
Langsamer, leichter, lokaler: Pandemiebedingte Chancen für eine erfüllte Freizeitmobilität

JÖRG BECKMANN

Dr., Direktor Mobilitätsakademie AG
des TCS

MIRJAM STAWICKI

Projektleiterin Mobilitätsakademie AG
des TCS



Seit über einem Jahr prägt uns die Pandemie-Situation von Covid-19 in zahlreichen Lebensbereichen – so auch in unserer Mobilität. Durch vermehrtes Homeoffice ist derzeit der Pendler-/Arbeitsverkehr etwas rückläufig. Wie verändert aber Covid-19 unsere Freizeitmobilität und was lernt der Verkehrssektor aus den unfreiwilligen «Suffizienz-Erfahrungen» der vergangenen Monate? Antworten dazu aus der Mobilitätsakademie des TCS von Jörg Beckmann und Mirjam Stawicki.



[ABB.1]

[ABB.1] Mit dem Cargo-Velo zum Zelten auf dem Bauernhof / Un vélo cargo pour aller camper à la ferme / In campeggio in fattoria con la cargo bike (Quelle: Mobilitätsakademie, Emanuel Freudiger)

Die pandemiegetriebenen Veränderungen im globalen Verkehrssektor sind eindrücklich: Auf der einen Seite halbvolle Busse und Züge, «gegründete» Fluggesellschaften unter einem kondensstreifenfreien Himmel, leere Bettenburgen und verwaiste Tourismusdestinationen. Auf der anderen Seite explodierende Veloverkäufe und eBike-Karawanen auf Radwanderwegen, ein Hype im Homeoffice, bei Videokonferenzen und im Online-Handel, rappelvolle heimische Campingplätze und ein Nachfragehoch bei der aktiven Naherholung. Doch was hat von diesen schrecklich-schönen Krisenerscheinungen auch nach der Pandemie Bestand und welche Lehren können Entscheidungsträger aus der Planung, der Politik und der Wirtschaft aus der aktuellen Krise ziehen?

In dieser aussergewöhnlichen Zeit bestimmen gesundheitspolitische Herausforderungen und Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung unseren Alltag. Doch auch die Schweizer Verkehrsschaffenden stehen vor einer ganzen Reihe von Veränderungen, die das Mobilitätsgeschehen auf längere Sicht zweifellos beeinflussen werden: Covid-19 erscheint in vielen Bereichen wie ein Vergrösserungsglas. Im Verkehrssektor hebt es auf der einen Seite die zentrale Rolle der Mobilität in unserem hochbeschleunigten Alltagsleben hervor. Auf der anderen Seite legt es aber auch die grossen Nachhaltigkeitsdefizite des bisherigen Mobilitätsparadigmas schonungslos offen.

Im Freizeit- und Reiseverkehrsbereich, der in der Schweiz den höchsten Anteil am Gesamtverkehr hat, hat die Wachstumsorientierung der letzten Jahrzehnte zu Kollateralschäden geführt, die sich gerade in Krisenzeiten manifestieren. Gewähren die Industrienationen nun substanzielle Staatshilfen wie z. B. beim Reiseveranstalter TUI, besteht die Gefahr, dass auch klimaschädliche und ressourcenintensive Mobilitätstechnologien und -stile gefördert werden und diese nach der Pandemie möglicherweise zur alten Dominanz zurückfinden. Dann ist nach der (epidemiologischen) Krise lediglich vor der (ökologischen) Krise.

Wer das vermeiden möchte, kommt nicht darum herum, sich die eine, zentrale Frage zu stellen: Wie können wir künftig mit weniger (Freizeit-)Verkehr sinnvoller wirtschaften und genauso erfüllt reisen? Sechs Transformationspfade könnten die Richtung in eine derart reduktive, aber gleichwohl positive Mobilitätswelt vorgeben, nämlich die Entkarbonisierung, Entprivatisierung und Entmotorisierung des Verkehrs einerseits sowie die Entschleunigung, Entflechtung und Entmaterialisierung unserer Mobilitätswelt andererseits.

Effizienz und Suffizienz als verkehrspolitisches Zwillingsspaar

Effizienzsteigerungen im Mobilitätsbereich waren und sind bis dato die grossen Hoffnungsträger einer nachhaltigen Verkehrswende. Es wird angestrebt, Energie-, Nutzungs- oder Raumeffizienz so zu steigern, dass sich der Ressourceneinsatz verringern lässt, ohne dass die Leistungsfähigkeit des Transportsektors leidet. Drei grosse Transformationspfade spielen hier aktuell eine zentrale Rolle:

1. Die *Entkarbonisierung* des motorisierten Individualverkehrs, in erster Linie mittels seiner Elektrifizierung: Der Elektroantrieb ist gegenüber dem verbrennungsmotorischen Antrieb mehrfach energieeffizienter und verspricht bereits heute eine deutlich bessere Gesamtumweltbilanz. Die Elektromobilität ist daher die antriebsseitige Grundvoraussetzung für eine ökologische Erneuerung des Strassenverkehrs.
2. Die *Entprivatisierung* individueller Mobilitätswerkzeuge im Kontext der Share Economy und der Verbreitung kollaborativer Mobilitätsangebote: Das Teilen von Fahrten und Fahrzeugen

[ABB.2] Zelten mit dem ausgeliehenen Carvelo-Caravan / Vacances sous tente avec une caravane reliée au vélo cargo loué / Campeggiare con una bici cargo caravan a noleggio (Quelle: Mobilitätsakademie AG)



[ABB.2]

steigert in erster Linie die Nutzungseffizienz des motorisierten Strassenverkehrs und schafft Alternativen zu Kauf und Besitz eines in aller Regel untergenutzten privaten Fahrzeugs.

