

Der große Eisberg unter der ÖPNV-Pracht: die (Raum-)Planung

Artikel vom **18. Januar 2023**

Verkehrsplanung

Anton hat den Mitgliedern seines Turnvereins für den Jahresausflug eine Fahrt mit Zug, Schiff und Bergbahn vorgeschlagen. Sie haben einhellig zugestimmt. Nun studiert er Fahrpläne, das Umsteigen, reserviert im Speisewagen die Plätze für das Frühstück auf der Hinreise, entwirft das Detailprogramm, lässt es genau prüfen. Alles ok. Bald schon stellt sich bei den Turnerinnen und Turnern Vorfreude ein auf einen seriös organisierten, erlebnisreichen Reisetag. Was Anton hier im Kleinen tat, tut sich in den Büros von Verkehrsbetrieben und Behörden: Den öffentlichen Verkehr zuverlässig zu planen.

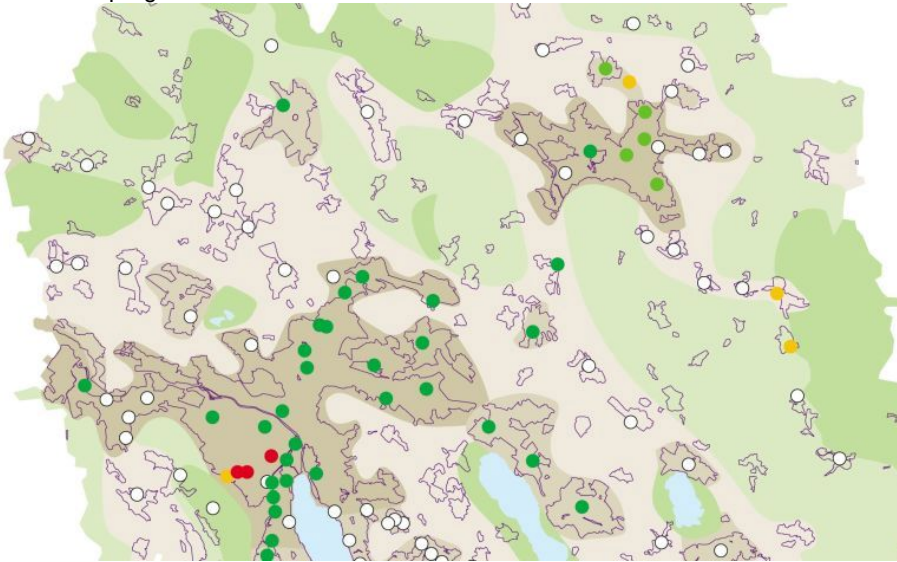


Welchem (Fahr-)Plan folgen diese Züge? (Bild: Johannes von Arx).

(Fast) alles wächst in der Schweiz, nicht zuletzt der öffentliche Verkehr, eingeschlossen der ÖPNV. Ganz speziell derjenige der Handelsmetropole der Schweiz: Zürich. Und ausgerechnet hier finden wir auf einem Plan des [Zürcher Verkehrsverbundes ZVV](#) drei

rote Punkte, die da eine »erhebliche Abnahme der Zugsabfahrten an S-Bahn-Haltestellen« prognostizieren! Wie das?

iet



Drei rote Punkte auf der Grafik des Zürcher Verkehrsverbundes ZVV signalisieren einen geplanten Abbau der haltenden Züge auf der Uetlibergbahn der SZU. Sonst allenthalben sehr viel Grün für Zunahmen. Eine Überraschung? Nur auf den ersten Blick. Der zweite offenbart sich im Text. Die Grafik des ZVV im Quadranten unten links (grau) zeigt in etwa die Agglomeration der Stadt Zürich mit dem Zürichsee, rechts davon der Greifen- bzw. Pfäffikersee. Rechts oben die Agglomeration Winterthur. Orange: leichte Abnahme. Weiß: gleichbleibend (Bild: Johannes von Arx).

