

Urbane Mobilität – Zukunftsszenarien für Basel

Energiegespräche im Wenkenhof, Riehen, Donnerstag, 25. Oktober 2018

Erlebnisverkehr Jetzt!

Inputreferat Beat Jans, Nationalrat SP BS, Präsident Schweizerische Energiestiftung

Wie nachhaltig und smart sind ausgewählte Visionen einer urbanen Mobilität?

Eine grosse Frage. Nicht nur weil es keine wissenschaftliche Methode gibt, die Öko- und Sozialbilanz von Visionen zu bearbeiten, sondern auch weil Mobilität genauso wie Smartness und Nachhaltigkeit völlig unscharfe Begriffe sind. Es sind Trendbegriffe, die kaum helfen, wenn es darum geht Probleme zu lösen. Deshalb werde ich, bevor ich einige Trends oder Visionen unter die Lupe nehme, den Begriff Mobilität erforschen und ein paar Grundsätze aufstellen, nach denen sich urbane Mobilität ausrichten sollte, wenn sie nachhaltig und smart sein will. Denn wir müssen wissen, wo wir hinwollen. Sonst geht es uns wie dem Hitchhiker Wendelin der nach St. Wendel wollte. Kennen Sie den?

Ein Auto hält an und Anhalter Wendelin fragt: "Wie weit ist es bis St. Wendel?"

Der Autofahrer: "ca. 15 Minuten."

Wendelin: "Können Sie mich mitnehmen?"

Autofahrer: "Klar steigen Sie ein!"

Eine halbe Stunde vergeht. Wendelin kommt die Sache etwas seltsam vor. Er wird unruhig. Nach weiteren 15 Minuten entschließt er sich doch noch mal zu fragen: "Ja wie weit ist es denn noch bis nach St. Wendel?"

Autofahrer: "So knapp 1 Stunde."

Darauf Wendelin entsetzt: "Was? Sagten Sie nicht es wären noch 15 Minuten?"

Autofahrer: "Ja - aber St. Wendel liegt in der anderen Richtung."

Diesen Witz kann man auch als Parabel für die städtische Verkehrspolitik des letzten Jahrhunderts sehen. Nur ist er dann nicht mehr lustig. Aber eins nach dem andern.

Reisen

In der Antike nannte man Mobilität Reisen. Reisen war mehr als Ortsverschiebung. Reisen stand für Erkenntnisfindung. Wer reiste erlebte etwas, suchte Heimat in der Fremde. Reisen stand für Selbstfindung und Begegnung. Wer reiste, tat das nicht nur physisch, er kam auch geistig weiter. Das Ziel der Reisenden war der Weg, die Erweiterung des eigenen Horizontes. Der Inbegriff des Reisenden war Odysseus, der ja die Grenzen des damaligen Universums erforschte und dabei bekanntlich einiges erlebte. Reisen verschaffte in vorfossilen Zeiten Anerkennung. Noch heute nennt man weise Personen, er'fahren' oder be'wandert'.

Verkehr

Später kam der Begriff Verkehr auf. Verkehr ist aber älter als das Automobil. Im Mittelalter bestand Verkehr aus Menschen, die zu Fuss zu Ross oder mit dem Ochsen unterwegs waren. Der Verkehr bewegte sich langsam, bestand zuweilen aber aus grossen Mengen sich mehr oder weniger gleich schnell bewegender Menschen. Das Gros der Städte entstand in jener Zeit. Man ging damals ausgesprochen haushälterisch mit dem Boden um. Die urbanen Verkehrsstrukturen wurden so gelegt, dass Reisende im Gleichschritt durch belebte Strassen navigierten. Etwa alle 200 Meter offerierten die Städte einen öffentlichen Platz zum

Verweilen, zum Einkaufen oder sich unterhalten. Dazwischen lagen belebte Strassen mit Händlern, Handwerkern und Strassenkünstlern aller Art. Das Gewerbe lebte von der 'Lauf'kundschaft der erlebnishungrigen Reisenden. Etwa so wie heute in der Steinen-Vorstadt oder in der Freien Strasse. Die Stadtarchitekten legten Wert auf hohe Qualität des Öffentlichen Raums. Die Städte wurden so gebaut, dass Verkehrsteilnehmende etwas erleben konnten. Die Städteplaner machten damals Dinge intuitiv richtig, welche die heutige Forschung als moderne Trends bezeichnet. Offenbar haben sich die Bedürfnisse der Menschen kaum geändert. Die mir bekannte Forschung sagt nämlich:

- Die Leute bewegen sich am liebsten dort, wo es eine einheitliche Verkehrsgeschwindigkeit gibt. Der Mix von verschiedenen Verkehrsträgern mit stark unterschiedlicher Fortbewegungsgeschwindigkeit ist nicht attraktiv.
- Die Leute sehnen sich nach Abwechslung. Wenn sie sich bewegen, erwarten sie alle paar Sekunden etwas Neues, Reize, Schaufenster, Ästhetik, andere Menschen...
- Die Leute suchen Begegnungsorte. Märkte und öffentliche Plätze erfreuen sich auch in digitalen Zeiten uneingeschränkter Beliebtheit.

Die Mobilität im Mittelalter war wie das antike Reisen nicht auf Ortsverschiebung reduziert. Der Weg, die Erkenntnis, das Erlebnis war das Ziel. Noch heute ist das so. Die alten Städte boten das.

Dann kam das Auto ...

und mit ihm ein völliger Bruch. Mobilität wurde zweidimensional, reine Ortsverschiebung. Die Reisenden umgaben sich mit einer immer grösseren und schwereren Hülle, die sie von der Aussenwelt, von der Begegnung, vom Erlebnis weitgehend ausschloss. Wer nicht an einer Tankstelle oder im Stau landet, erlebt im Auto nichts. Konsequenterweise muss es umso schneller gehen. Alles was dem Autofahrenden in den Weg kommt nervt. Sie kennen die aggressive Gebärdensprache unerwartet ausgebremsster Automobilisten. Wer im Auto sitzt, hat nicht den Weg zum Ziel. Das Ziel ist sein Ziel. Das Auto hat entscheidend dazu beigetragen, dass wir zu einer rastlosen Gesellschaft wurden. „Wir versuchen kein Leben zu verpassen, indem wir das Leben permanent beschleunigen, und in dem wir es permanent beschleunigen, verpassen wir es“ wie Roger Willemsen treffend sagte.

Ende des letzten Jahrhunderts dominierte das Auto die Städte und zwar absolut. Denn sie wurden ihm angepasst. Die Fussgänger wurden verdrängt. öffentliche Plätze regelrecht abgeschafft, die Raumplanung auf den Kopf gestellt. Das Auto rückte ins Zentrum der Planung, der erlebnissuchende Mensch in den Hintergrund. Diese automobilen Stadtentwicklung, verschlechterte die Luft- und Lärmbelastung, Kinder wurden auf Spielplätze verdrängt, Familien dementsprechend in die Peripherie. Übergewicht wurde zur Zivilisationskrankheit.

Dem Auto wurde enorm viel Land geopfert. Die Schweiz verfügt heute über rund 70'000 km Strassen, welche mehr als 100'000 Fussballfelder mit Beton zudecken könnten. Aneinandergereiht, kann man darauf fast zweimal um die Erde fahren. Der Unterhalt der Infrastrukturen kostet die Schweiz jedes Jahr rund 20 Mia. Franken. Dieser Infrastrukturunterhalt umfasst natürlich weit mehr als Strassen. Er ist aber nicht zuletzt deshalb so hoch und rasch wachsend, weil das Auto die Zersiedelung und somit auch die Kosten des Öffentlichen Verkehrs massiv antrieb. Denn abgelegene zerstreute auf den Autoverkehr ausgerichtete Siedlungen mit dem ÖV zu bedienen ist teuer.

Volkswirtschaftliche Fehlentwicklung

100 Jahre fossil betriebene Autos sind nüchtern und volkswirtschaftlich betrachtet eine fast ungläubliche Geschichte des Misserfolgs. Denn der Verkehr wurde durch die Automobile nicht effizienter. Wir haben keine Zeit eingespart. Wir verbringen heute gleich viel Zeit unterwegs wie früher. Wir legen einfach viel grössere Distanzen zurück.

