

Mobilität nach der Pandemie: leichter, langsamer, lokaler

Das Coronavirus verändert die Verkehrswelt. Doch was bedeutet das für die in den vergangenen Jahren entstandenen digitalen Geschäftsmodelle im urbanen Mobilitätssektor? Krisenfeste und zukunftsfähige Angebote sind gefragt.

von Jörg Beckmann

Die pandemiegetriebenen Veränderungen im globalen Verkehrssektor sind eindrücklich: Auf der einen Seite halb volle Busse und Züge, «gebodete» Fluggesellschaften unter einem kondensstreifenfreien Himmel und leere Tourismusdestinationen. Auf der anderen Seite explodierende Veloverkäufe und E-Bike-Karawanen auf Radwanderwegen, ein Hype um Homeoffice, Videokonferenzen und im Onlinehandel, 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 müssen verkehrspolitische und wirtschaftliche Entscheidungsträger aus der aktuellen Krise ziehen?

Wichtige Rolle der Mobilität

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 hat die Wachstumsorientierung der letzten Jahrzehnte zu grossen Kollateralschäden geführt, die sich gerade in Krisenzeiten verdeutlichen. Gewähren die Regierungen der Industrienationen nun substanzielle

Staatshilfen, besteht die Gefahr, dass auch klimaschädliche und ressourcenintensive Verkehrstechnologien und Mobilitätsstile gefördert werden und diese nach der Pandemie möglicherweise zur alten Dominanz zurückfinden. Dann ist nach der Krise lediglich vor der Krise. Das geht auch anders.

Ein weltverändernder Ausnahmezustand wie die Corona-Pandemie bietet Gelegenheit zur Reflexion. Er hilft insbesondere im Alltag, den Fokus auf das Nötige und Relevante zu schärfen. Viele Verbraucherinnen und Verbraucher erlebten positive Transformationserfahrungen und eine neue, von Konsum- und Reisezwängen



Ob Kinder oder Einkaufstaschen im Gepäck – elektrische Cargovelos wie die geteilten Bikes von Carvelo2go bieten insbesondere für kürzere Strecken eine Alternative zum Auto oder ÖV.

befreite Lebensfreude. Das könnte dazu führen, dass sie Gefallen an genügsameren Mobilitätsmustern finden und nicht gleich mit einem neuen SUV oder einer Fernreise zum grossen nachholenden Konsumschlag ausholen.

Ortsunabhängig arbeiten

Wieso also zu Unbewährtem zurückkehren? Deutlich «smarter» wäre es, das zu fördern, was heute im Angesicht der Pandemie als transformatorische Alltagsmobilität vielerorts neu entsteht und zu weniger umweltbelastendem Verkehr führt. Hier wächst vielleicht die DNA für ein neues, zugleich nachhaltiges und resilientes Mobilitätsparadigma, das uns ermöglicht, mit weniger Verkehr sinnvoller zu wirtschaften und erfüllter zu leben – zum Beispiel dank flexibler Arbeitsmodelle, die in Spitzenzeiten das Verkehrssystem entlasten und aus gestressten Pendlerinnen und Pendlern produktive «Remote Worker» machen.



John Patrick Walder

Gerade beim nun zunehmend etablierten Homeoffice wird deutlich, dass die Lösungspfade in Richtung eines effizienteren und suffizienteren Mobilitätsgeschehens auch schon vor der Pandemie bekannt waren. Doch erst unter der Last der Krise brachen die Vorurteile und die Abneigung gegenüber flexibleren Arbeitsmodellen in vielen Unternehmen erzwungenermassen ein. Plötzlich werden Zoom, Teams oder Skype als effizientes Pendlermobilitätswerkzeug und Geschäftsreiseverkehrsmittel neu entdeckt.

Erfolg trotz Krise

Doch braucht es für grosse Veränderungen wirklich immer erst eine Krise? Oder fanden auch schon in der Zeit vor Corona transformatorische Mobilitätspraktiken und Geschäftsmodelle ihren Weg aus der wissenschaftlichen Theorie in die unternehmerische Praxis? Ja, denn während so manche Branchen und Verkehrsunternehmen von Covid-19 und den Massnahmen zur Virusbekämpfung in die Knie gezwungen werden, können sich andere Akteure aus der Mobilitätswelt darüber freuen, dass ihre krisenfesten Geschäftsmodelle in der Pandemie erst recht funktionieren.

Ein Beispiel dafür ist Carvelo2go, die Sharing-Plattform für elektrische Cargobikes der Mobilitätsakademie des Touring Club Schweiz (TCS). Das Angebot zählt über 350 Cargobikes in mehr als 70 Schweizer Gemeinden und Städten. Die Kombination aus digitalen Komponenten, wie der Onlinebuchung und -bezahlung via App oder Website, und analogen Aspekten, wie der Schlüssel- und Akkuübergabe beim Quartierladen in der Nähe, bewährte sich in den Zeiten der Pandemie, selbst während des kompletten Lockdowns im Frühling.

Resilienz dank Suffizienz

Der Grund für die Widerstandskraft eines Angebots wie Carvelo2go hängt aber auch eng mit seiner Suffizienz zusammen. Oder anders ausgedrückt: Das Teilen von Cargobikes und ähnlichen Fortbewegungsmitteln ist zukunftsfähig, weil...

- > es einen grossen Beitrag zur Entmaterialisierung leistet, denn die Bikes sind kleiner und leichter als andere zum Transport von Menschen und Waren eingesetzte Motorfahrzeuge,
- > es zur Entschleunigung einlädt. Denn das Gefährt kann nur unter Einsatz der eigenen Körperkräfte bewegt werden,
- > es zur globalen Entflechtung der Mobilität beiträgt. Mit den Cargobikes ist man ausschliesslich im lokalen beziehungsweise regionalen Kontext unterwegs.

Mit weniger Verkehr besser leben

An diesen Prinzipien muss sich die «Smart Mobility» künftig noch mehr messen lassen als schon vor Corona. Gerade auch im Freizeitverkehr und für unsere Ferienreisen sollten neue Angebote leichter, langsamer und lokaler sein. Dieses Ziel verfolgt beispielsweise das vom Bund unterstützte Projekt «Bleib Hier» der Mobilitätsakademie, in dem über zweieinhalb Jahre transformatorische Alltagspraktiken und Geschäftsmodelle für eine suffiziente Freizeitmobilität erprobt werden. Es sind diese Suffizienzprinzipien, die es ermöglichen, mit weniger Verkehr effizienter zu wirtschaften und erfüllter zu leben. Sie machen aus einer «smarten» digitalen Anwendung letztendlich ein enkeltaugliches Produkt, das insgesamt mit weniger auskommt und krisenfest ist.

Für die künftige Mobilitätsentwicklung in Schweizer Städten und Gemeinden kann das nur eines bedeuten: Jede kommunale Digitalisierungsstrategie und jedes digitale Geschäftsmodell, mit dem etablierte oder neue Verkehrsanbieter in den urbanen Verkehrsraum streben, muss vor allem am Nachhaltigkeitsbeitrag gemessen werden. Das viel gerühmte Effizienzversprechen der digitalen Transformation muss gerade im Verkehr letztlich zu einem Suffizienzversprechen werden.

Links und weitere Infos:
www.pusch.ch/themaumwelt



Jörg Beckmann

Direktor der Mobilitätsakademie des TCS, Bern,
 joerg.beckmann@tcs.ch,
 www.mobilityacademy.ch