

Katar-Krise: schwieriger Balanceakt der Türkei zwischen Riad, Doha und Teheran **SEITE 10**

Die Stossrichtung des neuen EU-Datenschutzgesetzes ist auch aus Schweizer Sicht richtig **SEITE 11**

# Effizienz auf der Strasse

Engpässe für den Verkehr provozieren jeweils reflexartig den Ruf nach einem Ausbau der Infrastruktur. Das allein kann die Probleme in der Zukunft nicht lösen. Von Stefan Hotz



Der Seilergraben in Zürich hat sich seit 1953 gar nicht so stark verändert, aber der Platz auf der Strasse ist heute knapper.

KEYSTONE

Der Name Gubrist steht für den Stauschwerpunkt im Schweizer Nationalstrassennetz, und dieser bereitet Verkehrspolitikern Sorge und verursacht als immer häufiger auftretender Stillstand volkswirtschaftliche Kosten. Eigentlich hätten es die Automobilisten selber in der Hand, die lästige Stauung vor den beiden Tunnelportalen auf dem Zürcher Nordring von heute auf morgen zum Verschwinden zu bringen: wenn die Pendler, die diese Verbindung zwischen den Wachstumsregionen Glatttal und Limmattal benutzen, jeweils zu dritt oder zu viert in einem Wagen unterwegs wären, statt alleine zu fahren. So aber stehen sie jenen im Weg, die nicht nur sich selber transportieren, sondern im Camion oder Lieferwagen eine Last mitführen und daher auf die Strasse angewiesen sind. Aber es ist bekannt: Mitfahrgelegenheiten taugen allenfalls für weite Wege in die Ferien, im alltäglichen Verkehr sind sie bis anhin so gut wie wirkungslos geblieben.

So baut der Bund, damit die Pendler nicht mehr im Stau stehen müssen, derzeit den Zürcher Nordring für mehr als eine Milliarde Franken um zwei weitere Spuren aus. Wenn diese vermutlich 2025 zur Verfügung stehen und allenfalls auch die Umfahrung von Winterthur erweitert ist, bringt das indes kaum Linderung. Es braucht keine seherische Fähigkeit, um vorauszusagen, dass der Verkehr dann erst recht dazwischen, auf der A 1 von Opfikon bis zum Brüttseller Kreuz und umgekehrt, mehr als heute schon zum Erliegen kommt. Des-

halb planen Bund und Kanton folgerichtig als zusätzliche Verbindung dieser beiden Punkte einen Tunnel für rund 3 Milliarden Franken, die neue Glattalautobahn. Ihre Fertigstellung ist nach heutigem Stand erst nach 2040 zu erwarten. Stau herrscht nördlich von Zürich wohl noch 25 Jahre; eine unerfreuliche Perspektive.

## Politik ohne Weitblick

Zeigt sich ein chronischer Engpass, ob auf der Strasse oder der Schiene, ertönt unweigerlich der Ruf nach einem Ausbau des Verkehrswegs. Doch die Realisierung wird schwieriger und ist kaum noch zu bezahlen. Weit schwerer tut sich die Politik mit Ideen, den Verkehr zu lenken oder seine Zunahme ein wenig einzudämmen. Von Mobility-Pricing, einer verursachergerechten Tarifierung der Mobilität, ist schon lange eher lustlos die Rede; als Ergebnis scheint derzeit eine Nullnummer wahrscheinlich. Die Zurückhaltung gegenüber Massnahmen, um das Verhalten der Verkehrsteilnehmer zu beeinflussen, ist aus liberaler Sicht verständlich; zur proklamierten Eigenverantwortung gehörte dann aber auch, sich nicht zu beklagen, wenn man im Stau steht oder in der überfüllten S-Bahn.

Dieser Unwille zeigt sich in der Diskussion um die Begrenzung des Pendlerabzugs im Kanton Zürich. Der Regierungsrat verzichtete darauf, dies

als bescheidenen Schritt für eine Eindämmung langer Pendlerwege zu verkaufen. Als reine Steuervorlage im Rahmen eines Sanierungspakets geriet der Vorschlag prompt zum Verhandlungspfand. Die Folge: Der Kantonsrat setzte die Obergrenze für den steuerlichen Abzug auf 5000 statt, wie von der Regierung beantragt, auf 3000 Franken fest.

Der fiskalische Blick eröffnete den Kritikern das Feld, den Pendlerabzug als neue Steuer abzutun, was Unsinn ist. Es geht um die Begrenzung einer indirekten Subvention; der heute unlimitierte Abzug ist eine Leistung des Staates, die mit gutem Grund überprüft wurde. Die Obergrenze von 5000 Franken, sofern das Zürchervolk ihr im September zustimmt, ist immerhin etwas. Eine Diskussion darüber, ob es angesichts des Verkehrswachstums sinnvoll ist, dass Autopendler mehr als den doppelten Betrag eines ZVV-Jahresabonnements in Abzug bringen können oder mit der Bahn in andere Zentren Pendelnde den vollen Preis ihres SBB-Generalabonnements, obwohl sie es auch in der Freizeit nutzen, unterbleibt allerdings. Eine verpasste Chance: Das Verkehrsvolumen zu den Tagesspitzen wird wohl weiter zunehmen.

