



Bild: Zürich Tourismus

Zürichs Bahnmobilität im Schatten des Prime Tower

Zürichs intelligente Mobilität: ein Weg voller Kontroversen

Menschen in Städten stehen im Stau. Täglich, in vielen urbanen Zentren weltweit – von Los Angeles bis Lagos, von São Paulo bis Shanghai. Und auch kleinere Wirtschafts- und Lebenszentren spüren den Druck des Diktats der „autogerechten Stadt“. Einer Handlungsmaxime aus den Nachkriegsjahrzehnten mit dem Leitgedanken des freien Individualverkehrs. Im Gegenzug versuchen immer mehr Städte und ihre Stadtplaner, Architekten und Verkehrsexperten, den Individualverkehr per Auto zurückzudrängen und neue und zugleich „smarte“ Mobilitätskonzepte aufzubauen. Doch der Weg ist lang und die Hürden sind hoch, wie die Stadt Zürich zeigt.

Autor: Andreas Eicher

Es liegt im Interesse von Städten, sich als attraktiv, lebendig, offen und fortschrittlich darzustellen. Zürich ist in diesem Punkt keine Ausnahme. „Zürich liegt im Herzen Europas und ist

ein wichtiges wirtschaftliches, kulturelles und gesellschaftliches Zentrum der Schweiz“, schreibt die Stadt Zürich auf ihrem Onlineportal. Und weiter heißt es: „Die Stadt bietet mit ihrer einmaligen

Lage am Zürichsee, den Alpen am Horizont, den zahlreichen Naherholungsgebieten und ihrer urbanen Vielfalt ein attraktives Ganzes“ [1]. Der Kanton Zürich formulierte es bereits 2014 auf seinen Internetsei-

ten so: „Die Region Zürich gilt als welt-offen, dynamisch, vielfältig und gleichzeitig zuverlässig, sicher und gepflegt. Die Lebensqualität und das Ansehen in Bereichen wie Bildung, Gesundheit und Sicherheit sind positiv. Besonders geschätzt wird die Stabilität von Politik, Wirtschaft und Infrastruktur wie auch die Nähe zu natürlichen Erholungsgebieten.“ Der Werbetext fährt fort: „Negative Wahrnehmungen von Hektik, hohen Preisen, Lärm oder der Fortbewegung im Straßenverkehr sind in der Minderzahl“ [2]. Zu Letzterem gleich mehr.

In Zürich ist exemplarisch zu erkennen, wie städtebauliche Veränderungen der Vergangenheit noch heute nachwirken. Hierzu passt eine aktuelle Ausstellung „Nach Zürich“ im Zentrum Architektur Zürich (ZAZ). Sie zeigt Meilensteine der Züricher Stadtentwicklung. Dass die nicht immer harmonisch verlief und auch heute viel Streitpotenzial in sich birgt, unterstreicht der Untertitel: „Kontroverse zur Stadt. Ein Anarchiv“.

Damit sind wir angekommen beim eigentlichen Thema, der Mobilität Zürichs – einer Stadt der Kontroversen mit Blick auf die Verkehrsinfrastrukturen und dem holprigen Weg „unterschiedlicher Entwicklungsstrategien“.

Von Kapazitätsgrenzen der Verkehrsinfrastruktur

Die Verheißungen moderner Stadtentwicklungen sind in vielen Fällen atembere-

raubend. Nämlich Menschen in neuen Stadtteilen, mit scheinbar grenzenlosen Möglichkeiten des Arbeitens und Lebens, zu einer harmonischen und in sich schlüssigen Formel des intelligenten Miteinanders zusammenzuführen. Leider sieht die Realität und damit der Alltag in den meisten Fällen etwas grauer aus. Das heißt mit Blick auf unser Thema: Die Heilsversprechungen smarterer Mobilitätsentwicklungen laufen der Straße, den Menschen und ihren Bedürfnissen nach neuen Lösungen nicht selten hinterher.

