Zeitschrift: Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

Herausgeber: Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

Band: - (2021)

Heft: 2

Artikel: Langsamer, leichter, lokaler : pandemiebedingte Chancen für eine erfüllte Freizeitmobilität

Autor: Beckmann, Jörg / Stawicki, Mirjam

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-957145

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

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, «gegroundete» 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 Zwillingspaar

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]

[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)

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 Verkehrswendeansatzes 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 leichterer, 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

Idee zum Projekt «bleib hier». Der Projekttitel ist Programm: Die Mobilitätsakademie entwickelt und erprobt über einen Zeitraum von drei Jahren gemeinsam mit umweltsensiblen Pionierhaushalten und Akteur*innen aus der Tourismusbranche transformatorische Alltagspraktiken und Geschäftsmodelle für eine suffiziente Freizeitmobilität. In einem Design Thinking Prozess sollen neue Angebote entwickelt werden, die es den Menschen ermöglichen, in ihrer Freizeit langsamer, lokaler und leichter unterwegs zu sein. Hierzu werden erstmals Mobilitätspionier*innen aus der carvelo2go-Community in einen derartigen partizipatorischen Geschäftsmodell-Entwicklungsprozess eingebunden. Als Partner unterstützen das ARE, energieschweiz, der TCS sowie die Stadt und der Kanton Bern das Projekt.

Im Frühjahr 2020 fanden erste Interviews und Workshops mit potentiellen Nutzer*innen von neuen Angeboten und Expert*innen aus der Tourismusbranche statt. Nach wenigen Projektwochen erreichte das Corona-Virus die Schweiz, womit sich neue Perspektiven und Chancen eröffneten. Aufgrund der veränderten Situation wurden die geplanten Arbeitsschritte angepasst, um bereits im Sommer 2020 sinnvolle Angebote für die durch die Pandemie stark eingeschränkte Freizeitmobilität zu entwickeln. Ab vergangenem Juli konnten über www.bleibhier.ch erste Angebotsprototypen in drei Handlungsfeldern getestet werden: Alternative Campingformen, Mikroabenteuer und die Vermittlung von ungewöhnlichen Erlebnissen für die Ferien zu Hause. So konnten etwa ein Glampingzelt auf einem Bauernhof mit dem Cargo-Bike besucht, ein Velo-Wohnwagen ausprobiert oder ein Privatkonzert für den Sommerferienabend zu Hause gebucht werden. Mit den Angeboten aus der Testphase wurde eine sehr positive Resonanz erzielt und wertvolle Erkenntnisse hinsichtlich der Bedürfnisse und Verhaltensweisen einerseits und der Ausgestaltung und Organisation von suffizienten Angebotsformen andererseits gewonnen. Im weiteren Projektverlauf liegt der Fokus auf der Weiterentwicklung der Angebote hin zu skalierbaren Geschäftsmodellen einer suffizienten Freizeitmobilität.

Fazit: Resilienz dank Suffizienz

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 Verbraucher*innen erlebten positive Transformationserfahrungen und eine neue, von Konsum- und Reisezwängen 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. Dazu beitragen sollen Freizeit- und Ferienangebote, die unsere Verhaltensweisen enkeltauglicher machen – dieses Ziel wird mit «bleib hier» auch in den kommenden zwei Jahren verfolgt.

LINKS

www.bleibhier.ch
www.mobilityacademy.ch

KONTAKT

mirjam.stawicki@tcs.ch

RÉSUMÉ

Plus lents, légers et locaux: l'apport de la pandémie à nos loisirs

La pandémie de Covid-19 entraîne de profonds changements dans le secteur mondial des transports: trains et avions à moitié vides, boom du télétravail, explosion des ventes de vélos… Si l'on veut tirer des leçons de cette évolution pour la mobilité de demain et contribuer à long terme à une mobilité durable, il est essentiel de combiner deux stratégies: l'efficacité et la sobriété. Ensemble, les voies de transformation axées sur l'efficacité – décarbonisation, déprivatisation et démotorisation – et celles axées sur la sobriété – désenchevêtrement, décélération et dématérialisation – forment les «6D» d'une mobilité en partie réduite, mais aussi et surtout positive.

Un exemple de cette approche unissant efficacité et sobriété est le projet *«bleib hier»* («reste ici»), mis sur pied par l'Académie de la mobilité en partenariat avec l'ARE, SuisseÉnergie, le TCS et d'autres partenaires et qui, depuis le début de 2020, s'emploie à donner une orientation plus durable à la mobilité de loisirs. L'accent est mis sur des offres locales et régionales d'activités de loisirs respectueuses des ressources. Le projet pilote durera trois ans et vise à développer des alternatives au style de mobilité de loisirs actuel très gourmand en ressources.

RIASSUNTO

Più lenti, più leggeri, più locali: per una nuova mobilità del tempo libero

A causa della pandemia, il settore dei trasporti globali sta attraversando una fase di grandi cambiamenti: i treni e gli aerei sono mezzi vuoti, il telelavoro si è diffuso a macchia d'olio e le vendite di biciclette hanno subito un incremento spettacolare. Affinché tutto questo possa aiutarci a riflettere alla mobilità del futuro e contribuire durevolmente allo sviluppo sostenibile dei trasporti, è imprescindibile una combinazione di strategie basate sull'efficienza e sulla sufficienza. Le trasformazioni volte a una migliore efficienza, ossia la decarbonizzazione, la deprivatizzazione e la demotorizzazione, combinate con quelle volte a raggiungere la sufficienza, ossia il decentramento, la decelerazione e la dematerializzazione, sono i cardini di una mobilità parzialmente ridotta, certo, ma soprattutto migliore.

Un esempio concreto di questo approccio che unisce efficienza e sufficienza è il progetto *bleib hier* («rimani qua»), realizzato dall'Accademia della mobilità del TCS in collaborazione con l'ARE, svizzeraenergia, il TCS e altri partner ancora, che dall'inizio del 2020 incentiva una pianificazione più sostenibile della mobilità ricreativa. Lo fa proponendo offerte regionali e locali che favoriscono una gestione del tempo libero rispettosa delle risorse. Il progetto pilota della durata di tre anni si prefigge di elaborare alternative all'odierna mobilità dello svago, la quale consuma troppe risorse.