

Wildmannli-Wiitblick - Verkehr



Das Wildmannli-Verkehrskonzept Davos auf dem Prüfstand. Hält dieses Konzept auch nach Corona Stand?

Davos, anfangs August 2020/wa

Die Vision und Strategie der neuen Mobilitäts-Ordnung nach Corona heissen: Das Fahrrad und das zu Fuss gehen in den Städten – das (E-) Auto auf dem Land!

Und für Davos Klosters? Vor dem Zielort wird vom Auto aufs Gehen und Fahrradfahren sowie einen neuen flexiblen ÖV umgestiegen! Das Auto bleibt parkiert. Die Verkehrsberuhigung in der Innenstadt hat Priorität!

Das Fahrrad erlebt wegen Corona in den Städten einen historischen Boom. Die Verkaufszahlen sind überall gestiegen. Auch die Vermietung floriert. Die Umsatzsteigerungen vor allem bei den hochpreisigen E-Bikes sind markant. Das Coronavirus wird zum Katalysator von autofreien Innenstädten. In den grossen Städten und Ballungsgebieten der Welt gehört die Zukunft den Rädern und Rollern. Dies ist heute gewiss. Dieser Trend ist nicht mehr aufzuhalten.

Corona hat es verdeutlicht, das Auto als individuelles Fortbewegungsmittel war (wieder) sehr beliebt und hat ein Comeback erfahren. Gerade dort, wo eine direkte Zufahrt möglich war. Der Wohlfühl- und Sicherheitsfaktor machten das Auto zum Krisengewinner Nr. 2. Zudem nimmt die Zahl der Fahrzeuge auf den Strassen weiter zu. Einzig verstopfte Strassen rund um die Ballungszentren und Fahrverbote in den Innenstädten bewirken dort eine Abnahme des Individualverkehrs.

Nach Corona werden in den Städten das Rad und auf dem Land das Auto zu den Gewinnern gehören.

Das bedeutet mobilitätsmässig für Davos Klosters: Der Autotourismus zu uns ans Zielort wird deutlich zunehmen, auch selbst dann, wenn die Bahnfahrt von Zürich nach Davos kürzer wird. Am Zielort selber muss vom Auto umgestiegen werden. Davos und Klosters benötigen verkehrsfreie Räume und deutlich mehr neue Begegnungszonen. Die Mobilitätsausrichtung ist aktueller denn je.

Bei der Wahl des Verkehrsmittels spielt neben Preis und Komfort in Zukunft auch die wahrgenommene Infektionsgefahr eine Rolle. So kaufen viele Mitteleuropäer Fahrräder, um virenfrei zu pendeln und im Urlaub Touren zu machen. Das E-Fahrrad ist gerade auch für die Generation 70+ sehr attraktiv geworden, innerorts und für die Freizeitgestaltung.

Die Städte werden zum Treiber der neuen Rad-Mobilität. Viele folgten dem Appell der Weltgesundheitsorganisation zu Beginn der Pandemie: „Bitte gehen Sie zu Fuss oder nutzen Sie das Fahrrad, wann immer es geht!“ Fahrradfahren stärkt das Immunsystem und die Lungen und reduziert so das Risiko, sich mit dem Virus zu infizieren. Radfahren ist auch gesünder, denn Menschen, die mit dem Rad zur Arbeit pendeln, haben bis zu 25 Prozent weniger Fehltag aufgrund von Krankheiten.

Fahrrad hat Vorrang in der Stadt

Der neue Trend in den Städten heisst „Dienstrad statt Dienstwagen“. Die Städter, die den ÖV aufgrund von Corona heute meiden, werden auch nach Corona beim Rad oder E-Bike bleiben. Um den Mindestabstand einzuhalten, werden Auto- zu Fahrradspuren und Fusswege breiter. Aus Wohnstrassen werden Begegnungszonen. Viele Städte haben autofreie Nebenstrassen zugunsten des Fuss- und Radverkehrs eingerichtet. Dazu wollen alle mehr saubere Luft und pflanzen zahlreiche neue Bäume mit Schattenwirkungen fürs Gehen, Verweilen und Bewohnen.

