Research project: Factor 10 of Automobility

Collection of transcripts of conducted expert interviews

by Tomasz Janasz

Expert Sessions 1: Acquiring knowledge about the paradigm of 'Sustainable Mobility'. 2

Expert Sessions 2: Acquiring knowledge about technologies and innovations for the reduction of automobility in urban areas. 95

Expert Sessions 3: Acquiring knowledge for developing the case study 'City of Basel' and establishing the 'Transformative Literacy' 189

Expert Sessions 1: Acquiring knowledge about the paradigm of 'Sustainable Mobility'.

List of Conducted Expert Interviews:

No.	Coding	Institution	Date of the interview
1	20140508_VE01	Transport planner and designer, ethicist	08.05.2014
2	20140509_VE02	Director and partner at a Swiss consultancy for sustainable solutions for society, economy and ecology	09.05.2014
3	20140516_VE03	Partner at an international consultancy for engineering, construction, computer science and communications.	16.05.2014
4	20140522_VE04	Head of the Institute for Transport Planning and Systems at a Swiss technical university	22.05.2014
5	20140530_VE05	Spatial planer at a consultancy for spatial development and professor at a Swiss college for higher education	30.05.2014

TJ: Erzählen Sie einfach mal zu Ihrem Hintergrund...

#00:00:12-2# JD: Aus Vorträgen habe ich ein paar Folien noch kopiert, oder. Sie gehen ja auch ein auf die Entwicklung der Mobilität. Vielleicht kennen Sie diese Abbildungen. Das sind Prognosen über den Motorisierungsgrad ab 1950. Und die hat man ständig... Erhöht (lachend). Also, irgendwo hier oben muss das Paradies sein. Das zu Ihrer Frage warum Mobilität? Da steht man als Verkehrsplaner irgendwie vor dem Berg und beginnt sich mit den Menschen im Verkehr zu beschäftigen. Und meine Position basiert eigentlich auf zwei Aussagen:

#00:01:17-0# Erstens, ich gehe aus von einem Menschenbild... als Menschen handeln immer vernünftig bezogen auf ihren **individuellen Nutzen**. Und sie entscheiden **nicht nach Vernunft, sondern sie entscheiden aufgrund der Verhältnisse**! D.h. dann die Verhältnisse bestimmen das Verhalten. Und das führt dann dazu, dass natürlich für die Frage der Mobilität nicht die Mobilität an sich die entscheidende Frage ist, sondern in welchem Umfeld leben diese Menschen und was ist in diesem Umfeld dann für sie die vernünftige Mobilität. Also verstehen Sie wie ich das meine (Kontrollfrage an den Interviewer).

#00:02:30-7# TJ: Ich glaube ich weiß in welche Richtung das gehen sollte. Letzten Endes beeinflusst das Umfeld den Menschen, welche Entscheidungen er in Bezug auf Mobilität trifft.

#00:02:43-6# JD: Ja, also das basiert eigentlich auf diesem Regelkreis, der auf diesen Forschungsarbeiten beruht. Also, Menschen verhalten sich immer vernünftig. Sie tuen etwas und erfahren eine Reaktion. Solange das rund läuft, ist das für sie vernünftig - gibt es keinen Grund das zu ändern: solange ich mit dem Auto in die Stadt fahren kann, dann ist das vernünftig für mich, weil das für mich stimmt, oder? Und erst wenn hier Hindernisse auftauchen, wenn also zwischen dem Tun und Erfahren ein Spannungsfeld entsteht, erst dann schaltet sich der Kopf ein. Die erste Reaktion ist dann: man versucht diese Hindernisse aus dem Weg zu räumen (das ist bei uns die Autopartei (lachend)) und wenn das nicht geht, dann stellt man sich auf neue vernünftige Verhaltensweisen ein.

#00:03:58-4# Diese interdisziplinären Forschungen haben dann gezeigt, da kennen Sie diesen dreiteiligen Aufbau: Stammhirn, Zwischenhirn, Schläfenhirn. Also hier sitzt das Bewusstsein, hier sitzt das Unterbewusste und hier die lebenswichtigen Funktionen. Jetzt Mobilität ist weitgehend ein Routineverhalten. Routineverhalten werden nicht vom Bewusstsein sondern vom Zwischenhirn automatisch gesteuert. Und erst wenn Alarmsignale wahrgenommen werden (also Alarmsignale in Anführungszeichen) kommt der modernste Teil des Gehirns zu Funktion und schaltet sich ein - das Bewusstsein. D.h. dann für die Verkehrsplanung primär müssen wir nicht mit Vernunft appellieren sondern mit Botschaften, die aus den Verhältnissen kommen. Also das ist dann diese Abbildung hier EOS (Emotional Operating System) - das ist von den Psychologen so ein System der Wahrnehmung - die Botschaften, die die Verhältnisse vermitteln, koppeln sich und führen dann zum Verhalten.

#00:06:11-9# JD: Das kennen Sie wahrscheinlich auch. Es wäre ja so einfach im Pendlerverkehrbesetzungsgrad mitfahren... 1,6 Personen reduziert den Verkehr um ein Drittel. Kurze Wege, Velofahren, zwei Autofahrten pro Woche durchs Velo ersetzen, gibt 11%. Flexibel sein 2 mal Pro Woche den

ÖV nehmen, gibt 15%. Wenn Sie das zusammenzählen, kommen Sie auf eine Verkehrsreduktion von zwei Dritteln. Sie sind dann sehr nah in ihren 10%. Also eigentlich wäre es ganz einfach. Aber wir wollen das einfach nicht. Und dann kommt man wieder auf diese Bilder.

#00:07:17-3# Dann habe ich noch zwei Kopien gemacht. (...) Das eine ist dieses Umfeld, diese Megatrends, die das Verhalten bestimmen. Die räumliche Organisation wird dichter, sie wird weiträumiger vernetzt, sie wird in der Peripherie ausdünnt. Die Ressourcen werden knapper und teurer. Die Gesellschaft wird bunterer und älterer.

#00:07:54-4# Und hier noch eine Folie über Megatrends, was sich so abzeichnet... Generationenprobleme mit hoher Wahrscheinlichkeit ist von GDI (Gottlieb Duttweiler Institut - „Der Mensch im Mittelpunkt und nicht das Kapital"). Kriege...

#00:08:15-3# Das hat dann zu diesem Verständnismodell geführt. (...):

1. Wie diese Mobilitätsentscheide auf der Wahrnehmungsebene, die sehr viel mit Mythen zu tun haben. Da habe ich sehr viel mit Philosophen zusammengearbeitet.

2. Die gesellschaftliche Ebene: das sind einerseits die Gesetze und Medien aber auch die Identifikation. #00:09:10-5# Wir haben Aktionsforschung gemacht mit Gruppen. Das waren Frauen die eine Woche lang, kennen Sie auch, andere Mobilitätsformen ausprobiert haben. Da war z.B. eine sehr gesetzte Dame dabei. Die ist plötzlich gekommen und gesagt, dass sie Probleme mit ihren Freundinnen habe: was? Du machst bei so etwas Linkem, Grünem. Diese gesellschaftliche Reglungsebene.

3. Und dann die psycho-soziale Verarbeitungsebene mit der Wahrnehmung durch den Mythenfilter, das sich durch den Verlauf des Lebens durch die Erfahrung bildet und wir gar nicht mehr anders wahrnehmen können. Durch diesen Regelkreis: Tun und Erfahren, biographisches Umfeld und Entscheidung. Ich möcht Ihnen mit dem dargelegt haben von welchen Grundlagen ich ausgehe.

#00:10:00-0# TJ: Ich arbeite mit diesem Analyseschema. Dieses wurde von meinem Doktorvater entwickelt. Es geht um Transformationswissen. Möchte man die Veränderungsprozesse in der Gesellschaft verstehen, die dann zu mehr Nachhaltigkeit führen sollten, egal in welchem Bereich oder in welcher sozialen Funktion, sollte man sie diese vier Ebenen anschauen. Diese Ebenen beschreiben diesen Veränderungsprozess. Das sind Technologie, Ökonomie bzw. ich verwende das auf die Geschäftsmodelle für die Mobilitätskonzepte der Zukunft, die politische Flankierung und dann die Gesellschaft, Kultur und das Verhalten. Jetzt erkenne ich, dass Sie sich sehr stark in diesem Bereich befinden, also Kultur, Verhalten, was sind die nötigen kulturellen, gesellschaftlichen und verhaltensbezogenen Veränderungen, um den Verständniswandel herbeizuführen bei den Menschen, um ihre Angewohnheiten zu ändern letzten Endes. Wie Sie schon angedeutet haben, hat das sehr viel mit dem Routineverhalten zu tun, mit Angewohnheiten, die nicht so einfach zu ändern sind.

#00:11:41-0# JD: Also ich würde jetzt das so interpretieren. Dieser Mensch, der mich interessiert, wie verhält er sich im Modell. Der sitzt nicht in irgendwelchem Kästchen, sondern der ist daneben.

Er reagiert auf die Bedingungen, die ihm in diesen Feldern (Transformative Literacy) gesetzt werden. Aber dass er überhaupt reagiert, setzt natürlich einen gewissen Leidensdruck voraus. Das Reagieren erfolgt erst, wenn die Routine nicht mehr vernünftig ist.

#00:13:00-0# TJ: Hinweise bzgl. des Interviews...

#00:14:00-0# TJ: Was ist Mobilität und warum ist sie so wichtig für den Menschen?

#00:14:05-0# JD: Diese Frage kann ich Ihnen nicht beantworten. Ich stelle einfach fest, dass der Mensch gerne mobil ist. Das sein Mobilitätsbedürfnis grenzenlos ist. Was möglich ist, wird auch gemacht.

#00:14:26-0# TJ: Warum will er so mobil sein? Sind das Bedürfnisse, die er durch die Mobilität erfüllen möchte oder gibt es bestimmten Nutzen und was wäre der Nutzen?

#00:14:42-0# JD: Das ist falsch, dass Sie einen Verkehrsplaner/Städteplaner danach fragen. Eigentlich stelle ich fest das Phänomen zeigt sich so und so. Offensichtlich werden damit menschliche Grundbedürfnisse erfüllt. Dass die Abenteuerlust vielleicht. Das ist Zeitvertreib. Das ist Langeweise.

#00:15:41-0# TJ: Hat Mobilität einen bestimmten Einfluss auf das Stadtbild? Wie beeinflusst Mobilität den Wohlstand, Attraktivität, Qualität, Lebensstandard einer Stadt?

#00:15:57-0# JD: Also, Städte existieren ja erst aufgrund der Mobilität. Schon die Bildung der Städte, was die Mobilität zur Konzentration und der ganze Austausch usw. Aber der Einfluss der Mobilität auf die Städten, wenn Sie das meinen auf das Erscheinungsbild, auf die Bauform der Städte, da hat natürlich die Art der Mobilität, die man anbietet, einen fundamentalen Zusammenhang mit dem Bild der Stadt. Die Art der Mobilität die wir jetzt haben führt ja zu Ausbreitung der Stadt in die Fläche. Oder Platzschaffen für den Autoverkehr hat in der Nachkriegszeit die alten Stadtbilder zerstört. Also die Unwirklichkeit (iluzoryczność) der Städte usw.

#00:17:20-0# TJ: Da wären wir gleich bei der nächsten Frage: die Herausforderungen der städtischen Mobilität heutzutage? Was kommt noch Ihnen in den Sinn?

#00:17:30-0# JD: Mit den Herausforderungen. Zuerst müsste man sich einig werden: haben wir überhaupt ein Problem? Und offensichtlich sind die Probleme, mindestens in der Schweiz, nicht gravierend. Es ist uns nicht ganz wohl und wir hätten gerne den fünften ((nicht verständlich)). Eigentlich haben wir, sag ich einmal, keine Probleme. Es funktioniert. Dass damit bestimmte Auswirkungen, wie Flächenbelegung, Lärm, Abgase, Staubildung damit verbunden sind, das sind offensichtlich Auswirkungen, die gesellschaftlich noch akzeptiert sind.

#00:18:36-0# TJ: Meinen Sie, dass sie akzeptiert werden oder gibt's da Leidensdruck bei der Gesellschaft?

#00:18:40-0# JD: Das Problem ist natürlich die Machtverteilung. Es gibt natürlich Leute die unterprivilegiert sind und unter diesen Auswirkungen mehr leiden als andere.

#00:19:00-0# TJ: Welche Gesellschaftsschichten wären das? Welche Leute sind gemeint?

#00:19:10-0# JD: Wenn man von Lärm und Abgase spricht, dann sind das die Einkommensschwachen Gruppen, die entlang dieser Verkehrskanälle wohnen müssen.

#00:19:35-0# TJ: Bedeutet das, dass die Mobilität die Besserverdiener bevorzugt oder unterstützt? Oder habe ich das nicht richtig verstanden?

#00:19:45-0# JD: Ja, doch. Man muss die Mittle dazu haben aufs Land wohnen zu gehen und in die Stadt mit dem Auto zu fahren. Das ist insofern eine Bevorzugung, ist natürlich wieder ein Zwang. Aber ich möchte ja mit dieser Antwort in diesem Rahmen bleiben. Die heutige Mobilität ist Ausdruck dessen, was unsere Gesellschaft heute unter diesen Verhältnissen will, als Kollektiv. Also besteht nicht ein grundsätzliches Problem, sondern es bestehe, dann punktuelle negative Auswirkungen. Verstehen Sie, wie ich meine?

#00:21:10-0# TJ: Die Mobilität an sich ist gewährleistet und wird angeboten und funktioniert gut. Punktuell sind negative Auswirkungen zu sehen, zu spüren...

#00:21:26-0# JD: Ich versuche es mit einem Beispiel. Hier ist der Baregg-Tunnel, vom Aargau nach Zürich. Vor dem Ausbau hat man immer über diese Staus gesprochen und das war der Grund für den Ausbau. Wir haben einmal eine Untersuchung gemacht: wie sieht das mit diesem Stau eigentlich aus. Dann heißt es waren wieder acht Stunden Stau. Wenn man das genau betrachtet: den einzelnen betrifft das 15-18 Minuten im Tag. Dann kam dazu, dass die Besetzung der Autos. Das waren vorwiegend Männer einzeln in ihrem Auto im aktiven Alter. Diese Männer sind angespannt im Beruf. Wenn sie nach Hause kommen, ist ihre Frau da. Mit der wollen sie reden. Mit den Kindern wollen sie auch noch spielen usw. Diese Männer haben praktisch keine Eigenzeit, außer der Zeit im Stau im Auto. Und dort können sie (das hat sich in den Umfragen gezeigt) telefoniere, Radiohören, sie können sinnieren [rozmyslac]. Auf den Videos, das ist jetzt etwas unappetitlich, aber ich sag das. Der Psychologe hat darauf aufmerksam gemacht: man sieht auffallend viele Nasenbohrer. Also und das sei ein Ausdruck von Entspannung. Dieses Beispiel zeigt es eigentlich: wir sprechen von einem Verkehrsproblem kollektiv, aber individuell ist dieses Problem ein Nutzen für denen. Das Problem der Verkehrsplanung ist, wenn ich jetzt zum Umsteigen anregen wollen und auf die Vernunft setzten: was müssen wir dann anbieten, um die gleichen vernünftigen Verhältnisse anbieten zu können. Und dann wird es schwierig mit dem ÖV.

#00:24:00-0# TJ: wenn man sich an der Stelle überlegt, was sind dann die Mechanismen, was müssten die Bedingungen sein, um diese Angewohnheit zu ändern?

#00:24:20-0# JD: Wenn man jetzt nur auf diese Faktoren betrachtet, dann müssen sie ((die Alternativen)) eine gewisse Privatheit anbieten. Sie müssen einen Komfort anbieten, eine zeitliche Verfügbarkeit. Also die ganzen Vorteile, die das Auto für diese Benutzer vernünftig macht, sogar diese Viertelstunde, zwanzig Minuten im Stau vernünftig macht. Für uns war die Erkenntnis aus diesen Untersuchungen die, dass nutzt nicht, wenn ich denen jetzt sage "ihr spinnt ja, ihr seid blöd. Ihr könntet ja

im Zug fahren, da müsstet ihr nicht im Stau stehen". Die sind nicht blöd. Sondern sie handeln in Bezug auf ihre momentanen Bedürfnisse völlig vernünftig. Und darum habe ich Mühe, wenn man von Problemen spricht.

#00:25:35-0# TJ: Sie wollen nicht sagen, dass es keine Probleme gibt. Kollektivweiser gibt es natürlich Probleme. Individuell sind sie anders zu betrachten.

#00:25:40-0# JD: Ja, z.B. die Unfallzahlen, die sind ein Problem. Die Schadstoffbelastungen sind ein Problem. Diese Fakte die existieren schon. Ich habe jetzt argumentiert: aus gesellschaftlicher Sicht ist die Mobilität, wie sie heute gelebt wird, kein Problem.

#00:26:20-0# TJ: Der Leidensdruck ist nicht so hoch für die ganze Gesellschaft und für die Individuen.

#00:26:27-0# JD: Für die Gesellschaft überwiegt der Nutzen. Und der Leidensdruck ist dann konzentriert bei bestimmten Betroffenen.

#00:26:50-0# TJ: Was ist nachhaltige Mobilität und wie drückt sie sich aus. Was sind die Grenzen der nachhaltigen Mobilität, wo der Nutzen nicht mehr da ist?

#00:27:05-0# JD: Ich kann mit dem Begriff nachhaltige Mobilität nichts anfangen. Weil eigentlich ist das ein Etikettenschwindel ((manipulacja)) dieser Begriff der Nachhaltigkeit. Ursprünglich kam das her von der Brundtland-Kommission, vom Bewusstsein an Grenzen und sich an diesen Grenzen orientieren. Und was man daraus gemacht hatte in den westlichen Ländern ist das Prinzip: Gesellschaft, Wirtschaft, Umwelt. Und das kann man jedes Mal abwägen. Mit dem Effekt, dass sie für jedes Einzelprojekt wieder entscheiden: ist jetzt dieser Aspekt, den wir in der Umwelt abschneiden, noch tragbar. Und sie haben in ganz vielen Projekten einfach keine Umwelt mehr.

#00:28:15-0# TJ: Können Sie etwas mehr über dieses Konzept sprechen ((Bewusstsein an Grenzen)).

#00:28:20-0# JD: Das ist eigentlich die Kurve der Entwicklung. Und das gibt es ein schönes Zitat dazu von Wilhelm Ostwald, ein deutscher Nobelpreisträger Chemie 1912. Der hat gesagt: das Paradoxon der Moderne ist, dass wir auf einer endlichen Grundlage ein unendliches Konsumprojekt durchführen wollen. Und das drückt sich in diese Abbildung aus. Was '72 mit dem Bericht des Club of Romes zum Bewusstsein gekommen ist, sind diese Grenzen. Und die Aufgabe nachhaltig zu handeln, besteht jetzt eigentlich darin innerhalb dieser Grenzen zu agieren. Weil wir in vielen Bereichen darüber sind, ist das immer noch mit der Reparatur von Folgeschäden verbunden. Das macht es noch etwas komplizierter. Dieses Bewusstsein von Grenzen das wurde dann aufgeweicht durch dieses Konzept, was eigentlich alles wieder möglich macht. Und darum heißt für mich nachhaltige Mobilität ist eine Mobilität, die sich an diese Grenzen orientiert. Z.B. ich habe eine Planung für die Stadt Bern gemacht. Da haben wir versucht diese Grenzen für jede Straße festzulegen: Einhaltung Lärmgrenzwerten, Einhaltung Luft, Stadtbild, Überquerbarkeit, Sicherheit usw. Das hat dann für die

ganze Stadt so ein Netz von Belastbarkeiten gegeben. Das kann man dann in DTV ((durchschnittlicher täglicher Verkehr)) umrechnen. Wenn ich einen Lärmgrenzwert habe, kann ich zurückrechnen, wie viel Verkehr ist zulässig, dass dieser Grenzwert nicht überschritten wird. Diese Belastbarkeiten kann ich dann überlagern mit dem effektiven Verkehr und sehe dann die Defizite. Dann entwickle ich das Konzept, das haben wir dann gemacht, dass der Verkehr auf dieses Maß reduziert wird, dass die Belastbarkeiten einhält und haben dann Möglichkeiten aufgezeigt die zusätzliche Mobilität mit zu Fuß gehen, mit ÖV... Ich kann Ihnen dazu was schicken. Luzern oder Bern.

#00:32:21-9# TJ: Genau diese Grenzen, das ist hochspannend, weil beziehen sich auf dieses Dreieck aber eigentlich müsste man zeigen, dass man unendlich nicht wachsen kann und dass man diese Grenzen setzen muss (Stichwort Suffizienzpolitik)

#00:32:42-7# JD: Sie haben hier diese politischen Bereiche darin. Ich kann Ihnen sagen, was dann passiert. Die Stadt Luzern... Das ist der See und das ist die Seebrücke und das ist eigentlich die wichtigste Verbindung der Stadt. Wir haben dann alle Varianten der städtischen Verkehrskonzepte mit diesem Grundmuster der Belastbarkeiten überlagert. Es gibt ein Konzept, das zu diesem Ziel führt und das ist die Sperrung der Seebrücke. Eine ganz einfache Maßnahme. Und dann hat der Stadtrat, das ist die Exekutive, war dabei im Prozess, die haben das beschlossen. Das hat solange gehalten bis das ins Parlament kam. Dort hat das nicht einmal die eintretende Partie überstanden. Da wären wir bei diesem Feld hier (Politik) und solange daher diese Rahmenbedingungen nicht gesetzt werden politisch, dann verändern sich hier nicht.

#00:34:16-0# TJ: Was müssten die Voraussetzungen dafür sein, damit die Politik entsprechend einer solchen Denkweise dann auch agiert? Klar, sie wollen wieder gewählt werden...

#00:34:35-0# JD: Politiker mit denen ich zusammen gearbeitet habe und in diese Richtung arbeiten, das sind Leute, die das aus eigener Überzeugung machen.

#00:35:05-2# TJ: Das machen sie aus eigener Überzeugung aber die Frage wäre, ob das was sie machen auch für das Kollektiv gut ist.

#00:35:22-8# JD: Da gehen natürlich die Meinungen auseinander. Eschbacher in Zürich, der hatte sein Anhänger und er hatte seine Gegner. Er hatte das Glück, dass während seiner Zeit seine Anhänger in der Überzahl waren.

#00:35:42-2# TJ: Um eine gewisse Änderung herbeizuführen in der Zukunft in Bezug auf diese Grenzen der Mobilität, dass man wirklich Augen öffnet und sagt es gibt diese Grenzen und man diese nicht überschreiten. Was müsste dann passieren.

#00:36:04-9# JD: Jeder Politiker ist natürlich in einer ganz dummen Lage und Verkehrsplaner auch. Damit so etwas zum Tragen kommt, das ist ja nicht anderes als dieses Hindernis hier in diesem Regelkreis. Es passiert nichts, wenn Sie nicht diesen Regelkreis unterbrechen. D.h. bevor Sie auf die Verhaltensänderungen hoffen können, die dann Ihr System zum Funktionieren bringt, müssen Sie

dieses System einführen und diesen Konflikt auslösen. Und das ist für jeden Politiker natürlich tödlich. Und Verkehrsplaner ist das auch nicht eine... Das sind dann die Schwellenbauer die ständig neue Hindernisse in den Weg legen. Ohne dieser Hindernisse geht in diesem Regelkreis nichts.

#00:37:12-8# TJ: Warum müsste man sich Gedanken über diese Hindernisse machen, wenn eigentlich, wie eingangs gesagt, die Mobilität gesellschaftlich gesehen kein Problem darstellt und der Nutzen überwiegt.

#00:37:26-1# JD: Jetzt bin ich natürlich persönlich gefördert. Mit diesem gesellschaftlichen Nutzen habe ich Ihnen versucht meine Einschätzung der gesellschaftlichen Befindens zu geben, oder? Persönlich bin ich der Meinung, dass es zu kurzfristig ist. Die ganze Klimaveränderung, die ganzen negativen Auswirkungen, die Unfallzahlen usw. Vor allem die Klimaveränderungen sind dramatisch und das bedingt ((unverständlich)). Das ist für mich die Motivation das Arbeiten in diesen Regelkreisen auf mich zu nehmen. Ich unterscheide jetzt meine Einstellungen.

#00:38:52-3# TJ: Kurz auf die Automobilität. Was sind die positiven Auswirkungen der Automobilität. Und unter Automobilität meine ich privaten Besitz der Pkws.

#00:39:32-8# JD: Für mich ist dominierend der Mythos. Der Mythos der Mobilität. Das heißt dann wir nehmen das Auto als Zweckgegenstand wahr. Das hängt mit diesem Mythenfilter zusammen. Sondern wir sehen hinter dem Bild des Automobils eine doppelte Semantik: wir sehen Freiheit, Unabhängigkeit, Erfolg bei blonden Frauen usw. Die rationalen Aspekte wie Kosten, die sind überhaupt kein Thema. Die weiß man ja gar nicht - die fixen Kosten. Man spürt die nicht.

#00:41:06-6# TJ: Wie kommt diese doppelte Semantik zustande?

#00:41:10-3# JD: Es hängt mit der menschlichen Wahrnehmung zusammen, dass wir Element mit Bedeutungen aufladen. Jetzt müsste ich ein Philosoph sein. Es ist eine menschliche Angelegenheit, dass wir hinter den materiellen Dingen eine Bedeutung sehen und diese Bedeutung für uns den eigentlichen Zweck dieser Abbilder überwiegt. Wenn ich in die Kirche gehe und ein Madonnenbild sehe, dann sehe ich die wundertätige Madonna. Ich gebe diesem materiellen Bild eine andere Bedeutung. Das ist beim Auto so. Das ist mythisch ganz stark aufgeladen und wird so beworben und verkauft.

#00:42:47-9# TJ: Aber hat das Auto keine positiven Auswirkungen?

#00:42:53-7# JD: Natürlich für bestimmte Lebensweisen, die gewählt wurden, weil das Auto zur Verfügung steht, ist es natürlich das ideale Verkehrsmittel. Wenn ich irgendwo im "Hinterdurgau" wohne, gibt es nichts Vernünftigeres als ein Automobil. Zwei, weil die Frau muss auch mobil sein. Wenn ich hier wohne ich habe das Problem, dass ich nie Auto fahre. Ich bin da bei Mobility dabei und ich hab keines. Meine Fahrpraxis geht flütten.

#00:43:56-1# TJ: Das ist ein Teufelskreis, weil die Automobilität diese Lebensweisen erlaubt

aber diese Lebensweisen erfordern ein Auto, um mobil zu sein. Wie kann man daraus kommen?

#00:44:31-3# JD: Das wird schon gemacht. Ich habe hier ein Beispiel, wo ich in Zürich mitgearbeitet habe: Zürich 2050. Wir haben die Mobilitätsstrategie Zürich 2002 gemacht und dann stellt sich die Frage wie kann die im Jahr 2050 auch noch funktionieren oder haben wir was vergessen? Mal bewusst 2050 genommen, weil das außerhalb jeglichen Prognosezeitraums ist. Hier waren hier die Einstiege die Veränderungen im Verkehr, sondern umgekehrt: wenn sich die Welt in einer bestimmten Art und Weise verändert, was hat das dann für Konsequenzen. Diese Überlegung ging davon aus: es ist mühsig innerhalb der bestehenden Verhältnisse über alternativen Mobilitätsangebote im großen Masse zu sprechen. Es kann fundamentale Änderungen geben, wenn sich die Welt verändert. Hier wurden drei Eckpunktbilder formuliert:

1. Individualität: es läuft weiter wie bisher. Man hat Geld. Technologie schreitet voran

2. Ressourcenknappheit: Es wird teuer. Die Mobilität wird teuer. Die Leute müssen näher zusammenrücken. Sie kommen von Durghau in die Stadt. Was passiert jetzt? Und was bedeutet das für die Mobilität?

3. Online und Desintegration: Gated-Communities usw. Was bedeutet das wiederum für die Mobilität.

#00:47:23-9# Und diese Mobilitätsbilder die man entworfen hat, hat man mit der Mobilitätsstrategie 2002 überlagert. Und geschaut wo müsste man das jetzt anpassen. Aber ich sag das darum, weil meiner Meinung nach, die Mobilität ein Produkt der jeweiligen Verhältnisse ist. Sie ist für diese Verhältnisse offensichtlich in Anführungszeichen "optimale" Mobilitätsform.

#00:48:22-1# TJ: Wenn man eine fundamentale Veränderung haben möchte, dann muss sich die Welt verändern, d.h. die Verhältnisse müssen sich verändern.

#00:48:32-2# JD: Wenn sich die Verhältnisse verändern, ändert sich auch die Mobilität. Dieses dritte Szenario - es gibt die neuen Statistiken über das Mobilitätsverhalten junger Leute. Dort stellt man fest, dass die neuen Technologien wie Internet eigentlich als neue Mobilität die traditionelle Mobilität etwas in den Hintergrund rückt. Und das hat zufolge, dass der Führerscheinbesitz zurückgeht, die Automobilverfügbarkeit geht zurück.

#00:49:21-9# TJ: Das bedeutet man sollte sich eher nicht überlegen, wie erzwinge ich die Reduktion der Automobilität, sondern welche Verhältnisse wird es geben und wie sich diese auf die Mobilität auswirken werden...

#00:49:37-8# JD: ...ist eigentlich mein Ansatz.

#00:49:44-9# TJ: Gehen wir nochmal schnell in den letzten Bereich. Es geht um diese Radi-

kalszenarien. Wir sind schon dabei gewesen mit Zürich 2050. Angenommen es gibt keine Validitätsgrenzen und sie kontrafaktisch vorgehen können, stellen Sie sich ein Mobilitätssystem vor, in dem der Motorisierungsgrad nur 10% beträgt. Welche Szenarien würden Ihnen in den Sinn kommen, um eine solche Mobilität erfolgreich zu gestalten?

#00:50:43-3# JD: ich nehme nochmals diese Abbildung. Diese einfachen Veränderungen: dann wären Sie schon bei 30% Restmobilität. Das wäre eine Reduktion um 67%.

#00:51:13-4# TJ: Ist das die Reduktion der Verkehrsleistung?

#00:51:24-5# Das ist die Reduktion der Autofahrten.

#00:51:33-9# TJ: mir geht es darum, dass wir nicht die Verkehrsleistung, die mit Autos erbracht werden, sondern, dass man die Anzahl der Autos reduziert und dann diese Verkehrsleistung optimal gestaltet, im Sinne die Ressource Auto besser ausnutzt. Andere Nutzungsmuster, dass das Auto nicht 23 Stunden am Tag steht.

#00:52:10-7# JD: Das eine ist diese bessere Nutzung. Auf der Liste wären das die Fahrgemeinschaften. Das jetzt zweimal pro Woche bringt eine Reduktion um ein Drittel

#00:52:32-5# TJ: haben Sie bestimmte Rechnungen dazu zur Einsicht

#00:52:36-6# JD: Die sind auch aus Erhebungen von Zürich. Sind aber allgemein bekannt. Nur dass ich Ihre Frage richtig verstehe. Das sind alles Reduktionen des Autoverkehrs außer die, die keine Alternative im Auto brauchen. In diesem Sinne die Fahrleistung der Autos reduzieren. Es bringt ja nichts, wenn ich Carsharing mache mit den Autos und statt es 23 Stunden steht. Es gibt nichts Besseres als ein Auto, das in der privaten Garage steht. Man hat Freude daran. Stört niemanden. Das Problem wird erst, wenn es unterwegs ist. Wenn ich das dem Nachbar gebe, dann ist es doppelt so viel unterwegs. Aber die haben dann keins.

#00:53:54-1# TJ: Das ist eine Reduktion um 50%

#00:53:59-2# JD: Aber nur des Besitzes aber nicht der Benutzung. Und das bringt ja nichts.

#00:54:18-5# TJ: Aber vielleicht dann ist das Zweckgebunden. Dann wird das Auto nur für die Fahrten genutzt, die man mit dem Auto machen muss.

#00:54:29-1# JD: das stelle ich auch bei Mobility fest. Man überlegt sich zweimal will ich jetzt ein Mobilityauto reservieren oder muss ich wirklich dahin. Diese Schwelle ist höher als mit dem privaten Auto.

#00:54:49-6# TJ: Kommen Ihnen andere Möglichkeiten. Z.B. Personal Rapid Systems, autonomes Fahren. Sind das Sachen die überlegenswert sind?

#00:55:08-0# JD: Es löst nicht das grundsätzliche Problem, dass unsere Mobilität in dieser Form

sich nicht ewig so weiterentwickeln kann. Ich nehme jetzt als Beispiel GPS, Navigationsgeräte, die mir alternativer Routen angeben. Natürlich ist das bequem aber bringt nichts, weil die Alternativroute unter den genau gleichen Problemen leidet. Sie haben in der Schweiz eigentlich keine Alternative zur Verfügung. Man kann die Leistungsfähigkeit erhöhen mit technischen Möglichkeiten: Abstandskontrolle usw. Das kann man alles machen. Das sind aber eigentlich Modifikationen in bestehenden Systemen.

#00:56:32-9# TJ: Voraussetzung für eine Reduktion der Automobilität bzw. für die Vorschläge, die Sie genannt haben. Entlang des Analyseschemas. Wenn Sie auf diese kulturelle, gesellschaftlichen Voraussetzungen eingehen würden. Wir wollen die Autoverkehre um 70 oder 90% reduzieren, was sind die Voraussetzungen in der Gesellschaft, in der Kultur, im Verhalten.

#00:57:16-5# JD: Die Voraussetzung ist, dass Sie in Verhältnissen leben, in denen ein solcher Entscheid vernünftig ist. Das ist in der heutigen Zeit überhaupt nicht so. Das wäre ein Eckpunktbild in Zürich: Ressourcenknappheit. Die Energie ist knapp, Man rückt zusammen, teilt Wohnungen, Mahlzeiten und Wege aus NOTWENDIGKEIT. Der Platzbedarf für den Verkehr ist gering. Job und Wohnort gehen Hand in Hand. Entscheidend sind die kurzen Wege. Für diese Entscheide des Wohnortes. Ich komme immer auf den gleichen Punkt: die Leute machen das nicht, weil man Ihnen das gesagt hat das sei vernünftig, sondern, weil die Verhältnisse so geworden sind, dass es vernünftig ist mit dem Arbeitsplatz den Wohnort zu wechseln.

#00:58:39-6# TJ: Wenn wir kurz bis mittelfristig denken und sagen, dass die Automobilität reduziert werden soll, weil die negativen Auswirkungen nicht tragbar sind, dann sind das die einfachen Lösungen die man vornehmen könnte.

#00:59:09-6# JD: das wären Effekte, das sind keine Lösungen. Wenn Sie das wollen müssen Sie in diesen Regelkreis eingreifen. Ich kann Ihnen ein Beispiel dazu sagen. Solothurn-Biel. Da war die Autobahn geplant. Die liegt jetzt verkehrstechnisch so ungünstig, dass auch nach der Bau der Autobahn diese Strecke immer noch attraktiver ist. Wir haben dann ein Konzept von flankierenden Maßnahmen gemacht und haben in allen diesen Dörfern/Städten den Durchfahrtswiderstand ganz massiv erhöht. Mit dem Ziel, dass Zeit sparen, wenn Sie so fahren ((Autobahn)) statt so fahren. Diesen Effekt, diese negativen Auswirkungen zu reduzieren, erreicht man nur, wenn man erst die Maßnahmen dazu, die das erzwingt, realisiert.

#01:00:28-6# TJ: Das sind Push-Maßnahmen. Kommen auch PullMaßnahmen in Frage, wo man versucht das Bewusstsein anzusprechen.

#01:00:44-5# JD: Da glaube ich nicht dran.

#01:01:05-3# TJ: Sie gehen dann von diesen Hindernissen aus. Dass diese Hindernisse die Vernunft der Menschen ansprechen und zu einem bewussten Handeln zwingen...

#01:01:22-2# JD:...zu einem neuen vernünftigen Handeln.

#01:01:27-1# TJ: Letzte Frage an Sie: Dieses Konzept, was Sie mir erläutert haben, das ist ein psychologisches Bild von Verhaltensmuster der Menschen. Dazu gibt es eine Studie

#01:01:46-5# JD: ich kann Ihnen diese Unterlagen geben. Das waren zwei Folgestudien. Sehr interdisziplinär angelegt. Wir wollten, dass uns Personen aus anderen Disziplinen Ethnologie, Ethologie, Psychologie, Entwicklungsgeschichte erklären: wer ist dieser Mensch überhaupt. Das haben wir hier weitergeführt. Das basiert auf diesen Berichten. Wenn Sie noch etwas brauchen, melden Sie sich.

#01:02:49-1# TJ: Greift man hier auf bestimmte bestehende wissenschaftliche Theorien zur Psychologie des Verhaltens zurück?

#01:03:02-8# JD: Ja, dies EOS zum Beispiel. Es wurde mit Aktionsforschung gearbeitet.

#01:03:15-8# TJ: haben sie noch letzte Kommentare oder Sonstiges mitgeben wollen?

#01:03:28-9# JD: Ich hoffe Sie verstehen, dass ich mich jetzt wirklich konzentriert habe auf meine Ausgangslage und meine Optik, wie der Verkehr funktioniert, wie Mobilitätssysteme entstehen und nicht nicht so eingelassen habe auf technische Fantasien. Das könnte man auch aber das habe ich bewusst nicht gemacht.

#01:03:55-4# TJ: Das ist auch nicht der Zweck gewesen. Mir geht es um Ihre subjektiven Einschätzungen. Das ist nur ein Leitfaden. Mir ging es eher darum: wie schätzen Sie die Mobilität persönlich ein.

#00:05:23-1# TJ: Was sind Ihre Standpunkte zur Mobilität?

#00:05:41-3# RF: Warum ist di Mobilität für Menschen so wichtig? Letztendlich kann ich da auch nicht viel mehr, wie relativ bekannte Schlagwörter, geben. Ich denke, es ist wirklich immer noch diese Unabhängigkeit, diese Freiheit und Flexibilität, die man hat. Ich denke eben Stichwort Freizeit, Gesellschaft, Individualismus in Zeiten, wo man sonst einfach immer mehr in unserer Arbeitsweise und Stressgesellschaft Sachzwänge hat, ist eben der Aspekt Mobilität in der Freizeit enorm wichtig, einerseits und dort wo man es einfach braucht, ist man sehr rational. Es muss schnell gehen. Dort ist man darauf angewiesen im Geschäfts- und im Arbeitsverkehr die Mobilität als Mittel zum Zweck so rational wie möglich einzusetzen. Ich denke das muss immer etwas unterscheiden. Da denken die Leute viel rationaler, wie im Freizeitverkehr, wo es wirklich nach wie vor eine gewisse Rationalität eigehalten. Aber dort kommen immer noch der Spasseffekt und die persönlichen Vorlieben, die man noch stark zum Ausdruck bringt.

#00:07:12-2# RF: Das will man sich einfach nicht nehmen. Wir haben solche hohe Reglungsdichte in unserer Gesellschaft im sozialpolitischen, in verschiedenen Politikbereichen. Im Mobilitätsbereich. Klassischerweise eben nicht und das ist den Leuten wichtig, zumindest in der Schweiz. Ich spreche auch immer etwas aus der Schweizer Optik. Werden wir dann nachher sehen, wenn wir über die Städte, Mobilität sprechen, ist die Schweiz halt etwas schon ein Sonderfall.

#00:07:36-0# TJ: Hier wollte ich mal kurz in den einen Punkt einsteigen. Sie haben gesagt Mobilität ist Mittel zum Zweck, d.h. ist Mobilität zweckgebunden oder könnte man sagen, dass die Mobilität an sich ein Gut ist.

#00:07:53-8# RF: Ich würde unterscheiden. Beim Geschäfts- und Arbeitsverkehr würde ich relativ weit vorne sehen Mittel zum Zweck. Weil die Leute haben dort Bedingungen, Termine und, und, und. Sie gehen nicht auf die Strassen, weil sie Freude haben auch im Geschäftsverkehr. Oder immer weniger sag ich mal. Auch Zugverkehrpendeln wird tendenzielle mühsam. Das macht man wirklich nicht aus Freude. Deshalb unterscheiden zum Freizeitverkehr. Dort hat die Mobilität als solches einen Unterhaltungswert in sich. Das ist ganz klar unbestritten. Da würde ich eben diese Unterscheidung machen.

#00:08:44-2# TJ: Welchen Einfluss, meinen Sie, nimmt Mobilität auf Wohlstand, Attraktivität, Qualität des Lebens in einer Stadt?

#00:08:57-8# RF: Eben bezogen auf die Städte einen sehr hohen bzgl. Lebensqualität. Sie können jegliche Städteumfragen anschauen. Die negativen Impacts der Mobilität sind immer zuoberst dann gefolgt, das wechselt dann, Kriminalität und Verkehr. Das sind immer die zwei Topics, die sich abwechseln. Das ist das Dichteproblem, das ist ein Problem. Auf der anderen Seite ein absolutes Muss für die Wertschöpfung, für die Arbeitsstandorte. Aber selbstverständlich natürlich mit Differenzierung, die man machen muss. Nicht alle sind auf alle Verkehrsträger dermassen angewiesen. Da gibt es schon Verlagerungsszenarien, die auch wirtschaftsverträglich sind, ganz klar. Aber Zugänglichkeit ist wichtig. Ein wichtiges Stichwort bezogen auf die Urbanität ist das Städtenetz! Was getrieben

worden ist bspw. im Langdistanzpendelnbereich, da sind die Städte nicht. Und das klassisch Bahnausbau zwischen den Hotspots und das sind die Städte, das sind nicht die ländlichen Gebiete. Man erreicht mit der Bahn vor allem die Städte und **deshalb ist vor allem Bahnausbau für die Städte enorm wichtig**. Punkto Entwicklung, Wohlstand, grad bei einer Klientel, bei einer Wohnbevölkerung, die auch Zahlungskräftig ist. Die sind eher bereit autolose Siedlungen in Kauf zu nehmen, dafür muss das vollständig kompensiert sein mit einem super Bahnausbau im Städtenetz, sehr guten Anbindungen an die Flughäfen. Das zeigt unsere neuste Studie von IFMO zu Long-Distance Mobilität, die jetzt gerade publiziert worden ist.

#00:11:25-6# RF: Man sieht sehr schön, dass es eben die urbane Bevölkerung ist im Langdistanzbereich. Dann keineswegs ökologischen Mobilitätskennziffern aufweist. Im Alltagsverkehr schon in der Regel - weniger Autointensitäten. Aber im Langdistanzbereich teilweise auch kompensiert die urbane Bevölkerung. Die sonst ökologischeren Kennziffern ganz allgemein. In jedem Mikrozensus, den Sie auswerten können, zeigt sich das: das etwas kürzere Gesamttagesdistanzen, deutlich höhere Modalsplits urbaner Bevölkerung als die ländliche Bevölkerung. Einfach durchwegs etwas ökologischer aber eben wenn ist das Thema Langdistanzmobilität hineingeht, dann sieht die Sache etwas anders aus.

#00:12:18-6# TJ: Wir bleiben bei der urbanen Mobilität. Sie unterscheiden jetzt zwischen der urbanen und ländlichen Mobilität, wo man auf andere Lebensweisen angewiesen ist, was auch die Mobilitätsangewohnheiten bedingt.

#00:12:29-0# RF: Wir müssen auch die urbane Bevölkerung als solches in ihrem Moiblitätsverhalten anschauen und das ist ein Hinweis in diese Richtung.

#00:12:45-4# RF: Was ich vor allem sagen wollte als Schluss zu Frage ((Welchen Einfluss hat die Mobilität, Ihrer Meinung nach, auf die Städte, deren Wohlstand, Attraktivität, Qualität?)) zwei ist schon auch... Teilweise wird aber dann überschätzt. Der Verkehrszugang vor allem in der Schweiz - wir haben dermassen hohes Niveau an verkehrlichen Angeboten. Das ist in zwischenstädtischen Standortwettbewerb auch nur noch ein Faktor unter vielen. Das darf man einfach nicht vergessen. Mittlerweile sehr viele Studien, die dieses Überschätzen auch nachweisen. Immer wieder diese Frage nach Verkehrsausbau... und dann geht es uns gut ist auch stark zu relativieren. Namentlich in Volkswirtschaften wie im Mitteleuropa, wo das Gesamtniveau schon sehr hoch ist. Da geht es dann wirklich viel stärker um Bildung und Bildungsangebote, die hochqualitativ halten können. Dann geht es immer mehr um attraktive Wohnangebote, Arbeitsplätze usw. Und Verkehr ist dann wirklich auch nur ein Faktor unter vielen. Darf man einfach auch nicht vergessen in den verkehrsplanerischen Diskussionen.

#00:13:55-5# TJ: Was würde das bedeuten? Das man sich nicht unbedingt auf die Mobilität und Verkehr zu stark konzentrieren sollte?

#00:14:04-1# RF: Nicht nur. Es ist nicht Selbstzweck - der Verkehr. Wir haben einfach negative Im-

pacts, auch im ÖV. Und die Leute müssen sich primär auch wohl fühlen. Dass die Städte prosperieren und gut zahlende Bewohner haben, müssen die Leute nicht nur den Zugang haben. Sie müssen sich dort auch wohl fühlen. Das meine ich dann. Deshalb andere Standortfaktoren sind teilweise viel wichtiger als der Verkehrszugang.

#00:14:40-3# RF: Jetzt zu den Schwachpunkten. Ganz grundsätzlich die Städte haben ein Dichteproblem und insofern ist das nach wie vor dass die Städte vor allem auch mit dem immer noch auch für städtische Verhältnisse hohen Automobilniveau, Automobilverkehr zu kämpfen haben. Es ist wirklich ein Platz-, ein Raumproblem in den Städten, das wir haben. Insofern sind die Stichworte: noch intelligentere Verkehrssteuerungssysteme, noch intelligentere Parkraumkonzepte, die eben diesen Umgang mit noch mehr Platzbedarf, dass man das in den Griff kriegt. Es gibt einfach keinen Platz mehr auf gut deutsch. Es kann einfach nur darum gehen den Restverkehr intelligenter, platzschonender zu gestalten. Und dann denke ich schon ein weiterer Schwachpunkt ist auch der städtische Güterverkehr. Der ist vor allem in der Schweiz immer mehr thematisiert. Der städtische Güterverkehr in Basel macht fast 30% aus im städtischen Verkehr. Das ist enorm. Der ist sehr dispers, der ist nochmals platzintensiver usw. Das ist eine wichtige Herausforderung, dass man dort den Minimalzugang schafft, dass man aber auch Effizienzsteigerungen im städtischen Güterverkehr erreicht. Und das ist noch die grössere Herausforderung, da er so diffus ((rozproszony)) ist. Die Massnahmen zielen nur auf ganz gezielte Verkehre. Wohingegen man den Pendlerverkehr viel stärker kanalisieren kann. Ich denke das sind für mich die wichtigsten Schwachpunkte. In deutschen Städten sicher laufen ((nicht verständlich)) die Verkehre immer noch grosse Schwachpunkte. In der Schweiz haben wir insgesamt ein sehr hohes Niveau im ÖV. Insofern mehr Handlungsbedarf im intelligenten Steuern des Individualverkehrs und des Güterverkehrs. Das sind die grössten Herausforderungen.

#00:17:19-2# RF: Was es bedeutet? Nachhaltige Mobilität ist in allen drei Dimensionen muss das sein. Das klassische Dreieck: Ökologie, Ökonomie und Gesellschaft. Sprich das Letzte "Gesellschaft" die Zugänge müssen eben doch gewährleistet aber nicht um jeden Preis. Das ist hier für mich das Stichwort. Und das muss nicht zwingend immer eine Zweiklassengesellschaft bedeuten, wenn der Verkehr verteuert wird in den Städten. Wenn wir schaffen sonst die Attraktivität hoch zu halten, dann ist das eine durchaus obere Mittelschicht, die da sich ansiedelt. Auf der anderen Seite eine untere Schicht, die ist auch zu deutlich mehr bereit, wenn sie das wirklich zahlen möchte. Es ist so nachhaltige Mobilität kann nicht nur nachhaltige Antriebsform bedeuten. D.h. wir müssen die Mobilität breiter: alle Bevölkerungsschichten haben grundsätzlich Zugang zur Mobilität. Das ist nach wie vor ein Nachhaltigkeitskredo, das man aufrechterhalten muss.

#00:18:44-0# TJ: Die Aussage hat mich jetzt gerade interessiert, dass nachhaltige Mobilität nicht zwingend eine andere Antriebsart bedeutet...

#00:18:52-5# RF: Nicht nur. Das ist mein Kredo. Wenn Sie fragen, was nachhaltige Mobilität bedeutet. Logisch und ganz klar und weit vorne kommt: wenn Mobilität, dann so ökologisch wie möglich. Ist ganz klar. Aber das alleine macht es nicht aus, eine nachhaltige Mobilität. Weil dann wären wir

heute, wenn Sie das 1 zu 1 umsetzen möchten im Individualverkehr mit immer noch doppelt so teuren E-mobilen. Dann sind Sie sofort nicht sozial nachhaltig. Das kann sich einfach nicht jeder leisten. Heute zumindest noch. Das ist der Punkt sozialer Nachhaltigkeit.

#00:19:35-2# RF: Die zweite Frage habe ich nicht ganz verstanden: auf welchen Ebenen. Was Sie meinen auf welchen Ebenen muss die nachhaltige Mobilität betrachtet werden.