Ja, dieses ewige Analysieren, Statistiken erheben, Extrapolieren, Spekulieren über die Entwicklung von Wirtschaft und Städten/Agglomerationen/Dörfern und schließlich Hochrechnung des Verkehrs. Dies gehörte mit Blick auf die mittelfristige Verkehrsplanung immer schon zum politischen Alltag. Im Dauerstreit zwischen Verteidigung einer absoluten Freiheit der Verkehrsmittelwahl (im Nichtautoland Schweiz gab es gar eine am rechten Rand angesiedelte Autopartei) und Fokussierung auf einen Ressourcenschonenden, nachhaltig orientierten Verkehr obsiegte jahrzehntelang zumeist die erstere Position. Erst unter dem Druck der nicht mehr zu verleugnenden, menschenverursachten Klimaerwärmung in jüngster Zeit – noch beflügelt durch die alle Lebensbereiche umwirbelnde Pandemie – kehrte der Wind relativ abrupt. Heute wird allenthalben ernsthaft nur noch über das Wie diskutiert, eine entschlossene, rasche Mobilitätswende ist unabwendbar. Umso mehr ist die Planung gefordert.

Nur eine Ausnahme

Nun, alles halb so schlimm in Zürich. Die erwähnten Haltestellen mit Abwärtstrend finden sich auf der beliebten Ausflugsbahn der Stadt auf den Uetliberg, der Sihltal-Uetlibergbahn SZU, die übrigens eben erst von einem schweizweiten Unikum Abschied genommen hat – einem seitlich angeordneten Fahrdraht/Stromabnehmer. Und der Grund ist banal: Geplant ist eine Umstellung vom bestehenden 20-/10-Minuten- zum 15-/7,5-Minuten-Takt im dichten Zentrumsgebiet. Die erwähnten drei »roten« Haltestellen (Grafik 1) profitieren heute noch vom 10-Minuten-Takt während der Hauptverkehrszeiten, liegen aber künftig im anschließenden Bereich, wo der 15-Minuten-Takt gelten wird und es deshalb zu einer Verkleinerung der Anzahl Abfahrten kommt. Diese Gebiete sind aber auch durch Bus und Tramlinien erschlossen, sodass dort weiterhin eine hohe Angebotsqualität existiert. Doch zurück zur Planung, die wir in zwei Bereiche aufsplitten:

- Die eben gestreifte lösungsorientierte, mittelfristige Verkehrsplanung mit Fragen zur Haltestellenpolitik, Anbindung von Quartieren, speziell auch den außenliegenden, innovativen Erschließungsmodellen wie Rufbus im ländlichen Raum, Fahrplangestaltung. Arbeitsinstrumente sind regionale Richtpläne.
- Die übergeordnete, weitblickende Raumplanung. In diesem Bereich, tendenziell auf oberster Ebene eines Landes angesiedelt, analysiert man, wo die Probleme drücken, setzt Prioritäten und Schwerpunkte. Hauptanliegen: Erhöhung des Modal-Splits zugunsten des gesamten öffentlichen Verkehrs (in der Schweiz generell öV, hier ÖV). Wird Wünschbares, aber zunächst nicht Finanzierbares, geortet, legt man das nicht einfach beiseite, sondern zur langfristigen Planung.

Ein Buch zeigt neue Wege auf

Vornehmlich der letzteren widmet sich ein nach der Corona-Pandemie erschienenes Buch unter dem Titel »Dezentralschweiz« von Paul Schneeberger und Joris Van Wezemaal. Letzterer ist Geograf, Urbanist und Unternehmer, lehrt an der ETH. Historiker und Raumplaner Schneeberger war früher NZZ-Redaktor. In fünf Kapiteln zu diesem Stichwort vertiefen sich die beiden in Aspekte wie das multilokale Wohnen und Arbeiten, das Aufblühen der Freiräume, die Wiederkehr der kleinen Zentren, namentlich aber in den Abschied von der Zwangsmobilität. Postulate der Autoren wie die 15-Minuten-Stadt, Ideen zur Umnutzung von 500.000 Zweitwohnungen (»ein Neuntel des gesamten Bestandes von 4,5 Millionen Wohnungen in der Schweiz«) und natürlich die Chancen zur Telearbeit mögen unseren Beitrag abschließen.

Erschließungsqualität von Haltestellen

In der Schweiz sind die Zuständigkeiten für die nationale und regionale Fahrplanplanung klar geregelt: Der Fernverkehr, eingeschlossen der internationale Bahnverkehr wie die Fernverkehrslinien von Postauto Schweiz (speziell die touristischen in den Alpen), sind Sache des Bundes.