Radfahrer und Fussgänger bekommen mehr Platz. Das Radwegenetz wird wegen Corona noch schneller ausgebaut werden. Allein in Berlin im Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg wurden quasi über Nacht knapp 15 Kilometer vorübergehende Radwege „gebaut“, mit Folien auf Asphalt geklebt und Absperrbacken aufgestellt. Fahrbahnen wurden zu Fahrradwegen. Auch anderswo und überall fast das gleiche Bild: Parkplätze werden in Radwege und Gehsteige umgewandelt. Die im Juni wiedergewählte Pariser Bürgermeisterin verfolgt mit der „15 Minuten-Stadt“ eine klare Vision. Innerhalb dieses Zeitfensters sollen die Pariser zu Fuss oder mit dem Rad ihre wichtigsten Orte erreichen können: Arbeit, Kindergarten, Schule, Einkaufsmöglichkeit, Kultur und Restaurants. Jedes Viertel soll wie eine eigene kleine Stadt funktionieren. Auch die belgische Hauptstadt Brüssel räumt Radfahrern und Fussgängern heute Vorfahrt ein. Autos, Busse und Bahnen sollen in Quartieren nur noch 20 Stundenkilometer fahren.

Viele Städte wie Mailand, Buenos Aires, Brüssel, Stuttgart, Freiburg und Hamburg haben die Stunde genutzt und dem innerstädtischen Autoverkehr den Raum weggenommen. Autofahrer müssen sich künftig in der Stadt mit einer Spur pro Fahrtrichtung begnügen. Die Verknappung des Strassenraumes hat System. Der Individualverkehr soll eingeschränkt werden. Der nötige Abstand auf engen Rad- und Fussgängerwegen muss eingehalten werden. Der Strassenraum soll grundsätzlich für den Fussgänger und das Fahrrad, ja auch mit einer eigenen Busspur anstatt für das Auto breiter werden. Damit rüsten sich immer mehr Städte für die Zeit nach Corona, wenn wieder mehr Menschen ins Büro oder zum Einkaufen ins Zentrum fahren.

Radfahrer und Fussgänger erhalten Vorrang und Vorfahrt. Es geht um bessere Luft, weniger Lärm und mehr Lebensqualität. Auch Unfälle, umweltschädliche Emissionen und Krankheitstage lassen sich mit einer Verkehrswende Richtung Null senken. Die Städte sind weltweit für fast 80 Prozent der CO₂-Emissionen verantwortlich. Um Unfälle und Emissionen zu reduzieren, führen immer mehr Städte Tempo 20 oder 30 ein. Auch der ÖV wird konsequent auf E- und Wasserstoff-Busse umgerüstet.

Das Auto: Der Krisengewinner auf dem Land

Das Auto aber wird nach Corona auch zum Mobilitätsgewinner, und dies merklich auf dem Land und für Ausflugsziele in der Entfernung einer „Tankfüllung“. Es feiert gar ein

Comeback. Die Lust am Auto ist ungetrübt. Individuell lässt sich schneller von A nach B fahren. Es ist subjektiv betrachtet besser, alleine im eigenen Auto zu sitzen als zum Beispiel im Bus oder Zug. Mehr als zwei Drittel der Befragten wollen im Sommer 2020 mit dem Auto verreisen, bei Familien mit Kindern und der Generation 65plus sind es fast drei Viertel (Quelle: Civey). Das Auto ist in der Coronakrise für zwei Drittel zum bevorzugten Verkehrsmittel geworden. Vor Corona waren es nur ein Drittel (Quelle: Infas). Das Auto weist nach wie vor Zuwächse auf – dies trotz vieler Alternativen. In keiner der 20 grössten deutschen Agglomerationen sank der Pw-Bestand im 2019. Der Zuwachs machte bis zu 2 % aus. Dies ergibt in Deutschland einen Fünftel mehr Autos in den letzten elf Jahren.

