

Nachhaltigere Mobilität infolge der Coronakrise ?

Auswirkungen der Coronakrise auf den Verkehrssektor und
Diskussion der Chancen für eine nachhaltigere Mobilität

Maturaarbeit

Eingereicht am 8. Januar 2021

Autorin:

Paulina Sprau
Aberenstrasse 16
8712 Stäfa

Referenten:

Claude Nicolet
Christiane Callsen

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	4
1 Einleitung	4
1.1 Einführung in das Thema.....	4
1.2 Fragestellung.....	5
1.3 Abgrenzung des Themas und Begrifflichkeiten.....	6
1.4 Aufbau und Methodik.....	7
2 Auswirkungen der Coronakrise auf den Verkehrssektor	8
2.1 Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten.....	8
2.1.1 Veränderung nach Mobilitätszweck.....	9
2.1.2 Veränderung nach Verkehrsmittel.....	11
2.2 Auswirkungen auf den Automobilssektor.....	13
2.2.1 Automobilverkehr.....	13
2.2.2 Die Automobilindustrie.....	13
2.2.3 Die Totalrevision des CO ₂ -Gesetzes im Sommer 2020.....	16
2.3 Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr.....	17
2.3.1 Fahrplanänderungen.....	18
2.3.2 Schutzkonzept und Maskenpflicht.....	19
2.3.3 Finanzielle Verluste und staatliche Unterstützung.....	20
2.3.4 Situation nach dem Lockdown.....	21
2.4 Auswirkungen auf den Velosektor.....	21
2.4.1 Der Veloboom.....	21
2.4.2 Entwicklung der Veloindustrie.....	22
2.4.3 Öffnung der Velowerkstätten.....	23
2.4.4 Pop-up-Velowege.....	23
2.4.5 Veloweggesetz.....	26
3 Chancen der Coronakrise für eine nachhaltigere Mobilität	26
3.1 Chancen durch die Arbeitsform Homeoffice.....	26
3.2 Chancen im Automobilssektor.....	29
3.2.1 Anstieg der Elektromobilität.....	29
3.2.2 Förderung der Elektromobilität durch Konjunkturprogramme.....	29
3.3 Chancen für den öffentlichen Verkehr.....	32
3.3.1 Mobility Pricing.....	32
3.4 Chancen im Velosektor.....	34
3.4.1 Beschleunigung des Ausbaus der Veloinfrastruktur.....	34
3.4.2 Förderung der kombinierten Mobilität.....	36
4 Diskussion	37
4.1 Homeoffice.....	37
4.2 Automobilssektor.....	38
4.3 Öffentlicher Verkehr.....	39
4.4 Velosektor.....	40

5	Schlussteil.....	41
5.1	Fazit.....	41
5.2	Reflexion.....	42
5.3	Danksagung.....	42
6	Verzeichnisse	44
6.1	Literaturverzeichnis	44
6.2	Abbildungsverzeichnis.....	50

Vorwort

Schon seit meiner Kindheit sind die Natur, Wald und Wiesen mein zweites Zuhause. Ich habe den Waldkindergarten besucht und früh gelernt, die Natur zu schätzen und respektvoll damit umzugehen. Als das Thema des Klimawandels zu Beginn meiner Gymnasialzeit immer mehr in mein Bewusstsein rückte, dauerte es nicht mehr lange, bis mir klar wurde, dass ich mich in diesem Bereich engagieren wollte. Ich fing an, mich zu informieren und fragte mich, was ich als Einzelperson zum Klimaschutz beitragen kann. Zu Beginn der 5. Klasse trat ich schliesslich der Klimagruppe unserer Schule bei und verfolge seither intensiver klimapolitische Themen.

Im April 2020, als das Thema meiner Maturaarbeit zur Diskussion stand, steckte die Schweiz mitten im Lockdown zur Bekämpfung der kurz zuvor ausgebrochenen Covid-19-Pandemie. Diese veränderte die Schweizer Politik und Wirtschaft grundlegend. Die Eindämmung des Coronavirus und die leidende Wirtschaft standen im Zentrum aller politischen Diskussionen. Mir stellte sich schnell die Frage, was dies für den Klimaschutz bedeutete: Würde das Thema in Vergessenheit geraten und die Verfolgung von wichtigen Klimazielen zu Gunsten der Wirtschaft pausiert werden? Gleichzeitig stiess ich zu dieser Zeit auf viele Zeitungsartikel, die davon berichteten, dass die globalen CO₂-Emissionen während des Lockdowns zurückgingen. Die Welt stand vorübergehend still, Flugzeuge blieben am Boden und Industrien stellten teilweise ihre Produktion ein. Man redete vom Lockdown als «Verschnaufpause» für das Klima. So begann ich mich zu fragen, ob die Coronakrise eine Chance zur Veränderung bieten würde, zu einem Aufbau einer nachhaltigeren Welt als der heutigen. Und wenn ja, welche Massnahmen könnten dies ermöglichen? Insbesondere der Aspekt der Mobilität schien mir dabei am auffälligsten, da diese einen grossen Teil der CO₂-Emissionen verursachen und während des Lockdowns auf ein Minimum reduziert wurde. Um mich genauer mit diesen Fragen auseinandersetzen zu können, beschloss ich, sie zum Gegenstand meiner Maturaarbeit zu machen.

1 Einleitung

1.1 Einführung in das Thema

Im 21. Jahrhundert zeichnet sich unsere Gesellschaft durch eine immer weiterwachsende Mobilität sowie eine Vielfalt an Mobilitätsformen aus.¹ Auch in der Schweiz steigt die Mobilität seit Jahren stetig an. Unterwegs sein gehört zum Alltag: Eine SchweizerIn ist täglich durchschnittlich 90 min unterwegs.² Die meisten Kilometer werden im motorisierten Individualverkehr zurückgelegt, z.B. mit dem Auto oder Motorrad. Seit dem Jahr 2000 nahm der Personenverkehr um ein Drittel zu. Zudem wuchs das Strassennetz sowie die Verkehrsleistungen im öffentlichen Verkehr. Die hohe Mobilität ist heutzutage nicht mehr wegzudenken. Die Umwelt trägt jedoch die Konsequenzen. Mobilität und Klimawandel stehen in engem Zusammenhang. Die Produktion von Fahrzeugen, deren Unterhalt, der Bau von weiterer

¹ *Zukunfts Institut*. «Aufbruch in ein neues Zeitalter der Mobilität».

<https://www.zukunftsinstitut.de/artikel/aufbruch-in-ein-neues-zeitalter-der-mobilitaet/>. Zuletzt besucht am 26.12.20

² *Energieschweiz*. «Mobilität und Verkehr in der Schweiz». <https://www.energieschweiz.ch/page/de-ch/mobilitaet> Zuletzt besucht am 25.12.20

Infrastruktur benötigt Energie.³ So ist der Verkehr in der Schweiz für 36% des Energieverbrauchs verantwortlich. Des Weiteren verursacht er rund einen Drittel der gesamten CO₂-Emissionen des Landes.⁴ Die wachsende Mobilität gemeinsam mit dem Klimawandel stellt eine der grössten Herausforderungen dieses Jahrhunderts dar. Es wird nach Lösungen gesucht, die Mobilität platzsparend und ressourcenschonend zu gestalten, doch die grösste Verkehrsreduktion und damit Entlastung der Umwelt wäre nur auf Kosten einer allgemein geringeren Mobilität möglich.

Im Jahr 2020 prägte die Covid-19-Pandemie nun sämtliche Aspekte des Lebens. Die Covid-19-Pandemie bezeichnet den weltweiten Ausbruch der neuen Atemwegserkrankung Covid-19, oder auch «Corona» genannt. Erstmals tauchte die Krankheit in der chinesischen Stadt Wuhan auf. Dort stellte man im Dezember 2019 den vermehrten Ausbruch von Lungenentzündungen fest. Am 7. Januar entdeckten die chinesischen Behörden ein neuartiges Coronavirus, genannt COVID-19 als Ursache dieser Lungenerkrankungen. Die Krankheit entwickelte sich schnell zur Epidemie in China, die Fallzahlen stiegen steil an. Im Verlaufe von Januar und Februar tauchten immer mehr Fälle ausserhalb von China auf, welche zu Beginn auf Reisen nach Wuhan zurückzuführen waren. Nachfolgend verbreitete sich die Krankheit in zahlreichen Ländern, so dass die WHO den Ausbruch von Covid-19 am 11. März offiziell zur Pandemie erklärte.⁵

In der Schweiz wurde der erste Covid-19-Fall im Februar 2020 bestätigt. Seither prägte das Virus sämtliche Aspekte des Lebens in der Schweiz, darunter auch die Mobilität. Um die Ausbreitung des Virus einzudämmen, galt es, diese zu minimieren. «Bleiben Sie Zuhause» - so lautete die Message des Bundesrates an die Bevölkerung. Die Pandemie führte zu einem schlagartigen Rückgang der Mobilität und stellte das internationale und nationale Verkehrssystem auf den Kopf. Aus Sicht des Klimaschutzes war dies eine positive Entwicklung, welche massgeblich zur Reduktion der CO₂-Emissionen beitragen würde. Noch waren es jedoch nur temporäre Einschränkungen, und es stellte sich die Frage, ob diese den Grundstein für strukturelle, nachhaltige Veränderungen legen könnten oder ob es nach der Krise allenfalls wieder einen Kompensationseffekt geben würde.⁶

1.2 Fragestellung

Die Auswirkungen des Lockdowns auf die Mobilität waren tiefgreifend und warfen verschiedene Fragen auf, die in der vorliegenden Arbeit näher untersucht werden sollen:

- Wie hat sich das Mobilitätsverhalten der Schweizer Bevölkerung während der Coronakrise im Detail verändert?
- Was bedeutete das veränderte Mobilitätsverhalten für die verschiedenen Bereiche des Verkehrssektors?

³ *Umwelt Schweiz*. 2018. «Jeder Kilometer zählt». <https://umwelt-schweiz.ch/de/mobilitaet> . Zuletzt besucht am 26.12.20

⁴ *Energieschweiz*. «Mobilität und Verkehr in der Schweiz»

⁵ WHO. „Pandemie der Coronavirus-Krankheit (COVID-19)“. <https://www.euro.who.int/de/health-topics/health-emergencies/coronavirus-covid-19/novel-coronavirus-2019-ncov> . Zuletzt besucht am 10.12.20.

⁶ Mukerji, Rupa. *Helvetas Partnerschaft*. 3/2020. S. 21. «Corona als Chance für einen echten Wandel beim Klima»

- Sind die Auswirkungen eher positiv oder negativ einzustufen?
- Wie reagierten der Gesetzgeber und die beteiligten Interessengruppen auf die Veränderungen?

Die Analysen erfolgen unter dem Aspekt des Klimaschutzes und sollen Antworten auf die Hauptfrage dieser Arbeit liefern:

- Ergeben sich aus den Auswirkungen der Coronakrise auf den Verkehrssektor Chancen für eine nachhaltigere Mobilität in der Schweiz und werden diese genutzt?

Hierzu soll untersucht werden, ob aus der Situation des Verkehrssektors während des Lockdowns Schlüsse für die Zukunft gezogen werden können und die Coronakrise die Verkehrswende beschleunigen könnte. Hinsichtlich der Chancen beleuchtet die Arbeit, inwiefern diese ergriffen oder aus welchen Gründen sie nicht ergriffen werden.

1.3 Abgrenzung des Themas und Begrifflichkeiten

Um den Rahmen der Maturaarbeit nicht zu sprengen, beschränkt sich der Untersuchungsgegenstand dieser Arbeit auf die Schweiz und im Verkehrssektor auf die folgenden Bereiche: den Velosektor, den Automobilsektor und den Sektor des öffentlichen Verkehrs. Der Flugverkehr wurde ausgeschlossen, da er sich stärker international auf die Mobilität auswirkt.

Auch ist zu erwähnen, dass die Coronakrise sowohl in der Schweiz als auch weltweit noch nicht zu Ende ist, was zu Beginn der Arbeit nicht absehbar war. Daher wird im Folgenden die zeitliche Abgrenzung näher definiert und Begrifflichkeiten dazu erläutert.

Der Untersuchungszeitraum der vorliegenden Arbeit beginnt mit dem 25. Februar, als der erste Coronafall im Kanton Tessin bestätigt wurde. Er endet am 30. September 2020, kurz vor dem Beginn der zweiten Welle, die in dieser Arbeit zeitlich nicht mehr berücksichtigt werden konnte. Nachfolgend ist der Begriff «Coronakrise» stets begrenzt auf den Untersuchungszeitraum zu verstehen.

Im Verlauf der ersten Welle traf der Bundesrat Massnahmen, die sich auf die Mobilität der Bevölkerung auswirkten und damit für diese Arbeit relevant sind. Am 28. Februar erklärte der Bundesrat die «besondere Lage» nach dem Epidemiengesetz und verabschiedete die erste Version der «Verordnung über Massnahmen zur Bekämpfung des Coronavirus (COVID-19)». Die Verordnung verbot sämtliche Grossveranstaltungen mit mehr als 1000 Personen.⁷

Am 13. März erklärte der Bundesrat die «ausserordentliche Lage» nach Epidemiengesetz und verschärfte die Massnahmen zur Bekämpfung des Virus in einer zweiten Verordnung drastisch. Dieses Datum wird als Beginn des «Lockdowns» angesehen. In der vorliegenden Arbeit wird daher dieser als Zeitraum von den ersten Massnahmen am 16. März bis zur dritten Lockerung der Massnahmen am 6. Juni definiert. Sie werden im Folgenden kurz beschrieben.

Am 16. März mussten alle Läden, Restaurants, Unterhaltungs- und Freizeitbetriebe sowie Schulen schliessen. Spitäler, Kliniken und Arztpraxen blieben geöffnet, durften aber nur

⁷ BAG. 28.2.20 «Coronavirus: Bundesrat verbietet grosse Veranstaltungen». <https://www.bag.admin.ch/bag/de/home/das-bag/aktuell/medienmitteilungen.msg-id-78289.html> . Zuletzt besucht am 10.12.20

dringende Behandlungen durchführen. Ausgenommen von der Verordnung waren nur Institutionen, die zur Grundversorgung zählen, wie z.B. Lebensmittelläden und Bahnhöfe. Sämtliche öffentlichen und privaten Veranstaltungen waren verboten. Zudem führte der Bundesrat ein Einreiseverbot aus den Nachbarländern Italien, Deutschland, Frankreich und Österreich ein. Arbeitgebern wurde empfohlen, die Arbeitnehmer wenn möglich im Home-office arbeiten zu lassen.

Ab dem 27. April wurden die Massnahmen des Lockdowns in drei Etappen sukzessive gelockert. Als erstes wurde die Einschränkung der Behandlung in Spitälern, Kliniken und Praxen aufgehoben und Betriebe, die wenig direkten Kontakt aufwiesen und Schutzkonzepte gut umsetzen konnten, durften wieder öffnen. Dazu gehörten zum Beispiel Coiffeurgeschäfte und Gärtnereien. Die zweite Etappe begann am 11. Mai und umfasste die Öffnung der obligatorischen Schulen sowie der gastronomischen Betriebe, Einkaufsläden und Märkte.⁸ In der dritten Etappe, die am 6. Juni startete, öffneten Mittel-, Berufs- und Hochschulen, sowie Unterhaltungs- und Freizeitbetriebe wie Museen, Bibliotheken, botanische Gärten und Zoos wieder. Zudem wurde das Versammlungsverbot gelockert. Veranstaltungen von bis zu 300 Personen durften wieder durchgeführt werden und spontane Versammlungen von bis zu 30 Personen waren neu erlaubt.⁹

Zur zusätzlichen Veranschaulichung der verschiedenen Phasen der ersten Welle dient folgender Zeitstrahl:

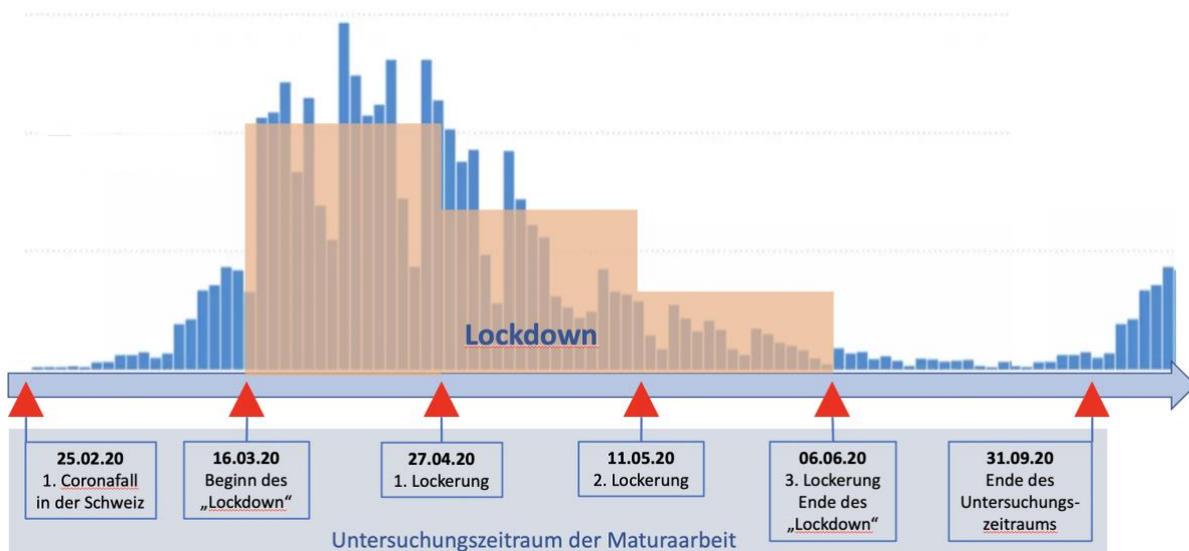


Abbildung 1: Zeitstrahl Coronakrise

1.4 Aufbau und Methodik

Die Arbeit ist in drei Teile gegliedert. Im ersten Teil werden zu Beginn die Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Schweizer Bevölkerung während des Lockdowns analysiert.

⁸ BAG. 29.4.20. «Coronavirus: Bundesrat lockert weitere Massnahmen ab dem 11. Mai 2020». <https://www.bag.admin.ch/bag/de/home/das-bag/aktuell/medienmitteilungen.msg-id-78948.html> . Zuletzt besucht am 10.12.20

⁹ BAG. 27.5.20. «Coronavirus: Bundesrat beschliesst weitgehende Lockerungen per 6. Juni». <https://www.bag.admin.ch/bag/de/home/das-bag/aktuell/medienmitteilungen.msg-id-79268.html> . Zuletzt besucht am 10.12.20

Anschliessend werden die Auswirkungen der Coronakrise auf den Verkehrssektor aufgezeigt. Im Einzelnen umfasst dieser das Auto, das Velo und den ÖV. Darauf aufbauend beschäftigt sich der zweite Teil mit den Chancen, die sich für eine nachhaltigere Mobilität ergaben und ob und wie diese von wichtigen Entscheidungsträgern umgesetzt wurden. Falls die Chancen nicht oder zu wenig genutzt wurden, werden die Gründe näher beleuchtet. Im dritten Teil wird ein Fazit gezogen und diskutiert, ob die Coronakrise allgemein eine Chance für die nachhaltige Mobilität darstellt. Eine Reflexion und ein Schlusswort schliessen die Arbeit ab.

Die Resultate der Arbeit basieren auf Informationen, die durch zwei verschiedene Methoden gewonnen wurden. Zum einen ist durch die Aktualität des Themas ein Grossteil der Daten aus Internetrecherche, insbesondere aus Zeitungsartikeln und neuesten Studien gewonnen worden. Ergänzend wurden vier Interviews geführt mit Personen, die führende Positionen im Verkehrssektor und in der Politik innehaben und damit nah am Geschehen sind.

Die Interviewpartner waren folgende:

Name	Funktion
Matthias Aebischer	Nationalrat Sozialdemokratische Partei (SP), Präsident des Verbands Pro Velo Schweiz
Franziska Ryser	Nationalrätin Grüne Partei (GP), Vize Präsidentin der Grünen Partei
Ruth Enzler	Präsidentin des Automobilclubs Schweiz (ACS) Sektion Zürich
Lukas Federer	Projektleiter Infrastruktur, Energie und Umwelt bei Economiesuisse

2 Auswirkungen der Coronakrise auf den Verkehrssektor

2.1 Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten

«Bleiben Sie Zuhause» lautete die Botschaft des Bundesrates an die Schweizer Bevölkerung während des Lockdowns. Der Satz war auf zahlreichen Plakaten wie z.B. dem nachfolgend abgebildeten zu lesen und wurde wiederholt vom Bundesrat ausgesprochen.



Abbildung 2: Slogan "Bleiben Sie Zuhause"¹⁰

¹⁰ 20 Minuten. «So schützen wir uns». <https://www.20min.ch/story/so-schuetzen-wir-uns-722875622326>.
Zuletzt besucht am 31.12.20

Um in Erfahrung zu bringen, ob die Massnahmen zur Bekämpfung des Coronavirus ihre Wirkung erzielten und die Leute sich vorwiegend Zuhause aufhielten, gab das Schweizer Bundesamt für Statistik dem Marktforschungsinstitut Intervista AG eine Studie zur Überprüfung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung während des Lockdowns in Auftrag.

Die untenstehende Graphik aus dieser Studie von Intervista zeigt, wie sich die durchschnittliche, an einem Tag zurückgelegte Distanz während der ersten Welle der Coronakrise entwickelte. Es ist ersichtlich, dass die Schweizer Bevölkerung während des Lockdowns grundsätzlich weniger mobil war. Die durchschnittlich mediane Tagesdistanz betrug vor dem Lockdown 40 km und nahm während des Lockdowns um rund 40% ab. Der grosse Einbruch begann in der Woche vom 9. März bis zum 15. März, als die Diskussion startete, ob ein Lockdown in der Schweiz notwendig werden würde. Die Vorsicht wurde somit grösser und die Mobilität nahm ab. Während der ersten zwei Wochen des offiziellen Lockdowns war die Mobilität am geringsten und die durchschnittlich zurückgelegte Tagesdistanz erreichte einen Tiefstwert von rund 16 km.