Die größte Stadt der Schweiz mit ihren rund 415 000 Einwohnern hat sich über die letzten Jahrzehnte zu einem internationalen Wirtschafts- und Tourismusmagneten entwickelt. Vor allem Banken und Versicherungskonzerne sind ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für die Metropole. Die Stadt Zürich hierzu: „Der Finanzsektor, zu dem neben Banken die Versicherungen sowie die sonstigen Finanzdienstleister zählen, ist eine zentrale Stütze der Zürcher Wirtschaft“ [3]. Die Lage am Zürichsee mit der Altstadt lockt jährlich Millionen Touristen aus aller Welt an. 2018 waren es laut Zürich Tourismus über 6,2 Millionen Übernachtungen in der „Tourismusregion Zürich“ [4]. Damit gehört die Stadt in zweierlei Hinsicht zu den Gewinnern – sowohl in Bezug auf die Wirtschaftskraft als auch mit Blick auf den Tourismus.

Dem Ansturm an neuen Bewohnern, Pendlern und Touristen scheint die Stadt indes nicht immer gewachsen. Das gilt so-

wohl in puncto Infrastruktur, wie neuer Straßen oder mehr Parkraum, als auch beim Ausbau zukunftsweisender Verkehrsideen. Der Autor des Buchs „Begegnungsraum Straße“ bringt es auf den einfachen Punkt: „Die meisten Straßen haben heutzutage viel zu bewältigen – oder besser gesagt zu viel.“ Und er verweist auf die „Priorisierung des flüssigen Verkehrs“ was dazu führe, dass alles andere weichen müsse [5]. Das alles hat seinen Preis und der ist mitunter hoch, wie Verkehrsstaus, Lärm und die damit einhergehende Luftverschmutzung zeigen. Somit muss die eingangs zitierte Aussage des Kantons Zürich zur Minderzahl negativer Wahrnehmungen durch den Straßenverkehr etwas genauer betrachtet werden. Ganz in diesem Sinn sieht es beispielsweise der Verein Metropolitanraum Zürich: „In städtischen Räumen, wie dem dicht besiedelten Metropolitanraum Zürich, stoßen die Verkehrsinfrastrukturen zunehmend an ihre Kapazitätsgrenzen.“ Und weiter heißt es: „Die Folgen sind Stau, Zeitverluste und Komforteinbußen“ [6]. Der Tagesanzeiger titelte 2017: „Pendlerhauptstadt Zürich“ und führt folgende Zahlen an: „In Zürich – mit 1,28 Millionen Einwohnern die größte Agglomeration (Ballungsgebiet, Anmerkung der Redaktion) der Schweiz – sind an einem durchschnittlichen Werktag fast 774 000 Pendelnde unterwegs. Ein Großteil davon (535 284) sind Zürcherinnen und Zürcher selbst, die innerhalb ihres Wohnorts zur Arbeit fahren. Hinzu

Parkplätze und Zulieferer unter die Erde

Der öffentliche Raum ist knapp, gerade in schmalen Straßen, die sich Autofahrer, Parkende, Zulieferer, Fußgänger, Radfahrer und Restaurantbesitzer mit ihrer Außenbestuhlung teilen müssen. Ein Beispiel ist die „Hohlstraße“ in Zürichs „Langstraßenquartier“. Das quirlige Viertel erlebt einen Strukturwandel – weg vom ehemaligen Drogen- und Rotlichtmilieu und hin zu einem angesagten Stadtteil mit neuen Boutiquen, Bars und Restaurants. Neben Überlegungen, die Langstraße tagsüber für Autos und Motorräder zu sperren, gibt es auch Pläne, den Anlieferverkehr und das Parken unter die Hohlstraße zu verlagern.

Damit wäre die Straße Fußgängern und Fahrradfahrern vorbehalten. Die Vorteile: Reduzierung von Lärm bei gleichzeitig mehr Lebensqualität für die Anwohner und Besucher. Und das, ohne den Autoverkehr komplett aus dem Quartier zu verbannen. Ob sich solche Pläne indes realisieren, dürfte nicht nur eine Frage des Geldes sein.