Und die Mobilität wurde auch nicht billiger. Im Gegenteil die relativen Kosten haben sich etwa verdreifacht. 1945, als es noch kaum Autos gab, wendete ein durchschnittlicher Schweizer Haushalt gut 3% für den Verkehr auf. Heute sind es knapp zehn. Und da sind die gewaltigen externen Kosten des Automobilverkehrs noch nicht einmal mitgerechnet.

Das Automobil, dieses grossartige Kunststück menschlicher Innovations- und Ingenieurkunst hat uns evolutiv schlicht verschaukelt. Essen kommt uns heute viel günstiger als noch vor 100 Jahren und wir verbringen viel weniger Zeit für dessen Beschaffung, Putzen, Waschen und Haushalten ebenso. Nur beim Verkehr sind Zeitaufwand und Kosten gestiegen. Hinzu kommen die vielen Unfälle. Das Auto hat in der Schweiz mehr Menschen getötet als Waffen und Kriege.

Der emotionsgesteuerte Autofahrer

In der Evolution würde das Auto als Fehlentwicklung abgebucht und der Selektion zum Opfer fallen. Warum kam er trotzdem, dieser unbeschreibliche Siegeszug des Automobils? Prof. Hermann Knoflacher, ein Verhaltensforscher vom Institut für Verkehrswissenschaften der Technischen Uni Wien, hat sich sein Forscherleben lang mit dieser Frage auseinandergesetzt. Er referierte vor wenigen Tagen in Zürich an einer Fachtagung der Energiestiftung, die ich ja präsidieren darf. Seine Antwort ist eigentlich ganz simpel. Das Auto sitzt tief im menschlichen Gehirn. Es sitzt nicht dort, wo die Ratio steckt, wo die Vernunftentscheide gefällt werden, sondern dort wo die Emotionen sind. Einsteigen, abfahren, wie Wendelin der Anhalter. Oder auf gut deutsch: Das Auto ist halt einfach wunderbar bequem es bringt Flexibilität, Unabhängigkeit und Status. Diese emotionalen Faktoren sind uns Menschen wichtiger als der Gewinn an Zeit und Geld.

Zu diesem Schluss kam interessanterweise auch eine ganz neue Studie von FehrAdvice, die im Auftrag einer Dialogplattform für intelligenten Verkehr erstellt und letzte Woche veröffentlicht wurde. Ich zitiere: «psychologische Faktoren wie Freiheitsdenken oder das Bedürfnis nach grösstmöglicher Flexibilität, sind für die Verkehrswahl wichtiger als Zeit oder Kostenfaktoren.» Der Mensch, wenn es um den Verkehr geht, verhält sich unwirtschaftlich. Oder anders gesagt. Der Autofahrer ist kein homo oeconomicus.

Die fatalen Irrtümer der Planung

Das ist ein zentraler Grund für den irrationalen Siegeszug des Automobils. Es gibt noch andere, die sich daraus ableiten: Nämlich die drei fundamentalen Irrtümer der Verkehrsplaner des 20. Jahrhunderts:

Sie glaubten erstens, dass mehr Geschwindigkeit, die Zeit für Mobilität verkürzt. Das hat sich aber längst als falsch erwiesen: Das Zeitbudget für Mobilität ist volkswirtschaftlich eine Konstante. Durch Geschwindigkeit wird es nicht kleiner! Man verlängert damit nur die Verkehrswege. Wer schneller hinkommt, wohnt weiter weg.

Der zweite Irrtum der Verkehrsplaner (und Politiker) ist die Annahme, dass man durch Engpassbeseitigung den Privatverkehr auf lange Sicht verflüssigen kann. Auch das ist ein Aberglaube. Flüssigere Strassen führen über höheres Verkehrsaufkommen zur Verlagerung der Verstopfung. Der Kampf gegen den Verkehrsstau ist deshalb eine Sisyphusarbeit. Da helfen auch doppelstöckige Autobahnen nicht weiter. Die Wirtschaftsverbände, welche uns regelmässig die grossen volkswirtschaftlichen Kosten von Staus vorrechnen, haben recht. Nur sollten sie diese volkswirtschaftliche Vollkostenrechnung auch auf die teuren und zuweilen sinnlosen Strassenausbauprojekte anwenden, die sie absurderweise als Lösung vorschlagen.

