

Zusammenfassung

Fachtagung der Schweizerischen Energie Stiftung vom Freitag, 21.9.2018

Zum Thema

MOBILITÄT DER ZUKUNFT

Vermeiden, verlagern, verbessern

Mobilität steht für Beweglichkeit. Für das Vermögen eines Menschen oder Tieres, unterschiedliche Stellungen und Haltungen einzunehmen und sich physisch fortzubewegen im 3-dimensionalen Raum, sozusagen, Vorwärts. Rückwärts. Seitwärts. Aufwärts. Abwärts. Aber immerhin in Bewegung, denn Stillstand ist Tod. Stillstand hat keine Zukunft. Aber doch: Nichts bleibt wie es ist und die Zukunft kommt, die Zukunft kommt unaufhaltsam auf uns zu, und das künft ganz gehörig, wenn man sich nicht darauf vorbereitet oder besser noch, daran mitgestaltet, und deshalb haben sich heute hier in im Technopark zu Zürich ein paar gescheite Köpfe zusammengetan, um darüber zu sprechen, was sein könnte, sollte, wird.

Denn das Thema ist aktuell, auch für die Energiestiftung, denn Mobilität ist Energie, die grösste Verbrauchergruppe, vielschichtig und komplex, das muss man anschauen, da muss man darüber Tag und Nacht reden und kann man auch, nicht zuletzt dank der Sponsoren, ein who-is-who der Mobilität bis hin zum traditionellsten mobilen Taschenwerkzeug.

Denn wir haben Ja gesagt zur Energiewende und das bedeutet auch ein Ja zu einer Verkehrswende und die windet sich seit Adam und Eva durch die ganze Evolution hindurch, ein Work in Progress, im Kopf und dann macht Sinn wenn man mal schaut was drin ist, im Kopf und das kann ganz schön alt sein und ist vielfach geschichtet eine ewige Baustelle, millionenalt, energieverschwendend, immerhin solarangetrieben, und doch mit Ausstoss von CO₂, ab und zu Methan, und ineffizient, aber selbstentwickelnd, vermutlich feminin. Über Stadtentwicklung und die Eisenbahn überspringend, geht'ss zum schnittigen, persönlichen Auto, ein Gerät zur Gerhinleistungsreduktion auf Gas geben und bremsen. Und das braucht eine Wende, und zwar von allen Seiten, auf allen Ebenen, symptomatisch, evolutionär, symbolisch, sozial und urban, denn in den Köpfen steckt doch nur Wachstum, Einsparung und Freiheit, und vor allem das Auto steckt im Kopf, eine klassische Autosuggestion, weil jeder Weg hat einen Zweck, zuweilen ohne Rückkehr aber immer Probleme generierend, denn es läuft etwas schief: die Reisezeit ist konstant und nur die

Dummen hetzen. Verändert sich die Geschwindigkeit, verändert sich die Struktur, das hat nur niemand gemerkt, also fast niemand, sonst hätten wir ja heute nicht drüber gesprochen.

Strukturen für Autos ergeben ein Verhalten für Autos, ergeben Autodaten, ergeben Stau. Und so träumen wir von klimatisierter Nachhaltigkeit, wie bei den Bienen mit ihren Schwänzeltänzen, nicht anders wie bei den Männern mit protzigen Wagen übrigens, auch da können Schwänzeltänze beobachtet werden, aber ich schweife ab.

Das Auto trifft die untersten Schichten im Kern des stammhirnenden Kopfes und schaltet den Frontallappen einfach ab, fordert Abstellplätze, Fahrbahnen und Bussen, eine Normalität mit Schützbildern auf die Fahrer selbst, und drum sollte man auch mal mit einem Rahmen um den Körper raus, auch wenn man dann im Stau steht und als verrückt gilt.