#00:19:50-6# TJ: Ich wollte hier diese vier Ebenen des Analyseschemas zusammenbringen. Und zwar dass die nachhaltige Mobilität nicht nur technologische Aspekte beinhaltet, sondern auch politische, kulturelle, ökonomische Aspekte beinhaltet.

#00:20:18-8# RF: Es ist eine dauernde Suche nach Kompromissen. Wenn wir jetzt Mobilitätsstrategien geschrieben haben sowohl für Basel-Stadt wie Basel-Landschaft, dann gibt es immer das Kapitel Zielkonflikte. Und das ist genau plus/minus in diesen vier Bereichen. Namentlich, zwischen kulturellen, wenn man jetzt auch kulturell bzgl. bspw. Lebensqualität versteht. Das ist was mir ein bisschen fehlt in diesem Schema. Die soziale Nachhaltigkeit der Mobilität hat die Lebensqualität auch zum Inhalt und das ist ein Grundkonflikt mit Ökonomie wiederum. Mit dem ökonomischen Anspruch der Stadt, der Volkswirtschaft, des Zugangs, der Erreichbarkeit. Das ist wieder Grundkonflikt jeglicher städtischen Mobilität. Wir müssen die Zugänglichkeit bewahren und da können wir nachher jetzt diskutieren, ob das mit dem Faktor 10 nur annähernd realistisch ist. Ich behaupte nicht. Schon mal vorweg zu nehmen. Wie auch immer: es ist der Umgang mit dem Restverkehr der ökologisch anspruchsvoll zu handeln ist und mit der Lebensqualität. Auch der ÖV hat Impacts. Das ist nicht überall, wenn Sie da in Bern Hauptgasse über die Strasse möchten mit einem 3, 2-Minutentakt Trambetrieb dann wird es zum Teil schwierig schon ((lacht)).

#00:21:55-9# RF: Vorteile liegen auf der Hand. Es ist der Umkehrschluss der Schwachpunkte, ist klar. Nachhaltige Mobilität heisst zunächst mehr Lebensqualität. Nachhaltige Mobilität kann aber auch wirtschaftliche Impulse bringen. Darf man auch nicht überbewerten. Also ich meine die, die die nachhaltige Mobilität entwickeln, sind nicht zwingend die urbanaffinen Unternehmen. Das sind industrielle Betriebe und die müssen nicht zwingend in den Städten angesiedelt sein. Das würde ich jetzt nicht überbewerten aber kann auch ökonomische Direktvorteile bringen im Bereich der Innovationen. Aber insgesamt würde ich sagen ist es vor allem die Lebensqualität. Und Sicherheit!

#00:23:04-9# TJ: Sie haben erwähnt, diese wirtschaftliche Impulse, dass Sie nicht überbewertet werden sollen, weil...

#00:23:11-8# RF: Für die Städte im engeren Sinne. Mobilität hat, fördert sehr viele wirtschaftliche Impulse zur Folge. Dies muss nicht zwingend in der Stadt lokalisiert sein. Das ist die Aussage.

#00:23:25-3# TJ: Beispiele?

#00:23:28-7# RF: unsere ganzen Fachhochschulen die E-Mobile entwickeln, die Batterien eigentlich weltweit mittun, in der Batterieentwicklung. Bspw. Solarfirmen. Wir haben Pioniere in der Schweiz auch im Solarbereich. Wo es auch um den Antrieb der Mobilität schlussendlich geht, immer mehr.

Die sind am Stadtrand von Thun bspw. angesiedelt. Sie können auch auf der grünen Wiese sein. Biketech liegt am Eingang des Simmentals. Die Fleirpinoeere ((nicht verständlich)) in der Schweiz, die sind dort angesiedelt, weil es steuerlich günstiger ist. Pionierbetriebe natürlich die Standortkosten dann wiederum viel wichtiger sind, weil die unmittelbaren Abnehmerschaften die sind nicht die städtische Wohnbevölkerung oder nicht nur.

#00:24:30-9# RF: Die Grenzen fragen Sie noch der nachhaltigen Mobilität.

#00:24:37-5# TJ: was ich hier meine, ist hauptsächlich, ob man unendlich in die Nachhaltig gehen kann oder gibt es bestimmte Grenzen, wie z.B. Ökonomie, die darunter leiden würde, wenn man z.B. die Automobilität abschaffen würde.

#00:25:10-9# RF: Ja, liegt auf der Hand. Die Grenzen sind eben, weil es dauernd ein Spannungskonfliktfeld ist, ist das eigentlich nichts anderes als Austarieren ((balancieren)) der Grenzen. Es braucht Restmobilität für wirtschaftliche, für gewisse Branchen, auch im Geschäftsverkehr, und zwar nicht nur der Güterverkehr, sondern wirklich der Geschäftsverkehr auf der privaten Strassen. Aber es gibt vor allem Grenzen mutmasslich bzgl. sozialer Nachhaltigkeit. Es ist einfach so. Wir müssen schon ökologischer werden, das hat schon einen gewissen Kostenschub zur Folge. Zum selben Preis in der Vergangenheit ist Mobilität in der Zukunft nicht mehr zu haben. Das hat in der Tendenz schon zu Folge, dass schwachen Einkommensschichten entweder bereit sind noch mehr für die Mobilität aufzubringen oder sonst etwas eingeschränkt werden in der Mobilität. In einem gewissen Sinn kommt man da nicht herum.

#00:26:22-8# TJ: Was hätte das zur Folge, also wenn z.B. doch dieser Nachteil für diese Schichten entstehen würde. Was hätte es an Folgen für die Gesellschaft für diese Schicht.

#00:26:41-1# RF: Das ist sehr vielschichtig. Die sozialen. Da gibt es Unzufriedenheit. Es kann relativ weit gehen. Weil heute ist es einfach so. Man leistet sich Auto auch Autoferien. Das ist gerade für diese Schichten als Ausbruch aus einer eintönigen Alltagswelt noch wichtiger und diese Unzufriedenheit, die sich dort anstauen kann, die sind für mich nicht einfach so mit 2, 3 Aspekten zu nennen. Aber das kann sehr weite Folgen haben, gesellschaftspolitisch. Die man auch nicht ganz unterschätzen kann. Das wären die Stichworte zu dem Block.

#00:27:41-9# RF: Jetzt zum zweiten Block. Da gibt es vielleicht Redundanten zwischen den Fragen. Warum sie ((Automobilität)) sich entwickelt hat. Ich habe vier Stichworte. Einerseits zu billig im Verhältnis zu sonstigen Lebenshaltungskosten, die in breiten Teilen in jüngster Zeit etwas ansteigen aber auch relativ lange auf dem jetzigen Niveau stabilisiert sind. Dann Zersiedlung, die Siedlungspolitik hat dazu beigetragen. Der Individualismus als solches. Ganz früher. Ist klar. Da hat man den Zug oder das ÖV-Mittel gehabt. Es ist relativ weiter zurückblickend. Wohlstand, Individualismus aber dann schlussendlich immer noch kombiniert mit: wir haben immer noch Kapazitäten, vor allem in der Schweiz. Die Engpässe nehmen zu in der chronischen Engpässen. Aber die Kapazitäten würden einfach bis heute zur Verfügung gestellt. Was in Zukunft doch ein Ende absehbar ist. Einfach schlicht, weil nicht mehr finanzierbar.

#00:29:25-1# TJ: Warum grade ist das Automobilität geworden. Warum sind die Autos geworden. Hat es etwas mit einem Top-Down Ansatz, dass man diese Industrie antreiben möchte.

#00:29:43-5# RF: In der Schweiz eben gar nicht. In Deutschland kommt das noch dazu. Klar. Dort ist eben noch die Industrie, in der Schweiz nicht. In der Schweiz ist wirklich so, es ist einfach... Drum Stichwort Zersiedlung und Siedlungspolitik. Es ist einfach für viele Relationen das immer noch das schnellste Verkehrsmittel. Das darf man nicht vergessen. Wir urbane Leute vergessen das manchmal. Sie haben X Wunschlinien, wo das Auto immer noch heute auch schneller ist. Schlich und einfach. Und nur langsamer wird, wenn die Strassen verstopft sind. Leute machen zu wenig Kostvergleiche aber man kann heute schon immer noch Auto relativ günstig fahren. Der ÖV hat Einbussen, ist starrer vom Fahrplan hier, man muss sich mit anderen Leuten abfinden. Das machen auch nicht alle gerne. Hat andere Vorteile, sicher. Man kann arbeiten. Aber es ist eine Gewichtung dieser Vorteile. Breite Bevölkerungsschichten gewichten das anders.

#00:31:01-1# RF: die positiven Auswirkungen. Die muss man im ökonomischen Bereich sehen. Wir haben nicht zuletzt in der Schweiz eine recht dezentrale Entwicklung, die nur möglich ist dank Automobilität. Eben jetzt nicht in Agglomerationen, aber sonst Unternehmen, die sich in den Tälern ansiedeln, die in den Dörfern auch eine gewisse Mindestmass an Arbeitsplätzen garantieren. Die sind auf Automobilität hefig immer noch angewiesen. Namentlich Gewerbebetriebe. Und da ist klar - profitieren viele halt nach wie vor. Auch viele Freizeitsdestinationen, Tourismusdestinationen. Sie kriegen den Skiverkehrstourismus nicht in den ÖV rein. Das ist ein absolute Illusion. Absolut! Sie können einen 10-Minuten-, Viertelstundentak versuchen einzuführen, massivsten Investitionskosten im Schienenbereich. und bringen den heutige Skitourismus nicht einfach nicht auf die Schiene.

#00:32:43-3# RF: Ist Automobilität unverzichtbar in den Städten? In Tendenz kann man sich Städte weitgehend autolos recht gut vorstellen oder immer mehr vorstellen. Im Geschäftsverkehr braucht es minimalen Zugang, braucht es auch mit ausgeklügelten Systemen braucht es Restverkehre auf der Strasse. Gleichwohl, als Vorgriff zu nachher, mir scheint es absolut illusorisch einen Faktor 10 zu postulieren. Faktor 10 heisst für mich: es geht entweder (nicht) um autolos und dann harte Zugangsbeschränkungen oder es geht in Richtung Umgang mit Restverkehren. Damit man auch sozial einigermassen überleben kann in diesen Städten. Weil sonst haben Sie irgendwie eine Klientel, die komplett autolos ist, die einfach nicht das weite Spektrum abdeckt, die eine soziale Stadt, die eine Urbanität ausmacht, von der Vielschichtigkeit der Bevölkerung. #00:33:59-4# Das ist der Tod einer Stadt. Dann haben Sie irgendwo eine Öko-Stadt mit ein paar Fricks. Das geht nicht.

#00:34:07-7# TJ: Was hier postuliert wird, ist nicht nur 10% der Verkehrsleistung mit Autos abgedeckt wird, sondern der Motorisierungsgrad entsprechend gesenkt wird. D.h. andere Nutzungsformen, andere effektivere Ausnutzung der Ressource Auto.

#00:34:30-3# RF: Ist aber meine These dahinter. Ich behaupte Sie können noch so viele Pamphlete lesen über Car-Sharing, über E-Mobilität. Der Grundcharakter der Automobilität wird auch noch in 20, 30 Jahren der sein. Sonst gehen Sie auf den ÖV. Sie können die Automobilität nicht dermassen

Poolen machen. Damit Sie Faktor 10 anbringen. Das können wir viel intensiver, viel besser die Energie intensivieren, in den noch besseren ÖV-Ausbau. Das ist ÖV. Das Poolen des Verkehrs, das ist ÖV-Affinität. Das Poolen des Automobils kann man in Teilbereichen machen, auch in Zukunft. Es ist wirklich meine Expertenmeinung: da bin ich wirklich überzeugt davon. Es wird heute zu viel, zu viel Tagungen gemacht und alles wird hinein gebuttert in diese Car-Sharing Diskussionen. Das ist ok, das ist für gewisse Relationen, für gewisse Wunschlinien ok, für gewisse Klientel vor allem ok. Für eine junge Bevölkerung. Sobald Sie eine Familie haben, dann sieht das sofort ganz anders aus.

#00:35:46-1# RF: Deshalb ist der Shift in Richtung Antriebstechnologie absolut entscheidend für die ökologischen Intentionen aber Sie werden das Fahrzeug als solches mit solchen intelligenten Systemen nicht um Faktor 10 reduzieren können. Das glaube ich nicht. Dann ist es ÖV. Dann ist wirklich der ÖV, den Sie noch intelligenter machen müssen. Wäre dann effizienter. Alle anderen System, als Vorgriff für die Diskussion nachher, meine ich schon, haben wirklich ihre Grenzen. Weil das Urtypische der Automobilität eben schon angekratzt wird, nämlich die Flexibilität.

#00:36:35-2# TJ: Sie meinen darauf, die Flexibilität will keiner verzichten.

#00:36:45-7# RF: Einfach die grosse Menge nicht. Sie sehen die Entwicklung im Carsharing. Wir sind weit voraus in dieser Frage der Schweiz / Deutschland. Wir haben jetzt wirklich diese Kurve hinter uns mit einem ausgeklügelt... Das ist in Deutschland schon Angebotsseitig so krank mit diesen verschiedenen Anbietern. Das ist so punktuell. Das ist ja, finde ich katastrophal. Das jubelt man so hoch. Aber eigentlich müsste Deutschland den Schritt machen wie die Schweiz vor 10-20 Jahren - das Poolen der Anbieterschaften, dann wird es auch breit mal wirklich das Car-sharing attraktiv. Eine Gesellschaft, zwei-drei, die dann überall Standorte haben und nicht daurend diese proprietären Systeme, kleine Systemgrenzen. Gut und reicht für die Forschungsberichte aber für die Mobilität ein Klacks ((klapa))! Ein absoluter Klacks.

#00:37:46-0# RF: Aber Mobility ist etwas mehr, wie ein Klacks. Hat wirklich mittlerweile 50'000 Mitglieder, rasant. Aber selbst dort mit einem mittlerweile ausgeklügelten Anbietersystem die Sättigung wird langsam erreicht. Und dann sprechen wir von zielen: 100'000 ist realistisch für eine Bevölkerung von 10 Millionen. Aber dann doch. Aber von dem Niveau von 100'000, wenn Sie das Faktor 10 auf eine Million Mitglieder heben möchten, Carsharing. Ich weiss nicht was das braucht. Ich sehe keine Anzeichen, keine Indizien, dass es nur annähernd erreichbar ist.

#00:38:35-0# TJ: Warum?

#00:38:36-2# RF: Sie müssen eben schauen, dass Carsharing mit Flexibilitätseinbussen verbunden ist. Ich kann Ihnen sagen, wir leben hier bei Infras in sehr fortschrittlich denkenden Haushalten. Alle sagen dasselbe. Ich war 10 Jahre lang Mitglied. Spätestens ab dem zweiten Kind wird es obermühsam. Sie müssen zuerst die Kindersitze organisieren. Sie müsse sich die Fahrt reservieren, und und und. Aus mit ausgeklügelsten Systemen es gibt Grenzen dort. Das Urcharakter dieser Mobilität wird mit den besten Internetsystemen - das Reservieren hat man im Griff, schon längst - das ist mit neuen Apps noch etwas besser. Aber in der Nutzung bleibt es ein System, das man reservieren muss und

das möchte die grosse Bevölkerungsschicht nicht. Sie möchte nicht alles planen. Das muss man einfach berücksichtigen.

#00:39:59-6# TJ: Was glauben Sie von der Idee, dass man eigenes Auto teilt. Im Sinne von Zugang teilt zu einem eigenen Auto. Leute besitzen immer noch ein Auto aber wird es aber effizienter genutzt.

#00:40:20-3# RF: Schauen Sie. Es gibt in der Schweiz eine mindestens 15-jährige Erfahrung mit X-Plattformen. Sie funktionieren technisch gut. Die habe teilweise Erfolg. Die sind alle irgendwo etwa in ((Gärtnern)) stecken geblieben. im kleinem Segment, das man anspricht. Kann man machen. Ich persönlich, wir haben genau deshalb, weil das im grossen Stille, auch immer ihre Grenzen hat. Proprietäre Systeme. Wir haben das im Privaten dann. Finde ich immer noch viel nahliegender in der Nachbarschaft eingeführt. Oder machen das. Das geht aber nur mit extrem fortschrittlich denkenden Leuten, mit extrem flexibel denkenden Leuten. Das ist in unserer Nachbarschaft zwei Haushalte konkret, wo man das auch länger als ein Jahr funktioniert. Das fällt bei kleinen Sachen ein. Aber das müssen Sie dann machen. Wer staubt jetzt wirklich wieder mal, wer putzt dann wirklich wieder mal das Auto. Das scheitert häufig nach einem halben Jahr wieder. Die eine Familie hat dann doch Kinder, die etwas mehr klecksen wie die andere und und und. Dann ist fertig. Dann hat man einen guten Versuch gemacht und hört man wieder auf. Das sind solche Geschichten, die man berücksichtigen muss, neben diesen theoretischen Konzepten.

#00:41:49-7# TJ: Das ist verständlich. Das führt dazu, dass man versuchen muss, zielgruppenorientiert arbeiten muss.

#00:41:56-6# RF: genau, definitiv. Das sind gute Systeme, die angeboten werden. Sprechen aber nur ein aufgeschlossen junge Klientel, die auch Freude hat an diesem appmässigen Reservieren und und und. Man darf einfach nicht naiv extrapolieren im Sharingbereich. Es wird heute von vielen Wissenschaftlern m.E. naiv extrapoliert. Auch Zukunftsforscher - etwas naiv.

#00:42:28-0# TJ: Faktor 10 ist schon provozierend gefragt, um solche Sachen zu hinterfragen.

#00:42:39-4# RF: Ich habe auch gar kein Problem damit, wissen Sie. Wir haben 2000-Watt-Gesellschaft Stadt Zürich zuoberst auf der Fahne in allen Konzepten, selbst Zürich ist da weit davon entfernt. Aber das braucht's für Politikkonzepte. Es braucht ambitionierte Ziele. Völlig einverstanden. Ich merke ab und zu muss ich den realistischen Blick reinbringen. Ich habe diese Diskussionen an vielen Tagungen schon geführt.

#00:43:21-8# TJ: Was ich vermeiden will ist diese Naivität, dass ich mich in diese Schublade einordne und sage das ist möglich, obwohl das naiv ist so zu denken.

#00:43:43-6# RF: Zur Autodominanz haben wir einiges angesprochen.

#00:44:03-5# TJ: Ist eine Stadt auf Autodominanz angewiesen?

#00:44:07-0# RF: Nee, eben. Da muss man schon unterscheiden. Ich meine auf jeden Fall eine Stadt kann sich deutlich weitergehende Restriktionen erlauben. Weil in den Städten alternative Angebote vorhanden sind. Das ist für mich unbestritten. Die Frage ist nur wie weit? Ich behaupte auch eine Stadt ist auf Restautomobilität angewiesen. Nicht nur ökonomisch, sondern auch sozial. Ganz klar. Das ist meine Meinung.

#00:44:42-9# RF: Fortschrittliche Städtepolitiken trimmen sich auf das rein: es muss reduziert werden. Punkto Lebensqualität. Die Städte können sich eine reduzierte Automobilität leisten. Da bin ich klar davon überzeugt, weil sich der Personenverkehr besser kanalisieren lässt. Da gibt es effizientere Methoden, wie das Automobil.

#00:45:19-3# TJ: Kann man das quantitativ belegen? Also jetzt sagen wir mal rein theoretisch: es ist eine Kurve...

#00:45:33-9# RF: Nur insofern quantitativ belegen, weil strukturell, nehmen die Städte wieder zu, also strukturell: Bevölkerung, Arbeitsplätze... Die Automobilität vor allem in vielen Schweizer Städten die stagniert seit längerem, wirklich seit längerem. Es gibt diese Schere heute schon. Die ist beobachtbar. Spezifisch betrachtet, haben wir heute schon pro Kopf und Arbeitsplatz weniger automobilen Verkehr in den Städten. Und sie prosperieren gleich wohl. Im Gegenteil wir haben eher eine Re-urbanisierungstendenz, gasmteuropäisch. Das kann man feststellen. Also insofern glaube ich schon dass es ein empirischer Beleg ist. Eine Entkopplung ist Fakt, eigentlich Faktum jetzt schon in der städtischen Entwicklung.

#00:46:20-7# RF: Entkopplung vom Autoverkehr und Strukturen der Wirtschaftsentwicklung. Man ist nicht dermassen auf die Automobilität in der gleichen Intensität angewiesen, wie in der Vergangenheit. Das glaube ich nicht. Das ist nicht nötig für die Städte.

#00:46:43-1# TJ: Vielleicht kennen Sie irgendwelche Studie, die das belegen würden?

#00:46:48-1# RF: Die Studie mit der Fragestellung ist mir so nicht bekannt. Wir machen fast immer bei solchen Mobilitätsstrategien einen analytischen Teil. Auch im Bereich von Stiig-Um zeigt das gesmatstädtische Monitoring eine weitgehende Stagnation. Man darf nicht vergessen, die Stadtbevölkerung Basel-Stadt hat schon auch abgenommen, aber ist jetzt langsam wieder am Kehren. Muss aufpassen, ob das Wachstum wirklich anhält. Aber zumindest das wirtschaftliche Wachstum ist ((nicht verständlich)). Ich könnte jetzt nicht die Studie zitieren. Einfach diese Entwicklung ist in vielen Analysestudien bekannt. Der städtische MIV stagniert. Den hat man langsam im Griff. Das Autobahnnetz steigt immer noch. **Der neuste Index vom Simon Kettner zeigt das ganz schön.** Letztes Jahr Autobahn hat angezogen, Stadt bleibt aber stabil. Weil, die einfach voll sind. Kapazitäten.

#00:48:10-3# RF: Da gehen wir zu Ihrem Kernstück. Transformationsszenarien. #00:48:31-6# Wie gesagt, ich sehe das, wenn Sie mich nach ganz konkreten Aspekten oder Szenarien fragen, dann käme bei mir bspw. das Sharing-Ansatz nicht zuoberst. Ich glaube nicht daran, dass Sie mit ausgeklügeltsten Sharing-Konzepte dieses Faktor 10-Prinzip erreichen. Einfach vom Grundcharakter der

Automobilität und vor allem, wie sich die Leute verhalten über die Mengen der Lebensphasen, über die Summe der Lebensphasen. Ich glaube deshalb, wir kommen nicht darum herum, entweder ökonomisch mit Roadpricing als Stichwort, den Verkehr zu reduzieren. Oder noch radikaler Zugangsbeschränkungen durchzusetzen. Wir kommen nicht drum herum um diese Aspekte. Roadpricing und zwar radikales Roadpricing, nicht eine Kosmetik Roadpricinggeschichte. Und um einen doch radikaleren Zugangsbeschränkungsansatz des Automobils im städtischen Kontext. Und/oder dann kombiniert mit einem Erdölschock letztendlich. Aber nicht die urbanen Systeme im engeren Sinne betrifft, aber die Gesamtautomobilität. Ist klar. Es ist immer noch ein Szenario wenn Sie von 2040 oder 2050 sprechen, dass für mich nicht ganz ausgeschlossen ist, was noch unsere Generation schon noch erlebt. Etwas in diese Richtung wie Erdölschock.

#00:50:16-7# TJ: Ist zum Beispiel die ganze Diskussion um die alternativen, Radikal szenarien, Reduktion der Automobilität, ist das vielleicht eine Vorbereitung auf diesen Erdölschock?

#00:50:33-0# RF: Auf jeden Fall. Nicht zuletzt drum sind eben auch Konzerne wie Shell massivst auch in der Elektromobilitätsforschung tätig. Die sehen schon das Ende. Die Frage ist wann, wie teuer wäre die Übergangsphase leisten kann. Aber auch die Automobilitätskonzerne, die sehen das kommen. Irgendwann kommt es. Das ist für sie rein ökonomisch gesprochen ein Muss, dass sie dort investieren.

#00:51:07-3# TJ: Alternative Mobilitätskonzepte. Nicht Autos weiterhin...

#00:51:12-1# Für mich ist eben das nicht die Lösung mit dem Faktor 10-Prinzip, einfach alle Antriebstechnologien ersetzen. Selbst wenn wir überall diese Fahrzeuge Batterien mit Solarenergiestrom füllen könnten. Es bleibt dann ein Platzproblem, ein Sicherheitsproblem in den Städten. Das kriegen Sie nicht weg. Insofern geht es bei der Antriebstrangtechnologie darum wirklich die Luft vor allem die Luftgeschichte zu verbessern, die Lärmgeschichte teilweise. Aber es kann nicht andere Probleme lösen. Da braucht es Reduktionen und zwar mengenmässig. Anzahl Fahrzeuge.

#00:52:03-9# TJ: Interviewer zeigt die Mappe der Technologien...

#00:52:30-9# RF: Auf jeden Fall Traffic Management ist ein Ansatz. Sprechen wir aber von 10-20% in Schweizer Systemen. Diese 10-20% gilt es auszuloten, auszuschöpfen. Deshalb auch regionales Verkehrssteuerungssystem in Basel.

#00:52:52-2# TJ: Was bedeutet 10-20%?

#00:52:53-5# RF: Kapazitätssteigerung können wir damit erreichen etwa in der Schweiz. Es ist so eine Dauerschätzung, die Sie aber durchaus in Forschungsberichten sehen.

#00:53:05-8# TJ: Aber Kapazitätssteigerung von was?

#00:53:05-8# RF: von der Strasseninfrastruktur. Oder anders gesprochen. Soviel kriegen Sie noch

drauf, wenn Sie deutlich weniger haben möchten, wie heute, dann brauchen Sie nicht zwingend Traffic Management. Dann machen Sie die Zugangsbeschränkungen. Dann ist es eher ein Thema, den jetzigen Raum der Infrastruktur anderweitig zu nutzen. Nämlich für Langsamverkehr, für ÖV-Strassenverkehr usw. Das ist mehr die Aussage: wenn man nicht ausbauen möchte aber mindestens den heutigen Verkehr oder noch ein gewisses Wachstum absolvieren, dann ist mit Traffic Management noch etwa 10-20% drin.

#00:53:50-4# RF: Information und Planning. Ich sage die Leute heute... da ist man beim Sharing-Geschichte. Für Sharing-Konzepte sehr gut informiert sein. Da gibt es verschiedene Beispiele. Die Leute sind besser informiert. Es ist kein Problem Reservierungen vorzunehmen. Die Systeme gibt es. Die kranken aber alle an entweder sind sie zu klein, zu proprietär. Oder sie kranken am Urcharakter, nochmals, ich wiederhole mich etwas. Am Urcharakter der Automobilität. Das kriegen Sie mit noch so ausgeklügelten Systemen nicht in den Griff. Das ist nur eine gewisse Klientel, die hier anbeisst.

#00:54:47-9# RF: Und dann muss ich gestehen glaube ich an diese Geschichten im städtischen Verkehr nicht.

#00:54:56-2# TJ: Also autonomes Fahren.

#00:54:58-7# RF: Autonomes Fahren, Automatisierung, Robotisierung des Automobilverkehrs. Das mag möglich sein auf sehr stark frequentierten Highways. Das ist vor allem im LKW-Bereich naheliegend. Wir sprechen schon seit 20 Jahren davon. Überall irgendwelche Pilotprojekte, setzt sich nicht durch nirgends. Wird sich im Individualverkehr nicht durchsetzen. Das ist etwas vergleichbar wie die Geschichte mit dem Roller im Güterverkehr - de rollende Landstrasse. Ist eigentlich ein Unding. Dasselbe Fahrzeug, mit demselben Raumbedarf auf die Schiene zu setzen - ein energetischer Unsinn. Das ist auch ein Übergangsphänomen.

#00:55:52-0# RF: Und wenn jetzt sagen mit kleinen Fahrzeugen, mit gleichen Besetzunggraden da einfach Rapid Systeme oder automatisierte Systeme einzuführen, die zwar etwas effizienter sind aber die immer kranken werden an wiederum an der Flexibilität. Die haben wie ein zweites ÖV-System mit klaren Trassen auch wiederum. Irgendwo mit klaren Destinationen, wo das effizient ist, wie im Städtesystem Bahn, kreieren Sie dann das im Strassenbereich. Aber die völlige Flexibilität verlieren Sie mit allen diesen Systemen.

#00:56:27-7# TJ: Sie können sich nicht so ein Modell vorstellen, wie so ein Ruftaxi autonomes Fahrzeug funktionieren könnte in weiterer Zukunft?

#00:56:36-3# RF: Glaube ich nicht. Glaube ich einfach nicht dran. Ich sehen keine solche Systeme, ich sehe keine solchen Ansätze. Irgendwo im breiten Stille zahlbar, funktionierend und vor allem dann auch mit dem Anspruch den Platzbedarf entsprechend zu senken. Sie haben doch diese Trassen. Dann viel lieber den Ansatz die bestehende Trasse haben, Restmobilität zulassen, das aber verteuern. Und B auf das absolute Mass reduzieren, das wirtschaftlich notwendig ist. Aber solche neuen Systeme müssen Sie einführen, müssen Sie teuer einführen. Ist m.E. nicht zahlbar. Deshalb mache

ich da ganz grosses Fragezeichen. Für Güterverkehre, feste Abschnitte, kanalisierbar, denkbar aber im Individualverkehr mit riesigen Grenzen.

#00:57:35-3# TJ: Was bleibt denn übrig? Verlagerung nehme ich an.

#00:57:38-8# RF: Verlagerung, wenn es um Kanalisieren geht. Es ist nach wie vor einfach so. Zeigen alle Beispiele. Auch im ÖV in Zukunft noch intelligentere Systeme. Und das das dann auch ausgelastet wird parallel dazu Zugangsbeschränkungen über Verkehrsmanagement, -Steuerung aber auch Pricing-Systeme. Also städtisches Road-Pricing kommt schon, denke ich. Muss kommen. Ist immer die Frage der Politik in welcher Form. Oder ist das Kosmetik, die sich dann doch alle leisten können. Oder ist das eben härter

#00:58:31-7# RF: Parkraumpolitik sehr wichtig. Seien wir ehrlich. Dass immer wieder zitierte Erfolgsmodell Zürich, wo wirklich jetzt nicht Faktor 10, aber wo man einiges erreicht hat im Vergleich mit anderen Städten, ist eine Kombination eines massiven ÖV-Ausbaus kombiniert mit einer restriktiven Parkraumpolitik auf einen Nenner gebracht. In neuster Zeit mit etwas überlagert mit auch restriktivem Verkehrsmanagement, nämlich Dossierung, harte Dossierung an den Einfahrtsaxen. Bis es den Leuten stinkt. Bis es den Automobilisten stinkt. Schlicht und einfach. Wenn Sie so dermassen lang Roadzeiten haben. Dossierung an den Einfahrtsaxen. Das ist das harte. Weil man in der Schweiz noch kein Pricing hat. Das wäre dann eben der ökonomische Ansatz. Aber die Kombination ÖV-Ausbau, man muss den Leuten eine Alternative bieten. Und di behaupte ich ist in 20 Jahren der ÖV wie ein vollautomatisiertes MIV-System. Das ist so meine Weisheit. Alles im allen.

#01:00:06-0# RF: Eben Sharing-Konzepte: alles gut alles machbar aber für eine gewisse ausgewählte Zielgruppen erfolgreich sein auch in 30 Jahren. Wir dürfen nicht die Gesamtmenge nicht vergessen, wenn wir von gesamtstädtischer Mobilität sprechen.

#01:00:20-0# TJ: Sie haben gesagt über alle Lebensphasen. Dann haben Sie diesen Restverkehr angesprochen. Eine Reduktion ist nötig. Man kommt nicht drum herum. Wie könnte man diesen Restverkehr für eine bestimmte Stadt, wie Berlin, wie könnte man das analytisch bestimmen, was notwendig ist?

#01:00:50-2# RF: Da müsste man Szenarien pinseln. Es muss unterscheiden zwischen Geschäftsverkehr (Wirtschaftsverkehr) und privatverkehr. Privatverkehr könnte ich mir vorstellen über Gesellschaftsszenarien modelliert, im Sinne von, dass man in Städten bis hin, heute sind das in der Schweiz 25% autolose Haushalte in vielen Städten. **Ein Anteil von 50% autolose Haushalte würde ich behaupten, wäre von der Sozialstruktur, von der Steuerkraft dieser Bevölkerung wahrscheinlich zu vertragen**. Das könnte man mit sozialen Modellen modellieren. Wenn dieser Urbanitätstrend anhält. Weil dann sind das wirklich gutgebildete Leute, die wirklich immer mehr auch bereit sind in Städten auf Autos zu verzichten. So könnte man sich sicher an diesen Restverkehr Privat antasten. Im Geschäftsverkehr denke ich müsste man Branchenstrukturanalysen machen. Viele Branchen können auf Automobilität verzichten. Es braucht einen gewissen Zugang für Detailhändler. Immer noch in Zukunft die können nicht alle über irgendwelche E-business-Portale,

also das muss ja auch geliefert werden. Dort braucht es auch den Restverkehr, damit die Zugänglichkeit gewahrt ist. Aber in der Tendenz müsste man Branchenverschiebungen modellieren. Mit unserer Dienstleistungsgesellschaft nimmt dieser Anteil schon ab. In den urbanen Zentren. Und so meine ich. Die können mit dem ÖV kommen, man könnte da radikale Szenarien modellieren, die die Wirtschaftskraft nicht schmälern. Aber es braucht für die Restverkehr branchenspezifisch könnten man das in Zukunft modellieren, wo man sich daran tasten kann. Was da wirtschaftlich vertragbar ist.

#01:03:19-9# TJ: Wie kann man die Wirtschaftsstärke messen? Mit welchen Indikatoren?

#01:03:26-4# RF: Klassisch das BIP. Und dann spezifisch BIP pro Kopf. Dann die Produktivitätsindikatoren, die man hat: BIP pro Arbeitsplatz. Das sind die klassischen ökonomischen Indikatoren, die man hier zur Messung beibringen müsste.

#01:03:53-6# TJ: Ich wollte noch kurz auf diese Voraussetzungen noch zu sprechen kommen. Sie haben mehrere Szenarien oder Möglichkeiten aufgezeigt.

#01:04:05-8# RF: Wenn man im Pricing ist. In der Schweiz haben wir das noch nicht eingerichtet. Es braucht noch dort technologische Voraussetzungen für die ganzen Einführungssysteme vom Roadpricing. Das braucht es schon noch. Das muss auch noch weiter entwickelt werden. Hat man aber schon hohen Stand erreicht. Bei der Technologie nochmals. Ich glaube wir kommen nicht drum herum Antriebstechnologie. Der Restverkehr muss ökologisch so sinnvoll wie möglich sein. Stichwort: Zero-Emission-Strategie von Kalifornien, was schon seit längstem verfolgt wird. Das ist absolute Grundvoraussetzung. Und dann braucht es eine Verkleinerung der Fahrzeuge. Nochmals die Urbanität heisst ein Platzproblem. Und schon weg von Off-Roadern in den Städten zu wirklich smart. Wenn schon Auto, dann nur noch Smarts im urbanen Kontext, dann ist schon etwas erreicht. Namentlich Punkto Parkraumbewirtschaftung. Aber ist auch nur ein Teilbeitrag. Aber die Verkleinerung der Fahrzeuge isst sicher nach wie vor ein absolutes Muss. Der Trend in Wohlstandsgemeinschaften wie der Schweiz in die andere Richtung, darf man nicht vergessen. Immer noch. Off-Road in den Städten ist einfach immer noch ein Wohlstand-Phänomen in der Schweiz bspw.

#01:05:46-8# TJ: Das könnte man aber auch steuern durch politische Entscheidungen.

#01:05:48-9# RF: Ja klar. Steuern, also Bonus Malus Systeme, Importsteuern entweder auf den Fahrzeugen oder auf dem Treibstoff. Das kann man natürlich steuern. Aber wie immer bei solchen... Das sind, ja, alles dann Hilfsmittel. Sowohl Roadpricing wie wenn man in die Infrastrukturen geht, in Zugangsbeschränkungen härtere, dann sind das Mittel zum Zweck, letztlich. Ist klar. Die Politische Voraussetzung muss da sein. Und ich kann Ihnen sagen, oder, Basel Stadt ist eine grüne Stadt mehrheitlich, regierungsmäßig. Aber jetzt schon mit dem neuesten Leitbild eine restriktivere Parkraumpolitik durchzusetzen, realpolitisch gegenüber den Wirtschaftsakteuren ist dermaßen schwierig. Da kommen Sie nur mit kleinen Schritten vorwärts. Und wenn Sie dann noch das Wort Zugangsbeschränkungen in den Mund nehmen dann werden Sie gekillt. Das sind politische Realitäten. Das ist Beschneidung der Wirtschaftsfreiheit. Und so weiter. Das ist auch in der Schweiz... sind das Killer. Da können Sie über schöne Innenstädte und Begegnungszonen diskutieren, wie auch in Freiburg

Breisgau usw. Das schon. Das ist politisch mittlerweile opportun. Aber eine breitere Zugangsbeschränkung wenn Sie von Automobilfaktoren sprechen, ist politisch einfach keine Realität. Und insofern wäre das die Voraussetzung. Systeme haben wir, Verkehrssysteme, Systeme Management haben wir, Roadpricingsysteme haben wir. Diese sind mehr oder weniger teuer, mehr oder weniger gut aber die haben wir alle. Die scheitern alle an politischen Voraussetzungen.

#01:07:33-5# TJ: Warum ist dieses Spannungsfeld nicht ausbalanciert. Warum will das die Wirtschaft nicht, warum wollen Sie eine solche restriktive Parkraumbewirtschaftung nicht in der Stadt, weil sie direkt betroffen ist?

#01:07:51-2# RF: Ja. Zum Teil schon und zum Teil sehr, natürlich, irreal auch. Respektive sind dann wirklich per See von der Wirtschaftsseite her, aber nicht nur. Auch kulturell-gesellschaftlich, auch die Leute akzeptieren dass in der Regel sofort nicht. Die Beschneidung diese Freiheit im Mobilitätsbereich. Das ist politisch immer noch eines der größten Tabus. Nicht nur in der Schweiz, fast überall. Man ist für vieles bereits, oder? Regulierungen in Kauf zu nehmen. Man ist im Wärmebereich, im energetischen Bereich, Haushaltebereich. Ist bereit auf alte Elektroheizungen zu verzichten und so weiter. Man ist aber nicht bereit Zugangsbeschränkungen in der Mobilität in Kauf zu nehmen.

#01:08:37-6# TJ: Wirtschaft ist so dagegen weil das sich dann direkt auf die Wirtschaftsleistung innerhalb der Stadt auswirkt?

#01:08:45-8# RF: Teilweise schon. Aber nochmals das ist schon so. Teilweise sind das dann politische Argumente, die nicht ganz real sind. Auch die Wirtschaft wäre durchaus immer noch fähig mit einer gewissen Einbuße zu leben. Aber man wehrt sich einfachmal per se. Ideologisch fast gegen solche Geschichten. Die klugen Köpfe auch bei der Handelskammer in Basel: die sehen schon, die puschen voll den ÖV. Die sagen: wir müssen aufpassen jetzt mit Restriktionen, die Leute verrückt machen. Wir müssen zunächst alternative Angebote bereitstellen. Dann können wir auch die Wirtschaft überzeugen mit guten Argumenten, dass sie umsteigen. Aber wenn die Wirtschaftsleute sehen, dass alle Züge voll sind und wir Ihnen alle Parkplätze auch noch nehmen für die restlichen Grenzgänger dann machen die nicht mit. Das muss zuerst, oder immer mindestens parallel, aber besser zuerst das alternative Angebot stehen und dann können wir Ihnen... dann kannst Du den Leuten den Parkplatz oder die Straße wegnehmen. Und das ist eben dasselbe wenn Sie dann mit ganz neuen Strängen wie automatisierte Straße kommen. Da glaubt einfach niemand dran, sorry. Da glaubt niemand in der Straße dran. Das können Sie postulieren und machen, um mit diesem Ausblick irgendwelche heutigen Restriktionen durchzusetzen, ist absolut unrealistisch. Sie müssen das zuerst zum Laufen bringen, machen und dafür zuerst die Finanzen auftreiben. Und das kriegen Sie einfach nicht so schnell hin.

#01:10:26-4# TJ: Was wäre Ihre Abschätzung, wenn wir jetzt sagen Faktor 10 ist unrealistisch. Also was wäre mit diesen Maßnahmen, was wir jetzt erwähnt haben, möglich. Ganz subjektive Einschätzung.

#01:10:38-9# RF: Also wenn wir bis 2030 den Automobilverkehr in den Städten bezogen auf heutiges Niveau um irgendwo 20% reduzieren können und daneben aber ein strukturelles Wachstum haben von irgendwo bis 2030, ich sage jetzt mal, im positiven Fall 10-15% Bevölkerungswachstum in den Städten - ist optimistisch, weil die Städte haben schon immer noch ein Strukturproblem teilweise. Dann haben wir irgendwo eine Schere, die sich da auftut von etwa 30%. Und dann ist viel erreicht, würde ich mal sagen. Weil da hat man das gesamte Wachstum das dahinter ist, hat man auf den öffentlichen Verkehr, auf die effizienteren Ansätze. Und das wäre wahrscheinlich sehr viel erreicht. Irgendwo in den nächsten 20 Jahren vielleicht 2035 als Zeithorizont gegenüber heute 20 % weniger städtischer Autoverkehr. PKM (Personenkilometer) gesprochen jetzt. Mit welchen Antriebstechnologien auch immer. Natürlich ökologisch, so ökologisch wie möglich dann. Und diese 20% alles, entweder ein Teil davon ganz reduziert: die Leute sind vernünftig und machen gewisse Routen gar nicht mehr, oder wenn wir nur ein Teil dieses Strassenverkehrs auf den ÖV bringen, haben wir im ÖV mutmaßlich, ja, schon mal ein Wachstum von etwa das Doppelte, mengenmäßig. Und dann kommt das Strukturwachstum. Das würde, dieses Szenario würde eine Verdoppelung des ÖV bedeuten, wahrscheinlich. Gegenüber heute. Und das ist dann schon viel, oder? Aber dann solche Szenarien haben wir in der Schweiz, wird zum Teil modelliert. Wir haben in Region Bern 60 % ÖV Wachstum, das das Verkehrsmodell modelliert. Wird zum Teil hinterfragt. Aber Sie sehen was das benötigt dann im ÖV - Kapazitätsausbau. Da müssen Sie nicht über irgendwelche automatisierten Autosysteme diskutieren. Da kommen Sie nur mit den höchsteffizientesten ÖV-Systemen einigermaßen durch.

#01:12:58-6# TJ: Das Wachstum bezieht sich auf die Verkehrsleistung nehme ich an.

#01:13:05-0# RJ: Jetzt Personenkilometer gesprochen. Deshalb glaube ich daran, es braucht schon ein Umdenken. Es braucht schon einfach schlicht weniger Mobilität dort wo es nicht zwingend ist. Sind wir doch ehrlich. Wir hinterfragen praktisch keinen Weg. Ernsthaft. Weder Freizeit noch geschäftlich noch irgendwo. Wir sind noch meilenweit davon entfernt ein echtes Umdenken im Verhalten. Und deshalb glaube ich bis das Umdenken kommt, können wir nicht nur über neue Angebote sprechen. Wir müssen über... Entweder passiert das Erdöl-Schock nochmals oder wir müssen über schon restriktivere Geschichten diskutieren. Das ist am einfachsten wenn man die finanzpolitischen Hintergründe kann. Weil wir schlicht das Geld nicht mehr haben. Voilà!

#01:14:00-2# TJ: Super. Vielen Dank. Ich glaube das war sehr gut und umfassend.

#01:14:12-8# RF: Ja eben. Sie spüren bin ich etwas realitätsbezogen. Ich bin der eher von der Analyse her kommt, verkehrsforschungsmässig vom Analytischen her kommt.

#01:14:31-8# TJ: Da habe ich noch eine Frage an Sie diesbezüglich. Was mir noch als Ziel meiner Arbeit wünschen würde, ist Wirkungsgefüge für Mobilität einer Stadt. Also wie sich die einzelnen Elemente einer städtischen Mobilität aufeinander auswirken. D.h. wenn ich Automobilität reduziere, wie wirkt sich das auf den ÖV. Ich bin sicher, dass Sie solche analytischen Modellen modelliert haben bzw. berechnet haben.

#01:15:02-0# RF: Muss ich mir überlegen. Wir haben gewisse Darstellungen, Wirkungsmodelle, was mehr im engeren Sinne des Verhaltens. Haben wir das von ((nicht verständlich)) gemacht Zürich z.B. aber wirklich das Gefüge des Verhaltens.

#01:15:23-0# TJ: oder der Abhängigkeiten, Wechselwirkungen...

#01:15:25-9# RF: Abhängigkeiten jetzt dann noch mit Wirtschaft. Muss ich mir überlegen. Kann ich mal mitnehmen.

#01:15:32-0# TJ: Und dann noch eine Sache. Für eine weitere Analyse will ich eine multiplikative Identitätsformel noch schaffen. D.h. ganz einfach gesprochen: wie wirkt sich dann reduzierte Automobilität auf die Gesamtverkehrsleistung in einer Stadt aus. Oder was müsste sich ändern damit man die ganze Mobilität noch gewährleiten kann.

#01:15:58-3# RF: Jetzt ökologisch.

#01:16:03-4# TJ: Bezogen auf die Mobilität, auf die Personenkilometer, auf die Verkehrsleitung. D.h. mit Stellschrauben. Wenn ich das eine reduziere, dann müsste ÖV viel stärker ausgebaut werden, damit man die Reduktion in der Automobilität dann ausbalancieren kann. Einfache multiplikative Formel oder quasi analytisches Modell.

#01:16:36-0# RF: Es ist relativ schwierig präsentierbar. Wir sind nicht die, die hart modellieren in der Regel. Da ist bspw. ein ((nicht verständlich)) Institut, Fraunhofer-Institut oder so oder ((nicht verständlich)) Institute. Die machen das eher. Dieses Verhaltensmodell haben, mit diesen Stellschrauben. Wir arbeiten in der Regel viel qualitativer und nehmen dann statistische Kennziffern und wenden das an. Irgendwelche Preiselastizitäten bspw. Aber das ultimative Verhaltensmodell das haben wir nicht.

#01:17:21-5# TJ: Das suche ich auch nicht. Ich will das auch eher qualitativ untersuchen. Mir geht es darum, dass ich die wichtigsten Elemente einer städtischen Mobilität miteinander verknüpfe. D.h. das Auto, ÖV, Carsharing von mir aus, zu Fuss, Fahrradverkehr. Und am Ende zu zeigen, dass ist eine additative oder multiplikative Formel, die dann am Ende die Verkehrsleistung angibt.

#01:17:47-6# RF: Geht ins Thema Wirkungsmodelle, denke ich. Ich nehme das auch mit. Ich schaue mal was ich da an Darstellungen vielleicht irgendwo noch sehe. Im Sinne eines quantifizierten Modells.

#00:11:36-4# RL: Ausführung zum Thema Faktor 10...

#00:12:00-9# LR: Ich denke die Veränderungsrichtung, die dürfte schon berechtigt sein. Also das zu reduzieren. Das ist jetzt auch mit diesen Städteinitiativen in der Schweiz ein Zeichen in diese Richtung. Mit dem Wert 10 habe ich schon meine Vorbehalte und einfach Skepsis. Also wenn wir von 100% Mobilität, also Anzahl Wege oder auch Leistung in Kilometer, Personenkilometer ausgehen und die heute in urbanem Bereich, was auch immer das dann ist und wie das definiert ist. Je nach Zentrumeffekt oder Peripherie einer urbanen Gegend liegt doch der Fahrzeug, der Autoanteil heute schon zwischen 10 % und vielleicht 70%. Das ist dann schon fast regional-ländlich und geht dann bis zu 90% in der Peripherie. Wenn ich jetzt urban nehme, dann liegen wir sicher 30-50%. Kleinere Städte vielleicht 50, Zürich hat in der Innenstadt kaum mehr 10%. Was heisst jetzt Faktor 10?

#00:13:17-4# TJ: Sie beziehen sich auf die Verkehrsleistung in Personenkilometer. Wir haben uns überlegt, ob es eine Möglichkeit gibt das auf die Anzahl der Automobile zu beziehen? Ob das Sinn macht.

#00:13:40-2# LR: Die Anzahl der Fahrzeuge, die in der Stadt immatrikuliert sind?

#00:13:51-2# TJ: Richtig. Also der Motorisierungsgrad.

#00:13:59-1# LR: Wenn wir den Motorisierungsgrad nehmen, dann haben wir eine tote Masse. Sage ich so spontan. Da bringe ich das Stichwort Nachhaltigkeit, nachhaltige Entwicklung nicht so direkt in Kontakt. Weil letztlich auch der Betrieb sehr stark die Nachhaltigkeit beeinflusst. Der Energiebedarf, der Flächenbedarf für das Zirkulieren. Sonst ist das ein Stehzeug, wenn das mal Fahrzeug an sich ist. Das braucht umbauten Raum. Auch die graue Energie steckt dahinter. Ich glaube das ist nur die halbe Wahrheit. Das wäre mir zu kurz gegriffen. Für mich persönlich. Ich denke der Gebrauch des Fahrzeuges ist schon auch noch ein massgebender Teil.