Der dritte Irrtum ist, dass man durch ein gutes ÖV-Angebot das Auto verdrängen kann. Auch damit haben sich die Verkehrsplaner immer wieder getäuscht. Wer die Wahl hat, nimmt das Auto und zwar aus Bequemlichkeit, nicht aus Wirtschaftlichkeit. Er oder sie hört erst damit auf, wenn die Bequemlichkeit gestört wird und die Autobenützung erhebliche individuelle Nachteile bringt.

All das sind bittere Erkenntnisse. Wir haben den Verkehr, wir haben die Städte über Jahrzehnte in die falsche Richtung entwickelt. Wir haben es gemacht wie der Anhalter Wendelin, der begeistert ins Auto stieg und erst spät merkte, dass er in die falsche Richtung fuhr.

Platz schaffen

Das Fazit für die urbane Mobilität ist deshalb klar und es setzt sich langsam durch: PKWs vor der Haustüre sind nicht die Lösung. Autos passen nicht in die Stadt. Alle Städte, die daran sind sich erfolgreich und nachhaltig zu entwickeln, sind daran das Auto aktiv aus den Strassen zu verbannen. Ein erlebnisreicher Fussgänger- und Veloverkehr gutes ÖV Netz und sind die Alternativen. Die Alternativen haben aber erst dann eine volle Chance, wenn der Platzverschwender PKW ihnen Platz macht.

Der für mich erfolgreichste Stadtentwickler ist der Däne Michael Colville-Andersen, von seinen hilflosen Gegnern zuweilen auch „Velopapst“ genannt. Ich durfte mal mit ihm zusammen durch Basel radeln. Sein Blick eröffnet Welten. An jeder Kreuzung erkennt er Verbesserungspotential. Colville-Andersen war wesentlich dafür verantwortlich, dass Kopenhagen und andere Städte in den letzten Jahren enorm viele Lebensqualität zurückgewonnen haben, indem sie den Veloverkehr mit Velobahnen stark ausgebaut und die Parkplätze zurückgebaut haben. In Kopenhagen nehmen inzwischen 50% der Einwohner das Velo zur Arbeit. Colville-Andersen sah in Basel und der Schweiz zwar hoffnungsvolle Ansätze aber noch sehr viel zu tun.

Colville-Andersen nimmt kein Blatt vor den Mund. Ich zitiere: „Das Auto ist ineffizient, das Velo und die Fussgänger sind effizient. Man muss den Raum den Ineffizienten wegnehmen und den Effizienten geben. Menschen die Fahrräder nicht als Teil der Lösung sehen, sind Teil des Problems.“

Was heisst das nun für eine moderne nachhaltige Mobilitätspolitik?

Es gibt aus meiner Sicht 3 Grundsätze zu beachten:

Grundsätze für eine nachhaltige Verkehrspolitik

1. Raumplanung muss Erlebnis bieten. Das heisst unnötige, langweilige Verkehrswege etwa zwischen Heim und Arbeit sind zu vermeiden. Öffentliche Räume und Strassen sind aufzuwerten, als Gemeingut (Commons) zu verstehen mit viel Begegnungsmöglichkeiten, als Spiel- Wohn oder Shoppingstrassen zu gestalten. Denn das Sehnen nach Begegnung und Landschaft ist auch in der digitalisierten Zeit ungebrochen. Schauen sie doch mal das Rheinufer an. Verkehrswege, öffentliche Räume dürfen nicht langweilen. Wer sein zu Hause und seinen Alltag genießt, muss in der Freizeit nicht in die Ferne flüchten.
2. Mobility pricing funktioniert kaum. Weil Gewohnheit und Emotion die Verkehrswahl steuern, verändern Preissignale den Verkehr nur, wenn die Preissignale sehr hoch sind. Ordnungspolitische und planerische Massnahmen sind deshalb viel effizienter. Der Begriff «mobility pricing» ist schlecht. Denn Mobilität ist etwas Gutes, wenn sie Erkenntnisgewinn bringt. Zu besteuern sind aber selbstverständlich die externen Kosten, die der Verkehr der Allgemeinheit aufbürdet und zwar konsequent. Dazu gehören neben dem exorbitanten Bodenkonsum, den Infrastrukturkosten natürlich auch die Gesundheitskosten und dringend auch die Klimaerhitzung. Das ist ordnungspolitisch zwingend. Sonst versagt der Markt. Die Erträge daraus gehören den Leuten in Form von tieferen Krankenkassenbeiträgen, Wohnkosten und einer Aufwertung des Wohnumfeldes.
3. Urbane Mobilität setzt konsequent auf effiziente Verkehrsträger, die geringe externe Kosten verursachen und das sind ganz klar Velos und Fussgänger. Auf sichere Velobahnen, Velobrücken, Velotunnels und auf ausgiebige, Fussgängerzonen und begleitend auf ÖV für alle. Das Pendlerauto muss raus aus der Stadt. Parkmöglichkeiten sind auf kundenfreundlichen Transportverkehr auszurichten, sicher nicht auf Pendler.