Abbildung 3: Durchschnittlich zurückgelegte Tagesdistanzen pro Woche in der Schweiz¹¹

2.1.1 Veränderung nach Mobilitätszweck

Menschen bewegen sich aus unterschiedlichen Gründen. Gemäss der Studie Intervistas wird der Mobilitätszweck einer Bevölkerung in vier Kategorien unterteilt: Arbeit und Ausbildung, Einkaufen, Freizeit inkl. Gastronomie und Anderes (z.B. Arztbesuche). Die untenstehende Graphik illustriert, wie sich die zurückgelegten Distanzen für einen bestimmten Zweck während der Coronakrise entwickelten.

¹¹ Intervista AG. 4.8.20. «Mobilitäts-Monitoring Covid-19»

https://www.intervista.ch/media/2020/03/Report_Mobilitäts-Monitoring_Covid-19.pdf. Zuletzt besucht am 8.10.20.



Abbildung 4: Durchschnittlich zurückgelegte Tagesdistanzen pro Woche nach Zweck¹²

Der Rückgang der durchschnittlichen Tagesdistanz im Bereich Arbeit und Ausbildung, der durch die schwarze Linie gekennzeichnet ist, lässt sich auf die Arbeit im Homeoffice und den Fernunterricht zurückführen. Die Berufstätigen arbeiteten, wenn möglich, im Homeoffice, was bedeutet, dass entweder Voll- oder Teilzeit im eigenen Zuhause gearbeitet wurde. Zudem waren jegliche Bildungsinstitutionen wie Primarschulen, Gymnasien und Universitäten geschlossen und die Schüler und Studenten wurden über Online Plattformen unterrichtet. Es wurde zum Beispiel mit Videokonferenzen und selbstständigen Aufträgen gearbeitet. Gemäss der Befragung zum Mobilitätsverhalten von Intervista arbeiteten bzw. studierten während dem Lockdown mehr als 10-mal so viele Personen ausschliesslich von Zuhause als noch vor dem Lockdown¹³.

Eine Folge dieses Mobilitätsrückgangs im Bereich Arbeit und Ausbildung war ein Brechen der Spitzenzeiten.¹⁴ Die Schüler, Studenten und Arbeitenden mussten nicht wie gewöhnlich alle gegen acht Uhr in der Schule oder am Arbeitsort erscheinen. Daher fiel der Pendelverkehr zu einem grossen Teil weg. So waren die Züge auch während der Hauptverkehrszeiten nicht überdurchschnittlich voll und auf den Strassen gab es keine Staus. Nach der 2. Öffnung des Lockdowns stieg die durch Arbeit und Ausbildung verursachte Mobilität wieder leicht an. Mitte Juni schien sie sich jedoch auf einem etwas tieferen Level als vor dem Lockdown einzupendeln.

Im Bereich der Freizeit inkl. Gastronomie, der in der Graphik durch die blaue Linie gekennzeichnet ist, nahm Intervista zufolge die durchschnittliche Tagesdistanz von 20 km vor dem Lockdown um ca. 11km ab. Da gastronomische Betriebe vom 16. März bis zur zweiten Lockerung des Lockdowns am 11. Mai geschlossen waren, lässt sich die Mobilität in diesem Zeitraum ausschliesslich auf den Zweck der Freizeit zurückführen. Die Freizeitbewegung lag während der ersten zwei Wochen des Lockdowns bei 7 bis 8 km. In der darauffolgenden Woche war ein leichter Anstieg zu verzeichnen, was mit der Schönwetterperiode im April

¹² Intervista AG. 4.8.20. «Mobilitäts-Monitoring Covid-19»

¹³ Intervista AG. 3.6.20. «Verkehrsmittelnutzung und Mobilitätszweck während Lockdown-Phase».

https://www.intervista.ch/media/2020/03/Report_Verkehrsmittelnutzung_und_Mobilitaetszweck_waehrend_Lockdown_Mai_2020.pdf. Zuletzt besucht am 9.10.20.

¹⁴ Enzler, Ruth. Interview Sprau Paulina, 19. August 2020, Zollikon.

übereinstimmt.¹⁵ Während in anderen Ländern wie zum Beispiel Österreich eine Ausgangssperre herrschte, konnte man sich in der Schweiz beliebig viel draussen bewegen. Die Leute hielten sich häufiger draussen auf und bewegten sich zu Fuss.

Am 11. Mai durften gastronomische Betriebe wieder öffnen, was zu einer massgeblichen Zunahme der durchschnittlich zurückgelegten Tagesdistanz im Bereich Freizeit inkl. Gastronomie führte. Nach der letzten Lockerung des Lockdowns nahm sie weiter leicht zu und lag im Juli über den Werten vor dem Lockdown, was auf einen gewissen Nachholbedarf sowie auf die Sommerperiode zurückgeführt werden kann.

Betrachtet man nun die Mobilität zwecks Einkaufen, in der obigen Statistik als rote Linie dargestellt, ist festzustellen, dass auch hier die zurückgelegte Distanz zu Beginn des Lockdowns stark abnahm. Lebensmittelläden wurden aus Angst vor Ansteckung gemieden, man kaufte seltener, dafür mehr auf einmal ein. Zudem wurden Lebensmittel häufiger online eingekauft. Nach der ersten Öffnung des Lockdowns stiegen die zurückgelegten Distanzen für das Einkaufen wieder stetig an und befanden sich Mitte Juni etwa auf demselben Level wie vor dem Lockdown.

Generell kaum ins Gewicht fallen die Tagesdistanzen zu anderen Zwecken als den bisher genannten. Dieser Bereich ist auf der Graphik grau gekennzeichnet und kaum erkennbar. Festzustellen ist, dass es hier während des Lockdowns kaum Mobilität gab. Intervista nennt hier als Beispiel Arztbesuche, woran sich der Rückgang bei der Mobilität für andere Zwecke gut erklären lässt. Spitäler, Arztpraxen und Kliniken durften während der ersten Phase des Lockdowns nur dringliche Behandlungen durchführen. Zudem zögerten viele aus Angst vor einer Ansteckung mit dem Virus, den Arzt aufzusuchen. Auffällig ist, dass die Mobilität in diesem Bereich nach dem Lockdown anstieg und im Juli grösser war als vor dem Lockdown. Es ist anzunehmen, dass ein gewisser Nachholbedarf bestand, nachdem Arztbesuche vorher nicht mehr möglich gewesen waren bzw. nur mit Zögern wahrgenommen wurden.

2.1.2 Veränderung nach Verkehrsmittel

Wie zu Beginn des Kapitels aufgezeigt, sank die durchschnittlich zurückgelegte Tagesdistanz über alle Mobilitätszwecke hinweg während des Lockdowns auf bis zu 16 km. Diese Aussage trifft auch auf die meisten Verkehrsmittel wie das Auto und den ÖV zu. Es fuhren rund 30% weniger Autos auf Zürcher Strassen.¹⁶ Dies beeinflusste den Verkehrsfluss positiv. Die Strassen waren grundsätzlich weniger stark befahren, aber auch die Arbeit im Homeoffice und die flexibleren Arbeitszeiten führten dazu, dass Spitzenzeiten gebrochen und Staus vermieden werden konnten.

Es soll im Folgenden der Frage nachgegangen werden, ob sich die prozentuale Nutzung der einzelnen Verkehrsmittel verändert hat und inwiefern sich dies klimafreundlich ausgewirkt hat. Die untenstehende Tabelle basiert auf den Daten einer weiteren Studie von Intervista. Sie zeichnete die durchschnittlich zurückgelegte Tagesdistanz in einer Woche auf und gab an, wie

¹⁵ *MeteoSchweiz*. 11.5.20. «Klimabulletin April 2020».

https://www.meteoschweiz.admin.ch/content/dam/meteoswiss/de/Ungebundene-Seiten/Publicationen/Klimabulletin/doc/klimabulletin_202004_d.pdf. Zuletzt besucht am 9.10.20

¹⁶ Enzler, 2020

sich diese Distanz auf die verschiedenen Verkehrsmittel verteilt. Diese werden in 4 Bereiche unterteilt: den motorisierten Individualverkehr (Auto und Motorrad), den öffentlichen Verkehr, darunter Zug, Tram und Bus, die Fortbewegung zu Fuss und restliche Verkehrsmittel. Unter letztere fallen vor allem das Velo, die Bergbahnen und das Schiff.

Zu Vergleichszwecken sind hier die Resultate der Studie tabellarisch festgehalten:

	Vor dem Lockdown (6.1.20-16.3.20)	Während des Lockdowns (16.3.20-8.6.20)
Auto und Motorrad	67,5%	75,5%
Öffentlicher Verkehr (Zug, Tram, Bus)	23,4%	12,2%
Zu Fuss	6,0%	9,0%
Anderes (Velo, Bergbahnen, Schiff, etc.)	3,1%	3,3%

Abbildung 5: Verteilung Distanzen nach Verkehrsmittel¹⁷

Anhand dieser Ergebnisse lässt sich ein klarer Trend zum Individualverkehr erkennen. Sowohl der motorisierte Individualverkehr als auch der Fuss- und Veloverkehr nahmen deutlich zu. Wie aus der Tabelle zu entnehmen ist, verzeichnete der Anteil des öffentlichen Verkehrs mit einer Abnahme von 11,2% die stärkste Abnahme unter den Verkehrsmitteln. Während des Lockdowns wurde nur noch 12,2% der durchschnittlichen Tagesdistanz mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Teilweise verzeichnete der ÖV einen Einbruch bei der Anzahl Reisenden von bis zu 80%.¹⁸

Die bereits vor dem Lockdown prozentual stärkste Mobilität mit Auto und Motorrad nahm weiter zu. Der Anteil an der durchschnittlichen Tagesdistanz, der mit dem Auto oder Motorrad bewältigt wurde, stieg um 8% auf 75,5%. Der Fussverkehr verzeichnete eine Zunahme von 3%. Auch in der Kategorie «Anderes» ist ein leichter Anstieg von 0,2% sichtbar. Interviewta nennt als Beispiele dieser Kategorie Schiff, Bergbahnen und Velo. Sowohl die Schifffahrt als auch die Bergbahnen standen bis am 6. Juni 2020 komplett still.¹⁹ Daher ist anzunehmen, dass der Anstieg auf die verstärkte Velonutzung zurückzuführen ist. Die durchschnittliche Tagesdistanz, die mit dem Velo zurückgelegt wurde, verdoppelte bis verdreifachte sich während des Lockdowns. Es wird sogar von einem «Veloboom» gesprochen, worauf in Kapitel [2.4.1](#) ausführlicher eingegangen wird. Ein Prozentanteil von 3,3% ist jedoch generell als gering einzustufen und weist für die nachhaltige Mobilität durchaus Steigerungspotential auf.

¹⁷ Intervista AG. 4.8.20. «Mobilitäts-Monitoring Covid-19»

¹⁸ Lehmann, Daniela. *Die Gewerkschaft im Service public*. «Der öffentliche Verkehr: unverzichtbar, verbindend und Teil der schweizerischen DNA». <https://vpod.ch/brennpunkte/coronavirus/der-service-public-essenziell-in-der-corona-krise/der-oeffentliche-verkehr/>. Zuletzt besucht am 9.10.20

¹⁹ Aschwanden, Erich. *NZZ*. 6.6.20. «Endlich fahren wir wieder. Schön, dass Sie da sind. – doch mit der Wiedereröffnung beginnt für die Bergbahnen und die Schifffahrt ein harter Kampf.» <https://www.nzz.ch/schweiz/fruehstart-aus-dem-lockdown-wenn-der-alpenfirm-eine-schutzmaske-traegt-ld.1559961>. Zuletzt besucht am 9.10.20

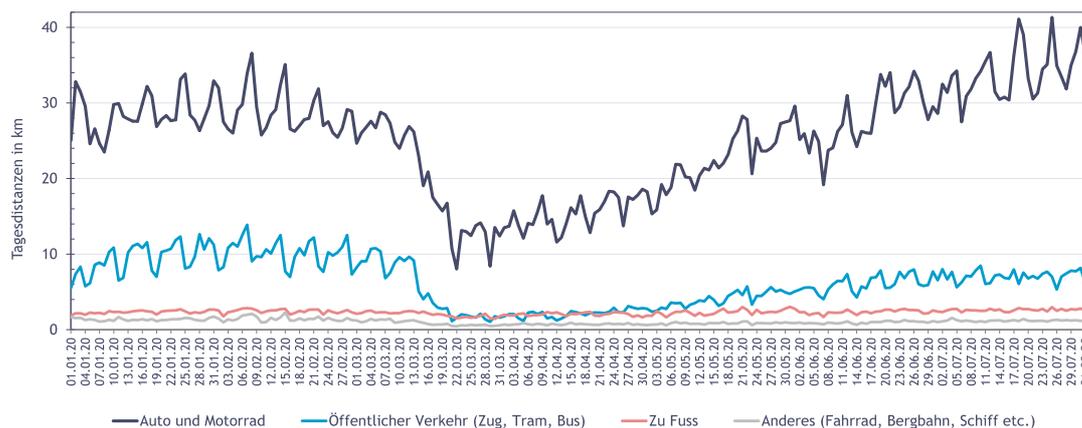
2.2 Auswirkungen auf den Automobilssektor

2.2.1 Automobilverkehr

Wie im vorangehenden Kapitel dargelegt wurde, wurde das Auto in der ersten Phase des Lockdowns zwar weniger genutzt, hat aber an Bedeutung gewonnen, insbesondere zu Lasten des ÖVs. Um die Ansteckungsgefahr möglichst gering zu halten, stieg man eher in das Auto als in den Zug, das Tram oder den Bus. Die eigene Gesundheit war wichtiger als eine effiziente, klimafreundliche Fortbewegungsweise. Diese Entwicklung ist als negative Auswirkung in Bezug auf die nachhaltige Mobilität zu sehen.

Wie die schwarze Linie auf der untenstehenden Graphik zeigt, stieg die zurückgelegte Distanz mit dem Auto ausserdem nach dem Einbruch zu Beginn des Lockdowns schon bald wieder stetig an und lag nach der dritten Lockerung bereits wieder auf dem Wert der Vorperiode. Dieser Verlauf ist umso bedenklicher in Anbetracht der Tatsache, dass die im Juli und Anfang August gemessenen Werte sogar leicht über denen vor dem Lockdown lagen.

Zurückgelegte Tagesdistanzen nach Verkehrsmittel



Durchschnittliche tägliche Basis: n=2'561 Footprints-Panelisten

Abbildung 6: Zurückgelegte Tagesdistanzen nach Verkehrsmittel²⁰

Da die Bedeutung des Autos während der Coronakrise zugenommen hat, stellt sich die Frage inwiefern die Automobilindustrie einen Beitrag zur Nachhaltigkeit des Autos leisten konnte und die Auflagen des CO₂-Gesetzes eingehalten werden konnten.

2.2.2 Die Automobilindustrie

Die Automobilindustrie lenkt bis zu einem gewissen Grad, welche Autos produziert und verkauft werden und unter anderem auch, wie viel CO₂ diese Autos ausstossen. Somit hat sie einen massgeblichen Einfluss auf die Nachhaltigkeit der Mobilität. Daher sollen in diesem Kapitel die Auswirkungen der Coronakrise auf die Automobilindustrie näher betrachtet werden.

²⁰ Intervista AG. 3.6.20. «Verkehrsmittelnutzung und Mobilitätswert während Lockdown-Phase».

Die Automobilindustrie litt unter der Coronakrise. Während des Lockdowns mussten einige Autohersteller die Produktion temporär einstellen, was hierzulande unter anderem zu Lieferengpässen führte. Auch die Nachfrage auf dem Automobilmarkt sank, obwohl zu einem späteren Zeitpunkt des Lockdowns per E-Mail oder Telefon wieder Probefahrten vereinbart und Auslieferungen stattfinden konnten. Der Kauf eines Autos hatte während der Coronakrise keine Priorität.²¹ Demzufolge brachen die Verkaufszahlen ein. Laut auto-schweiz, dem Verband der Schweizer Automobil-Importeure, wurden bereits im April 67,2% weniger Neuwagen angemeldet als im Vorjahr.²²

Nach dem Lockdown waren die negativen Auswirkungen der Krise auf dem Automobilmarkt weiterhin spürbar. Zwar war im Juli eine Stabilisierung der Nachfrage sichtbar, allerdings bewegte sie sich auf tieferen Niveaus als in den Vorjahren 2018 und 2019. Gemäss auto.swiss kamen im Juli 11.3% weniger Neuwagen auf die Strasse als im Juli des Jahres 2019. In Anbetracht der wirtschaftlichen Unsicherheiten und der im August erneut steigenden Covid-19-Fallzahlen blieb die Kaufzurückhaltung bei den Kunden bestehen.²³ «Die gesamte Schweizer Automobilbranche – vom Zulieferbetrieb bis zum Markenhändler – ächzt unter den Auswirkungen der Coronakrise», fasst auto-schweiz Mediensprecher Christoph Wolnik die angespannte Lage nach dem Lockdown in einer Medienmitteilung zusammen. Der Marktrückgang von fast 30% führe zu signifikanten Einnahmerückgängen und gefährde viele Arbeitsplätze.²⁴

Der Einbruch der Verkaufszahlen förderte die bereits ablehnende Haltung der Automobilbranche gegenüber dem CO₂-Gesetz. Vor dem Jahr 2020 verpflichtete das CO₂-Gesetz Schweizer Automobilimporteure dazu, den CO₂-Ausstoss neu zugelassener Personenwagen auf durchschnittlich 130g CO₂ pro Kilometer zu senken. Ab 2020 galt in der Schweiz erstmals der neue CO₂-Grenzwert für Personenwagen von 95g CO₂-Ausstoss pro Kilometer. Damit übernahm die Schweiz den Grenzwert der EU. Liegen die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagen über diesem Zielwert, müssen die Importeure Sanktionen zahlen.²⁵ Um diesen Durchschnittswert von 95g/km zu erreichen, ist ein hoher Anteil an verkauften Elektrofahrzeugen ausschlaggebend. Diese senken den Durchschnitt der CO₂-Emissionen der verkauften Neuwagen.²⁶

Die Situation auf dem Automobilmarkt seit Beginn der Coronakrise liess die Automobilbranche befürchten, den neuen Zielwert nicht zu erreichen. Der nötige Anteil an verbrauchsgeringen Elektrofahrzeugen an den verkauften Neuwagen könne nicht realisiert werden. Sie begründete dies mit pandemiebedingten Verzögerungen bei Markteinführungen von neuen Elektroautos und Plug-in-Hybriden und Schwierigkeiten bei der Zuteilung von Elektroautos an die

²¹ Aeberli, Philipp. *Tagblatt*. 4.4.20. «Autobranche in der Krise: Umsatz bricht ein, Fixkosten laufen weiter». <https://www.tagblatt.ch/leben/autobranche-in-der-krise-umsatz-bricht-ein-fixkosten-laufen-weiter-ld.1209868> . Zuletzt besucht am 11.10.20

²² *Auto Swiss*. 3.8.20. «Talsohle am Auto-Markt noch nicht durchschritten». <https://www.auto.swiss/aktuell/artikel/talsohle-am-auto-markt-noch-nicht-durchschritten/> . Zuletzt besucht am 11.10.20

²³ Ebd.

²⁴ Ebd.

²⁵ *Auto Swiss*. «CO₂-Regelung für Neufahrzeuge». <https://www.auto.swiss/politik-themen/CO2-regelung-fuer-neufahrzeuge/> . Zuletzt besucht am 11.10.20

²⁶ Aeberli, Philipp. *Tagblatt*. 4.4.20. «Autobranche in der Krise: Umsatz bricht ein, Fixkosten laufen weiter».

Importeure.²⁷ Auch die Nachfrage nach Elektroautos sei nicht sehr gross. Sie sei weitaus geringer, als die Auto-Importeure und der Bund dies erwarten würden, meinte Kurt Giger von der Ruckstuhl-Gruppe.²⁸

Diese Begründung war allerdings umstritten. Martin Winder vom Verkehrs-Club Schweiz sah zum Beispiel keinen Grund, weshalb besonders der Anteil an Elektroautos durch die Coronakrise sinken sollte. Der gesamte Automobilmarkt nahm während der Coronakrise ab, nicht ausdrücklich der Absatz von umweltfreundlichen Fahrzeugen.²⁹ Dafür spricht auch, dass der Anteil elektrifizierter Fahrzeuge im ersten Quartal des Jahres 9,7% betrug. Damit war das selbstgesetzte Branchenziel von Auto-Schweiz von 10% elektrifizierten Fahrzeugen so gut wie erreicht.³⁰

Betrachtet man zu diesen Argumentationen die untenstehende Graphik der Immatrikulationen neuer Personenwagen von auto-swiss, fällt Folgendes auf: Bereits zu Beginn des Jahres, also bereits in den Monaten Januar und Februar, waren die Immatrikulationen von Neuwagen rückläufig. Dies könnte auch im Zusammenhang und als Folge der ausserordentlich hohen Verkaufszahlen im letzten Monat des Jahres 2019 gesehen werden.