3. Die *Entmotorisierung* des urbanen Verkehrssystems und eine Aufwertung aktiver Mobilitätsformen: Parallel zum anzustrebenden «motorischen Downsizing» beim MIV findet durch den Einsatz des Elektromotors im Veloverkehr ein «motorisches Upscaling» statt, welches es erlaubt, alltägliche Personen- und Gütertransportbedürfnisse mit Einsatz der eigenen Muskelkraft zu bewältigen.

Diese hier genannten Effizienzstrategien können aber nur dann dauerhaft und befreit von etwaigen «Rebound-Effekten» ihren Beitrag für eine nachhaltige Gestaltung des Verkehrs in Politik, Kultur und Wirtschaft leisten, wenn sie mit den Prinzipien eines systemischen und klar suffizienzorientierten Verkehrswendensatzes verzahnt sind. Daher sollten sie mit den folgenden drei transformatorischen Suffizienzpfaden kombiniert werden:

4. Eine *Entflechtung* im Sinne einer Minimierung der Transportaufwände im Personen- und Güterverkehr: Im Mittelpunkt stehen hier eine Re-Regionalisierung der Produktion, Distribution und des Konsums von Gütern und Waren im Kontext der «Circular Economy», sowie eine Reduktion raumgreifender individueller Mobilitätsmuster beispielsweise im Pendler- oder Freizeitverkehr. So sind die zunehmende Nachfrage nach Feriendestinationen in der Nähe, wie sie unter anderem das TCS-Reisebarometer 2019 festhielt, oder auch das Wachstum des «Coworkings» in Wohnstandorten ein Ausdruck der Bestrebungen nach kürzeren Wegen bei unterschiedlichen Verkehrszwecken.

5. Eine *Entmaterialisierung* der mobilen «Hardware» sowohl fahrzeug- als auch infrastrukturseitig: Die Produktion leichter, verbrauchsärmerer und dauerhafterer Fahrzeuge, die effizientere Auslastung von Transportgefässen im Personen- und Güterverkehr und eine ressourcenschonendere Bereitstellung von Verkehrsinfrastrukturen sind wesentliche Bausteine eines auf weniger Materialaufwand basierenden Verkehrssystems.

6. Eine *Entschleunigung* des Alltagslebens und die Neubewertung von Zeit in der Verkehrsplanung, -politik und -wirtschaft: Die regelmässigen Überschreitungen psychischer und physischer Belastungsgrenzen durch hochbeschleunigte Lebensstile und die damit verbundenen «Zivilisationskrankheiten» sind Ausdruck eines gesellschaftlichen Umgangs mit dem Faktor «Zeit», der auch im Verkehrssektor Planungsprämissen und politische Leitbilder bestimmt – oft ohne dabei die angestrebten «Zeitgewinne» mit Lebensqualitäts- und Naturverlusten zu verrechnen.

Gemeinsam bilden die effizienzorientierten Transformationspfade der Entkarbonisierung, Entprivatisierung und Entmotorisierung zusammen mit den suffizienzorientierten Transformationspfaden der Entflechtung, Entschleunigung und Entmaterialisierung die «6E's» einer teilweise reduktiven, aber vor allem positiven Mobilität.

Suffizienter Freizeitverkehr: Das Projekt «bleib hier»

Ein Angebot, welches die Anforderungen an eine suffizienzorientierte Mobilität bereits erfüllt, ist die weltweit erste und bisher grösste Sharing-Plattform für elektrische Cargo-Bikes, carvelo2go, welche die Mobilitätsakademie im Herbst 2015 lancierte. Geteilte Cargo-Bikes leisten nicht nur einen grossen Beitrag zur Entmaterialisierung (da sie kleiner und leichter sind, als andere zum Transport von Menschen und Waren eingesetzte Motorfahrzeuge), sie laden auch zur Entschleunigung ein (da nur mit Einsatz der eigenen Körperkräfte bewegbar) und sie tragen zur globalen Entflechtung der Mobilität bei (da ausschliesslich im lokalen bzw. regionalen Kontext unterwegs). Nach fünf Jahren Betrieb hat sich das Angebot in der Schweizer Verkehrslandschaft etabliert und kann kommerziell erfolgreich betrieben werden.

Eine Ausschreibung der Koordinationsstelle für nachhaltige Mobilität des Bundes zum Thema Freizeitmobilität lud im Frühling 2019 dazu ein, diese langjährigen Erfahrungen zur Entwicklung suffizienter Geschäftsmodelle aus der «Carvelo-Welt» anzuwenden und weiterzuentwickeln. So entstand die