobby

MICHAEL VON LEDEBUR

Die Langstrassenunterführung unter den SBB-Geleisen ist der Ort, an dem Nachtschwärmer im Zürcher Ausgehviertel das Quartier wechseln – vom Klub ins Kulturhaus, von der Bar zum asiatischen Schnellimbiss. Für die Fürsprecher des öffentlichen Verkehrs hingegen steht die Unterführung für ein Ärgernis – ja für eine gefährliche Entwicklung: Der öV verliert, das Velo gewinnt.

Denn hier hat das Tiefbauamt vor rund einem Jahr etwas umverteilt, was in der Stadt Zürich rar und damit wertvoll ist – Platz. Die VBZ-Chauffeuren und -Chauffeure haben ihre eigene Busspur verloren. Was sie besonders ärgert: Anstelle der Busspur ist ein Velostreifen getreten, den, wie sich heute zeigt, kaum jemand nutzt. Die meisten Velofahrer meiden die neue Route, die gemeinsam mit dem Autoverkehr ein paar Meter hinabführt. Sie rollen lieber nach wie vor durch einen der beiden ebenerdigen Tunnel, die sich Fussgänger und Velofahrer teilen.

Der Platz ist knapp

Guido Schoch sieht den öV in der Stadt Zürich durch einen Spurabbau dieser Art in Gefahr. Schochs Meinung hat Gewicht. Von 2009 bis 2021 war er Direktor der VBZ. Kürzlich hat er ein Referat bei der Sektion Nordwestschweiz des Fahrgastverbandes Pro Bahn gehalten. Titel: «Der öV wird geopfert, und keiner nimmt es wahr.»

Eigentlich würden sich öV, Fuss- und Veloverkehr ideal ergänzen und seien keine Gegner, sagt Schoch auf Anfrage – doch momentan werde in Zürich fast alles dem Veloverkehr untergeordnet. Dabei seien die Klimaziele ohne öV-Ausbau schlicht unerreichbar, denn dieser sei als Einziger in der Lage, Personen im grossen Stil zu befördern – und zwar wetterunabhängig, das ganze Jahr hindurch. Schoch betont, er äussere sich zum Thema als Vorstandsmitglied von Pro Bahn, nicht als ehemaliger VBZ-Direktor.

In den letzten Jahren hat es einige Abbauten von Bus- und Trampuren gegeben. Weitere sind in Planung. Insgesamt zählt Schoch rund zwei Dutzend Bus- und Trampuren, bei denen ein Abbau beschlossen sei oder diskutiert werde. Eine Zahl, die das Tiefbauamt weder bestätigt noch dementiert. Man führe keine Liste über Spurabbauten.

Im engen städtischen Raum seien stets alle Bedürfnisse an den Raum zu berücksichtigen, so das Tiefbauamt. Andererseits gelte es bei Projekten abzuwägen, wie der knappe Platz neu aufgeteilt werden solle. Bei der Langstrassenunterführung zum Beispiel habe man zur Verbesserung des Veloverkehrs Busspuren aufgehoben, aber dank optimierter Lichtsignalsteuerung verspäte sich der Bus trotzdem nicht.

Schoch sieht mühsam erarbeitete Fortschritte gefährdet, die den öffentlichen Verkehr in Zürich zum international bewunderten Vorbild gemacht hätten. Dabei sei es bekannt: Die verlässliche Fahrzeit von Tür zu Tür im Vergleich zu den anderen Verkehrsmitteln sei der zentrale Faktor im Kampf um Marktanteile. Der öV in Zürich hat einen vergleichsweise sehr hohen Anteil von 41 Prozent (siehe Grafik). Schoch weist darauf hin, dass sogenannte Velo-Städte wie Kopenhagen oder Winterthur einen zirka halb so grossen öV-Anteil verzeichnen – dafür fast doppelt so viel Autoverkehr.

Zurück zu «Sardinenbüchsen»?

Schoch warnt vor einem Rückfall. Tatsächlich war die Dominanz des öV in Zürich nicht immer gegeben. In der Nachkriegszeit schnödetete man in Zürich über die «fahrenden Sardinenbüchsen», in den sechziger und siebziger Jahren sahen viele keine Zukunft mehr für das



Guido Schoch im neuen Flexity-Tram im Oktober 2020, damals noch als VBZ-Direktor.

KARIN HOFER / NZZ

Tram. Man wollte es unter die Erde verbannen, um ebenerdig mehr Platz für die Autos zu schaffen – das «Tieftram» war das Ziel. Doch das Tieftram scheiterte 1962 an der Urne, und elf Jahre später versenkten die Stimmberechtigten auch die Zürcher U-Bahn-Pläne.