Hier ist die Erschließungsqualität von Haltestellen/Zonen grafisch dargestellt: je dunkler, desto besser, d. h. vor allem häufigere Halte von Zügen und Bussen. Links der Eisenbahnknotenpunkt Nord-Süd/West-Ost, Olten, rechts Aarau, die Hauptstadt des Kantons Aargau (Bild: ARE, swisstopo).

Beispiele: Der Bau von neuen Entlastungslinien oder Bypässen, realisiert in Zürich mit dem zweiten unterirdischen Durchmesserbahnhof für den Fernverkehr, geplant in Luzern zum Zusammenschluss der heute hier endenden Interregio-Verbindung aus Zürich mit der Linie Basel–Olten–Luzern. Diese Projekte erfordern sehr lange Planungszeiten und sind auch sehr teuer. Auf nationaler Ebene werden die Fahrpläne festgelegt. Auch die sind sehr langfristig, denn sie rufen gelegentlich nach Infrastrukturausbauten. Das sehr dicht strukturierte Schienennetz an Bundes- wie Privatbahnen mit unzähligen Verknüpfungen kann nur integral behandelt werden. Zentral beteiligte Institutionen sind nebst den politischen Behörden und den involvierten Bahnen das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), das Bundesamt für Verkehr (BAV) und das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK). Deren wichtigstes Instrument bilden die ÖV-Güteklassen zur Beurteilung der Erschließungsqualität einer jeden Bahn- und Bushaltestelle. Sie basieren auf den Daten des elektronischen Fahrplans der schweizerischen Transportunternehmungen HAFAS.



Brienz ist ein kleines touristisches Zentrum. Hier ist die Zentralbahn zwischen Luzern und Interlaken verknüpft mit Postautolinien, der Zahnradbahn aufs Briener Rothorn (unsichtbar rechts) und den Schiffen auf dem Brienersee (hinter dem Zug). Eine solide, langfristige Planung für optimale Anschlussverhältnisse ist unabdingbar (Bild: Johannes von Arx).

Ausgedrückt werden die Güteklassen durch Farben (Grafik 2). In der Raumplanung werden sie in verschiedenen Bereichen als Indikator benutzt. Hauptkriterien sind u. a. die Kursintervalle der Verkehrsmittel und die Art der Verkehrsmittel. In der Gesamtheit vermitteln diese Grafiken einen landesweiten Überblick über die Bedienungsqualität. Ein Defizit wie auch überdurchschnittlicher Standard lassen sich so mit einem Blick orten. Übrigens, die beiden Begriffe »Raumplanung« und »Raumentwicklung« existieren friedlich und fast synonym nebeneinander. Der letztere (namentlich angesiedelt beim erwähnten Bundesamt) legt den Fokus eher auf die Langfristigkeit und Übergeordnetheit.

Schnittstelle Verkehrsverbünde

Fliegender Wechsel zur Planung auf regionaler Ebene, wo es um die konkrete Ausgestaltung von Fahrplänen und Fahrzeugpark bei Bahnen und Bussen geht. Dies wiederum eng verflochten mit der Siedlungsstruktur. Wie erwähnt, obliegt das den

Kantonen. Es existieren indessen auch kompakte, verkehrsbildende Einheiten, welche Kantons Grenzen überschreiten. So etwa, wenn eine Stichstrecke in einem benachbarten Kanton endet. Solche Einheiten sind in der Schweiz die Verkehrsverbände, zumeist mit einem S-Bahn-Kernnetz als Rückgrat.



Zwischen zwei Loks der ersten Zugsgeneration der S-Bahn Zürich lugt das Signet des Zürcher Verkehrsverbundes ZVV hervor. Klein, aber symbolisch für den größten Verkehrsverbund der Schweiz (Bild: Johannes von Arx).