Bundespolitik

Der Bund hat diese Grundsätze noch nicht verinnerlicht. Er setzt auf die alten Rezepte. In seinen Verkehrsperspektiven rechnet er bis 2040 mit einer Zunahme des Personenverkehrs um 25 und des Güterverkehrs um 37%. Und zu deren Bewältigung setzt er auf Kapazitätserweiterung. Im Moment gibt er am meisten Geld für die Schliessung für sogenannte Lücken im Autobahnnetz aus. 6,3 Mia für die Fertigstellung der Transjurane und 2,3 Mia für die Lücke im Wallis. Da dies keine stark befahrenen Gebiete sind werden diese Ausgaben vor allem dazu führen, dass die Engpässe andern Orts z.B. in Egerkingen oder Pratteln weiter zunehmen. Willkommen in der Spirale. Wendelin lässt grüssen.

Für die Engpassbeseitigung stellt der Bund drei Töpfe zur Verfügung.

Erstens den Strassenfonds. Bis 2030 sollen auf dem Nationalstrassennetz Erweiterungsprojekte im Umfang von rund 14,8 Milliarden Franken in Angriff genommen werden.

Zweitens der Bahnfonds. Dafür gibt es schon weniger Geld aus. Der Bundesrat schlägt vor, das Bahnnetz bis 2035 im Umfang von 11,5 Milliarden Franken auszubauen.

Und drittens gibt es den Agglomerationsfonds. Daraus können auch Velo- oder Fussverkehr finanziert werden. Im Rahmen der dritten Generation der Agglomerationsprogramme 1,34 Milliarden also 10-mal weniger als für die Strassen. Damit will der Bund Bauvorhaben von 32 Agglomerationen, die Verkehr und Siedlung koordinieren sowie die verschiedenen Verkehrsmittel besser aufeinander abstimmen.

Die Trends und ihr Potential

Nun werde ich meinem Auftrag entsprechend der Potentiale der neusten technologischen Trends beurteilen. Dazu dienen mir die drei hergeleiteten Grundsätze

Was sind die neusten Mobilitätstrends oder Visionen:

Elektromobilität:

Die Elektromobilität wird voll durchschlagen. Die chinesischen Billigmodelle werden die Elektro-Revolution dramatisch beschleunigen und die fossil betriebenen Automodelle in 10 bis 20 Jahren verdrängen. Warum? - Dieser Trend lässt dem emotional gesteuerten Autofreak in Sachen Unabhängigkeit und Beschleunigung keine Wünsche offen. Aus ökologischer Sicht ist dieser Trend erwünscht. E-Mobile sind effizienter, weil sie viel weniger Abwärme und Abgase verpuffen. In Basel wo die IWB 100% erneuerbaren Strom liefert, hat die Politik alle Gründe, die Elektromobilität konsequent zu priorisieren. Allerdings ist klar: Alles was ich einleitend für staduntaugliche Autos gesagt habe, trifft auch für Elektrofahrzeuge zu. Da der Klimaschutz ein unglaublich drängendes Problem ist, muss die Elektromobilität kommen, bevor die langwierigen raumplanerischen Massnahmen zugunsten von ÖV und Erlebnisverkehr umgesetzt sind.