Daraufhin änderte der Stadtrat seine Strategie. Im grossen Stil wurden Spuren abgegrenzt – beim Tram auf 50 von damals 60 Kilometer Netz. Bei 80 Prozent der Lichtsignalanlagen wurde der öV priorisiert. Eine Betriebsleitstelle wurde eingerichtet, die allen, die ein Tram oder einen Bus chauffieren, anzeigt, ob man zu früh oder zu spät unterwegs ist. Und es wurden geräumigere Trams angeschafft. Der öV wurde zur Erfolgsgeschichte.

Heute befinden sich die VBZ im Abwehrkampf. Nicht nur durch den Spurabbau, sondern auch durch die Einführung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen. Schoch sagt, die beiden Trends würden sich kumulieren – zum Schaden des Gesamtsystems öV. Tatsächlich wirkt sich Tempo 30 vor allem dann auf den öV aus, wenn es an separaten Spuren fehlt, denn so werden Tram und Bus mit dem gesamten Verkehr verlangsamt. Oft sogar deutlich unter 30 Kilometer pro Stunde, sagt Schoch: Velos könnten praktisch nicht mehr überholt werden.

Das Fahrpersonal ist besorgt

Im letzten Herbst ist der Zürcher Stadtrat aufgrund der Sorge um den öV von generell Tempo 30 auf dem Stadtgebiet abgerückt und hat wichtige ÖV-Strecken ausgespart. Guido Schoch sagt, die Folgen von Tempo 30 für den öV liessen sich wenigstens teilweise auffangen, «sofern man genügend Geld in die Hand nimmt und zusätzliche Kurse schafft» – dies freilich zu Mehrkosten von 15 bis 20 Millionen Franken jährlich. Nicht behoben werden könne mit Geld hingegen der Spurabbau, sagt Schoch.

Die Sorge des ehemaligen VBZ-Chefs teilt man beim Fahrpersonal. Die ersten praktischen Erfahrungen mit Spurabbau seien schlecht, sagt Heinz Schulthess, Präsident der VBZ-Sektion des Personalverbandes Transfair. Schulthess ist seit 15 Jahren Tramchauffeur. Er spricht von mehr Stress bei seinen Kolleginnen und Kollegen. Und zwar selbst dann, wenn eine Busspur nur auf einem kleinen Abschnitt aufgehoben werde. «Dann muss man sich wieder in den Strom von Automobilisten hindrängen. Es ist ein richtiger Kampf.»

Schulthess sagt, es sei simpel: «Dort, wo wir Eigentrassees haben, geht es vorwärts. An den übrigen Orten stehen wir im Stau.» Im Normalbetrieb funktioniert es einigermassen. Aber sobald sich auf der Autobahn ein Unfall ereigne, wirke sich dies unmittelbar aus. Auch die Wendezeiten an den Endhaltestellen verkürzten sich. Diese seien wichtig für die Chauffeure, um während der fünfständigen Schicht die Konzentration zu behalten.

Der grosse neue Konkurrent für den öV in der Stadt Zürich ist das Velo. Sorge bereiten Guido Schoch dabei weniger die geplanten Velorouten auf Quartierstrassen – sondern die zusätzlichen Wünsche der Velolobby nach Velowegen auf Hauptverkehrsachsen, wo es an Platz fehle und dann die öV-Spur durch eine Velospur ersetzt werden müsse. Man sollte den Mut haben, bei Platzmangel die einzelnen Verkehrsträger auf die verschiedenen Strassen aufzuteilen. Er sagt: «Wenn wir glauben, in jeder Strasse müsse Platz für alle Verkehrsträger mit eigenen Spuren sein, wird es nur Verlierer geben.»

«Die VBZ reagieren falsch»

Was sagen rot-grüne Zürcher Verkehrspolitiker zu dieser Kritik? Zusammengefasst in etwa: Ja, der Druck auf den öV nimmt tatsächlich zu. Aber die VBZ reagieren falsch darauf.

Markus Knauss, Stadtparlamentarier und wichtigster Verkehrspolitiker der Zürcher Grünen, sagt, der Druck auf die VBZ komme nicht in erster Linie aus der Politik – sondern er entstehe wegen der Bevölkerungsentwicklung und der

vielen Freizeitpendler. Antworten hätten die VBZ unter Schoch kaum parat gehabt. Zum Beispiel entstünden den VBZ jedes Jahr über zwanzig Millionen Franken Mehrkosten, weil Autos die Kreuzungen verstellten. «Aber Ideen, wie die Anzahl Autos in der Stadt reduziert werden könnten, habe ich von Guido Schoch noch nie gehört.»

Ein Sündenfall ist für Knauss der Umbau des Bellevue, der für den öV unvorteilhaft herausgekommen sei – da hätten sich die VBZ viel zu wenig gewehrt. Wäre es anders gelaufen, hätten die Fahrzeuge heute auf vielen Linien mehr Reserve, sagt Knauss. Dann könnte man die Diskussion heute entspannter führen.