Optimisten versprechen sich viel von der autonomen Mobilität der Zukunft, die eine effizientere Nutzung des Strassenraums ermöglichen soll. Wie man sich darauf in 20 Jahren fortbewegt, ist derzeit kaum vorhersehbar. Doch die Erfahrungen der Vergangenheit und der Gegenwart lassen Zweifel

daran aufkommen, dass dadurch der Stau verschwindet. Dazu drei Einwände:

■ Für Verkehr und Umwelt bringen selbstfahrende Personenwagen nur dann einen wirklichen Gewinn, wenn die Benutzer sie auch miteinander teilen. Carsharing, gut schweizerdeutsch «Autoteilet», gibt es in Form von «Mobility» seit über 20 Jahren. Wichtiger wäre es, nicht nur den Wagen zu teilen, sondern auch die Fahrt mit anderen zu unternehmen; über das Smartphone ein autonom fahrendes Ruftaxi anzufordern, ist keine Utopie mehr. Es gibt Berechnungen, dass sich auf diese Weise der heutige Autoverkehr in den Städten mit etwa 90 Prozent weniger Fahrzeugen bewältigen liesse – theoretisch. In der Praxis verteidigt das Auto allerdings zäh seinen Stellenwert als zusätzliches privates Wohnzimmer und Statussymbol. Die Werbung setzt auf Emotionen und Fahrspass. Ob die Bereitschaft steigt, auf das eigene Auto zu verzichten, ist ungewiss.

■ Autonome Fahrzeuge können den motorisierten Individualverkehr anschwellen lassen. Wer heute mit zunehmendem Alter weniger fährt und schliesslich den Ausweis abgibt, kann in Zukunft weiter mit dem eigenen Wagen unterwegs sein.

Die Autofahrer müssen sich die Frage gefallen lassen, wie das Verkehrssystem Strasse auch ohne Ausbau effektiver zu betreiben ist.

Oder Kinder lässt man, ohne sich selber hinter Steuer zu klemmen, mit dem Auto ins Training oder in den Musikunterricht fahren. Es besteht, wie der Bundesrat Ende 2016 in einem Bericht über Chancen und Risiken des automatisierten Fahrens schrieb, auch ein grosses Potenzial für mehr Strassenverkehr.

■ Halb so schlimm, wenden andere ein: In Zukunft könne ja, wer feststeckt, den Wagen dem Bordcomputer übergeben, den Laptop aufklappen und mit der Arbeit beginnen. Abgesehen davon, ob diese Vision wirklich erstrebenswert ist, bietet sie keine Lösung für den volkswirtschaftlich wichtigen Warentransport und den regionalen Schwerverkehr. Um ein Haus zu bauen, sind unzählige Lastwagenfahrten nötig, der Handwerker kann nicht auf dem Weg zum Kunden im Stau mit der Arbeit beginnen, und auch das Feierabendbier muss erst einmal in die Bar geliefert werden.

## 300 000 Einwohner mehr

Der Blick in die Zukunft ist wenig verheissungsvoll. Immerhin gibt es einen Lichtblick: Laut der Befragung des Bundes im Fünf-Jahres-Zyklus zum Verkehrsverhalten ist zwischen 2010 und 2015 die individuelle Mobilität – die Strecke, die jeder Einwohner im Durchschnitt pro Tag zurücklegt – anders als zuvor nur noch geringfügig angestiegen. Ob dieser gesamtschweizerische Trend auch für den Grossraum Zürich zutrifft, wird eine separate Auswertung erst zeigen. Umgekehrt ist mit einem weiteren starken Anstieg der Wohnbevölkerung zu rechnen. Die Stadt Zürich zählt heute gut 400 000 Einwohner, der übrige Kanton etwas mehr als eine Million. Nach den jüngsten Prognosen wächst die Stadt bis 2040 auf fast eine halbe Million Einwohner an, der übrige Kanton auf 1,3 Millionen. Es lässt sich leicht ausmalen, was das für die Verhältnisse auf den Strassen bedeutet. Kein Wunder, fordert die Zürcher Regierung den Bund bereits auf, die Erweiterung der erst 2009 eröffneten Westumfahrung ebenfalls auf sechs Spuren ins Auge zu fassen.

Dass sich der öffentliche Verkehr für grosse Pendlerströme am besten eignet, beweist die Zürcher S-Bahn seit 27 Jahren hinlänglich. Der öV stellt sich unter Sparauflagen auch der Aufgabe, seine Leistungen wirtschaftlicher zu erbringen. Die Autofahrer müssen sich die Frage gefallen lassen, wie das Verkehrssystem Strasse auch ohne Ausbau effektiver zu betreiben ist. Mit einem Heer von Pendlern, die fast alle allein in ihrem Wagen zur Arbeit und wieder nach Hause fahren, sind die Herausforderungen nicht zu bewältigen.