

# Massenmobilität im Seuchenmodus

Die Pandemie hat die hypermobile Gesellschaft wochenlang ausgebremst. Doch eine Rückkehr zu den bisherigen Gewohnheiten ist schwer vorstellbar. Kommt nun eine neue Sesshaftigkeit? Von Helmut Stalder



Auf den Strassen ist Distanzhalten möglich. Aber in öffentlichen Verkehrsmitteln geht es gerade darum, viele Menschen auf wenig Raum zu transportieren. SIMON TANNER / NZZ

Nach acht Wochen im künstlichen Koma läuft der Verkehr im Land wieder – nicht wie früher, sondern in einer Art Seuchenmodus. Für das Verkehrssystem war die erste Phase der Pandemie mit der Drosselung des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens eine Umstellung ohne Beispiel: Flugzeugflotten am Boden, Züge, Busse, Trams, Seilbahnen, Schiffe eingestellt oder nur noch mit Notfallplänen und fast leer unterwegs, Autobahnen selbst zur Stosszeit kaum befahren. Diese Phase der Immobilisierung wurde gut bewältigt. Der öffentliche Verkehr stellte sich innert kürzester Zeit auf die minimierten Verkehrsbedürfnisse ein und setzte für die verbliebene spärliche Kundschaft Schutzkonzepte um. Der touristische Reiseverkehr und der Flugverkehr machten notgedrungen Pause. Der Güterverkehr auf Strasse und Schiene und damit die Landesversorgung funktionierten reibungslos weiter. Und für den privaten Autoverkehr waren es paradisiatische Zeiten ohne Stockung und Stau. Das Herunterfahren war für öffentliche und private Transportunternehmen logistisch anspruchsvoll und finanziell schwierig, weil Einnahmen wegfielen und Kosten weiterliefen.

Die Bewährungsprobe für die Verkehrsträger kommt jedoch jetzt mit der Wiederbelebung des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens. Auch in der Mobilität gibt es ein Davor und ein Danach. Die blosserückkehr zu den Gewohnheiten der Zeiten vor Corona scheint schwer vorstellbar.

## Geschwundenes Vertrauen

Die Corona-Erfahrung wird unsere Mobilität verändern. Wie oft und auf welche Art wir uns künftig fortbewegen, lässt sich noch nicht sagen. Aber es gibt Hinweise, in welche Richtung es gehen könnte. Stark gelitten hat das Vertrauen in den öffentlichen Verkehr. Über Wochen mussten die Transportunternehmen ihre Passagiere dazu aufrufen, Fahrten möglichst

zu vermeiden. Nachdem Gesichtsmasken offiziell lange als unnötig bezeichnet worden waren, mussten die Verkehrsbetriebe dann doch die dringende Empfehlung herausgeben, Masken zu tragen, wenn zwei Meter Abstand nicht eingehalten werden können.

Trotz allen Beteuerungen, dass Reisen im öV unter Einhaltung der Abstands- und Hygienevorschriften sicher sei, sind und bleiben Bahnen, Busse und Trams Mittel für den Massentransport. Und wo Massen zusammenkommen, kann man sich leicht anstecken. Eine Zürcher S-Bahn weist rund 420 Sitzplätze auf, der Doppelstöcker FV Dosto 1300. Der Hauptbahnhof Zürich verzeichnet an Werktagen mehr als 470 000 Passagiere, Bern gut 200 000, Lausanne gut 100 000. Im Normalbetrieb ist jeder Zug und jeder grössere Bahnhof eine Massenveranstaltung, die unter dem Pandemie-Regime unzulässig wäre. Vorerst, solange noch viele Leute im Home-Office arbeiten und viele höhere Schulen und Freizeitvergnügungen geschlossen sind, kann man beim Sitzen in den Verkehrsmitteln noch einigermaßen Abstand halten, jedenfalls auf Nebenlinien und ausserhalb der Stosszeiten. Aber beim Einsteigen und in den Gängen wird es unweigerlich bald wieder eng, vor allem in S-Bahnen voller Arbeitspendler und Bussen und Trams voller Studenten und Schüler.

Ob es zu einer neuen Ansteckungswelle komme, hänge stark von der Disziplin der Leute ab, heisst es. Während in Geschäften und Restaurants Plexiglaswände hochgezogen, Markierungen auf die Böden geklebt und Spuckschutzvisiere eingeführt wurden, gelten in den Verkehrsmitteln offiziell Selbstverantwortung und Solidarität. Die Hoffnung, dass Appelle und Affichen mit den Verhaltensregeln wirken, paart sich mit der Erfahrung, dass es schon bei einem nur halb besetzten Bus oder Zug unmöglich ist, zwei Meter Abstand zu jedem Mitreisenden zu halten. Die ersten Tage mit gelockerten Bedingungen haben gezeigt, dass die Benutzung von Zügen, Trams und Bussen mit einem gewissen Fatalismus einher-

geht. Man verteilt sich zwar, so gut es geht. Hygienemasken tragen aber nur vereinzelte. Risikogruppen und ältere Menschen sind gut beraten, wenn sie den öV weiterhin meiden. Die Transportunternehmen reinigen nun intensiv und für alle sichtbar in Zügen und an Bahnhöfen mehrmals täglich Griffe, Knöpfe und Automaten. Dennoch wird es schwierig sein, das Vertrauen der Kunden zurückzugewinnen und sie zu animieren, wieder im Dichtestress die gleiche Luft wie Hunderte andere zu atmen.