Und jetzt haben wir Stadtverfall, Lärm und Klimawandel und vor allem Stau, Stau, Stau, zwischendurch stockender Verkehr, aber nur Lösungen für eine dritte Fahrbahnebene. Zur Herbeiführung einer Verkehrswende müsste der Kopf funktionieren, sich geistig entbinden und das geht nur wenn Energie in den Kopf geht und die Autos raus aus der Stadt aber rein in die Geldbörse

Und Morgen unterwegs zu sein heisst, vom Verkehr zur Mobilität zu kommen,

Morgens unterwegs zu sein heisst, **im** Verkehr die Mobilität zu suchen.

Dabei geht's darum zu konsumieren, digitalisieren, urbanisieren, was für Bruchstellen und Verhaltensänderungen sorgt, vom Konsumenten zum User, von der Hardware zur Software vom Deutsch zum denglisch-update mit der höchsten Smartphonedichte, und damit wir irgendwas verstanden, brauchen wir erweiterte human Fähigkeiten in Form eines Tools, eines Verhaltensveränderes, eines Jetzt-Wollers. Und es ist nicht mehr wegdenkbar, dieses Smart-Phone, es ist da, um zu bleiben, und wir bleiben auch und gehen nicht mehr hin, wo es etwas gibt, wir lassen alles zu uns kommen, organisiert in Lagerstrukturen und Online-Plattformen. Und so verändert sich die Infrastruktur, alles wird zentral und zugänglich, interdisziplinär und effizient, derweil wir immer mehr dem System und der Routine vertrauen, und spontan gegoogelt, kommerziell interessant gesteuert und codiert als Big-Data-Satz im gesamten virtuell-reality-Ökosystem der Pokemon-Apps uns bewegen, während wir getrackte learnings-Systeme der Tesla-Fleet checken und über die seven thinking steps to fix the Window of Opportunity talken.

Doch wer schafft es die Komplexität zu optimieren, im Kampf um das Frontend in der vernetzten Mobilität des 21. Jahrhunderts? Wer hat den Journey der User-Mentality noch im Griff? Die Voraussetzungen sind da, es needet höchstens noch etwas Brain-Power in der

political Realty, experimentelle Operationen am open Heart, gefeedbackt für updates mit steigendem Strahlungsmog und scheuklappentragenden App-Pilzen.

Und das kostet. Raum, Zeit. Energie. Gemessen werden Kosten in Milliarden, Nutzen in Millionen. Die Bilanz eines nicht ausreichend geregelten Verursacherprinzips, einer Ressourcenverschwendung in einem nicht funktionierenden Verkehrsmarkt. Die Prozentzahlen sprechen für sich, immer mit Parkplätzen ausgestattet, Manövriertfläche nicht eingerechnet, ein Verdrängungskampf im klimawandelnden Stadtraum. Ein Parkplatzüberschuss grösser als der Vierwaldstättersee, verkehrserzeugend und zersiedelnd und doch anreizend, trotz Verlust an Lebenszeit und -qualität. Es scheint: Am Auto profitiert nicht nur der Hörbuchmarkt.

Das allein berechtigt aber nicht, auf die Verkehrs- sprich Energiewende zu verzichten, denn es braucht Treibstoff, viel Treibstoff, das ist der Kostentreiber, deshalb also Treibstoff, und der Hebel ist im Personenverkehr bei den Personenwagen, trotz der vielfach kolportierten Schreckensausstössen der Kreuzfahrtschiffe, wo schwimmt in der Schweiz den ein Kreuzfahrtschiff, uns betrifft höchstens vielleicht der Luftverkehr, der, man stelle sich vor, ohne klimapolitische Massnahmen abhebt, auf bestem Weg zum grössten Emissionsverursacher des Landes.

Die Verursacher sind klar, der Hebelansatz ist klar, das Klimaziel auch, aber die Erreichung nicht. Wie also vorgehen? Ich sage nur ein Wort: Vermeiden, verlagern, verbessern. Und Vermeiden bedeutet nicht zwingend verzichten, aber man sollte auch mal zu zweit fahren und weniger Strassen sähen, dafür mehr Grips statt Beton, das verlagert nämlich auch mal zum Verkehrsmittel Velo, und wer heute noch nicht abgestimmt hat, soll das bis morgen noch tun, das Potential ist noch nicht ausgeschöpft. Der entscheidende Schritt aber ist zu verbessern, es braucht die Innovation der erneuerbaren Energien, wir haben noch 32 Jahre Zeit, in unserem Alter eine sehr kurze Zeit, während in Bern diskutiert und verzögert, also real politisiert wird, dabei wäre das E-Bike vielleicht eine R-Evolution.