#00:15:02-2# TJ: Und das ist der Punkt, wo ich ansetze. Wenn man sich überlegt, dass die Automobilität 30-50% der Verkehrsleistung in einer Stadt ausmacht und der Motorisierungsgrad trotzdem bei 550 Fahrzeugen pro 1000 Köpfe liegt. Wenn man sich diese Nachhaltigkeitsfrage steht, dann ist das nicht nachhaltig, wenn 550 Fahrzeuge pro 1000 Köpfe gibt, die rumstehen und dann nur max. 2 Stunden am Tag im Durchschnitt bewegt werden. Die Überlegung wäre, ob das überhaupt möglich mit einem Motorisierungsgrad von 5% wäre. Ob es technologische Ansätze dazu gibt, die Fahrzeuge effizienter zu nutzen. Und ob das überhaupt von der Kultur her, vom Verhalten der Leute, von der politischen Flankierung und von der Wirtschaftsseite gewollt ist.

#00:16:26-7# LR: Sicher interessante Fragen. Stadt Zürich ist damit... Die Hälfte der Haushalte hat ein Fahrzeug etwa auf diesem Stand heute, mit den 50%. Wobei das sind die Haushalte. Für die Personen wäre das weniger. Wieviel ist das in Personen gerechnet? 35%? Ich weiss es nicht. Also das wäre dann ein interessanter Umrechnungsfaktor. Aber Ihre Frage geht jetzt dahin, ob das realistisch ist, dass man von 55 auf 5% kommt? Wenn ich jetzt Mobility als Beispiel nehme, Erfahrungswerte,

dann ist das so, dass man sagt das zwischen 10 und 20 Personen teilen sich ein Fahrzeug. Da könnte man auf den ersten Blick sagen: doch das ist genau dieser Faktor etwa. Dann wäre das realistisch. Weisst aber nicht wie viel heute mit Mobility realisiert ist. Was mich dann auch interessiert, wie viele Fahrzeuge sind pro Zeiteinheit unterwegs und wie viele stehen heute. Wäre ein Gedanke, dem man nachgehen müsste. Ist aus dieser Sicht... diese **organisatorische Machbarkeit** gegeben. Also rein von der Mechanik der zeitlichen Verteilung der Wege kann man einen Zehntel der Fahrzeuge so clever, intelligent einsetzen, dass Sie das ganze Volumen doch noch abdecken. Das kann ich im Moment nicht beantworten. Aber scheint mir wahrscheinlich an der Grenze schon, vielleicht schon fast nicht mehr machbar. Aus der Nachfrage. Man müsste dann die Nachfrage kennen: wer alles braucht das Auto, weil das einfach absolut zwingend ist das Auto zu benutzen. Ob es das Eigene ist oder ein Fremdes spielt keine Rolle vorerst. Ich müsste zu dem Zeitpunkt, wo ich reisen muss, ein Fahrzeug haben, dort wo ich bin. Und ist das rein von der Mechanik, der Abhängigkeiten der verschiedenen Verkehrsbedürfnisse im städtischen Raum möglich mit diesen 10% der Fahrzeuge rechtzeitig die Mechanik sicherzustellen. Wenn ich das als Maschine sehe. Das wäre eine Maschine, die intensiv gesteuert wäre.

#00:19:22-2# An der Steuerung zweifle ich nicht. Ich denke das ist machbar, ohne dass ich jetzt da ins Detail gehen möchte. Aber ich frage mich mehr von der Nachfrageseite her, liegt das drin. Es gibt sicher gewisse Leerfahrten, die wird es immer geben. Aber die könnte man ja minimieren mit Algorithmen. Trotzdem... ein wesentlicher Aspekt, der mir immer durch den Kopf geht, ist, eben was passiert im Strassenbild. Habe ich da wirklich weniger Fahrzeuge unterwegs, nur noch 10%. Ich glaube, dass ist nicht der Fall, sondern die 10% der Fahrzeuge, die heute unterwegs sind, die wären weiterhin unterwegs, weil man ja diese Anzahl Fahrten sicherstellen muss. Und die anderen 90% der Totfahrzeuge, die braucht es einfach nicht mehr. Die Parkhäuser können wir schliessen, die braucht es nicht mehr. Insofern sehe ich auch einen intelligenten Ansatz im Sinne vom nachhaltigen Bauen. Das wäre eine Überlappung von nachhaltigem Bauen, wo man Parkhäuser vermeiden kann, Bausubstanz und nachhaltiger Mobilität, weil man die Fahrzeuge besser einsetzt. Insofern finde ich das noch spannend.

#00:20:44-4# TJ: Das ist der richtige Ansatz. Ich versuche hier jetzt keine Validitätsgrenzen zu setzten. Denkbar ist alles. Man könnte sich dann über autonomes Fahren unterhalten und über ausgeklügelte Carsharing-konzepte usw. Was wäre die Ansätze. Wie könnte man so ein Verkehr in einer Stadt gestalten? Von Lösungen her. Falls wir annehmen es gibt nur 10% vom Blech und der Rest ist regenationalisiert.

#00:21:28-3# RF: es geht durch verschiedene Gedanken, die auftauchen. Das eine ist die Automobilwirtschaft, die Hersteller, die nur 10% Fahrzeuge herstellen müssen. Das kann ich mir wirtschaftlich im Moment nicht vorstellen. Auch nicht wegen der wirtschaftlichen Kraft die politisch da vorhanden ist und sich bemerkbar macht. Wenn ich mir vorstelle, dass die europäische Automobilwirtschaft schrumpft auf 10%. Da müsste ein Ersatzmarkt vorhanden sein, um diese Arbeitsplätze sicherzustellen und das politisch abzufedern. Wirtschaftspolitische wäre auch noch eine spannende Herausforderung. Dass dann die ganze Mechanik, die bereitgestellt werden muss: Software und zentrale

Steuerungsmöglichkeiten und so. Ich denk. Das ist nicht einen 1-zu-1 Ersatz an Arbeitsplätzen oder Wirtschaftsvolumen. Denke ich. Es braucht andere Ersatzmassnahmen im Bereich Wirtschaft. Obwohl natürlich aus der Sicht der nachhaltigen Entwicklung... das nicht ein Hinderungsgrund sein darf. Ich denke es ist wertvoll, dass man das mal durchdenkt. Was ist, wenn es so wäre, wenn die Automobilwirtschaft auf 10% schrumpft. Das wäre wahrscheinlich eine Dissertationsarbeit für sich. Das würde ich einfach als eine Frage in den Raum stellen: das ist ein grosses Problem gesellschaftlich. Aber nehmen wir an, wir finden eine Lösung dafür: was bleibt dann noch. Ich denke schon, dass die Seite der Steuerung mit autonomen Fahrzeugen als Ansatz. Man könnte auch Kleinfahrzeuge dann verwenden, nehme ich an. Man könnte davon ausgehen, das sind alles Elektrofahrzeuge, die dann auch die Ladestationen automatisch anfahren und das auch gerade integriert wird. Da gibt es heute schon Bemühungen, um das zu koordinieren. Wie das bei Mobility heute geht, mit der Reservation. Ich denke das kann man alles softwaretechnisch programmmässig einarbeiten. Sehe ich höchstens das Problem der Organisation, wie bei allen Telematikanwendungen. Die sind einfach auch organisatorisch komplex. Da stelle ich mir einfach die Frage, wer nimmt sich die Verantwortung ein solches System aufzubauen. Wie sieht der Business Case aus. Wer finanziert das letztlich. Wenn ich heute sehe, wie so Telematiksystem, sobald es das Fahrzeug verlässt und eben organisatorisch komplexere Dimensionen annimmt, dann ist sehr vieles gelähmt. Da spricht man zwar schon Jahre davon aber weil keine Hauptverantwortung heisst konnte es nicht so realisiert werden. Das ist natürlich ein Gedankenmodell, das organisatorisch sehr komplex ist, wenn quasi alles dann gesteuert werden muss. Ob das mit Fahrer oder ohne Fahrer ist: vielleicht sind das zwei sehr spezielle Szenarien. Das müsste man vielleicht noch separat behandeln. Ich weiss nicht wie Sie sich festlegen: ob mit Fahrer oder ohne oder kombiniert. Also das grösste Hindernis ist der Business Case kombiniert mit den Verantwortlichkeiten für eine Umsetzung und den Betrieb. Und selbst kommt mir immer schnell das Bild kann man das unter Konkurrenz sehen. Muss das ein System jetzt z.B. für den urbanen Raum Zürich, mit einer Hoheit, einer Zentrale. Oder baut dann Mercedes, Renault und Peugeot, VW je ein System für sich auf. Und das gibt dann so wie Sozietäten (co-partnership), die dann ihr Eigennetz haben und es gibt einfach 10 Systeme, die sich konkurrenzieren. Vielleicht auch denkbar. Und vielleicht beginnt Mercedes. Ich zweifle einfach daran, dass eine Automobilfirma das angeht, weil ja eben genau ihr Kernbusiness Anzahl Fahrzeuge dann eingeschränkt wieder. Ausser sie haben einen Ersatz:

#00:26:17-4# TJ: Das ist nämlich der springender Punkt. Ist die Automobilwirtschaft ind er Lage aus dem heutigen Portfolio doch ein anderes Geschäftsmodell mit der Zeit zu entwickeln, indem sie nicht mehr Fahrzeuge an sich, also das Blech anbieten, sondern einen Mobilitätsdienst...

#00:26:42-9# LR: ein Gesamtsystem

#00:26:43-9# TJ: Genau. Und die Frage, die sich stellt... Das Grundkonzept bleibt bestehen, man braucht Fahrzeuge, um das System in bewegung zu halten. Und angenommen, dass die Fahrzeuge effizienter genutzt werden, müssten sie auch öfters ausgetauscht werden. Oder

man baut sie robuster. Das Grundgeschäft bleibt bestehen (Produktion der Fahrzeue in einem reduzierten Rahmen)...

#00:27:16-6# LR: aber nicht um Faktor 10?

#00:27:17-1# TJ: Nicht?

#00:27:16-6# LR: Ich frage jetzt. Wenn das einzelne Fahrzeug wird dann intensiver beansprucht und hat schnell die Lebensdauer erreicht, oder die Lebensdauer wird besser ausgeschöpft. Ich weiss nicht genau, wie sich das verhalten würde, mit diesem Fahrzeugmarkt. Es gibt andere Fachleute: Peter Bernhard beschäftigt sich mit dem Käuferverhalten, mit der Erneuerung des Fahrzeugparks. Vielleicht müsste man diesen Pfad separat aufgreifen.

#00:27:56-6# Aber zurück zum Ersatzgeschäft der Automobilfirmen. Ich denke die machen sich schon Gedanken darüber. Die meisten sind ja heute schon... haben irgendwo einen Forschungsbereich. Zum Teil unter Zukunftsforschung, zum Teil bereit mit Ideen von Produkten, wo sie Gesamtmobilität thematisieren. Allerdings sehe ich dann in der Praxis noch kaum etwas. Also sicherlich nicht spürbar. Vieleicht bin auch zu wenig Autofahrer, dass ich das nicht schon irgendwo selbst erlebe. Aber mich würde das sehr interessieren, wie die Automobilfirmen ihre Zukunft in 30-50 Jahren sehen diesbezüglich. Ich denke, dass das - rein von sozialen Gedanken - Arbeitsplätze - her wirklich einen ein-zu-eins Mutationsprozess geben kann. Ich denke dann ist das ein sehr wichtiges Gesellschaftsthema. Also die Gesellschaft muss sich dazu Gedanken machen. Wenn sie auf der einen Seite solche Mobilitätsszenarien für urbane Gebiete sich wünschte, dann müssen sie sich bewusst sein, was das auf der sozialen Seite bedeutet.

#00:29:21-7# TJ: Was glauben Sie jetzt müssten die Voraussetzung im Verhalten sein, um einen strukturellen Wandel herbeizuführen. Wie müsste sich dann der Denkprozess der Leute ändern, damit sie vom heuteigen Standpunkt: ich habe mein Automobil und ich bin flexibel, meine Individualität ist gesichert, ich bin überall schnell unterwegs. Wie müsste sich das ändern?

#00:30:00-7# LR: ich sehe zwei Positionen, zwei Sichtweisen von Gesellschaftsgruppen. Wenn ich die Nachfrage nehme nach dieser Mobilität in den Städten... ich denke da ist bereits ein sehr starker Prozess im Gang seit 10-15 Jahren, der sich sicher noch steigern wird, der sich ja manifestiert in diesen Umverkehrsinitiativen, wo ich aber feststelle, dass die Politik das noch wenig antizipiert. Also die Exekutiven dieser Städte oder übergeordneten Kantone - für diese sind diese Volksaufträge, denke ich, noch etwas suspekt. Und ich denke nicht, dass es so ohne Probleme über die Runden geht und diese Ziele einfach so erfüllt werden. Irgendwie gibt es Widersprüche im Gesellschaftssystem. Ich denke der urbane Mensch, vor allem der jüngere, der wächst auf mit kombinierter Mobilität. Das Auto hat einen reduzierten Stellenwert. Es gibt schon Statistiken, die das belegen. Ich denke, dass dieser Prozess voranschreitet im urbanen Raum. Also ich denke, von der Verhaltensseite auf der Nachfrageseite ist man affin für einen solchen Prozess. Ob es dann das automatische selbstgesteu-

erte Auto ist, lasse ich bei Seite. Wo ich wirklich Probleme sehe ist eben der Eingriff in Wirtschaftssystem: wie viel Zeit braucht es, dass dieser Gesellschafts- Wirtschaftsprozess in Gang kommt. Oder wie selbstregulierend ist da die Wirtschaft selbst. Ich meine die ganze Automatisierung in den letzten 50 Jahren in allen Branchen haben sehr viele Arbeitsplätze gekostet. Ich denke der Westen konnte dann sehr vieles ersetzen durch neue Technologien und neue Arbeitsplätze. Ich denke auch, dass vieles im Sinne von Arbeitslosigkeit exportiert wurde. Da sind dann die Systemgrenzen vielleicht noch schwierig zu sehen bei dieser Rationalisierung oder bei diesem Umbau der Wirtschaft. Aber wenn man allein die Wirtschaftserträge aus der Wirtschaft für den Staat, für das Steuersubstrat sieht und annimmt es gibt da nur noch ein Drittel so grosse Automobilfirmen, mit einem Drittel Gewinnertrag, mit einem Drittel Arbeitskräfte, die Steuer bezahlen. Was machen die anderen zwei Drittel? Wie erbringen sie Steuersubstrat damit das Ganze System weiter funktioniert. Da müsste man schon dafür Gedanken haben, sonst bleibt das eine zu grosse Blase, denke ich.

#00:33:20-6# TJ: Kurze Zusammenfassung... Es ist auch nicht einfach zu steuern, oder?

#00:33:41-3# LR: Zu steuern durch den Staat denke ich auch nicht. Das sehe ich keinen grossen Spielraum, keine Kräfte, die in diese Richtung gehen. Wenn ich jetzt schon sehe, wie schwierig es ist im Telematikbereich gewisse Angebote zu entwickeln, die bereichsübergreifend sind in verschiedener Hinsicht, da ist die Selbstorganisation wegen den Verantwortlichkeiten, des Kapitals also Geldmittel, die man investieren muss, ist eigentlich die Umsetzung sehr schwerfällig und "handicapiert". Und ein wichtiges Handicap in der technischen Umsetzung dieses an sich technisch machbaren Systems.

#00:34:28-1# TJ: Sie meinen wegen den Verantwortlichkeiten und Finanzmitteln?

#00:34:29-1# LR: Wer hat den Mut so viel Geld zu investieren? Ist das halt wieder Google, der dann alles überfährt und am Schluss leben wir dann in der Google-Welt. Wollen wir das wirklich oder akzeptieren wir das einfach schrittweise, wie wir das bisher akzeptiert haben. Ich hab da ungute Gefühle mit dieser Google-Welt.

#00:35:08-2# Oder jetzt auch der Google-Car. Bisher waren das IT-Firmen und da die Automobilwirtschaft und jetzt plötzlich gibt es den Google-Car, die Google-Brille usw. Das sind u.U. wahnsinnige Strukturveränderungen und diese Konzentration ich frage mich, ob das wirklich gut ist. Aber ich sehe bisher keine Bremsmechanismen, die hier diesen Prozess aufhalten. Und ich frage mich einfach wie viel von diesen Prozessen absorbiert die Gesellschaft, das Individuum. Bisher sind das so schleichende Prozesse, ob die Gesellschaft akzeptiert das schrittweise.

#00:35:57-9# TJ: Wie glauben Sie sieht die Mobilität in 2050 aus? Ich weiss Zürich diese Strategie Zürich 2050 mit drei unterschiedlichen Szenarien. Was ist Ihre Meinung: wie wird das städtische Mobilität in 2050 aussehen?

#00:36:36-1# LR: Sicher hat der ÖV noch stärkere Bedeutung wie heute. Ich denke, dass für die Fussgänger und Radfahrer wird es bessere Bedingungen geben. Also attraktivere Wege, wo heute

noch Engpässe sind. Da wird etwas verbessert und entsprechend dürfte dieser Anteil zunehmen insgesamt. Der Anteil Motorfahrzeuge wird nur minim zurückgehen. Ob diese Ziele erreicht werden, da bin ich nicht so sicher. Ich denke das sind sehr ehrgeizige Ziele, wenn sie machbar sein können.

#00:37:31-5# TJ: Können Sie kurz über die Ziele sprechen?

#00:37:31-5# LR: Also wenn ich jetzt von 30% auf 20% gehe MIV-Anteil. Bei den Personenkilometern ist das jetzt, oder? Das wäre dann minus 10 Prozentpunkte. Ich denke das ist theoretisch machbar. Aber das ist wirklich eine Grenze. Wir sind bisher immer von einer sog. Zwangsmobilität in MIV von 20%.

#00:37:55-8# TJ: Restverkehr.

#00:37:57-9# LR: Also ein Basisverkehr, der gezwungen ist aus irgendwelchen Gründen sich mit dem Motorfahrzeug zu bewegen. Das wäre dann diese Grenze. Da gibt es dann keinen Spielraum mehr. Das schein mir schon sehr absolut zu sein und ob der Wertewandel bis, gut 2050 ist schon relativ weit weg. Das wäre dann so 1965 bis heute. Ich denke das ist machbar aber das ist sehr ehrgeizig. Das ist etwa eine Grenze, denke ich.

#00:38:35-8# TJ: Die Reduzierung liegt dann bei 33% fast? In Basel sind das 10% der Gesamtverkehrsleistung, nicht 10 Prozentpunkte.

#00:38:48-8# LR: Jede Stadt hat da ihr eigene System. Ich denke Umverkehrsinitiative war überall gleich aber dann gab es Gegenvorschläge und zum Teil wurden dann die Gegenvorschläge angenommen.

#00:39:04-0# TJ: Mich interessiert jetzt diese Absolutgrenze von 20%. Ist das ein Erfahrungswert oder kann man das auch belegen, dass es genau die 20% sind, die eine Stadt braucht.

#00:39:22-3# LR: Ich muss gestehen ich kann das nicht belegen. Das ist für mich ein Wert, der sehr alt ist. Aus den Anfängen meiner Berufszeit. Möglicherweise hat sich das auch etwas verändert. Ich weiss aber nicht, wie er sich quasi zusammengesetzt, was gehört alles dazu. Ist das nur Personenverkehr oder sind das Fahrzeuge. Kann ich nicht sagen. Sicher gibt es Zwangsverkehre, ich sag jetzt mal, dass von den Distanzen, vom Wetter, vom Gepäck abhängig, von Schichtarbeit abhängig, von Servicefahren, die man mit dem Pkw machen muss. Was spielt da alles hinein... ich könnte denken, dass alle solchen Zwänge eben dann wirklich weiterhin den MIV-Anteil umfassen und ausmachen. Dieser Anteil kann nicht beliebig reduziert werden. Die Stadt muss funktionieren logistisch gesehen - da gehören Servicefahrzeuge dazu, Anlieferungen mit Pkws gehören dazu, Krankentransporte. Es gibt sehr Vieles, das nicht als direkt Personenverkehr angeschaut wird. Die Autos unterscheiden sich nicht gross, oder? Nicht alles kann in diesem automatisierten System vonstatten gehen. Es braucht dann noch Spezialfahrzeuge. Was ist der heutige Lieferwagenverkehr, der eigentlich zu den Personenwagen zählt in den meisten Statistiken. Ausser bei der Personenverkehrstatistik. Da bin ich jetzt im Moment, wie sich das verhält. Und wie grenzt sich das jetzt ab. Ist der ganze Lieferwa-

genverkehr ausgenommen oder gehört er zum MIV mit den Fahrzeugen? Wie haben Sie das gedacht?

#00:41:18-5# TJ: Ich betrachte den Personen und den Güterverkehr. Für die Wirtschaftsleistung einer Stadt und für die Überlebensfähigkeit einer Stadt ist der Güterverkehr oder der Serviceverkehr ein absolutes Muss. Das wäre nun die Frage: kann man da den Personenverkehr reduzieren...

#00:41:52-3# LR: also noch mehr reduzieren, damit der andere seinen Stellenwert behalten kann. Da habe ich schon gewisse Probleme in der Definition der Ausgangslage. Ich habe jetzt die genauen Statistiken im Kopf, auch wie sie sich jetzt abgrenzen gegenseitig. Also die reine Fahrzeugstatistik mit den Fahrzeugkategorien. Mit dem Übergang von reinen Lieferwagen dann zu Personenwagen, die aber für Güterfahrzeuge und Servicefahrten benutzt werden. Wo beginnt der Fahrzeugpark mit dem reinen Personenverkehr. Da kann ich nicht einmal sagen, wie das in der Schweiz statistisch abgegrenzt wird. **Wäre aber dann noch interessant ein solches Mengengerüst** mal zu haben. Das man auf der einen Ebene den Fahrzeugpark sieht und auf der anderen Ebene die Benutzung dieses Fahrzeugparks. Das dürfte so irgendwie Überschneidungen geben. Es gibt wieder auch Pick-up mit vergrösserter Kabine. Das ist ein Personentransport auf die Baustelle für die Gewerbe. Aber es ist gleichzeitig Gütertransport. Ist das jetzt ein Personen- oder Lastwagen. Das ein Zwitter (Hybrid), den müsste man dann aufteilen. Das ist bis heut nicht so relevant, weil es in der Masse verschwindet. Aber für solche Fragen, wo wir an die Grenzen gehen, werden solche Überlegungen vielleicht nicht absolut relevant. Aber sie sind wichtig um das System zu erklären. Und drum auch die Fehlergenauigkeit der Berechnungen in den Griff zu kriegen. Man müsste mindestens das erklären können, wie sich das verhält. Erst dann kann man sagen, ist nicht so relevant. Es sind nur wenige Prozent.

#00:43:49-5# TJ: Wie ist das in Zürich. Auf welchen Verkehr bezieht sich diese Reduktion?

#00:44:47-1# LR: Man geht da schon... Man muss vielleicht unterscheiden zwischen den Fachleuten und dem Bürger, der diese Initiative unterstützt hat und zu diesen initiative ja sagt. Oder auch der Stadtrat, der wahrscheinlich eher das Denken der Bürger hat/übernehmen muss. Da denkt man wahrscheinlich schon an die Fahrzeuge. Und denkt dann aber immer an die Personen. Also man vermischt die Personen und Fahrzeuge. Was wir vorhin angesprochen haben mit den Servicefahrzeugen, mit diesen Mischformen, mit dem Übergang Gütertransport-Personentransport. Das ist bei der Bevölkerung, bei den Politikern, denke ich, kein Thema. Das wir übersehen. Bei den Fachleuten wird man sich wahrscheinlich dazu schon mehr Gedanken machen. Also die Stadt Zürich wird das Thema Versorgung mit Gütern und Gewerbeverkehr. Das ist oft das Thema, vielleicht mit derselben Bedeutung wieder wie der übrige Individualverkehr. Aber wie man jetzt dort das Ziel quantitativ wirklich zuordnet, da müsste ich auch nachfragen. Obwohl, ich hatte vorhin gerade eine Sitzung zu einem, im Rahmen eines Auftrages, wo es auch um Massnahmen geht, um dazu beizutragen, für diese Reduktion. Also im Bereich Verkehrsmanagement, also wirklich, ein von 10 Massnahmenbereichen, wo man in diese Richtung jetzt denkt. Auch dort haben wir bisher eigentlich nur das Fahrzeug im Kopf. Weil beim Verkehrsmanagement natürlich das Fahrzeug im Vordergrund steht. Aber sicher hat die

Stadt Zürich diesbezüglich ein differenziertes Bild. Könnte ich mir vorstellen.

#00:47:23-3# LR: Das beginnt natürlich bei ÖV-Fördermassnahmen mit vermehrten Tramlinien und grösseren Tramfahrzeugen. Mit mehr Komfort und Einstiegshilfe und Erleichterungen. Das geht über attraktive Fusswegplanung, geht zu den durchgehenden Radwegen. Also reine Infrastrukturoptimierungen. Dann der ganze Bereich Mobilitätsmanagement beginnend bei er Schnittstelle Siedlungsentwicklungen, Arealentwicklungen, Quartierentwicklungen - wie man dort das Thema Verkehrsverhalten unter die Leute bringt. In Firmen hineinbringt, um hier das Verhalten direkt zu beeinflussen über Bereich Parkplatzbewirtschaftung, mit monetären Ansätzen, die das Nachfrageverhalten beeinflusst.

#00:48:40-9# TJ: Ein Kommentar: Parkraumbewirtschaftung, monetäre Anreize: ist das alles unter Mobilitätsmanagement zu verstehen oder kann man das separat betrachten.

#00:48:57-3# LR: Mobilitätsmanagement ist für mich eigentlich ein sehr hochgelegenes Dach. Eine grosse Klammer über sehr vieles. Und ich denke die ganze Parkplatzbewirtschaftung ist ein wesentlicher Teil innerhalb des umfassenden Mobilitätsmanagements.

#00:49:21-1# In meinen Aufgaben, wo ich auf strategischer Ebene solche Bereiche auch thematisieren muss, unterscheide ich eigentlich zwischen MM und Verkehrsmanagement als zwei sehr übergeordnete Begriffe. Die sich ergänzen müssen.

#00:49:37-2# TJ: Was verstehen Sie unter Verkehrsmanagement?

#00:49:41-2# LR: Verkehrsmanagement gibt es... ich beginne auf der betrieblichen Ebene. Letztlich ist das der Fokus. Es geht darum alles, was auf der Verkehrsfläche passiert, im Strassenraum im Wesentlichen. Den ÖV kann man noch separat noch mit den Betriebskonzepten und so nehmen. Alles was sich in den öffentlichen Strassen oder Verkehrsraum abspielt, das zu optimieren. Alle diese Massnahmen summiere ich unter Verkehrsmanagement.

#00:50:16-5# TJ: Welche Massnahmen wären die prominenten Massnahmen, die man im Verkehrsmanagement nutzt?

#00:50:21-5# LR: Also sicher muss man sich abgrenzen gegenüber dem reinen Infrastrukturbau, der die Fläche zur Verfügung stellt. Dann kommt bereit ein Übergang mit den ganzen Markierungen, die sind eigentlich, wenn man das gedanklich richtig wertet eigentlich ein Teil des Verkehrsmanagements, weil man dann bereits dem Verkehr Flächen zuteilt. Dann sind das für mich wie statische Verkehrsmanagement-Massnahmen. Dann das ganze Verkerhsregime mit den Vortrittsrechten, oder Verboten. Da steuere ich den Verkehr, ich lenke den Verkehr. Das kann auch statisch sein aber dann beginnt auch das dynamische Element. Der Ausdruck Verkehrsmanagement ist eigentlich erst aufgekommen mit der Dynamisierung des ganzen Systems. Mit den Signalanlagen, die intelligenter werden - nicht mehr einfach statische Programme sind, die sich kaum verändern - höchstens vom Programm X ins Programm Y - sondern zunehmend verkehrsabhängig und mehr koordiniert sein

werden. Die ganzen Zonensignalisationen, als Tabuzonen oder restriktive Zonen. Tempo 30 Begegnungszonen. Dann kommt die dynamische Steuerung - das Eingreifen auch automatisiert oder nicht automatisiert, je nach Ereignissen, nach Verkehrslage, sind das ausserordentliche Ereignisse, sind das planbare Ereignisse. Also die ganze Dynamik, die dann möglich ist, wenn die Strasse gebaut ist.

#00:52:15-3# TJ: Thema Dossierung ist...

#00:52:20-4# LR: ein Element in diesem Werkzeugkasten. Ein zentrales Element, weil es letztlich darum geht, wenn die Nachfrage zu gross ist, die Nachfrage auf dem Strassenraum pro Zeiteinheit zu gross ist, dann muss die Maschine optimal betrieben werden können. Wenn zu viel geschickt wird, dann gibt es eine Lähmung oder Reduktion der Leistung. Also muss die optimale Menge dossiert werden. Darum sind die Dossierungsanlagen unverzichtbar. Ich denke mittlerweile zunehmend akzeptiert.

#00:52:58-9# Aber das ist schon auch ein emotionales Element oder ein politisches damit.

#00:53:09-0# TJ: Kommen Ihnen noch weitere Ideen für die Massnahmen, die ich aufnehmen könnte?

#00:53:24-5# LR/TJ: ((kurze Auflistung dessen was erwähnt wurde))

#00:53:38-9# LR: Der ganze Bereich der Verkehrsinformation, der heute auch zunehmend über irgendwelche Dienste oder Apps bereitgestellt wird. Mit der ganzen Flexibilisierung der Verkehrsmittel, wie man die nutzt - also kombinierte Mobilität - umso wichtiger wird die Information. Nicht nur einfach irgendwo eine Datenbank, die man selbst anzapfen muss. Das Spektrum wird dynamischer ebenfalls. Bis hin zu sehr personalisierten Angebotssystemen, die automatisch mit einen Tipp geben, wenn ich unterwegs bin, oder bevor ich unterwegs bin. Allein aufgrund meiner Mobilitätsgesetzmässigkeiten oder Zielen, die ich angebe, dass ich automatisch meine persönliche Information erhalte.

#00:54:41-6# TJ Habe ich richtig verstanden: braucht es eine zentrale Datenbank oder eben gerade keine zentrale Datenbank?

#00:54:47-5# LR: Also so wie ich die Informatikentwicklung verstehe, wird das dezentral sein. Das werden Cloudsysteme und ich weiss nicht was. Bin da zu wenig bewandert mit den Definitionen. Ich sehe da mehr eine Vernetzung der einzelnen Datenbanken, der Fachbereiche über intelligente Kombinationen. Die Frage ist hier wiederum, wer stellt diese Intelligenz zur Verfügung, wer baut das auf, wie sind die Datenrechte, wer sorgt dafür, dass die Qualität dieser Daten bestimmte Standards erfüllt, wer setzt diese Standards? Und da wiederum wie ist der Business Case dahinter? Was für eine Ökonomie unterlegt man diesen Systemen. Auch da, meine ich, gibt es gute Ansätze. Es gibt so vielleicht Insellösungen schon zahlreiche in Europe. Denke auch in anderen Orten. Das müsste zusammenwachsen und eine Intelligenzstufe dazu legen. Ich denke, dass es sich irgendwann schon entwickelt aber das werden neue Organisationsstrukturen und Geschäftsstrukturen brauchen. Und wiederum Führungskompetenzen und Führungspotenzial und Verantwortlichkeiten, die das zusammen

führt.

#00:56:28-5# TJ: Eben. Diese ganzen Massnahme, die zu dieser Reduktion führen sollten, das ist alles schön und gut. Es wird nachhaltiger, wird weniger Verkehr, weniger Belastung durch Lärm...

#00:56:41-3# LR: Haben wir weniger Verkehr? Wir haben weniger Fahrzeuge aber die gefahrenen Kilometer sind noch nicht zwingend tiefer. Die sind beim Ansatz Stadt Zürich oder Umverkehrsinitiativen sollten die tiefer sein. Von diesen 30 auf 20% Personenkilometer oder Fahrzeugkilometer. Dann haben wir eine Reduktion der gefahrenen Kilometer und dann auch eine entsprechende Reduktion der Umweltbelastung und des Energieverbauchs. Aber wenn wir einfach davon ausgehen wir ersetzen, wir lassen die stehenden Fahrzeuge weg und setzten die fahrenden besser ein - aber di fahren dann genau gleich viele Fahrzeugkilometer. Dann haben wir in der nachhaltigen Entwicklung erst einen Teil ersetzt. Es sind für mich zwei Strategien. Der Ansatz immer Personenkilometer ist wahrscheinlich einfacher und im Sinne der nachhaltigen Entwicklung mit Umweltaspekten sinnvoller. Das andere hat eben die grosse Herausforderung der Wirtschaftsveränderung. Ich würde versuchen diese beiden Aspekte noch miteinander zu verlinken irgendwie...

#00:58:01-2# TJ: Ist das aber jetzt wir von der Begrenzung oder Reduzierung der Verkehrsleistung (gefahrene Personenkilometer) ausgehen, ist das nicht Freiheitbeschneidung? Wir reduzieren dann die Mobilität der Menschen damit, oder?

#00:58:15-4# LR: Wir reduzieren nicht die Mobilität - höchstens die Mobilitätsfreiheit. Wenn ich Alternativen habe, dann bin ich nicht eingeschränkt. Ich gehe immer davon aus, dass die kombinierten Verkehrsangebote grössere Freiheiten zu Verfügung stellen, wie zu starre Fixierung auf Personenverkehr. Das sind dann Stausituationen, wenn das frei ist, dann gibt es zu viel Staus und

#00:58:37-2# ((nicht verständlich)). Das begrenzt sich selbst. Ob das die Leute annehmen oder nicht - das ist eine Frage der Werte. Eben wie wichtig sind einem die Lebensbedingungen in einer Stadt, die Umweltbedingungen. Welches Gewicht gibt man der energetischen Unabhängigkeit oder der CO2-Themaktik. Ich denke solche politischen Wertsetzungen sind zentral für die Akzeptanz neuer Mobilitätsverhalten.

#00:59:14-4# TJ: Das muss in der Gesellschaft verankert sein, solche Werte müssen vertreten sein.

#00:59:19-4# LR: Absolut, absolut. Ich denke da ist man auf einem relativ guten Weg. Ich attestiere der urbanen Bevölkerung, dass sie diesen Schritt gemacht hat. Darum hat sie diese Initiativen angenommen. Was mich etwas beschäftigt, ist diese Trennung der Welt in die Urbane und die übrige Welt vergisst man. Ich stelle fest in der ganzen Mobilitätsumfeldforschung, alles was sich damit befasst - das Wort "Urban" kommt immer häufiger. Urbanität heute einen richtigen Hype. Das hat sicher einen Stellenwert auch im Zusammenhang mit der Nachhaltigkeit und generell nachhaltiger

Entwicklung, mit dem Verdichten und so. Aber mir scheint der Fokus zu bequem. Weil sich hier etwas machen lässt, vergisst man die ganze Landschaft, obwohl sich diese auch sehr entwickelt. Gerade wegen der automobilen Mobilität. Von der spricht kein Mensch und das finde ich nicht konsequent. Das ist kein Vorwurf an die Dissertation. Aber ich finde, wenn man ernsthaft nachhaltige Mobilität zum Thema mach, wo auch immer, dann sollte man sich nicht auf das einfache Spielfeld der Stadt beschränken, weil es dort eben die vielen Alternativen gibt. Auch die kurzen Wege sind einfacher möglich wie irgendwo in einer ländlichen Region. Spannend wäre es solche Themen der nachhaltigen Entwicklung im Bereich Mobilität auch für ländliche Gebiete mal anzugehen. Was heisst das dort. Ich finde das insofern zentral, dass man nicht vergessen darf, dass die ländlichen Gebiete immer häufiger Wohngebiete sind, und eben ein Pendeln und Einkaufen in Vorstadt stattfindet. UNd das eigentlich die Interaktionen wieder gibt. Wir werden hier nur dann erfolgreich sein, wenn wir auch diese Wechselwirkung auch in den Griff kriegen.

#01:01:32-9# TJ: Können Sie diese Wechselwirkung etwas stärker erklären. Wie könnte man auf diese Wechselwirkungen einwirken. Ist das gewünscht überhaupt oder ist das gerade gewünscht die Automobilität aufs Land zu verschieben, um das in der Stadt zu reduzieren. Die brauche die Freiheit der Mobilität und wenn sie auch in die Stadt kommen können, dann können sie einen P&R anfahren und dann weiter mit dem ÖV. Oder haben Sie andere Vorstellungen wie man die Mobilität auf dem Lande nachhaltiger gestalten könnte?

#01:02:11-3# LR: Wir haben einen Auftrag von einer ländlichen Region, die sich ein regionales Mobilitätsmanagement zum Ziel gesetzt hat. Wir sind daran Massnahmen umzusetzen aber ich stelle fest es ist ein sehr hoher Anspruch, das sehr ehrgeizig von dieser Region. Ich habe hohe Achtung, dass sie den Mut hat aus einer Region heraus das Thema Mobilitätsmanagement anzugehen. Der grosse Vorteil ist, dass es eine Region ist. Eine Gemeinde mit 4000 Einwohnern bringt das schlicht nicht. Man ist da fachlich, gelmässig nicht in der Lage. Das ist ein überproportionaler Aufwand. Ich denke der gemeinsame Ansatz von 10 Gemeinden in einer Region gibt natürlich mehr Stärke. Sich so etwas vorzunehmen. Die Region hat sich das darum auf die Fahne geschrieben, weil es dann eben auch so Schnittstellen gibt, wo es städtische Gebiete gibt, wo das Thema Mobilität intensiver ein Thema ist mit Stau innerorts, Konflikten zwischen Siedlung und Verkehr. Und aus dieser Problematik heraus hat man quasi den Auftrag an die Region gegeben, das Anliegen an die Region herangetragen. Wir können in unserem urbanen, kleineren Zentrum nicht in Zürich unsere Probleme nur in den Griff kriegen, wenn ihr, die zu uns pendelt, dass mal thematisiert. Hier laufen die Gespräche auf politischer Ebene soweit. Wir versuchen jetzt das in gewisse Bereiche der Bevölkerung zu bringen über einzelne Projekte. Ich bin erstaunt über das Engagement auch dieser örtlichen Behörden. Bis jetzt stimmt mich das doch positiv. Immerhin positiv im Sinne die Leute sind motiviert, ernsthaft da etwas zu tun. Ernüchternd ist dann der Effekt den man erzielt, weil der nicht sichtbar wird, weil das so kleine Bereiche sind. Von einzelnen Unternehmen oder einer Gemeinde in der Verwaltung oder in der Schule X oder so. Dass das kaum sichtbar wird und trotzdem muss man Geld investieren. Und man sieht dann eben wie das Verhalten zu beeinflussen halt geldintensiv ist, bei weitem nicht wie eine teure Infrastruktur, wo man Millionen und Milliarden investiert. Man muss es aber aus dem laufenden Budget einer Gemeinde auch noch finanzieren, mit neuen Ausgaben.

#01:05:24-4# TJ: Was sind das für Projekte zum Beispiel?

#01:05:26-9# LR: Also konkret haben wir mal eben eine Gemeinde die nimmt sich die Schulen an, die Lehrpersonen als Angestellte aber auch im Unterricht mit den Kindern Projekte zu machen, den Schulweg zu thematisieren, die Sicherheit zu thematisieren. Dann die politische Gemeinde mit den Angestellten, mit der Verwaltung, mit den Diensten. Das ist ein quasi betriebliches Mobilitätsmanagement, sich vornehmen. Aus diesen Erfahrungen heraus ihre Arbeit und Effekte der gesamten Bevölkerung kommunizieren über die Information etwas abstrahlen in die gesamte Gemeinde. Es gibt dann Kombinationen mit Energiestadtideen: also Elektrofahrzeuge oder vermehrt zu Fuss gehen und Velo fahren. Dass man das auch mit Energiestadtprojekten verbindet. Das kommt auf die Gemeinde an. Dann haben wir ein Spital gewonnen als Unternehmung. Das läuft jetzt da. Da bin ich auch optimistisch. Wir haben eine gute Verbindung in die Leitung des Spitals. Das ist das A&O der Leitung eines Unternehmens voll dahinter steht, mit einer gewissen Hartnäckigkeit und Überzeugung. Sonst verflacht das sehr schnell. Das ist ein Pilotprojekt. Weil das ein Vorzeigeunternehmen ist, hoffen wir, dass man kennt und braucht, dass das dann Schule macht für private Firmen. Und das man über diese Piloterfahrung einen Schritt weiter in die Breite gehen kann. Dann hatten wir das Thema Grossveranstaltungen. Da haben wir einen Markt, der jährlich stattfinden. Wo wir nach gezielten Analysen, woher kommen die Leute, das ÖV-Angebot mit den Unternehmungen versuchen zu optimieren. Dass wir die Anzahl der Pkws reduzieren können. Das gibt uns Hinweise auch für andere Grossveranstaltungen, wie die Gemeinde vorgehen kann. Und solche Veranstaltungen mit gewissen Auflagen zu versehen. Dann auch hier wieder die Informationsebene, dass man das alles dann kommunizieren will in einer geeigneten Form. Man speist das ein auf der Homepage der Region und man versucht dann Richtung Apps so quasi die regionale Mobilität thematisieren, gewisse Angebote bewusst zu machen. Das sind wir noch am Anfang. Also Ideen haben wir, was man machen könnte aber das Ganze ist ein Programm, das sicher über 4-5 bis 10 Jahre gehen dürfte. Wir sind jetzt einfach in der Initialphase dabei,

#01:08:47-2# TJ: Beim regionalen Mobilitätsmanagement, wie sie das gerade erläutert haben, geht es um die Verlagerung der Mobilität...

#01:08:57-5# LR: Es geht eigentlich um das nachhaltige Mobilitätsverhalten. Also auch Modalsplit Veränderung - weg vom IV, zum ÖV, zum Langsamverkehr. Oder beim MIV vom Benzingetriebenen zu nachhaltig betriebenen Fahrzeug. Also alle diese Möglichkeiten auszuschöpfen. Aber das Ziel ist schon nachhaltige Mobilität auch in der Region.

#01:09:24-3# TJ: Ich finde es gut, dass Sie dieses Thema angesprochen haben, weil das zeigt sich auch in Basel sehr stark. Der Pendlerverkehr von Frankreich, Deutschland, BL und das sind nicht unwesentlich dort.

#01:09:43-4# LR: Ich denke letztlich hat das jede Agglomeration, weil das immer ausstrahlt. Letztlich ist der Pendlerverkehr und der Ausserhalbverkehr sind wesentlich Element des MIV, weil sie aus der Fläche kommen.

#01:10:04-3# TJ: Ich habe noch drei kleinere Fragen. Nochmal zurück zu Automobilität. Wir haben von diesen 20% Zwangsverkehr gesprochen, was aus der Erfahrung in einer Stadt unbedingt stattfinden muss. Wenn man auf die Automobilität so restriktiv einwirkt, dass der IV verringert, wie wirkt sich dann aus auf die Stadt als Gesamtheit, auf die Wirtschaftlichkeit einer Stadt, Lebensqualität? Gibt es dabei vielleicht negative Auswirkungen, wenn man Automobilität reduziert.

#01:10:55-1# LR: Also jetzt wieder unterscheiden wir: reduzieren wir die Fahrzeugkilometerleistung bzw. Personenkilometerleistung oder wir reduzieren den Motorisierungsgrad?

#01:11:10-8# Wenn wir vom dem Motorisierungsgrad-Reduzieren ausgehen, dann ist das eine Maschine, die kann alle bisherigen MIV-Mobilitätsbedürfnisse wieder abdecken. Dann muss ich einfach mein Verhalten ändern im Sinne von: ich gehe nicht einfach zu meinem Auto und fahre los, sondern ich muss da kurz eintippen und dann habe ich in drei Minuten erst das Fahrzeug im besten Fall, vielleicht sind das 10 Minuten bis dann das Nächstliegende Fahrzeug bei mir ist oder ich beim Fahrzeug. Also das ist sicher eine Komforteinbusse. Sicher gibt es da eine Verteilung in der Bevölkerung: Leute, die heute schon Mobility praktizieren, nehme das schon in Kauf. Das zeigt mir, dass es machbar ist. Das ist also eine Frage der Adaption von zunehmenden Teilen der Bevölkerung an dieses System. Ich denke dieser Prozess ist im Gange aber der wird Grenzen haben. Es gibt Leute, die das einfach nicht mögen. Die brauchen einfach diese Freiheit, auch wenn sie vielleicht aus Sturheit, aber auch Sturheit ist nicht verboten. Das kommt auf die Persönlichkeit drauf an. Aber da gibt es sicher Grenzen, die muss man auch akzeptieren, wenn man eine freie Gesellschaft pflegen will.

#01:12:35-4# LR: ((Ein eigenes Beispiel über eigene Erfahrung über einen Rennen in der Stadt)). Diese Emotionen sind ein Element, das irgendwo scheint, Platz finden muss. Wenn es auch halber Promille sein wird von der Bevölkerung. Ich möchte damit nur sagen, dass emotionale Elemente kann man den Leuten auch nicht verbieten. Und ich denke mit einem vollautomatisierten System hat man das einfach nicht mehr. Politisch würde das nie unterstützt, nehme ich an. Ich sehe das als theoretische Übung an, im Rahmen einer Forschung sollte man das auch mal machen dürfen. Ich denke nicht, dass eine Stadt sie zu einer Massnahme in diesem Sinne entscheiden würde. **Noch eher denke ich, dass ein Gigant Google über 30 Jahre ein solches System einfach erzwingt durch seine wirtschaftliche Macht und clevere Art wie er vorgeht, so etwas zunehmend an sich zu reissen. Zu einem nebulösen System zu machen. Könnte ich mir fast eher vorstellen. Dass eine Stadt zuschaut, wie sich dieses System verändert. Wäre interessant solche Szenarien...**

#01:14:15-4# LR: aber ich denke auf dem bisherigen politischen Weg, wie solche Sachen sich entwickelt haben, kann ich mir vorstellen, dass sich eine Mehrheit der Bevölkerung, oder ein Parlament, oder eine Exekutive zu einer solchen Massnahmen ((durchringen)) würde. Da hat man zu viel Respekt vor gesellschaftlichen Unterschieden, Werteunterschieden, Verhaltensunterschiede. Eher sehe ich das im Sinne eines gigantischen Wirtschaftmachtfaktors. Die Wirtschaft hat immer einen stärkeren Einfluss, vor allem auf Weltebene mit solchen Giganten. Die beliebige Mittel haben so etwas voranzutreiben und wir das versteckt finanzieren ohne dass wir das wahrhaben wollen.

#01:15:04-4# TJ: Warum wehrt sich die Wirtschaftswelt so stark gegen die Reduzierung der Automobilität jetzt in Personenkilometer gesprochen?

#01:15:12-3# LR: Also die Wirtschaft ist natürlich auf möglichst einfache Mobilität angewiesen. Das gehört zu Wettbewerbsfähigkeit, dass Einzugsgebiete... Arbeitskräfte sind Ihnen wichtig, dass sie einen möglichst grossen Arbeitsmarkt haben, die Leute von überallher rekrutiert werden können. Dann aber auch auf der Serviceebene, dass sie mit möglichst wenig Mobilitätsaufwand zum Kunden kommen müssen. Da ist natürlich das Auto neben der Werkbank oder neben dem Büro absolut, für viele, vermeintlich absolut wichtig. Wir funktionieren vorläufig stark basiert auf ÖV. Für uns geht das gut. Wir haben 95% ÖV-Anteil bei uns für Kundenbesuche. Aber das geht aber für einen Sanitär-monteur oder Serviceperson gilt das nicht. Darum wehren sie sich auch. Sie haben natürlich ihre Engpässe, wenn man den beschränkten Verkehrsraum dem Fussgänger, dem Fahrrad und dem ÖV zur Verfügung stellen will. Dann gibt es kaum mehr Abstellflächen vor allem in den Innerstädten mit hoher Dichte. Wenn schon müsste man privaten Parkraum vermehrt erzwingen für Abstellfläche für Servicefahrzeuge. Das gibt es bis jetzt keine Vorschrift. Man sagt einfach Parkierung minimal maxi-mal. Macht dazu ein Mobilitätskonzept vielleicht für eine areale Bebauung. Aber vielleicht möchte man sagen: wirklich Parkplätze auf ein absolutes Minimum, gut bewirtschaftet aber wir müssen ge-nügend Fläche haben für den Warenumschlag, für Servicefahrzeuge, für Notfälle, für Abholdienste: also eben ein und aussteigen lassen. Dass diese Funktionen an einem geeigneten Ort platzfinden mit möglichst wenig Friktionen. Das wäre für mich noch ein Massnahmenbereich, der vielleicht bisher zu wenig eher stiefmütterlich behandelt wird. Die Anlieferung ist ein Thema auch in der Stadt Zü-rich zum Beispiel. Man ist sich bewusst, dass hier vielleicht ein gewisser Nachholbedarf besteht, dass man das eher stiefmütterlich behandelt hat. Es ist sicher erkannt. Im Einzelfall werden kriti-sche Situationen gemeistert. Man könnte den vielleicht mehr Gewicht geben, wenn man über Area-lerschliessung und Baurecht und so diesem Thema mehr Gewicht geben würde. Habe ich bisher noch nirgends so konkret... Doch in einzelnen, über Arealbebauung gibt es schon Umschlaganlagen, das natürlich schon. Aber ich denke jetzt mehr an überall wo Parterrenutzungen sind oder eben im Innenstadtbereich, wo es gewachsene Gebäudestrukturen sind und vielleicht diese Versorgung nicht so zentral gelöst ist, wie in neuen Arealen. Vielleicht geht es mehr, um die bestehenden Bau-substanzen in den Städten, wo das ein Problem ist.