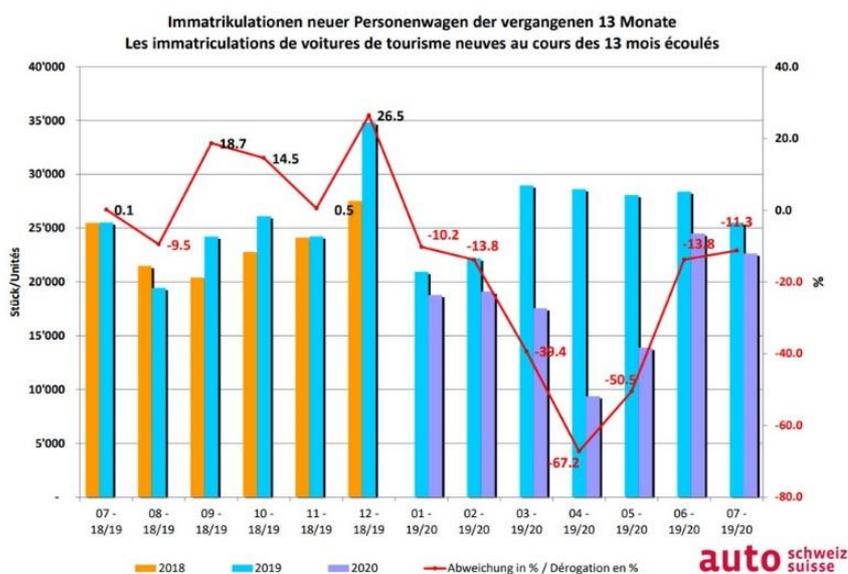


Abbildung 7: Entwicklung Automobilmarkt CH+FL vergangene 13 Monate³¹

Es lässt sich generell bezweifeln, ob der schlechte Start im Jahr 2020 in Verbindung mit der Coronakrise zu setzen ist oder ob der Einbruch der Verkaufszahlen als Vorwand der Autolobby für die Ablehnung des CO₂-Gesetzes verwendet wird.

²⁷ Aeberli, Philipp. *Tagblatt*. 4.4.20. «Autobranche in der Krise: Umsatz bricht ein, Fixkosten laufen weiter»

²⁸ AGVS. 23.4.20. «Autoindustrie wünscht Anpassung im Timing». <https://www.agvs-upsa.ch/node/28608>. Zuletzt besucht am 12.10.20

²⁹ Berg, Tina. *Beobachter*. 20.4.20. «Die Stunde der Lobbyisten». <https://www.beobachter.ch/politik/umweltschutz-unter-druck-die-stunde-der-lobbyisten>. Zuletzt besucht am 12.10.20

³⁰ Berg, Tina. *Beobachter*. 20.4.20. «Die Stunde der Lobbyisten»

³¹ *Auto Swiss*. 3.8.20. «Talsohle am Auto-Markt noch nicht durchschritten».

Fest steht, dass die Entwicklung des Automobilmarkts während der Coronakrise nicht erfreulich für die Autolobby war. Durch die entstandenen Ertragsausfälle verstärkte sich die Abneigung gegenüber der Totalrevision des CO₂-Gesetzes, die in der Sommersession 2020 im Parlament beraten wurde.

2.2.3 Die Totalrevision des CO₂-Gesetzes im Sommer 2020

In der Sommersession 2020 inmitten der Coronakrise beriet das Parlament am 10. Juni über die Totalrevision des CO₂-Gesetzes. Das CO₂-Gesetz ist ein Mittel, um das Ziel des Pariser Klimaabkommens von einem maximalen Temperaturanstieg von 1,5 Grad Celsius zu erreichen. Mit der Totalrevision des CO₂-Gesetzes war eine Verbesserung bzw. Verstärkung des bisherigen Gesetzes vorgesehen. Die Totalrevision des CO₂-Gesetzes umfasste z.B. eine Flugticketabgabe zwischen 30 und 120 Franken, eine Erhöhung der Steuern auf fossile Brennstoffe und einen CO₂-Grenzwert für Heizungen.³²

Besonders relevant für die Automobilbranche war der im vorherigen Kapitel angesprochene CO₂-Grenzwert für den durchschnittlichen CO₂-Ausstoss von neuen Personenwagen. Dieser Grenzwert wurde durch die Totalrevision des CO₂-Gesetzes ab dem Jahr 2020 von 130 g CO₂/km auf 95 g CO₂/km gesenkt.³³ Diese Neuerung stiess vor dem Hintergrund der Coronakrise bei den Automobilverbänden auf arge Kritik. Die Situation auf dem Automobilmarkt würde das Ziel des CO₂-Gesetzes unmöglich machen. Andreas Burgener, Direktor von Auto-Schweiz, äusserte sich in einem Interview mit Blick dazu: «Die CO₂-Zielwerte wären schon in einer normalen Marktsituation nicht erreichbar. So werden sie aber zur völligen Utopie!»³⁴

Eine Überschreitung der Werte führt zu hohen Sanktionen. Die fehlenden Erträge in Verbindung mit drohenden Bussen seien toxisch, schreibt der Autogewerbe Verband Schweiz auf seiner Website.³⁵ Man wolle die neuen CO₂-Vorgaben nicht in Frage stellen, wünsche sich aber mehr Zeit, so äussern sich verschiedene Verbände der Automobilbranche.³⁶ Trotz des Markteinbruches verlange man nicht nach finanzieller Unterstützung. Allerdings akzeptiere man die Belastungen nicht, die sich aus den neu höheren CO₂-Sanktionen für das laufende Jahr ergeben würden. «Wir wollen kein Geld, wir brauchen einfach ein Jahr mehr Zeit. Niemand würde es verstehen, wenn die Verwaltung und die Politiker es für normal hielten, dass die Automobilbranche aufgrund des Coronavirus bestraft wird.» so Christoph Wolnik.³⁷

Die Forderungen nach einer Verschiebung des CO₂-Gesetzes stiessen allerdings kaum auf offene Ohren. Fabian Etter, Co-Präsident des Verbands swisscleantech sagte zum Beispiel, Covid-19 solle die Wirtschaft nicht an der Umsetzung des Klimaschutzes hindern. Eine

³² *Das Fachmagazin für erneuerbare Energien*. 11.6.20. «Totalrevision CO₂-Gesetz: Parlament beschliesst deutlich Klimamassnahmen im Strassen- und Flugverkehr und ambitioniertere Inlandziele». <https://www.ee-news.ch/de/article/43896/totalrevision-CO2-gesetz-parlament-beschliesst-deutlich-klimamassnahmen-im-strassen-und-flugverkehr-und-ambitioniertere-inlandziele> . Zuletzt besucht am 31.12.20.

³³ *BAFU*. 20.10.20. «Präsentation: Totalrevision des CO₂-Gesetzes für die Zeit nach 2020». <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/klima/recht/totalrevision-CO2-gesetz.html> . Zuletzt besucht am 29.12.20

³⁴ Berg, Tina. *Beobachter*. 20.4.20. «Die Stunde der Lobbyisten»

³⁵ *AGVS*. 23.4.20 «Autoindustrie wünscht Anpassung im Timing»

³⁶ *Auto Swiss*. 3.8.20. «Talsohle am Auto-Markt noch nicht durchschritten».

³⁷ Ebd.

proaktive Klimapolitik, unter anderem in Form der Totalrevision des CO₂-Gesetzes, könnte der Schweiz sogar besser aus der Krise helfen.³⁸

Auch im Parlament wurde die Vorlage des Gesetzes nur von der Schweizerischen Volkspartei abgelehnt. Mike Egger (SVP) verwies dabei auf die Coronakrise. Das Parlament habe 57 Milliarden Franken zur Entlastung der Wirtschaft gesprochen, nun wolle es neue Gebühren und Steuern einführen. Dadurch werde die Wirtschaft mit bis zu 30 Milliarden belastet. Dies sei widersprüchlich, meint Egger.³⁹

Anders sieht dies Franziska Ryser, Vize-Präsidentin der Grünen Partei. Sie bestätigte im Rahmen eines persönlichen Interviews, dass die nationale Politik Sofortmassnahmen gegen Corona und die damit einhergehenden Wirtschaftsfolgen treffen würde, sich aber bewusst darüber sei, dass man andere Probleme trotzdem nicht aussen vor lassen könne. Trotz Coronakrise sei der Klimawandel noch immer das dringlichste Problem und dessen seien sich die Leute auf national politischer Ebene auch bewusst.⁴⁰

In diesem Sinne wurde das neue CO₂-Gesetz am 25. September schliesslich endgültig angenommen, trotz drängender Forderungen von Seiten der Autolobby. Dies ist wohl darauf zurückzuführen, dass das Klimabewusstsein heutzutage relativ stark in der Bevölkerung verankert ist und daher die Wichtigkeit der Klimakrise auch durch die Coronakrise nicht vollständig verdrängt wurde. Eine Umfrage von Greenpeace ergab, dass 81% der befragten Schweizer dafür waren, staatliche Investitionen in den Wiederaufbau der Wirtschaft nach Corona klimaschonend zu tätigen.⁴¹

Zum anderen wäre Klimaschutz aber auch immer eine Frage der zur Verfügung stehenden Finanzmittel, speziell während einer solchen Krise, meint Franziska Ryser zudem.⁴² So gesehen war es ein Vorteil, dass das CO₂-Gesetz eine politische Massnahme auf gesetzgeberischer Ebene war. Dementsprechend waren noch nicht direkt Finanzmittel involviert und das Argument der finanziellen Verluste durch die Coronakrise hatte keinen grossen Einfluss auf das neue Gesetz.

2.3 Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr

Der öffentliche Verkehr ist ein Mittel für den Massentransport. In Zeiten der Coronakrise ist jedoch Social Distancing gefordert, Menschenmassen folglich ein Tabu. Um die Verbreitung des Corona Virus zu stoppen, rief der Bund die Bevölkerung daher dazu auf, diesen zu vermeiden. Dies hatte signifikante Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr. Während des

³⁸ *Swisscleantech*. 11.6.20. «CO₂-Gesetz: Ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung». <https://www.swisscleantech.ch/CO2-gesetz-ein-wichtiger-schritt-in-die-richtige-richtung/> . Zuletzt besucht am 26.12.20

³⁹ *Parlament*. 9.6.20. «Nationalrat steigt auf Totalrevision des CO₂-Gesetzes ein». https://www.parlament.ch/de/services/news/Seiten/2020/20200609102332189194158159041_bsd070.aspx . Zuletzt besucht am 12.10.20

⁴⁰ Ryser, Franziska. Interview, Sprau, Paulina, 5. September 2020, Zürich

⁴¹ *Greenpeace Schweiz*. 9.6.20. «Corona darf nicht zu weiterer Verwässerung des CO₂-Gesetzes führen». <https://www.greenpeace.ch/de/medienmitteilung/55960/corona-darf-nicht-zu-weiterer-verwaesserung-des-CO2-gesetzes-fuehren/> . Zuletzt besucht am 15.10.20

⁴² Ryser, 2020

Lockdowns sank die Zahl der Reisenden im ÖV um bis zu 80% gegenüber vor der Krise.⁴³ Diese Entwicklung ist im Zusammenhang mit der nachhaltigen Mobilität bedenklich, denn die Nutzung des ÖVs ist ein wesentlicher Bestandteil dieser.

Litra, ein Verein, der sich für den öffentlichen Verkehr in der Schweiz einsetzt, veröffentlichte am 26. Oktober ein Quartalsreporting zu den ersten drei Quartalen des Jahres. Die untenstehende Statistik des Reportings zeigt die Anzahl der zurückgelegten Personenkilometer jedes Quartals der Jahre 2014 bis 2020. Unter Personenkilometer versteht man das Produkt der Anzahl Passagiere und der dabei zurückgelegten Entfernung. Die Masseinheit dient zur Beurteilung der Transportleistung eines Verkehrsmittels.⁴⁴ Wie sich aus der Statistik entnehmen lässt, war besonders das zweite Quartal des Jahres 2020 massgeblich von der Coronakrise geprägt. Von April bis Juni wurden 63,6% weniger Personenkilometer im öffentlichen Verkehr zurückgelegt, als dies 2019 während diesem Zeitraum der Fall war.⁴⁵ Als Reaktion darauf reduzierte die SBB unter anderem das Angebot, worauf im nächsten Kapitel genauer eingegangen wird.

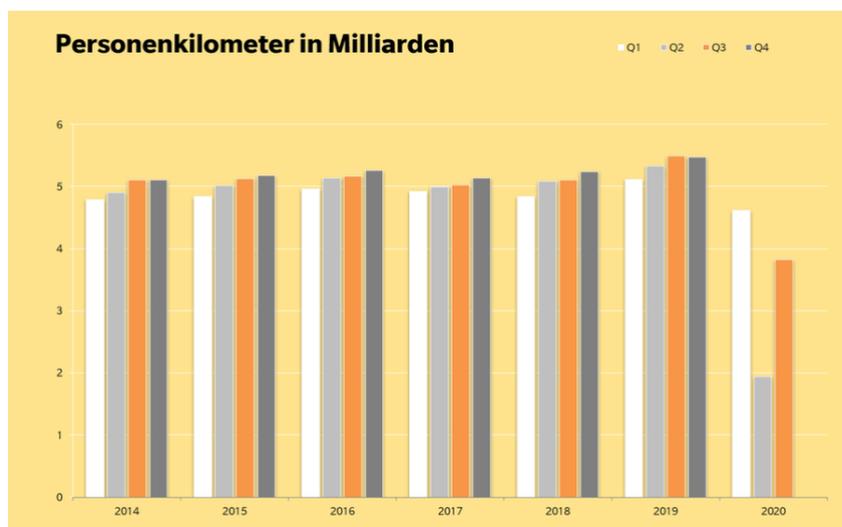


Abbildung 8: Personenkilometer im ÖV 2014-2020⁴⁶

Im dritten Quartal von Juli bis September wurden wieder doppelt so viele Personenkilometer zurückgelegt, wie im zweiten Quartal. Insgesamt waren dies jedoch nach wie vor 30.5% weniger zurückgelegte Personenkilometer als im Quartal des Vorjahrs.

2.3.1 Fahrplanänderungen

Die Attraktivität des ÖVs litt während des Lockdowns aufgrund der schrittweisen Ausdünnung des Fahrplans. Am 13. März stellte die SBB auf Empfehlung des Bundesrates als erstes den touristischen Verkehr (Verbindungen, die einen rein touristischen Zweck haben und keinerlei

⁴³ Lehmann, Daniela. *Die Gewerkschaft im Service public*. «Der öffentliche Verkehr: unverzichtbar, verbindend und Teil der schweizerischen DNA»

⁴⁴ Wikipedia. «Personenkilometer». <https://de.wikipedia.org/wiki/Personenkilometer> . Zuletzt besucht am 27.12.20

⁴⁵ Litra. 30.7.20. «Quartalsreporting 2/2020: Das Coronavirus bremst den ÖV aus». <https://litra.ch/de/oev-fakten/quartalsreporting-22020-das-coronavirus-bremst-den-ov-aus/> . Zuletzt besucht am 27.12.20

⁴⁶ Ebd.

Anschlussfunktion) und Extrafahrten ein. Zudem wurden Gruppenreisen abgesagt.⁴⁷ Kurz darauf gab die SBB ein weiteres Ausdünnungskonzept bekannt, das zuvor mit dem Bundesrat erarbeitet wurde. Ab dem 18. März sollte der ÖV in drei Schritten reduziert werden. Primär ging es darum, den Fernverkehr auf das Notwendigste herunterzufahren. Die Züge des Fernverkehrs verkehrten nur noch im Stundentakt. Grenzüberschreitende Züge endeten ihre Fahrt abgesehen von vereinzelt Ausnahmen an den Schweizer Grenzen. Auch im Regionalverkehr gab es Kürzungen. So fuhren Züge, die normalerweise im Viertelstundentakt verkehrten, ausschliesslich im Halbstundentakt und die, die im Halbstundentakt verkehrten, im Stundentakt. Alle Zusatzzüge während der Stosszeiten sowie sämtliche Nachtzüge wurden gestrichen.⁴⁸

Die Fahrplanänderungen waren zur Zeit des Lockdowns aus ökonomischer und ökologischer Sicht sinnvoll. Aus Sicht des Individuums, das an hohe Fahrfrequenzen insbesondere in Ballungszentren gewöhnt war, gewann das Auto jedoch aufgrund seiner zeitlichen Flexibilität damit wieder an Bedeutung. Ein attraktiver Fahrplan ist wichtig, damit der ÖV ein ansprechendes Transportmittel als Alternative zum Auto bleibt.

Glücklicherweise hielt der ÖV auf Anordnung des Bunds während des Lockdowns weiterhin sein Grundangebot aufrecht. Der öffentliche Verkehr gehört in der Schweiz zur Grundversorgung und ist systemrelevant. Eine umfassendere Reduktion dessen Angebots hätte Konsequenzen in Lebens-, und Wirtschaftsbereichen.⁴⁹ «Ein gut funktionierender ÖV ist Teil unserer DNA und gibt uns Sicherheit.» beschrieb die Gewerkschaft im Service Public in einem Onlineartikel dies passend.⁵⁰

2.3.2 Schutzkonzept und Maskenpflicht

Um die Attraktivität des ÖVs wieder zu steigern und die Leute in den ÖV zurückzuholen, war es wichtig, trotz der Coronakrise eine sichere Nutzung von Tram, Zügen und Bussen zu gewährleisten. Dazu erarbeiteten die Unternehmen des ÖVs in Absprache mit dem BAG Schutzkonzepte. In erster Linie galt der Mindestabstand von zwei Metern und ein Tragen von Hygieneschutzmasken war empfohlen. Ausserdem wurden die Verkehrsmittel verstärkt gereinigt und desinfiziert. PendlerInnen wurden dazu aufgefordert, Stosszeiten wann immer möglich zu meiden und schwächer belegte Verbindungen zu nutzen, um eine möglichst gleichmässige Belegung zu erreichen. Billets waren möglichst online zu kaufen.⁵¹ Da die

⁴⁷ SBB. 13.3.20. «COVID-19 (Coronavirus): Der reguläre öffentliche Verkehr verkehrt weiter gemäss Fahrplan. Der touristische Verkehr wird eingestellt.».

<https://company.sbb.ch/de/medien/mediensstelle/medienmitteilungen/detail.html/2020/3/1303-1> Zuletzt besucht am 27.12.20

⁴⁸ SBB. 16.3.20. «Schweizer ÖV-Angebot wird ab Donnerstag schrittweise reduziert.»

<https://company.sbb.ch/de/medien/mediensstelle/medienmitteilungen/detail.html/2020/3/1603-1> Zuletzt besucht am 27.12.20

⁴⁹ SBB. 16.3.20. «Schweizer ÖV-Angebot wird ab Donnerstag schrittweise reduziert.» 0

⁵⁰ Lehmann, Daniela. *Die Gewerkschaft im Service public*. «Der öffentliche Verkehr: unverzichtbar, verbindend und Teil der schweizerischen DNA»

⁵¹ SBB. 30.4.20. «Schutzkonzept für den öffentlichen Verkehr macht Reisen möglichst sicher.».

<https://company.sbb.ch/de/medien/mediensstelle/medienmitteilungen/detail.html/2020/4/3004-2> . Zuletzt besucht am 27.12.20

Anzahl der Coronavirus-Neuansteckungen Ende Juni wieder anstieg, beschloss der Bundesrat am 1. Juli als Präventionsmassnahme eine Maskenpflicht im ÖV einzuführen.⁵²

2.3.3 Finanzielle Verluste und staatliche Unterstützung

Während der Coronakrise brach die Nachfrage beim öffentlichen Verkehr ein, gleichzeitig musste der ÖV das Grundangebot aber aufrechterhalten. Kosten konnten daher kaum minimiert und die finanziellen Folgen der Krise nicht abgedeckt werden. Durch die hohe Diskrepanz zwischen Erträgen und Kosten hat der ÖV während der Krise starke Verluste eingefahren. Dies zeigte das Halbjahresergebnis, das die SBB am 10. September veröffentlichten, deutlich. Im ersten Halbjahr des Jahres 2020 verzeichneten die Schweizer Bundesbahnen ein Minus von 419 Millionen Franken. Auch die Verschuldung der SBB beim Bund wurde so grösser. Der Schuldendeckungsgrad lag bei 13,4%, wobei der Bund einen Grenzwert von 6,5% verlangt.⁵³

Um die Liquidität der Unternehmen des öffentlichen Verkehrs zu sichern, reichte die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen am 27. April eine Motion im Parlament ein. Diese forderte den Bundesrat dazu auf, eine Vorlage betreffend der coronabedingten Ertragsausfälle im ÖV zu erarbeiten. Eine möglichst faire Lösung sollte angestrebt werden, bei der sowohl die Transportunternehmen selbst als auch der Bund und die Kantone Anteile der Ausfälle tragen.⁵⁴ Die Motion wurde angenommen. Am 1. Juli veröffentlichte der Bundesrat die Vernehmlassung zum Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise. Darin waren verschiedene Massnahmen enthalten: Der Bundesrat wollte die Defizite im Regionalverkehr decken und in den Jahren 2020 und 2021 auf eine Rückzahlung der Bevorschussung aus dem Bahninfrastrukturfond verzichten. Den Ortsverkehr wollte er nicht berücksichtigen, dafür seien Kantone und Gemeinden zuständig, argumentierte der Bundesrat.⁵⁵ Auch der touristische Verkehr und der Fernverkehr wurden in der Vernehmlassung nicht erwähnt.

Die Vernehmlassung stiess mehrheitlich auf positive Rückmeldungen. Das Massnahmenpaket, das 700 Millionen Franken umfasste, ging am 12. August ans Parlament.⁵⁶ In der Herbstsession entschieden sich sowohl National-, als auch Ständerat dazu, die Massnahmen auszuführen. Sie genehmigten zudem auch dem Ortsverkehr, dem touristischen Verkehr sowie dem Autoverlad

⁵² SBB. 3.7.20. «Ab 6. Juli 2020 gilt Maskenpflicht im öffentlichen Verkehr».

<https://company.sbb.ch/de/medien/medienstelle/medienmitteilungen/detail.html/2020/7/0307-3> . Zuletzt besucht am 27.12.20

⁵³ SBB. 10.9.20. «Halbjahresergebnis 2020 – Corona hat die SBB stark getroffen: Ein Drittel weniger Reisende bei gleichbleibenden Kosten.».