Oder vielleicht die Kostenwahrheit durch Mobility Pricing, denn der Verkehr wächst schneller als alles andere, die Trends kurven nach oben, und das subventioniert, die Folgen spürt das Mittelland in Erwartung des Kollapses, in der Hoffnung auf Reskalierung. Der motorisierte Verkehr sorgt nicht nur für Problemzonen an den Hüften, nein auch in der Ökonomie, Ökologie, in der Gesellschaft. Und die Problemlösung geht nur über die Infrastruktur, die Technologie und über das Geld. Diskutiert wird aber hauptsächlich nur die

Technologie, das kann man greifen, da kennt man sich aus, das Internet ist ja noch Neuland und das Missing-Link ist Umschichtung von Steuern zu Gebühren, was zu höheren Preisen in der Mobilität führt also zu Kostenwahrheit mit variablen Preisen. Das ist ein Prinzip, und im Prinzip soll es auch umgesetzt werden, denn nur mehr Maut macht Mut etwas zu ändern. Kapazitäten sollen ausgelastet werden, das ergibt weniger Bedarf an Infrastrukturen, weniger Emissionen und weniger Verkehrspolitik im Hardwaremodus, ja ein Paradigmenwechsel ist gefragt, denn wen interessiert das Jura und das Oberwallis, wenn so langsam geplant und gebaut wird, wo wir inzwischen in Stunden rechnen und um 7 und 17 Uhr nirgends mehr durchkommen während wir im Rest des Tages die Beine hoch und die Tasche neben uns legen können.

Verteilen wir also den Biorhythmus etwas auf die Schultern, dann muss die Allgemeinheit weniger ungenutzte Sitzplätze und Abstände zwischen den Zügen ertragen. Die Lösung heisst E-Ticketing und Vollautomatisierung des Schienenverkehrs, und auch wenn ich persönlich die Mini-Bar schon sehr vermisse, sparen selbstfahrende Züge ja auch Therapiekosten nach Personenunfällen.

Das sorgt für Diskussionen. Auch wenn klar ist, dass das Pferd im Stall gesattelt werden muss, weil es draussen nicht sozialverträglich ist, stellt sich doch die Frage wie sozialverträglich die Allgemeinheit ist, gefordert wird das Ende der Privilegierung der Pendler, Umlagerung von fix auf variabel und gut gibt's Flugferien, weil da funktioniert es. Auch wenn die Finanzen oft zur Ablenkung sind und der Föderalismus bis zu den Parkplätzen durchdrückt, fordern wir Pricing, Pricing, Pricing, flexible Arbeitszeitmodelle und vor allem Chefs, die auch mal später kommen oder besser gar nicht, weil dann verwenden sie wieder den Begriff Langsamverkehr, wo das Velo und die Fussgehenden doch schneller sind wie Raketen, in Lebenszeit gemessen jedenfalls. Das zeigen die Studien, Studien, Studien, auch dass am besten einfach die Welt schöner sein soll und zwar dort, wo man lebt, lieber Strassen statt Smartpohnebildschirme wischen, sonst verkümmert unser Gehirn.

Dem wird nicht widersprochen, anderem hingegen schon. Aber es ist ja auch schwierig, in einer Welt in der sogar Banken Antworten abnehmen:

„Wie wir heute investieren, so leben wir morgen“ ist zwar nicht eine Aussage, für die man ein MBA-Studium braucht, aber wenn der Mann ein Baby trägt, das Solarzellen trägt, wird man offen für ein Autorennen, auch wenn sich die Autofahrer selbst autofreie Strassen wünschen. Wer hätte das gedacht? Dabei ist das Auto ein System aus Maschine, Raum, Strassen, Recht,

Werten, Kulturen und lässt sich nicht isoliert betrachten, isoliert wird nur der Fussgänger dabei, denn Automobilität ist das mobile Böse, extrem schnell, extrem stark, extrem extrem.