#01:18:44-8# TJ: Noch ein Aspekt, den ich abdecken wollte: Wirkungsgefüge. Kennen Sie vielleicht ein Modell, nicht unbedingt quantitativ, kann auch qualitativ sein, das diese Ein-flussfaktoren oder diese Wechselwirkungen in einem städtischen Mobilitätssystem abde-cken würde? Wie sich die einzelnen Aspekte auf den Verkehr auswirken?

#01:19:27-6# LR: So ein Massnahmenwirkungssimulation, so etwas? Nein, da bin ich überfragt. Ich habe nicht gehört, dass es da so ein spezielles Wirkungssimulationsmodell gäbe. Software, das nicht. **Man hat in diesem Programm "Verkehr und Umwelt"** mag ich mich erinnern, das ist mehr als 10 Jahre her. Ich meine Mario Keller von INFRAS habe da Wechselwirkungen im Sinne von Wirkungs-gefügen in einem sehr detaillierten Umfang aufgezeichnet. Ich habe mal einen Entwurf damals gese-hen aber habe das aus den Augen verloren. Nicht konkret gebraucht. Also man müsste vielleicht

nachschauen, ob sich aus dem was Weiteres ergeben hat. NFP41 war das. Nationales Forschungsprogramm - NFP 41. Mario Keller von INFRAS war der Projektleiter, meine ich mich erinnern.

#01:20:54-7# TJ: Es geht mir nicht um eine Software, sie das macht. Sondern um eine qualitative Darstellung.

#01:21:03-6# LR: Ich glaube das war primär qualitativ. Ich denke es war sehr sehr schwierig das abzugrenzen, die Niveaus der Wirkungsketten zu definieren. Sind halt sehr komplexe System, die man da vor Augen hat. Und auch die Massnahmen. Das Massnahmenspektrum ist riesig. Das alles mit Wirkungsketten abzubilden, ist ein sehr hoher Anspruch.

#01:21:39-8# TJ: Ich habe einen hohen Anspruch auf einer gewissen Abstraktionsebene versuchen das darzustellen. Damit man wenigstens die ganzen Massnahmen und die ganzen Einflussfaktoren wenigstens auf einem Bild haben.

#01:21:54-0# LR: Wir haben eine solche Abbildung im Rahmen unserer Arbeit "Wertewandel Mobilität" immer wieder thematisiert. Ich hatte das schon in Projekten diese ganzen Angebots- und Nachfrage-Wirkungsläufe, die ineinander greifen, wenn ich mich für Fahrten entscheide, oder wenn ich mich für meine persönlichen Mobilitätsrahmenbedingungen entscheide. Oder als Drittes, wenn ich mich als Bürger für politische Rahmenbedingungen entscheide. Das sind die drei Entscheidungssphären, wo ich mich entscheide als Person. Das ist eigentlich der Grundrahmen, wo dann auch die Massnahmen natürlich wieder mitspielen. Ich kann Ihnen eine solche Arbeit mitgeben.

#01:22:59-8# TJ: Fragen zum "Stiig-Um"...

#01:23:32-7# TJ: Wenn Sie dann jetzt das Gespräch zusammenfassen sollten. Wir sagen wir wollen diesen Motorisierungsgrad oder Personenkilometer reduzieren, was sind die Voraussetzungen, die 4-5 Aspekte, die Ihnen sofort in den Sinn kommen, die am wichtigsten erscheinen. Wenn man solche Massnahmen umsetzen möchte langfristig über die nächsten 10-40 Jahre, was sind dann die wichtigsten Voraussetzungen? Damit das im System angenommen wird...

#01:24:45-7# LR: Ich glaube das beginnt schon bei den Werten, bei den Werthaltungen der Personen, die eben auch Stimmbürger sind aber auch selbst über die persönliche Mobilität entscheiden. Dass sie in ihren Weltbildern eben sich ein Urteil geben, was bedeutet mir die Umwelt, was bedeutet mir eine sichere Energieversorgung, was heisst das für mich persönlich, wie stelle ich mir eine Stadt vor mit dem Lebensraum, was sagt mir das Thema CO2, das Klima oder nehme ich das nicht ernst? Ich glaube mit Überzeugungen in diesem Bereich wird man die persönlichen Entscheidungen begründen. Und das eben in diesen drei Sphären: als Bürger einerseits, dass man ebene einer Umverkehrsinitiative zustimmt oder eben nicht zustimmt. Damit beginnt es strategisch. Dann aber habe ich überhaupt ein Fahrzeug, brauche ich das oder bin ich mit Mobility genügend versorgt. Oder brauche ich zwei Fahrzeuge? Brauche ich ein GA oder nur einen Zonenabonnement usw. Mit den

persönlichen Rahmenbedingungen. Mit dem Velofahren, erziehe ich meine Kinder zum sicheren Velofahren und auch bei Regen auch bei Schnee. Das sind sehr zentrale Anliegen. Wenn man sich gewohnt ist, wie in Skandinavien auch im Winter Velo zu fahren, dann sprich man nicht mehr über das Wetter. Bei uns spricht man beim Velofahren immer über das Wetter. Dass es ein Schönwetterfahrzeug sei. Natürlich sagt man dann schnell, es kommt nur auf Kleider drauf an. Ich denke da spielen die Werte und die persönlichen Erfahrungen und das Vorzeigen, das Vorleben in der Familie, aber auch von Politikern gegenüber den Bürgern. Das sind eigentlich die zentralen Massnahmen, Ansätze. Eine öffentliche Hand, wo man sonst Massnahmen erwartet kann das höchstens fördern oder behindern oder ignorieren. Sie kann das natürlich unterstützen, indem sie eben auch bei Arealentwicklungen oder bei einem Mobilitätsmanagementprogramm oder durch Infrastrukturoptimierung solches Verhalten auch ermuntert. Zu solchem Verhalten Anreize geben.

#01:27:36-3# TJ: Wir hätten die Kultur, Werte, Verhalten. Dann die Förderung bzw. Hinderung durch die öffentliche Hand.

#01:27:51-2# LR: Es brauch die Nachfrageseite mit dem Individuum und dann braucht es auf der öffentlichen Seite eben auch die Verantwortlichen für die Infrastruktur. Die muss dann natürlich etwas umgepolt sein. Die muss attraktiv sein auf diesen alternativen Mobilitätsformen.

#01:28:08-8# TJ: Technologisch gesehen?

#01:28:10-5# LR: Sicher Technologie. Da bin ich mir noch nicht so sicher wer da die Verantwortung übernehmen soll. Die Information, die Vernetzung der Informationen zu persönlichen Informationsdienstleistungen. Das könnte ein solcher Bereich sein, der mir wichtig scheint, für die Entwicklung des Mobilitätsverhaltens.

#01:28:40-5# TJ: Das würde in den Bereich Ökonomie, mögliche Geschäftsmodelle auch…

#01:28:50-2# LR: Es hat sicher Elemente dazu. Es braucht dazu irgendwelche ökonomischen Modelle oder Business-Modelle. Wie stellt man sich das vor? Ist das eine reine Dienstleistung einer öffentlichen Hand oder machen das die Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs. Oder eben sind das private, die das machen. Eine **ViaSuisse** in der Schweiz, die heute Verkehrsinformation macht. Die Radioverkehrsinformation zum Beispiel. Oder eben ist das Google oder ist das TomTom, die zunehmen alle diese Leistungen übernimmt. Oder sind das die Automobilfirmen, die das zur Verfügung stellen. Und diese verschiedenen Mobilitätsbereiche vernetzen über die Information. Da gibt es sehr viele Spielfelder. Ich kann mir das noch nicht genau ausmalen, wie sich das jetzt entwickelt. Vorläufig ist das ein Konglomerat, eine Mischung von allen.

#01:29:53-5# TJ: Gibt es vielleicht eine dritte Option: eine privat-öffentliche Möglichkeit?

#01:30:03-0# LR: Gibt es sicher. Es gibt auch Ansätze dazu. Es gibt in AT oder auch in Holland so Dienste, die von A nach B Ratschläge geben intermodal. Nicht nur auf der Strasse, wie viel Zeit brauche ich. Sondern eben auch eine Kombination von Verkehrsmitteln, dass man sich das Optimum über den Weg, Länge oder Zeit oder sogar Energie sich beraten lassen kann. Von A nach B Punkt AT

- das war ursprünglich im Raum Wien ein Dienst, der zunehmend für ganz Österreich ausgedehnt wird. In Holland gibt es auch was Ähnliches. Wahrscheinlich auch an anderen Orten mit Variationen wahrscheinlich auch in der Schweiz dürfte es irgendwann in irgendeiner Form ein Thema werden. In der Schweiz gibt es das **Leitbild ITS-CH Landverkehr**. Man hat da nicht nur die Strasse aber alle Verkehrsmöglichkeiten zu Lande im Auge. Da gibt es 10-12 Leitsätze. Was da noch fehlt ist die Strategie, wie man das umsetzt. Da stellt man auch die nachhaltige Mobilität als Ziel voran. Man sieht, dass die kombinierte Mobilität eigentlich... diese Vernetzung stattfinden muss und dass eben die Verkehrstelematik für diese Vernetzung einen Beitrag leisten muss. Da hat man auch festgestellt, bei der Erarbeitung dieses Leitbildes ist das ein Lead der öffentlichen Hand notwendig ist, weil eben damit eine gewisse Legitimation für diese Leadership besteht. Dass die Privatwirtschaft -irgendeine Firma - sich das auf die Fahne schreibt und das Geld investiert. Für mich ein Alternativszenario wäre Google. Aber da ist man soweit fremd bestimmt. Ich denke der Widerstand wird wahrscheinlich nicht abnehmen gegen solche Ansätze.

#01:32:43-3# Im Rahmen der Erarbeitung dieses Bildes da war eigentlich relativ rasch Konsens von der Privatwirtschaft signalisiert, dass auf Bundesebene aber vor allem auch die Kantone hier eine gewisse Führerschaft wenigstens am Anfang in dieser Entwicklung annehmen müsste.

#01:33:08-7# Aber auch dort stellt sich das Problem des Föderalismus. Der Bund allein kann nicht, weil für Vieles die Kantone zuständig sind. Also braucht es die Zusammenarbeit allein schon bei der öffentlichen Hand. Auf diesem Massnahmenbereich, der die Information im kombinierten Verkehr, sind das auch Schlüsselaspekte, die gelöst werden müssen. Letztlich ist die Schweiz ein Wirtschaftsraum, wo sehr intensiv Mobilität wichtig ist und da sind die Kantonsgrenzen schnell überschritten.

TJ: Welche Möglichkeiten Sie in der Zukunft um die Automobilität stark zu reduzieren. Es geht nicht um die Einhaltung der Validitätsgrenzen, sondern was kommt Ihnen in den Sinn, was haben Sie vielleicht schon erfahren, auf Konferenzen gehört, wie könnte die Mobilität 2050 aussehen. Gibt es Ansätze, die dazu führen würden, dass das System Automobilität zu schwächen und welche Auswirkungen hätte das letzten Endes.

#00:02:00-4# KZ: Sie wollen die Anzahl der Automobile reduzieren, das hat aber mit Motorisierungsgrad nicht so viel zu tun. Der Motorisierungsgrund ist eine Grössenordnung Anzahl Autos pro Haushalt. Vielleicht ist das ein Formulierungsproblem. Die Anzahl der Autos in der Stadt sind das eigentlich zwei Fragen: sind das die Autos, die die Stadtbewohner haben oder sind das die Autos, die in der Stadt verkehren. Und das ist ein Riesenunterschied.

#00:02:42-1# TJ: Das sind die Punkte, die Sie mir vielleicht näher erläutern können.

#00:03:10-0# KZ: Da sind wir schon relativ nah an dem, was Sie wissen wollen. Jetzt schauen wir uns den Motorisierungsgrad an. Wir haben eine Untersuchung gemacht (Stichwort: MIWO - Mobilität in Wohnquartieren). Da haben wir verschiedene Wohnquartiere in verschiedenen Städten in der Schweiz angeschaut auch in Agglomeration. Der niedrigste Motorisierungsgrad, der mir je untergekommen ist, der liegt bei 80%. Also 80% der Haushalte haben kein Auto. Das war in Bern und dort gibt es Wohnquartiere, die das haben. Der Motorisierungsgrad in den Städten liegt so, dass die Anzahl der Autofreien Haushalte ungefähr bei 50% liegt. Das ist in der Schweiz, Deutschland und Österreich so. Die grossen Städte haben alle so ungefähr 40-50% Haushalte die ohne Auto kutschieren. Das ist für mich der erste Ansatz. Wenn es natürlich Wohn quartiere gibt, wo die Leute zu 80% ohne Auto auskommen, dann muss man der Frage nachgehen: wieso geht es da und wieso geht das anders nicht. Das haben wir gemacht in dem Projekt. Wir haben das rausgefunden woran es liegt: das liegt an der Lage von dem Quartier, an der Erschliessung mit dem ÖV, an dem Netz von Fuss- und Velo-Verkehr, dass die Alternativen super gut vorhanden sind. Und die Leute gar kein Bedürfnis haben, en Auto zu haben. Neben Schauplätze sind: es gibt keinen Platz für die Autos, also man hat wenig Parkplätze in den Quartieren. Es gibt Einschränkungen von der Befahrbarkeit. Und das sind für mich Schlüsselgrössen, wo man sagen muss: wenn man bei den Stadtbewohnern, was ändern will, dann muss man die Quartiere so umgestalten, dass sie ohne Auto in der Stadt leben können. Das wären mal die Stadtbewohner. Damit ist das Thema für mich eigentlich erledigt ((lachen)). In der Stadt ist es sehr einfach, weil der ÖV sehr gut ist. Agglomeration ist ein ganz anderes Thema.

#00:05:18-5# KZ: D.h. die Wohnquartiere so gestalten, dass man da ohne Auto leben kann. Da haben die Stadtbewohner weniger Autos. Das ist aber nur ein kleiner Teil vom Problem. Das andere ist die Anzahl der Automobile. Da machen die Stadtbewohner, den wenigsten Anteil von den Autos in der Stadt aus. Das sind die Leute, die von aussen in die Stadt kommen. Da ist die Schlüsselgrösse die Parkplätze. Nach meiner Ansicht. Nur wer in der Stadt drauf vertrauen kann, dass er einen Parkplatz findet, der fährt mit dem Auto in die Stadt rein. Und deswegen ist die Schlüsselgrösse für mich, die Parkplätze in der Stadt zu reduzieren, wenn man das will. Sie sagen Automobilität stark zu reduzie-

ren. Dann müssten wir die Autoparkplätze in der Stadt stark zurückfahren. Da gibt es zwei Kategorien: das eine sind die öffentliche, wo das Gewerbe schreit die brauchen wir für die Kunden. Dann gibt es die Privaten, wo Leute, die nicht in der Stadt wohnen oder vielleicht sogar die Leute, die in der Stadt wohnen, kenne ich auch Beispiele, mit dem Auto in die Stadt fahren, weil sie wissen, sie haben an ihrem Arbeitsplatz den geschützten freien Parkplatz, wo sie vielleicht sogar gratis den ganzen Tag parkieren können. Und die fahren mit dem Auto in die Stadt. Und wer das nicht hat, der hat einen wesentlich kleineren Anreiz mit dem Auto in die Stadt zu kommen.

#00:06:40-2# TJ: Ich habe mich letzte Woche mit Herrn Lorenz Raymann unterhalten. Er hat mich darauf hingewiesen, dass sich alle jetzt auf diese urbane Mobilität stürzen und versuchen diese zu untersuchen, wie diese nachhaltig gestaltet werden kann. Er hat nämlich gesagt, dass man sich eigentlich die ländlichen Regionen anschauen müsste. Die sind sehr häufig an das Auto angewiesen, weil die mobil sein müssen. Und sehr oft gibt es gerade dort keine Alternativen.

#00:07:17-9# KZ: Mobil sein hat für mich gar nicht mit Auto zu tun. Mobil sein ist eine Frage wie sie ((die Regionen ?)) erschlossen sind? Wenn sie einen guten ÖV-Anschluss haben und funktionierende Verbindungen, dann können Sie auch ausserhalb der Städte gut ohne Auto zurecht kommen. Da gibt es genug Beispiele. Nur ist das meistens eben nicht so, sondern die sind sehr stark auf Auto ausgerichtet. Da sind wir bei dem Problem, da sprechen Sie auch irgendwo dahinten an, wie das eigentlich gekommen ist.

#00:07:50-0# KZ: Das ist erstmal die Sache von der Funktionstrennung gewesen. Da gibt es das Stichwort "Charta von Athen" ((http://de.wikipedia.org/wiki/Charta_von_Athen_(CIAM))). Das war 1933. Da haben die Leute, die sich damals über das Städtebauen und Architektur Gedanken gemacht haben, haben in Athen eine Charta verabschiedete mit dem Inhalt: wir wollen die Funktion in der Stadt sauber trennen. Also Ordnung machen. Hier das Wohnen, da das Arbeiten. Möglichst weit auseinander. Zu der Zeit hat man noch ein grosses Problem gehabt, wegen dem miteinander Wohnen und Arbeiten. Da hat man gefunden: wir nehmen das auseinander. In der gleichen Zeit kam das Automobil so langsam in Fahrt. Dann hat man sich natürlich gedacht, wenn wir das auseinandernehmen, dann müssen wir dazwischen nur eine Strasse bauen und die Autos kommen ja denn. Dann hat man auf das Auto gesetzt und so hat man das Problem gelöst. So ist das eigentlich gekommen. Und diese Entflechtung von den Funktionen, die hat dazu geführt, dass die Wege immer weiter wurden und das man dann plötzlich Wege nicht mehr wie früher zu Fuss oder mit dem Velo machen konnte, sondern dass man dafür andere Verkehrsmittel brauchte. Und das Auto hat sich einfach angeboten dafür.

#00:08:56-1# TJ: War das Auto die einzige Alternative oder...

#00:08:59-5# KZ: Zu der Zeit hat man zu 300% aufs Auto gesetzt. Das war wie bei jeder neuen Technologie. Es gibt Begeisterung und wenn man dann die Politik davon überzeugen kann, dass das richtig ist und das hat man geschafft, dann passiert das einfach. Und dann hat man angefangen Autobahnen zu bauen, Strassen zu bauen. Das Ganze hat natürlich andere politische Hintergründe. In

Deutschland war das ein Hobby von Hitler das mit dem Autobahnbau. Er hat auch gleich natürlich gedacht, dass man die Autobahnen wunderbar als Aufmarschstrassen brauchen könnte, oder als Landebahn oder als was auch immer. Man hat auf das Auto gesetzt. Das Auto war das Symbol, wo der Staat gesagt hat. Das ist das Verkehrsmittel für den kleinen Mann. Jeder soll sich das leisten können. Und dieser Gedanke hat sich weit weit bis in die 90er Jahre eingezogen. Wir haben einen Bundeskanzler in Deutschland Helmut Schmidt. Er hat als SPD-Mann und als Gewerkschafter oder als Gewerkschaftsverbundene hat er gesagt: wir als SPD sorgen dafür, dass jeder sich ein Auto leisten kann. Also praktisch die gleiche Philosophie. D.h. diese Phase von der ungebrochenen Euphorie, die ging relativ lange, von 1930 bis 1980 oder 70. Und eigentlich erst mit der ersten Ölkrise hat man gemerkt: irgendwas haben wir da vielleicht doch falsch gemacht. Und dann kam die ganze Umweltdiskussion erst rein. Club of Rome war natürlich viel frühe. Aber das waren auch intelligente Leute ((lacht)), die da ein bisschen voraus waren. Ich glaube das war schon 1960 sie ihr erstes Papier rausgebracht haben. Aber die Philosophie... die haben damals eigentlich mit dem Thema Nachhaltigkeit angefangen.

#00:10:58-1# TJ: Diese Charta von Athen: gab es auch andere Technologien oder war das das Auto. Das wird uns alle Probleme lösen und es wir die Industrie antreiben, Arbeitsplätze schaffen. Gab es alternative Technologien dazu?

#00:11:25-6# KZ: es ist erstaunlich wie wenig lang die Eisenbahn eigentlich gehalten hat als das Fortbewegungsmittel. Das ging ja nicht so lange. Ich weiss es nicht. Ich habe das Gefühl, nach allem was ich weiss, man hat sehr einseitig auf diese Technologie gesetzt und alles andere ausgeblendet. Das spürt man in der Schweiz noch. In der Schweiz hatten wir sehr spät mit dem Autobahnbauen angefangen. Viel später als in Deutschland und das Netz erst spät komplettiert. Es gibt Statistiken, die Sie auf der Webseite von Litra finden - das ist eine Informationsplattform vom ÖV. Die stellen jährlich zusammen, wie gross die Investitionen in den öffentlichen und in den privaten Verkehr von Seiten Bundes sind. Sogar die Gemeinden sind. Und da gab es in den 50er, 60er Jahren Zeiten, wo Faktor 6 mal mehr in den Strassenverkehr als in die Schiene investiert worden ist. Das merkt man eigentlich heute noch, weil die Schiene noch einen wahnsinnigen Nachholbedarf hat. Weil man die einfach 30-40 Jahre lang wirklich von den Investitionen her stark vernachlässigt hat. Das ist der Grund, warum wir heute so hohe Infrastrukturinvestitionen bei der Schiene machen müssen. Das ist nur Nachholbedarf. Und ein Stückweit natürlich Kapazitätsengpässe. Aber die resultieren aus dem Nachholbedarf im Bahnbereich.

#00:12:55-5# TJ: Wann hat man die Autobahninfrastruktur angefangen auszubauen hier in der Schweiz?

#00:13:01-7# KZ: Nach dem Krieg. Die Statistiken fangen erst 1950 an, wo sie das ausweisen. Und dann war der Faktor 6 oder 5. Der ging bis in die 70er Jahren ungefähr im gleichen Verhältnis weiter. Erst danach ging das langsam zurück. Heute ist man fast bei 1 zu 1 bei den Infrastrukturinvestitionen. Es wird nach wie vor wahnsinnig viel Geld in die Strasse investiert. Ich weiss nicht, ob Sie das kennen, das Projekt mit der zweiten Gotthardröhre. Das ist ein reiner Schildbürgerstreich ((akt

glupoty)). Die Politik hat das adaptiert, dass man Tunnel nicht sanieren kann ohne ein Ersatz zu haben. Das sind solche Dinge. Man verfolgt immer die Strategie, wenn dem Autoverkehr irgendwo was wegnimmt, dann muss man Ersatz schaffen. Solange wir das machen, wird sich nichts ändern. Also wenn Sie stark reduzieren wollen, dann müssen Sie dem Autoverkehr was wegnehmen. Die Flächen, die Parkplätze oder was auch immer. Aber Sie müssen dem Autoverkehr was wegnehmen und das tut weh. Das tut vielen weh. Da sind war fast schon fast bei der Akzeptanz.

#00:15:10-4# KZ: also nachhaltige Mobilität. Ich bin ein Kursleiter für den Kurs der "Nachhaltige Mobilität" heisst. Da habe ich mir natürlich überlegt, was eigentlich die nachhaltige Mobilität ist. Und ich bin zum Schluss gekommen, dass sich das sehr gut aus dem Dreikreisemodell ableiten lässt. Das Kreisenmodell ist: Ökonomie, Ökologie und Gesellschaft. Das ist für uns das Dreikreisenmodell. Und so ist eigentlich der Nachhaltigkeitsbegriff gut definierbar. Das kommt aus der Forstwirtschaft. Dann habe ich es versucht eigentlich für die Verkehrsplanung oder für die Mobilität abzudecken.

#00:15:56-5# KZ: bei der Ökonomie ist für mich die Mobilität nachhaltig, wenn das Verkehrssystem effizient ist. Wenn das funktioniert. Das muss leistungsfähig und effizient sein. Ich denke jetzt eigentlich nicht an bestimmtes Verkehrsmittel. Sondern ganz grundsätzlich: leistungsfähig und effizient. Und der zweite wichtige Punkt ist: das muss kostenwahr sein. Und d.h. das Verkehrsmittel deckt die Kosten, die durch es verursacht werden. Und da sind wir Lichtjahre davon entfernt ((lacht)). Wir haben in der Schweiz ungedeckte Kosten vom Autoverkehr in der Ordnung, die werden jedes Jahr geschätzt, von 9 Milliarden. Das ist mehr wie das SBB-Defizit ausmacht. Eine riesige Summe ungedeckter Kosten. Die sind aufgeschlüsselt nach Unfallkosten, nach Lärmkosten, nach Gesundheitskosten und Schäden an Gebäuden. Das sind so die grössten Positionen. Man hat eigentlich Kosten, die durch den Verursacher nicht gedeckt sind. Das sind ungedeckte, externe Kosten aus sich der Betriebswirtschaftslehre. Die externen Kosten treten beim Autoverkehr, wie ich sie genannt habe, auf und die bezahlt die Allgemeinheit.

#00:17:21-6# TJ: Die 9 Milliarden beziehen sich nur auf die Automobilität?

#00:17:19-2# KZ: Ja, nur auf Auto. Bei der Bahn ist das 0,5 Milliarden. Also bei der Bahn sind das vor allen Dingen die Lärmkosten. Das ist die Ökonomie.

#00:17:38-3# Bei der Ökologie: da geht es mehr um Umwelt oder Gesundheit. Also z.B., dass man mit Ressourcen sparsam umgeht. Dann wären wir jetzt beim Auto z.B. bei energieeffizienten Fahrzeugen. Das passt da schon mit rein. Oder sparsamer Flächenverbrauch. Also der Autoverkehr verbraucht überproportional viel Fläche. Also ungefähr Faktor... Im Auto haben Sie 100 m2 pro Person in Bewegung, beim Fussgänger sind das, glaube ich, 3. Und beim ÖV sind es irgendwie 10. Also unglaubliche Unterschiede beim Flächenverbrauch. Pro Person und Kilometer gerechnet. Es gibt gute Statistiken drüber **((Hinweis auf Mailanfragen))**.

#00:18:43-8# KZ: Der Flächenverbrauch ist ein Riesenthema. und dann natürlich die Umweltschäden durch MIV. Die sind immer noch sehr hoch im Vergleich zu allen anderen Verkehrsmitteln. Also Lärm, Umweltbelastung - also CO2 ist natürlich der Klassiker. Aber auch Lärm.

#00:19:02-2# KZ: Beim Sozialen: da gibt es für mich eigentlich zwei Themen. Das eine ist die Verkehrssicherheit. Das ist ein relativ einfaches Thema. Auch da schneidet der MIV grauenhaft schlecht ab im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln - insbesondere dem öv. Auch ein Riesenunterschied. Wir haben in der Schweiz sagenhaft wenig Verkehrstote 300. Sind 300 zu viel aber im Vergleich zu anderen sind wir ziemlich gut. Und bei der Bahn sind das 3 oder 8 im Jahr. Und da ist noch die Frage, was das für Unfälle sind. Und das zweite ist Gleichberechtigung von Verkehrsteilnehmenden. Ich sehe eine grosse Ungerechtigkeit darin, wie Verkehrsflächen aufgeteilt sind. Viel zu viel für das Auto. Ich versuche das jetzt ganz einfach auseinander zu halten, damit es ein bisschen klarer wird. Sehr viel Fläche für das Auto. Sehr wenig Fläche für Fussgänger und Velofahrer. Eine Riesenungerechtigkeit. Und auch der Zugang zu den Verkehrsmitteln ist nicht sehr gerecht. Zum Auto hat man eigentlich fast einen besseren Zugang als zum öv. Vor allen Dingen, wenn man Mobilitätsbehinderungen hat: mit Gepäck, mit Kinderwagen oder wenn Sie körperbehindert sind. Dann wird es schwierig. Da sehe ich eine grosse Ungerechtigkeit. D.h. das Verkehrssystem ist nicht gerecht. Das ist eigentlich die Botschaft.

#00:20:42-4# KZ: So habe ich das aufgebaut. Und dazu gibt es jede Menge Inhalt. Zu den drei Themen: Ökonomie, Ökologie, Soziales. An dem kann man alles aufbauen.

#00:20:50-8# TJ: Bedeutet das, dass die Mobilität, wie sie heute funktioniert, nicht nachhaltig ist.

#00:21:01-3# KZ: Nein, auf gar keinen Fall. Wir hatten in der Schweiz zwischen 1990 und 1994 so ein ganz grosses Nationales Forschungsprogramm. Das erste hiess Verkehr und Umwelt, nachher Stadt und Verkehr - NFP 41. Da hat man versucht zu beurteilen. Da gibt es eine Grafik, wie lässt sich Nachhaltigkeit im Verkehr beurteilen. Da ist auch das Dreikreisemodell drin. Und der Schluss davon war eigentlich das das Verkehrssystem überhaupt nicht nachhaltig ist. Und wenn man das jetzt 15 Jahre späte nochmal anschaut, dann hat sich an dieser Feststellung, an dieser Analyse nichts verändert. Wie haben nichts verbessert seitdem. Also praktisch nichts. Die Emissionen steigen, der Lärm ist bei der Bahn zurückgegangen, bei den Autos durch steigende Verkehrsmengen nicht zurückgegangen eigentlich. Verkehrssicherheit haben wir deutlich verbessert. Im Flächenverbrauch eigentlich eine Katastrophe. Es hat sich eigentlich in den letzten 15-20 Jahren nichts verbessert. Das Ergebnis wäre immer noch dasselbe. Mit kleinen Nuancen.

#00:22:19-9# TJ: Warum ist das der Fall.

#00:22:22-8# KZ: Weil die Politik nicht auf die Experten gehört hat. Ich war nicht dabei ((lacht)). Politik ist ein Kompromissgeschäft und da versuchen die verschiedenen Lobbys Einfluss zu nehmen. Und die Schweiz ist da der Klassiker. In der Schweiz ist alles ein riesiger Kompromiss. Sogar die Regierung ist schon ein Kompromiss. Nicht wie in Deutschland. Gut jetzt ist eine Ausnahme. Normalerweise ein Lager stellt die Regierung und das andere ist die Opposition. In der Schweiz stellen alle Parteien zusammen die Regierung. Die sind auch vom Konsens aus. Und Konsens heisst immer Kompromiss und deswegen gibt es auch keine klare Linie. Das ist der Nachteil von so einer Konsensregierung.

#00:23:06-2# TJ: Und im Vergleich mit den anderen Ländern? In Bern gibt es Wohnquartiere mit 80% autofreien Haushalten...

#00:23:12-3# KZ: Das ist ein grosser Unterschied in der Schweiz. Aber das ist in Deutschland wahrscheinlich genauso: zwischen Stadt und Land. Die Städte sind in der Schweiz links. Die haben alle linksgrüne Regierungen in der Schweiz. Bis ins Extremum. In Zürich sind wir schon am extremen Ende, was das angeht. Und das wäre noch stärker in die Richtung gegangen. D.h. die Städte machen dann andere Politik. Ganz extrem ist Beispiel Zürich, dass der Kanton völlig andere Verkehrspolitik betreibt wie die Stadt. Weil der Kanton in der Stadt in gewisser Weise Vorschriften machen kann, was die Hauptstrassen angeht vor allen Dingen, kann die Stadt gar nicht das machen, was sie gerne würde. In der Stadt hätten wir Mehrheiten für Dinge, die man nicht durchbringt wegen dem Konflikt zwischen Stadt und Land oder Stadt und Umland. Das ist in den anderen Kantonen zum Teil auch so. Das ist nochmal so eine Grössenordnung, die das hemmt, dass man da vorwärts kommt. Wenn die Städte machen könnte, was sie wollten, dann wären sie noch viel weiter. Die sind jetzt schon 30 Jahre voraus in manchen Dingen. Weil die Stadt Bewohner, wir reden jetzt über die Mobilität, ganz andere Mobilität haben als die Leute draussen - viel weniger auf das Auto orientiert. Für mich sind eigentlich die Städte heute schon Vorbilder. Da könnte man Vieles besser machen. Dann hätten wir das Musterbeispiel praktisch von nachhaltiger Mobilität.

#00:24:43-5# KZ: Ich muss ihnen ehrlich sagen. Für die anderen Regionen da fehlen mir im Moment auch noch so ein bisschen die Ideen, wie man das denn dahin bekommen könnte. Klar man kann nicht alle Leute wieder zurück in die Städte verfrachten, die da rausgezogen sind.

#00:25:01-4# TJ: Warum das gerade so in den Städten so ist, dass die Politik links-grün ist, ist davon abgeleitet, wie die Leute eingestellt sind. Im Grunde genommen warum ist das so, dass die Städte...

#00:25:23-0# KZ: Das hat historische Gründe. Die Städte waren da, wo die Industrie war. Bei der Industrie waren die Arbeiter und die Arbeiter haben sich organisiert und dann ist die Mentalität eher rot. Das ist in Deutschland genauso. Die Grossen: München. Wien ist so eine typische Grossstadt, die ganz grosse Fabriken gehabt hat auch grosse Arbeitersiedlungen. Da wohnt das arme Volk, das Durchschnittsvolk und die wählen eher sozial.

#00:25:48-6# TJ: Aber von eine höheren Perspektive noch: ist das nicht so, dass die Städte besser organisiert sind, dass die Energieeffizienz vielleicht besser ist.

#00:26:03-2# KZ: Da würde ich was anderes als Grund einführen. Die Stadt ist der Extremfall von knapper Fläche. Wer knappe Fläche hat, kleines Haus hat, der muss die Möbel so stellen, dass möglichst viel Platz zum Laufen bleibt. So ist es auch in den Städten. Die Städte müssen sich viel besser organisieren, damit sie das überhaupt noch bewältigen können. Wenn man jetzt das wieder hernimmt, was ich gesagt habe, die Autos brauchen so viel Platz, die machen so viel Lärm und Gestank, die nehmen auch Platz beim Stehen weg, weil wie die meiste Zeit stehen. Das ist eine unglaubliche Verschwendung. Und die kann sich eine Stadt überhaupt nicht leisten. Heute sind die Städte

eigentlich schlauer geworden. Aber irgendwann hat der Trend autogerechte Stadt geheissen. Man hat die Städte so umgebaut, dass die autogerecht sein sollten. Was ein Unding ist. Also eine autogerechte Stadt heisst, dass man da nicht mehr wohnen kann oder man sich nicht aufhalten kann - im Extremfall. Weil der Autoverkehr wird so viel Platz annehmen, dass gar kein Platz für was anderes bleibt.

#00:27:11-0# KZ: Es gibt gebaute Städte, die autogerecht gebaut wurden. Also Braunschweig ist so eine Stadt, die man versucht hat. Also meistens mit einem Ring ums Stadtzentrum drum. An dem liegen alle Parkhäuser. Drin gibt es vielleicht noch eine Fussgängerzone, wenn man Glück hat und Einfallachsen, die da drauf hinführen. Und man kann überall parkieren. Überall das Auto abstellen, Und das ist autogerecht.

#00:27:35-8# TJ: Und warum hat man das sich so überlegt. Was waren die Hintergründe, die Ziele?

#00:27:41-0# KZ: Ich glaube das war auch aus dem Gedanken, das Auto ist das Verkehrsmittel für alle. Und da muss es für alle gut sein. Das gab es eigentlich nicht, dass alle ein Auto hatten. In der Schweiz haben 20% der Haushalte über das ganze Land gesehen überhaupt kein Auto. Und die Zahl war schon mal bei 25% und es wächst wieder auf 25%, weil die Städte da einen so grossen Anteil dran haben. Und dann planen sie für 80% der Leute und nicht für 100, wenn sie fürs Auto planen. Von vornherein. In der Stadt planen sie für 50% der Leute höchstens. Ich glaube die Städte müssen effizient sein. Das ist der Grund dafür. Wenn man effizient sein will, dann ist das Modell die Stadt. Nutzungen eng zusammen, möglichst wenig Platz verschwenden...

#00:28:30-3# TJ: Jetzt wenn man sich überlegt, dass das alles Nachteile sind, was wären die Vorteile der Automobilität?

#00:28:41-9# KZ: ich sehe eigentlich viel stärker die Nachteile. Sie haben da noch die Frage, wofür man das Auto denn noch braucht in der Stadt. Da gibt es natürlich schon noch Gründe. Ich denke an den Güterverkehr. Und der macht in den Städten wahnsinnig viel aus. Wir haben in Basel die Untersuchung gemacht. Da waren wir erstaunt, dass es dort Zeiten gibt, wo der Güterverkehr 40% vom Gesamtverkehr aus. und das sind vor allen Dingen Lieferwagen, das sind nicht dir grossen LKWs, das sind Lieferwagen, die ganzen kleinen Lieferwagen von Handwerkern oder Zulieferern. Da denke ich, wenn man in der Stadt wohnt und arbeitet, da braucht es diesen Güterverkehr zur Versorgung. Und da bin ich der Meinung, da kann das Auto noch eine Rolle spielt. Es kann aber sein, dass man schlauere Konzepte entwickelt. Dass die Autos emissionsärmer sind. Da ist man aber noch nicht soweit gekommen im Güterverkehr. Der andere Weg, dass man andere Wege sucht, die Güter zu verteilen. Da gibt es schöne Beispiele Z.B. in Dresden gibt es so ein Tram, dass Güter transportiert. Allerdings von A nach B aber das ist schön, dass ein Tram dafür gebaut wurde, um Güter zu transportieren. In Düsseldorf gibt es ein Beispiel von UPS: die machen das mit dem Fahrrad. Die haben Verteilzentren, da werden die Pakete schon mit Lastwagen angeliefert. Von da werden sie mit Elektrovelos weiter verteilt. Super! Wieso macht man das nicht überall? Wenn es da geht, dann geht es an-

derswo auch. Abhängig von der Grösse des Gutes, das man transportiert. Da könnte man im Technologiebereich noch was machen. Also andere Technologien, oder andere Fahrzeuge, andere Verteilsysteme. Es gibt Gemeinden, die versucht haben, das unterirdisch zu lösen. Lech Am Arlberg hat für ihr Tourismuszentrum unterirdisch ein Tunnel gebaut, wo die Waren verschoben werden, damit man das oben nicht mehr hat. Das ist aber auch nicht so nachhaltig. #00:31:06-3# ((wird von Tunnelkosten und Elektrofahrzeugen gesprochen)).

#00:31:07-5# KZ: Da sind neue Ideen. In der Schweiz gibt es diese Idee so eine unterirdische Pipeline zu bauen, wo die Güter hin und her geschoben werden. Unterirdisch von A nach B (im Modellprojekt). Dann haben die Initianten so ein Tunnelsystem entwickelt, um die Güter in die Städe reinzubringen...

#00:31:47-2# TJ: Swissmetro: Finanziell war das nicht tragbar...

#00:31:50-1# KZ: Der Bund hat jetzt Geld versprochen, um das Pilotprojekt zu untersuchen ((nicht relevant)). Es geht darum neue Technologien zu entwickeln für den Güterverkehr, dass man weniger Autos in der Stadt braucht. Für mich ist das aber im Moment noch sehr weit weg. Ich kann mir gut vorstellen, dass man noch eine Weile mit dem Güterverkehr kutschieren muss.

#00:32:25-5# KZ: Oder Handwerker: ich habe schon paar Mal hier im Quartier Handwerker gesehen, die mit dem Velo kommen. Die haben immer das Problem, dass kein parkplatzfinden. Die haben dummerweise sich so umgestellt, dass sie in ihren Autos die ganze Werkstatt mitschleppen. Das geht dann natürlich nicht mehr. Sie müssen dann zurück zu dem, wie sie es früher gemacht haben. Die Werkstatt ist wo anders als an dem Ort, wo sie arbeiten. Das braucht grosse Umstellung. Deswegen glaube ich das geht lange.

#00:32:53-5# TJ: An welche Technologien würden Sie jetzt denken? Sie haben schon mal erwähnt...

#00:32:59-5# KZ: Velo. ((unverständlich)) ist aber nicht realistisch, das braucht zu viele Kapazitäten. Sonst einfach noch eine ganze Weile mit Fahrzeug kutschieren, die aber sehr emissionsarm sind. Natürlich das System Güterverteilzentrum, was ja eigentlich schon immer gibt weiter ausbauen. Dass man nicht mit den grossen Fahrzeugen von Punkt zu Punkt in der Stadt fährt, sondern das man Umschlag macht von grossen in das kleine Fahrzeug und das kleine Fahrzeug eine effiziente Route fährt. Das kann man gut planen heute. Die Technologie ist da ziemlich weit. Dass er keine Leerfahrten hat und das er wieder was mitnehmen kann usw. Das ist eigentlich nur eine Frage von der Planung. Die Modelle gibt es eigentlich alle schon, die werden bloss nicht eingesetzt im Detail jetzt.

#00:33:52-1# TJ: Wäre dann in solchem Fall auch so ein Carsharing für Güterverkehr denkbar?

#00:34:02-8# KZ: ((nicht ganz überzeugt)) Könnte ich mir auch vorstellen. In Zürich ist es zum Bei-

spiel, dass die Post in den Schwachverkehrszeiten die Briefkästen nicht mehr mit eigenen Fahrzeugen leert sondern mit Mobility, weil die da schwach ausgelastet sind. Das man Auslastungslücken dann nutzen könnte für Güterverkehr. In der Nacht ist das Problem wegen dem Lärm. Aber im bestimmten Rahmen könnte man sich das natürlich vorstellen. Das ungenutzte Fahrzeug dann für Gütertransporte nutzt. Das ist natürlich von der Fahrzeuggrösse abhängig. Alles noch im Ungewissen. Aber warum nicht?

#00:34:45-4# TJ: Jetzt würde mich interessieren, wenn wir nochmal über die nachhaltige Mobilität sprechen, wie sehen Sie dann die Mobilität in einer Stadt in der Zukunft. Jetzt abgesehen von den Grenzen, Limitationen.

#00:35:11-8# KZ: Ich bin da ganz dezidierter Meinung, dass das Auto für die Stadt nicht das richtige Verkehrsmittel ist. Und das ist auch für mich egal, ob das ein Elektroauto ist, ein Solarauto oder ein benzingetriebenes Auto. Weil die Emissionen sind nur ein Teil von der Problematik. Der Platzverbrauch ist eigentlich in der Stadt ein grosses Problem. Verkehrssicherheit ist ein Problem. in der Stadt vielleicht nicht so. Aber bei den beiden Themen ist die Technologie vom Auto überhaupt nicht entscheidend. Bei der Verkehrssicherheit kann man noch sagt "das autonome Auto", dann gibt es irgendwann keine Unfälle mehr. In den Städten bleibt immer das Thema Flächenverbrauch. Das wird noch in 100 Jahren so sein. Solange es das Gebilde Stadt gibt, dann ist die Fläche knapp und das Auto ist ein Verkehrsmittel, was von seinem System her unglaublich viel Platz braucht. Und sie können auch 4 Leute in ein Auto setzten, dann ist das immer noch schlechter als der öv oder Fuss- oder fahrradverkehr. Wenn Sie 15 Leute in ein Auto setzen, dann sind Sie beim Bus, beim öv. Das System gibt es schon. Von daher weiss ich gar nicht, wie man das machen könnte mit dem Auto. Für mich geht das nicht mit dem Auto nicht. Das Auto muss aus der Stadt raus. Das ist das Radikalszenario: das Auto ist aus der Stadt raus.

#00:36:27-4# KZ: Sie könnten z.B. auch ganz andere Wege gehen. Sie könnten sagen: wer einen Arbeitsplatz in der Stadt hat... nein, man könnte sagen: jeder muss da wohnen, wo er seinen Arbeitsplatz hat. Das wäre dann so ein Radikalszenario. Da gibt es keinen Anlass mehr mit dem Auto zu pendeln, weil man wohnt da, wo man arbeitet. So wie früher. Könnte man ein Gesetz einführen, das wäre ganz einfach. Das sind wir jetzt aber bei dem "kontrafaktischen Denken". Das ist eigentlich unrealistisch. Das wäre die einfachste Lösung. Man muss da wohnen, wo man arbeitet, dann entfallen die ganzen Pendlerwege. Den Freizeitverkehr haben wir da noch nicht im Griff. Das ist natürlich so. Da wollen die Leute mit dem Auto irgendwo in die Ferien fahren. Aber für einen Teil vom Problem wäre das ein Ansatz ((lacht)). Oder man verbietet einfach Parkplätze. Das ginge auch. Das sind wir wenigstens so ein bisschen auf dem Weg, dass man über die Parkplatzverordnung oder die Anzahl der Stellplätze, die man machen muss, reduzieren. Wenn man das Rückwärts überlegt, ist das ein Unding. Dass eine Behörde verlangt, dass man einen Parkplatz baut für ein Auto, wenn man eine Wohnung oder irgendeine Nutzung einrichtet. Ist ein Unding. Für wen ist denn das. Eigentlich kann es nicht so sein, das das so funktioniert. Wenn man das rückgängig machen könnte, dass man die Kopplung von Nutzung und zur Verfügung stellen von Parkplätzen aufhebt, dann wäre auch ein Teil vom Problem weg.

#00:37:58-4# Da haben Sie keine Parkplätz mehr in der Stadt auf dem Wege. Der andere Weg ist man schafft sie alle ab und der Weg über Gesetz einfach festlegen: niemand darf mehr Parkplätze bauen. Aber das dauert auch 50 Jahre bis die anderen weg sind.

#00:38:13-6# Das würde aber dazu führen, dass die Leute gezwungen wären, ihre Verhaltensmuster zu ändern.

#00:38:20-2# KZ: Das wäre der Zwang von der Seite, genauso wie der Zwang wäre: ihr musst da wohnen, wo ihr arbeitet. Dann müsste man das Verhalten ändern. Dann gibt es Druck. Ich bin sowieso überzeugt ohne Druck geht gar nichts.

#00:38:35-0# TJ: Das wäre ein Punkt, den ich mit meinem Analyseschema abzudecken versuche. Es gibt Push und Pull-Massnahmen. Das wäre dann eine Push-Massnahem.

#00:38:46-5# KZ: ich bin der Überzeugung ohne Druck geht gar nichts, weil uns geht es allen viel zu gut. Wir sind bequem. Solange uns kein Druck macht, bewegen wir uns nicht. Für mich ist ein Beispiel, wo mit Druck was erreicht worden ist, das ist im Bereich Rauchen. Da hat man einfach Druck aufgesetzt und zwar ziemlich massiv. Jetzt wird die Werbung nochmal eingeschränkt verboten. Man darf nicht mehr in Restaurants rauchen. Eigentlich ist Rauchen völlig verpönt. Alle stehen auf der Strasse wie ausgeschlossen. So könnte man die Autofahrer ja auch behandeln. Mit Druck kann man was erreichen. Oder etwas sanftere Form vom Druck ist die ganze Debatte um Gesundheit und Bewegung. Wir sind alle viel zu unbeweglich geworden. Und jetzt setzt man da sanfteren Druck auf, nicht über Gesetze, aber über Kampagnen. Man sagt den Leuten ihr musst euch viel mehr bewegen, ist alles ungesund, viel mehr zu Fuss gehen usw. Man kann schon was erreichen.

#00:39:39-9# TJ: Dieser Vergleich mit den Ziergarten gefällt mir. Das vor 40-50 Jahren ein Hype…

#00:39:56-0# KZ: Das Rauchen in Restaurants - noch vor 10 Jahren hat man das einfach hingenommen. Und jetzt ist das einfach weg. Heile Welt. Und wieso sollte das mit Auto nicht auch gehen, dass man was spürt. Wo man weisst, dass es sehr viele negative Auswirkungen hat, das man das weg bekommt.

#00:40:23-2# TJ: Wird die Freiheit nicht zu stark reduziert?

#00:40:27-1# KZ: Also ich bin kein Raucher. Wenn ich Raucher wäre, würde ich mich schon ärgern.

#00:40:34-1# TJ: Ich meine beim Auto.

#00:40:34-1# KZ: Das wäre genauso.

#00:40:40-2# TJ: Beim Auto gibt es aber auch Vorteile.

#00:40:45-0# KZ: Beim Auto gibt es einen höheren Nutzen als beim Rauchen. Beim Rauchen ist der Nutzen, den hat die Zigarettenindustrie. Beim Auto hat den Nutzen die Autoindustrie.

#00:40:57-0# TJ: Aber der Nutzen für die Stadt, für die Bevölkerung ist schon.

#00:41:06-1# KZ: Ich halte überhaupt nichts davon, wenn man versucht, beim Autoverkehr einen Nutzen zu konstruieren. Das ist nur Bequemlichkeit. Das ist kein Nutzen. Bequemlichkeit ist für mich kein Nutzen. Ich arbeite in der Verkehrsplanung. Da gibt es so Nutzwertanalysen und da steht so: wenn die Autos 2 Kilometer kürzere Strecke fahren oder schlimmer noch, wenn sie schneller fahren können, dann ist ein Nutzen. Das ist doch kein Nutzen. Am Schluss ist noch eine Emission. Wenn sie 2 km weniger Strecke fahren, dann könnte man vielleicht davon einen Nutzen konstruieren. Aber wenn Sie dafür schneller fahren, was meistens der Fall ist, dann gibt es wieder mehr Verkehrsunfälle, und mehr Emissionen. Also ich sehe wenig Nutzen vom Autoverkehr.