**Auf längere Sicht wird es auch darum gehen müssen, die Verkehrssysteme insgesamt zu entlasten. Das kann dadurch geschehen, dass Verkehrsspitzen geglättet werden.**

Wie sehr das Vertrauen in die Sicherheit im öV gelitten hat, zeigte sich deutlich im Verkehrsverhalten während der Krise. Im Nahbereich benutzten viel mehr Menschen das Velo und gingen zu Fuss, anstatt Bus und Tram zu fahren. Und auf weiteren Strecken nahmen sie massiv häufiger das Auto. Viele Leute mieden also instinktiv die Nähe zu andern im öV und stiegen auf den Individualverkehr um. Auch Fahrdienste und Taxis, bei denen man sich zu fremden Fahrern in fremde Autos setzt, verzeichneten Einbussen. Das Privatauto, so erklären Psychologen, vermittele als mobiler Schutzraum eine Sicherheit, welche die Massenverkehrsmittel nicht bieten könnten.

Der Vorteil des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem Auto ist es, dass er Menschenmassen mit wenig Platz- und Energiebedarf befördern kann. Doch unter dem Eindruck der Pandemie verkehrte sich dieser Pluspunkt des Massentransports ins Gegenteil, so dass die Autobranche nach den Einbrüchen der Verkäufe in den letzten Monaten bereits einen neuen Boom des Privatfahrzeugs heraufziehen sieht. Nach Jahrzehnten der Attraktivitätssteigerung im öV mit dichteren Angeboten und schnelleren Verbindungen droht jetzt eine Pendelbewegung in die andere Richtung. Eine Umfrage des deutschen Automobilklubs ADAC zum künftigen Verkehrsverhalten zeigt: 27 Prozent wollen nach der Pandemie häufiger zu Fuss gehen, 21 Prozent häufiger Velo fahren. Aber 16 Prozent wollen häufiger das Auto nehmen, 18 Prozent seltener die Bahn und 19 Prozent seltener den öffentlichen Nahverkehr nutzen. Dies können Anhaltspunkte dafür sein, dass der Schock einen Verhaltenswandel auslöst oder zumindest verstärkt – eine Art Rückzug ins Private auch im Verkehr.

## Ausbau und Abbau

Dies vor Augen, muss man die Corona-Krise zum Anlass nehmen, sich Gedanken zu machen, wie eine künftige Mobilität aussehen könnte oder sollte. Bisher standen solche Überlegungen vor allem unter der Prämisse, den wachsenden Verkehr möglichst so abzuwickeln, dass er wenig Platz beansprucht, wenig Ressourcen verbraucht und geringe Umweltbelastungen nach sich zieht. Bisher liefen die Überlegungen darauf hinaus, in den Städten den Fussverkehr und den Langsamverkehr zu fördern, die Elektromobilität zu unterstützen und generell dort, wo sich Verkehrsströme bündeln lassen, auf schnelle, komfortable öffentliche Verkehrsmittel zu setzen. Mit der Erfahrung der Pandemie kommt nun ein weiteres Kriterium hinzu: Der Verkehr muss möglichst auch seuchentauglich werden.

Zum Teil geht dies parallel mit bisherigen Strategien. So ist es sicher sinnvoll, den Veloverkehr zu priorisieren. Wenn es mit schnellen, sicheren, zusätzlichen Fahrspuren gelingt, in Städten und Agglomerationen einen Teil des Verkehrs aus Trams und Bussen auf zwei Räder zu verlagern, ist einiges gewonnen. Auch hat es Sinn, auf Nationalstrassen und Hauptstrassen den Autoverkehr zu verflüssigen und den Verkehrsträger Strasse leistungsfähiger zu machen, möglichst verbunden mit einer Förderung der Elektromobilität. Der öffentliche Verkehr wird trotz Pandemie-Erfahrung wegen seiner Effizienz wichtiger werden, in Städten und Agglomerationen, im Fernverkehr zwischen den Ballungsräumen und auch als Alternative zu Kurzstreckenflügen in Europa. Ein weiterer Ausbau mit häufigeren und schnelleren Verbindungen und mehr Platz ist erst recht angezeigt, nur schon damit die Belegung der Züge, S-Bahnen und Busse auf ein erträgliches und seuchentaugliches Mass reduziert werden kann und der öV mit dem Privatverkehr mithalten kann.

Auf längere Sicht wird es jedoch auch darum gehen müssen, die Verkehrssysteme insgesamt zu entlasten. Dies kann dadurch geschehen, dass Verkehrsspitzen geglättet werden. Der Schub der Arbeitspendler morgens und abends könnte mit versetzten Geschäfts- und Bürozeiten gemildert werden, der Schub der Ausbildungs- und Bildungspendler mit veränderten Unterrichtszeiten. Dies setzt voraus, dass Unternehmen, Geschäfte und Bildungsstätten sich auf solche Veränderungen einlassen und dass die Transportunternehmen sie mit einer flexiblen Preisgestaltung unterstützen.

Die grösste Entlastung der Verkehrssysteme käme jedoch dann zustande, wenn in unserer Gesellschaft insgesamt weniger Mobilität nötig wäre. Die Corona-Krise hat gezeigt, dass dies durchaus möglich ist. Das Geschäftsleben funktioniert oftmals auch mit Videokonferenzen statt zeitraubenden Geschäftsflügen, digitales Arbeiten, Home-Office und Teamchats sind in vielen Bereichen möglich und gar effizienter als physische Meetings. Der Einkauf geht auch in der Nähe oder online. Freizeitaktivitäten im Nahbereich können auch attraktiv sein. Und etwas weiter hinaus gedacht, sind auch Siedlungs- und Wohnformen denkbar, die weniger Verkehr nötig machen. Die Corona-Krise hat deutlich werden lassen, wie abhängig sich die Gesellschaft vom Verkehr gemacht hat und wie verletzlich sie deswegen ist. Der Schock kann ein Auslöser sein, unsere Hypermobilität in Arbeit und Freizeit zu überdenken und in voller Freiheit andere Modelle zu etablieren.