<https://company.sbb.ch/de/medien/medienstelle/medienmitteilungen/detail.html/2020/9/1009-1> . Zuletzt besucht am 1.11.20

⁵⁴ Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen NR. *Parlament*. 27.4.20. «Ertragsausfälle im öffentlichen Verkehr. Der Bund steht in der Pflicht.» . <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaef?AffairId=20203151> . Zuletzt besucht am 3.11.20

⁵⁵ Bundesrat. 1.7.20. «Coronavirus: Bundesrat will Verluste im öffentlichen Verkehr und im Schienengüterverkehr abfedern.» . <https://www.admin.ch/gov/de/start/dokumentation/medienmitteilungen.msg-id-79707.html> . Zuletzt besucht am 3.11.20

⁵⁶ Bundesrat. 12.8.20. «Coronavirus: Massnahmenpaket für öffentlichen Verkehr und Schienengüterverkehr geht ans Parlament.» . <https://www.admin.ch/gov/de/start/dokumentation/medienmitteilungen/bundesrat.msg-id-80052.html> . Zuletzt besucht am 3.11.20.

finanzielle Hilfen. Mit diesen inbegriffen umfasste das geplante Massnahmenpaket schliesslich 900 Millionen Franken.⁵⁷

2.3.4 Situation nach dem Lockdown

Der reduzierte Fahrplan wurde ab dem 26. April 2020 passend zu den Lockerungen des Lockdowns allmählich wieder normalisiert. Dennoch gab es nach wie vor gewisse Einschränkungen. Zum Beispiel betrieb der ZVV keine Nachtzüge mehr, um die Mobilität der PartygängerInnen und das damit erhöhte Risiko der Virenverbreitung nicht zu fördern.⁵⁸

Obwohl das Angebot des öffentlichen Verkehrs fast wieder gleich wie vor der Krise war und eine Maskenpflicht herrschte, erholte sich die Anzahl Fahrgäste im ÖV nur sehr langsam. Die Auslastung des Personenverkehrs lag bei 80% im Vergleich zur Auslastung vor der Krise, die Auslastung im Fernverkehr bei 70%.⁵⁹ Das Vertrauen der Bevölkerung in die öffentlichen Verkehrsmittel schien noch nicht wieder hergestellt zu sein. Das Social Distancing spielte weiter eine grosse Rolle im Alltag und wurde immer mehr verinnerlicht. Es ist denkbar, dass dies die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel mittel-, bis langfristig prägen wird. «Das eingepferchte im ÖV wird nicht mehr so akzeptiert werden.», meinte Ruth Enzler (ACS) im Interview.⁶⁰ Mit diesem Satz drückte sie treffend aus, dass überfüllte Trams und S-Bahnen in Zukunft für die Fahrgäste keine Option mehr darstellen werden.

2.4 Auswirkungen auf den Velosektor

2.4.1 Der Veloboom

Wie in Kapitel [2.1](#) ausführlich dargelegt, veränderte sich das Mobilitätsverhalten während der Coronakrise. Der Individualverkehr mit dem Velo oder Auto stieg zulasten des öffentlichen Verkehrs an. Die untenstehende Statistik stammt aus der MOBIS-COVID-19-Studie der ETH Zürich und Universität Basel und zeigt die prozentuale Veränderung der durchschnittlich zurückgelegten Tagesdistanzen mit verschiedenen Verkehrsmitteln. Die Kurve in türkiser Farbe kennzeichnet die eindruckliche Zunahme der Nutzung des Velos während des Lockdowns, insbesondere in den Städten. Ab Beginn des Lockdowns Mitte März stieg die mit dem Velo zurückgelegte Tagesdistanz um bis zu 180% an.⁶¹ Es wird daher in den Medien immer wieder vom «Veloboom» während der Coronakrise und sogar von Europas «Velo-Revolution» gesprochen⁶².

⁵⁷ SRF. 10.9.20. «ÖV bekommt Corona-Unterstützung von über 900 Millionen Franken».

<https://www.srf.ch/news/schweiz/hohe-ausfaelle-oev-bekommt-corona-unterstuetzung-von-ueber-900-millionen-franken> . Zuletzt besucht am 3.11.20

⁵⁸ ZVV. «Verzicht auf Wiederaufnahme des ZVV-Nachtnetzes». <https://www.zvv.ch/zvv/de/aktuelles/verzicht-wiederaufnahme-nachtnetz.html> . Zuletzt besucht am 3.11.20

⁵⁹ SBB. 10.9.20. «Halbjahresergebnis 2020 – Corona hat die SBB stark getroffen: Ein Drittel weniger Reisende bei gleichbleibenden Kosten.».

⁶⁰ Enzler, 2020

⁶¹ ETH Zürich, Universität Basel, IVT. 5.10.20 «Mobis-Covid-19»

https://ivtmobis.ethz.ch/mobis/covid19/reports/latest_de#veränderung-der-gefahrenen-kilometer-nach . Zuletzt besucht am 12.10.20

⁶² SRF. 16.5.20. «Velo-Revolution in Europas Städten». <https://www.srf.ch/news/international/umsteigen-auf-rad-velo-revolution-in-europas-staedten> . Zuletzt besucht am 12.10.20

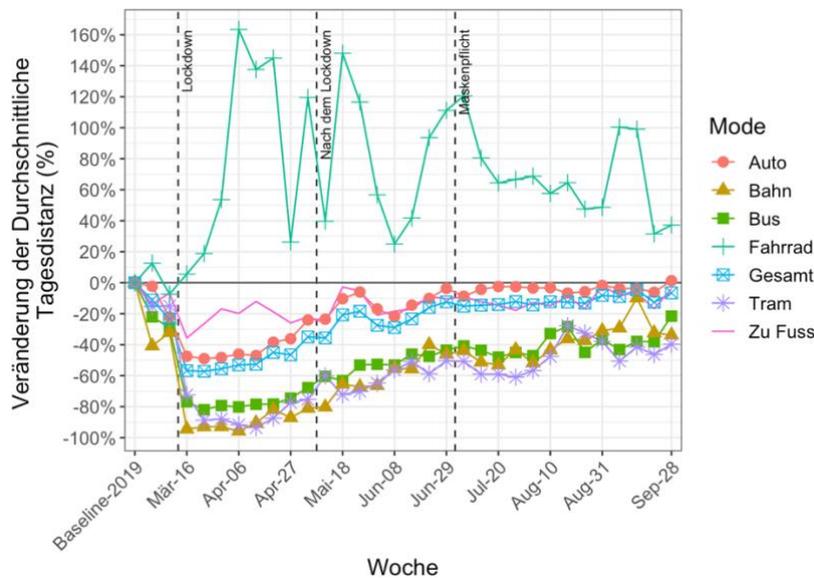


Abbildung 9: Veränderung Tagesdistanzen nach Verkehrsmittel⁶³

Diese Entwicklung war vor allem auf zwei Gründe zurückzuführen: Einerseits nutzten neu viele Pendler das Velo für den Weg zur Arbeit, um sowohl dem Stau im Autoverkehr als auch der Ansteckungsgefahr im ÖV auszuweichen.⁶⁴ Insbesondere E-Bikes boten die Möglichkeit, ohne grössere körperliche Anstrengung weitere Strecken zurückzulegen. Andererseits verbrachten viele ihre Ferien in der Schweiz und suchten nach Möglichkeiten, diese sportlich zu verbringen. Zusätzlich verlockte das schöne Frühlingswetter zum Fahrrad fahren.

2.4.2 Entwicklung der Veloindustrie

Entsprechend der stark angestiegenen Velonutzung stieg die Nachfrage bei den Veloanbietern. Viele Velohändler gewannen neue Kunden, darunter die Pendler, die eine Alternative zum ÖV suchten und die Ferienbiker.⁶⁵ Speziell explodierte auch die Nachfrage nach E-Mountainbikes, sie verdreifachte sich zwischen Mitte Mai und Juni. Folglich waren die Bikes teilweise ausverkauft, und es wurde versucht, bereits Modelle des Jahres 2021 auszuliefern. Matthias Aebischer, Präsident von Pro Velo Schweiz, sagte im persönlichen Interview: «Velohändler verkaufen so viele Velos wie noch nie. Vom Flicker gar nicht zu reden.»⁶⁶ Velosuisse redete von einem Zuwachs von bis zu 25% beim Verkauf von Ersatzteilen und Verbrauchsmaterial wie Reifen, Schläuchen oder Bremsklötzen. Einen auffälligen Anstieg in der Nachfrage wurde auch bei Reifen mit Grösse 26 Zoll verzeichnet. Dies weist darauf hin, dass alte Mountainbikes

⁶³ SRF. 16.5.20. «Velo-Revolution in Europas Städten»

⁶⁴ SRF. 23.7.20. «Veloläden melden Rekord-Verkaufszahlen». <https://www.srf.ch/news/schweiz/e-bike-statt-oev-velolaeden-melden-rekord-verkaufszahlen>. Zuletzt besucht am 12.10.20

⁶⁵ SRF. 23.7.20. «Veloläden melden Rekord-Verkaufszahlen». <https://www.srf.ch/news/schweiz/e-bike-statt-oev-velolaeden-melden-rekord-verkaufszahlen>. Zuletzt besucht am 12.10.20

⁶⁶ Aebischer, Matthias. Interview, Sprau, Paulina, 6. August 2020, Zürich.

wieder vermehrt gebraucht wurden, so Velosuisse.⁶⁷ Im Gegensatz zur Automobilindustrie wirkte sich die Pandemie also spürbar positiv auf die Veloindustrie aus.

2.4.3 Öffnung der Velowerkstätten

In engem Zusammenhang mit dem Verkauf von Ersatzteilen steht die Öffnung der Velowerkstätten. Diese sollten im Lockdown geschlossen werden. Doch bereits zu dessen Beginn am 16. März forderte Pro-Velo-Präsident Matthias Aebischer von den Kantonen, die Velowerkstätten seien offenzuhalten. Bei der Verlagerung vom ÖV auf das Velo sei es wichtig, sein Velo in gutem Zustand zu halten und bei Bedarf reparieren zu können.⁶⁸ Dieser Forderung kam der Bundesrat mit der COVID-19-Verordnung 2 vom 16. März augenblicklich nach. Artikel 6 Absatz 2 der Verordnung besagt, dass Werkstätten für allerlei Transportmittel von der Schliessung von öffentlich zugänglichen Einrichtungen ausgenommen sind.⁶⁹ Somit blieben nicht nur die Autogaragen geöffnet, sondern auch die Velowerkstätten. Dies war symbolisch ein grosser Schritt für das Velo. Die Coronakrise hat der Velobewegung in zahlreicher Hinsicht Aufschwung gegeben. Dies bestätigte auch Matthias Aebischer im persönlichen Interview. Indem nebst den Autogaragen explizit auch Velowerkstätten geöffnet blieben, wurde das Velo gesetzestechisch auf das gleiche Level wie das Auto gehoben, meinte er.

2.4.4 Pop-up-Velowege

Eine wesentliche Auswirkung des Velobooms war die Entstehung von Pop-up-Velowegen und die dadurch ausgelöste politische Diskussion. Durch den starken Anstieg an Velofahrern liess der Ruf nach angepasster Infrastruktur nicht lange auf sich warten. Am 24. April forderte Pro Velo Schweiz den Bundesrat dazu auf, die rechtlichen Bedingungen zu schaffen, damit Kantone und Städte schnell temporäre Velospuren einrichten oder bestehende verbreitern können.⁷⁰ Dies sind die sogenannten «Pop-up-Radwege». Darunter versteht man kurzfristig errichtete Velowege, die in einer Krisensituation bei veränderten Bedingungen im Strassenverkehr (wie zum Beispiel während der Coronakrise der steigende Individualverkehr) schnell zu mehr Platz und Sicherheit für Velofahrer verhelfen sollen.⁷¹

⁶⁷ Velosuisse. 19.5.20. «Nachhaltige Fahrradnutzung auch nach der Coronazeit».

<https://www.velosuisse.ch/nachhaltige-fahrradnutzung-auch-nach-der-coronazeit/> . Zuletzt besucht am 16.10.20

⁶⁸ Pro Velo Schweiz. 16.3.20. «Velo-Werkstätten müssen offen bleiben». <https://www.pro-velo.ch/de/medien/medienmitteilungen/medienmitteilung/velo-werkstaetten-muessen-offen-bleiben/> . Zuletzt besucht am 16.10.20

⁶⁹ Schweizerische Eidgenossenschaft. «Verordnung 2 über Massnahmen zur Bekämpfung des Coronavirus (COVID-19)». S. 784. <https://www.news.admin.ch/newsd/message/attachments/60681.pdf> . Zuletzt besucht am 16.10.20.

⁷⁰ Pro Velo. 24.4.20. «Pro Velo will vorübergehend den freien Platz auf der Strasse besser nutzen». <https://www.pro-velo.ch/de/medien/medienmitteilungen/medienmitteilung/pro-velo-will-voruebergehend-den-freien-platz-auf-der-strasse-besser-nutzen/> . Zuletzt besucht am 15.10.20

⁷¹ Wikipedia. «Pop-up-Radweg». https://de.wikipedia.org/wiki/Pop-up-Radweg#Auswirkungen_auf_den_Verkehr . Zuletzt besucht am 15.10.20



Abbildung 10: Pop-up-Radweg auf dem Kottbusser Damm in Berlin⁷²

In der Schweiz reagierte die Romandie sehr rasch auf die verstärkte Nachfrage nach sicheren Velowegen. Es wurden in Rekordzeiten neue Velostreifen und Tempo 20 und 30 Zonen geschaffen, nicht selten auf Kosten von Parkplätzen. Genf zum Beispiel beschloss am 30. April, rund 7 km neue Velospuren zu errichten. Diese sollten vorerst 2 Monate bestehen bleiben. Schlussendlich wurden die Massnahmen verlängert und die Stadt beabsichtigt, die Velospuren langfristig zu übernehmen.⁷³

Die Diskussion rund um die Pop-up-Radwege zog einen heftigen politischen Streit nach sich. Die rechte Seite reagierte nicht erfreut, und die Autolobby wehrte sich. So schrieb zum Beispiel der Genfer FDP-Nationalrat Christian Lüscher auf Facebook: «Unter dem Deckmantel von Corona haben die Behörden ein gigantisches Chaos angerichtet!» und weiter: «Was in Genf gemacht wurde, dient einzig und allein dazu, den Automobilisten und der Wirtschaft zu schaden, die bereits unter der Pandemie leiden.» Viele andere beschwerten sich ebenfalls über das Vorgehen der Stadt. Die Massnahmen wurden ohne Rücksprache mit Wirtschaftsverbänden und Vertretern des motorisierten Individualverkehrs getroffen.⁷⁴ Gegen die befristeten Massnahmen waren keine Einsprachen möglich. Ausserdem waren sie im Stadtparlament mehrheitsfähig.⁷⁵ Doch nicht nur in der Politik stiessen die neuen Velowege auf Kritik. Auch die Autofahrer beklagten sich über noch mehr Stau und Chaos.

⁷² Wikipedia. «Pop-up-Radweg».

⁷³ Hornung, René. *Velojournal*. 29.5.20. «Veloförderung nach Corona: Die Deutschschweiz schläft». <https://www.velojournal.ch/aktuell/nachrichten/detail/velofoerderung-nach-corona-die-deutschschweiz-schlaeft/>. Zuletzt besucht am 16.10.20

⁷⁴ Tschanz, Françoise. *Automobil Revue*. 27.5.20. «Corona-Krise als fieser Vorwand».

<https://automobilrevue.ch/2020/05/27/corona-krise-als-fieser-vorwand/>. Zuletzt besucht am 15.10.20.

⁷⁵ Ebd.



Abbildung 11: Pop-up-Velowegenetz in Genf⁷⁶

In der Deutschschweiz geschah trotz zahlreicher Forderungen in verschiedensten Formen während der Krise nicht viel. So schrieb die SP Stadt Zürich einen offenen Brief an die Stadträtin Karin Rykart, Vorsteherin des Sicherheitsdepartements, in dem sie die Umfunktionierung von Autofahrspuren zu Velowegen in der Stadt forderte.⁷⁷ Aktivisten der Umweltorganisation «umverkehR» protestierten am 14. Mai auffälliger. Sie sperrten in Zürich während 25 Minuten einen Abschnitt der Gessnerallee ab. Damit wollte man die Stadt dazu auffordern, jetzt vorwärtszumachen und Fahrbahnen zu Velowegen umzufunktionieren. Jetzt wäre der richtige Zeitpunkt dafür, meint SP-Gemeinderätin Simone Brander.⁷⁸ Pop-up-Velowege entstanden während der akuten Krise trotzdem nicht.

Ganz ohne Erfolg blieb der Einsatz der Velointeressierten dennoch nicht. Auf die Aufforderung, die rechtlichen Grundlagen für Pop-up-Velowege zu schaffen, reagierte Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga am 13. Mai. In einem Brief an Pro Velo Schweiz verdeutlichte sie, dass die Behörden Verkehrsmassnahmen signalisieren können, bevor der Bundesrat dies anordnete, sofern die Verkehrssicherheit dies erfordert.⁷⁹ «Dank Covid hat man das Velo privilegiert, dass wenn noch mal so eine Krise kommt, man sofort die Strasse halbieren kann und die halbe Strasse fürs Velo ist. Das weiss man jetzt. Es ist schade – die Antwort von Simonetta Sommaruga kam etwas zu spät, wäre diese etwas früher gekommen, hätten die Städte handeln können. Aber dadurch, dass man das jetzt weiss, wenn die zweite Welle grösser wird und es kommt nochmal ein Lockdown, dann werden die Strassen sofort halbiert.» äussert sich Matthias Aebischer, Präsident von Pro Velo dazu.⁸⁰

⁷⁶ Hornung, René. *Velojournal*. 29.5.20. «Veloförderung nach Corona: Die Deutschschweiz schläft.»

⁷⁷ Blatter, Lara. *Tsüri*. 14.5.20. «Pop-up-Veloweg: Eine Autospur wird für 30 Minuten zum Veloweg.» <https://tsüri.ch/zh/umverkehr-pop-veloweg-sp-zurich-gessnerallee-corona/>. Zuletzt besucht am 16.10.20

⁷⁸ Weber, Hannes. *Tagesanzeiger*. 14.5.20. «Zürich hatte einen neuen Veloweg – während 20 Minuten.» <https://www.tagesanzeiger.ch/zuerich-hatte-einen-neuen-veloweg-waehrend-25-minuten-675032380441>. Zuletzt besucht am 16.10.20

⁷⁹ Sommaruga, Simonetta. Brief an Pro Velo Schweiz. 13.5.20. «Vereinfachte Verfahren für Temporeduktionen, Umsignalisierung und Sperrung zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs».

⁸⁰ Aebischer, 2020

2.4.5 Veloweggesetz

Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Veloinfrastruktur ist ein weiteres, relevantes Thema zu beleuchten: das neue Veloweggesetz. Dieses stand schon vor Beginn der Coronakrise auf der Agenda des Bundes. Am 23. September 2018 nahm die Schweizer Bevölkerung den Bundesbeschluss Velo mit 73,6% Ja an. Dieser Bundesbeschluss beauftragte den Bund, für eine Aufwertung des Velowegnetzes zu sorgen. Am 13. Mai 2020 während der Coronakrise schuf der Bundesrat die gesetzlichen Grundlagen für einen neuen Verfassungsartikel und veröffentlichte die Vernehmlassung. Diese unterscheidet unter anderem zwischen Velowegen für den Alltag und Velowegen für die Freizeit und verpflichtet Kantone dazu, Velowege verbindlich zu planen.⁸¹

Die verschiedenen Parteien sowie mehrere Interessenverbände nahmen Stellung zu der Vernehmlassung. Grundsätzlich waren die Reaktionen positiv. Dennoch forderten manche zu noch stärkeren Massnahmen im Veloverkehr auf. Pro Velo sowohl als auch der VCS wünschten eine Umsetzungsfrist für die nun verbindlichen Pläne der Kantone, mehr finanzielle Mittel sowie eine klare Bundesstrategie zur Förderung der Velos. Auch die Parteien sprachen sich mehrheitlich für ein noch stärkeres, proaktiveres Veloweggesetz aus. Stellungnahmen zur Vernehmlassung wurden am 10. September abgeschlossen und werden nun vom Bundesrat aufgenommen, der bis im Frühling 2021 dem Parlament eine Gesetzesbotschaft unterbreiten wird.⁸² Es lässt sich annehmen, dass der Veloboom während der Krise einen positiven Einfluss auf die Entwicklung des Gesetzes hat und haben wird.

3 Chancen der Coronakrise für eine nachhaltigere Mobilität

3.1 Chancen durch die Arbeitsform Homeoffice

Wie im ersten Kapitel erläutert, waren die Menschen während der Coronakrise allgemein weniger mobil. Einer der Gründe dafür war, dass der Bundesrat während des Lockdowns eine dringliche Empfehlung zur Arbeit im Homeoffice aussprach. Diese Entwicklung in der Arbeitswelt stellt eine grosse Chance für die nachhaltige Mobilität dar und wird daher in diesem Kapitel genauer erläutert. Ein Wechsel eines Teils des Arbeitsmarktes auf mobil-flexible Arbeitsformen ermöglicht eine klare Verkehrsreduktion. Arbeitsstrecken und der dadurch anfallende Energieverbrauch bzw. CO₂-Ausstoss können eingespart werden. Die Verkehrsreduktion würde ausserdem helfen einzusehen, dass ein weiterer Ausbau der Kapazitäten des Strassennetzes sowie des öffentlichen Verkehrs überflüssig ist, meinte Franziska Ryser im persönlichen Interview.⁸³

Vor der Coronakrise war die Arbeitsform «Homeoffice» in der Schweiz nicht weit verbreitet. Es herrschte grundsätzlich eine Präsenzkultur in der Arbeitswelt. Die Arbeit im Homeoffice erfordert einen Strukturwandel innerhalb der Unternehmen und wirft mehrere arbeitsrechtliche Fragen und Bedenken auf. Viele Arbeitgeber befürchten zum Beispiel, dass die Produktivität

⁸¹ Uvek. «Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss-, und Wanderwege».