Mobilität müssen sich doch alle leisten können, darum soll es billig sein, und doch steigen die Kosten, im Gegensatz zum Öffentlichen Raum, der wird immer weniger, eben weil die Wege länger werden und wären sie kürzer, wäre alles erreichbar, wären die Plätze attraktiver, wären auch Begegnungen ausserhalb der eigenen Filterblase, ausserhalb der App-Steuerung auch zufällig möglich, ohne gestreckten Mittelfinger. Deshalb: Keine Parzellierung des Öffentlichen Raumes, keine Zerstörung des gemeinnützigen Charakters, das ist fatal. Begegnung ist nicht Unfall, soll es zumindest nicht sein. Schon gar nicht Widerspruch und Verlust der Anschlussfähigkeit.

Anschluss wurde möglicherweise beim Mittagessen bei zufälligen Begegnungen gefunden, mindestens jedoch eine sicher nötige Energiezufuhr nach soviel Informationen. Die Gespräche waren erquickend, die Sauerstoffzufuhr belebend. Bei mir jedenfalls.

Nach dem Essen eröffnet der Potentialspürhund aus der Praxis und mobilisiert den Service auf der Basis von mehr als 100 Jahren Erfahrung, trotz Baustellen bei Postauto (Raunen im Publikum) und Verlust der Romantik durch Kostendeckungsgrade und Rationalisierungsaktionen, konnten doch unerwartete Kundensteigerungen auf der physischen Ebene bei den Publi-Bikes generiert werden, was nicht davon abhält weitere neue Produkte, mit Geld aber ohne Gelb, zu entwickeln, zu bündeln und verbünden, bis hin zur Sorglosigkeit in Mobilen Flatrates unterstützt durch Marketing zur Konkurrenzfähigkeit. Piloten, vielleicht auch hochfliegend, sollen nachhaltig werden durch integrierte Planung und Gesamtmobilitätskonzept inklusive Preisdurchwirkung. Das gelingt nur, wenn die Superhelden zusammenarbeiten und nicht gegeneinander, so wie in Hollywood, aber immerhin auf dass das Happy-End eben Hollywoodreif wird, auch wenn die Velos als Erfolgsfaktor haufenweise rumliegen und behutsamer Regulierung bedürfen, vielleicht gar pushmässig geshared.

Oder gar nachhaltig, gar muldimodal, also nicht nur was wird, sondern was soll, denn Zukunft sollte nicht passieren sondern gestaltet werden, auf der Basis des Wissens, was passieren wird. Da drohen die dröhnenden Drohnen und es strömt der Strom im besten Fall kombiniert zur totalen Flexibilität, online vernetzt und algorithmisiert aber immer noch individualisiert und in jedem Fall immer älter. Immerhin mit Entscheidungsbeteiligung und Wetterabhängig

aber auch da gibt's bestimmt Apps dafür, was die Politik ganz gut findet, weniger aber die Betroffenen, denn sharen ernüchert offensichtlich und das nicht mal mehr moderat, denn was passieren soll ist eine andere Nummer, denn das hat Konsequenzen und trauen wir uns überhaupt zu zu gestalten oder sind wir einfach mit unseren Geräten beschäftigt? Aber wir haben ja noch die ZHAW, die machen sich Gedanken zur Mobilität, sicher, zugänglich, altersgerecht, erneuerbar, viele Fragen, komplexe Fragen, sicher aber ohne Rentiere auf der Strasse und mit einem Systemwandel mit neuen Fokussen von Standard zu Qualität, von Wohlstand zu -befinden, von Verbrauchen zu verwenden.