Die Hohlstraße in Zürich von morgen: Parkplätze und die Zulieferung werden nach unten verlagert



Bilder: Andreas Eicher

Fortbewegung in Zürich: wo traditionelle Mobilitätslösungen auf neue Möglichkeiten treffen

kommen gut 166 000 Menschen, die für ihren Job in die größte Schweizer Stadt pendeln, und 72 000, die sie dafür verlassen“ [7]. Aber der Weg ist bekanntlich oft das Ziel und zudem weit.

Kloten: neue Arbeitsplätze und der Pendlerverkehr

Die negativen Folgen des Individualverkehrs mit dem Auto müssen nicht nur die Bewohner der Stadt Zürich ertragen, sondern auch die des Speckgürtels in den umliegenden Städten und Gemeinden der sogenannten „Metropolitanregion“. Ein Beispiel ist Kloten, rund 10 Kilometer von Zürich entfernt, in unmittelbarer Nachbarschaft zum Flughafen Zürich. Die Stadt verzeichnet seit Jahren einen enormen Durchgangsverkehr, hervorgerufen durch Pendler von und zum Flughafen sowie nach Zürich fahrend und von dort kommend. So schreibt die Stadt Kloten: „Dank dem Landesflughafen Zürich-Kloten verfügt die Stadt Kloten heute über rund 37 000 Arbeitsplätze, aber nur über 19 500 Einwohnerinnen und Einwohner.“ Und es werden mehr. Denn mit dem Projekt „The Circle“, einem Gebäudekomplex für Business und Freizeit am Flughafen, der 2020 eröffnet werden soll, versprechen

sich die Stadtoberen weitere Arbeitsplätze. Die Stadtverantwortlichen von Kloten führen mit Blick auf die neuen Arbeitsplätze die kritische Wohnsituation an: „Die Stadt Kloten verfügt über keinerlei Reservezonen und muss sich deshalb zwangsläufig ‚nach Innen‘ entwickeln. Dieses Ungleichgewicht zwischen Wohnen und Arbeiten hat Folgen (...)“. Und die sehen die Verantwortlichen vor allem in einem „ausgetrockneten“ Wohnungsmarkt und hohen Mietpreisen sowie im „positiven Pendlersaldo“, sprich: Es pendeln mehr Menschen nach Kloten als umgekehrt. „Dies hat auf die gesamte Infrastruktur, insbesondere das Straßennetz, einen Einfluss“ [8]. Im Grunde zeigt sich hier eine Entwicklung, die die Probleme

durch eine weitere Zunahme des Individual- und Schwerlastverkehrs zusätzlich verschärfen dürfte. Die Folgen liegen auf der Hand mit mehr Staus, Lärm- und Umweltbelastung. Claude Schelling führt in seinem Werk den volkswirtschaftlichen Schaden durch Staus für die Schweiz auf. Demnach liege der jährliche Schaden nach Berechnungen des Bundesamts für Raumentwicklung und des Bundesamts für Straßen bei rund 1,6 Milliarden Schweizer Franken (Stand 2016) [9].