<https://www.uvek.admin.ch/uvek/de/home/uvek/abstimmungen/velo-vorlage.html> . Zuletzt besucht am 16.10.20

⁸² Pro Velo. «Veloweg-Gesetz». <https://www.pro-velo.ch/de/themen/velopolitik/veloweg-gesetz/> . Zuletzt besucht am 16.10.20

⁸³ Ryser, 2020

der Mitarbeiter im Homeoffice nachlässt. Ausserdem ist die Überwachung dieser im Homeoffice schwierig. Es lässt sich nur schwer kontrollieren, ob Mitarbeiter auch ihr erwartetes Arbeitspensum erfüllen. Das Homeoffice erfordert folglich eine hohe Vertrauensbasis zwischen einem Unternehmen und seinen Mitarbeitenden.⁸⁴ Zudem stellen sich zahlreiche Kostenfragen, zum Beispiel, welchen Anteil der Kosten der Infrastruktur des Arbeitsplatzes zuhause das Unternehmen übernehmen soll.⁸⁵ Aufgrund dieser oft ungelösten Fragen standen viele Arbeitgeber dem Homeoffice eher skeptisch gegenüber.

Die Coronakrise zwang die Arbeitswelt dazu, das Arbeitsmodell «Homeoffice» temporär zu übernehmen und führte dadurch zu Veränderungen. Dies zeigte eine Studie des Unternehmens «Work Smart». Es führte 2014, 2016 und 2020 eine Studie zur mobil-flexiblen Arbeit in der Schweiz durch. Diese befragte 2000 Erwerbstätige und 439 Schweizer Unternehmen. Laut der Studie arbeiteten im Februar 2020 41% der befragten Personen zeitweise mobil-flexibel. Während des Lockdowns stieg dieser Prozentsatz auf 58% und sank anschliessend wieder auf 48%. Somit nahm die Arbeit im Homeoffice im Vergleich zu der Zeit vor dem Lockdown um 7% zu. Studienleiter Dr. Johann Weichbrodt erklärte diesen Anstieg folgenderweise: Durch die Krise und den damit einhergehenden Druck, das neue Arbeitsmodell vorübergehend zu etablieren, wurde das Potenzial des Homeoffice neu entdeckt. Der Anteil an Arbeitnehmern, deren Job die Arbeit im Homeoffice nicht zulässt, sank um 8%.⁸⁶

Diese Entwicklung lässt sich auf positive Erfahrungen während des Lockdowns zurückführen. Die Unternehmen konnten erkennen, dass die Produktivität der Mitarbeitenden trotz Homeoffice nicht zurückging und die Arbeit von Zuhause technologisch möglich war. Viele Arbeitgeber änderten ihre skeptische Einstellung gegenüber der Arbeitsform. In der Studie von Work Smart gaben 49% der Befragten an, der Lockdown hätte in ihrem Unternehmen zu einem Kulturwandel und einer «deutlich positiveren Einstellung» gegenüber dem Homeoffice geführt.⁸⁷

Um den Aufschwung des Homeoffice während der Coronakrise als Chance für die nachhaltige Mobilität zu nutzen und den beginnenden Strukturwandel in der Arbeitswelt zu unterstützen und beschleunigen, ist es unerlässlich, dass sowohl die einzelnen Unternehmen als auch die Politik nun aktiv werden. Arbeitgeber und Arbeitnehmer müssen gemeinsam nach Lösungen für die Probleme und Hindernisse des Homeoffice suchen, wie z.B. die fehlende Identifikation mit dem Team, die fehlende Unterstützung durch die Unternehmenskultur oder die schwierigere Work-Life-Balance.⁸⁸ Die Politik hingegen muss geeignete Rahmenbedingungen für die Arbeit im Homeoffice schaffen und durch konkrete Anreize für Unternehmen den Umstieg auf diese Arbeitsform effektiv fördern.

Erfreulicherweise waren auf politischer Ebene erste Schritte sichtbar. Franziska Ryser, Nationalrätin der Grünen Partei erzählte im persönlichen Interview, dass die Thematik des

⁸⁴ Loos, Melanie. *Handelszeitung*. 29.10.20. «Personalberater zum Homeoffice: Unternehmen sollten in Vertrauen investieren». <https://www.handelszeitung.ch/beruf/personalberater-zum-homeoffice-unternehmen-sollten-in-vertrauen-investieren> . Zuletzt besucht am 31.12.20.

⁸⁵ Ryser, 2020

⁸⁶ Work Smart Initiative. 30.10.20. «Homeoffice & Co. wird von der Ausnahme zur Regel». <https://work-smart-initiative.ch/de/medien/medien/homeoffice-co-wird-von-der-ausnahme-zur-regel/> . Zuletzt besucht am 29.12.20.

⁸⁷ Ebd.

⁸⁸ Ebd.

Homeoffice bei ihr selbst, aber auch bei der gesamten Grünen Partei verstärkt auftaucht, da die Coronakrise die Vorteile der Arbeitsform, wie z.B. die massive Verkehrsreduktion, sichtbar machte. Es sei ein nächster Schritt, das Homeoffice auch auf politischer Ebene weiter zu fördern.⁸⁹ Dazu standen verschiedene Vorschläge im Raum.

Im Juni reichte Ryser im Parlament eine Motion zur steuerlichen Gleichstellung der Telearbeit im Bundesrat ein. Darin forderte sie, dass Kosten eines privaten Arbeitszimmers bei einer Arbeit im Homeoffice von mehr als 2 Tagen pro Woche als Berufskosten vom Einkommen abgezogen werden können. Bisher war ein solcher Abzug ausschliesslich möglich, wenn der Arbeitgeber dem Arbeitnehmer keinen Arbeitsplatz vor Ort zur Verfügung stellt.⁹⁰ Ryser begründete, dass das Steuersystem aktuell Arbeitsverhältnisse mit langen Anfahrtswegen mit Abzügen von Fahrkosten, auswärtiges Essen und teilweise auch Wochenaufenthalten bevorzuge. Dies solle durch die Ermöglichung des Abzugs der Infrastruktur im Homeoffice ausgeglichen werden.⁹¹ Auch der CVP Nationalrat Regazzi reichte Anfangs Juni eine ähnliche Interpellation ein, in welcher er den Bundesrat fragte, ob dieser bereit sei, das Homeoffice mit steuerlichen Anreizen zu fördern, z.B. mit dem Abzug des privaten Arbeitszimmers.⁹² Auch für grenzüberschreitende Arbeitsverhältnisse wurde das Thema Homeoffice aufgegriffen. Ende September reichte GLP Nationalrätin Corina Gredig eine weitere Interpellation ein, die den Bundesrat aufforderte, sich mit den steuer- und sozialversicherungsrechtlichen Folgen des Homeoffice für Menschen in grenzüberschreitenden Arbeitsverhältnissen auseinanderzusetzen.⁹³

Die Versuche einzelner Parteien und Politiker, das Homeoffice zu fördern, indem unter anderem steuerliche Anreize geschaffen werden, stiess beim Bund jedoch auf Widerstand. Die eingereichte Motion Rysers wurde abgelehnt und gegenüber der Interpellation von Fabio Regazzi äusserte sich der Bundesrat sehr zurückhaltend. Der Bundesrat anerkannte die Vorteile für die Mobilität und das Klima, die das Homeoffice mit sich bringt und begrüsst die Digitalisierung der Arbeitswelt grundsätzlich. Jedoch wollte er davon absehen, konkrete Anreize zu schaffen, damit Unternehmen vermehrt auf mobil-flexible Arbeit setzen.⁹⁴ Dies begründete er folgenderweise: Das Steuerrecht sollte sich gegenüber den verschiedenen Arbeitsformen neutral verhalten. Steuerrechtliche Aspekte sollen keinen Einfluss auf den Entscheid haben, ob die Arbeit vor Ort oder mobil-flexibel ausgeführt wird.⁹⁵ Ausserdem machte der Bundesrat in seinen Antworten auf die entsprechenden politischen Forderungen

⁸⁹ Work Smart Initiative. 30.10.20. «Homeoffice & Co. wird von der Ausnahme zur Regel»

⁹⁰ Regazzi, Fabio. Parlament. 4.6.20. «Anpassung der Berufskostenverordnung, damit das Homeoffice vermehrt genutzt wird?». <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefft?AffairId=20203522>. Zuletzt besucht am 29.12.20

⁹¹ Ryser, Franziska. *Parlament*. 19.6.20. «Steuerliche Gleichstellung von Telearbeit». <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefft?AffairId=20203844>. Zuletzt besucht am 29.12.20

⁹² Regazzi, Fabio. Parlament. 4.6.20. «Anpassung der Berufskostenverordnung, damit das Homeoffice vermehrt genutzt wird?». <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefft?AffairId=20203522>. Zuletzt besucht am 29.12.20

⁹³ Gredig, Corina. Parlament. 25.9.20. «Positive Homeoffice-Anreize auch bei grenzüberschreitenden Arbeitsverhältnissen, im Interesse von Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt». <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefft?AffairId=20204218>. Zuletzt besucht am 29.12.20

⁹⁴ Ebd.

⁹⁵ Regazzi, Fabio. Parlament. 4.6.20. «Anpassung der Berufskostenverordnung, damit das Homeoffice vermehrt genutzt wird?»

darauf aufmerksam, dass sich das Homeoffice nicht für alle Berufe eigne und Unternehmen insbesondere aus organisatorischer Sicht vor grosse Herausforderungen stelle. Daher sah der Bundesrat die Weiterentwicklung des Homeoffice primär in den Händen der Arbeitgeber und Arbeitnehmer. Diese sollten je nach individuellen Bedürfnissen und Gegebenheiten gemeinsam über die jeweilige Arbeitssituation entschieden können.⁹⁶

3.2 Chancen im Automobilsektor

Als wichtige Auswirkung im Bereich Automobilsektor wurden in Kapitel [2.2](#) der Einbruch des Automobilmarkts aufgrund der wirtschaftlichen Unsicherheit und die wachsende Ablehnung der Automobilindustrie gegenüber dem CO₂ Gesetz näher erläutert. Darüber hinaus war festzustellen, dass das Auto an Wichtigkeit als Fortbewegungsmittel gewann. Die Krise zeigte, dass das Auto bis zu einem gewissen Grad unverzichtbar ist. Die hohe Ansteckungsgefahr in Massentransportmitteln wie dem ÖV führte dazu, dass die Bedeutung der Individualität des Verkehrs wieder zunahm. Diese allgemeine Entwicklung vom ÖV weg ist nicht als positiv einzustufen, denn aus der Perspektive einer nachhaltigen Mobilität wird grundsätzlich eine Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr angestrebt. Es besteht nun die Gefahr, dass man sich an die häufigere Nutzung des Autos gewöhnt, insbesondere da die Coronakrise weitaus länger anhält als ursprünglich angenommen worden war. Umso wichtiger ist es nun, die Nachhaltigkeit des Automobilverkehrs noch stärker zu pushen. Die Elektromobilität kann dazu beitragen. Daher wird in diesem Kapitel beleuchtet, inwiefern sich die Befürchtungen der Automobilimporteure hinsichtlich geringerer Nachfrage von Elektroautos bewahrheitet haben und ob Vorschläge zur Förderung der Elektromobilität während der Coronakrise auftauchten und dadurch eine Chance für die nachhaltige Mobilität entstand.

3.2.1 Anstieg der Elektromobilität

Obwohl der Automobilmarkt während der Coronakrise insgesamt grosse Verluste erlitt, stieg der Anteil an Elektrofahrzeugen auf dem Markt bedeutend. Laut einer jährlichen Studie des TCS zur Elektromobilität lag der Anteil von Elektrofahrzeugen bei den Neuzulassungen im August 2020 bei 10.5%, während er 2018 bei knapp 2.8% lag. Zudem ging eine Mehrheit von 53% der Befragten Schweizer davon aus, in den nächsten Jahren auf ein Elektrofahrzeug umzusteigen. Durch die Krise rückte das Bedürfnis nach Individualverkehr und der damit verbundenen Sicherheit in den Vordergrund. Gleichzeitig wird die Bevölkerung sich der bevorstehenden Klimakrise immer bewusster und auch im Jahr 2020 waren die öffentlichen Diskussionen von Themen wie Ökologie und Nachhaltigkeit geprägt. Die Elektromobilität bietet eine Möglichkeit, diese beiden Bedürfnisse zu kombinieren.⁹⁷

3.2.2 Förderung der Elektromobilität durch Konjunkturprogramme

Verschiedene Parteien sowie Umweltorganisationen sahen in der Coronakrise die Chance zu einem grünen Strukturwandel, unter anderem im Automobilsektor. Die SP veröffentlichte am

⁹⁶ Gredig, Corina. Parlament. 25.9.20. «Positive Homeoffice-Anreize auch bei grenzüberschreitenden Arbeitsverhältnissen, im Interesse von Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt»

⁹⁷ AGVS. 19.10.20. «Corona befeuert E-Mobilität». <https://www.agvs-upsa.ch/de/news/news-archiv/corona-befeuert-e-mobilitaet> . Zuletzt besucht am 29.12.20

21. Juli 2020 ein Positionspapier mit dem Namen «Klimaschutz: Jetzt erst recht». Die Partei wollte die Schweizer Wirtschaft nach der Krise grün wiederaufbauen und forderte ein klimafreundliches Konjunkturprogramm. Dieses sollte verschiedene Bereiche fördern, wie z.B. erneuerbare Energieträger. Darunter fiel auch die Förderung der Elektromobilität.⁹⁸

Auch der Wirtschaftsverband swisscleantech präsentierte am 12. Mai ein Positionspapier und warnte, dass die Coronakrise das Engagement gegen den Klimawandel und für eine nachhaltige Entwicklung nicht in den Hintergrund drängen solle. Swisscleantech äusserte sich kritisch gegenüber klassischen Konjunkturprogrammen, die öffentliche Investitionen und den Konsum steigern würden. Um der coronabedingten Wirtschaftsrezession entgegenzuwirken, wollte der Verband stattdessen Massnahmen verstärken, die eine zukunftsfähige Wirtschaft fördern.⁹⁹ So wollte der Verband die Kreislaufwirtschaft sowie erneuerbare Energien stärken und Investitionen in nicht zukunftstaugliche Wirtschaftszweige verhindern. Zudem forderte er, dass geeignete Massnahmen für einen klimafreundlichen Strukturwandel getroffen werden sollten. Genauer strebte der Verband unter anderem einen Ausbau der Elektromobilitätsinfrastruktur an. Der Bund könne zusätzliche Mittel für den Bau von Ladestationen im öffentlichen Raum bereitstellen.¹⁰⁰

Auch die Umweltschutzorganisation Greenpeace wurde während der Coronakrise aktiv und stellte ein Covid-19-Klimakrise-Impulsprogramm für die Jahre 2020 - 2030 vor. Damit solle ein klimafreundlicher Wiederaufbau der Wirtschaft vorangetrieben werden. Auch dieses Impulsprogramm beinhaltete spezifische Massnahmen innerhalb des Automobilssektors. Konkret forderte Greenpeace einen forcierten Ausbau der Ladeinfrastruktur an Wohn-, Arbeits-, Freizeit-, und Einkaufsorten. Des Weiteren solle Carsharing sowie der Aufbau von Wasserkraftstationen für den Schwerverkehr gefördert werden.¹⁰¹

Die Vorschläge solcher Massnahmen, die einen klimafreundlichen Strukturwandel nach der Coronakrise bewirken sollen, stiessen auf grossen Widerstand und hatten allgemein wenig Erfolg. Dafür gab es mehrere Gründe: Einerseits stand die ideologische Grundhaltung vieler dagegen. Insbesondere die bürgerlichen Parteien sahen eine Unterstützung der Wirtschaft von Seiten des Staats sehr skeptisch. Das Wort Konjunkturprogramm wirke als eine Art Schlüsselwort, dem grundsätzlich sowieso viele ablehnend gegenüberstünden, drückte dies Franziska Ryser im persönlichen Interview aus.¹⁰² Die FDP reagierte auf das Positionspapier

⁹⁸ SP. 21.7.20. «Klimaschutz: Jetzt erst Recht». <https://www.sp-ps.ch/de/publikationen/mediennmitteilungen/klimaschutz-jetzt-erst-recht-0> . Zuletzt besucht am 29.12.20.

⁹⁹ Swisscleantech. 12.5.20. «Auch in der COVID-19-Krise müssen Klimaschutz und nachhaltige Entwicklung auf der Agenda bleiben». <https://www.swisscleantech.ch/auch-in-der-covid-19-krise-muessen-klimaschutz-und-nachhaltige-entwicklung-auf-der-agenda-bleiben/> . Zuletzt besucht am 29.12.20.

¹⁰⁰ Swisscleantech. Mai 2020. «Positionspapier: Klimaschutz und nachhaltige Entwicklung nach der COVID-19-Krise». https://www.swisscleantech.ch/files/Positionspapier_swisscleantech_oebu_Klimaschutz-und-nachhaltige-Entwicklung-nach-COVID-19-Krise_Mai2020.pdf . Zuletzt besucht am 29.12.20

¹⁰¹ Greenpeace Schweiz. 29.4.20. «COVID-19 / Klimakrise Impulsprogramm 2020/2030». <https://www.greenpeace.ch/de/publikation/45745/covid-19-klimakrise-impulsprogramm-2020-2030/> . Zuletzt besucht am 29.12.20

¹⁰² Ryser, 2020

der SP ähnlich heftig. Die Sozialisten wollen grosszügig Steuergelder ausgeben und dabei die Staatsverschuldung in die Höhe treiben, schrieb die Partei in einer Medienmitteilung.¹⁰³

Der Wirtschaftsverband Economiesuisse äusserte sich allgemein gegen die Förderung der Elektromobilität im Rahmen eines Konjunkturprogramms. Einerseits zweifelte er an der Wirksamkeit solcher Konjunkturprogramme. Konjunkturprogramme sollen grundsätzlich drei Kriterien erfüllen: »targeted, timely, temporary«. Anders ausgedrückt heisst dies, die Massnahmen des Programms müssen einerseits zielgerichtet sein und die Nachfragekomponenten und Branchen unterstützen, die durch die Krise betroffen sind. Andererseits müssen sie rechtzeitig wirken und nur von vorübergehender Dauer sein. Dass diese Kriterien bei den im Raum stehenden klimafreundlichen Konjunkturprogrammen erfüllt werden, bezweifelte auch Lukas Federer, Projektleiter Infrastruktur, Energie und Umwelt bei Economiesuisse. Er meinte im persönlichen Interview, es bestehe die Gefahr, dass die Massnahmen zu spät kämen, teuer würden und den Falschen zu Gute kämen.¹⁰⁴ Ausserdem wurde an der Notwendigkeit eines Konjunkturprogramms gezweifelt, unabhängig davon, was dieses fördere. Die Massnahmen zur Wirtschaftshilfe sah man eher in den Covid-19-Krediten, die die Liquidität der Unternehmen sichern sollen, sowie in der Kurzarbeit. Beides wären erprobte Instrumente.¹⁰⁵ Andererseits war man bei Economiesuisse dagegen, verschiedene Ziele wie den Klimaschutz und den Wirtschaftsaufbau miteinander zu verbinden. Dies erhöhe die Wahrscheinlichkeit, die gesetzten Ziele, sei es für den Klimaschutz oder die Wirtschaft, zu verfehlen. Ein Grundsatz der politischen Ökonomie besage «Ein Instrument für ein Ziel». Das CO₂-Gesetz repräsentiere das Instrument der Schweizer Klimapolitik. Darüber würde diese gelenkt. Zudem meinte Lukas Federer im persönlichen Interview, die Krise diene als Universalbegründung für alle möglichen Massnahmen.¹⁰⁶ Chefökonom von Economiesuisse Rudolf Minsch äusserte sich in einem Interview mit der Zeitschrift *Nau* ähnlich: Man missbrauche die Coronakrise, um alte Anliegen einzubringen.¹⁰⁷

Überdies stellten sich einige gegen die explizite Förderung eines spezifischen Verkehrsmittels, wie z.B. Elektroautos, oder einer bestimmten Triebstoffart, basierend einer liberalen Grundhaltung. Das Elektroauto solle die Möglichkeit erhalten, sich zu entwickeln, das Auto aber auch, meinte dazu Ruth Enzler vom ACS. Der ACS sei dagegen, eine bestimmte Form des Automobilverkehrs mit staatlichen Geldern zu fördern. Es bestünden Bedenken, ob der Staat den Erfolg einer bestimmten nachhaltigen Technologie durch Investitionen verordnen könne. Zudem gäbe es nach wie vor Zweifel an der Nachhaltigkeit der Elektroautos. Die freie Wahl des Verkehrsmittels müsse gewährt bleiben.¹⁰⁸

¹⁰³ FDP. 21.7.20. «Liberales Rezept für Wirtschaft und Klima».

<https://www.fdp.ch/aktuell/medienmitteilungen/medienmitteilung-detail/news/liberale-rezepte-fuer-wirtschaft-und-klima> . Zuletzt besucht am 29.12.20

¹⁰⁴ Federer, Lukas. Interview Sprau Paulina, 7. August 2020, Zürich.