Selbstfahrende Fahrzeuge

Den Mehrwert dieser futuristisch anmutenden Technologie halte ich zumindest, was die kommenden Jahrzehnte angeht, für bescheiden. Ausser, dass sie alle Chauffeure definitiv überflüssig machen könnten, verstehe ich nicht recht, welche Probleme man mit den selbstfahrenden PKWs in privater Hand lösen will. Man geht zwar davon aus, dass dieses Fahrzeug dank der G5-Technologie miteinander kommunizieren können und deshalb dichter, flüssiger und erst noch sicherer unterwegs sein werden. Aber genau das kann oder könnte der ÖV schon heute bieten, und trotzdem hat der ÖV die selbstgesteuerten Autos nicht verdrängt. Und zwar deshalb, weil er die emotionale Komponente, das Freiheits- und Unabhängigkeitsgefühl, das Menschen zum Autofahren bringt, nicht bieten kann. Doris Leuthard wurde vor zwei Jahren an einer Tagung gefragt, ob sie glaube, dass es bald nur noch selbstfahrende Autos gebe. Ihre Antwort brachte es auf den Punkt: «Nein, Männer fahren doch viel zu gerne selbst Auto.»

Sharing Economy

Mobility, Catch a Car und andere Sharingplattformen, die es inzwischen auch für Velos und Trotinettes gibt, haben ein erhebliches Potential. Es findet in der jungen Generation offenbar ein Umdenken statt. Zugang gewinnt bei Jugendlichen gegenüber Besitz an Bedeutung. In den USA sagt heute eine Mehrheit der Jungen, dass ihnen ein Internetanschluss wichtiger ist als ein Auto. Das war noch vor wenigen Jahren umgekehrt. Wenn nicht alle ihr eigenes Fahrzeug brauchen, können Parkplatzwüsten wiederbelebt und viele Leerfahrten vermieden werden. Es ist allerdings klar: In einer Stadt, die dem Velo und Fussgängerverkehr Vorzug gibt, sind auch geteilte Fahrzeuge im Weg.

Online-Shopping

Erste mir bekannte Studien sagen, dass Online-Shopping bisher nicht zu weniger Blechverkehr geführt hat. Es ist mir zwar nicht klar, wie man das überhaupt ermittelt hat. Das Resultat überrascht mich aber nicht. Online-Shopping hat ja auch keinen Erlebniswert, kann das Bedürfnis nach Abwechslung und Begegnung nicht befriedigen. Daran werden auch Drohnen oder andere unbemannte Lieferfahrzeuge nichts ändern. Noch ist es aber ein Wachstumsmarkt. Ein gewisses Potential, individuelle Transportfahrten einzusparen hat Onlineshopping dann, wenn es digital mit anderen Transporten und Firmen branchenübergreifend koordiniert und gepoolt werden kann.

Cargo sous terrain

Dieses schweizerische Pionierprojekt, das die Mittellandstädte mit einer Art unterirdischer Rohrpost elektrisch verbinden will, um so einen Teil des Güterverkehrs von der Strasse zu holen, macht erstaunliche Fortschritte. Alle grossen Detailhändler, die Post, SBB cargo und viele andere Logistikplayer machen mit. Investoreninteresse ist vorhaben. Auch die Politik ist daran die rechtlichen Grundlagen dafür zu klären. Ich glaube, dieses Projekt hat enormes Potential. Für die Feinverteilung der transportierten Güter am Bestimmungsort will Cargo sous terrain ein Citylogistik-System mit umweltschonenden Fahrzeugen aufbauen, um die Immissionen in den Ballungsräumen markant zu reduzieren. Ich setze mich politisch für dieses Projekt ein, und glaube, dass die Infrastrukturgelder dort besser eingesetzt sind als im Strassenausbau.

Fazit

Ich komme zum Fazit. Die Verkehrspolitik und die Raumplanung der letzten Jahre orientierten sich am Auto und bewegten sich wie Wendelin über Jahrzehnte in eine falsche Richtung. Die Mobilität wurde immer ineffizienter. Es wird Jahrzehnte dauern, diese Effizienz und damit Lebensqualität wieder zurückzugewinnen und wird nur gelingen, wenn wir die Öffentlichen Räume aufwerten, das Wohnumfeld und die Innenstädte wieder erlebbar machen, die Pendlerfahrzeuge aus der Stadt verbannen und die Spirale der automobilen Kapazitätserweiterung durchbrechen. Allen Visionen und Technologien, die diesen Grundsätzen folgen, gehört die Zukunft.