Die aktuelle Wirtschaftskrise ist zudem eine einmalige Chance, um ältere Autos mit Verbrennungsmotoren aus dem Verkehr zu nehmen. Das Durchschnittsalter deutscher Pw's hat einen neuen Rekord erreicht und beträgt fast zehn Jahre. Vor 60 Jahren waren es noch knapp vier Jahre (Quelle: Statista). Höchste Zeit für eine Verjüngung und eine Veränderung: „E-Autos für Alle auf dem Land!“ Zu hoffen ist, dass u.a. Abwrackprämien und andere finanzielle Rahmen im Betrieb zur Nachhaltigkeit führen werden.

Neue Mobilitäts-Ordnung

Doch wer organisiert die Verkehrswende auf Rad in der Stadt und E-Autos auf dem Land? Hier müsste der ÖV ins Spiel kommen, auch wenn die Nachfrage seit dem Ausbruch der Pandemie beim öffentlichen Nahverkehr um etwa die Hälfte eingebrochen ist. Dennoch hat der ÖV nach Corona seine Zukunft.

Der ÖV kann zum Mobilitätsplayer der Zukunft werden, wenn er die richtigen Schlüsse aus Corona und den Megatrends Gesundheit, Individualisierung und Digitalisierung zieht – und der ÖV die Mobilität endlich so denkt wie es seine Kunden wünschen. Bus und Bahn müssen ein besseres Angebot als Basis für eine bezahlbare, klimaverträgliche Mobilität liefern. Die regionalen Verkehrsverbünde müssen sauberer, sicherer und schneller werden, grösser denken, wenn sie noch relevant sein wollen und den Teilnehmer individuell an die letzten Meter vor seine Haustüre befördern.

Zusätzliche Kapazitäten sind durch mehr Busspuren und mehr flexible Bus-Fahrdienste möglich, die S- und U-Bahnen kommen heute schon zu Spitzenzeiten an ihre Belastungsgrenzen. Zusätzlicher ÖV muss zulasten des Autos gehen. Es braucht einen „Rettungsschirm für Bus und Bahn“. Die öffentliche Hand muss den ÖV unterstützen. Dies mit Steuergeldern, denn diese Förderung ist wirtschaftlich nachhaltig. Auch wenn es heute noch politisch nicht erwünscht ist, den ÖV gratis anzubieten, auf bestimmten Strecken und zu bestimmten Zeiten sollte der ÖV dennoch nichts kosten dürfen.

Die einzelnen Städte werden ihr örtliches Besitzstandsdenken aufgeben und ihre Dienstleistungen konsequenter an den veränderten Mobilitätsbedürfnissen aller Bürger auf eine Grossregion hin ausrichten müssen. Dazu gehören ein Mitdenken der neuen Mobilitätsroutinen wie Homeoffice-Zeiten in der Pendler-Rushhour, den unterschiedlichen Schulbeginn, die Einbindung von Coworking-Modellen sowie ein automatisches, kontaktloses Einchecken, per App Fahrscheine kaufen, neue Gesamttarife und Bezahlmodelle nach dem Modell einer „all-inclusive Mobility“. Die ÖV-Spitzen gilt es zu entzerren und gestaffelte Fahrpläne einzuführen. Selbst das Schweizer Postauto will künftig Busse einsetzen, die sich via App bestellen lassen. und nicht mehr strikt nach Taktfahrplan in entlegene Gebiete fahren. Mit intelligenten Verkehrslösungen wird der ÖV zusehends attraktiver. Zu fördern sind

insbesondere on-demand Sammeltaxis die flexibel Leute nach ihren zeitlichen und örtlichen Bedürfnissen zur Arbeit, Freizeit und nach Hause befördern.