¹⁰⁵ Minsch, Rudolf. Economiesuisse. 5.3.2020. «Corona-Virus: Braucht es nun ein Konjunkturprogramm?». <https://www.economiesuisse.ch/de/artikel/corona-virus-braucht-es-nun-ein-konjunkturprogramm> . Zuletzt besucht am 29.12.20

¹⁰⁶ Federer, 2020

¹⁰⁷ *Nau*. 6.5.20. «So will Greenpeace die Wirtschaft auf Grün umpolen». <https://www.nau.ch/news/wirtschaft/so-will-greenpeace-die-wirtschaft-auf-grun-umpolen-65702939> . Zuletzt besucht am 2.1.21

¹⁰⁸ Enzler, 2020

3.3 Chancen für den öffentlichen Verkehr

Wie im ersten Kapitel erläutert, wirkte sich die Coronakrise stark auf den öffentlichen Verkehr aus. Aus Angst vor einer Ansteckung mit dem Virus wurden öffentliche Verkehrsmittel weitgehend gemieden und die Passagierzahlen brachen deutlich ein. Dadurch erlitt der ÖV hohe Ertragsausfälle und war auf staatliche Unterstützung angewiesen. Darüber hinaus wurde der Fahrplan ausgedünnt, um Kosten einzusparen. Gerade während des Nachfragerückgangs im ÖV scheint es jedoch wichtig, ein attraktives Angebot aufrecht zu erhalten. Dies bestätigte Franziska Ryser im persönlichen Interview: «Ich denke, das Wichtigste ist einfach, dass weiterhin das Angebot attraktiv genug bleibt. Also dass man jetzt nicht anfangen würde, die Frequenzen tiefer zu machen, also den Fahrplan auszudünnen und gewisse Züge nicht mehr fahren zu lassen. Ich glaube, das hätte den gegenteiligen Effekt. Man muss schauen, dass das Angebot noch immer genug gut ist, dass die Leute dann auch wirklich wieder in den ÖV umsteigen.»¹⁰⁹

Der öffentliche Verkehr als effizientes und relativ umweltfreundliches Verkehrsmittel leistet einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität. Die Auswirkungen, die die Coronakrise auf den öffentlichen Verkehr hatte, wie der Verlust an Attraktivität in Form von Fahrplanreduktionen sowie der Rückgang der Passagierzahlen generell, sind daher bedenklich. Nichtsdestotrotz gab es Vorschläge, wie die schwierige Situation des öffentlichen Verkehrs während der Krise als Chance für die nachhaltigere Mobilität genutzt werden könnte. Auf diese soll im nachfolgenden Kapitel näher eingegangen werden.

3.3.1 Mobility Pricing

Während der Coronakrise tauchte im Bereich des öffentlichen Verkehrs verstärkt das Thema des Mobility Pricings in der öffentlichen Diskussion auf. Das Modell Mobility Pricing beschäftigt sich mit der stark schwankenden Auslastung des privaten sowie des öffentlichen Verkehrs. Es geht dabei darum, den Preis für die Nutzung der Verkehrsinfrastruktur, wie z.B. Strassen und öffentliche Verkehrsmittel, nach Distanz und Belastung dieser auszurichten.¹¹⁰ Ein Bahnticket beispielsweise wäre so während den Stosszeiten teurer als ein Ticket nachmittags um 14 Uhr. Mobility Pricing wird als Möglichkeit gesehen, die Mobilität nachhaltiger zu gestalten. Dies aus verschiedenen Gründen: Das Mobility Pricing setzt einen Anreiz, konsumbewusster und sparsamer mit der Mobilität umzugehen, da es auf dem Verursacherprinzip aufbaut. Der Reisende soll die Kosten, die er verursacht, tragen. Des Weiteren erhöht Mobility Pricing die Effizienz des Verkehrs.¹¹¹

Aktuell ist die Preispolitik des öffentlichen Verkehrs von Mobility Pricing noch weit entfernt. Erste Anfänge sind aber sichtbar, z.B. in Form der Sparbillette der SBB. Diese sind bei frühzeitigem Kauf eines Tickets ausserhalb der Stosszeiten erhältlich. 2020 verkaufte die SBB

¹⁰⁹ Ryser, 2020

¹¹⁰ UVEK. «Mobility Pricing». <https://www.uvek.admin.ch/uvek/de/home/verkehr/mobility-pricing.html> . Zuletzt besucht am 27.12.20

¹¹¹ Grünliberale ZH. «Mobilität in nachhaltige Bahnen lenken». <https://zh.grunliberale.ch/themen/mobilitaet.html> . Zuletzt besucht am 26.12.20

8,8 Millionen bzw. 60% mehr solcher Billette als im Jahr 2018. Dies ist jedoch ein verhältnismässig kleiner Anteil an den 124 Millionen Billett- und Aboverkäufen jährlich.¹¹²

Durch die Coronakrise ergab sich eine Chance für den öffentlichen Verkehr, seine Preispolitik mehr in Richtung des Mobility Pricings zu verschieben. Wie in Kapitel [2.1](#) dargelegt, wurde während der Coronakrise vermehrt im Homeoffice gearbeitet. Durch die Möglichkeit auch zuhause zu arbeiten, konnten die Arbeitszeiten flexibler über den Tag ausgelegt werden. Dies wirkte sich in einer allgemeinen Abschwächung der Hauptverkehrszeiten und einer besseren Verteilung des Verkehrsaufkommens über den Tag aus. Diese Entwicklung könnte eine grosse Chance für den öffentlichen Verkehr sein, meinte Thomas Sauter-Servaes, Professor an der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften. Der öffentliche Verkehr in der Schweiz ist ganz auf die morgendlichen und abendlichen Spitzenzeiten ausgelegt. Während diesen Zeiten stossen Züge, Busse und Trams an ihre Kapazitätsgrenzen. Ausserhalb dieser Spitzenzeiten hingegen ist die Infrastruktur der Bahn kaum ausgelastet. Die Auslastung der SBB beträgt im Regionalverkehr nur 22%, im Fernverkehr sind es 33%. Die wenig belegten Züge ausserhalb der Spitzenzeiten fahren der SBB grosse Defizite ein und führen zum niedrigen Kostendeckungsgrad der Bahn: Passagiere zahlen nur 47% der Kosten, die sie verursachen. Im Vergleich dazu steht zum Beispiel der Flugverkehr, bei dem die Nutzer 86% der gesamten Kosten tragen.¹¹³

Die bestehende Bahninfrastruktur besser zu nutzen anstatt den öffentlichen Verkehr weiter im Hinblick auf die Stosszeiten auszubauen, wäre ein grosser Gewinn. Damit dies gelingt, gelte es jetzt, die Kombination von Homeoffice und ÖV möglichst bequem zu gestalten, wie Thomas Sauter-Servaes weiter in einem Interview mit dem Tagesanzeiger sagte. Die Coronakrise biete einen guten Zeitpunkt für Verkehrsunternehmen wie die SBB, Angebote zu entwickeln, die auf die neue Arbeitssituation passen. Ein Beispiel für ein solches Angebot, das Thomas Sauter-Servaes nennt, wäre ein Monatsticket, das erst ab 12 Uhr gültig wäre. Angebote wie dieses könnten die Akzeptanz des Mobility Pricings erhöhen.¹¹⁴

Auch auf politischer Ebene wird Mobility Pricing vermehrt als Chance gesehen. Während der Bund vor einigen Jahren vergeblich nach einer Testregion für das Modell gesucht hatte, zeigten sich dieses Jahr einige Städte offen gegenüber Pilotprojekten zum Mobility Pricing. Dazu gehörten Luzern, die GLP gemeinsam mit der SP, den Grünen und der FDP in Basel-Stadt, sowie der Regierungsrat im Kanton Bern. Im Kanton Zürich stand man dem Mobility Pricing nach wie vor skeptischer gegenüber. Im Parlament stiess das Mobility Pricing auf verschiedene Reaktionen. Während die linke Seite das Modell als klimapolitische und verkehrspolitische Chance tendenziell unterstützte, wurde das Mobility Pricing von anderen als unfair empfunden. Einkommensschwächere Pendler, die zum Beispiel Schichtarbeit leisten und auf Fahrten während der Stosszeiten angewiesen sind, würden stärker belastet. Es könne nicht sein, dass sämtliche Abgaben für die Verkehrsinfrastrukturen in Zukunft leistungsabhängig seien, meinte

¹¹² Eisenring, Christoph. *NZZ*. «Die SBB haben in der Corona-Krise eine historische Chance -doch sie droht vertan zu werden». <https://www.nzz.ch/wirtschaft/die-sbb-haben-in-der-corona-krise-eine-historische-chance-doch-sie-droht-vertan-zu-werden-ld.1573318> . Zuletzt besucht am 27.12.20

¹¹³ Ebd.

¹¹⁴ Häne, Stefan und Poletti, Gregor. *Tagesanzeiger*. 12.5.20. «Unerwarteter Aufschwung für Mobility Pricing». <https://www.tagesanzeiger.ch/unerwarteter-aufschwung-fuer-mobility-pricing-859951508317> . Zuletzt besucht am 27.12.20

CVP Nationalrat Martin Candinas dazu. Er würde sich in Anbetracht der Berggebiete und ärmerer Menschen gegen das Mobility Pricing einsetzen. Weiter befürchteten einige, das Mobility Pricing ziehe ein reines Road Pricing nach sich. Das Road Pricing ist eine allgemeine Lenkungsabgabe für den Individualverkehr. Es werden dabei Gebühren auf die Benützung von Strassen erhoben.¹¹⁵ Noch ist unklar, wie es mit dem Mobility Pricing weitergehen wird. Für das Starten der Pilotprojekte in den Städten fehlt die gesetzliche Grundlage. Daher muss der Bund als erstes bis Ende Jahr 2020 eine Vernehmlassungsvorlage vorbereiten.¹¹⁶

3.4 Chancen im Velosektor

Wie in Kapitel [2.3](#) besprochen, gewann das Velo während der Coronakrise an Bedeutung als Transportmittel. Die Veloinfrastruktur wurde deutlich häufiger genutzt und es gab eine verstärkte Nachfrage nach sicheren Velowegen, die auch zur Errichtung von temporären Velowegen führte. Diese Faktoren bieten eine ideale Grundlage, um das Potenzial des Velos als Transportmittel weiter zu fördern. Pro-Velo-Präsident Matthias Aebischer bestätigte im persönlichen Interview, es gelte jetzt, die Leute dazu zu animieren, die vermehrte Velonutzung aufrechtzuerhalten, indem man allfällige Hindernisse aus dem Weg räume. Er äusserte sich zuversichtlich. Während der Coronakrise nutzten 20% der Bevölkerung das Velo regelmässig. Würden 8% nach der Coronakrise wieder auf andere Transportmittel umsteigen, so wäre man noch immer bei 12% - dies wäre nach wie vor ein Fortschritt.¹¹⁷ Eine anhaltende rege Velonutzung würde auch die Annahme eines verbindlicheren Veloweggesetzes unterstützen, welches im Frühling 2021 dem Parlament vorgelegt werden wird. Die Coronakrise ist so gesehen eine grosse Chance für den Veloverkehr und damit auch für eine nachhaltigere Mobilität in der Schweiz, da das Velo generell als umweltfreundliches und platzsparendes Verkehrsmittel gilt.

3.4.1 Beschleunigung des Ausbaus der Veloinfrastruktur

Durch das erhöhte Interesse der Bevölkerung während des Lockdowns wurde die Wichtigkeit einer gut entwickelten Veloinfrastruktur auf persönlicher sowie politischer Ebene immer deutlicher. Seit Beginn der Coronakrise vermehren sich die Vorschläge zum beschleunigten Ausbau.

Da vor allem in den Städten das Potenzial des Veloverkehrs entdeckt wurde, ist deren Interesse an einer gut ausgebauten Infrastruktur besonders gross. Es wird vertreten durch die «Städtekonferenz Mobilität» (SKM). Sie besteht aus 20 Schweizer Städten, die sich im Jahr 2010 zusammenschlossen, um sich für eine nachhaltige Mobilität in Schweizer Städten einzusetzen.¹¹⁸ Sie setzte sich 2020 intensiv mit der veränderten Mobilität während der Coronakrise und den sich daraus ergebenden Chancen auseinander und veröffentlichte Ende Mai das gemeinsame Papier «Position zum Fuss-, und Veloverkehr». Darin wird von den Städten festgelegt, den Boom des Langsamverkehrs während des Lockdowns nutzen und den

¹¹⁵ *Vimentis*. «Road-Pricing» <https://www.vimentis.ch/d/lexikon/454/Road-Pricing.html> . Zuletzt besucht am 29.12.20

¹¹⁶ Häne, Stefan und Poletti, Gregor. *Tagesanzeiger*. 12.5.20. «Unerwarteter Aufschwung für Mobility Pricing»

¹¹⁷ Aebischer, 2020

¹¹⁸ *SKM*. «Die Städtekonferenz Mobilität». https://skm-cvm.ch/de/Info/Stadtekonferenz_Mobilitat . Zuletzt besucht am 29.12.20

Fussverkehr und den Veloverkehr als gesundheitsfördernde, platzsparende und leise Fortbewegungsarten fördern zu wollen. Sie stellen die Forderung auf, dass die zwei Fortbewegungsarten mehr Anteil an den Verkehrsflächen der Städte erhalten sollen.¹¹⁹ «Aus dem ungewollten Feldversuch gilt es, die entscheidenden Erfahrungen mitzunehmen und den Rückenwind zu nutzen», äussert sich SKM-Präsident Adrian Borgula.¹²⁰ Konkret schlug die SKM verschiedene Massnahmen vor: Um den Velos in den Städten Platz zu schaffen, ohne dadurch andere nachhaltige Mobilitätsträger zu beeinträchtigen, wollte sie Fahrspuren und Parkplätze aufheben. Ausserdem verlangte sie mehr Tempo-30-Zonen. Diese seien wichtig für die Sicherheit der Velofahrer. Auch das neue Veloweggesetz war ein Hauptthema der Städtekonferenz. Wie wir im Kapitel [2.4](#) gesehen haben, wirkte sich der Veloboom indirekt auf die Diskussion rund um das Veloweggesetz aus. Unter anderem durch die verstärkte Nutzung der Veloinfrastruktur forderten verschiedene Seiten stärkere Massnahmen zur Förderung des Velos im Rahmen des Veloweggesetzes. So möchte auch die SKM verbindliche Fristen für die Umsetzung des Velowegnetzes sowie mehr finanzielle Mittel für den Velo- und Fussverkehr im Veloweggesetz festgehalten haben.¹²¹

Diese Initiative der SKM, mit der die positiven Effekte der Coronakrise auf den Veloverkehr genutzt werden könnten, stiess auf Widerstände und löste einen Interessenskonflikt zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern aus. Der Platz auf den Strassen ist begrenzt. Keines der Verkehrsmittel ist bereit, diesen aufzugeben. So ist zum Beispiel die Autolobby der typische Gegner der Veloförderungs-Befürworter. Die Aufhebung von Parkplätzen, um Raum für Velowege zu schaffen, ist nicht im Sinne der Automobilisten. RuthENZler, Präsidentin der Sektion Zürich des Automobilclubs Schweiz, äusserte im persönlichen Interview einen ähnlichen Standpunkt. Der ACS würde sichere Velowege zwar unterstützen, jedoch sollten diese nicht auf Kosten des Automobilverkehrs errichtet werden. Der Verkehrsfluss, das heisst die Anzahl Autos pro Stunde auf einer Strasse, solle trotz ausgebauten Velowegen gleichbleiben.¹²²

Nicht nur das Aufgeben von Parkplätzen und Raum auf der Strasse wurde von der Autolobby kritisiert. Auch das Ausweiten der Tempo-30-Zonen traf auf Skepsis.ENZler äusserte sich gegen Tempo-30-Zonen auf bisherigen Hauptstrassen. Hauptstrassen erfüllen einen bestimmten Zweck. Sie sollen den Autoverkehr kanalisieren. Gemäss RuthENZler sei eine Kanalisierung der Autos auf die Hauptstrassen sinnvoll und wichtig. Bei einem Herabsetzen der erlaubten Geschwindigkeit auf Hauptstrassen auf 30 km/h würde der Tempounterschied zwischen Hauptstrassen und Quartierstrassen verloren gehen. Folglich lasse sich annehmen, dass Autofahrer in diesem Fall vermehrt einfach den kürzeren Weg durch die Quartiere nähmen. Dies sei nicht das Ziel.¹²³

¹¹⁹ SKM. 29.5.20. «Medienmitteilung: Eine Umsetzungsfrist, angepasste Normen und mehr Geld: die Förderung von Fussgängerinnen und Fussgängern und Velofahrenden ist zu beschleunigen». https://skm-cvm.ch/cmsfiles/skm_200520_medienmitteilung_1_1.pdf. Zuletzt besucht am 29.12.20.

¹²⁰ Stalder, Helmut. NZZ. «Städte wollen Velofahrern und Fussgängern mehr Platz verschaffen». <https://www.nzz.ch/schweiz/staedte-wollen-velofahrern-und-fussgaengern-mehr-platz-verschaffen-ld.1558803>. Zuletzt besucht am 29.12.20.

¹²¹ Ebd.

¹²²ENZler, 2020

¹²³ Ebd.

Aus dieser Diskussion lässt sich schliessen, dass die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer verschiedene Interessen haben. Der Bundesrat sieht zurzeit davon ab, kurzfristig Massnahmen zum Ausbau der Veloinfrastruktur zu ergreifen. Er verweist auf das neue Veloweggesetz, dessen Vernehmlassung mit Stellungnahmen ihm nun vorliegt. Darin sieht er eine ausreichende Förderung des Velos und erhofft sich Fortschritte im Veloverkehr bzw. eine Verlagerung des motorisierten auf den nichtmotorisierten Verkehr.¹²⁴ Der Bund wird dem Parlament bis im Frühling 2021 eine Gesetzesbotschaft des Veloweggesetzes unterbreiten. Es ist zu hoffen, dass nicht unnötig Zeit bis zum Inkrafttreten des Veloweggesetzes verstreicht, darin den Kantonen verbindliche Umsetzungsfristen vorgegeben werden und die Interessen der Autolobby diesem nicht in die Quere kommen.

3.4.2 Förderung der kombinierten Mobilität

Ein weiteres Thema, auf das Herr Aebischer im Interview aufmerksam machte, ist die kombinierte Mobilität. Das Velo wird seit der Coronakrise nicht nur für kurze Strecken innerhalb der Städte häufiger benutzt, sondern auch immer mehr für längere Strecken, insbesondere da wegen der Krise viele Menschen ihre Ferien in der Schweiz verbrachten.

Eine Folge dieser Entwicklung war eine vermehrte Nachfrage nach Transport von Velos im Zug. Jedoch ist die Kapazität für den Veloverlad begrenzt. Die SBB reagierte auf die hohe Nachfrage bisher mit einer Reservierungspflicht. Im Juli forderte der Verband Pro Velo die SBB in einer Medienmitteilung dazu auf, den Velos mehr Platz in den Zügen zur Verfügung zu stellen. Es brauche mehr Multifunktionsabteile in Zügen, äusserte sich Präsident Matthias Aebischer. Der CEO der SBB, Vincent Ducrot, zeigte sich dieser Forderung gegenüber offen und versicherte, Lösungen zu präsentieren, sollte die Nachfrage anhalten. Für Matthias Aebischer ist die kombinierte Mobilität ein zentrales Thema, um die Chancen des Velos vollständig zu nutzen. Wolle man die Mobilität, speziell auch in Verbindung mit den Ferien, nachhaltiger gestalten, müsse man Hindernisse wie die zu knappen Kapazitäten des Veloverlads im ÖV aus dem Weg räumen.¹²⁵

Auch im Parlament wurde die Thematik aufgegriffen. So forderte SP Nationalrätin Gabriela Suter Ende September den Bund in einer Motion dazu auf, in der ab 2023 geltenden Bundesstrategie für die SBB ausdrücklich die Förderung der Kombination von Veloverkehr und Bahnverkehr in die Ziele aufzunehmen. Die Nachfrage nach kombinierter Mobilität hätte sich im Corona-Sommer 2020 gezeigt. Es seien fast doppelt so viele Velotageskarten gekauft worden wie in den Jahren zuvor.¹²⁶ Der Bund beantragte jedoch die Ablehnung der Motion. Dies begründete er folgenderweise: Das Velo im Zug transportieren zu können, gehöre zu den attraktiven Mobilitätslösungen für Kunden und Kundinnen, die der Bund in der Strategieperiode 2019 - 2022 mit der SBB ohnehin festgelegt habe. Um die erhöhte Nachfrage

¹²⁴ Bundesrat. *Parlament*. 26.8.20. «Velo - und motorisierter Verkehr. Sensibilisierungskampagne». <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefte?AffairId=20203895> . Zuletzt besucht am 2.1.21

¹²⁵ Pro Velo Schweiz. 30.7.20. «Veloverlad in Zügen: Jetzt Kapazitäten erweitern statt Zugang zu erschweren». <https://www.pro-velo.ch/de/medien/medienmitteilungen/medienmitteilung/veloverlad-in-zuegen-jetzt-kapazitaeten-erweitern-statt-zugang-erschweren/> . Zuletzt besucht am 29.12.20

¹²⁶ Suter, Gabriela. *Parlament*. 21.9.20. «Die SBB soll den kombinierten Bahn- und Veloverkehr aktiv fördern». <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefte?AffairId=20204037> . Zuletzt besucht am 29.12.20

aufzufangen, habe die SBB im Sommer 2020 ausserdem bereits kurzfristige Massnahmen getroffen. Der Bund hält am ursprünglichen Vorgehen fest und wird die Ziele für die nächste Strategieperiode der SBB 2023 bis 2026 erst 2022 festlegen. Gemäss dem Bundesrat würde man dann überprüfen, ob ein spezifisches Ziel zur Förderung der kombinierten Mobilität angebracht sei.¹²⁷

Als positive, kurzfristige Reaktion auf das veränderte Mobilitätsverhalten während der Coronakrise ist das im September gestartete Pilotprojekt der SBB zur weiteren Förderung des Veloverkehrs zu erwähnen. Hierbei handelte es sich um ein Angebot zur Kombination von Faltvelo und ÖV. Die SBB boten ein Monatsabonnement für mehrere Zonen zusammen mit einem geliehenen Faltvelo an. Damit konnten zum Beispiel Pendler einen Teil des Arbeitswegs mit dem Velo zurücklegen und dann bequem und platzsparend auf den ÖV umsteigen. Dieses Projekt sollte weitere Erkenntnisse über die Nachfrage nach kombinierter Mobilität erbringen.¹²⁸

4 Diskussion

4.1 Homeoffice

Wie im vorangehenden Kapitel ausführlich dargelegt, nahm die Arbeit im Homeoffice während der Coronakrise zu. Durch die dringliche Empfehlung des Bundesrates, während des Lockdowns im Homeoffice zu arbeiten, mussten sich Unternehmen gezwungenermassen darauf einstellen. Während die Arbeitsform vor der Krise von vielen Arbeitgebern eher abgelehnt wurde, so waren die Erfahrungen damit während der Krise mehrheitlich positiv und führten teilweise zu einem Kulturwandel in den Unternehmen. Der Anteil der Arbeitenden im Homeoffice stieg im Vergleich zu vor der Krise um 7%. Mit der Arbeit im Homeoffice fielen sämtliche Arbeitswege weg, was zu einer bedeutenden Verkehrsreduktion führte. Dadurch ist die Verbreitung des Homeoffice, die durch die Coronakrise stark beschleunigt wurde, als klar positiv für die nachhaltige Mobilität einzustufen.