#00:42:03-7# KZ: Ich habe vom ersten Moment, wo das ging, habe ich ein Auto besessen. Mit 18. Ich habe vorher gespart, um ein Auto anzuschaffen. Ich bin leidenschaftlich gern Auto gefahren. Ich habe in ländlicher Region gewohnt. Dann bin ich in die Stadt gezogen und dann stand das Auto plötzlich immer nur noch rum, weil das einfach zu lästig war. Wenn man einen Parkplatz hat, dann hat man das lieber dort stehen gelassen. Aber ich habe noch nah am Bahnhof gewohnt. Dann bin ich nach Zürich gezogen. Da hatte ich noch ein grösseres Problem mit dem Auto das abzustellen. Dann habe ich gemerkt, das in der Schweiz ist der ÖV so gut. Also wer hier ein Auto hat der ist selber schuld, wenn man in der Stadt wohnt. Dann habe ich das Auto verkauft. Das ist 25 Jahre her. Und ich muss Ihnen sagen ich habe das keine einzige Sekunde vermisst. Im Gegenteil das war wie eine Last, die abgefallen ist. Man muss sich nicht mehr darum kümmern. Man wird befördert. Das ist ein reiner Genuss, wenn befördert wird, wenn ich nicht selber lenken muss. Ich fahre nach wie vor noch ein Auto. Der Spass ist eingeschränkt. Nicht mehr so wie früher. Weil das hängt damit zusammen, dass die Autofahrer auch ein bisschen schwerer bekommen haben: Geschwindigkeitsbeschränkungen, Stau und so weiter. Es ist nicht mehr so lustig wie 25 Jahren Auto zu fahren.

#00:43:17-7# TJ: Ist das nicht so, wenn man Familie gründet und sich die Umstände ändern, dass es auf einen Schlag kommt: ich brauche ein Auto.

#00:43:24-8# KZ: ich habe vier Kinder. Wir haben nie ein Auto gebraucht. In der Stadt ist das überhaupt kein Problem. Im Gegenteil. Die Kinder lernen viel früher sich selbständig zu bewegen, die gehen schon in die Schule zu Fuss. Das ist in Zürich super, die Schulwege sind ganz kurz. Sobald sie dann in die höhere Schule gehen, kriegen sind dann ein Abonnement für den öv, was relativ günstig ist für die Kinder. Da sind wir jetzt beim Pull. Man muss sich natürlich die Angebote machen damit es funktioniert. Nur Druck aufsetzen nutzt natürlich gar nichts. Es braucht beides. Von daher ist dieser Gedanke mit Push und Pull ist ein sehr guter. Also wer das erfunden hat, der hat sich gut überlegt, was da hinter steckt. Wir arbeiten natürlich auch mit dem. Also es braucht beides. Da bin ich fest davon überzeugt. Sie können die tollsten Angebote machen, wenn Sie keinen Druck aufsetzen... Entweder über Preis oder Restriktionen.

#00:44:28-6# TJ: wir haben das Thema nachhaltige Mobilität in 2050 nicht ganz ausgeschöpft. Wie stellen Sie sich das vor?

#00:44:44-1# KZ: Ich wollte noch was kurz sagen zu Ihrer Frage von vorher. Das Problem, warum die Leute mit den Kindern aus der Stadt rausgehen ist nicht wegen der Mobilität sondern wegen der Wohnfläche. Das ist das Problem. Wenn sie dann aus der Stadt raus sin dann kommt der Wunsch nach dem Auto. Wenn Sie draussen Wohnen dann haben wahrscheinlich eher schon ein Auto. Auch wenn Sie noch keine Familie oder Kinder haben. Das ist der Unterschied... also 2050?

#00:45:27-4# TJ: Anhand Ihrer Expertise... sollte sich das die Richtung entwickeln für die Stadt (weil die Städte da schon viel weiter sind), sollte der Bund und die Kantone nachziehen.

#00:45:52-4# KZ: Ich bin überzeugt, wenn es keinen Druck gibt, wie am Beispiel Zigaretten, dann sind wir in 30 Jahren nicht viel weiter. Der Druck, den es da unbedingt braucht: der kommt entweder von oben - das musste aber voraussetzen, dass die Politik was macht. War das bei Zigaretten eher von oben? Klar kommt immer was von unten und die Verbände haben da was gemacht. Aber eigentlich hat man das von oben verordnet. Es könnte aber sein, dass es Druck von unten gibt. Wahrscheinlich werden das die Städte sein, die sich noch mehr mobilisieren. Die mobilisieren sich jetzt schon. Druck zunächst mal auf ihre Stadtregierungen machen und die Stadtregierung dann Druck auf die Landesregierung macht. Das machen sie heute zum Teil auch schon. Ist in Deutschland übrigens genauso. Die Städteverbände sind die Vorausdenker. Und die setzen bei den Landes- oder Bundesregierungen immer etwas Druck auf. Die haben z.B. mal gesagt. Wie wollen die blöden Navigationssysteme nicht, weil die berücksichtigen unsere Verkehrskonzepte nicht. Wir haben Verkehrskonzepte, wo wir uns überlegt haben, wo die Autos durchfahren sollen und wo nicht und das Navi macht das kaputt. Das waren die die sich da gewehrt haben - eben die Städte. Weil sie genau gesehen haben, wo die Probleme herkommen.

#00:47:25-8# TJ: Städteverbände was sind das für Institutionen?

#00:47:30-2# KZ: Es gibt es in Deutschland und in der Schweiz auch. Eine Stadt ist alles über 10000 Einwohner in der Schweiz. Und die hat ein Dachverband und der heisst eben Städteverband. Und die organisieren, machen Veranstaltungen und machen Lobbyarbeit in Bern. Und das ist in Deutschland genauso. Deutscher Städteverband. Lobby für die Stadt. Da wäre die Schiene - der Druck kommt von unten von der Bevölkerung, der das zu doch viel wird. Da gibt es Anzeichen für. Sie werden wissen, dass man die Abstimmung über die Städteinitiative hatte. Das war ja auch der Auftrag, den wir für Herrn Kettner gemacht haben. Im Moment ist das in der Schweiz so, dass die Initianten der Städteinitiative sagen: Die Städte machen zu wenig, die setzen das nicht um. Haben zum Teil schon politische Beschlüsse gefasst, die dem zu widerlaufen. Da ist das Spannungsfeld zwischen der Politik, die die Stadt macht und zwischen dem was so unten das Volk eigentlich will. Und da sehe ich noch eine relativ grosse Diskrepanz.

#00:48:56-0# TJ: Der Bund würde auf die klassische Mobilität im Sinne von Automobilität setzen.

#00:49:03-6# KZ: Nein, das meine ich jetzt mehr auf die Städte bezogen. Die Stadtregierungen reagieren nur eigentlich auf Druck von unten. Die machen das nicht, weil sie es gut finden, machen sie

nicht autofreie Innenstädte oder so was. Sondern weil sie da aus der Bevölkerung Druck bekommen. über die Politik oder Parteien eigentlich oder über die Verbände. Da kommt der Druck eigentlich her. Also das Stadtparlament in Zürich ist viel fortschrittlicher als die Stadtregierung, die auch wieder aus mehreren Parteien zusammengesetzt ist. Wieder diese Kompromissgeschichte. Das Stadtparlament hat so eine grosse Mehrheit mit rot-grün, dass je länger je mehr die Stadtregierung zu bestimmten Schritten zwingen, die sie eigentlich nicht machen wollen, weil sie da kein Konsens drüber haben. Weil die rechte Seite ist immer dagegen - das ist Gewerbeverband. Bös gesagt - das Autolobby aber es geht nicht nur um das Auto. Es geht darum das eine andere Philosophie haben, was es braucht um gute Geschäfte machen zu können. Aber die setzen sehr stark auf das Auto natürlich.

#00:50:19-2# KZ: Also 2050? Ich bin ja auch kein Prophet. Mein Eindruck ist. Es funktioniert bis dahin, wenn der Druck sehr sehr gross wird. Also viel grösser als er heute ist. Es könnte natürlich auch durch irgendwelche ungünstigen Umstände sein. Dass man irgendwie eine Energiekrise kriegt, also ganz von aussen oder ein Atomunglück. Alles Sachen, die man sich nicht wünscht aber die denn auch etwas in Bewegung setzen können. Irgendwelche Einflüsse von aussen. Oder es gibt keine Energie mehr oder so was.

#00:50:56-1# TJ: Sollte sich was doch ändern. Sollte der Druck tatsächlich kommen, sei es durch die Ölkrise oder was anders, was müsste sich ändern, damit Mobilität nachhaltiger gestaltet wird?

#00:51:09-7# KZ: Schienen, wo es passieren könnte, ist eben der Energieverbrauch, dass man dort ein Problem bekommt und deswegen schneller vorwärts machen muss. Bei den Emissionen /C02 ist ja der Hacken, dass das langfristig wirkt, dass die persönliche Betroffenheit von den Leuten relativ gering ist. Also wenn es keinen Strom gibt, dann spüren die Leute das. Aber wenn der CO2-Gehalt überfordert, dann spürt man das wirklich erst wenn die ersten Leute tot umfallen. Das passiert hin und wieder auch schon mal im Sommer. Aber das vergessen die Leute ganz schnell wieder. Das löst nicht die persönliche Betroffenheit aus. Alles was die persönliche Betroffenheit auslöst, dass trägt dazu bei, dass der Druck aufgebaut wird. Zigaretten zum Beispiel. Jeder Nicht-Raucher füllt sich von Zigaretten eigentlich belästigt. Ein mehr die anderen weniger. Man kann einen persönlichen Profit draus ziehen. In dem Moment, wo man persönlichen Profit rausziehen kann, da sind die Voraussetzungen dann schon wieder besser. Zum Beispiel wenn jetzt jemand sagen würde: allen Leuten, die kein Auto haben, zahle ich pro Jahr 2000CHF, ein Ökobonus. Den kriegen sie ja einfach. Dann würde einige schon wieder überlegen. Und bei 4000 würde mehr sich das überlegen. So meine ich das. Das wäre jetzt ein Anreizsystem aber was auch den Druck erhöht um dann umzusteigen oder was anderes zu machen.

#00:52:37-9# TJ: So was ist denkbar - so ein Ökobonus...

#00:52:41-9# KZ: Oder wir kommen doch auf Roadpricing. Obwohl die Schweiz sich mehr oder weniger davon verabschiedet hat. Wobei so ein Roadpricing für Städte macht für mich überhaupt keinen Sinn. Ein Roadpricing für die ganze Schweiz macht Sinn. Wenn jemand, der ins Auto steigt, weisst was seine Fahrt kostet, dass er das sieht, dass das automatisch abgerechnet wird und er am

Ende des Monats eine Rechnung bekommt - je mehr fährt, der zahlt mehr und wer zu Zeiten fährt, wo das Netz ausgelastet ist, zahlt noch mehr. Also die Systeme gibt es. Das grösste was es da gibt ist ein Flächenroadpricing - das ist in Seattle. Irgendwelche grosse Computerfirma hat dort ihren Hauptsitz ((Amazon)). Die haben das für ein Gebiet von 4 Mio Einwohnern - das ist die halbe Schweiz. Das ist das einzige, was es gibt auf der Welt meines Wissens, in der Grössenordnung... also Flächenmautsystem. Das andere sind ja Stadtmautsysteme. Dort zahlen sie nur, wenn Sie über bestimmte Grenze kommen. Und da zahlen Sie, wenn Sie losfahren. Ins Auto steigen... Ausgerechnet in Amerika gibt es. Das wäre auch ein Drucksystem, da waren wir ja 2050.

#00:54:20-3# TJ: Vom Stadtbild, vom Bild der Mobilität?

#00:54:25-9# KZ: meinen Sie jetzt mein Wunschbild?

#00:54:28-5# TJ: Ja.

#00:54:28-5# KZ: dass die Autos weg sind. ((lacht)) Die braucht es nicht in der Stadt. Das ist ein absoluter Störfaktor.

#00:54:33-6# TJ: Herr Raymann hat eine Zahl genannt - Zwangsverkehr von 20%. Da kommt man nicht runter.

#00:54:45-4# KZ: Das kann sein aber das ist dann der Güterverkehr. Ich meine jetzt vor allen Dingen die privaten Autos. In die Stadt rein, aus der Stadt raus, in der Stadt. Verbieten. Weg. Wir reden jetzt über ein Wunschbild. Da braucht man keine Parkplätze mehr. Es gibt wahnsinnig viel Platz. Man kann überall laufen oder mit dem Velo fahren. Man hat auch nicht mehr dieses Gedränge. Man hat Platz für Ausbauten vom ÖV, den es sowieso braucht. Keine Parkplätze, man kann die Kreuzungen zurückbauen, die Lichtanlagen abbauen. Autos pfuu... Das ist Paradies. Autoarm sagen wir mal. 10% würden was bringen. 10% weniger. Dann hätten wir schon keine Verkehrsprobleme mehr. Wenn 10% weniger Autos da wären, gibt es keine Staus mehr. Auch in der Stadt weniger Probleme. Wir sprechen von 90% weniger Autos, das ist ja Faktor 10.

#00:55:49-9# TJ: Letzten Endes sprechen wir von Anzahl der Automobile. In Basel geht es um 10% weniger aber Verkehrsleistung.

#00:55:59-1# KZ: das sind Kilometer. Das ist ein ganz kompliziertes System. Also Verkehrsleistung innerhalb von einem bestimmten Perimeter ((obwod)). Es ist ja schwierig die Leute zu kriegen, die von aussen in den Perimeter reinkommen, da kann die Stadt Basel keine Massnahmen machen. Die Stadt Basel kann das nur auf dem Verhandlungsweg mit dem Umland eigentlich erreichen. Oder sie macht zu. Wir lassen keine mehr rein. Das ist politisch ((lacht)) nicht umsetzbar im Moment, würde ich mal sagen.

#00:56:37-5# TJ: Warum?

#00:56:41-2# KZ: Weil die Stadtregierung in der Regierung keine Mehrheit bekommen würde.

Wenn man eine Volksabstimmung machen würde, dann könnte es sein, dass es dafür eine Mehrheit gibt.

#00:56:50-8# TJ: Warum ist die Stadtregierung dazu nicht fähig, das umzusetzen?

#00:56:58-0# KZ: Weil sie natürlich dran angewiesen ist, dass sie auch mit dem Umland reden kann. Man kann sich einfach nicht abschotten und sagen, das ist jetzt unsere Insel und ihr dürft jetzt nicht auf die Insel drauf. Das kann ich mir im Moment nicht vorstellen, dass man das so macht. Also ich glaube nicht, dass es politisch durchsetzbar wäre. Es sei denn ((denkt nach)), ja auch dann... Es gibt ja Städteinitiativen, die wollen auch Volksabstimmungen. Die waren sehr moderat und auch sehr unterschiedlich. Es gab auch schon mal andere Volksabstimmungen, da hat das Volk dann aber auch nicht mitgezogen. Z.B. Generell 30 innerorts. Es schon ein bisschen länger hier. Irgendwo gibt es anscheinen eine Grenze, wo die Leute dann noch mitziehen oder sie dann denken jetzt wird die Einschränkung dann doch zu gross. also, wenn Sie keine Autos mehr in der Stadt haben, dann fangen die Leute an zu überlegen, die vielleicht selbst kein Auto haben aber die mal Besuch bekommen mit dem Auto und sich dann überlegen, was mache ich dann wenn ich Besuch bekomme oder wie kommt jetzt der Paketdienst zu mir, ode rder Briefträger oder weiss der Teufel... Das können sie sich nicht vorstellen. Dafür muss man alle Konzepte haben, um das rüberbringen zu können, damit die Leute mitziehen. Also wahrscheinlich ist das eher so die Politik der kleinen Schritte. Die man jetzt auch verfolgt. Und dann dauert‘s wahnsinnig lange.

#00:58:27-7# KZ: Darf ich noch was sagen, ganz allgemein. Fällt mir gerade auch ein. In Ihrem Papier kommt die Denkweise rüber: die Mobilität nimmt dauernd zu. Da wehre ich mich eigentlich immer gegen bei jeder Gelegenheit. Es kommt darauf an, wie man Mobilität definiert. Hinter der Aussage steht dahinter, dass man Mobilität mit Kilometerleistung gleichsetzt. Und dann stimmt die Aussage. Die Kilometerleistungen haben zugenommen. Jetzt nehmen sie im Moment nicht so stark zu. Mobilität haben aber noch andere Definitionsgrössen z.B. die Anzahl der Wege, die man macht. Und die Anzahl der Wege, die hat seit 50, 60 Jahren hat sich nicht verändert. Wir machen nach wie vor 3,3 Wege am Tag. Was sich geändert hat, sind die Verkehrsmittel und die Länge der Strecken. Und das hängt dann zusammen. Ich warne nur davor das so einseitig zu sehen, dass man sagt: die Mobilität nimmt zu. Das stimmt nur in bestimmten Kategorien oder bei bestimmten Kriterien. Aber bei den Wegen stimmt es überhaupt nicht. Im Gegenteil. Ist die Aussage völlig falsch.

#00:59:31-4# TJ: Ich habe davon gehört. Es wurde darauf zurückgeführt, dass die Technologie sich geändert hat und deswegen die Längen einfacher und schneller bewältigt werden können.

#00:59:45-8# KZ: Klar. Sind wir wieder beim Auto. Das war der Grund. Oder bei der Schiene trifft das natürlich auch zu. Schneller und weiter. Und das hat ja die Folge, dass die Leute noch wieder... Also die Leute kompensieren die gewonnene Zeit mit längere Strecke. Im Moment macht man das nicht mehr. Aber die letzten 20 Jahre ist das so passiert. Die Leute haben geschaut: ohh, eine Stunde Arbeitsweg das geht. Und wenn man die Autobahn ausgebaut hat, dann haben sie gesagt: oh dann

könnten wir auch dahinten hinziehen, da ist das Land viel billige. Da könnten wir uns das Einfamilienhaus leisten, was man sich sonst nicht leisten könnte. Das ist der Weg gewesen. Und den Weg zurück zu machen ist wahnsinnig schwierig. Die sind jetzt da draussen, haben ihr Einfamilienhaus, zwei Autos und machen alle Wege mit dem Auto. Und die müssten wahrscheinlich erst den Standort wechseln, weil da wo sie wohnen, da kann ich die Erschliessungsgute vom ÖV gar nicht hinbekommen. Das ist unmöglich. Viel zu zersiedelt.

#01:00:41-4# TJ: Sehen Sie die Möglichkeit in der Zukunft, dass sich wieder alles in die Städte verlagert - das Stichwort Urbanisierung.

#01:00:53-9# KZ: Ist sehr langfristig natürlich. Wenn wir jetzt bei kurzfristigen Szenarien bleiben. Ich wohne jetzt irgendwo in der Agglomeration, habe zwei Autos, mache alles mit dem Auto, die Frau fährt einkaufen mit dem Auto, beide zur Arbeit. Machen alles mit dem Auto. Die Kinder fahren auch noch in die Schule mit dem Auto. Jetzt müssten wir den Leuten sagen: ihr könnt jetzt mit dem Elektrovelo zur nächsten S-Bahn Station fahren. In der Schweiz geht das: die nächste Station ist sicher keine 5 km weg. Dann braucht ihr kein Auto mehr. Macht alle eure Wege mit dem (Auto) ÖV. Warum sollten sie das machen? Da müsste irgendwas passieren, dass sie das machen. Entweder wird das Auto so teuer, dass sie anfangen zu überlegen oder sie sind so ungesund, dass sie sich überlegen, wir könnten uns noch ein bisschen mehr bewegen. Es braucht einen wahnsinnig grossen Druck in dem Fall, um so eine Entwicklung. Rückgängig machen, können sie diese sowieso nicht mehr. Sie müssen dann warten bis die Häuser zusammen fallen. Die stecken immer wieder Geld in die Häuser, weil das ihr Eigentum ist. Macht je jeder so. er Weg geht eigentlich fast gar nicht. Oder wirkt nur sehr seh langfristig. Aber das sind dann 100 Jahre und nicht 50. Da müssen wir das heute anfangen einzuläuten. Der andere Weg ist, dass man denen so gute Angebote macht, dass die irgendwann merken, das geht besser ohne Auto. Das ist da draussen unheimlich schwierig. Das ist alles eingefahren. Das ist bequem für die Leute. Leisten können sie sich in der Schweiz sowieso alles. Alle können sich alles leisten. Ich übertreibe extra. Da kann sich jeder ein Auto leisten oder ein Elektrovelo.

#01:02:32-7# Das ist auch ein Hemmnis. Deswegen hat die Schweiz auch so hohe CO2 Emissionen. Die höchsten in Europa bei den Neuwagen, weil sich jeder so einen Monsterschlitten leisten kann. Die sind ja teuer die Dinge. Das Geld ist das. Muss dazu sagen, dass Schweiz keinen Krieg gehabt hat. Da ist wenig Vermögen verloren gegangen. Das Vermögen wird über Generationen weiter geerbt und die Kurve geht so hoch von dem Vermögen. Das ist unglaublich.

#01:03:20-6# TJ: Hinweis auf Polen und die Kriege...

#01:03:21-9# KZ: Das waren Kriege ganz klar. In Deutschland auch. Deutschland hat durch das Wirtschaftswunder in relativ kurzer Zeit aufgeholt. Aber das Vermögen ist trotzdem verloren gegangen.

#01:03:31-6# TJ: Was sonst noch? Strassen sind dann...

#01:03:35-2# KZ: ((nicht verständlich)) Da fehlt alles was umweltfreundlich ist. Meinetwegen auch der Transport mit einem Erdgas oder Elektroantrieb.

#01:03:48-1# TJ: Weiter: ÖV wie könnte er gestaltet werden?

#01:03:49-4# KZ: Ist gut. Kein Problem. Kann man ausbauen. In der Stadt muss ich nicht schneller sein. Ich bin sowieso schneller, wenn die Autos nicht mehr den öv behindern.

#01:04:04-2# TJ: Sie sehen keine neuen Technologien?

#01:04:06-2# KZ: Technologien in der Stadt? Das Elektrovelo haben wir schon erfunden. Das dient dazu die Steigung zu überwinden, die man z.B. in Zürich haben, damit man mit Velo fahren kann. Eine neue Technologie für die Stadt? Höchstens sehr abgehobene Sachen, eben unterirdische Versorgungsysteme für den Güterverkehr vor allem. Und den dann vielleicht auch noch zu minimieren. Aber neue Technologien in der Stadt?

#01:04:43-8# TJ: Im Öffentlichen?

#01:04:40-8# KZ: Gut, wir fahren relativ gut mit dem Tramsystem. Irgendwann brauchen Sie dann ein anderes System aber erst wenn sehr viel mehr Leute da sind. Also in Zürich gibt es immer noch Leute die über Metro/U-Bahn sprechen. Aber das ist ja kein Gewinn, weil das was ich an Zeit gewinne beim Fahren, das verliere ich beim Zugang. Das ist das System von diesen schnellen. Und dafür ist Zürich zu klein. Das brauchen Sie, wenn Sie eine Millionenstadt haben, oder so, bauen Sie das vielleicht noch. Weil sie Streck so lang wären. Aber in Zürich sind die Strecken kurz.

#01:05:09-3# KZ: Fällt mir jetzt spontan für die Stadt neue Technologien?

#01:05:18-3# TJ: Also Sie haben schon angesprochen: autonomes Fahren ist das denkbar?

#01:05:19-2# KZ: Das ist ein Gewinn in der Verkehrssicherheit aber es bringt das grosse Problem nicht weg im Platz, den wir nicht haben.

#01:05:30-5# TJ: Wenn man dann zum Beispiel die Mobilität so effizient gestaltet, dass die Autos die ganze Zeit in Bewegung sind und nicht stehen? Dass die Mobilität dann bewältigt wird?

#01:05:41-4# KZ: Dann habe ich immer noch den Besetzungsgrad für die Autos, der völlig im Keller ist. Es macht doch keinen Sinn eine Tonne Auto, oder es sind vielleicht in 20 Jahren nur noch eine halbe Tonne, heute sind es übrigens 2 Tonnen nicht eine, zu bewegen um eine Person zu befördern. Das ist doch - ineffizienter geht es nicht. Wer kommt auf die Idee so ein Ding zu erfinden. Wenn Sie heute eine Erfindung machen und so was vorschlagen würden: Sie haben ein neues Verkehrssystem, das wiegt 2 Tonnen und damit können Sie eine Person befördern - so ineffizient.

#01:06:21-5# TJ: Was wäre mit den PRT - Personal Rapid Transport? Z.B. Masdar City PRT ((http://en.wikipedia.org/wiki/Masdar_City))

#01:06:40-7# KZ: Aber schauen Sie. Die Systeme basieren darauf, dass es mal versucht wird, das Auto nachzumachen, indem man mit kleinen Einheiten versucht möglichst individuell, möglichst nach an von Quelle zu Ziel zu kommen. Das ist beim öffentlichen Verkehr ein bisschen anders. Das hat man das System ich laufe zu Haltestelle und dann fahre ich ÖV und laufe ich wieder von der Haltestelle. Den Vorteil hat es: man muss noch ein Stück laufen - das ist nicht ganz ungesund. Und dich bin auch noch froh um die Fussgänger, die es auf der öffentlichen Fläche hat, weil sie beleben den öffentlichen Raum und bringen so was wie Sicherheit in den Raum. Wenn ich alles das weg habe, wenn alle dann in ihren Kabinchen sitzen und rumfahren, dann gibt es keinen öffentlichen Raum mehr in der Stadt. Ich brauche für das System auch noch Platz zusätzlich. Und Platz ist, wie gesagt, das allergrösste Problem. Neues System in so einer Dimension, das braucht immer Platz. Auch wenn Sie das oben aufhängen, dann haben Sie wieder den Zugang. Da müssen Sie wieder da hoch als Benutzer.

#01:07:39-6# TJ: Da sehen Sie also keine Möglichkeiten?

#01:07:39-7# KZ: Ich kann mir das wirklich nicht vorstellen. Jedenfalls nicht bis zum Jahr 2050. Ich stelle mir natürlich immer die Stadt Zürich vor, weil ich da lebe. Wenn es natürlich Städte gibt, die überhaupt ganz schlechtes öffentliches Verkehrssystems oder keines, dann kann es natürlich eine unheimlich sinnvolle Sache sein mit so einem System überhaupt die Leute erstmal aus so eine Art öffentlichen Verkehr zu bringen. Und deswegen laufen diese Experimente dann vielleicht eher in den Städten, wo das so ist. oder das Car2Go, was man in Deutschland in Ulm ausprobiert hat. Ich glaube nicht, dass das in Zürich eine Chance hätte. Wir haben ein so gutes Carsharing System. Und die zwei nebeneinander das passt einfach nicht zusammen. Man merkt ja schon, das CS-System, die fangen jetzt an zu überlegen, wie kann ich den Zugang einfacher machen. Weil heute ist das relativ altmodisch, dass ich an den Standort gehen muss, und ich muss das Fahrzeug wieder an den Standort zurückbringen. Bei Car2Go kann ich das auch wo anders abstellen, da wo ich gerade hingefahren bin. Und da sind jetzt am Studieren, wie sie das erweitern können.

#01:08:46-9# KZ: Also Car-Sharing, das darf man nicht vergessen, ist für mich natürlich schon ein Baustein in dieser Mobilitätskette. Wenn ich denn mal ein Fahrzeug, wenn ich aus dieser schönen Stadt, wo keine Autos mehr sind, dann doch irgendwo mal hinfahren, wo das nicht so schön ohne Auto funktioniert, dann will ich natürlich dann schon ein Auto mir verfügbar machen können. Also das CS-System ist einer der vielen Bausteine der nachhaltigen Mobilität. Wenn ich ein Auto brauche, dann kann ich eins haben. Möglichst emissionsfrei, möglichst flexibel, möglichst nah. Also wenn ich hier loslaufe, dann habe ich hier in 1-Minute Fussweg habe ich die ersten zwei, in 2 Minuten die nächsten vier und in 5 Minuten Fussweg habe ich ungefähr 30 Mobility-Autos zur Verfügung. In allen Kategorien, bis zum Transporter. Was will ich denn mehr. Das reicht mir doch. Wenn ich einen Lastwagen brauche, dann muss ich 5 Minuten mit der Tram fahren. Dann habe ich einen Lastwagen. Zürich ist ein Paradies, was das angeht, oder die Schweiz. An jeder Ecke haben Sie ein Car-Sharing-Auto schon stehen. Dann brauche ich nicht noch das Car2Go, wo ich da irgendwo einsteige und aussteige. Das brauche ich gar nicht.

#01:10:04-6# TJ: Wir haben noch eine Viertelstunde. Das Thema haben wir schon ziemlich gut abgedeckt. Ich habe das so verstanden, dass der Faktor oder Dividend 10 möglich wäre und das ist eine... ((denkt nach))

#01:10:30-2# KZ: KZ: ein Gewinn an Lebensqualität?

#01:10:31-4# TJ: aber auch dass die Leute das auch in der Zukunft wollen.

#01:10:39-2# KZ: Also der Lorenz Rayman hat gesagt, er wäre bei 20% Autoverkehr, das wäre Faktor 8 ungefähr nicht Faktor 10. Ich habe gesagt, was den Autobesitz angeht oder die Motorisierungsrate, da gibt es schon Beispiele, die bei 20% liegen. Das könnte ich mir vorstellen, auch für 2050, dass man dahin kommt, wenn wir viel machen. Das betrifft aber wirklich die Stadtbewohner. Und die sind für mich nur wirklich 30-40% vom Problem, wahrscheinlich sogar weniger. Und für das andere Problem...

#01:11:28-6# TJ: das andere war: die von aussen?

#01:11:28-6# KZ: die von aussen kommen. Und da habe ich nicht das Gefühl, dass wir bis 2050 so viel erreichen können. Ich glaube eigentlich nicht da dran, dass wir das bis 2050 erreichen können mit dem Faktor 10. Ich kann mich da nicht ganz mit dem Kontrafaktischen anfreunden. Es gibt die Politik, in der Schweiz gibt es Volksabstimmungen und es gibt Hürden, Hindernisse und Widerstände. Ich sehe die Widerstände. Ich kann die einfach nciht ausblenden. Wenn Sie das nur auf den Wunsch beziehen. Dass ich mir das vorstellen kann: Ja, das kann ich mir sehr gut vorstellen. Lieber 2020 als 2050. Aber ich glaube nicht so recht dran. Vielleicht weiss ich da zu viel, wie die Dinge funktionieren. Es ist für mich schwierig ohne Validität und kontrafaktisch zu denken. Ich bin auch in der Ausbildung tätig und das nutzt nichts, wenn ich meinen Studenten so was vermitteln würden. Weil dann kommen sie in die Praxis und fallen auf den Boden.

#01:12:32-4# TJ: Das ist genau meine Vorgehensweise. Ich will erstmal schauen, was möglich ist oder möglich wäre. Und dann im nächsten Schritt was sind die Grenzen. Ich werde mit den Leuten aus Basel sprechen und die werden mir dann sagen das geht nicht, weil...

#01:12:50-8# KZ: Alle sagen dasselbe. Das geht deswegen nicht, das geht deswegen nicht. Es gibt tausend Gründe.

#01:12:55-4# TJ: deswegen spreche ich erstmal mit Verkehrsexperten, die vielleicht etwas weiter blicken können.

#01:12:57-3# KZ: Also, was ich mir, wenn man grosse Anstrengungen übernimmt, vorstellen könnte, dass man die Hälfte weniger Autoverkehr in einer Stadt hat. Aber 90% weniger bis 2050 ((Stimme unvorstellbar/unwahrscheinlich)). Ich glaube einfach nicht.

#01:13:10-8# TJ: Hier muss man vielleicht unterscheiden. Verkehre im Sinne von Verkehrsleistung oder die Automobile...

#01:13:22-8# KZ: Ich stelle mir Strassenquerschnitt vor, wo man die Autos misst. Und da drauf beziehe ich das - 50% weniger auf allen Strassen noch die Hälfte von den Autos. Wenn man grosse Anstrengungen übernimmt, könnte man das hinkriegen. Also der Weg ist eigentlich aufgezeichnet, weil die Städte, nicht nur die Stadt Zürich auch andere in der Schweiz, die haben sinkende Verkehrsbelastung auf der Strasse. Die nimmt nicht mehr zu. Im Gegensatz zum Umland. Da nehmen die Verkehrsbelastungen noch zu. Aber bei uns sinken die schon. Und das ist ein gutes Zeichen. Weil das zeigt, dass Massnahmen wirken, die man getroffen hat. Also Push und Pull-Massnahmen. Aber eben in so bescheidenem Umfang, das geht 1% pro Jahr zurück und es ist frühere 2 pro Jahr gewachsen. ((lacht)) Das dauert einfach zu lange.

#01:14:07-0# KZ: Wenn man in dieser Grössenordnung ((Faktor 10)) was bewegen will. Deswegen sage ich, da muss man sehr viel machen, wenn man auch nur 50% weniger Autoverkehr haben will. Und Ersatz durch andere Technologien: ein Auto ist für mich ein Auto, egal wie das betrieben ist. Im Hinterkopf ist die Fläche, die das braucht. Verkehrssicherheit, da kriegt man sicherlich bessere Sachen hin, als wir heute sie haben bis 2050. Da wird sich noch mehr tun. Also das ist wirklich ein Thema, wo die grössten Erfolge erzielt worden sind in der Verkehrssicherheit.

#01:14:39-1# TJ: Wenn wir jetzt das festlegen würden und sagen würden: wir wollen den Faktor 10 der Automobilität im Sinne von Anzahl der Autos hinbekommen? Was wären dann die Voraussetzungen?

#01:14:49-8# KZ: Dann muss die Stadt radikal die Autos verbieten in der Stadt. Also dann sind wir da, wo wir angefangen haben. Ich muss die Parkplätze abschaffen, ich muss das Reinfahren verbieten, sonst geht das nicht. Und ich lass den Güterverkehr noch drin. Das ist dann schon mehr als 10%. Deutlich mehr. Also ich muss auch Technologien für den Güterverkehr haben. Also ich schätze der Güterverkehr der macht zwischen 20-30% aus. Der Lorenz Rayman hat gesagt 20% notwendiger Verkehr. Das ist für mich eigentlich nur Güterverkehr. Oder Rettungsdienste. Feuerwehr. Polizei. Könnten auch mit Velo fahren ((lacht)). Aber da braucht es dafür sicher noch gute Projekte oder gute Ideen. Sonst schaffen wir es nicht. Also da muss man ganz radikal sein, wie bei Zigaretten.

#01:15:35-9# TJ: Ich finde den Vergleich gut.

#01:15:38-9# KZ: Der ist mir spontan eingefallen. Aber den finde ich eigentlich gut.

#01:15:41-4# TJ: Also so ein Quervergleich vielleicht...

#01:15:45-4# KZ: Da müsste man mal schauen was haben, wie war die Kette. Vielleicht geht das noch länger als wir das gemerkt haben. Vielleicht ging das schon vor 20 Jahren los. Ich weiss es nicht. Heute war wieder in der Presse. Heute wird alles verboten, was mit Werbung zu tun hat. Dann habe ich gedacht, das wäre noch eine gute Idee: Autowerbung auch verbieten. Könnten wir auch verbieten. Wieso nicht. Es gibt ein Riesentheater. Schlagen Sie das mal vor.

#01:16:13-6# TJ: Oder ein Teil der Werbung, wie bei Zigaretten, für die Kommunikation der Gefahren vorsehen...

#01:16:19-2# KZ: Genau. Autofahren ist tödlich: 300 Tote im Jahr, 20000 Verletzte. Genau. Das war eigentlich eine Schocktherapie. Ich kann mich noch erinnern, dass die Leute ihre Zigarettenpackung immer so umgedreht haben, damit sie das nicht lesen müssen... Die Schocktherapie. Also Aufklärung heisst das. Aufklärung über die negativen Wirkungen des Autoverkehrs oder der Mobilität generell. Das ist natürlich mein Kerngeschäft bei der Ausbildung.

#01:16:54-1# TJ: Andere Voraussetzungen? Wenn man das Analysschema als Grundlage nimmt... Kultur, Gesellschaft?

#01:17:21-0# KZ: Da ist mir was aufgefallen. Zunehmende Bedeutung von Werten wie Autonomie. Und das andere ist Bereitschaft von Individuen, gesellschaftliche Verantwortung zu übernehmen. Das ist für mich wie ein Gegensatz. War auch so gedacht wahrscheinlich. Ich habe das so verstanden: die Leute wollen das machen, was sie am liebsten machen wollen. Die wollen nicht, dass ihnen jemand reinredet. Wenn man Verantwortung übernehmen will, dann muss man eigentlich anfangen den anderen reinzureden, die sich ja nicht so verhalten. Wenn man autonom ist, ist ja nicht sozial. Und da sind wir bei der sozialen Komponente. Von daher finde ich das ist wie ein Gegensatzpaar.

#01:17:58-0# KZ: Übrigens was ich mir noch aufgeschrieben habe: die Velonutzung geht in der Schweiz relativ dramatisch zurück. Vor allen Dingen bei den Jungen. Die beim Auto so vorbildlich sind, aber bei Velonutzung kriegen wir da ein echtes Problem.

#01:18:14-5# TJ: Worauf ist das zurückzuführen?

#01:18:16-0# KZ: Das weiss man nicht so genau. Ich sage Ihnen ein kleines Beispiel. Früher in der Schule gab es eine obligatorische Veloprüfung. in der sechsten Klasse mussten alle Kinder eine Veloprüfung machen. D.h. da hat jedes Kind ein Velo mitgebracht, eigenes gehabt. Das ist abgeschafft worden. Und jetzt weiss die Hälfte von den Kindern gar nicht wie ein Velo funktioniert. Also der Staat hat da die Verantwortung abgegeben an die Eltern und die nehmen die Verantwortung nicht wahr. Ich habe das innerhalb von drei Jahren: das eine Kind hat noch die obligatorische Veloprüfung gemacht; der Lehrer ist mit denen die ganze Route abgefahren, hat den alles erklärt. Die konnten nachher tiptop Velo fahren. Meine andere Tochter hat gesagt: fährst Du mal mit mir die Route ab; unser Lehrer will das nicht mehr mit uns machen. in unserer Klasse haben sich nur 6 von 24 für die Veloprüfung angemeldet. Das ist ein Skandal. Die Stadt macht eigentlich gute Sachen, indem sie in die Schulen geht und da Angebote macht. Aber das kommt immer darauf an, was die Lehrer anbieten. Das mit der ((Lehrerprüfung?)) war ein kapitaler Fehler für mich. Das man das gehen lassen hat. Und da wurden die Kinder gezwungen. Druck. Die wurden gezwungen was zu machen. Zwar gab es keine Strafe oder so. Aber die haben auch Anreize gesetzt: wer die Veloprüfung bestanden hat, hat ein Geschenk gekriegt. Und die Kinder haben sich alle gefreut und haben das gut gefunden. Und jetzt sagt man, dass die Eltern sich darum kümmern sollen. Die Veloprüfung gibt es schon noch aber man muss...

#01:19:43-4# TJ: Ich habe letztens im Radio gehört, dass der Faktor dabei ist der Coolness-Effekt. Man will autonom sein, man will sich zeigen. Oder der Helm.

#01:19:58-1# KZ: Stimmt in der Shell-Studie ist das drin. Da geht es darum, da hat man gefragt, warum fahren die Jugendlichen kein Fahrrad mehr. Und in Basel hat man auch so eine Studie gemacht. Das hat der Daniel, wie heisst er mit Nachnamen, gemacht. Die finden Sie bestimmt. Basel Jugendmobilität mal angeben. Daniel Sauter. Die haben es rausgefunden durch Befragungen: die Jugendlichen finden es viel cooler mit der Tram zu fahren, weil da können sie mit dem Handy surfen und man kann viel besser abmachen. Und das Velo ist in dem Sinne nicht mehr cool. Eben, man muss noch einen Helm aufziehen. Die haben schon Grunde gefunden dafür. Die Verkaufszahlen sind konstant. In der Schweiz werden genauso viel Velos pro Jahr verkauft wie Autos. Ist erstaunlich. Ich weiss nicht, wo die ganzen Velos sind. Die sieht man draussen nicht. Die stehen irgendwo im Keller.

#01:20:59-0# TJ: Für die letzten 3-4 Minuten hätte ich noch zwei kleinere Fragen. In der Stiig-um Studie. Da waren Sie auch mit involviert. Mich würde auch interessieren, ich hoffe Sie verstehen mich jetzt auch richtig. Gibt es vielleicht so eine multiplikative Formel, also jetzt quantitativ gesehen, die z.B. aufzeigt, wie sich die einzelnen Massnahmen auf die Mobilität, Verkehrsleistung einer Stadt auswirken. Mir geht es darum, ob man so stellschraubenmässig das ausmessen kann.

#01:21:33-6# KZ: Die haben uns gezwungen das zu machen. Das wurde ja gemacht bei dem Stiig-um Projekt. Da müssten die Teams eine Methode entwickeln. Aber wir haben uns die Zähne ausgebissen. Die Zahlen zu finden, die Sie jetzt gerne hätten. Wir haben Beispiele gesucht, um dann abzuschätzen, wie viel Prozent bringt welche Massnahmen. Wenn man da viel Arbeit reinstecken würde, und wir hatten weder Zeit noch Geld dafür, dann könnte das wahrscheinlich machen. Man könnte wahrscheinlich mit guten Beispielen Prozentzahlen rausfinden, was das bringt. Aber es gibt so viele Abhängigkeiten - es ist in jeder Stadt wieder ein bisschen anders. Das müsste man wahrscheinlich auf ein Beispiel direkt beziehen oder wieder neu rechnen.

#01:22:22-1# TJ: Bei manchen Berechnungen habe ich da gesehen, ich weiss nicht welches Projektbüro es gewesen ist, das man schon Tabellen hatte mit Verkehrsentwicklungen, mit Besetzungsgrade usw. Und die haben dann versucht aufzuzeigen, was die Auswirkung auf die Automobilität ist.

#01:22:39-4# KZ: Wir haben es so gemacht. Wir sind einmal auf die Verkehrsmittel, das andere waren die Verkehrszwecke und das dritte waren die Verkehrsteilnehmergruppen. Wir haben für alle diese drei, haben wir das versucht mit einer anderen Methode zu machen eigentlich. Also wir haben gesagt: was müsste man für die Jugendlichen machen und so und dann die Massnahmen. Und was muss man bei Zecken, beim Freizeitverkehr machen und bei Verkehrsmitteln dann noch. Und dann diese freie Rechnung haben wir gemacht. Und den Quervergleich gemacht. Und dann daraus so zusammen komponiert. Aus Hilfslosigkeit, weil es diese Methode nicht gibt. Wir haben eine Methode versucht zu erfinden.

#01:23:18-6# TJ: Ich will so was aufsetzen, falls das überhaupt möglich ist ((KZ: schwierig)). Aber erstmal ganz abstrakt, da kann man noch vielleicht in die Einzelheiten reingehen. Ob man eine Möglichkeit hat diese vier, fünf Komponenten dann einfach zusammenzusetzen.

#01:23:33-5# KZ: Ich würde Ihnen empfehlen, dass Sie mit mehreren Komponenten arbeiten, weil bei einer laufen Sie wahrscheinlich sofort in den Fehler rein, wo Sie in der Grössenordnung sind, wo es unrealistisch ist, das Ergebnis. Das ist ja eigentlich ein bewährter Weg. Man könnte jetzt die Szenarien oder Wege oder Strategien, und versucht diese unten wieder zusammen zu setzen. Guckt bei jeder mal, was rauskommt. Wenn sie übereinstimmen, dann ist das ja wahrscheinlich gar nicht so schlecht. Bei uns haben wir erstaunlicherweise einigermassen gestimmt.

#01:24:10-2# KZ: Man hat gesehen, egal welche Schiene man fährt, man kommt auf eine Prozentzahl nachher von 8 und 16 sollen es sein. ((TJ: Genau)). Das hat uns darin bestätigt, dass man gesagt hat: ach ja, das Ergebnis war mit dem, was schon geplant ist, da kriegt man nur die Hälfte von dem, was man eigentlich machen müsste.

#01:24:31-9# TJ: Das war erstaunlich, dass es bei allen...

#01:24:34-4# KZ: Das hat mich auch erstaunt, obwohl die drei Büros völlig unterschiedliche Methoden hatten. Wir haben uns nie abgesprochen oder so. Es gab gar keine Zeit dafür, keinen Anlass. Alle haben dasselbe rausbekommen. Das kann nicht so falsch sein, habe ich gedacht. Jedenfalls die Grössenordnung, die hat schon gestimmt.

#01:24:50-0# TJ: Diese Methoden: in welchem Büro waren Sie?

#01:24:53-4# KZ: Die sind dokumentiert. Ich war bei Basler & Hoffmann. Das andere war EBP. Und Infras. Ab das ist gut dokumentiert beim Herrn Kettner. Auch die Berichte, die sind alle verfügbar.

#01:25:09-1# TJ: Also ich habe diesen Synthesebericht gesehen. Ich müsste also in diese Detailanalysen...

#01:25:13-1# KZ: Wenn Sie so was machen wollen in so einer ähnliche Art, dann würde ich es Ihnen das empfehlen. Also wir haben auch recherchiert - wir hatten zwar wirklich nicht so viel Zeit und Geld - und haben versucht zu finden was es gibt und wir haben nichts Gescheites gefunden. Deswegen haben wir gesagt: wir machen das jetzt selbst. Wir haben keinen übertragbaren Ansatz gefunden. Bei unseren hat es mich überzeugt, dass man eben verschiedene Schienen gefahren ist. Und hatten so ein bisschen das Gefühl: ach das kann nicht so falsch nicht sein, wenn unten dasselbe rauskommt. Und die zweite Bestätigung kam eben über die anderen Teams, die auf ähnliche Grössenordnung kamen. Und das war schon eher Überraschung, fand ich.

#01:25:48-7# TJ: Noch eine letzte Sache, die damit zusammenhängt. Wirkungsgefüge...

#01:25:54-8# KZ: Das haben wir aufgebaut. Das muss man vorher aufbauen. Was hängt wie zusammen. Und da kann man natürlich schon relativ viel anders machen als andere. Aber das hat ja jedes Büro machen müssen ein Wirkungsgefüge. Das hat die Stadt verlangt. Das war ein Teil des Auftrags. Erst das Wirkungsgefüge und nachdem die Ableitung.

#01:26:14-5# TJ: vielen Dank.

#00:05:16-0# KA: Ich denke eine Sache kurz zur Städteinitiative. Es war in den letzten Tagen in den Tageszeitungen, dass die Stadt Basel in Prinzip sagt "Ja wir wollen schon aber paar Jahre später", weil es sich zeigt, dass in dem Alltagsgeschäft viele von den notwendigen Massnahmen einfach um diese 10% Verschiebung zu erreichen auf Schwierigkeiten und Wiederstand stossen. Das ist dann, wenn kurzfristig so was erreichen würde, würde man ganz naiv anfangen mit Parkplatzbewirtschaftung, Parkplatzreduktion. Man würde versuchen, dass man das Budget findet, um den ÖV günstiger zu gestalten, obwohl das in Basel dann Schwierigkeiten macht. Man würde schauen, dass man Kapazitäten nimmt von den Autos und den Radfahrern gibt, in der Hoffnung, dass die Leute tatsächlich dann Fahrrad fahren, unbegründete Hoffnung aber so. Und selbst das läuft scheinbar jetzt in Schwierigkeiten. Ich glaube, dass die entscheidende Frage, die man sich stellen muss, ist: welches Niveau an Geschwindigkeit und damit Erreichbarkeit im Sinne von van Hensel ((?)) oder des Locksam-Terms ((?)) eines Zielwahlmodells will die Gesellschaft haben oder brauch die Gesellschaft, um zu funktionieren zu können, auf dem Niveau die wir heute haben. Klar es gab Städte mit 100'000 Einwohnern im 19 JH, die mit der Hälfte der Geschwindigkeit ausgekommen sind aber das war auf die Zeit, wo es vollkommen normal war, dass die Arbeiter neben der Fabrik arbeiteten und/oder normal sein, dass jemand eine oder Dreiviertelstunde zu Fuss zur Arbeit gelaufen ist. Das sind heute Zustände, die die meisten Mitmenschen höchstwahrscheinlich sich nicht mehr vorstellen wollen/können /sollen. Für uns ist dann die Frage, wenn wir uns dann diese Strukturen anschauen, dann ist die Frage: wie können wir die Firmengrössen mit den entsprechenden Einzugsbereichen mit der Geschwindigkeitsniveau vereinbaren, dass wir heute erreicht haben oder das wir dann senken wollen. Und da bin nicht mir nicht klar, ob das so einfach wäre ohne zumindest Wohlfahrtsverluste der Gesellschaft. Wohlfahrt ist vielleicht ein Falschbegriff. Sicherlich Einnahmenverluste im Sinne von Gehaltsverlusten und Bruttosozialprodukt-Verlusten. Vielleich wächst die Wohlfahrt trotz allem. Aber die Leute schauen erstmal aufs Geld. Das ist das Problem aus meine Sicht: **wie erreichen wir die notwendige Geschwindigkeit ohne die Autos**. Und dann kann man erst anfangen darüber nachzudenken. Das ist das erste, was ich da hole.

#00:08:18-1# KA: Jetzt zu den verschiedenen Änderungen, die auf uns zukommen. Carsharing ist sicherlich eine extremwichtige Sache. Die verschiedenen Modelle die im Moment durchdiskutiert werden oder im Betrieb sind z.B. One-Way Carsharing hat sicherlich Marktpotenzial, was jetzt ja auch eruiert und auch ausprobiert wird. Es ist die Frage, was es braucht, um es im großen Stil trotz allem durchzusetzen. Wächst das von alleine, weil genügend Autofahrer beschliessen ich brauch kein eigenes Auto mehr, weil ich mich drauf verlassen kann. Das ist noch nicht klar, ob das der Fall ist und ob auch die Autoverleihfirmen im Prinzip bereit sind ihre Flotten so auszubauen, um so was zu erreichen.