Vielleicht sogar entschleunigt, weil es liegt doch auf der Hand: langsamer ist energieeffizienter egal wie dicht wir wohnen. Es gilt also, je dichter, desto langsamer, das erlebe ich regelmässig Samstagnacht auf dem Heimweg nach dem Ausgang.

Also Langsamkeit durch flächige Querung (in meinem Fall Zickzack) oder andere Verkehrsmittel und Gestaltung, das kann ganz schön aussehen, weniger MIV mehr Lebensraum bis zu Begegnungszonen und das heisst nicht weniger unterwegs zu sein, sondern nur langsamer (und das kann je nach Betrachtung doch Raketenschnell sein) und dafür nachhaltiger.

Und auch das sorgt für Diskussion bis hin zur Benebelung ob der Eindrücke. Denn das Problem ist komplex und die Lösungen sorgen doch für Anschlussfähigkeit. Und vielleicht braucht es doch etwas sanften Druck zur Suffizienz. Das ist logisch, nicht politisch und soll nicht dem einzelnen überlassen werden, das müssen wir gemeinsam der Politik übertragen, denn wir müssen voran machen und während wir diskutieren mauern wir am bestehenden und drehen weiter das Hamsterrad, während der Hamster darin immer noch das Gefühl hat, er steige eine Leiter hoch.

Aber einer muss mal eine Entscheidung treffen, auch wenn die Komplexität gross ist und vielleicht sogar Methodisch neu angesetzt werden muss. Denn warten ist keine Option, Ersatz sorgt nicht für Wandel und wer möchte denn nun die komplexen Fragen beantworten.

Und dann wurde es farbig: Grün, rot, blau, orange, ein Regenbogen aus dem Nationalrat schlug Brücke auf der Bühne. Und zuweilen auch Haken.

Wie gehen wir die Verkehrswende an ist die grosse Frage und die Antworten sind vielseitig: wider die Bedürfnisschaffungsindustrie, für Mathematik und Physik, für Fortschritt und Eigenverantwortung in der Demokratie, für Technologie, um dann sich gegenseitig zu widersprechen als Demonstration lebendiger Realpolitik. Und so wie der Freiheitsbegriff

unterschiedlich aufgenommen wird, gelten auch mal Zürcher bei der Arbeit in Bern als sinnlos, während Grenzen als Innovationstreiber gelten. Und auch wenn 20% immer Nein sagen werden die schlimmen die viel schlimmeren auch in die Pfanne hauen wollen, so funktionieren Abstimmungen. Aber wie die Politik funktioniert, was deren Aufgabe ist, besteht zuweilen Uneinigkeit, so wie eigentlich bei fast jedem Thema, eine allfällige Einigkeit ist immer auch mit einem Aber begleitet, und ein Verursacherprinzip beim Dichtstress konnte nicht beantwortet werden, vielleicht auch weil die Köpfe noch immer noch falsch gepolt sind und verschiedene Aspekte und Sichtweisen bestehen, zum Teil voller rabenschwarzer Zuversichtlichkeit mit emotionaler Bindung, während der Klimawandel grad an die Wand gemalt wird und Werbung für CO₂-Ausstoss verboten werden müsste.

Dieser Vorschlag kam am spätesten je gemessenen Hitzetag des Jahres. Darüber sollte man meditieren, ebenso über den Begriff Aktivitätsverkehr und all die anderen Begriffe, die wir heute gehört haben.

Es waren viel Informationen heute, wir haben von Trends gehört, haben Gespräche geführt mit Ansätzen und Lösungsideen, die Sie alle hier im Technopark erhalten haben und auch wenn Ihre persönliche Mobilität sich heute auf den Weg zwischen Kaffeemaschine und Stuhl beschränkte, bin ich mir sicher, dass Sie nun hinausgehen und diese unsere Welt mit anderen Augen sehen werden. Bewusster und sensibilisierter innerhalb des komplexen Themas Mobilität sich bewegen und damit helfen, diese Welt mitzugestalten.

Denn die Zukunft der Mobilität beginnt jetzt.

© Richi Küttel, 21.9.2018