Obschon die Coronakrise die Verbreitung des Homeoffice beschleunigte, ist diese Entwicklung kein Selbstläufer. Bedenklich ist, dass trotz der positiven Erfahrungen während des Lockdowns 39% der Befragten der Flex-Work-Studie von der Work Smart Initiative angaben, dass man in ihrem Unternehmen möglichst wieder zum Alten zurückwolle.¹²⁹ Es besteht die Gefahr, dass die gewohnten Arbeitsstrukturen nach der Krise wieder aufgegriffen werden. Dies war nach dem Lockdown sichtbar. Parallel zu den Lockerungen ging auch der Benutzungsgrad des Homeoffice allmählich zurück. An dieser Stelle ist jedoch anzumerken, dass die Schweiz zum jetzigen Zeitpunkt mitten in einer zweiten Coronawelle steckt. Erneut hat der Bundesrat eine Empfehlung zur Arbeit im Homeoffice ausgesprochen. Viele sind daher wieder zur Arbeit im Homeoffice zurückgekehrt. Folglich erhöhen sich die Chancen des Homeoffice. Desto länger

¹²⁷ Bundesrat. *Parlament*. 25.11.20. «Die SBB soll den kombinierten Bahn- und Veloverkehr aktiv fördern». <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefft?AffairId=20204037>. Zuletzt besucht am 29.12.20

¹²⁸ SBB. 16.9.20. «Veloboost wegen Corona:Faltvelo für mehr Platz im Zug». <https://company.sbb.ch/de/medien/medienstelle/medienmitteilungen/detail.html/2020/9/1609-1>. Zuletzt besucht am 29.12.20

¹²⁹ *Work-smart-initiative*. 30.10.20. «Homeoffice & Co. wird von der Ausnahme zur Regel»

die Arbeit im Homeoffice anhält, desto grösser sind die Chancen, dass Gewohnheiten sich ändern und die Arbeitsform auch längerfristig übernommen wird.

Um die Verbreitung des Homeoffice hingegen aktiv zu fördern, wäre es wichtig, allmögliche Hindernisse sowohl für den Arbeitnehmer als auch den Arbeitgeber aus dem Weg zu räumen. So sagt Johann Weichbrodt, Studienleiter der Flex-Work-Studie, es gelte nun die Strukturen und Führungsmodelle auf das Homeoffice abzustimmen und die als negativ empfundenen Aspekte anzugehen. Die Frage stellt sich jedoch, wie man das Homeoffice fördern soll und welche Rolle dem Bund hierbei zufällt. Es ist schwierig, Strukturen und Führungsmodelle innerhalb eines Unternehmens über staatliche Massnahmen zu beeinflussen.

Die Vorschläge zur Förderung des Homeoffice, die auf politischer Ebene während der Krise auftauchten, behandelten in erster Linie Kostenfragen wie z.B. die Motion Ryser zur steuerlichen Gleichstellung der Telearbeit. Die Motion wurde abgelehnt. Dies kann als verpasste Chance gesehen werden. Selbst wenn die explizite Förderung des Homeoffice durch den Bund schwierig ist, sind Vorschläge wie dieser ein Ansatz, das Homeoffice als Arbeitsform für den Arbeitnehmer so attraktiv wie möglich zu gestalten und ein weiteres Hindernis aus dem Weg zu räumen. Kontrovers ist jedoch, ob der Bund die anfallenden Kosten übernehmen sollte. Schliesslich spart z.B. im Falle der Arbeitsinfrastruktur vor allem der Arbeitgeber Kosten, da er seinem Arbeitnehmer aufgrund des Homeoffice keinen bzw. nur einen temporären Arbeitsplatz zur Verfügung stellen muss.

Vorstellbar wäre z. B. eine Lösung, bei der die Arbeitnehmer von ihren Arbeitgebern einen Kostenzuschuss (Pauschalbetrag oder tatsächliche Kosten) für die Einrichtung eines Homeoffice-Arbeitsplatzes erhalten und die Arbeitgeber diesen Zuschuss von den Steuern absetzen können. Damit würde sich eine dreiseitige «Win»-Situation ergeben:

1. Die Arbeitgeber hätten damit die Wahlfreiheit, ob sie Homeoffice nutzen wollen oder nicht und würden bei einem Entscheid für Homeoffice über die steuerliche Abzugsfähigkeit durch den Bund unterstützt. Es ist zu erwarten, dass die Arbeitgeber hinter einem Entscheid für Homeoffice stehen würden, das sie diesen ja selbst treffen konnten.
2. Die Arbeitnehmer ihrerseits hätten einen Vorteil durch den Zuschuss ihres Arbeitgebers. Kosten für die Einrichtung des Homeoffice-Arbeitsplatzes würden minimiert oder ganz entfallen.
3. Die Umwelt würde aufgrund der reduzierten Mobilität aufgrund wegfallender Arbeitswege profitieren.

4.2 Automobilssektor

Alles in allem entstanden im Automobilssektor durch die Coronakrise kaum Chancen für die nachhaltige Mobilität. Das Auto wurde prozentual verstärkt genutzt. Generell ist dies aus Sicht der Nachhaltigkeit eher negativ einzustufen. Eine Chance für die nachhaltige Mobilität würde sich daher ausschliesslich dadurch ergeben, jetzt Massnahmen zur Förderung der Elektromobilität zu ergreifen. In diesem Zusammenhang standen einige Vorschläge im Raum in Form von wirtschaftlichen Konjunktur-, und Impulsprogrammen von der SP, Greenpeace oder auch swisscleantech, die alternative Energien und die Elektromobilität gerade in der Krise fördern wollten. Die Reaktionen darauf waren jedoch sehr zögerlich, die Idee eines

Konjunkturprogramms stiess eher auf Widerstand und hatte nicht viel Erfolg. Anders sah dies beispielsweise in Deutschland aus. Das Land reagierte auf die Coronakrise mit einem weitreichenden Konjunkturprogramm. Dieses beinhaltete 50 Milliarden Euro, die für Investitionen in die Zukunft vorgesehen sind. Unter anderem soll ein nachhaltiger Fortschritt der Mobilität explizit gefördert werden. So wird die Prämie beim Kauf eines Elektroautos verdoppelt. Des Weiteren werden 2,5 Milliarden Euro in den Ausbau der Elektro Ladesäulen-Infrastruktur investiert und Bonus-Programme aufgesetzt, die Innovation in der Automobilindustrie fördern sollen.¹³⁰ Im Vergleich dazu könnte man hier eine weitere verpasste Chance der Schweiz erkennen.

Als positive Entwicklung für die nachhaltige Mobilität ist die Diskussion rund um die Totalrevision des CO₂-Gesetzes festzuhalten. Trotz Forderungen der Automobilbranche die Totalrevision zu verschieben, wurde diese im September 2020 angenommen. Dies zeigt, dass auch in Anbetracht der Coronakrise die Wichtigkeit der Massnahmen zum Klimaschutz nicht vergessen ging.

4.3 Öffentlicher Verkehr

Der Auswirkungen der Coronakrise auf den öffentlichen Verkehr als Massentransportmittel waren verheerend. Der öffentliche Verkehr erhielt das Mindestangebot aufrecht, doch die Nutzung sank um bis zu 80%. Dadurch erfuhr die SBB hohe Verluste, worauf der Bund im September ein Massnahmenpaket von 900 Millionen Franken in die Vernehmlassung schickte. Auch die Attraktivität des ÖVs litt, indem Fahrpläne reduziert wurden. Im Untersuchungszeitraum wurde ersichtlich, dass sich die Passagierzahlen im öffentlichen Verkehr nur langsam erholten, trotz verschiedener Massnahmen wie z.B. der Maskenpflicht. Es ist anzunehmen, dass der ÖV noch länger mit einer reduzierten Nachfrage rechnen muss, da die Coronakrise noch nicht zu Ende ist und im Herbst eine zweite Ansteckungswelle startete. Der öffentliche Verkehr gilt generell als effizientes und umweltfreundliches Verkehrsmittel. Daher sind diese Entwicklungen für die nachhaltige Mobilität als negativ einzustufen.

Eine potenzielle Chance für den öffentlichen Verkehr und die nachhaltige Mobilität ergab sich in Form des Mobility Pricings. Die flexibleren Arbeitszeiten durch die Arbeit im Homeoffice stellten eine gute Grundlage dar, Angebote in Richtung des Mobility Pricings zu entwickeln. Bei der Umsetzung solcher Angebote blieb es jedoch eher bei Ideen von Wissenschaftlern, wie z.B. Thomas Sauter-Servaes und es waren kaum konkrete Vorschläge auf politischer Ebene oder von Seiten der SBB sichtbar. Auch in den Medien wird diskutiert, ob die SBB damit eine grosse Chance verpasste, wie es z.B. der Artikel in der Neuen Zürcher Zeitung beschrieb: «Die SBB haben in der Coronakrise eine historische Chance – doch sie droht vertan zu werden.»¹³¹

¹³⁰ Bundesministerium der Finanzen. «Das Konjunkturprogramm für alle in Deutschland».

<https://www.bundesfinanzministerium.de/Web/DE/Themen/Schlaglichter/Konjunkturpaket/Konjunkturprogramm-fuer-alle/zusammen-durch-starten.html> . Zuletzt besucht am 22.12.20

¹³¹ Eisenring, Christoph. NZZ. 31.8.20. «Die SBB haben in der Corona-Krise eine historische Chance – doch sie droht vertan zu werden». <https://www.nzz.ch/wirtschaft/die-sbb-haben-in-der-corona-krise-eine-historische-chance-doch-sie-droht-vertan-zu-werden-ld.1573318> . Zuletzt besucht am 22.12.20

Dennoch als positiv festzuhalten ist die Bereitschaft einzelner Städte, Pilotprojekte zum Thema Mobility Pricing zu starten. Es lässt sich annehmen, dass diese gesteigerte Bereitschaft nicht zuletzt ein Ergebnis der Coronakrise war.

4.4 Velosektor

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass das Velo einer der grössten Krisengewinner innerhalb des Verkehrssektors ist. Dies stellt für die nachhaltige Mobilität eine positive Entwicklung dar. Es wurden Chancen genutzt, wie z.B. die Errichtung von Pop-up-Radwegen in der Westschweiz. In der Deutschschweiz mit grossen Städten wie z.B. Bern und Zürich, passierte trotz Forderungen im Gegensatz zu anderen Ländern Europas allerdings nicht viel. Grossstädte wie Paris, Barcelona, Berlin oder London errichteten zahlreiche Pop-up-Radwege. Brüssel und Rom griffen zu anderen veloförderlichen Massnahmen. So sind in Brüssel zum Beispiel die Ampeln in der Innenstadt ausgeschaltet worden und Velofahrer sowie Trams hatten Vortritt vor den Autos. Rom förderte den Veloverkehr mit einem Zuschuss von bis zu 500 Euro beim Kauf von Elektrovelos oder E-Trotinetts.¹³² Im Vergleich dazu könnte man behaupten, die Schweiz habe eine Chance verpasst.

Dennoch wurden gewisse Grundlagen zur Förderung des Veloverkehrs gelegt, wie die Erlaubnis zur Erstellung von Pop-up-Radwegen in künftigen Ausnahmesituationen und der Stellenwert, den das Velo als systemrelevantes Transportmittel anstelle eines Freizeitgeräts gewann, ist nicht zu unterschätzen. Auch die Forderungen nach stärkeren Massnahmen wurden durch die Krise lauter. Im Rahmen des Velowegegesetz wird sich nun erweisen, ob der Bundesrat auf die verschiedenen Forderungen eingeht und bereit ist, die Förderung des Velos mit entsprechenden Massnahmen verbindlich und strategisch festzuhalten.

Nicht zu vergessen ist jedoch, dass der Veloverkehr seine Grenzen hat. Einerseits bleibt das Velo für die Mehrheit ausschliesslich ein Fortbewegungsmittel für kurze Strecken, z.B. innerhalb der Stadt. Wer weiter ausserhalb in ländlicheren Gebieten wohnt und weitere Strecken zurücklegen muss, greift eher auf das Auto zurück oder steigt in den ÖV. Ausserdem wurde in dieser Arbeit die Entwicklung des Veloverkehrs im Frühling, Sommer und anfangs Herbst beobachtet. In den eher warmen und trockenen Monaten wird das Velo viel eher benutzt. Unklar ist jedoch, ob die starke Velonutzung auch im Winter anhält oder aus Bequemlichkeit wieder vermehrt das Automobil oder, trotz der noch bestehenden Ansteckungsgefahr, der öffentliche Verkehr genutzt wird.

¹³² SRF. 16.5.20. «Velo-Revolution in Europas Städten».

5 Schlussteil

5.1 Fazit

Das Ziel der vorliegenden Maturaarbeit war es, zu untersuchen, welche Auswirkungen die Coronakrise auf den Verkehrssektor hat und ob sich daraus Chancen für eine nachhaltigere Mobilität in der Schweiz ergeben. Als Basis dienten Artikel im Internet, verschiedene Studien und vier persönliche Interviews mit Personen aus unterschiedlichen Interessenverbänden und politischen Parteien, die sich mit dem Thema beschäftigten.

Die Untersuchungen ergaben, dass die Mobilität als Verursacher von CO₂-Emissionen während der Coronakrise, insbesondere während des Lockdowns, deutlich zurückging. Dieser Rückgang ist im Hinblick auf Nachhaltigkeit generell positiv zu bewerten. Bei näherer Betrachtung der Veränderungen im Mobilitätsverhalten war festzustellen, dass in erster Linie der Arbeitsverkehr stark abgenommen hatte, was der stark ausgeweiteten Nutzung von Homeoffice zugeschrieben werden kann. Hierin liegt meines Erachtens auch die wichtigste Chance, die sich aus der Krise ergeben hat. Arbeitgeber sind inzwischen viel eher bereit, ihre Mitarbeitenden von zuhause arbeiten zu lassen. Sie waren gezwungen, die notwendigen technischen Kommunikationsinfrastrukturen schnell aufzubauen. Arbeitnehmer mussten ihre Widerstände gegenüber der Nutzung neuer Technologien abbauen. Insgesamt gesehen wurden überwiegend positive Erfahrungen gesammelt. Ohne die Coronakrise hätte sich das Home Office sicher nicht so schnell verbreitet und die damit verbundene Verkehrsreduktion hätte sich nicht oder zumindest erst viel später eingestellt.

Bezüglich des trotz Reduktion verbleibenden Verkehrsaufkommens sind die Auswirkungen hinsichtlich Nachhaltigkeit zwiespältig. Einerseits hat die Nutzung des öffentlichen Verkehrs zugunsten des Individualverkehrs (Automobil und Velo) abgenommen, was per se negativ für die Umwelt zu bewerten ist. Andererseits hat die Bedeutung und das Volumen der Nutzung des Velos relativ stark zugenommen, womit die Grundlage für einen schnelleren Ausbau der Veloinfrastruktur gelegt wurde. Dies stellt wiederum einen Pluspunkt für Nachhaltigkeit und Umwelt dar, wenn auch zur Zeit noch in geringerer Masse, da die Velonutzung in absoluten Zahlen immer noch gering ist.

Die Chancen, welche sich aus dem veränderten Mobilitätsverhalten ergaben, wurden bisher nur teilweise genutzt. Während sich, wie bereits erwähnt, Homeoffice etablierte, wurde die Chance, den vermehrten Gebrauch des Automobils als Auslöser zur staatlichen Förderung von ökologischeren Antrieben - Stichwort Elektromobilität – zu nehmen, nicht wahrgenommen. Hier, ebenso wie im Ausbau der Veloinfrastruktur, haben andere Länder mehr getan.

Verschiedene weitere Massnahmen werden diskutiert, ob sie definitiv ergriffen bzw. umgesetzt werden, ist noch nicht klar. Mit der zweiten Coronawelle nehmen die finanziellen Verluste zu und es besteht die Gefahr, dass die Wiederankurbelung der Wirtschaft und des Konsums schnell wieder an erster Stelle für die Politik stehen werden.

Die Dauer der Krise erhöht aber auch meine Zuversicht, dass weitere positive Entwicklungen hinsichtlich Nachhaltigkeit des Verkehrs stattfinden und sich Verhaltensänderungen mit der Zeit dauerhaft etablieren werden. Dies wäre, auch wenn es zynisch klingt, wenigstens ein kleiner positiver Nebeneffekt der Coronakrise.

5.2 Reflexion

Im Verlaufe meiner Arbeit erwarb ich viele neue Kenntnisse, angefangen vom Schreiben einer wissenschaftlichen Arbeit über die Planung und Durchführung von Interviews bis hin zu zahlreichen inhaltlichen Wissensbereichen aus Wirtschaft und Politik. Der Umfang einer solchen Arbeit war neu für mich und die Abgrenzung des Themas war zu Beginn eine Herausforderung. Ich startete mit einem breiten Themenbereich und sammelte sehr viele Informationen, um mir einen Überblick zu verschaffen. Schlussendlich hatte ich so viele Informationen, dass ich meinen Themenbereich wieder stark eingrenzen musste. Dies fiel mir eher schwer, insbesondere da mich vieles interessierte, z.B. die Entwicklungen im Flugverkehr. Die enorme Menge an Informationen beschäftigte mich während der ganzen Arbeit. Durch die Aktualität des Themas wuchs diese immer weiter an. Während des Schreibens wurden stetig neue Studien und Artikel veröffentlicht. Manchmal war es schwierig auszuwählen, welche davon ich dazu nehmen sollte und welche nicht. Hilfreich war, dass ich bereits zu Beginn des Schreibens meinen Untersuchungszeitraum festlegte und damit entschied, bis wann ich das Geschehen berücksichtigen würde.

Eine wichtige, neue Erfahrung stellten auch die persönlichen Interviews mit politischen Entscheidungsträgern dar. Der Wahl der Interviewpartner gingen zahlreiche Recherchen zu verschiedenen, im Untersuchungsbereich tätigen Personen voraus und ich war unendlich froh dass diejenigen, für die ich mich schlussendlich entschieden hatte, auch sehr schnell zusagten. Ich schätzte die geführten persönlichen Interviews sehr, denn alle Gesprächspartner waren offen, konnten mir interessante Informationen geben und mir ihre Standpunkte erklären. Dies alles war für mich neu, spannend und auch ein wenig aufregend. Der gesamte Prozess inklusive Vorbereitung der Interviews, Erstellung eines passenden Fragenkatalogs bis hin zur Durchführung nahm allerdings wesentlich mehr Zeit in Anspruch, als ich erwartet hätte.

Die Analyse der Auswirkungen der Coronakrise auf die verschiedenen Verkehrssektoren war ebenfalls sehr zeit- und reicherintensiv, diente jedoch als Grundlage zur Beantwortung der Hauptfrage. Allgemein erwartete ich zu Beginn der Arbeit, dass ich mehr ergriffene Chancen für die nachhaltigere Mobilität durch die Krise entdecken würde. Es war teilweise enttäuschend zu realisieren, dass Chancen nicht genutzt werden und politische Prozesse in der Schweiz generell sehr lange dauern. Allerdings war zu Beginn der Arbeit die weitere Entwicklung der Coronapandemie noch nicht absehbar. Die zweite Welle kam und veränderte die Situation grundlegend, sowohl hinsichtlich der Inhalte selbst als auch bezüglich des Denk- und Schreibprozesses meiner Arbeit.

5.3 Danksagung

Abschliessend möchte ich mich ganz herzlich bei allen bedanken, die mich während dieses ganzen Prozesses der Erstellung meiner Maturaarbeit unterstützten und zum Gelingen beitrugen. Anfangen möchte ich dabei mit meinen Interviewpartnerinnen Franziska Ryser und RuthENZler sowie den Herren Herr Matthias Aebischer und Lukas Federer. Besonders schätzte ich, dass sie sich zeitnah und unter coronaspezifischen Gesprächsbedingungen für ein Interview zur Verfügung stellten, um mir Informationen und Standpunkte persönlich zu vermitteln. Die Gesprächsatmosphäre war jederzeit angenehm.

Ein besonderes Dankeschön geht an meinen Referenten, Herrn Claude Nicolet. Er gab mir zu Beginn hilfreiche Inputs, beseitigte Unsicherheiten bei der Abgrenzung des Themas und stand mir während des Arbeitsprozesses mit wertvollen Feedbacks, neuen Denkanstößen sowie aufmunternden Worten zur Seite.

6 Verzeichnisse

6.1 Literaturverzeichnis

Zeitschriftenartikel und elektronische Quellen:

Zukunfts Institut. «Aufbruch in ein neues Zeitalter der Mobilität».