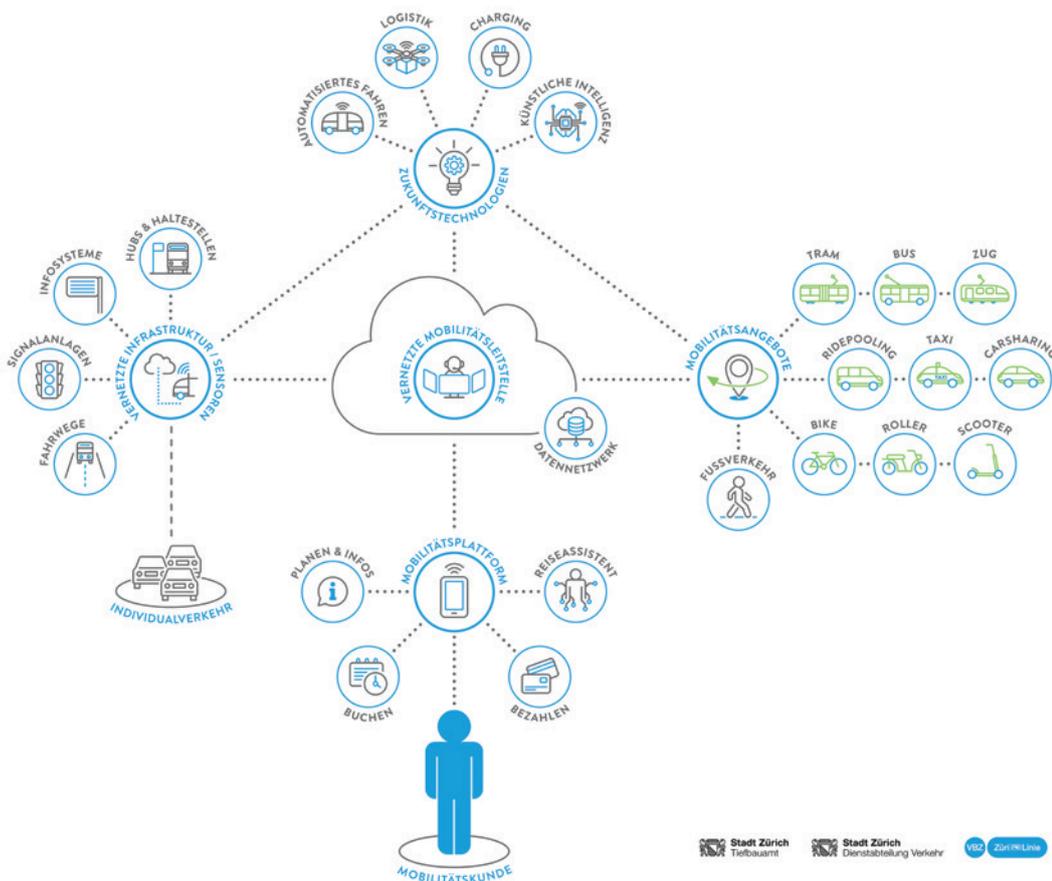
Entlastung versprechen sich Planer und Politiker am Beispiel Kloten durch die Erweiterung der „Glattalbahn“, indem die Bahn unter anderem von der Station „Flughafen Fracht“ in Richtung Kloten-Zentrum erweitert werden soll. Dem entsprechenden Vorprojekt „Glattalbahn-Verlängerung Kloten“ hat der Regierungsrat bereits zugestimmt. Mit einer möglichen Inbetriebnahme ist nicht vor dem Jahr 2027 zu rechnen. Die Stadtverwaltung Klotens zielt mit ihrem Verkehrskonzept „hauptsächlich auf eine Entlastung der Wohn- und Zentrumsgebiete von ortsfremdem Durchgangsverkehr“ ab [10].

Zürich ist keine Fahrradstadt

Zurück nach Zürich. Erstaunlich ist die Tatsache, dass Velofahren (sprich: Radfahren) in Zürich vielfach einem Verkehrsabenteuer gleicht. Denn das Rad ist in der Stadt ein beliebtes Fortbewegungsmittel und wird mittlerweile durch ein flächendeckendes Angebot an Verleihstationen für E-Bikes und E-Scooter ergänzt. Bis Sommer 2019 soll darüber hinaus mit „Züri Velo“ ein modernes Radverleihsystem mit über 2 000 Velos sowie E-Bikes und über 150 Stationen ausgerollt werden. Kunden können in Echtzeit sehen, wie viele Fahrräder und E-Bikes an der gewünschten Station zur Verfügung stehen.“ Damit folgt man dem „Masterplan Velo“ der

Wussten Sie, dass die schweizerische Bedeutung „Velo“ für das Fahrrad die Abkürzung für „Veloziped“ ist? Das Wort bezieht seine Herkunft aus dem französischen *vélo* (*velocipède*, lateinisch heißt es *velox* (Genitiv: *velocis*) = schnell und *pes* (Genitiv: *pedis*) = Fuß [18].