#00:09:08-2# KA: Es gibt paar Arbeiten von einem meiner Doktoranden Herrn Francesco Ciari. Er hat sehr viel zu Carsharing in seiner Diss und auch vorher gearbeitet. Die Arbeiten sind alle auf den Institutswebseite. Er hat sehr viel dazu gemacht. Wir werden zum Beispiel diesen Feldversuch von Mobility zu One-Way Carsharing in Basel mitbegleiten und unterstützen. Das ist sicherlich die Frage: findet man genügend Kunden um Carsharing auf dieses Niveau aufzubauen.

#00:10:10-5# KA: Das zweite sind natürlich die autonomen Fahrzeuge, die jetzt... es ist noch nicht klar... dass es sie gibt, dass man sie benutzen kann, ist klar. Sind immer noch etwas teuer und dass ist eine Frage der Massenproduktion. Die Frage ist da mit dem rechtlichen Status von den Sachen. Aber nehmen wir mal an, die Gesellschaft beschliesst, wie bei Atomkraftwerken, das Restrisiko zu nehmen. Wir leben einfach damit, dass es ab un zu Grossunfälle gibt, ansonsten sind wir alle glücklich, dass wir nicht mehr Auto fahren müssen.

#00:10:47-5# KA: Es ist immer noch die Frage werden die autonome Fahrzeuge als Carsharing-fahrzeuge oder vielleicht freundlicher formuliert Taxis fahren. Oder werden sie als persönliche Fahrzeuge fahren. Das ist noch nicht klar. Es gibt erste Versuche auszurechnen wie viel Fahrzeuge man denn braucht, wenn man autonome Fahrzeuge hat. Es gab Vortrag vor paar Wochen von Professor Carlo Ratti (MIT) und Kollegen Professor Allain Kornhauser (Princton Univercity), die sich mit autonomen Fahrzeugen beschäftigen, die auch immer wieder Schätzungen machen wie viele Fahrzeuge man tatsächlich braucht, um alle heutigen Bedürfnisse mit autonomen Fahrzeugen abzudecken. Das sind amerikanische Zahlen. Da kommen dann irgendwie 30-40% der heutigen Fahrzeugzahlen. Das ist was wir uns auch vorstellen können, mal so eine Übung zu machen mit unseren Modellen zu machen, um einfach mal zu schauen, welche Zahlen wir bekommen. Ich glaube schon, dass man die Anzahl der Fahrzeuge halbieren, auf 30-40% runterbekommt. Aber das sind keine persönlichen Fahrzeuge mehr. Da ist noch niemand lange Distanzen gefahren. Das sind diese Modellrechnungen, würde ich mal behaupten, beziehen sich auf den Alltagsverkehr in der Stadt. Sind dann auch die ganzen Lieferfahrzeuge, die denn immer noch dazu kommen.

#00:12:32-0# TJ: das ist nämlich auch was in den vorherigen Interviews sehr stark betont worden ist. Es gibt den Zwangsverkehr einer Stadt und den Verkehr, der von ausserhalb der Stadt kommt. Der ist sehr schwierig zu beeinflussen. Den Verkehr in der Stadt kann man noch relativ einfach beeinflussen.

#00:12:55-6# KA: Aus der Region kann man genauso beeinflussen. Schauen Sie sich die Städte wie Oxford an, die sehr wenig Parkplätze anbieten und die damit durchgesetzt haben, dass es relativ erfolgreiches P+R Programm am Stadtrand gibt. Mank kann sich vorstellen, dass man Städte innen für das Auto unzugänglich oder quasi unzugänglich macht und man die Leute, die dann immer noch kommen wollen, dass man sie dann abfängt am Stadtrand. Man kann sich das schon vorstellen. Die Frage die man sich immer stellen muss: wie lange werden die Leute kommen, wie lange werden die Firmen bleiben, die die Leute besuchen. Das geht in die Stadt wie Oxford vielleicht jetzt erstmal, die innert attraktiv ist. Die Uni, die nicht weg ziehen kann, die das lokale und regionale Einkaufzentrum ist. Da gibt es relativ wenig Alternativen, um auszuweichen. Bei regionalem Einkaufszentrum ist es schon wieder möglich, weil die umliegenden Städte bauen dann auch aus. Oder die Einzelhändler verlagern ihre Angebote dahin. Das ist schon möglich. Also man kann schon aber muss halt wollen. Und respektive auch respektieren, dass unter Umständen einfach Umsatz verloren geht.

#00:14:50-9# TJ: Diese Wohlfahrtsverluste, die Sie erwähnt haben und diese Abhängigkeit von der Geschwindigkeit. Wenn Sie dazu noch in die Tiefe gehen könnten. Welchen Einfluss

hat die Mobilität auf die Städte, deren Wohlstand, deren Attraktivität und Qualität? Und dann was sind die positiven Auswirkungen der Automobilität - hat die Automobilität positiven Einfluss auf die wirtschaftliche Konkurrenzfähigkeit einer Stadt.

#00:15:28-0# KA: Es gibt eine wachsende Literatur zur Frage, inwieweit Erreichbarkeit die Stadtgestalt beeinflusst und dazu beiträgt die Stadtgesellschaft produktiver zu machen. Es gibt keinen Zweifel daran, dass Erreichbarkeitsvorteile A) kapitalisiert werden in Bodenpreise und damit auch Attraktivität ausdrucken. Die Literatur dazu ist sehr sehr gross. Es gibt zwei Doktorarbeiten hier am Lehrstuhl aber auch weitere Arbeiten. Finden Sie sehr viel. Die Arbeiten bei mir waren: Fröhlich (2008: http://e-collection.library.ethz.ch/view/eth:31041), Löchl (Löchl, M. (2010) http://e-collection.library.ethz.ch/view/eth:1839), Tschopp (Martin: http://www.ivt.ethz.ch/people/tschopp). Da ging es immer um die Frage Erreichbarkeit messen, um zu schauen, wie wirken sich Erreichbarkeitsgewinne oder Veränderungen auf Bodenpreise, Wohnungspreise und/oder Bevölkerungsabnahmen bzw. -zunahme aus. Da gibt unendlich viel Literatur dazu.

#00:16:44-3# KA: B) Darüber hinaus gibt es zweite Literatur die sich fragt: wie wirkt sich Investition ins öffentliche Kapital (jetzt hier Strassen) auf das Wirtschaftswachstum aus. Da gibt es eine Arbeit aus den 60er Jahren von Aschauer (Aschauer, D., Public investment and producitvity growth in the Group of Seven, Economic Perspectives, 13(5), S. 17-25, 1989.). In der Folge davon hat sich sehr viel akademische Literatur damit beschäftigt. Das geht jetzt soweit, dass im Moment in der ökonomischen, regionalökonomischen Diskussion gibt es ganz klare Hinweise darauf, dass Erreichbarkeitsveränderungen tatsächlich zu Produktivität, Wachstum der Firmen beiträgt. Das ist verknüpft mit dem Namen Venables, Tony (er sitzt in Oxford: http://www.economics.ox.ac.uk/Academic/tony-venables) und ein ehemaliger Mitarbeiter von ihm: Dan Graham, die entsprechende Schätzungen gemacht haben und belegen damit, dass es diesen Produktivitätsgewinn gibt. Die Engländer sind inzwischen soweit, dass sie diese Produktivitätsgewinne in der Kosten-Nutzen-Analyse für Bahnprojekte resp. Strassenprojekte mitberücksichtigen. Cross-Rail z.B. - das Projekt in London ist teilweise mit diesen Produktivitätsgewinnen gerechtfertigt worden. Das ist heute relativ klar: Investitionen in die Infrastruktur führen sicherlich zu Bodenpreisveränderungen und führen darüber hinaus zur Erhöhung der Produktivität. Das Argument dahinter ist, dass es zu einem besseren Abgleich auf den Märkten kommt: sowohl auf den Gütermärkten, als auch auf den Arbeitsmärkten. Je grösser der Einzugsbereich ist den Sie selber wahrnehmen können, umso grösser wird die Wahrscheinlichkeit, dass Sie die Stelle finden, die Ihnen gefällt und der Sie auch am produktivsten sind. Das ist das eigentlich relativ simple Argument. Und auf den Bodenmärkten: je mehr Leute eine Stelle, umso höher wird die Wahrscheinlichkeit, dass dort jemand wohnen will, mit den entsprechenden Wirkungen auf den Preis. Das ist relativ klar und relativ gut belegt. Die Produktivitätswirkung ist noch nicht so ganz gut belegt. Die Wirkung auf die Bodenpreise fängt an... ich glaube Sie kennen sicherlich von Tühnens Modell (Johann Heinrich von Thünen: http://en.wikipedia.org/wiki/Johann_Heinrich_von_Th%C3%BCnen): das ist im Prinzip eigentlich klar seit 1826.

#00:19:27-0# TJ: Diese Erreichbarkeit: wir druckt sie sich aus, in welchen Dimensionen?

#00:19:31-4# KA: Man kann das unterschiedlich messen. Es gibt eigene Literatur zur Messung der Erreichbarkeiten, es gibt auch Bücher dazu. Die meisten Ansätze benutzen den Ansatz von Hansen, der schon 1960 vorgeschlagen worden ist. #00:19:50-0#

_EXKURS:
Hansen, W.G. (1959). How accessibility shapes land-use. Journal of the American Institute of Planners, 25, 73-76.

Hanson, 1995 Hanson, S. (1995). Getting There: Urban Transportation in Context. In The Geography of Urban Transportation, edited by S. Hanson, pp. 3-25. New York: Guilford.
_ENDE Exkurs:

Der dann alternativ begründet wurde von Ben-akiva und Lerman in den 80er Jahren.
_((Ben-Akiva, M.; Lerman, S.R. (1985): Discrete Choice Analysis. Theory and Application to Travel Demand, Cambridge, London 1985.))

Bei den diskreten Entscheidungsmodellen ist das der log-Sam Term eines Zielwahlmodells. Der log-Sam Term sagt einem was der Gesamtnutzen ist eines Satzes von Alternativen. Was der erwartete Gesamtnutzen ist. Wenn Sie jetzt ein Zielwahlmodel betrachten, dann sagt Ihnen das was ist der potenzielle Nutzen aller Alternativen, die ich jetzt als Kunde vorfinde in einer Region. Wird über den log-Sam Term ausgedruckt. D.h. im Zielwahlmodell messen sie wie viele Gelegenheiten habe ich am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen und was sind die Kosten, die ich habe, um zu diesen Zielen zu kommen. Das kann man dann unterschiedlich kompliziert machen. Aber im simpelsten Fall ist das einfach die Reisezeit mit dem Auto, mit dem öv. Und diese beiden Terme werden miteinander verknüpft und dann macht man eine Logarithmierung, um den abnehmenden Grenznutzen zu berücksichtigen. Diese Formulierung potenzielle Erreichbarkeit, wie auch immer dann bezeichnet wird, ist der ökonomische Ansatz, um das zu messen.

_ EXKURS ENDE

#00:21:17-8# KA: Das Argument ist, wie viel Orte kann ich erreichen, in denen ich was unternehmen kann. Und gewichte das. Also Hansen hat das eben nicht aus dem diskreten Entscheidungsmodell abgeleitet, sondern Hansen hatte die Argumentation: ich will ein Mass, mit dem ich berücksichtige, was kann ich erreichen (welche Gelegenheiten, Arbeitsplätze, Kinosäle, Einkaufsmöglichkeiten, Optiker, was auch immer). Und ich gewichte das mit der Distanz und berücksichtige, weil wir das schon seit dem Lillschen Reisegesetz kennen, mit einer exponentiellen Formel, also Diskontierung der Distanz, und summiere das einfach über alle Orte, die ich erreichen kann.

_EXKURS:
_http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Definition/lillsches-reisegesetz.html?referenceKeywordName=Reisegesetz#definition
_Gravitationsmodell der Abhängigkeit der Zahl der Reisenden zwischen zwei Orten von reiserelevanten Eigenschaften der Orte und der Reisedistanz:

R = \frac{Q\cdot Z}{D^2}

mit R = Anzahl Reisender je Zeiteinheit, Q = „Reisewert" des Quellortes, Z = „Anziehungswert" des Zielortes, D = Distanz zwischen den Orten. Maßgrößen des Reise- und des Anziehungswertes sind z.B. Bevölkerungszahlen, Haushaltseinkommen, Fremdenverkehrs- oder andere Dienstleistungsangebote der Orte. Dieses eher veraltete und einfache Reisegesetz wird heute abgelöst durch umfassende Untersuchungen und Aussagen im angebotsbezogenen Destinationsmanagement einerseits und in nachfragebezogenen Reiseanalysen andererseits.

_EXKURS ENDE

#00:22:15-3#: TJ: das sind dann die Aufwände, die man dazu benötigt, um dahin zu kommen.

#00:22:17-6# KA: Genau, die Gewichtungen sind die Aufwände: was kostet das in Zeit, in Geld und Zeit, in Geld (was auch immer Sie nehmen wollen) und Sie multiplizieren das mit der Anzahl der Gelegnheiten.

#00:22:34-4# KA: Die Literatur sollten Sie sich auch anschauen zur Erreichbarkeitsmessung, weil das eigentlich das zentrale Argument ist, wenn es um das Auto geht. Weil das Auto produziert hat, war zweierlei:

#00:22:49-8# Wenn Sie sich anschaun unter welchen Bedingungen das Auto im 19. JH entwickelt wurde: das war eigentlich die Situation, dass in den Städten in Amerika aber auch in Europa das Pferd dominierte resp. etwa gleichzeitig die elektrische Strassenbahn. Die Pferde sind im Prinzip an Ihre Grenzen gestossen, weil sie A) Futterkonkurrenz für die Menschen waren. Der Hafer ((owies)) musste irgendwo herkommen und das Gras auch. Sie stiessen an die Grenzen, weil im Prinzip die Logistiksysteme nicht mehr in der Lage waren, die Unmengen an Hafer und Gras in die Städte zu transportieren. Die Pferde waren dreckig und laut. Die starben all nah so lang, weil sie einfach überarbeitet wurden und produzierten Verkehrsbelastungen. Das war diese Situation in der im Prinzip das Pferd als System an die Grenzen stiess. Dass im Prinzip die selbstfahrenden Automobile entwickelt worden sind. Und das Auto war zu dieser Zeit eine Befreiung: es stank nicht oder es stank anders als die Pferde. Es musste nicht mit Heu gefuttert werden, sondern mit Benzin, was in Unmengen in Pennsylvania oder im Golf gefunden wurde. Es war die offensichtliche Lösung. Den Kampf um den Bürgersteig und um die Strasse das ist eine spannende Frage. Das war immer die Behauptung, dass die Autos die Fussgänger von der Strasse vertrieben hätten. Man müsste sich genauer anschauen, inwieweit die Pferde und die Pferdekutschen die Fussgänger von den Strassen vertrieben haben. Wie gesagt das Auto war die Lösung. Das Auto hatte technische Entwicklungsmöglichkeiten. Das Pferd war bei seinen 4-5 Kilometer fertig. Schneller wurden sie nicht. Die Autos haben uns ermöglicht eine viel viel grössere Geschwindigkeit zu erreichen und damit viel viel grössere Erreichbarkeit zu erreichen. D.h. die Städte konnten, gegeben die ((nicht verständlich)) Strukturen #00:25:10-6#, einfach weiter wachsen. Und das wäre mit den Pferden schwieriger geworden.

#00:25:18-4# KA: Kennen Sie das Buch: **The Horse and the City**. Das sollten Sie sich vielleicht anschauen.

#00:25:24-2# TJ: Warum ist das z.B. ein Verbrennungsmotor geworden und nicht ein Elektromotor? Was eigentlich damals diskutiert worden ist.

#00:25:40-6# KA: Also ich habe mich nie damit beschäftigt, warum damals diese Entscheidung getroffen worden ist. Ich könnte mir sehr gut vorstellen, dass an den Problemen lag, an denen der Elektromotor heute noch scheitert: das es keine vernünftige Methode gab, genügend Energie in Batterien zu speichern. Heute sind die Elektrofahrzeuge auf 150-200 km Reichweite beschränkt (je nachdem wie viel Geld man ausgibt). Ich weiss nicht, was die Reichwiete der damaligen Batterien war, ich kann mir nicht vorstellen, dass sie viel grösser war als heute aber sicherlich viel viel grösser und viel schwerer waren. D.h. es war damals eine relativ einfache Entscheidung zu sagen: ich nehme was, was hohe Energiedichte hat oder etwas, was eine niedrige Energiedichte hat. Plus man darf natürlich nicht vergessen, dass auf der Motorseite war höchstwahrscheinlich einfach mehr technologische Erfahrung vorhanden. Dampfmaschinen und Dampfmotoren hatte man ja schon nicht ganz 100 Jahre entwickelt, während Elektromotoren... wann hatte Siemens die Elektromotoren entwickelt? Das war alles erst 1860-1870. Das waren 20 Jahre zwischen den ersten Elektromotoren und dem ersten Auto. D.h. da war höchstwahrscheinlich noch nicht so viel Erfahrung. Das plus Energiedichte könnte dazu geführt haben, dass das Elektroauto als Seitenzweig wegstarb. Als die Entwicklung dann losging, ist dann natürlich so eine zweite Technologie war nicht mehr der Platz, Entwicklungskapazität da, um das weiterzubringen.

#00:27:53-3# TJ: Damals gestorben, heute wird das wieder belebt. Ist ein künstlicher Versuch oder?

#00:28:00-6# KA: Ich denke nicht. A) Es ist gewisser Druck da das Benzin zu ersetzen. Wir haben gute Gründe aus Umweltsicht, den Benzinverbrauch zu senken. Die ganze CO_2 Thematik resp. lokal die NO_x und Schwefelsäuresachen, gibt's gute Gründe das zu ersetzen, vorausgesetzt wir finden Mittel und Wege das nicht auf dem chinesischen Weg mit dreckiger Kohle zu machen. Insofern ist das angemessen, dass das jetzt entwickelt wird. Aber diese Fahrzeuge haben im Moment das Problem mit der Energiedichte. Das scheinen keine großen Durchbrüche erwarten zu sein. Diese Fahrzeuge werden funktionieren, wenn wir die Autofahrer davon überzeugen, dass sie ihre Erwartungen an das Fahrzeug verändern. Sie kennen diese Diskussion von Knie und Canzler in Deutschland das Auto als Reiselimousine und die Unangemessenheit dieser Reiselimousine für den Alltagsverkehr. Und ich denke mal diese Umstellung der Erwartungen, dass das Auto eben nicht mehr dazu dient einmal, zweimal oder vielleicht auch zehnmal im Jahr große Distanzen zu machen, sondern, dass man sich das Auto teilt. Im Prinzip eins für den Alltagsverkehr mit 100km Reichweite, was für die meisten Autofahrer mehr als reichlich ist. Und dann zweites Fahrzeug für die allfällige ((konieczny)) lange Fahrt. Und diese Aufteilung dieses Paketes, was wir heut in der Reiselimousine kaufen in zwei Fahrzeuge, das ist was noch im großen Stil passieren muss.

#00:30:03-6# TJ: Würde das nicht bedeuten, dass man dazu gezwungen wird mehr Autos zu

besitzen? Oder kommen damit auch neue Nutzungsmodelle zustanden?

#00:30:17-9# KA: Man wird sehen. Es gibt heute schon Leute, die drei Autos haben. Es gibt heute Haushalte, die zwei Fahrzeuge pro Führerscheinbesitzer haben. Also das wird man nicht verhindern können. Es wird dann einfach spannend werden, wie sich das entwickelt, ob die Haushalte sagen: wir sind nicht bereit das zu teilen, wir wollen das Fahrzeug zu unmittelbaren Verfügbarkeit haben, wir wollen nicht warten, wir wollen einfach losfahren können. Im Alltagsbereich möchte ich diese unmittelbare Verfügbarkeit haben aber wenn ich tatsächlich in Urlaub will, dann bin ich bereit ein anderes Fahrzeug zu mieten und dann loszufahren. Da kann ich warten und planen, das geht. Es ist noch unklar, was passiert. Diese Bereitschaft zum Teilen im Alltag, dass das Auto von einer Verlängerung der Person, letztlich Ausdruck der Person und der Persönlichkeit hin zu einem reinen Utility bzw. Werkzeug wird, das weiss ich nicht. Ob und wie diese Umstellung passieren könnte. Im Prinzip diese Carsharing-Unternehmen arbeiten ja daran. Das ist, was versucht wird, die Emotionen rauszunehmen aus den Fahrzeugen. Zu sagen es ist ein reines Werkzeug. Das greife ich, wenn ich es brauche und ansonsten lass ich es jemand anders benutzen. Das ist die grosse Frage.

#00:31:53-3# KA: Wir wissen, dass Mobility, was hier in der Schweiz, das erfolgreichste Carsharing-Unternehmen ist - hat jetzt eine Marktdurchdringung von 1,1-1,5 der Bevölkerung. Das sind noch nicht die 80-90% der Bevölkerung (in der Schweiz 650 pro 1000). Da ist noch sehr viel Wachstum notwendig. Diese Umstellung ist noch nicht ganz klar wie und wann sie passiert.

#00:32:30-3# TJ: Es wird oft gesagt, dass eine bestimmte kulturelle Veränderung nötig ist oder vorausgesetzt werden muss und dass das bereits passiert. Bei den jungen Leuten beispielsweise der Führerscheinbesitz zurück geht...

#00:32:45-2# KA: Ja, von 95 auf 90%. ((lachen))

#00:32:48-2# TJ: Die Frage ist, ob das tatsächlich möglich ist tatsächlich so eine grosse Veränderung bei den Menschen herbeizuführen. Dass sie sich entscheiden, das Auto ist jetzt nicht das Statussymbol, sondern wirklich eine Utility. Das ist die grosse Frage, ob das passiert...

#00:33:18-9# KA: Ja. Die Frage, ob dieser kulturelle Wechsel stattfindet, wird natürlich eine Frage sein, wie sehr das von der Ökonomie und den Preisverhältnissen unterstützt wird. Wir leben im Moment in einer Situation, in der viele Haushalte vor allen Dingen an den Rändern der Städte oder in der Agglomeration haben keine Parkplatzprobleme. In den Städten ist ein Grund weshalb viele Haushalte kein Auto haben, weil sie eben kein Parkplatz haben resp. sich keinen mieten wollen oder können. Das ist gar nicht so sehr freiwillig. Das ist auch teilweise aufgrund der Randbedingunen belegt. Kann man auch sagen, dass die Leute, die in der Stadt wohnen, wissen das und wollen das so haben. Die Frage ist, forciert eine Stadt, eine Gesellschaft das weiter, indem sie einfach die Abstellmöglichkeiten reduziert und sagt wir haben ausgerechnet wir brauchen nur 30% der heuteigen Menge an Fahrzeuge, um alle eure Fahrtwünsche zu erreichen und wir reduzieren die Parkplätze auf genau diese Zahl plus ein paar externe Besucher. Das wäre politisch potenziell denkbar, dass

man so was durchsetzt. Und dann natürlich die Carsharing Firmen bittet und auffordert entsprechende Kapazitäten zur Verfügung zu stellen. Könnte man machen. Die Frage ist, ob das gesellschaftlich durchsetzbar ist.

#00:34:58-0# KA: Wir können das als Ingenieure ausrechnen wie viel Fahrzeuge gebraucht werden. Die Frage ist, findet die gesellschaftliche Akzeptanz. Das ist dann die Mischung von gesellschaftlicher Notwendigkeit. Wenn wir z.B. sagen wir brauchen das Geld in der Zukunft, um unsere Rentner pflegen zu können. Wir können das Geld nicht mehr für die Autos ausgeben und die entsprechend zu reduzieren. Weil natürlich ein Argument für diese Art von Lösung, dass es gesamtgesellschaftlich deutlich niedrigere Kosten verursachen würde. Die Deutschen würden sagen: wir verlieren alle unsere Arbeitsplätze und die Zuliefererindustrien, die Autos produzieren. Aber das ist vielleicht eine andere Diskussion für ein Land ohne eigene Autoindustrie.

#00:35:50-3# TJ: Deswegen ist die Schweiz so interessant als Beispiel.

#00:35:53-8# KA: Wobei man aufpassen muss: die Schweiz hat eine grosse Autozulieferindustrie. Die Schweiz würde das auch merken.

#00:36:01-0# TJ: Gesellschaftlich gesehen, müsste tatsächlich was passieren. Den Leuten kann man einfach nicht die Möglichkeiten wegnehmen. Das ist meine Meinung. Man kann nicht die Freiheit reduzieren, indem man sagt ihr dürft jetzt keine Autos fahren.

#00:36:16-9# KA: Das ist die andere Frage. Das ist schon nochmal die Frage, die man diskutieren kann. Was ist das Geschwindigkeitsniveau, was gesellschaftlich vorgehalten wird. Wir können uns fragen: wir haben gesamtgesellschaftlich historisch betrachtet im 19. JH begann es damit, dass eigentlich europaweit die Strassen, etwa ab 1820, 1830, begann man die Strassen deutlich besser auszubauen. Dieser Ausbau der Strassen wurde umgelenkt mit dem Aufkommen der Eisenbahn. Man kann die Eisenbahn als den ersten Geschwindigkeitsschub verstehen. Die Eisenbahn erhöhte die Überlandgeschwindigkeiten von dem Tempo des zu Fussgehens resp. des Pferdes 8-9 km auf erst 30 und dann 60-70, 100-120 km. Der Strassenbau wurde umgelenkt in die Zubringer zu den Bahnhöfen. Dann erst mit dem Aufkommen des Automobils im späten 19. JH begann man darüber zu denken die Überlandstrassen deutlich zu verbessern. Es gibt ein schönes Buch über diese Zeit von Merki über den Siegeszug des Autos in der Schweiz: Christoph Maria Merki (http://de.wikipedia.org/wiki/Christoph_Maria_Merki). Der ist jetzt an der Uni Basel Historiker dort. Es beginnt und dann dauert es bis die Strassenbauer eine Lösung zu finden, Strassen zu bauen auf denen tatsächlich systematisch schnell gefahren werden konnte. Das war die Entwicklung der Autobahn als Typ über solche Zwischenscheine wie die Parkways in Amerika. Eigentlich mehr Ausflugstrassen durch schöne Strassenzeile. Dann HaFraBa.

_EXKURS:
_Der Verein wurde am 6. November 1926 als Verein zum Bau einer Straße für den Kraftwagen-Schnellverkehr von Hamburg über Frankfurt a.M. nach Basel von Straßenbaufirmen unter der Führung von Robert Otzen gegründet[1] und projektierte eine Autobahnverbindung von Hamburg über

Hannover und Frankfurt am Main nach Basel (und dann weiter durch die Schweiz nach Genua). Die damals geplante Trasse entspricht in etwa dem Verlauf der heutigen Autobahn A 5 (zwischen Heidelberg und Darmstadt abweichend der A 656, Teilen der A 6 und A 67) und dem nördlichen Teil der A 7.
_http://de.wikipedia.org/wiki/HaFraBa
_http://www.ak190x.de/Bauwerke/Die%20Reichsautobahnen.htm
_EXKURS ENDE

#00:38:28-3# KA: in Italien die Überlegung für die Autostradas. Bis dann zwischen 1930 und 1950 im Prinzip dieser Standardtyp entstanden ist. Es waren die deutschen Autobahnen, die in der Nazizeit gebaut worden sind plus die amerikanischen Bemühungen. Es war die Lösung gefunden, wie bauen wir Strassen auf denen mit hohen Geschwindigkeiten die Autos unterwegs sein können. Das ist das zweite, was wir gesellschaftlich gemacht haben, dass wir dann riesige Mengen Geld in die Hand genommen haben, um die angebotenen Geschwindigkeiten für uns dramatisch zu erhöhen.

#00:39:05-2# KA: vielleicht kennen Sie die Zeitkarten der Schweiz, die wir mal hier gemacht haben.

_Zeitkarten der Schweiz 1950 bis 2000:

_http://www.ivt.ethz.ch/vpl/publications/atlas

_http://e-collection.library.ethz.ch/view/eth:28947

#00:39:22-7# KA: was wir gemacht haben war wir haben Modelle gebaut um die Reisezeiten zwischen allen Schweizer Gemeinden in IV und im ÖV zu berechnen. Das sind im Prinzip Tabellen 2700 auf 2700 Zeilen und Spalten. Niemand versteht das. Wir haben diese Reisezeiten verwendet um die physikalische Karte der Schweiz so umzuskalieren, dass die Distanzen in Zeit gelesen werden können. Hier unten ist der Massstab - also eine Stunde 1950, 1960, 1970 usw. Was man jetzt hier sehr schön sieht, ist exakt die Wirkung des Autobahnbaus. D.h. die Schweiz die 1950 noch relativ verzehrt war. In der besonders die Randbereichen des Landes also das Engadin, Tessin, teilweise Jura, die Region hinter dem Jura wird homologisiert, d.h. die Geschwindigkeiten werden vereinheitlicht im Land. D.h. diese Karte sieht der Landeskarte schon deutlich ähnlicher. Das wichtigste ist, dass das Land schrumpft - auf knapp die Hälfte!

#00:41:04-5# KA: dasselbe haben wir auch für den ÖV gemacht. Dort sieht man auch, dass die Investitionen, die die Schweiz in die Eisenbahn gemacht hat auch dazu geführt haben, dass diese Verzerrungen deutlich reduziert worden sind. Das Ganze etwas näher zu graphischer Karte aussieht. Diese Berechnungen vernachlässigen die Wirkungen der Taktverbesserung. Die Schweiz ist auch für den ÖV noch etwas kleiner geworden als wir es hier darstellen. Aber auch hier eine systematische Beschleunigung, sprich Verkleinerung der Schweiz.

#00:41:46-7# TJ: Das kann man sehr deutlich erkennen. Können Sie mir nochmal kurz erklären, was diese Kästchen bedeuten?

#00:41:54-9# KA: Die Kästchen waren ursprünglich 10x10km Raster, das wir über die Schweiz gelegt haben, dass das entsprechend verzehrt ist. Man sieht, wo die Verzerrungen am grössten und wo am kleinsten sind.

#00:42:16-8# TJ: im MIV würde das bedeuten, dass tatsächlich die Geschwindigkeiten sich erhöht haben, Distanzen sich dadurch dramatisch verkürzt haben.

#00:42:21-8# KA: Das sind zwei verschiedene Sachen. Die Reisezeiten zwischen den Reiseorten haben sich verkürzt, weil die Geschwindigkeiten erhöht worden sind. Darüber hinaus haben sich die Verhalten der Schweizerinnen und Schweizer angepasst an diese Möglichkeiten, indem sie in der Tat längere Pendeldistanzen und längere Reisezeiten akzeptieren.

#00:42:43-7# Das sieht man auch ((an dieser schönen)) in den Schweizer nationalen Verkehrserhebungen, dass die Reisezeiten, die Reisedistanzen eigentlich systematisch ab den 70er Jahren, wo die erste Befragung durchgeführt wurde, bis heute weiter gewachsen sind.

#00:43:11-4# TJ: D.h. dass die Schweizer längere Reisezeiten in Kauf nehmen.

#00:43:18-1# KA: Nicht Reisezeiten. Auch das ein bisschen. Die Reisezeiten wachsen auch. Aber nicht so schnell wie die Distanzen, eben weil die Geschwindigkeiten erhöht worden sind. Sie sollten sich die Doktorarbeit von Herrn Cloud Weis anschauen, der bei mir genau zu dem Thema des induzierten Verkehrs gearbeitet hat, also der Frage inwieweit Geschwindigkeitserhöhungen oder Qualitätsverbesserungen in weitere Reisezeiten umgesetzt werden. Also diese Behauptung von **Sahavi** ist ja die Elastizität exakt -1 ist also im Prinzip jede Geschwindigkeitsverbesserung wird exakt in die genau vergleichbare Menge an zusätzlichen Kilometern umgesetzt. Weis findet jetzt empirisch, dass es nicht ganz 1 ist aber doch ein substanzieller Teil der Geschwindigkeitsverbesserung wird tatsächlich in höhere Distanzen umgesetzt. Aber dann sind wir natürlich wieder bei dem Argument der Erreichbarkeit und der Produktivitätserhöhung, dass natürlich diese Distanzerweiterungen auch dazu beitragen die Märkte besser abzugleichen: Arbeitsmärkte, Freundschaftsmärkte, Heiratsmärkte, Freizeitmärkte, die im Prinzip ermöglichen die Leute/Personen zusammen zu führen, die einfach sich treffen wollen.

Weis, C. (2012) Activity oriented modelling of short- and long-term dynamics of travel behaviour, Department Bau, Umwelt und Geomatik, ETH, Zürich.
_http://e-citations.ethbib.ethz.ch/view/pub:81868

#00:44:41-7# TJ: das wäre natürlich eine positive Auswirkung dessen.

#00:44:44-3# KA: Genau.

#00:44:46-5# TJ: Könnte man auch sagen, dass das gerade die positive Auswirkung der Automobilität ist? Verallgemeinert.

#00:44:51-5# KA: Ja, also im Prinzip die Erreichbarkeitserhöhungen und damit die Produktivitätssteigerungen der Gesellschaft in allen Bereichen, ob das nun Wirtschaft oder auch Privat ist, it der zentrale Beitrag. Und dafür sind die Leute bereit sehr viel Geld auszugeben. Abgesehen davon, dass es ein schönes Objekt ist und vielleicht ein Statussymbol ist. Aber diese Erreichbarkeitsverbesserung ist das wofür wir bezahlen. Wofür dann bezahlen mit dem Flugzeug unterwegs zu sein.

#00:45:24-8# TJ: Das Thema der Geschwindigkeit, das haben Sie ganz am Anfang erwähnt, das ist eine gravierende oder eine fundamentale Abhängigkeit, also jetzt die Geschwindigkeit und die Wohlfahrt. D.h., so verstehe ich Ihre Aussage von Anfang, sobald man sich vereint die Geschwindigkeit zu reduzieren, dann muss man Wohlfahrtsverluste hinnehmen.

#00:45:55-1# KA: Das ist die Erwartung, die wir im Moment haben. Oder man muss sich fragen kann man diese Wohlfahrtsverluste vermeiden, indem an anderer Stelle die Gesellschaft und auch die Wirtschaft umbaut. Eine Sache man kann diese ganze Begeisterung für das Internet kann als eine weitere Geschwindigkeitserhöhung interpretieren. Sie müssen nicht mehr zum Laden laufen. Das gut ist einfach auf Ihrem Smartphone. Irgendjemand transportiert das zu Ihnen. Das ist nichts weiter als eine massive Geschwindigkeitserhöhung. Man kann sich vorstellen, dass es vielleicht noch andere Methoden gibt, die wir zwar auf die physische Geschwindigkeit verzichten können aber auf der anderen Stelle die Geschwindigkeiten indirekt wieder reinholen.

#00:46:57-7# KA: Substitution. Physikalischer Verkehr durch elektronische Sachen plus Lieferdienste. Oder einfach das Gut wird direkt über das Netz geliefert oder die Dienstleistung. Sie gehen nicht mehr zum Arzt, sondern Ihr Arzt lässt Sie ihr Handy auf die Pupille und diagnostiziert Ihre Augenprobleme oder was auch immer er diagnostizieren kann. Aber letztendlich ist das die Geschwindigkeitserhöhung.

#00:47:32-1# TJ: Hier kommt mir gleich in den Sinn das Thema 3D-Printing. Ist das was in der Hinsicht kommen könnte?

#00:47:43-4# KA: Ja. Die Frage ist welche Güter können tatsächlich mit 3D-Printing hergestellt werden. Ich weiss nicht ob unsere Hemden aus dem 3D-Drucker kommen können. Keine Ahnung was die Maschinenbauer, Elektrotechniker, Informatiker, Chemiker da im Moment machen. Wir wissen es nicht. Es gibt sicherlich Produkte, die man über 3D-Printing machen kann. Ich kann nicht abschätzen wie gross der Anteil dieser Produkte ist und wie relevant er dann ist.

#00:48:25-9# TJ: Das Thema Geschwindigkeit würde mich immer noch interessieren, wenn wir noch dabei bleiben könnten. So habe ich das bis hierhin verstanden: wenn wir auf die Automobilität verzichten wollen in einer Stadt, dann müssen wir Geschwindigkeitseinbussen hinnehmen?

#00:48:41-9# KA: Ja. Aus dem einfachen Grund. Wenn wir jetzt davon ausgehen, dass... es kommt darauf an wie was gemacht wird. enn wir sagen wir verbieten das Auto. Punkt. Das Auto nicht mehr zur Verfügung haben. Dann ist die Frage haben wir an Alternativen. Wir können zu Fuss gehen, wir

können Fahrradfahren, wir können uns mit den städtischen ÖV-Verkehrsmitteln bewegen. Fahrrad, zu Fuss ist auf 4-5 km beschränkt - wir wollen nicht alle joggen. Das macht nicht so viel aus. Fahrrad ist, je nach Alter, Fitness auf 10-15 km beschränkt. Der städtische ÖV, wenn Sie mit Bus unterwegs sind, wird selten schneller 15. Strassenbahn, so wie sie hier in Zürich rumfährt, auch etwa 10-15. Sie kriegen höhere Geschwindigkeiten, wenn Sie Express-Dienstleistungen einbauen. Längere Strecken, wenn Sie in die Agglo reinfahren, dann wird es 20-30 Stundenkilometer. Mit dem Auto erreichen Sie heute, je nachdem wie dich es ist, 30. Und das ist natürlich erstmal eine Lücke. D.h. die Frage ist erstmal können wir die verbleibenden Angebote des ÖV tatsächlich so umbauen, um ähnliche Geschwindigkeiten zu erreichen und zu welchem Preis.

#00:50:15-5# KA: Erstmal, wenn Sie anhalten, sinkt die Geschwindigkeiten. Für den ÖV ist der Konflikt zwischen der Bedienungsdichte also Haltestellen und Geschwindigkeit. Und dann muss man sich fragen, kann man das System so aufteilen, dass man Expresslinien, die wirklich schnell sind, mit einem Nahverkehr also mit einer dichteren Bedienung abdecken kann. Und das einzige Beispiel, in dem es im Moment wirklich durchexerziert wird, aber ich weiss jetzt empirisch die Geschwindigkeitsunterschiede sind, ist New York. NYC hat das U-Bahn System in Teilen von Anfang an so gebaut hat, dass es im Prinzip "locals" und "express" gibt. Ich kenne kein anderes U-Bahn-System, wo es ähnlich gemacht worden ist. Das ist meine Ignoranz vielleicht aber ich kenne kein anderes. Paris ist das Gegenbeispiel. Paris ist die U-Bahn ist zwar schön aber langsam, weil sie alle so nah hält.

#00:51:20-5# TJ: In Paris, habe ich jetzt gerade gehört, wollen sie auch die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 setzten in der Stadt.

#00:51:31-0# KA: Hier in Zürich z.B. sind praktisch alle Wohngebiete auf 30 beschränkt, auf den Hauptstrassen bis zu 50. Während des Tages erreichen Sie keine höheren Geschwindigkeiten aufgrund der Verkehrsbelastung. Es geht an bestimmten Strecken, in bestimmten Tageszeiten, in denen das noch schneller in der Stadt gefahren werden kann. Das ist in Paris höchstwahrscheinlich viel dramatischer, weil Paris noch wesentlich dichter ist als Zürich. Man muss sich die Frage stellen: in Paris an welchen Stellen, wie häufig können die Leute sowieso schneller fahren und dann können wird dieses Tempo 30 ist dann nur eine symbolische Beschränkung, weil sowieso niemand schneller fahren kann. Es wird nur symbolisch gesagt. Es ist wie mit dem Streit um die Geschwindigkeitsbeschränkung auf den deutschen Autobahnen. Es geht um Symbolik aber 80-85% aller Strecken haben sowieso Geschwindigkeitsbeschränkungen in Deutschland. Es geht nur noch um die paar verbleibenden Strecken in der Pampa, von Hamburg über Rostock nach Stettin, wo vielleicht noch schnell gefahren werden kann, weil da halt niemand ist. Oder von Würzburg na Heilbronn, weil da auch niemand fährt. Da sind halt wenige Leute. Und da, wo Leute sind, kriegen Sie die Geschwindigkeit von alleine runter. Da muss man dann immer fragen, ändert sich praktisch was oder geht das einfach um die Symbolik.

#00:53:25-3# TJ: Die Geschwindigkeit ist auch eine Stellschraube, mit der man die Automobilität beeinflussen kann.

#00:53:34-4# KA: Sicherlich. Im Prinzip ist es etwa so, wenn ich Ihnen sage, Sie haben jetzt Ihren Smartphone aber Ihr Anbieter sagt Ihnen Ihre Bandbreite wird von 1GB/s auf 1MB/s runtergefahren. Dann weiss ich nicht, wie lange Sie ihr Smartphone noch haben. Ob Sie sich dann sagen: dafür gebe ich nicht mehr so viel Geld aus. Die Geschwindigkeit ist, was Sie mit dem Auto kaufen. Sie kaufen diese Möglichkeit diese Reichweite zu bekommen. Das ist das Paket. Wenn das nicht mehr da ist, überlegen Sie sich noch, ob Sie es brauchen resp. ob Sie es so häufig nutzen resp. die Konkurrenzangebote werden einfach attraktiver. D.h. die Wahrscheinlichkeit, dass Konkurrenzangebote genutzt werden, wird höher. Da sind die Autofahrerinnen nicht anders als jeder anderer Konsument.

#00:54:31-7# KA: Das gesagt gehabt. Es ist ein gesellschaftlicher Entscheid, welches Geschwindigkeitsniveau wir haben wollen. Und klar können wir uns als Gesellschaft für ein bestimmtes Geschwindigkeitsniveau entscheiden, weil wir sagen wir wollen das haben, weil es soziale oder Sicherheits-Wirkungen haben, die wir möchten, uns erlauben würde den Kindern mehr Freiraum zu geben, weil wir die Stadt von Autos nicht zugestellt sehen möchten. Es gibt Begründungen, warum man das macht und die auch zu Entscheidungen führen können. Ich sage nicht, dass es nicht so ist. Aber man muss sich drüber bewusst sein, dass man das nicht um sonst haben kann.

#00:55:13-4# TJ: Gibt es Möglichkeiten, das zu berechnen, aufzuzeigen, was die Verluste wären. Oder was sind die Kosten einer Geschwindigkeitsbegrenzung?

#00:55:25-1# KA: Dafür sind Verkehrsmodelle da. Sie können einfach mit den Verkehrsmodellen ausrechnen, wie viel mehr Reisezeit gebraucht wird. Ein gegebenes Nachfrageniveau. Wenn die Modelle entsprechend formuliert sind, könnten Sie sich ausrechnen, welche Verlagerungswirkungen auf andere Verkehrsmittel man bekommt. Damit wiederum weitere Geschwindigkeitsverluste hat. Im nächsten Schritt könnte man sich ausrechnen, was die Gesamtwirkung auf die Anzahl der Fahrten ist, weil auch da wissen wir einfach, dass die Geschwindigkeit die Mengen der Fahrten als solches erhöht. Die Elastizität ist zwar nicht so gross, aber sie gibt es. D.h. man kann das ausrechnen und dann kann man sich fragen, was für eine Wirkung das auf unsere Produktivität hat. Da gibt es im Moment noch nicht wirklich genug Empirie.

#00:56:25-4# KA: In England läuft zurzeit ein grosses Forschungsprojekt, das in Teilen sich mit den Fragen beschäftigt. Für Deutschland weiss ich davon nichts in der Richtung. Es gibt Untersuchungen in Spanien, wo ein spanischer Kollege sich damit beschäftigt hat - Arbeitsmarktsachen. Wir machen jetzt eine kleine Studie für die Schweiz, in der wir probieren das zu zeigen. Aber das sind natürlich alles relativ kleine Studien. Da müsste man wirklich nochmal investieren, um sich die Rechenschaft drüber abzulegen ((skladac sprawozdanie)), was die Wirkung ist.

#00:57:01-7# TJ: Wenn wir von der Produktivität sprechen und von den Verlusten: in welchen Dimensionen spiegelt sie sich wider?

#00:57:05-9# KA: Also das ist jetzt tatsächlich Produktivität im betriebswirtschaftlichen Sinne. Es gibt verschiedene Studien, gerade aus England, und spanische Studien, es gibt auch eine ((indi-

sche/englische)) Studie - die machen das über Löhne. Das wollen wir auch in der Schweiz so machen. D.h. man fragt sich einfach: gibt es eine Wirkung der Erreichbarkeit einer Region, so formuliert, wie ich vorhin gesagt habe - diese Potenzialerreichbarkeit - auf das Lohnniveau in einer Stadt und in einer Gemeinde. Wenn man dort zeigen kann, dass Gemeinden mit niedrigeren Erreichbarkeiten die Lähne niedriger sind, kann man im ersten Schritt erstmal darauf zurückführen, dass die Erreichbarkeit gibt, die die Löhne in die Höhe treibt resp. die Firmen nicht produktiv genug sein können, um die Löhne zu bezahlen, die man sich erwünscht. Das ist im Prinzip der Zusammenhang!

#00:58:07-5# KA: Und in England hat man darüber hinaus - also das ist eine Studie, die Graham und einer seiner Doktorandinnen gemacht. Da gibt es einen Vortrag - der ist jetzt etwa 6-7 Jahre her - bei einer Konferenz, die wir hier in der Schweiz organisiert haben - die heisst STRC (http://www.strc.ch/). Es gibt eine Webseite dazu, da gibt es alle Vorträge drauf. Resp. sie schauen einfach Dan Graham, Imperial College nach. Er hat noch direkter die Produktivität gemessen, weil es in England die Daten dazu gibt. Die Englischen Unternehmen müssen alle ihre Bilanzen in Company's House hinterlegen jedes Jahr. Es gibt weitere Firmen, die diese Bilanzen auswerten und im Prinzip rausziehen: Kapitaleinsatz, Mitarbeiter, bezahlte Löhne, Umsatz und Gewinn. Einfach zur Verfügung stellen als Datensätze. Graham hat diese Daten mit den Daten über die Geschwindigkeit verknüpfen und konnte zeigen, dass bei Geschwindigkeitsveränderungen aufgrund für Investitionen in den Strassenverkehr tatsächlich positive Wirkungen auf den erzielten Umsatz resp. erzielten Gewinn pro Kapitel erreichbar ist.

#00:59:49-0# KA: Ich habe inzwischen gehört, dass er Zweifel an dieser ersten Studie hat aber Sie müssten es rausfinde, wo er da in zwischen ist. Das wird natürlich mit grossem Aufwand ökonometrisch geschätzt, um das richtig zu machen.

#01:00:06-8# TJ: Ich würde gerne noch auf ihre Aussage von Anfang zurückgreifen. Wir haben kurz über Basel und die Stadtinitiative gesprochen, die jetzt scheitert.

#01:00:18-1# KA: Scheitert, ist vielleicht übertrieben. Aber sich verzögert, nicht sofort umgesetzt wird.

#01:00:20-4# TJ: Sie haben da von naiven Massnahmen gesprochen...

#01:00:28-5# KA: Naiv heisst, die ersten die jetzt einem einfallen. Die sind nicht naiv im Sinne... Das sind die Sachen, die man machen muss. Aber man läuft sofort in den politischen Wiederstand. Das merken Sie in jeder Stadt, wenn die Stadt sagt wir bauen jetzt einen neuen Fahrradweg und hier fallen 10 Parkplätze weg. Die Einwohner möchten die behalten. Oder wenn die Stadt sagt: ok, dann verschieben wir die Parkplätze einfach 2 Meter nach drüben, dann schreien die Autofahrer, wir haben nicht genug Platz auf der Strasse. D.h. in einer Situation, in der in einem Land 650 Fahrzeuge pro 1000 Einwohner da sind, gibt es eine grosse von Stimmbürgern, die ein Interesse daran haben dieses Fahrzeug, das sie für ziemlich viel Geld erworben haben, auch nutzen zu können. In den Städten sind das vielleicht 350 Fahrzeuge pro 1000 (hier in Zürich sind das 350/1000). Da sind immer noch ziemlich viele Wähler, die ihr Geld ausgegeben haben, um ihre Fahrzeuge fahren zu können.

Die haben die Fahrzeuge nicht dafür gekauft, um sie im Vorgarten als Objekt zu bewundern.

#01:01:45-3# TJ: Obwohl es gibt Leute die das forcieren würden.

#01:01:47-6# KA: Wie gesagt, die meisten Mitmenschen haben nicht die Bereitschaft 50000 CHF oder € auszugeben um ein schönes Objekt zu haben. Die geben nicht mal so viel Geld aus für ein echtes Kunstwerk, geschweige denn für die Juwelen für ihre Frauen ((lacht)). Ich denke mal das Auto ist als Konsumobjekt natürlich extrem gut als Paket. Sie haben ein Objekt, das teilweise einfach als Objekt schön ist und ein Objekt mit dem Sie sich sehr viel Geschwindigkeit kaufen. Diese Doppelnutzung ist einfach da. Und die wenigsten sind bereit sich ein Bugatti für 10Mio in den Vorgarten zu stellen. Die Vororte wären schöner, wenn da lauter Bugattis stehen würden.

#01:03:11-3# TJ: was verstehen Sie unter nachhaltiger Mobilität?