Der größte ist derjenige von Zürich, der seit 1990 existierende ZVV. Er bedient rund anderthalb Millionen Menschen mit Bahn, Bus und Schiff auf zwei Seen. Der ÖV im

Kanton Zürich ist bereits sehr gut positioniert: Mit Bahn, Tram oder Bus werden 32 Prozent der täglich von der Bevölkerung zurückgelegten Distanzen absolviert – deutlich mehr als im Schweizer Durchschnitt (24). Dennoch entfallen auf den motorisierten Individualverkehr 57, auf Zürcher Fuß- und Velowege 9 und übrige Verkehrsmittel 2 Prozent. Beim ZVV beschäftigt man sich mit mehreren Strategieepochen. Die nächste figuriert unter »Strategie 2024–2027«. Diese basiert auf dem kantonalen Richtplan, welcher von weiterhin wachsenden Verkehrsströmen im Generellen und insbesondere zwischen städtischen- und urbanen Wohnlandschaften ausgeht. Dies sowohl im Berufs- wie im Freizeitverkehr. Eine Facette daraus: Die Bedeutung der Altersgruppe der über 60-Jährigen als Kunden des öffentlichen Verkehrs nimmt zu. Am Rande vermerkt: Da solche Verkehrsverbände verkehrstechnische Einheiten bilden, liegt es nahe, in diese auch gleich die Tarifstruktur zu integrieren.

Eine ziemlich komplexe Geschichte

Einschub in Kürze: Der Bestellprozess für die Fahrpläne im Regionalverkehr in der Schweiz ist demokratisch organisiert. Nicht nur Gemeinden und involvierte Organisationen, sogar Einzelpersonen können ihre Wünsche und Vorschläge anmelden. Dazu bilden die erwähnten ÖV-Güteklassen eine solide Vergleichsbasis. Nach entsprechender Bearbeitung – und unter Beachtung der gesetzlichen Vorgaben – fließen diese Eingaben in die nationale Fahrplanplanung unter der Schirmherrschaft des BAV ein. Für die substantielle Verbesserung in der Bedienqualität einer Haltestelle müssen sich die entsprechenden Gemeinden finanziell beteiligen. In der Praxis bewegen sich auf diese Weise erzielte Änderungen in aller Regel in einem marginalen Rahmen, weil ja nicht jedes Jahr der Fahrplan von Grund auf entwickelt wird. Umgekehrt sind die Gemeinden an die so gesetzten Fahrpläne gebunden. Das alles tönt nicht nur kompliziert, diese ganzen Prozesse sind auch sehr komplex. Doch der Aufwand lohnt sich, weil tiefgreifende und nachhaltige Konflikte vermieden werden. Damit zurück zum ZVV, dessen Strategie längst nicht bei den Fahrplänen und Tarifen endet. Weitere Themen sind die Fortsetzung der Digitalisierung des Vertriebs, um den Zugang zum ÖV weiter zu vereinfachen und dessen Wirtschaftlichkeit mittel- bis langfristig zu verbessern. Oder die Vervollkommnung der Fahrgastinformationen in einem einheitlichen Erscheinungsbild, egal ob über Fahrplan-App, Website, Twitter, Bildschirme und Lautsprecher in den Fahrzeugen und an aufkommensstarken Haltestellen. Ganz zu schweigen von den großen Anstrengungen Richtung Klimaneutralität.

Abkehr von der Zwangsmobilität

Die Fahrgäste dürfen sich also auf ein weiterhin tolles Netz an öffentlichem Verkehr freuen – nicht zuletzt dank zielgerichteter Planung. Kommen wir auf einige Gedankengänge im erwähnten Buch zurück. So konstatieren Van Wezemaal und Schneeberger: »Die Corona-Lockdowns 20/21 zeigen, dass ein Ausbruch aus unserer von Zwangsmobilität geprägten Alltäglichkeit keine Utopie ist«, sondern eine reale Option, speziell mit Blick auf den Freizeitverkehr (Anteil Distanzen 44, Zeitaufwand 50 Prozent), »wo die äußeren Zwänge geringer sind und sich die Betroffenen besser beeinflussen lassen.« Dem kommt die Erweiterung von mono- zu multifunktionalen Freizeiträumen entgegen, etwa auf Quartierstraßen, Schulhausplätzen, Parks. Die Autoren plädieren für eine temporäre Zwischennutzung der vielen Leer-/Ferienwohnungen für Klausurseminare und für eine Aufwertung von verlassenem Gewerbeanlagen zu Co-Working-Spaces, um die Arbeitswege zu verkürzen. Dezentral also. Ihr eindringliches Anliegen: »Die Zukunft gehört definitiv der 15-Minuten-Stadt, in der alle elementaren Läden und Dienstleistungen zu Fuß oder mit einfachen Fortbewegungsmitteln erreichbar sind.«

Hersteller aus dieser Kategorie