Das Mobilitätsmodell der Stadt Zürich

Stadt Zürich aus dem Jahr 2012. Darin heißt es: „Die Förderung des Veloverkehrs ist in Zürich seit fast 40 Jahren Bestandteil der städtischen Verkehrspolitik und ist auf allen Planungsebenen gut verankert. Der Veloverkehr genießt auch großen Rückhalt in der Bevölkerung. Über 70 Prozent befürworten die Förderung des Veloverkehrs und 34 Prozent der Stadtzürcher Bevölkerung benutzen das Velo regelmäßig“ [11].

Trotz langer Historie und scheinbar guter Verankerung in der Planung besteht auch im Jahr 2019 noch die Herausforderung, dass es schlicht an einem gut ausgebauten Fahrradnetz mangelt. Also Radwegen und -streifen, die Bürger und Touristen sicher von A nach B geleiten. Bereits 2017 stellt die Aargauer Zeitung fest: „Der Veloverkehr nimmt zu, das Velowegnetz wächst. Doch die autogerechte Stadt, wie sie ab den 1960er-Jahren entstand, lässt sich im rot-grünen Zürich nicht so leicht umbauen“ [12]. Dies zeigt auch die seit 2017 im GIS-Browser abrufbare neue Karte „Velonetz Alltag“ des Kantons Zürich. Die Karte beinhaltet das kantonale Fahrradnetz – mit

weißen Flecken. Als „zentrales Element des kantonalen Veloförderprogramms“ gedacht, müssen in den kommenden Jahren jedoch „Lücken im Velonetz geschlossen und Gefahrenstellen beseitigt“ werden. Das Amt für Raumentwicklung spricht in diesem Zusammenhang davon, dass damit der Kanton Zürich die Voraussetzung schaffe, dass das Velo im Alltag häufiger genutzt werde [13].

Wen wundert es, wenn Zeit Online schreibt: „Zürich und das Velo, das passt irgendwie nicht zusammen. Seit Jahren versucht die Stadt fahrradfreundlicher zu werden“ [14]. Ein Fakt, den auch Vera (Name von der Redaktion geändert) gegenüber unserer Redaktion bestätigt. Sie arbeitet in einem Coffee-Shop in Zürichs Altstadt, ihr Freund ist Fahrradkurier: „Fast täglich muss er mit gefährlichen Situationen im Straßenverkehr umgehen. Sei es, dass Velowege plötzlich enden, oder dass Autofahrer keine Rücksicht nehmen.“ Ein Umstand, den auch die Aargauer Zeitung so zusammenfasst: „Noch immer kommt es oft vor, dass Velowege abrupt enden oder über Trottoirs führen und

kaum ersichtlich ist, wie man legal weiter radeln soll – gerade in der Innenstadt“ [15]. Passend dazu: In einem Interview mit Brand eins bringt es ein Fahrradkurier auf mit folgendem Satz auf den Punkt: „Zürich ist keine Fahrradstadt, sondern eine Geldstadt“ [16].

Eine Meldung der Neuen Zürcher Zeitung (NZZ) spricht gar von einer besorgniserregenden Entwicklung bei Velounfällen in Zürich. Und die Verkehrsunfallstatistik des Kantons Zürich für das Jahr 2018 zeigt, dass „75 % aller schwerverletzten und getöteten Verkehrsteilnehmenden (...) zu Fuß Gehende und Zweiradfahrende“ waren. „Dabei ist die abermalige starke Zunahme schwerer E-Bike-Unfälle besonders auffällig (+32 % gegenüber 2017)“ [17].