Letztlich geht es um die Verbindung aller Verkehrsträger und neuer Partnerschaften, welche die flexible Nutzung von Auto, Bus, Bahn, taxiähnliche Dienste, E-Bikes, Lastenrädern, Taxis und Mietwagen umfassen.

In Österreich soll es ab 2021 ein Ticket für alle öffentlichen Verkehrsmittel im ganzen Land geben, das pro Tag nur drei Euro kosten soll. Vorbild ist Wien, in der es bereits eine Jahreskarte von 365 Euro für alle Bahnen und Busse gibt.

In der Schweiz bietet die Bahn ein Mobilitäts-Abo aus Bahn und E-Auto inklusive Service, Reifenwechsel, Versicherung und Steuern an.

Der Wandel kann auch im Kleinen gelingen. Die Stadt Augsburg bietet als erster ÖV-Verbund eine Mobilitäts-Flatrate an. Nicht „entweder ÖV oder Auto“ heisst die Devise, sondern „sowohl als auch“ ist das Ziel. Das „gross Mobilitätspaket“ umfasst neben dem ÖV auch Leihfahrräder und Carsharing, zudem muss auch das (E-)Auto in der Gesamtstrategie als Zubringer zu ÖV-Hubs Berücksichtigung finden.

Neu ist auch die Idee des Auto-Abos. Zudem sind sie günstiger als Mietautos. Im Preis ist bis auf das Benzin oder den Strom alles enthalten, von den nötigen Versicherungen bis zur passenden Bereifung für Sommer und Winter. Die Firmenn „Cluno“ und „Vive la Vie“ bieten in Abstimmung mit den Herstellern verschiedene Modelle an, rund 90 Prozent sind Neuwagen und zehn Prozent junge Gebrauchtfahrzeuge im Bestand. Das Handling ist demjenigen des Mobility-Systems nachgebildet. Standorte sind öffentliche Räume und Garagen von an dieser Mietaktion teilnehmenden Händlerautos.

Die Zukunft gehört der flexiblen und freien Flatrate-Mobilität, bei der auf das Private Auto nicht ganz verzichtet werden muss. Die regionen-, landes- und europaweite Ausrichtung wird entscheidend für den Durchbruch sein. Ein individueller und intelligenter, ein öffentlicher und gesunder Verkehr – dies ist kein Widerspruch – dies wäre die Lösung für die neue Mobilitäts-Ordnung nach Corona.

Folgen der Verkehrspolitik für Davos nach Corona

Auf wenn der ÖV die Strecke Flughafen-Davos schneller erschliessen wird, die Destination Davos Klosters wird mit dem Privatauto noch vermehrer angefahren werden. Der Ansturm wird zunehmen, mehr als angenommen wird. Diese Privat-Fahrzeuge gehören am Stadtrand parkiert. Es bedarf ÖV-Hubs am See, an der Parsenn und vor dem Eisstadion/Kongress, die den Umstieg auf den ÖV, aufs Gehen und aufs Fahrrad sowie auf kleine, standardisierte Davos-E-Mobile organisieren und gewährleisten. Ohne verkehrsfreie Strassenzüge und Quartiere wird es künftig nicht gehen, denn bereits heute bedürfte es das Autos in der Davoser Innenstadt selbst nicht. Mit dem Fahrrad und zu Fuss sowie dem ÖV wäre alles schnell erreichbar. Aber es fehlt das Verkehrskonzept und die Attraktivitätssteigerung für das zu Fuss gehen. Auch fehlt noch die Einsicht vieler, so dass auch Zwangsmassnahmen notwendig werden.

Das Wildmannli-Verkehrskonzept ist auch nach Corona aktueller denn je. Jetzt beginnt die punktuelle Präzisierung desselben und das Hinwirken auf die (teilweise) Umsetzung.