Knauss sagt: «Es hilft nicht, wenn die VBZ einfach in der Defensive verharren und einen reinen Abwehrkampf gegen jede Veränderung führen. Gefragt sind Lösungen, die die hohe Qualität des öV erhalten, aber auch für die gesamte Stadt vorteilhaft sind.»

Sven Sobernheim, studierter Verkehrsplaner und GLP-Stadtparlamentarier, sagt, es sei offensichtlich, dass der öV bei Strassenbauprojekten nicht mehr zwingend Priorität habe. «Die Frage ist, ob dies so schlimm ist.» Denn die Situation sei nicht mehr dieselbe wie in den achtziger Jahren. Inzwischen wurde die S-Bahn ausgebaut. Jüngstes Beispiel ist die Durchmesserlinie, die die Verbindung vom HB nach Oerlikon klar verbessert hat.

Die Grobverteilung der Passagiere laufe heute deshalb weitgehend über die Bahn, sagt Sobernheim. Und auch in der Feinverteilung ab den Bahnhöfen erhielten die VBZ zunehmend Konkurrenz – durch Velo, E-Bike und dergleichen. «Man muss sich fragen, welche Leistung der öV noch bringen soll und welche nicht.» Klar sei, dass der Anteil von öV und Velo insgesamt am Verkehr steigen müsse, zulasten des Autoverkehrs. Ob mehr öV oder Velo, sei weniger wichtig. Er ist überzeugt, dass auch die Zahl der Winter-Velofahrer zunehmen wird.

Sobernheim teilt die grundsätzliche Kritik von Markus Knauss an den Verkehrsbetrieben: «Die VBZ richten sich viel zu stark am Gegebenen aus, statt sich die Frage zu stellen, wo die Kundinnen und Kunden sind.»

Verkehr komplett neu denken

Die beiden Verkehrspolitiker sehen sich in ihrer Kritik bestätigt, wenn sie auf den Masterplan für die Umgestaltung von HB und Central schauen, jenes Verkehrsvorhaben, das jüngst für Schlagzeilen sorgte. Der Plan mit Datum 2050 rechnet nicht nur mit massiv weniger Autoverkehr, sondern würde auch den öffentlichen Verkehr umkrempeln.

So müsse man es angehen, sagen sowohl Knauss wie Sobernheim – man müsse den Verkehr auch einmal komplett neu zu denken versuchen. Ohne dass im Plan schon jedes Detail in Stein gemeisselt werde. Knauss kritisiert, dass die VBZ beim Nadelöhr Bahnhofplatz bisher keinen Lösungsvorschlag eingebracht hätten.

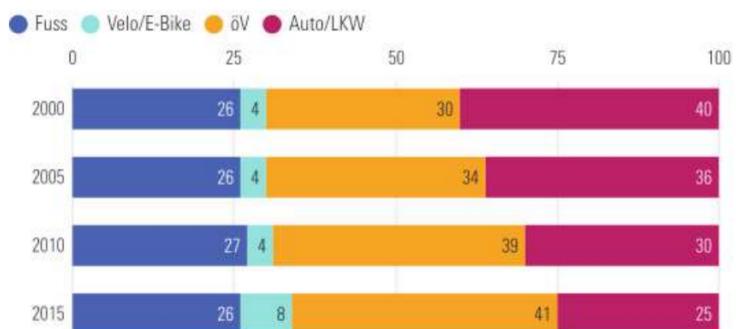
Doch gerade am Masterplan lässt Guido Schoch kaum ein gutes Haar. Er sehe längere Fusswege vor, weil Haltestellen verlegt würden, zum Beispiel vom Bahnhofplatz in die Löwenstrasse. Und der Abbau von heute vier auf zwei Tramgleise würde laut Schoch dazu führen, dass bei kleinsten Störungen mit Stau der Tramfahrzeuge zu rechnen sei. Alle 22 Sekunden müsse dort ein Tram verkehren, zudem sollen gemäss Plan die Passanten vermehrt die Tramschienen queren. Er sagt: «Das kann nicht funktionieren.»

Für Schoch ist der Masterplan typisch für den neuen, aus seiner Sicht problematischen Umgang mit dem öV in Zürich. Alles sei den Planern wichtig: gestalterische Anliegen, Fussweg- und Velowegkonzept, Alleenkonzept, Treppen zu den Flüssen hin, Flaniermeilen. «Und der öV muss hinten anstehen.»

Die VBZ befinden sich im Abwehrkampf. Nicht nur durch den Spurabbau, sondern auch durch die Einführung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen.

Verkehr in der Stadt Zürich

Anteile in Prozent



QUELLE: TIEFBAU- UND ENTSORGUNGSAMT STADT ZÜRICH

NZZ / mat