Smart Mobility: Wohin geht die intelligente Reise?

Nun beinhalten Einzelprojekte, wie den Parkraum in manchen Stadtteilen unter die Erde zu verlagern, der Ausbau des Radwegenetzes oder mehr ÖPNV-Strecken, noch keine Gesamtlösung. Die sind aber mit Blick auf ganzheitliche Ansätze eines

mobilen Miteinanders unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer und deren Bedürfnisse zwingend notwendig. Damit verbunden ist die Frage: Wohin geht die intelligente Reise? Die Stadt Zürich hat hierzu im Bereich ihrer Smart-City-Bemühungen eigens eine Strategie festgelegt. Für die Stadt Zürich heißt „Smart“: „Menschen, Organisationen oder Infrastrukturen so zu vernetzen, dass sozialer, ökologischer oder ökonomischer Mehrwert geschaffen wird“ [19]. Wichtiger Bestandteil des Ganzen sind Geodaten. Zürich baut aktuell an einem neuen städtischen Geoportal. So heißt es auf den Internetseiten hierzu: „Die Stadt Zürich besitzt zahlreiche Geodaten, doch sind sie noch nicht systematisch im Internet verfügbar. Vom neuen städtischen Geoportal können alle Geodaten der Stadt, sowie diejenigen des Kantons, zentral an einer Stelle möglichst einfach in unterschiedlichen Formaten bezogen werden. Zudem können Geodaten ohne Nutzungsbeschränkungen auch über Open Data bezogen werden (verfügbar im Sommer 2019)“ [20]. Damit verknüpft sind weitere Projektbausteine, die zu einer modernen und zukunftsweisenden Mobilitätsstrategie beitragen sollen – vom Bedarfsverkehr im ÖPNV über das autonome Fahren bis zu einer Mobilitätsplattform für eine nahtlose Mobilität. Letzteres ist als Plattform gedacht und soll den Bürgern ein „nahtloses, verkehrsmittelübergreifendes Reisen in der Urbanregion Zürich“ ab Sommer 2019 ermöglichen [21].

In diese Richtung denken auch die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), die unterschiedliche Mobilitätsanbieter zu einem System von Mobilitätsservices vernetzen. Raffael Hirt, Mediensprecher der SBB, gegenüber unserer Redaktion: „Reisende können Verkehrsmittel individuell, einfach und flexibel miteinander kombinieren und eine intelligente Tür-zu-Tür-Mobilität nutzen.“ Zudem entwickle die SBB eine neue Mobilitäts-App, die verschiedene Verkehrsträger miteinander verknüpfen soll, um Kunden den persönlich besten Reiseweg vorzuschlagen. R. Hirt sieht zudem das Ziel der SBB darin, „Arealentwicklungen und Mobilitätsangebote zukünftig noch effizienter und besser zu gestalten.“ Und hierzu gehöre nach Hirts Worten neben neuen Technologien, planerischer und gestalterischer Mittel auch die verstärkte Partizipation.

Diese Teilhabe ist ein wichtiges Element zukünftiger Stadt- und Mobilitätsentwicklungen. So titelt die Eidgenössische Technische Hochschule Zürich (ETH Zürich) in einem Beitrag: „Die Stadt in den Händen der Bürger“. Der Autor, Prof. Gerhard Schmitt, sieht die bisherige Diskussion zu Smart Cities vor allem technologiegetrieben. „Doch eine Stadt besteht aus ihren Bürgerinnen und Bürgern und ist für sie gemacht. Anstatt einen technologieorientierten Ansatz zu verfolgen, sollten wir uns bei der Planung und beim Management von Städten an ihren Bürgern orientieren“, erklärt Prof. G. Schmitt. Für ihn nehme der Begriff „Responsive City“ dies auf und meint: „Eine Responsive City nutzt ebenfalls neueste Technologie und ist eine Weiterentwicklung der Smart City, jedoch mit einem grundlegenden Unterschied: Die Bürgerinnen und Bürger rücken vom Zentrum der Beobachtung ins Zentrum des Handelns“ [22]. Ein wichtiges Argument, denn nach C. Schellings Beschreibungen seien unsere Städte vom Verkehr derart dominiert, dass wir Menschen im Straßenraum buchstäblich an den Rand, bestenfalls auf oft schmale Trottoirs, gedrängt würden [23]. Also Zeit, dies zu ändern – ganz gleich, ob in Zürich mit seiner intelligenten Mobilität voller Kontroversen oder sonst einem öffentlichen Raum.