#01:03:13-5# KA: ((lacht)) Für mich hat das Wort Nachhaltigkeit in Mobilität eigentlich nichts miteinander zu tun. Verkehr ist ein Konsumprozess und als solches nicht nachhaltig. Verkehr und Bewegung leistet einen Beitrag zu Nachhaltigkeit, indem es bestimmte Prozesse unserer Gesellschaft ermöglicht. Der Verkehr als solches kann effizienter gestaltet werden, weniger dreckig gestaltet werden. Ich verwende das Wort nachhaltig und Verkehr eigentlich nicht gerne zusammen, weil es nicht miteinander zu tun hat.

#01:03:58-7# TJ: was würde nachhaltig in Mobilität bedeuten.

?#01:04:02-1# KA: Es ist ein Konsumprozess. Was ist daran nachhaltig. Wir haben die Zeit die wir verbracht haben, die ist weg, die kommt nicht wieder. Die Autos, die Fahrräder die wir benutzen, sind einen Tag älter, 500km weiter abgefahren worden. Da sehe ich nichts Nachhaltiges.

#01:04:26-0# KA: Wo da die Nachhaltigkeit Dirn ist, dass wir ermöglichen mit unserer Bewegung einen Beitrag zu leisten, dass unsere Gesellschaft weiter leben kann. Nachhaltigkeit ist ja immer, geht darum der Gesellschaft ihr Überleben zu ermöglichen und dazu leisten wir natürlich einen Beitrag. Ich persönlich sage, wir sollten weggehen von dieser Worthülse ((Als Worthülse wird ein sinnentleertes oder ein gedankenlos gebrauchtes Wort bezeichnet.)) inzwischen. Und uns darauf fokussieren: wie gestalten wir den Verkehr effizienter. Können wir dieselben Bewegungen mit weniger Ressourcenverbrauch, weniger Externalitäten produzieren. Das ist eine legitime Frage. Aber ich persönlich versuche das Wort nachhaltig zu vermeiden.

#01:05:04-6# TJ: Das sehe ich genauso. Ich verstehe schon Nachhaltigkeit in Bezug auf Forstwirtschaft...

#01:05:17-1# KA: oder auf der gesellschaftlichen Ebene: wie organisieren wir uns so, dass wir in der Lage sind und selbst und unseren Nachfolgern das Wohlstandniveau zu ermöglichen, das wir heute erworben haben. Aber beim Verkehr würde ich lieber über Effizienz reden und es dabei belassen.

#01:05:35-0# TJ: Das führt mich gleich zu der nächsten Frage. Welche innovativen Technologien sehen Sie als besonders attraktiv für die Mobilitätskonzepte der Zukunft? Und hier wird wahrscheinlich gleich die Rede über die Effizienzsteigerungen vom Auto z.B. sein.

#01:05:52-8# KA: Ich denke mal die zentralen technologischen Entwicklungslinien, die sich im Moment aufzeigen sind zum einen die ganze Frage des Autoteilens in all seinen Formen, ob das nun Carsharing oder Carpooling ist. Und das zweite ist das autonome Fahren. Beide Technologien sind da. Hier wird es jetzt darauf ankommen, wieweit finden sie jetzt Einklang im Markt. Beim autonomen Fahren taucht die Frage auf, wie kann man das kompatibel machen mit Personen, die immer noch unter eigener Kontrolle unterwegs sind. Das sind vor allem die Fahrradfahrer und Fussgänger resp. später die Mischung von selbstgesteuerten Fahrzeugen und autonomen Fahrzeugen. Das weiss ich jetzt nicht. Das ist nicht das Thema mit dem ich mich intensiv beschäftige. Da müssten Sie mit den Kollegen sprechen, die sich mit der Verkehrstechnik beschäftigen. In Deutschland sind das Leute wie:

- Prof. Busch (TU München): http://www.vt.bgu.tum.de/mitarbeiter/mitarbeiter/univ-prof-dr-ing-fritz-busch/

- Prof. Bernahrd (Braunschweig): https://www.tu-braunschweig.de/ivs/institut/mitarbeiter/friedrich/index.html;jsessionid=TRIFORK385798330793
- Prof. Peter Vortisch (Karlsruhe): http://www.ifv.kit.edu/english/21_158.php

- Prof. Boltz (Darmstadt):

#01:07:03-6# Das sind die Kollegen, die Ihnen dazu was sagen können. Es ist die Akzeptanzfrage, die sich hier stellt. Es wird darauf ankommen, gerade beim Carpooling, Carsharing, die autonomen Fahrzeuge sind da nochmal nachgeordnet: können die die Kapazität und Geschwindigkeit anbieten zu einem Preis, der attraktiv ist. Das sehen wir, dass zumindest Mobility nie über letztlich diesen Nischenmarkt mit den 1,5 Prozenten hinaus geschafft hat.

#01:07:48-4# TJ: Voran liegt das?

#01:07:53-6# KA: Das ist die Frage. Liegt es daran, dass das System, wenn es klein beginnt, es nicht schafft in diesen exponentiellen Wachstumspfad zu kommen, den man braucht. Lag es daran das Mobility wie alle anderen Carsharing Unternehmen zu wenig Startkapital hatten, um zu sagen: wir investieren jetzt einfach mal vor und bauen das System so aus, dass es wirklich für viele Leute so attraktiv wird, dass sie auf ihr eigenes Auto verzichten. Das ist eine Erklärung, die man haben kann. Das andere kann sein, dass viele Autofahrerinnen einfach doch lieber ihr eigenes Auto haben. Dass diese Kombination aus Carsharing plus ÖV-Nutzung plus Fahrrad-Nutzung nur eine Teilmenge der Personen anspricht. Ok, wir sind zufrieden mit diesem Geschwindigkeitsniveau und Erreichbarkeitsniveau, das wir uns damit erwerben. Und andere Leute würden sagen: nein, ich möchte das Fahrzeug haben mit dem doch substanziell höherem Erreichbarkeitsniveau, was das bedeutet.

#01:09:01-2# TJ: Kann das auch mit dem Preisniveau zusammenhängen. Sie haben davor

erwähnt, dass das Preisniveau bei Carsharing nageboten ziemlich hoch...

#01:09:14-3# KA: ...höher sein muss. Im Prinzip lügen die Autofahrer sich an die Tasche. Man gibt beim Auto oder beim GA einmal sehr viel Geld aus und kauft sich dafür hinterher niedrigere Grenzkosten. Was natürlich jetzt passiert bei den Autofahrern, dass diese eine grosse Geldausgabe letztlich abgeschrieben haben. Dann denkt eigentlich niemand drüber nach. Was die Carsharing Firmen machen, war auch damals logisch so gewollt - es muss auch so sein, dass man im Prinzip diese Anfangskosten werden auf die Betriebskosten umgelegt, dass die Grenzkosten als deutlich höher empfunden werden, sehen höher aus als sie für die Autofahrer sind. Jetzt kann man sagen, was kann man machen? Da wir das im Kopf nicht umdrehen können, um sagen zu können: du musst dich jeden Tag erinnern, dass das Auto dich, was auch immer 20000, 30000, 40000, 100000 CHF gekostet hat, du musst dir jetzt jedes Mal sagen: es kostet Dich 1 Franken pro Kilometer und nicht die 5 Rappen mit denen du rechnest. Können wir nicht. D.h. diese Spannbreite wird bleiben, weil natürlich die Carsharing-Unternehmen können das nicht umsonst fahren lassen. Also nicht umsonst, teilweise umsonst fahren lassen, indem sie auf den Erwirtschaftung des Fahrzeugpreises und der Vorhaltekosten verzichten. Diese Lücke wird bleiben.

#01:10:52-5# TJ: Das sind die wahren Kosten des Fahrens.

#01:10:59-1# KA: Das Problem ist, dass die Autofahrerinnen nehmen diese nicht wahr, weil die Erwerbskosten werden diskontiert und werden nicht mehr bedacht im Alltag.

#01:11:11-0# TJ: Kann man die Autofahrer in einer Stadt disziplinieren auf irgendwelche Art und Weise. Mobilitätsbonus zum Beispiel. Wenn man mit dem Auto in die Stadt fährt, wird man bestraft dafür.

#01:11:27-4# KA: Da müsste man mit den Züricher Autofahrern reden. Die würde Ihnen sagen, dass die Stadt Zürich macht das heute schon. Die Autofahrer natürlich in vielen Fällen erwarten sie höhere Geschwindigkeiten, haben Erinnerungen an höhere Geschwindigkeiten in den guten alten tagen.

#01:11:47-3# KA: Natürlich kann eine Stadt über die Signalsteuerung, über Parkplatzverfügbarkeit, kann es die Nutzungskosten des Autos erhöhen, indem es über die Signalsteuerung die Geschwindigkeiten senkt, über Tempo 30 die Geschwindigkeiten senkt, über teurere Parkplätze, da wo es tatsächlich relevant ist, das Autofahren unattraktiver macht. Das sind die Wirkungen, die wir ja sehen. Deshalb sind die ÖV-, Fahrradanteile in den Innenstädten in den dichten Städten höher, weil das Auto nicht so attraktiv ist, wie auf dem flachen Land. Und die Stadt könnte im Prinzip an der Stelle weiter bauen. **Das ist im Prinzip dieses Drama dieser Städteinitiativen**, dass die Städte dazu verpflichtet sind genau das zu machen. Wobei, wie gesagt, diese Städteinitiativen halt nicht diskutiert worden sind in dem Sinne: wir können die Städte langsamer, schöner, ruhiger machen aber wir müssen damit rechnen, dass wir letztlich Produktivität verlieren. Diese Diskussion ist nicht geführt worden. Oder allenfalls indirekt geführt worden.

#01:12:48-5# TJ: Sehen Sie Möglichkeiten, dass man diese Produktivitätsverluste vermeiden kann aber trotzdem umsetzen kann?

#01:12:55-3# KA. Das ist was ich vorhin gesagt habe. Eine Sache ist, die schon heute passiert, ist das Ausweichen aufs Netz, im Sinne vom Internet. Also im Prinzip der Ersatz von persönlicher Dienstleistung durch elektronisch vermittelter Dienstleistung. Wann sind Sie zum letzten Mal zum Reisebüro gegangen? Da kann man schon einiges machen... aber letztendlich, wenn ich darauf bestehe, macht man das, indem man den Geschwindigkeitsverlust dadurch ausgleicht, dass man ein weiteres Verkehrsmittel dazu nimmt, was noch höhere Geschwindigkeiten hat, nämlich das Internet, was die Distanzen praktisch vollkommen verschwinden lässt. Ist im Prinzip Geschwindigkeitserhöhung. Wenn Sie heute auf der Webseite in Warschau nach irgendeinen gut suchen und einkaufen, dann ersparen Sie sich den Flug nach Warschau, 1,5 Stunden, die Wartezeit auf dem Flughafen in Mulhouse, die Fahrzeit dorthin, die Fahrzeit dorthin (Warschau), hin und zurück 10 Stunden. Und das gut kommt nach 5 Minuten Suche auf dem Internet. Resp. 2 Tage später bis Fedex es Ihnen nach Basel gebracht hat. Geschwindigkeitserhöhung!

#01:14:17-4# Kann man somit auf den IV verzichten? Motorisierten IV, natürlich.

#01:14:24-1# KA: Ganz verzichten, könnte man sich vorstellen. Man müsste sich fragen, was das uns kosten würde am Umbau der Gesellschaft. Natürlich heute substanzielle Teile darauf aufbauen, dass wir diese Erreichbarkeiten haben. Die ganzen Ausflugslokale, die ganzen Firmen, die darauf angewiesen sind, dass ihre Mitarbeiter erreicht werden können. Wenn wir ganz darauf verzichten wollen: ja, wir können den ÖV ausbauen, das wird hinterher nicht so schnell werden, wie heute. Die Frage ist, was für Skalenverluste haben wir in der Produktion, sowohl von Dienstleistungen als auch von Gütern...

#01:15:23-2# KA ((wichtig)): Eine die hier auch ist. Man kann die Erreichbarkeit auf zwei Arten erhöhen. Man kann die Geschwindigkeiten erhöhen oder man kann die Dichten erhöhen, also die Menge an Gelegenheiten erhöhen, die vorhanden sind. Der andere Widerstand, der dann auch da ist, ist der Widerstand gegen die Verdichtung. In der Schweiz reden alle von Innenentwicklung, Verdichtung in den Städten. Es ist im Einzelfall mühsam. Die Nachbarn sind sofort dagegen, wenn irgendwas gemacht wird, was die Dichte erhöht. Der Widerstand, den wir auf der anderen Seite haben: wir können die Erreichbarkeit erhöhen durch Erhöhung der Dichten. Auch dort gibt es politische Widerstände das zu erreichen.

#01:16:14-6# TJ: Erhöhung der Dichten haben Sie dazu ein Beispiel. Höhere Häuser oder?

#01:16:20-6# KA: Das sind die klassischen Sachen: das ist Umnutzung von Gebäuden. Von nicht mehr mehr gebrauchten Fabriken oder Gewerbegebieten. Das ist die Aufstockung von Gebäuden, das ist das ausgebaute Dach, das ist die Frage, ob man in der Schweiz wirklich 50m^2 Wohnfläche pro Person braucht. Das ist in der Tat die Erhöhung der Verdichtung der Gebäude der Städte. Und in der Schweiz jetzt in der Wachstumsphase ist es vor allen Dingen dadurch passiert, dass im Prinzip Lü-

cken, vorhandene Restflächen in den Agglos (in den Agglomerationen um die Städte) genutzt worden sind, gar nicht so sehr, dass die Dichten in den Städten systematisch erhöht worden sind #01:17:13-9# . Die Frage ist sollte Basel aussehen, wie Hong Kong? Das wollen die Mitteleuropäer in der Regel nicht. Möglich ist es.

#01:17:38-9# TJ: Sehen Sie denn eine Möglichkeit die Anzahl der Automobile auf 10% dessen zu reduzieren, was es heute gibt?

#01:17:52-0# KA: Die Schätzung, die ich bisher gehört habe, also Ratti oder Kornhauser, die reden von 30-40%, die immer noch gebraucht werden. Das liegt einfach auch daran, dass in den Spitzenzeiten immer noch sehr viele Fahrzeuge gebraucht werden, um den Bedarf abzudecken. Klar, man kann einiges über den Ausbau des ÖV erreichen. Ich habe die Berechnung einfach noch nicht gemacht. Also ich kann Ihnen nicht sagen, ob 10% der heutigen Flotte ausreichen würde, um alle Verkehrsbedürfnisse oder Verkehrswünsche tatsächlich abdecken zu können.

#01:18:37-9# TJ: Diese 30-40% der Fahrzeuge beziehen sich auf das autonome Fahren nur. Haben Sie vielleicht andere Mobilitätskonzepte, mobilitätstechnologien, Ideen, auch in weiterer Zukunft in 50-100 Jahren. Genau, wie der Wechsel zwischen Pferd und Automobil. Das war auch ein technologischer Sprung. Ist das in unserer Gesellschaft heutzutage möglich?

#01:19:11-2# KA: Da fehlt mir die Phantasie. Es gibt natürlich... Klar die eine Phantasie ist das klassische Beamen von Raumschiff Enterprise, dass man keinerlei ein physikalisches Objekt mehr braucht, um körperlich von A nach B gebracht zu werden. Ich denke es ist uns klar das so was nicht geht. Das ist physikalisch nicht möglich. Die Frage, die sich jetzt stellt. Können wir nur etwas vorstellen, was anders ist als wir es heute haben. Wir haben das Fahrzeug in praktisch allen relevanten Betriebsformen letztendlich entwickelt. Ich kann mir nicht vorstellen, dass es weitere Betriebsformen geben wird. Und auch selbst weitere Motoren ändern nichts daran, dass Pakete mit Menschen drin befördert werden müssen. Solange wir physikalisch befördert werden müssen, brauchen wir eine gewisse Menge an Platz - klar können wir die Sachen kleiner machen - eine gewisse Mindestfläche brauchen wir. Und deshalb sehe ich jetzt eigentlich keine dramatischen Konzepte jenseits des autonomen Fahrens. Das autonome Fahren heisst nicht nur, dass das Fahrzeug immer mit Personen gefüllt sein muss. Das autonome Fahren bietet natürlich Möglichkeiten bestimmte Dienstleistungen, wie Fedex und andere Sachen zu ersetzen oder damit zu kombinieren. Natürlich kann Fedex die Pakete in die Autos stellen und wieder rausnehmen lassen. Da kann man sich noch einiges auf der Logistikseite vorstellen. Aber darüber hinaus sehe ich keine weiteren Sachen, die jetzt noch fehlen. Und die ÖV-Verkehrsmittel haben wir eigentlich alle durchexerziert. Das haben wir lang genug ((exponentiert)) #01:21:18-1#. Da sehe ich keine grossen Möglichkeiten die dazu kommen.

#01:21:25-3# TJ: Kann autonomes Fahren radikale Effizienzsteigerung des Autos erreichen?

#01:21:39-2# KA: Das autonome fahren kann einfach durch die mehrfach Nutzung über den Tag

erhöht das die Effizienz. Da wird sich die Frage stellen: aufgrund der Rhythmen der Nutzung, inwieweit diese Stärkung gehen kann. Was das Potenzial ist - das waren die Schätzungen mit 30-40% der vorhandenen Flotte. Was autonomes Fahren erreichen wird, ist das natürlich die jüngere und ältere Personen mit den Autos weitertransportiert werden können. Auf der Ebene grosse Erreichbarkeiten für Kinder und für ältere erreicht werden, was ein wünschenswerte Nebeneffekt ist. Und man kann sich sehr gut vorstellen, dass die Logistik davon betroffen wird. Andere Sachen an die man denken muss, dass bei autonomen Fahren der ÖV einen Grundanteil an Kunden verliert, weil Leute ohne Führerschein - gut in 50 Jahren wird es davon höchstwahrscheinlich keine mehr geben, so gut wie keine mehr - die heute einen substanziellen Teil des Marktes ausmachen, werden wegfallen. Die Kinder müssen nicht mit dem Schulbus abgeholt werden, können im Prinzip mit autonomen Fahrzeugen geführt werden. Das ist noch nicht klar was die Gesamtwirkung ist. Das ist ein Effekt.

#01:23:10-3# KA: Und man kann sich fragen, inwieweit autonomes Fahren den Anteil des Carpoolings erhöhen wird, indem das System weisst, was die Fahrtwünsche sind, wird es einfacher tatsächlich Fahrtwünsche zu poolen. Man wird dann sehen, inwieweit die Nutzer darauf bestehen direkt und ohne Umwege zum Ziel zu kommen. Ich denke da wird sich der Markt aufteilen. Da wird es Preise geben für die Direktfahrt, wie heute mit dem Taxi. Oder die Bereitschaft für niedrigere Preise Carpooling-Fahrten zu akzeptieren, gegeben der Zeitdruck unter dem man ist.

#01:23:53-7# TJ: Sie als Experte sehen Sie das als möglich überhaupt, dass man das System umgestalten kann, dass das autonome Fahren in der Stadt existiert?

#01:24:03-6# KA: Die Gesamtfrage? Als zentral wird die Versicherungsfrage. Ich denke da wird die Industrie und die Regulatoren eine Lösung finden. Wer übernimmt das Risiko für diese Systeme? Muss es eine Lösung dafür geben? Ich glaube da wird man eine finden. Ich weiss nicht wie die aussehen wird, was da passiert. Die autonomen Fahrzeuge - das zeigen die laufenden Versuche - sind heute schon einsetzbar. Man wird dann sehen, wie schnell sie den Markt aufräumen werden. Wie viele Leute wollen selber weiter fahren, weil der Gewinn, den sie haben - letztendlich der hedonische Gewinn - ein solches anspruchsvolles technologisches Gut wie das Auto selber zu steuern, bringt den Autofahrern oder Autofahrerinnen einen eigenen Gewinn, wie viele Leute bereit sind vollständig darauf zu verzichten und sich in die Kiste zu setzen, die einen einfach hinfährt. Wird man sehen. Ist jetzt im Moment nicht abschätzbar. Es wird darum gehen, wenn die autonomen Fahrzeuge vor allen Dingen Shared-Fahrzeuge sind, wer übernimmt die Investitionen in diese Fahrzeuge. Es war der Scharm den das Auto hatte im Vergleich zum öv - die Kapitalkosten des Autos trägt der Nutzer/Besitzer selbst. ÖV-Kosten trägt das Unternehmen oder die Gesellschaft. D.h. aus gesellschaftlicher Sicht sind viele Städte höchstwahrscheinlich dankbar gewesen, dass das Auto erfunden wurde, weil die Kapitalkosten eines ausgebauten ÖV-Systems nicht notwendig waren, weil die Kosten selbst übernommen worden sind. Wenn wir uns jetzt tatsächlich vorstellen, wir ersetzen eine Flotte, die von 100000 selbst bezahlt worden ist durch eine Flotte, die sagen wir mal von 3 Anbietern als Firma bezahlt werden muss, dieses Kapital muss irgendwoher kommen. Und muss hinterher für die Firmen verzinst werden. Es wird nochmal eine Hürde geben, wer ist dann bereit diese Menge zu bezahlen. Für die Leute, die nicht selber ein eigenes autonomes Fahrzeug haben wollen.

#01:26:38-4# TJ: Auf jeden Fall nicht die Öffentlichkeit, nicht der Staat normalerweise über das Geld nicht verfügt.

#01:26:45-8# KA: Das wird dann die Frage sein. Wird das dann letztendlich heissen, dass eine Stadt sagt, wir schaffen unsere Busse ab, wir schaffen unsere Strassenbahnen ab und kaufen eine entsprechend grosse Flotte autonomer Fahrzeuge und jeder Stadtbewohner bekommt eine Smart-card und kann einsteigen.

#01:27:09-2# TJ: Ist das denkbar? Sehen Sie Geschäftsmodelle dafür?

#01:27:09-8# KA: Warum nicht? Eine Stadt hat auch ein Geschäftsmodell. Die Stadt muss sich einfach dann überlegen, was ist der subventionierte Anteil, was ist der nichtsubventionierter Anteil. Städte betreiben heute Verkehrssysteme mit Bussen, Bahnen, U-Bahnen, in denen sie bereit sind 40-50% der Betriebskosten zu subventionieren und 100% der Kapitalkosten zu subventionieren, je nach System. Da ist alles möglich. Ist eine Frage des politischen Willens, ob man das möchte. Oder eben nicht. Die Stadt kann dann natürlich sagen: schwer vorstellbar. Ne Stadt könnte sagen: liebe Leute wir brauchen keine Busse mehr vorhalten, weil im Prinzip heute über autonome Fahrzeuge alle Personen mit angemessener Geschwindigkeit sich bewegen können. Wir schaffen den Bus ab. Schauen wir mal, was passiert.

#01:28:15-4# TJ: Kann man sich vorstellen, dass es Privatunternehmen sein werden, die das anbieten werden. So ein Google z.B.?

#01:28:23-2# KA: Sie könnten natürlich sagen das Google und Apple haben so viel Geld, mit dem sie nicht wissen, was sie davon anfangen sollen. Dass sie vielleicht anfangen grosse Flotten autonome Fahrzeuge zu bauen. Ich denke das wird bei Google und Apple und der anderen Unternehmen eine Frage der betriebswirtschaftlichen Rentabilität sein. Muss man sehen. Aber sicherlich könnte man sich vorstellen, dass es sicherlich eine Taxiflotte gibt, also äquivalent zu einer Taxiflotte. Die Taxiunternehmen werden höchstwahrscheinlich sehr dankbar sein, weil sie keine Autofahrer mehr bezahlen müssen. Auch bei den ÖV-Unternehmen werden sie ganz dankbar, wenn sie autonome Busse hätten. Dann müssen auch da keine Fahrer mehr bezahlt werden. Ja, ich habe mir sie Zahlen noch nicht angeschaut. Ich weiss nicht, ob es tatsächlich denkbar ist, dass ein Unternehmen seine gewünschte Kapitalrendite erzielen kann mit autonomen Fahrzeugen. Sie müssen einfach daran denken, dass in Europa z.B. Taxiflotten nie wirklich riesig geworden sind, einfachweil sie aufgrund der Betriebskosten und der Gehälter für die Fahrer einfach immer so teuer waren, dass sie nie über einen winzigen Bereich der Fahrzeuge gewachsen sind. Singapur oder Hong Kong ist anders, weil dort relativ günstige Fahrzeuge mit relative günstigen Löhnen mit extrem teuren Fahrzeugen zusammen gekommen sind, um einen grossen Markt für das Taxi zu schaffen. Möglich ist da alles.

#01:30:12-4# TJ: Andere Systeme im öffentlichen Verkehr, wie in Curitiba, BRT oder PRT auch?

#01:30:36-5# KA: Gut, die Systeme sind da. Aber, wie gesagt, eine Logik dieser öffentlichen Systeme ist zweierlei: (1) Ermöglichung der Mobilität für alle. Ob man jetzt alt, gebrechlich, mit/ohne Führerschein, man jung ist. Diese Logik, dieses Argument bricht weg mit den autonomen Fahrzeugen, weil in ein autonomes Fahrzeug kann sich jeder reinsetzen. (2) Das zweite Argument ist, dass man durch die Bündelung und hohe Kapazitäten bestimmten Regionen der Stadt ermöglicht zu überleben, weil man flächengünstig, platzsparend, grosse Mengen an Menschen an zentrale Punkte bringen kann. Das Argument bricht nicht weg. Dann ist die Frage wie man das organisiert.

#01:31:31-1# KA: BRT ist eine Möglichkeit für relativ niedrige Kapitalkosten hohe Dichten zu benutzen. In anderen Städten, in denen die Kapitalkosten aufgebraucht werden konnten, in den New Yorks, Londons, Berlins der Welt hat man U-Bahnen gebaut, was eine noch höhere Dichte produziert, auch höhere Geschwindigkeiten produziert, weil die U-Bahnen, vor allem, wenn sie nicht so häufig halten, natürlich höhere Geschwindigkeiten liefern. Diese Argumente brechen nicht weg. Ich denke nicht, dass eine Stadt wie New York plötzlich seine U-Bahn abstellen wird, und sagen wird: wir fahren jetzt alle mit den autonomen Fahrzeugen. Dafür haben sie nicht genügend Platz. Da bleibt immer etwas übrig. Aber sagen wir mal, das Stadtbussystem in Dornbirn, wo es im Prinzip keine Dichten gibt, die im Prinzip ein Bussystem rechtfertigen. Weshalb sollte man das nicht einfach durch autonome Fahrzeuge ersetzen? Mecklenburg Vorpommern: weshalb sollte da ein einsamer Busfahrer im leeren Bus rumfahren, wenn man genügend grosse Flotte autonomer Fahrzeuge hat.

#01:32:41-7# TJ: Was ist mit diesen PRT-Systemen: Personal Rapid Transport?

#01:32:45-8# KA: Das ist im Prinzip dasselbe. Da kann man sich fragen: will man die Fahrzeuge auf der Strasse haben oder auf Ebene 1. Und dann auch die entsprechend hohen Kapitalkosten um die Ebene 1 zu bauen. Es kann ja sein, wenn man sich dann sagt: die Dichten werden zu hoch, wir brauchen diese Kapazitäten in der Luft. Mag das sein. Aber dann kann man wieder drüber nachdenken, dass man entsprechende ÖV-Systeme oder Sammeltaxis oder ähnliche Dinge macht. Da haben Fahrzeuge natürlich Kapazitätsreserven. Je nachdem wie gross diese autonomen Fahrzeuge dann sind. Sind das Fhz, die eine Person und seine Einkäufe oder sind das wiederum Limousinen für 4-5 Personen, die dann gemeinsam fahren können. Das wird man sehen. Im Moment wird ja einfach die heutige Limousinengrösse weiter gedacht. Die autonomen Fhz, die wir bisher gesehen haben, hatten Platz für 4 bis 5. Aber es gibt keine Gründe die Autos so gross zu bauen. Man kann auch für 2 bauen.

#01:33:53-4# TJ: Ein Thema noch: Mobility Pricing?

#01:33:54-0# KA: Sicherlich ist das ein Thema. Das Thema taucht von verschiedenen Seiten auf. Das ist einmal die wachsende Unwilligkeit der Stadtbürger sich für den Strassenverkehr besteuern zu lassen. Und das ist das Wegbrechen des Steuersubstrats über die Elektromobilität. Das ist in der Tat die fehlende Bereitschaft weitere Kapazitäten im Strassensystem bereitzustellen. Die Notwendigkeit die Nachfragemengen so zu reduzieren, temporär bzw. zeitlich, dass es immer noch eine angemessene Geschwindigkeit vorgehalten wird. Pricing ist einfach eine Möglichkeit, wie man das erreichen kann, um den Autofahrerinnen den entsprechend Anreiz zu geben, muss ich jetzt fahren,

muss ich diese Route fahren, oder könnte ich vielleicht doch mit dem Fahrrad oder mit dem Bus fahren?

#01:34:57-0# KA: Die Frage ist, ist das politisch umsetzbar? Bisher weiss man ja, dass Mobility Pricing als Idee im Prinzip, ist sicherlich auf der Diskussion seit dem Smith-Report, der Anfang der 60er Jahre in London, die ersten ökonomischen Ideen stammen aus dem mittleren 19 JH. Die Idee ist aus heutiger Sicht uralt. Es hat sich noch nitch wirklich gross durchgesetzt. Die Städte mit tatsächlichem Mobility Pricing System sind mehr oder minder auf zwei Händen abzählbar weltweit. D.h. es gibt hier grosse politische Widerstände. Jetzt kann man sich natürlich fragen, was passiert in einer Welt, in der die Leute nicht mehr so investieren in ein eigenes Fahrzeug, weil sie es teilen. Was passiert in einer Welt, in der dann die Kontrolle übers Fahren verloren worden ist. Wo man sagen kann: fahr mich jetzt billig, fahr mich jetzt schnell. Mag sich das ändern. Mobility Pricing wird kommen. Einfach aus den drei Gründen, die ich genannt habe. Wir wollen die Strassen weiter aufrecht erhalten, wir wollen bestimmte Qualitäten im Verkehrssystem haben (Geschwindigkeiten)...

#01:36:39-1# TJ: Letzte Frage zu Basel noch. Sie meinen, dass die Städteinitiative sich verschiebt...

#01:36:48-7# KA: Sie müssen sich einfach die Artikeln in den Zeitungen noch anschauen. Das war letzte oder vorletzte Woche. Der zuständige Planer ((Hans-Peter Wessels: http://www.tageswoche.ch/de/2014_20/basel/658432/)) in der Stadtverwaltung Basel gesagt hat: nein wir können das nicht so schnell umsetzten. Wir müssen das entsprechend verzögern und verlangsamen.

#01:37:13-6# TJ: Was wäre jetzt Ihr Vorschlag für Basel-Stadt in der Hinsicht?

#01:37:17-5# KA: Dazu weiss ich zu wenig, was in Basel diskutiert wird, was für Massnahmen diskutiert werden. Deshalb kann ich dazu eigentlich nicht sagen.

#01:37:32-7# TJ: Bei meiner letzten Frage geht es um die Verkehrsmodelle. Ich suche nach einem Modell oder Formel, wo man tatsächlich die städtische Mobilität abbilden kann. Muss nicht ausgeklügeltes sein, kann einfach sein. Wie setzt sich die städtische Mobilität zusammen und wie könnte man die Verkehrsleistung berechnen und auf einzelne Massnahmen runterzubrechen?

#01:37:59-1# KA: Das ist die Frage. Die Verkehrsmodelle sind in der Regel alle räumlich-spezifisch. Es sind alles Netzmodelle, um im Prinzip die Wirkung an bestimmten Orten zu bestimmten Zeiten abzubilden. Deshalb sind sie immer aufwändig und detailliert. Es gibt wenig Tradition von globalen Modellen, um zu sagen Nachfrage in Stadt Basel aufgeteilt auf drei Verkehrsmittel. Man kann sich solche Modelle vorstellen. Die müsste man sich einfach selber bauen. Sie müssten sich im Prinzip ein Logit-Modell bauen, was Ihnen sagt, wie verteilt sich die Nachfrage in Basel auf diese verschiedenen Verkehrsmittel als Funktion vom Preis und Geschwindigkeit und Altersstruktur. Also man kann sich solche Modelle vorstellen, muss man einfach selber bauen.

#01:39:05-6# KA: Für die Schweiz kenne ich sicherlich keine. In der Literatur kenne ich jetzt wenig, mir fällt jetzt nichts ein, dass Kollegen oder Kolleginnen tatsächlich solche Modelle für eine Reihe von Städten geschätzt hat. Also das gesagt. Natürlich gibt es immer wieder Modelle, da werden die Anteile im ÖV oder im Fahrradverkehr in einer Stadt geschätzt aufgrund von Stadtstruktur, Steigung, was auch immer. Das Problem, was viele von diesen Modellen haben, das sie im Prinzip für ein Verkehrsmittel sind, d.h. man kann die Wechselwirkungen zwischen den Verkehrsmitteln nicht ordentlich abbilden. Sie können natürlich hergehen und mit Daten des Mikrozensus der Schweiz oder der MID in Deutschland ein "Stractural Equation Model" schätzen ((http://en.wikipedia.org/wiki/Structural_equation_modeling)), was Ihnen sagt, wie hoch sind die Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel, oder auch Anzahl gefahrener Kilometer. Im SEM können Sie dann auch abbilden die Wechselwirkungen zwischen den Verkehrsmitteln.

#01:40:25-8# KA: SEM sind Modelle, in denen Sie einen Vektor von abhängigen Variablen haben, z.B.: Verkehrsmittelanteile, gefahrene Kilometer, die Sie erklären als (A) Funktionen der anderen unabhängigen Variablen plus einer anderen Matrix von erklärenden Variablen. (B) Sie können auch in den SEMs die Fehlerkorrelationen abbilden. Das ist ein sehr vollständiges lineares Modell, in dem Sie diese Wechselwirkungen abbilden können. Sie brauchen die entsprechenden Daten. Wie gesagt in D und in CH gäbe es über die MID oder den Mikrozensus die Datengrundlage, mit der Sie das machen können.

#01:41:14-4# KA: Das wäre eine Methode, wie Sie die potenzielle Wirkung abbilden können. Ein Problem was wir haben bei den Modellen ist, wie bilden Sie, was wissen Sie über die Städte hinsichtlich der Parameter mit denen Sie hantieren wollen. Also z.B.: Sie sagen Parkplatzkapazität in einer Stadt hat eine Wirkung oder die Parkplatzpreise. D.h. Sie müssten für all die Städte, damit Sie die Modelle schätzen können, tatsächlich die Parkplatzkapazitäten herausfinden.

#01:41:56-5# TJ: mir geht es im ersten Schritt um einfache multiplikative Formel...

#01:42:05-5# KA: Ja gut, die Frage ist, Sie wollen die erklärenden Variablen haben. Was Sie haben ist natürlich die Soziodemographie, Altersstruktur, solche Sachen, Sie kennen auch den Besitz (also wie viele Fahrzeuge dort vorgehalten werden). Sie kriegen vielleicht auch raus wie viele Sitzplatzkilometer gefahren werden. Aber Sie müssen das dann ja nicht nur für eine Stadt machen, weil für eine Stadt können Sie das Modell nicht schätzen. Dazu sind zu wenig Daten da. Sie haben in der Regel keine Zeitreihen. Auch wenn Sie Zeitreihen haben, dann haben Sie 5 oder 6 Zeitpunkte. Letztendlich müssen Sie das über eine Menge von Städten machen. D.h. Sie haben dann hinten die Arbeit. Aber dafür machen Sie Ihre Dissertation, tatsächlich die erklärenden Variablen zusammen zu suchen.

#01:42:50-7# TJ: Die wären?

#01:42:54-5# KA: Die Offensichtlichen, was würde ich machen, wenn ich das auf der Ebene der ganzen Stadt mache: Altersstruktur, Einkommensstruktur, Bildungsstruktur. Erklärende Variable

wäre: Strassendichte, ÖV-Dichte (das kann man jetzt entweder über die Anzahl der Haltestellen oder besser über angebotene Sitzplatzkilometer), Parkplatzangebot öffentlich/nicht-öffentlich. Dann muss man sicherlich korrigieren, wenn man mehrere Querschnitte hat über den Benzinpreis, damit würde ich erstmal anfangen.

#01:43:37-7# TJ: Besetzungsgrad von Autos?

#01:43:38-6# KA: Das ist im Prinzip eine erklärende Variable. Besetzungsgrad von Auto ist ja Verkehrsmittelwahl. Sie können sich fragen: gefahrene Kilometer als Fahrer, gefahrene Kilometer als Mitfahrer. Besetzungsgrad selber zu modellieren ist eher sehr schwierig. Das würde ich Ihnen jetzt nicht raten. Ich würde das dann grob über die gefahrenen Kilometer als Mitfahrer und mich gar nicht darüber... Sozusagen versuchen zu zeigen, dass diese gefahrenen Mitfahrerkilometer irgendwie tatsächlich in die Autos reinpassen. Ich würde es einfach so machen. Da fragt niemand nach.

#01:44:18-1# TJ: Ich glaube das war es. Ich bedanke mich für die Zeit. Das war sehr lehrreich. Das wäre sehr viele Einblicke gewesen und vor allem auch die ganzen Hinweise auf die Literatur und andere Referenzen. Das ist sehr sehr wichtig.

Expert Sessions 2: Acquiring knowledge about technologies and innovations for the reduction of automobility in urban areas.

List of Conducted Expert Interviews:

No.	Coding	Institution	Date of the interview
1	20140710_TI01	Chief Sustainability Officer at a global IT company	10.07.2014
2	20140805_TI02	Division Chief Executive Officer at a Swiss telco company	05.08.2014
3	20140822_TI03	Chief Executive Officer at a German carsharing startup company (1. interview)	22.08.2014
4	20140902_TI04	Chief Executive Officer at one of the biggest Swiss fleet management companies	02.09.2014
5	20140917_TI05 field notes and recording	Lead for electromobility at one of the biggest Swiss fleet management companies.	17.09.2014
6	20140826_TI06	Chief Operating Officer at a Swiss parking platform startup company	26.08.2014
7	20141031_TI07 field notes and recording	Chief Executive Officer at a German carsharing startup company (2. interview)	31.10.2014
8	20151124_TI08 field notes and recording	Board member at a Swiss carsharing company	24.11.2015
9	20151130_TI09 field notes and recording	Head of Autonomous Mobility Systems at a German carsharing company	30.11.2015
10	20151215_TI10 field notes and recording	Chief Executive Officer of a German consultancy for carsharing	15.12.2015

#00:12:27-3# Interviewer: Lassen Sie uns mal kurz starten. Also, ich würde mal so mit Einstiegsfragen beginnen. Welchen Einfluss hat die Mobilität deiner Meinung nach auf die Städte, auf den Wohlstand, Attraktivität, Qualität der Arbeitsstätte? Ja, also die Mobilität, was hat sie für einen Einfluss? Welchen Einfluss oder welche positiven beziehungsweise negativen Auswirkungen hat sie? #00:12:57-5#

#00:12:59-1# Person 1: Mobilität im jetzt Businesskontext? #00:13:02-3#

#00:13:02-7# Interviewer: Genau. #00:13:03-1#

#00:13:04-3# Person 1: Es ist einfach eine wichtige Voraussetzung für die Umsetzung, für die erfolgreiche Umsetzung von Tätigkeiten. Vieles kann man auch mehr virtualisieren, so wie wir jetzt das Gespräch virtuell führen und dafür nicht reisen mussten. Aber für die ein oder andere Gesprächssituation oder Arbeitstätigkeit kann es natürlich Sinn machen vor Ort zu sein. Es geht ja nicht nur darum, um bei Geschäftsreisen Businesspartner zu treffen sondern auch innerbetrieblich. Das heisst Pendelverhalten. Das ist eine wichtige Komponente für die Mitarbeiter des Unternehmens, wie sie dann auch zu ihrer Lokation kommen. Insofern ist Mobilität zwar inzwischen ein wichtiger Erfolgsfaktor, sozusagen, für eine funktionierende Wirtschaft. #00:14:15-0#

#00:14:15-0# Interviewer: Jetzt zum Beispiel aus Sicht der SAP oder sogar des Standorts Walldorf. Der Standort ist schon ziemlich gut angebunden. Allerdings ist er ziemlich weit weg von grösseren Stadtzentren gelegen. Wie wichtig ist dann die Mobilität der Mitarbeiter für die SAP selbst? Das heisst, dass die Mitarbeiter einen guten Zugang zum Geschäftsquartier haben. #00:14:46-3#

#00:14:46-7# Person 1: Das hat schon eine grosse Bedeutung und es hat auch eine zunehmend starke Bedeutung, wenn wir uns auch für neue Lokationen entscheiden. Dann spielt die Infrastrukturanbindung und wie wirkt sich das aus auf das Pendelverhalten, wie leicht kommen die Menschen zur Arbeit und wieder nach Hause, hat einen grossen Einfluss. Und auch hier in Walldorf sind wir nicht mit allem glücklich. Wenn man jetzt den öffentlichen Nahverkehr nutzt, dann muss man eben nochmal vom Bahnhof Walldorf-Wiesloch in den Bus umsteigen, der dann hier wiederum sehr gut angebunden ist. Aber der Bahnhof ist jetzt auch nicht direkt vor der Haustür, um ein Beispiel zu nennen. Oder entsprechende Stausituationen, die hier entstehen, aufgrund der Fülle auch an Pendlern, aber auch aufgrund der generellen Verkehrsdichte auf der A5 und A6, die hier in unmittelbarer Nachbarschaft sind und die auch für viele, sowohl Besucher der SAP, aber auch die für die Mitarbeiter, wichtige Verkehrswege sind. Insofern zurück zur Frage: Ja, es hat eine hohe Bedeutung, denn an sich ist es auch mit Zeitverlust einhergehend und mit Frustration und mit wenigen positiven Gefühlen, wenn die Menschen hier genervt zur Arbeit kommen, weil sie eben solang für die Wegstrecke zurücklegen mussten, weil sie so viel Zeit benötigt haben. #00:16:12-8#

#00:16:13-6# Interviewer: Und für die Gewinnung der neuen Mitarbeiter - was hat das für eine Bedeutung? #00:16:18-8#

#00:16:21-7# Person 1: Es ist schon, denke ich, der Standort und wie komme ich zur Arbeit, hat eine Relevanz. Es ist ja nicht der entscheidende Faktor, aber es ist EIN Faktor, der überlegt wird. Wir sehen das, zum Beispiel, an den Menschen, die jetzt hier in der Ausbildung das duale System machen, die dann schon auch schauen, wie sie zur Arbeit kommen. Gerade dort gibt es ja kein Home Office oder so. Ich habe dann auch gesagt, dass sie in den Praxisphasen auch wirklich in den Teams eingebunden werden und da spielt es schon eine Rolle, dass wir hier in Walldorf in der Tat, es ist schon gut möglich hier her zu kommen, und soweit ist es jetzt von Heidelberg, Mannheim, Karlsruhe oder Ludwigshafen auch nicht. Aber das sind eben Themenstellungen mit denen sich die Mitarbeiter beschäftigen. Aber natürlich auch Kunden. Wir sollten zum Beispiel auch nicht die Besucher unseres Trainingsbereichs, unseres Ausbildungsbereichs oder für die SAP-Trainingsangebote #00:17:30-5# Störgeräusch #00:17:30-9# SAP-Education Angebot vergessen. Das sind auch viele, die tagtäglich zu SAP kommen und SAP-Kurse besuchen. Und da ist schone eine gute Verkehrsanbindung hilfreich. #00:17:45-0#

#00:17:45-3# Interviewer: Und wo siehst du dann die Schwachpunkte der heutigen Mobilität. Also allgemein gesehen, aber dann auch auf diese unternehmensbezogene Kommunikation und auf den Transport bezogen. #00:18:01-4#

#00:18:02-6# Person 1: Der Schwachpunkt ist sicher die gewisse, ich sage jetzt mal konkret bezogen auf Walldorf, Stauanfälligkeit oder auch eine Belastung im Strassenverkehr. Aber das ist jetzt auch Jammern auf hohem Niveau. Also im Vergleich zu anderen Unternehmen, wie VW in Wolfsburg, haben wir hier eine Luxussituation. Insofern will ich das jetzt auch nicht überbetonen. Ein Thema sehe ich, dass wir hier, wenn man mal schaut, aber dann können wir auch auf die #00:18:49-9# (WORT) eingehen und die Lösungsmöglichkeiten, aber wenn man mal von einer Problemstellung schauen, dann sehen wir, wenn wir unsere Pendelumfrage machen, die wir ja Jahr für Jahr machen, da liegen die Daten vor. Die liegen auf dem Dashboard, du hast Zugriff auf das Dashboard, das findest du im Portal. Sag mir, wenn du es nicht finden solltest. Aber da kannst du alle Standorte untersuchen, vergleichen. Wie viel wird da mit dem Fahrrad oder zu Fuss zurückgelegt, wie oft wird das Home Office genutzt, wie oft wird der öffentliche Nahverkehr genutzt oder der Firmenwagen oder Privatwagen. Wir haben da tolle Vergleichs- und Auswertungsmöglichkeiten. Und so wissen wir, dass zum Beispiel die Belegung der Fahrzeuge sehr gering ist. Da ist meistens ein Fahrer drin, selten noch Mitfahrer. Auch diese Zahlen liegen dir konkret in dem Dashboard vor und daran sieht man, dass das sicher optimiert werden. Das ist ja auch eine Technologie, diese Lösung To Go bei SAP an den Markt zu bringen. Seit einer Woche ist sie sogar generell verfügbar. Auch für Privatnutzer kostenlos. Das ist eine spannende Lösung, auch gerade hier in der Metropolregion, wo Unternehmen wie Heidelberger Druckmaschinen oder wie die BASF, die sich hier schon angeschlossen haben. Je mehr kritische #00:20:02-3# (Massen) man hat, desto mehr positive Matchinggrade gibt es bei diesen Bilden von Fahrgemeinschaften. Das ist beispielsweise eine ganz tolle Technologie, die da einen riesen Unterschied machen kann. #00:20:14-8#

#00:20:14-9# Interviewer: Wenn wir schon bei den Technologien sind: Man spricht dann von einem Car-Pooling-System, das SAP auch in den letzten Jahren entwickelt hat. Letzten Endes würden wir dann

in Bereich Informations- und Kommunikationstechnologie fallen. Kannst du dann vielleicht stärker dieses Projekt TwoGo beschreiben und uns vielleicht Einblicke in die Einzelheiten, wie es entstanden ist, geben? #00:20:48-2#

#00:20:48-4# Person 1: Angefangen hat es, indem zwei Entwickler in ihrer Freizeit sich gedacht haben: 'Mensch, eigentlich müsste man das doch intelligenter machen, als dass jeder einzeln im Auto sitzt. Allein und viele Plätze im Auto frei bleiben'. Und dann haben sie eine Mitarbeiterin von mir über die Sportmöglichkeiten bei der SAP kennen gelernt (leichtes Lachen) und gefragt, ob man es mit der Nachhaltigkeit wirklich ernstmeint. Und dann sagte sie: 'Ja klar, sonst würde sie hier nicht arbeiten'. Und dann haben sie erzählt, woran sie arbeiten. Dann sagte sie: 'Stellt das mal meinem Chef vor'. Dann haben sie mir das gezeigt und ich fand es so spannend. Ich habe mit deren Chefs gesprochen, ob sie das nicht im Rahmen ihrer SAP-Arbeitszeit machen können und das haben sie dann erfolgreich umgesetzt, so dass wir es vor zwei, es kann auch sein, dass ich hier falsch liege, zweieinhalb oder drei Jahren erst mal intern eingeführt haben. Schwetzingen war so der Vorpilot, dann Walldorf, der nächste, der grosse Pilot und dann war es jetzt in anderen Ländern auch im Einsatz. Bis hin, dass wir es dann, eigentlich auf Bitten von den Kunden, auch auf die Preisliste genommen haben. Es ist ein Produkt, was verfügbar ist. Bis hin, dass es jetzt sogar für den Privatmenschen kostenlos zur Verfügung gestellt wird. Das ist mal ganz schnell die Historie dazu. Der charmante Lösungsansatz hier ist, dass es dem Nutzer ganz einfach gemacht wird und er muss sich eben nicht mit Telefonaten und Excel-Listen und ich weiss nicht noch was, Abstimmungsaufwand beschäftigen, sondern das übernimmt das System über sehr intelligente Matching-Algorithmen. Ich sage als Nutzer nur: wann will frühestens losfahren, wann will ich spätestens ankommen. Dann habe ich noch generelle Einstellungen einmalig vorgenommen. In meinem Fall zum Beispiel: Ich bin bereit acht Minuten Umweg in Kauf zu nehmen und bin gerne Fahrer, aber auch Mitfahrer. Das kann man bei den Voreinstellungen tätigen, das kann man aber auch pro Fahrt ändern. Dann hat man eben ganz charmant die Möglichkeiten: wann will ich frühestens losfahren und wann will ich spätestens ankommen, dass ich das sowohl über ein Smartphone oder über das Internet oder über meinen Kalender, meinen Outlook-Kalender oder meinen Lotus Notes-Kalender direkt als Meeting-Request eintragen kann. Das ist sehr erfolgreich im Einsatz und erfreut sich jetzt immer mehr Beliebtheit auch bei anderen Unternehmen. #00:23:14-7#

#00:23:16-1# Interviewer: Gibt es da bereits Resultate oder irgendwelche Ergebnisse, die dann belegen würden, dass das Tool einen Einfluss dann auf die Mobilität, auf die Pendler genommen hat? Du meintest vorhin, dass der Sportmann eigentlich ziemlich gut auswerten kann oder daraus sehen kann, dass die Leute eher allein unterwegs sind. Ändert sich dann irgendwas an der Pendlerquote? #00:23:39-5#