<https://www.zukunftsinstitut.de/artikel/aufbruch-in-ein-neues-zeitalter-der-mobilitaet/> . Zuletzt besucht am 26.12.20

Energieschweiz. «Mobilität und Verkehr in der Schweiz». <https://www.energieschweiz.ch/page/de-ch/mobilitaet> Zuletzt besucht am 25.12.20

Umwelt Schweiz. 2018. «Jeder Kilometer zählt». <https://umwelt-schweiz.ch/de/mobilitaet> . Zuletzt besucht am 26.12.20

WHO. „Pandemie der Coronavirus-Krankheit (COVID-19)“. <https://www.euro.who.int/de/health-topics/health-emergencies/coronavirus-covid-19/novel-coronavirus-2019-ncov> . Zuletzt besucht am 10.12.20.

Mukerji, Rupa. *Helvetas Partnerschaft*. 3/2020. S. 21. «Corona als Chance für einen echten Wandel beim Klima»

Bundesamt für Gesundheit. 28.2.20 «Coronavirus: Bundesrat verbietet grosse Veranstaltungen». <https://www.bag.admin.ch/bag/de/home/das-bag/aktuell/medienmitteilungen.msg-id-78289.html> . Zuletzt besucht am 10.12.20

Bundesamt für Gesundheit. 29.4.20. «Coronavirus: Bundesrat lockert weitere Massnahmen ab dem 11. Mai 2020». <https://www.bag.admin.ch/bag/de/home/das-bag/aktuell/medienmitteilungen.msg-id-78948.html> . Zuletzt besucht am 10.12.20

Bundesamt für Gesundheit. 27.5.20. «Coronavirus: Bundesrat beschliesst weitgehende Lockerungen per 6. Juni». <https://www.bag.admin.ch/bag/de/home/das-bag/aktuell/medienmitteilungen.msg-id-79268.html> . Zuletzt besucht am 10.12.20

20 Minuten. «So schützen wir uns». <https://www.20min.ch/story/so-schuetzen-wir-uns-722875622326> . Zuletzt besucht am 31.12.20

Intervista AG. 4.8.20. «Mobilitäts-Monitoring Covid-19» https://www.intervista.ch/media/2020/03/Report_Mobilitaets-Monitoring_Covid-19.pdf . Zuletzt besucht am 8.10.20.

Intervista AG. 3.6.20. «Verkehrsmittelnutzung und Mobilitätszweck während Lockdown-Phase». https://www.intervista.ch/media/2020/03/Report_Verkehrsmittelnutzung_und_Mobilitaetszweck_waehrend_Lockdown_Mai_2020.pdf . Zuletzt besucht am 9.10.20.

MeteoSchweiz. 11.5.20. «Klimabulletin April 2020». https://www.meteoschweiz.admin.ch/content/dam/meteoswiss/de/Ungebundene-Seiten/Publicationen/Klimabulletin/doc/klimabulletin_202004_d.pdf . Zuletzt besucht am 9.10.20

Lehmann, Daniela. *Die Gewerkschaft im Service public*. «Der öffentliche Verkehr: unverzichtbar, verbindend und Teil der schweizerischen DNA». <https://vpod.ch/brennpunkte/coronavirus/der-service-public-essenziell-in-der-corona-krise/der-oeffentliche-verkehr/> . Zuletzt besucht am 9.10.20

Aschwanden, Erich. *Neue Zürcher Zeitung*. 6.6.20. «Endlich fahren wir wieder. Schön, dass Sie da sind. – doch mit der Wiedereröffnung beginnt für die Bergbahnen und die Schifffahrt ein harter

Kampf.» <https://www.nzz.ch/schweiz/fruehstart-aus-dem-lockdown-wenn-der-alpenfirn-eine-schutzmaske-traegt-ld.1559961> . Zuletzt besucht am 9.10.20

Aeberli, Philipp. *Tagblatt*. 4.4.20. «Autobranche in der Krise: Umsatz bricht ein, Fixkosten laufen weiter». <https://www.tagblatt.ch/leben/autobranche-in-der-krise-umsatz-bricht-ein-fixkosten-laufen-weiter-ld.1209868> . Zuletzt besucht am 11.10.20

Auto Swiss. 3.8.20. «Talsohle am Auto-Markt noch nicht durchschritten». <https://www.auto.swiss/aktuell/artikel/talsohle-am-auto-markt-noch-nicht-durchschritten/> . Zuletzt besucht am 11.10.20

Auto Swiss. «CO2-Regelung für Neufahrzeuge». <https://www.auto.swiss/politik-themen/CO2-regelung-fuer-neufahrzeuge/> . Zuletzt besucht am 11.10.20

Auto Gewerbe Verband Schweiz. 23.4.20. «Autoindustrie wünscht Anpassung im Timing». <https://www.agvs-upsa.ch/node/28608> . Zuletzt besucht am 12.10.20

Berg, Tina. *Beobachter*. 20.4.20. «Die Stunde der Lobbyisten». <https://www.beobachter.ch/politik/umweltschutz-unter-druck-die-stunde-der-lobbyisten> . Zuletzt besucht am 12.10.20

Das Fachmagazin für erneuerbare Energien. 11.6.20. «Totalrevision CO2-Gesetz: Parlament beschliesst deutlich Klimamassnahmen im Strassen- und Flugverkehr und ambitioniertere Inlandziele». <https://www.ee-news.ch/de/article/43896/totalrevision-CO2-gesetz-parlament-beschliesst-deutlich-klimamassnahmen-im-strassen-und-flugverkehr-und-ambitioniertere-inlandziele> . Zuletzt besucht am 31.12.20.

Bundesamt für Umwelt. 20.10.20. «Präsentation: Totalrevision des CO2-Gesetzes für die Zeit nach 2020». <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/klima/recht/totalrevision-CO2-gesetz.html> . Zuletzt besucht am 29.12.20

Swisscleantech. 11.6.20. «CO2-Gesetz: Ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung». <https://www.swisscleantech.ch/CO2-gesetz-ein-wichtiger-schritt-in-die-richtige-richtung/> . Zuletzt besucht am 26.12.20

Parlament. 9.6.20. «Nationalrat steigt auf Totalrevision des CO2-Gesetzes ein» https://www.parlament.ch/de/services/news/Seiten/2020/20200609102332189194158159041_bsd070.aspx . Zuletzt besucht am 12.10.20

Greenpeace Schweiz. 9.6.20. «Corona darf nicht zu weiterer Verwässerung des CO2-Gesetzes führen». <https://www.greenpeace.ch/de/medienmitteilung/55960/corona-darf-nicht-zu-weiterer-verwaesserung-des-co2-gesetzes-fuehren/> . Zuletzt besucht am 15.10.20

Wikipedia. «Personenkilometer». <https://de.wikipedia.org/wiki/Personenkilometer> . Zuletzt besucht am 27.12.20

Litra. 30.7.20. «Quartalsreporting 2/2020: Das Coronavirus bremst den ÖV aus». <https://litra.ch/de/oev-fakten/quartalsreporting-22020-das-coronavirus-bremst-den-ov-aus/> . Zuletzt besucht am 27.12.20

SBB. 13.3.20. «COVID-19 (Coronavirus): Der reguläre öffentliche Verkehr verkehrt weiter gemäss Fahrplan. Der touristische Verkehr wird eingestellt.». <https://company.sbb.ch/de/medien/medienstelle/medienmitteilungen/detail.html/2020/3/1303-1> Zuletzt besucht am 27.12.20

SBB. 16.3.20. «Schweizer ÖV-Angebot wird ab Donnerstag schrittweise reduziert.»
<https://company.sbb.ch/de/medien/mediensstelle/medienmitteilungen/detail.html/2020/3/1603-1> Zuletzt besucht am 27.12.20

SBB. 30.4.20. «Schutzkonzept für den öffentlichen Verkehr macht Reisen möglichst sicher.».
<https://company.sbb.ch/de/medien/mediensstelle/medienmitteilungen/detail.html/2020/4/3004-2> .
Zuletzt besucht am 27.12.20

SBB. 3.7.20. «Ab 6. Juli 2020 gilt Maskenpflicht im öffentlichen Verkehr».
<https://company.sbb.ch/de/medien/mediensstelle/medienmitteilungen/detail.html/2020/7/0307-3> .
Zuletzt besucht am 27.12.20

SBB. 10.9.20. «Halbjahresergebnis 2020 – Corona hat die SBB stark getroffen: Ein Drittel weniger Reisende bei gleichbleibenden Kosten.».
<https://company.sbb.ch/de/medien/mediensstelle/medienmitteilungen/detail.html/2020/9/1009-1> .
Zuletzt besucht am 1.11.20

Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen NR. *Parlament*. 27.4.20. «Ertragsausfälle im öffentlichen Verkehr. Der Bund steht in der Pflicht.».
<https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20203151> . Zuletzt besucht am 3.11.20

Bundesrat. 1.7.20. «Coronavirus: Bundesrat will Verluste im öffentlichen Verkehr und im Schienengüterverkehr abfedern.».
<https://www.admin.ch/gov/de/start/dokumentation/medienmitteilungen.msg-id-79707.html> . Zuletzt besucht am 3.11.20

Bundesrat. 12.8.20. «Coronavirus: Massnahmenpaket für öffentlichen Verkehr und Schienengüterverkehr geht ans Parlament.» .
<https://www.admin.ch/gov/de/start/dokumentation/medienmitteilungen/bundesrat.msg-id-80052.html> .
Zuletzt besucht am 3.11.20.

SRF. 10.9.20. «ÖV bekommt Corona-Unterstützung von über 900 Millionen Franken».
<https://www.srf.ch/news/schweiz/hohe-ausfaelle-oev-bekommt-corona-unterstuetzung-von-ueber-900-millionen-franken> . Zuletzt besucht am 3.11.20

ZVV. «Verzicht auf Wiederaufnahme des ZVV-Nachtnetzes».
<https://www.zvv.ch/zvv/de/aktuelles/verzicht-wiederaufnahme-nachtnetz.html> . Zuletzt besucht am 3.11.20

ETH Zürich, Universität Basel, IVT. 5.10.20 «Mobis-Covid-19»
https://ivtmobis.ethz.ch/mobis/covid19/reports/latest_de#veränderung-der-gefährten-kilometer-nach . Zuletzt besucht am 12.10.20

SRF. 16.5.20. «Velo-Revolution in Europas Städten».
<https://www.srf.ch/news/international/umsteigen-aufs-rad-velo-revolution-in-europas-staedten> .
Zuletzt besucht am 12.10.20

SRF. 23.7.20. «Veloläden melden Rekord-Verkaufszahlen».
<https://www.srf.ch/news/schweiz/e-bike-statt-oev-velolaeden-melden-rekord-verkaufszahlen> . Zuletzt besucht am 12.10.20

Velosuisse. 19.5.20. «Nachhaltige Fahrradnutzung auch nach der Coronazeit».
<https://www.velosuisse.ch/nachhaltige-fahrradnutzung-auch-nach-der-coronazeit/> . Zuletzt besucht am 16.10.20

Pro Velo Schweiz. 16.3.20. «Velo-Werkstätten müssen offen bleiben». <https://www.pro-velo.ch/de/medien/medienmitteilungen/medienmitteilung/velo-werkstaetten-muessen-offen-bleiben/>. Zuletzt besucht am 16.10.20

Schweizerische Eidgenossenschaft. «Verordnung 2 über Massnahmen zur Bekämpfung des Coronavirus (COVID-19)». S. 784. <https://www.news.admin.ch/newsd/message/attachments/60681.pdf> . Zuletzt besucht am 16.10.20.

Pro Velo. 24.4.20. «Pro Velo will vorübergehend den freien Platz auf der Strasse besser nutzen». <https://www.pro-velo.ch/de/medien/medienmitteilungen/medienmitteilung/pro-velo-will-voruebergehend-den-freien-platz-auf-der-strasse-besser-nutzen/> . Zuletzt besucht am 15.10.20

Wikipedia. «Pop-up-Radweg». https://de.wikipedia.org/wiki/Pop-up-Radweg#Auswirkungen_auf_den_Verkehr . Zuletzt besucht am 15.10.20

Hornung, René. *Velojournal*. 29.5.20. «Veloförderung nach Corona: Die Deutschschweiz schläft.». <https://www.velojournal.ch/vj-online/nachrichten/2020/velofoerderung-nach-corona-die-deutschschweiz-schlaeft.html> . Zuletzt besucht am 16.10.20

Blatter, Lara. *Tsüri*. 14.5.20. «Pop-up-Veloweg: Eine Autospur wird für 30 Minuten zum Veloweg.». <https://tsri.ch/zh/umverkehr-pop-veloweg-sp-zurich-gessnerallee-corona/> . Zuletzt besucht am 16.10.20

Weber, Hannes. *Tagesanzeiger*. 14.5.20. «Zürich hatte einen neuen Veloweg – während 20 Minuten.» . <https://www.tagesanzeiger.ch/zuerich-hatte-einen-neuen-veloweg-waehrend-25-minuten-675032380441> . Zuletzt besucht am 16.10.20

Sommaruga, Simonetta. Brief an Pro Velo Schweiz. 13.5.20. «Vereinfachte Verfahren für Temporeduktionen, Umsignalisierung und Sperrung zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs».

Eidgenössisches Department für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation. «Bundesbeschluss über die Velowege sowie die Fuss-, und Wanderwege». <https://www.uvek.admin.ch/uvek/de/home/uvek/abstimmungen/velo-vorlage.html> . Zuletzt besucht am 16.10.20

Pro Velo. «Veloweg-Gesetz». <https://www.pro-velo.ch/de/themen/velopolitik/veloweg-gesetz/> . Zuletzt besucht am 16.10.20

Loos, Melanie. *Handelszeitung*. 29.10.20. «Personalberater zum Homeoffice: Unternehmen sollten in Vertrauen investieren». <https://www.handelszeitung.ch/beruf/personalberater-zum-homeoffice-unternehmen-sollten-in-vertrauen-investieren> . Zuletzt besucht am 31.12.20.

Work Smart Initiative. 30.10.20. «Homeoffice & Co. wird von der Ausnahme zur Regel». <https://work-smart-initiative.ch/de/medien/medien/homeoffice-co-wird-von-der-ausnahme-zur-regel/> . Zuletzt besucht am 29.12.20.

Regazzi, Fabio. Parlament. 4.6.20. «Anpassung der Berufskostenverordnung, damit das Homeoffice vermehrt genutzt wird?». <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20203522> . Zuletzt besucht am 29.12.20

Ryser, Franziska. *Parlament*. 19.6.20. «Steuerliche Gleichstellung von Telearbeit». <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20203844> . Zuletzt besucht am 29.12.20

Gredig, Corina. Parlament. 25.9.20. «Positive Homeoffice-Anreize auch bei grenzüberschreitenden Arbeitsverhältnissen, im Interesse von Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt».

<https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20204218> . Zuletzt besucht am 29.12.20

Auto Gewerbe Verband Schweiz. 19.10.20. «Corona befeuert E-Mobilität». <https://www.agvs-upsa.ch/de/news/news-archiv/corona-befeuert-e-mobilitaet> . Zuletzt besucht am 29.12.20

Sozialdemokratische Partei. 21.7.20. «Klimaschutz: Jetzt erst Recht». <https://www.sp-ps.ch/de/publikationen/medienmitteilungen/klimaschutz-jetzt-erst-recht-0> . Zuletzt besucht am 29.12.20.

Swisscleantech. 12.5.20. «Auch in der COVID-19-Krise müssen Klimaschutz und nachhaltige Entwicklung auf der Agenda bleiben». <https://www.swisscleantech.ch/auch-in-der-covid-19-krise-muessen-klimaschutz-und-nachhaltige-entwicklung-auf-der-agenda-bleiben/> . Zuletzt besucht am 29.12.20.

Swisscleantech. Mai 2020. «Positionspapier: Klimaschutz und nachhaltige Entwicklung nach der COVID-19-Krise».

https://www.swisscleantech.ch/files/Positionspapier_swisscleantech_oebu_Klimaschutz-und-nachhaltige-Entwicklung-nach-COVID-19-Krise_Mai2020.pdf . Zuletzt besucht am 29.12.20

Greenpeace Schweiz. 29.4.20. «COVID-19 / Klimakrise Impulsprogramm 2020/2030». <https://www.greenpeace.ch/de/publikation/45745/covid-19-klimakrise-impulsprogramm-2020-2030/> . Zuletzt besucht am 29.12.20

Freisinnig-Demokratische Partei. 21.7.20. «Liberaler Rezepte für Wirtschaft und Klima». <https://www.fdp.ch/aktuell/medienmitteilungen/medienmitteilung-detail/news/liberale-rezepte-fuer-wirtschaft-und-klima> . Zuletzt besucht am 29.12.20

Minsch, Rudolf. *Economiesuisse*. 5.3.2020. «Corona-Virus: Braucht es nun ein Konjunkturprogramm?». <https://www.economiesuisse.ch/de/artikel/corona-virus-braucht-es-nun-ein-konjunkturprogramm> . Zuletzt besucht am 29.12.20

Eidgenössisches Department für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation. «Mobility Pricing». <https://www.uvek.admin.ch/uvek/de/home/verkehr/mobility-pricing.html> . Zuletzt besucht am 27.12.20

Grünliberale ZH. «Mobilität in nachhaltige Bahnen lenken». <https://zh.grunliberale.ch/themen/mobilitaet.html> . Zuletzt besucht am 26.12.20

Eisenring, Christoph. *Neue Zürcher Zeitung*. «Die SBB haben in der Corona-Krise eine historische Chance -doch sie droht vertan zu werden». <https://www.nzz.ch/wirtschaft/die-sbb-haben-in-der-corona-krise-eine-historische-chance-doch-sie-droht-vertan-zu-werden-ld.1573318> . Zuletzt besucht am 27.12.20

Häne, Stefan und Poletti, Gregor. *Tagesanzeiger*. 12.5.20. «Unerwarteter Aufschwung für Mobility Pricing». <https://www.tagesanzeiger.ch/unerwarteter-aufschwung-fuer-mobility-pricing-859951508317> . Zuletzt besucht am 27.12.20

Vimentis. «Road-Pricing». <https://www.vimentis.ch/d/lexikon/454/Road-Pricing.html> . Zuletzt besucht am 29.12.20

Städtekonferenz Mobilität. «Die Städtekonferenz Mobilität». https://skm-cvm.ch/de/Info/Stadtekonferenz_Mobilitat . Zuletzt besucht am 29.12.20

Städtekonferenz Mobilität. 29.5.20. «Medienmitteilung: Eine Umsetzungsfrist, angepasste Normen und mehr Geld: die Förderung von Fussgängerinnen und Fussgängern und Velofahrenden ist zu

beschleunigen». https://skm-cvm.ch/cmsfiles/skm_200520_medienmitteilung_1_1.pdf . Zuletzt besucht am 29.12.20.

Stalder, Helmut. *Neue Zürcher Zeitung*. «Städte wollen Velofahrern und Fussgängern mehr Platz verschaffen». <https://www.nzz.ch/schweiz/staedte-wollen-velofahrern-und-fussgaengern-mehr-platz-verschaffen-ld.1558803> . Zuletzt besucht am 29.12.20.

Bundesrat. *Parlament*. 26.8.20. «Velo - und motorisierter Verkehr. Sensibilisierungskampagne». <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20203895> . Zuletzt besucht am 2.1.21

Pro Velo Schweiz. 30.7.20. «Veloverlad in Zügen: Jetzt Kapazitäten erweitern statt Zugang zu erschweren». <https://www.pro-velo.ch/de/medien/medienmitteilungen/medienmitteilung/veloverlad-in-zuegen-jetzt-kapazitaeten-erweitern-statt-zugang-erschweren/> . Zuletzt besucht am 29.12.20

Suter, Gabriela. *Parlament*. 21.9.20. «Die SBB soll den kombinierten Bahn- und Veloverkehr aktiv fördern». <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20204037> . Zuletzt besucht am 29.12.20

Bundesrat. *Parlament*. 25.11.20. «Die SBB soll den kombinierten Bahn- und Veloverkehr aktiv fördern». <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20204037> . Zuletzt besucht am 29.12.20

SBB. 16.9.20. «Veloboom wegen Corona: Faltvelo für mehr Platz im Zug». <https://company.sbb.ch/de/medien/medienstelle/medienmitteilungen/detail.html/2020/9/1609-1> . Zuletzt besucht am 29.12.20

Bundesministerium der Finanzen. «Das Konjunkturprogramm für alle in Deutschland». <https://www.bundesfinanzministerium.de/Web/DE/Themen/Schlaglichter/Konjunkturpaket/Konjunkturprogramm-fuer-alle/zusammen-durch-starten.html> . Zuletzt besucht am 22.12.20

Interviews:

Enzler, Ruth. Interview Sprau Paulina, 19. August 2020, Zollikon.

Ryser, Franziska. Interview, Sprau, Paulina, 5. September 2020, Zürich

Aebischer, Matthias. Interview, Sprau, Paulina, 6. August 2020, Zürich.

Federer, Lukas. Interview Sprau Paulina, 7. August 2020, Zürich.

6.2 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Zeitstrahl Coronakrise	7
Abbildung 2: Slogan "Bleiben Sie Zuhause"	8
Abbildung 3: Durchschnittlich zurückgelegte Tagesdistanzen pro Woche in der Schweiz.....	9
Abbildung 4: Durchschnittlich zurückgelegte Tagesdistanzen pro Woche nach Zweck	10
Abbildung 5: Verteilung Distanzen nach Verkehrsmittel	12
Abbildung 6: Zurückgelegte Tagesdistanzen nach Verkehrsmittel	13
Abbildung 7: Entwicklung Automobilmarkt CH+FL vergangene 13 Monate	15
Abbildung 8: Personenkilometer im ÖV 2014-2020	18
Abbildung 9: Veränderung Tagesdistanzen nach Verkehrsmittel.....	22
Abbildung 10: Pop-up-Radweg auf dem Kottbusser Damm in Berlin	24
Abbildung 11: Pop-up-Velowegenetz in Genf	25