Quellen:

[1] www.stadt-zuerich.ch/content/portal/de/index/portraet_der_stadt_zuerich.html

[2] www.zh.ch/internet/de/aktuell/news/medienmitteilungen/2014/zuerich-image-monitoring_zim.html

[3] www.stadt-zuerich.ch/prd/de/index/ueber_das_departement/medien/medienmitteilungen/2019/januar/190118a.html

[4] zt.zuerich.com/de/jahresbericht-2018

[5] Schelling, C.: *Bewegungsraum Straße*. Zürich: vdf Hochschulverlag AG, 2018, S. 36

[6] www.metropolitanraum-zuerich.ch/dokumente.html?file=files/Metro/user_upload/Dokumente/ThemaVerkehr/Medienmitteilung%3A%20Brechen%20der%20Verkehrsspitzen%20%28November%202016%29.pdf

[7] www.tagesanzeiger.ch/schweiz/standard/pendlerhauptstadt-zuerich/story/24546703

[8] www.kloten.ch/de/stadtentwicklung

[9] Schelling, C.: *Bewegungsraum Straße*, Zürich: vdf Hochschulverlag AG, 2018, S. 34 – 36

[10] www.kloten.ch/dl.php/de/5ac483a4cbf39/Geschäftsbericht_2017.pdf

[11] www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/ted/Deutsch/stadtverkehr2025/Publikationen_und_Broschueren/masterplan_velo.pdf

[12] www.aargauerzeitung.ch/schweiz/welche-schweizer-stadt-ist-am-velofreundlichsten-der-velo-wettlauf-der-regionen-131966495

[13] www.zh.ch/internet/audirektion/are/de/aktuell/mitteilungen/gis/2017/Velonetz_Alltag.html

[14] www.zeit.de/mobilitaet/2018-05/zuerich-fahrrad-freundlichkeit-verkehr-verleihvelo-problem

[15] www.aargauerzeitung.ch/schweiz/welche-schweizer-stadt-ist-am-velofreundlichsten-der-velo-wettlauf-der-regionen-131966495

[16] www.brandeins.de/magazine/brandeins-wirtschaftsmagazin/2015/selbstbestimmung/ein-fahrradkurier-in-zuerich

[17] www.kapo.zh.ch/internet/sicherheitsdirektion/kapo/de/ueber_uns/zahlen_fakten/statistiken1/_jcr_content/contentPar/downloadlist/downloaditems/verkehrsunfallstatistik.spooler.download.1552549937904.pdf/vusta2018.pdf

[18] www.duden.de/rechtschreibung/Veloziped

[19] www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/prd/Deutsch/Stadtentwicklung/Grafik_und_Foto/SmartCity/STE_Strategie_Dez2018_Mail_Low_neu.pdf

[20] www.stadt-zuerich.ch/content/portal/de/index/politik_u_recht/stadtrat/weitere-politikfelder/smartcity/projekte.html#bedarfsverkehr_imoev

[21] www.stadt-zuerich.ch/content/portal/de/index/politik_u_recht/stadtrat/weitere-politikfelder/smartcity/projekte.html#zueri_wie_neu

[22] www.ethz.ch/de/news-und-veranstaltungen/eth-news/news/2019/02/schmitt-responsive-city.html

[23] Schelling, C.: *Bewegungsraum Straße*, Zürich: vdf Hochschulverlag AG, 2018, S. 14