



Der Bund
3001 Bern
031/ 385 11 11
www.derbund.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 49'725
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 377.9
Abo-Nr.: 377009
Seite: 23
Fläche: 22'639 mm²

Mehr virtuelle Freunde - mehr reale Reisen

Videokonferenzen und virtuelle Kontakte sollen den Verkehrsboom stoppen. Ein Forscher glaubt nicht daran - und propagiert radikale Massnahmen.

Christian Zellweger

In Zukunft sind wir weniger unterwegs, weil wir Kontakte - ob privat oder geschäftlich - virtuell pflegen werden. Das ist eine Hoffnung, die am gestrigen Berner Verkehrstag von verschiedenen Seiten geäussert wurde. Die Reduktion des Verkehrs durch neue Technologien - ein Wunsch an die Zukunft und eine der Tendenzen, die auf eine Abnahme des Verkehrs hindeuten.

Keine Reduktion - im Gegenteil

Der Verkehrstag, organisiert vom Kanton, versammelt alljährlich die Schweizer Verkehrsexperten in Bern (siehe Kasten). Dazu gehört auch Christian Laesser vom SBB-Lab der Universität St. Gallen, der als Referent auf der Bühne stand. Glaubt man seinen Ausführungen, so zerschlägt sich die Hoffnung an das Heilsversprechen der virtuellen Kontakte für eine Verkehrsreduktion und verkehrt sich gar ins Gegenteil: Die einfache Möglichkeit, sich unabhängig vom Ort auszutauschen, führt dazu, dass wir in Zukunft sogar noch mehr unterwegs sein werden, glaubt Laesser. «Kontakt-netze wollen gepflegt sein und zwar in der Realität. Wenn wir also über das Internet mehr Bekanntschaften schliessen, führt das auch zu mehr Reiseverkehr.»

Schwer umsetzbare Massnahmen

Mehr Leute im Land, mehr Verkehr: So einfach sieht es Laesser. Realistische umsetzbare Ansätze, wie die Schweizer bewegt werden könnten, sich weniger zu bewegen, sieht er nicht. «Solange man den Infrastrukturausbau noch bezahlen kann, wird man das auch tun», sagt Laesser. Und damit auch die Mobilität weiter fördern. Erst wenn neue Strassen und Schienen finanziell nicht mehr tragbar seien, werde ein Umden-

ken stattfinden, sagt er. Was es seiner Meinung nach brauchte: eine neue Preisgestaltung, welche mindestens die externen Kosten des Unterwegsseins abbildet. «Ob das reichen würde, um die Mobilität tatsächlich einzudämmen, ist allerdings unklar. Die Preise müssten wohl noch höher sein», sagt Laesser. Weiter propagiert er ein landesweites Verkehrskonzept, das die Schweiz als Stadtstaat begreift; im Schnellverkehr mit dem Zug müsse man gar in kontinentalen Dimensionen denken. Und er wartet mit einer weiteren Forderung auf, für die er wenig Aussicht auf Verwirklichung sieht: eine radikale Verdichtung der Städte mit Hochhaussiedlungen. «Ich spreche hier nicht von 50 oder 100 Metern, sondern von Häusern, die 300 bis 500 Meter hoch sind.» Erst dann könnten die Distanzen zwischen Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Schule und Freizeit so weit reduziert werden, dass es einen spürbaren Effekt auf den Verkehrsachsen gäbe.

Hoffnung auf Selbstregulation

Vielleicht regelt sich aber alles von selbst. Die gesellschaftlichen Megatrends sprächen dafür, glaubt zumindest der Hauptreferent des Verkehrstages, Matthias Horx. Der Zukunftsforscher sieht den Trend zu einer urbanen Dörflichkeit, in der die Wege, die es braucht, um den Alltag zu bewältigen, kurz sind.

Verkehrstag Zukunft im Fokus

«Wie sind wir in Zukunft mobil?» Das war die Fragestellung am Berner Verkehrstag. Seit 2001 lädt die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion jährlich Verkehrsexperten aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Wissenschaft zum Treffen und Austausch nach Bern. Dieses Jahr nahmen knapp 200 Personen am Anlass teil. Nachdem man sich 2012 mit den «Grenzen des Wachstums» beschäftigt hatte, sollte die aktuelle Ausgabe dazu dienen, «die langfristigen Trends» zu erläutern, wie Verkehrsdirektorin Barbara Egger-Jenzer (SP) sagte. Neben Christian Laesser vom SBB-Lab und dem Zukunftsforscher Matthias Horx begrüsst Egger gestern auch Nationalrätin Regula Rytz (GP) und den Journalisten und Mobilitätsexperten Marcel Hänggi. (zec)