#00:23:40-6# Person 1: Ja genau da haben wir einen positiven Trend in die Richtung. Unterstützt durch so eine Technologie. Und wir haben natürlich, bekommen Woche für Woche die Statistiken, die werden ja direkt aus dem System generiert, wie viele Fahrtanfragen gab es, wie hoch ist die Matchingrate, also da liegen uns natürlich sämtliche Analysen vor, um das Nutzungsverhalten abzuleiten oder zu sehen. #00:24:09-7#

#00:24:11-8# Person 2: Also ich habe hier an der Hochschule die gleiche Thematik. Ich mache auch die ABWL und betrachte jeden Morgen diese Herrscharen von Autos auf unserem Parkplatz, wo regelmässig nur ein Student drin sitzt und versuche denen zu erklären, dass wenn man einen Zweiten mitnimmt, dass sich die Kosten dann schon quasi halbieren. Minus 50 Prozent. Das ist ja, wenn man Cost-Cutting betreiben möchte, ganz interessant. Und das Thema ist dann wieder das Gleiche. Es ist einfach zu umständlich. Man muss sich auf andere verlassen. Also was sind die Hürden, um so ein Konzept, was ja wirklich enormes Potential hat, als das Geld kann man ja gleich mit CO2 setzen, weil ein anderer fährt ja nicht. Es ist nicht nur das halbe Geld sondern auch doppelter Umweltschutz. Aber die Zielgruppe, das ist natürlich tricky hier: der Stundenplan ist total zerflettert, dann haben wir noch das Thema 'Unverhofft kommt oft', man hat noch irgendwie oder dauert länger. Es gibt ja schon mehr so Konzepte, aber man hat auch hier an der Hochschule schon irgend so Dinge herangetragen, schon vor zwei Jahren, aber ich spüre nicht, dass das auf beider Front Zustimmung findet. Also die individuelle Bestimmung der Mobilitätsbedürfnisse. Ich denke, dass da Bewegung drin ist, also Thema auch Elektroauto - je planbarer, je regelmässiger, also je weniger Randbedingungen da einzuhalten sind, desto besser passen so Konzepte. #00:25:40-8#

#00:25:41-0# Person 1: Genau, deswegen liebe ich die Lösung. Sie ist super flexibel. Bei der SAP kennen wir ja noch nicht einmal Kernarbeitszeiten, wir haben eine reine Vertrauensarbeitszeit, das heisst, es ist über den Tag ein Kommen und Gehen. Dann haben wir noch die Schwierigkeit, aus Sicht einer positiven Parameter für die Nutzung einer Mitfahrlösung, dass hier eine riesen Anzahl von Firmenwagen bestehen mit einem Flatrate-Fahren, also 'All you can eat'. Sprich #00:26:10-3# (Tankladung). Die Leute stört es nicht im eigenen Geldbeutel, #00:26:12-5# (Worte) #00:26:12-8# nehmen oder nicht. Ich spreche jetzt über das Gros der Mitarbeiter. Nach drei Jahren Zugehörigkeit bei der SAP nach Job, aber es tangiert fast alle, haben sie einen Firmenwagen. Dann haben wir noch die Situation, die Luxussituation, dass sie hier IMMER einen Parkplatz finden. Immer. Sie müssen halt ein Stockwerk höher kurbeln im Parkhaus, aber sie finden immer einen Parkplatz bei der SAP in Walldorf. Das heisst, wir haben von den Parametern eigentlich ungünstigste Voraussetzungen und dennoch wird die Lösung ganz gut angenommen. Wieso: Nicht, weil die Leute ans Geld denken, weil den Effekt haben die wenigsten oder an CO2, sondern es macht einfach Spass Leute kennen zu lernen. Man erweitert das soziale Netzwerk. Und das ist auch das was wir bei To Go am stärksten #00:26:54-4# (verzieren): 'Ihr lernt neue Leute kennen; kriegt mit, was andere Abteilungen machen'. Und das ist an sich der Vorteil, der Lösung. #00:27:01-7#

#00:27:01-8# Person 2: (Fällt ins Wort) Der Mini-Campus (lacht). #00:27:03-4#

#00:27:03-9# Person 1: Ja, genau. Und von der Nutzung her ist es halt super flexibel. Man kann die Fahrt ganz schnell anpassen, #00:27:10-3# (umändern). Man kann einfach nur einen Knopf drücken, dann wird dem Mitfahrer eine SMS geschickt: 'Ich komme fünf Minuten später' oder 'zehn Minuten später', je nachdem welchen Knopf man drückt oder 'ich rufe dich an, wenn ich da bin' oder 'klappt doch nicht'. Aber man muss natürlich auch Rahmenbedingungen schaffen. Es gibt auch hier ein Never #00:27:27-4# Get (Stranded) Concept bei der SAP. Das ist eine rein emotionale Sache. Aus meinem Budget wird zur Not auch das Taxi bezahlt, damit die Leute hier nicht übernachten müssen

im Büro. Aber das kommt im Jahr zwei Mal vor. Das ist eine rein emotionale Sache, weil an sich klappt es halt doch immer. Und es ist auch mal nicht schlecht, wenn da bei mir abends eine Fahrt gematched ist und dann geht man auch mal geregelt nach Hause und meint nicht, dass man noch dies und jenes fertig machen müsste. Es hat auch für die Work-Live-Balance einen positiven Effekt. #00:27:59-9#

#00:28:00-5# Interviewer: Schön. Jetzt bezogen auf die reine Technologie: Kannst du uns vielleicht einen Einblick in die Technologie geben? Ganz grob, nicht ganz in die Tiefe. Also wie funktioniert das? #00:28:16-3#

#00:28:16-5# Person 1: Ja. Das ist eine Lösung, die in einer Cloud betrieben wird und dort werden auch die Daten, sozusagen, gehalten, um diese Matching-Algorithmen wirken zu lassen. Eingebunden ist dann auch Kartenmaterial, Geo-Materialien von einer Partnerschaft mit NOKIA. Und was ist noch technologisch zu sagen? Genau, von dem Zugriff aus Nutzerperspektive habe ich schon gesagt. Also die drei Zugriffsmöglichkeiten sind entweder übers iPhone oder Android, wird glaube ich unterstützt, direkt Internet über www.tgo, TGO #00:29:14-1# Aussagen von Person 1 und Person 2 überschneiden sich #00:29:17-7#, finden sie alle Informationen dazu. Ist auch schön dargestellt. Bis hin zu Videos unten, aber auch so ein bisschen Community-Verhalten, welche Matchings gibt es gerade. Eigentlich ganz schön dargestellt. Die Lösung von der Technologie ist in der Cloud mit unterschiedlichen, bis hin zu der Outlook- oder Lotusnote-Schnittstelle, also zu klassischen Email- und Kalenderfunktionen, diese Schnittstellenthematik, um es ganz einfach machen. Also auch wenn ich die Fahrtanfrage über mein iPhone eingebe, ist es sofort auch in meinem Kalender drin und ich kann einstellen, dass ich eine SMS bekomme, wenn ein Matching zustande kommt. All diese Dinge sind da technologisch angebunden. #00:30:02-9#

#00:30:06-0# Interviewer: Wie sieht das versicherungstechnisch aus? Gibt es dafür auch Lösungen? #00:30:13-4#

#00:30:16-2# Person 1: Ja, also hier haben sich Herrscharen von Juristen mit auseinander gesetzt, wie wir das anbieten, wie wir das sicherstellen. Die Terms and Conditions sind entsprechend länglich geworden, die man da akzeptiert. Das ist also so rechtlich und versicherungstechnisch so alles im Griff. Es ist gelöst worden, aber da bin ich jetzt kein Experte. Da kann ich keine Details, wenn du Detailfragen hast, kann ich die dir nicht beantworten. #00:30:43-0#

#00:30:43-2# Interviewer: Mich würde interessieren, ob der Fahrer irgendwelche Haftungsansprüche übernehmen kann, falls es zum Beispiel zu einem Unfall kommt. #00:30:52-8#

#00:30:54-8# Person 1: Kann ich nicht beantworten. Ich glaube es ist einfach so, wie wenn du auch, übernimmt die SAP, nehme ich mal an, keine Pflichten sondern das ist immer so eine Sache zwischen dem Fahrer und dem Mitfahrer. So wie wenn du heute einen Kollegen einfach mitnimmst, ob mit oder ohne To Go, hast du dieselbe Situation. Das glaube ich zumindest mal, wissen tue ich es nicht. #00:31:22-1#

#00:31:22-8# Interviewer: Kleiner Abstecher zu Mitfahrgelegenheit.de: Da gab es auch schon vor langer Zeit diese Gespräche und sehr oft haben die Fahrer dann einfach mal einen Vertrag unterschrieben mit demjenigen, der mitgenommen worden ist. Darin stand, dass der Fahrer alle Haftungsansprüche nicht annimmt. Das heisst, die bleiben dann bei dem Mitfahrenden, falls ein Unfall passieren sollte. Dann müsste ich nochmal kurz in die AGB´s des To Go's reinschauen, wie es dort geregelt ist. #00:31:57-4#

#00:31:57-0# Person 1: Schau mal rein, ob das eine kurze Sache wird oder nicht (lachen), weiss ich nicht. Ich weiss nur, dass wir es aus Unternehmenssicht als Anbieter einer Lösung gelöst haben. Das weiss ich, wie es sich darstellt. Ich habe noch nie einen Vertrag ausgehändigt, wenn ich einen Kollegen #00:32:17-2# (mitgenommen habe). #00:32:19-8#

#00:32:19-9# Interviewer: Gibt es sonst noch etwas zu To Go, was interessant wäre, was du noch mitteilen würdest, könntest? #00:32:28-5#

#00:32:31-0# Person 1: Es geht ja sehr stark in der Mobilität von heute, teilweise, und morgen erst recht, geht es um ein Mehr an Flexibilisierung. Das heisst auch, bei To Go ist die Anbindung vom öffentlichen Nahverkehr, beispielsweise, wichtige Facetten, deswegen beziehen wir uns wieder auf die Metropolregion. Hier, direkt bei Walldorf, ist es so, dass wir da auch entsprechend mit den Verkehrsbetrieben in Kontakt sind, so dass da auch alle Informationen einfliessen. Da kann ich jetzt gar nicht sagen, ob das schon der Fall ist oder nicht. Aber zumindest ist es fest vorgesehen, dass weiss ich. Es ist wirklich eine interessante Facette, damit ich wirklich von A nach B komme unter der Wahl verschiedener Verkehrsmittel. Und ein Verkehrsmittel kann zum Beispiel die gemeinsame Fahrt im Auto sein und dann eben Andockung am Bahnhof und Zugverbindung. #00:33:24-5#

#00:33:25-5# Person 2: Jetzt vielleicht ein Punkt von mir: Also ich bin der typische Mensch, der Angst vor Bus, Bahn, U-Bahn und so weiter hat, und mich vor der Nutzung fernhalte, weil ich Angst habe, dass ich das falsche Ticket kaufe. Entweder zu viel oder zu wenig bezahle, oder oder oder. Die Frage ist, weil diese neue Mobilität, die ja oft dann auch beschrieben wird, die geht ja davon aus, dass wir verschiedene Verkehrsmittel, natürlich auch die Neuen, unterschiedlich nutzen. Und zwar mehrfach am Tag mit einem Wechsel. Und die Frage ist, die Transaktionskosten oder die Betriebswirtschaft, um die mal wieder hier reinzubringen, die Umstände, die Ängste, einen Fahrkartenautomaten zu bedienen, wann hört das mal auf? Also da sehe ich zum Beispiel das grösste Potential für Quantensprünge bei der neuen Mobilität. Wenn ich mit dem Fahrrad zum Bahnhof steige, einfach in den Zug steige, wieder zurückfahre, noch ein Auto miete und abends kommt eine SMS: Das hat alles heute 4,50 Euro gekostet. Fertig und ich muss nichts weiter machen. Das ist für mich so technologisch, denke ich, machbar. Aber wie weit sind wir davon weg, weil das denke ich ist doch der Könsigweg. Das Thema Convenience - kein Ärger, kein Stress, alles läuft. On the fly convenient, aus Nutzerperspektive. Das muss doch möglich sein, oder? #00:34:56-0#

#00:34:56-2# Person 1: Ja, das #00:34:57-5# (Störgeräusch) #00:34:58-4# sind Beispiele in die Richtung. #00:35:01-7# (Wort) beispielsweise. Und beim Stichwort Connected Car ist es so, dass

wir da auch aktuell beispielsweise mit VW #00:35:10-4# (Wort) in Hannover haben, wo entsprechende Autos ausgestattet sind und dann läuft da so eine Abrechnung komplett automatisch über das Auto: Wenn Sie in das Parkhaus reinfahren, öffnet sich die Schranke vorne, da müssen Sie kein Ticket mehr ziehen. Wenn Sie rausfahren, öffnet sie sich auch, die Abrechnung erfolgt automatisch ohne das sie irgendeinen Automaten bedienen müssen, ein Ticket ziehen müssen, irgendwo wieder reinstecken müssen, mit Münzgeld bezahlen müssen. Sondern das ist komplett ohne, es macht es vom Nutzerverhalten her total einfach. Und solche Aspekte gibt es natürlich auch, dass man sie einbindet. Heute haben wir, stand heute bei To GO, eine #00:35:54-0# (Pauschalrechner / pauschal gerechnet) kostet pro Fahrt angegeben und dann kann der Fahrer entscheiden mit dem Mitfahrer, ob man sich die Kosten teilt oder nicht. Das ist einfach nur eine Preisinformation, aber noch keine Abrechnungslogik. Nutzungsverhalten der SAP-Mitarbeiter käme niemand auf die Idee die Hand aufzuhalten, weil der Sprit wird vom Unternehmen in den meisten Fällen bezahlt. Insofern wird das eigentlich gar nicht gemacht. Aber jetzt für den privaten Nutzer oder bei anderen Unternehmen, die eben nicht diese Firmenwagenlogik haben, wie wir, ist das natürlich eine prima Info, dass da ein Preis dabei steht. Es ist schon mal eine Erleichterung, dass ich mich da nicht selbst mit dem Taschenrechner hinsetzen muss. #00:36:31-5#

#00:36:32-2# Interviewer: Es gibt bei anderen Lösungen diese Mikrozahlungsmethoden, wo man dann einfach, weil das sind haltkleine Beträge normalerweise, die man dann eigentlich sofort überweisen kann. Das ist dann halt angebunden. #00:36:47-3#

#00:36:49-0# Person 2: Weil das Thema kommt ja auch nochmal aus dem Bereich der Elektromobilität. Also da auf den Konferenzen, wo ich in den letzten Wochen war, war immer wieder ein Thema, klar muss man die Dinger laden, zu Hause, d'accord, bei der Arbeit, d'accord, allein kein Problem, weil die Firma bezahlt oder Abrechnung. Aber was ist, wenn ich unterwegs bin: Wie bezahle ich? Mit Münzgeld, mit RFID, mit meinem Handy, wie bezahle ich in Österreich, wie in der Schweiz, wie in Deutschland, #00:37:13-7# //Person 1: Genau// wie in Württemberg, wie in #00:37:15-4# //Person 1 spricht dazwischen// (Wallstadt), Berlin. Und da sehe ich die Hürden, die man überwinden muss. #00:37:20-4#

#00:37:20-4# Person 1: Genau, das sind auch Themenfelder, wo wir dran sind. Wo wir als SAP unsere Kernkompetenz reinbringen. Denken Sie an Abrechnungen von Handys und Roaming, da beschäftigen Sie sich als Anwender ja gar nicht, auch wenn Sie ins Ausland fahren beispielsweise. Es erfolgt dann ein Automatismus. So muss man sich das vorstellen, auch für das Laden von Autos. So sollte es funktionieren und deswegen sind wir da auch konkret an solchen Szenarien dran. #00:37:48-3#

#00:37:50-0# Interviewer: Werden da bestimmte Lösungen angeboten in dem Umfeld bereits oder wird da gerade erst daran gearbeitet, das zu entwickeln? #00:37:57-4#

#00:37:58-6# Person 1: Da wird dran gearbeitet, das zu entwickeln. #00:38:01-1#

#00:38:04-5# Interviewer: Bezogen auf To Go und auf diese Automobilität, was du auch mal erwähnt hast, dass dieses Flottenkonzept der SAP eigentlich eine Hürde ist, an sich oder zum Beispiel diese Parkplatzbewirtschaftung an den Standorten. Gibt es eine Strategie diesbezüglich, dann eine Längerfristige, die das zum Beispiel begrenzen würde in der Zukunft? #00:38:36-0#

#00:38:35-8# Person 1: Also es gibt eine Strategie, das zu mehr flexibilisieren und deswegen haben wir da auch schon Eckpfeiler umgesetzt, wie beispielsweise, dass ich jetzt als Mitarbeiter ein Elektrofahrzeug als Firmenfahrzeug bestellen kann. Viele haben das vielleicht als Poolwagen, so wie wir das früher auch hatten. Quasi als erste Stufe, mal reinschnuppern und von einem Standort zum anderen zu kommen, aber nicht als personenzugewiesenen Firmenwagen zu nutzen. Ist ein Aspekt. Dann haben wir seit 1. April die Bahncard 100 als intelligente Alternative zum Firmenwagen. Also wieso muss es ein Auto sein, kannst auch die Bahncard 100 nehmen. Dann haben wir etabliert, auch seit 1. April, nehmen Firmenwagen, aber ohne Tankkarte. Dafür zahlst du im Monat nur die Hälfte deines Eigenanteils. Das sind also ein Mehr an Flexibilisierung, was uns, und das ist wieder passend auch für Ihr Forschungsvorhaben, da immer wieder Hürden dargestellt sind: Steuergesetzgebungen, #00:39:38-7# (gilt eventuell) Vorteilsversteuerung, die mehr von starken Konzepten aufgeht. Nehmen wir wieder das Beispiel Elektromobilität: Hier wären ganz viele Mitarbeiter bereit ein Elektroauto zu nehmen, das zu 95 Prozent ihr Reiseverhalten oder ihren Mobilitätswünschen entspricht. Aber dann macht man halt ein oder zwei Mal diese Urlaubsfahrt mit der Familie und dann will man ein grösseres Auto und dann grössere Distanz überwinden. Und dann ist vielleicht ein Elektroauto noch nicht das Geeignete Mittel der Wahl. Insofern, wieso dann nicht in der Zeit aus dem Pool oder über Sixt, einen Mietwagenanbieter, einen Sharan nehmen oder sowas. Und jetzt sagt der Gesetzgeber, müssen wir als SAP sicherstellen, dass das andere Auto nicht bewegt wird und wie ist es jetzt mit der Versteuerung geldwerten Vorteils, das hat ja einen anderen Listenpreis und und und. Und dann kommen Sie in administrative Hürden herein, da schrecken Sie dann davor zurück. Das sind natürlich Themen, da wünschen wir uns ein Mehr an Flexibilisierung und einfacher Handhabung auch solcher Dinge. Das sind ganz konkrete Hürden, die ich auch sehe, die uns das Leben da schwer machen, um noch mehr an Flexibilisierung hinzubekommen. #00:40:52-5#

#00:40:53-7# Interviewer: Also Politik hat hier dann natürlich eine ganz wichtige Rolle, um das zu beeinflussen in der längeren Frist. Das ist gar kein Thema. Kannst du uns vielleicht nochmal andere Beispiele von der SAP-Welt benennen, jetzt im Bereich zum Beispiel Fahrzeugtechnologie, autonomen Fahren. Ich weiss, da gibt es bestimmte Pilotprojekte, was SAP noch in der Hinsicht macht. #00:41:23-1#

#00:41:22-7# Person 1: Ja also ganz spannend ist gerade im Kontext dieses, wir nennen es als Begriff Connected Car Thematik. Das sind #00:41:32-9# (2 Worte) wieder in der Cloud. Vorhin habe ich das mal am Beispiel des Parkens in der Parkgarage und Schrankensteuerung und Bezahlung gebracht. Aber da gibt es natürlich noch ganz andere Anwendungsbeispiele. Immer im Kontext Fahrzeugnahe Dienstleistung. Und dort sind wir sehr aktiv und da waren jetzt auch gerade wieder letzte Woche Pressemitteilungen von Toyota beispielsweise oder VW, wo es entsprechende Kooperationen gibt, um solche Lösungen anzubieten. Oder mit BMW. Das wir da in dem Feld tätig sind und das

wieder für den Nutzer einfach machen. Und da geht es immer um Fahrzeugnahe Dienstleistungen. Das beinhaltet dann im Falle von Elektrofahrzeugen auch Lademanagement Sachen, Abrechnungssachen, das Roaming, diese Aspekte. Dann gibt es noch weitere Forschungsprojekte, wo wir jetzt im Kontext Elektromobilität aktiv sind. Mit, so beispielsweise seit jetzt gerade neu Juni 2014 - nein, jetzt muss ich überlegen. #00:42:56-8# (Worte) Da bin ich nicht so im Thema, aber da geht es um Smart Traffics, Smart Grid, Flottenenergiemanagement, dann gibt es diesen Green eMotion Projekt, was glaube ich bis Anfang nächstes Jahr geht, Richtung europäischer E-Mobility-Hub, Roaming, Clearing House. Also da gibt es verschiedene Aktivitäten, da bin ich aber jetzt nicht mehr der Richtige. Da kann ich nicht mehr im Detail sagen, was genau dann immer das Forschungsziel dort ist. #00:43:25-2#

#00:43:27-2# Interviewer: Dann vielleicht mal eine allgemeine Frage: Was sind dann die generellen Ziele der SAP bezogen auf Nachhaltigkeit und im Speziellen, welchen Einfluss oder welchen Beitrag leistet die Mobilität dazu? #00:43:42-9#

#00:43:43-3# Person 1: Ja, sehr gerne. Es ist so, dass wir, abgeleitet von unserer Vision, die Arbeitsabläufe in der weltweiten Wirtschaft zu verbessern und die Lebensqualität der Menschen zu steigern, daraus haben wir uns auch ein Treibhausgas-Emissions-Reduktions Ziel gesetzt, das da heisst: Im Jahr 2020 möchten wir zurückkehren auf das Jahr 2000, von dem Emissionsniveau. Im Jahr 2000 hatte die SAP circa 24.000 Mitarbeiter, heute haben wir über 67.000. Also sehr sehr ambitionierte Ziele. Damals hatten wir 2.500 Autos weltweit bei der SAP. Heute haben wir fast 24.000 Autos. DAs heisst, ein Mehr an Effizienz, die wir natürlich mitnehmen, die wichtig ist, die wird aber aufgefressen, dass immer mehr nutzungsberechtigt sind und auch einen Firmenwagen haben. Und das zahlt ja auch voll ein in unsere CO_2-Bilanz. Die Autos machen in unserer CO_2-Bilanz knapp ein Viertel aus, das ist die zweitgrösste Emissionsquelle für die SAP direkt hinter den Flügen. Also für Geschäftsreisen, wenn das Flugzeug benutzt wird. Das ist die grösste Emissionsquelle, aber die Autos kommen an zweiter Stelle mit knapp einem Viertel. Die Details kannst du übrigens alle, alles was ich sage, unter http://www.sapintegratedreport.com/ finden. Dort sind auch entsprechend die Dashboards und Detailzahlen dargestellt und auch wie sich das verändert über die letzten Jahre. Wir haben jetzt das Ziel gesetzt, dass wir bis ins Jahr 2020 20 Prozent unserer Flotte im Jahr 2020 elektrifiziert haben möchten oder alterative Antriebe. Ein sehr ehrgeiziges Ziel. Und das fahren wir jetzt sozusagen hoch oder lernen wir und denken aber, dass wir da mehr in den nächsten Jahren richtig in die grosse Masse gehen. Habe ich damit diese Frage beantwortet? #00:45:42-6#

#00:45:42-7# Interviewer: Ja. Sicherlich, auf jeden Fall. Gibt es da auch irgendwelche politischen Anreize, dass zu machen, auf diese 20 Prozent der alternativen Antriebe zu gehen? Oder ist das nur ein Eigenwunsch oder eine eigene Idee der SAP? #00:46:00-1#

#00:46:00-5# Person 1: Das ist eine eigene Zielsetzung, abgeleitet aus unserer Zielsetzung, der CO_2-Emissionszahlen, wenn wir da das Thema Mobilität nicht angehen würden, würden wir die Ziele nicht erreichen. Daraus ist das abgeleitet. Das haben wir uns selbst gesetzt, das hat uns nicht irgendwie jemand anderes gesagt. #00:46:20-4#

#00:46:21-6# Interviewer: Bist du in der Lage, die Schlagkraft dieser Mobilitätstechnologien hinsichtlich der Autodominanz abzuschätzen? Also welche Auswirkungen wird das längerfristig haben auf die Mobilität der Menschen? Allgemein gesagt. Also jetzt zum Beispiel die neuen Nutzungsformen, wie das TO GO oder Connected Car oder die neuen Möglichkeiten oder neue Abrechnungssysteme. Welchen Einfluss wird das dann auf die Autodominanz haben? #00:47:00-8#

#00:47:02-3# Person 1: Ich denke, es hat einen bedeutenden Einfluss, weil es geht mehr und mehr weg von 'meinem Auto' hin zu 'ich will von A nach B kommen'. Da bin ich bereit, das mir von einer physischen Lieferung des Autos hin zu einer Dienstleistungsgesellschaft und zu Services. Dann bezahle ich den Service, ja und ob ich das Auto lade oder tanke, oder was weiss ich, das ist dann eben in dem Service, in der Abrechnung mit drin. Ich will von A nach B kommen und habe vielleicht sogar unterschiedliche Verkehrsmittel und so ist ja auch das Verhalten bei manchen Menschen schon wie bei mir. Ich fahre gerne mit dem Elektroauto bis zum ICE, Bahnhof Mannheim, und dann dort weiter, wenn es in die entsprechenden Städte geht hier in Deutschland, dann ist es für mich das angenehmste, das ist für mich am sichersten und noch umweltfreundlichste, was ich tun kann. Und ich glaube, das ist auch mehr die Zukunft und auch das Denken der Milleniers. Weg von 'Ich muss unbedingt jetzt mit 18 mein eigenes Auto haben'. Und da haben wir schon einen Einfluss und das ist auch eine klassische Businesstransformation, die man ja auch in anderen Geschäftsmodellen beobachten kann. Hin mehr zur Dematerialisierung, hin mehr zur Serviceorientierung. Nimm unser eigenes Bildnis: Cloud, das sind Services, also Software als Services zu konsumieren, zu nutzen und nicht mehr als physisches Added zu haben. Ich glaube das ist ein Trend, der sich auch in der Automobilbranche fortsetzen wird. Deswegen sind ja auch gerade die ganzen namhaften Hersteller dabei, sich mit solchen Konzepten zu beschäftigen. #00:48:55-3#

#00:48:55-5# Person 2: Darf ich hier nochmal etwas einbringen: Dieses Thema 'nicht mehr zu besitzen', 'Nutzenservice', ist sehr wohl bekannt. Jetzt streitet man sich immer wieder darum, ist es ein städtisches Grossstadtproblem, ist es quasi Berlin-Mitte mässig oder betrifft es auch die flachen Räume? Die dünn besiedelten Räume, weil da ist noch gar nichts so richtig sicher. Weil manche verordnen Elektromobilität als reines Stadtthema, weil es da passt - kurze Strecken. Andererseits für Leute, die halt nicht in der Stadt wohnen, also pendeln, ist das natürlich eher ideal. Aber die sind dann natürlich weniger bereit, wenn man auf dem Dorf #00:49:34-7# (am 2 Worte) wohnt oder in Neustadt, da auf sein Auto zu verzichten. Verordnen Sie das als Grossstadtthema oder ist das generell für alle, auch in dünn besiedelten Gebieten, ein Thema, Herr Schmid? #00:49:46-8#

#00:49:47-7# Person 1: Formulieren wir es doch mal anders herum: Ich glaube, es ist nicht nur ein Grossstadtthema. Es ist natürlich abgestuft zu sehen, gerade die Flexibilisierung nimmt ab mit dem entsprechenden Angebot, das ich habe und das führt natürlich wieder zu mehr 'ich brauch dann vielleicht doch mein eigenes asset, um von A nach B zu kommen'. Das hat man natürlich. Aber gerade Elektromobilität, also heutige Reichweiten reichen schon sehr gut, auch in meinem Fall. Was weiss ich, Anbindung Neustadt, das ist ja gar kein Thema. Nur die Batterietechnologie, die geht ja massiv weiter. Heute sind ja schon Angebote da, nehmen wir mal Tesla. Ist natürlich noch sehr extrem hochpreisig, aber mit sehr sehr grosser Batteriespeicherkapazität, mit hohen Reichweiten, mit

super Charging, was so schnell dauert wie - wir trinken einen Kaffee, gehen auf die Toilette und weiter geht's. Also wie ein normaler Tankstopp, quasi, um dann wieder auf 80 Prozent laden zu können und die nächsten 300 Kilometer zurück zu legen und in fünf Jahren wird man die doppelten Reichweiten haben bei gleicher Batteriegrösse. Also da wird, glaube ich, noch einiges an Innovation noch hervorgebracht werden beziehungsweise diese Patente und Lösungen sind ja schon da, technisch. Aber man muss sie nur noch so gestalten, dass man sie auch von der Kostenseite her in den Griff kriegt. Und da wird sich sicher die nächsten Jahr ganz viel tun. Und dann gibt es heute natürlich heute Einschränkungen. Nehmen Sie das städtische Thema, ich glaube, das ist auch nicht mehr ideal, wenn Sie im vierten Stock in der Altstadt wohnen und dann das Kabel lassen wollen, wo ihr Auto jetzt gerade steht, das funktioniert halt auch nicht. Also das ist eher wie bei mir: Limburger Hof und Eigenheimbesitzer und Steckdose in der Garage und dann Lademöglichkeit bei SAP. Da ist Elektromobilität optimal und ideal. Ich möchte es nicht mehr missen und nicht mehr zurücktauschen wollen. #00:51:50-8#

#00:51:51-1# Person 2: Ja, Sie haben wirklich einen optimalen Anwendungsfall. Ich meine, wenn man das paart mit dem, worüber man vorhin gesprochen hat, dass man dann, wenn man mal woanders hin muss, einfach irgendeine Karte nimmt oder sein Smartphone, fährt an den Bahnhof und steigt einfach ein. Man wird nicht das Gefühl haben, man hat jetzt irgendwie Zeit verloren oder wird gegängelt, durch irgendeinen Automat, wo die Münzausgabe klemmt. Das sind die Sachen, die nerven. Und man hat ja gewisse andere Dinge zu tun. Ich bin bei Ihnen. Diese Beschränkung dieser neuen Mobilität auf gross oder klein oder dünn, also das würde ich auch nicht zulassen, das bewegt sich in beiden Regionen. Und dann hängt es ja stark ab, ob man jetzt München mit Mannheim vergleicht oder Berlin mit Frankfurt. Also Thema Parksituation, Parkhäuser oder ich meine Grossstädte, die werden dann vielmehr damit punkten, wie man Leute vielleicht über Lademöglichkeiten an sich bindet. Also der erste Supermarkt mit zehn Fast-Chargern. #00:52:48-8#

#00:52:49-7# Person 1: Ja, genau. Mc Donalds macht es ja auch schon vor. Ich habe jetzt ein Problem, ich müsste jetzt das Gespräch beenden, weil ich dringend in ein anderes Gebäude müsste, zum nächsten Termin. Können wir es dabei belassen oder gibt es noch Nachfragen, die wir dann zu einem anderen Zeitpunkt #00:53:04-1#

#00:53:05-0# Interviewer: Ich hätte noch eine Frage, aber die kann ich glaube hier raus lassen. Ich kann dir vielleicht eine kurze Mail schreiben und dann würden wir das dabei belassen. Du hast schon mal erwähnt, um 10 Uhr gibt es den nächsten Termin. Daher wollte ich mich ganz herzlich bei dir bedanken. Daniel, dass du uns mal dafür Zeit gegeben hast und dafür Zeit gefunden hast. Ich melde mich nachher noch bei dir. #00:53:30-7#

#00:53:31-2# Person 1: Ok, prima. Dann besten Dank. #00:53:33-3#

#00:53:33-9# Person 2: Herr Schmid, vielleicht noch eine letzte Sache: Ich habe meine neue Umfrage fast fertig. Darf ich Ihnen da mal einen Link schicken? Wenn Sie mal Zeit finden, da kurz reinzuschnuppern? #00:53:44-4#

#00:53:45-2# Person 1: Sehr gerne. #00:53:46-3# //Person 2: Bitte?// Ja, sehr gerne. Daniel.Schmid@sap.com. #00:53:49-5#

#00:53:51-1# Person 2: Ich habe eine Beta-Version, aber vielleicht wenn Sie die anschauen, denken Sie vielleicht, es hätte eine Möglichkeit, das bei SAP irgendwie rum zuschicken. Ich schreibe zwei drei Sätze dazu, vielen Dank, Herr Schmidt. #00:54:01-0#

#00:54:01-6# Person 1: Ok, besten Dank auch. #00:54:02-8#

00:00:00-0 Person 1: Beschreibung der Swisscom Managed Mobility und der kurzen Historie...

00:01:05-8 Person 1: Wir hatten immer das Kerngeschäft Fleet-Mgt. Wir betreiben und betreuen einer der grössten Fahrzeugflotten in der Schweiz mit rund 3500 Fahrzeugen. Auf der anderen Seite haben wir den Markt national und international gescreent, die Trends analysiert und gesagt haben: Smart Mobility - die Konvergenz von ICT und Mobilität das passt zu Swisscom, das passt auch zu Swisscom Participations - wir sind eine 100% Tochtergesellschaft der Swisscom und gehören in das Portfolio von Swisscom Participations. D.h. Swisscom Participations besteht aus vielen kleinen Unternehmungen in ganz unterschiedlichen Branchen: Inkasso, Installationsgeschäft (Cablex), Managed Mobility etc. Swisscom Participations hat die Aufgabe des Swisscom Konzerns neue Wachstumsmöglichkeiten zu identifizieren und Projekte zu machen um zu schauen: kann man das wirklich vermarkten, kann man das monetarisieren. Und scheinbar ist das uns nicht so schlecht gelungen, dass wir weiter gehen dürfen. Wir haben uns gerade im neuen Wachstumsbereich konzentriert auf ein paar Verticals:

- das eine ist das intelligente Parkieren, d.h. Umgang mit knappen Ressourcen, bessere Auslastung. Aber wir haben festgestellt, dass im Thema Mobilität steht und fällt alles mit einem Parkplatz, Parkraumbewirtschaftung. Obwohl man eigentlich heute meint, die sind super gut bewirtschaftet. Sind Sie aber nicht. Wir machen das nicht wie Parkit oder ParkU im öffentlichen Bereich. Sondern wir gehen bei uns beid er Swisscom, wo wir selber 10000 Parkplätze haben. Deshalb ist das Projekt Corporate Parking entstanden. Es gibt Themen wie Access-Zugang, Resrvation - alles über Smartphone. Wir sind der Überzeugung Smartphone heute und in der Zukunft irgendein anders Device ist das Steuerungsinstrument. Da drüber muss alles Seamless ablaufen, einfach. Es muss ein Erlebnis sein das zu tun. Selbstverständlich Real-Time-Themen. D.h Sensorik spielt damit eine Rolle.

- Das andere Thema ist Sharing. Hat auch bei Parkplätzen seine Berechtigung. Mitarbeiter gehen in die Ferien - man macht einen internen Marktplatz, um diese Ressourcen so zugänglich zu machen, weil sonst stehen sie leer in einem Unternehmen, wenn die Leut fix einen Parkplatz haben. Das gibt es noch. Dann haben wir das Thema Sharing oder auch Ride-Sharing im Real-Time fokusiert. Wir haben auch Sharingfahrzeuge innerhalb des Konzerns.

- Wir haben natürlich Cloud, Big Data, Business Intelligence. Wir werden auch Free-Floating testen. also einwegmiete. Wir sind da relativ weit aber alles ist noch im Projektstatus. Das passt natürlich hervorragend zu Swisscom.

- Elektromobilität - das ist aber viel mehr als nur ein Auto mit Batterie und Ladesäule. Es geht darum, dass wir auch in Managment-Plattformen denken. In Eco-Systemen denken. Gerade für das eFlotten-Management und das Last-Management. Das Grid muss je nachdem wie veile Fahrzeuge gleichzeitig angeschlossen werden oder auch die Schwarmintelligenz. Themen wie Vehicle-to-Grid. Wir haben auch Swisscom Energy Solutions als Tochtergesellschaft. Da haben wir Synergien. Das ganze koppeln mit Smart Home. Irgendwann, da sind wir davon überzeugt auch wenn man heute darüber lacht, das ganze anschliessen an die Photovoltaik. Das ist das was wir in diesem Bereich tun.

00:06:08-1 Interviewer beschreibt die Arbeitshypothese Faktor 10, Transformative Literacy und das Ziel des Treffens.

00:09:40-0 Interviewer: Was verstehen Sie unter Mobilität und welchen Einfluss hat Mobilität auf die Städte?

Person 1: Ich denke Mobilität bedeutet für mich Freiheit, Flexibilität und letztendlich dass ich Personen und aber auch Güter von A nach B bewege. Ganz grob ist das für mich Mobilität. Mobilität kann physisch sein: in Rahmen von Autos, von Bikes. Das kann aber auch digitale oder virtuelle Mobilität sein - nämlich Telepräsenz. Die virtuelle Mobilität. Mobilität für eine Stadt ist ein Riesenproblem ((lacht)). Wirklich ein großes Problem und ein Ohnmachtsgefühl aufgrund der Urbanisierung und der stetigen Verstädterung. Ich glaube es fehlt einer Stadt an Ideen. Mobilität für eine Stadt ist eine riesige Herausforderung.

Interviewer: Aus welchen Gesichtspunkten?

Person 1: Wie bewältigen wir insbesondere zu Stoßzeiten effizient und am umweltverträglichsten den Verkehr und die unterschiedlichen Verkehrsströme: ÖV, Straße, Fuß. Wie auch für die Verkehrsplanung letztendlich eine riesige Herausforderung.

00:11:34-1 Interviewer: Welchen positiven Einfluss hat Mobilität auf eine Stadt?

Person 1: Wenn die Mobilität gut organisiert ist und funktioniert, dann kann es eben ein Attraktivitätsmerkmal sein für eine Stadt. Man kann, indem man Mobilität mit Technologien verknüpft, die es eben ermöglichen zeitunabhängig, individuell, flexibel mein Mobilitätsbedürfnis zu erfüllen, dann ist es ein Erlebnis für die Leute, die davon profitieren können. Das kann eine Stadt durchaus attraktiv machen.

00:12:26-1 Interviewer: Was glauben Sie welchen Einfluss hat die Mobilität auf die Produktivität oder die wirtschaftliche Konkurrenzfähigkeit einer Stadt?

Person 1: Ich denke je besser die Mobilität innerhalb einer Stadt aber auch der Anschluss an umliegende Gebiete funktioniert, ist das für mich ein Standortvorteil für eine Stadt. Weil das eine sind die Bewohner, aber das andere sind die Pendler, die Mitarbeiter, die man mit Mobilität versorgen muss. Man muss zusätzlich dafür sorgen, dass man Pendler in das sowieso gut ausgelastete Verkehrssystem abfedern oder mit integrieren kann.

00:13:23-9 Interviewer: Was verstehen Sie unter nachhaltiger Mobilität? Existiert so was wie nachhaltige Mobilität?

Person 1: Das ist die Frage wie man Nachhaltigkeit definiert. Es gibt verschiedene Ansichten. Die einen verstehen unter Nachhaltigkeit rein GRÜN. D.h. wirklich Reduktion von CO2 Emissionen. Das ist dann nachhaltig. Ich denke es ist Hybrid. Es ist eine Kombination von Beiden. In meinem Verständnis muss nachhaltige Mobilität selbstverständlich dafür sorgen, dass wir CO2-Emissionen reduzieren so gut es geht. Eine nachhaltige Mobilität hat aber auch dafür zu sorgen, dass man die knappen Ressourcen, die man hat auch optimal nutzt und ausschöpft. Eine nachhaltige Mobilität soll eben auch dazu einen Beitrag leisten, damit die volkswirtschaftlichen Kosten, also externe Kosten wie Lärmbelastung gerade in einer Stadt durch E-Mobilität; es kann aber auch der ÖV per se sein, der besser ausgebaut ist, natürlich auch positiv beeinflusst. Nachhaltig letztendlich heisst ich lege mich heute an einem

Konzept fest, dass ich dann auch langfristig verfolge.

00:14:57-0 Interviewer: Dann gehen wir doch mal langsam in die Technologien. Was verstehen Sie unter Technologie in Bezug auf die nachhaltige Mobilität? Welche innovativen Technologien sehen Sie als besonders attraktiv für die nachhaltigen Mobilitätskonzepte? Im Sinne von: Fahrzeugtechnologie, Informations- und Kommunikationstechnologie, Nutzungsformen, Autonomes Fahren.

Person 1: Diese sind vier ganz wesentliche Technologien. Antriebstechnologien, wenn wir von Nachhaltigkeit sprechen, denke ich natürlich an die rein elektrischbetriebenen Fahrzeuge: sei das Auto oder eBike oder eScooter, was man auch nehmen möchte. Ich denke aber auch Hybrid und Plug-In-Hybrid ist für mich nachhaltige Antriebe. Das sind die drei Formen in der Antriebstechnologie, die ich jetzt als nachhaltig definieren würde. Wobei, jetzt auch weil ich den Hut als Flottenbetreiber habe, was man nicht unterschätzen darf, ist die Weiterentwicklung der Fossilbetriebenen Fahrzeuge. Es kommt immer darauf an, wie man die Fahrzeuge einsetzt. Wir haben festgestellt, dass gewisse Hybrid-Modelle bei dem Einsatz in der Flotte mehr CO2 Ausstoss haben als Diesel-Fahrzeuge. Aber das ist aufgrund des Einsatzzweckes. Ich denke man darf da nicht einfach blauäugig sein und sagen ich glaube an diese Technologien. Sondern man muss sich immer fragen wofür brauche ich es, was ist dann das richtige Einsatzgebiet.

00:17:37-9 Person 1: Selbstverständlich, ich spreche in der nachhaltigen Mobilität von ICT. Ich bin der Meinung ICT ist ein Enabler, um überhaupt nachhaltige Mobilität, Eko-Systeme überhaupt funktionsfähig zu machen. Wenn ich sagen will zeitunabhängig, ortsunabhängig, flexibel, dann müssen die Informationen und Daten fliessen und zwar in der richten Qualität, in der richtigen Menge, zur richtigen Zeit, damit überhaupt die Menschen zu jeder Tages- und Nachtszeit die Möglichkeit haben Mobilität in Anspruch zu nehmen. Deshalb spielt eben ICT eine ganz zentrale Rolle. Ich denke auch das Thema Real-Time, das ermöglicht wir durch M2M Technologien, gerade in unserem Bereich. Maschinen sprechen mit Maschinen, Menschen mit Maschinen, oder Internet of Things. Diese Dinge spielen aus meiner persönlichen Überzeugung auch in der Zukunft im Thema Mobilität eine grosse grosse Rolle. Letztendlich geht es darum, dass man Eko-Systeme bauen kann und Plattformen bauen kann.

Auch das autonome Fahren. Ich habe das selber erlebt in Silicon-Valley im Oktober 2013 in Palo Alto. Da heb ich das erste Mal das Google-Auto erlebt. Es ist befremdend ((lacht)). Es ist einfach ein neues Paradigma. Ich bin aber davon überzeugt, dass wenn die Technologie ausgereift ist, dass es uns ganz andere Möglichkeiten bieten wird. Auf der einen Seite die Integration in die Arbeitswelt. Weil ich schon unterwegs auch die Reisezeiten nutzen kann, um zu arbeiten. Aber eben auch für die Steuerung der Verkehrsströme. Somit bin ich auch überzeugt, dass genau durch diese Möglichkeit, auch wieder durch ICT, dass es eben auch gelingt, einen positiven Effekt hinsichtlich der volkswirtschaftlichen Kosten zu leisten. Weniger Unfälle, weniger Lärmbelastung, je nachdem mit welchen Antriebstechnologien die dann unterwegs sind. Aber das wäre natürlich sehr geeignet dafür wenn man das induktive Laden ins Kalkül nimmt. Könnte ich mir schon vorstellen, dass in der Zukunft die Strassen Induktionlademöglichkeiten haben. Das während der Fahrt die Batterien schon aufgeladen werden. Alles Zukunftsmusik aber das könnte schon durchaus sein. Insofern spielt eben die Technologie, die sie jetzt aufgeführt haben mit den Ausführungen, eine zentralle Rolle. Ich bin aber auch davon überzeugt, dass

wir heute noch gar nicht abschätzen können, was auf uns alles zukommt.

Multimodalität wird auch ein Thema sein. D.h., dass man diese Verticals also diese Einzellösungen: Parkplatz, E-Mobilität, Ride-Sharing und auch ÖV etc., dass man natürlich genau in die Richtung der multimodalen Planung gehen wird. D.h. eine Plattform, die mir ermöglich das auszuwählen, was ich jetzt gerade brauche. Oder mir zumindest Optionen vorschlägt, wenn das eine nicht möglich ist. Und ich dementsprechend auch gleich Ticketing betreiben kann. D.h. ich kann das gleich bezahlen über die Plattform aber ich bin sicher ich komme dorthin, wo ich will.

00:21:59-5 Interviewer: Also, diese ganzen Technologien, die sie jetzt erwähnt haben, die sind äh von Interesse für diese Forschungsfrage. Jetzt ähm ich ähm nehme an, dass Swisscom sich natürlich auch Gedanken über all diese Technologien ähm macht, ähm arbeitsbezogen auf ihren Tätigkeitsbereich. Also welche dieser Technologien, die sie genannt haben, spielen die wichtigste Rolle? Also jetzt aus Sicht der Swisscom? 00:22:25-2

00:22:25-2 Person 1: Mh, gut, ähm Technologie oder sagen wir vielleicht auch auch die die die Kanäle oder Mittel an der Technologien natürlich natürlich zu nutzen. Also Smartphone sowie so. Ja, das ist klar, Smartphone. M2M ist ein ganz wichtiger Faktor, M2M Kommunikation. Ähm Sensorik für uns zentral, Real Time. Ähm Bewegungsdaten, aus denen man eben auch die Technologie besser nutzbar machen kann, also wirklich der Umgang mit Daten per se, ähm Bewegungsdaten ganz zentral wichtig. Nutzungsdaten, also wie werden Dinge auch genutzt, um dann eben auch zu lernen. (Smartphonegeräusch) Um dann eben auch zu lernen. Ähm, Elektromobilität ähm gerade auch als Flottenbetreiber und auch im Kontext einer Firma, wie es Swisscom ist. Die auch eine grosse soziale Verantwortung hat, wo wir aber auch überzeugt sind, dass wir dazu beitragen können, die Elektromobilität mit zu pushen, nicht nur in dem wir den Anteil an unserer Flotte ausbauen sondern indem wir eben auch helfen, dass in Zukunft auch die Reichweitenangst, ähm nicht in dem wir Batterien entwickeln sondern in dem wir eine Plattform schaffen. Wir haben ja vor Kurzem auch die Partnerschaft mit Hubject angekündigt. Hubject ist ein Konsortium von BMW, Daimler, Bosch, Siemens und RW. Äh, das ist nichts anderes als ein Marktplatz mit einem Intercharge Logo, wo eben die Interoperabilität der einzelnen Ladesäulen-Anbieter gewährleistet wird. Das heisst, in Zukunft kann ich auch nationales E-Roaming betreiben über diese Plattform und ich eigentlich überall laden, wo ich gerne möchte. Ne, insofern glauben wir sehr stark in diesem Stadium äh auch an die Elektromobilität, aber Themen, wenn ich dann auch von Access spreche und Zugang, sei es in ein Auto, Stichwort Carsharing, Pooling, was auch immer, ist wirklich auch dass das das Thema ähm RFID nach wie vor, ist aber auch das Thema NFC (Smartphonegeräusche). Als das Thema NFC beschäftigt uns gerade mit unseren Produkten Tapit, wo wir auch eine Plattform schaffen oder geschaffen haben, wie mit dem bargeldlosen Bezahlen, äh, das kann man natürlich dann ausbauen auch im Sinne von Zugang zu Fahrzeugen, Zugang zu Gebäuden gleichzeitig aber auch für das Ticketing und so weiter und so fort. Also ich denke normale Technologie muss dann so intuitiv und einfach anzuwenden sein und da möchten wir durch Plattformen eben auch in (WORT) spielen, ähm um aber möglichst eine einheitliche Technologie dem Kunden anbieten zu können. Also nicht, das er dann quasi für jedes dieser (---tikel) so(---) Bereiche dann separate Apps runterladen muss. Das darf und soll nicht das Ziel sein. Sondern eigentlich mit einer Anwendung sollte alles bedienbar sein. 00:25:27-3

00:25:28-0 Interviewer: Sie haben auch das Thema äh also die Big-Data-Cloud äh angesprochen, Internet of Things. Könnten Sie vielleicht auf die einzelnen Themen etwas detaillierter eingehen und mal kurz erklären, was Sie äh unter diesen Themen verstehen. Also jetzt eigentlich dann äh greifbar. Also wenn Sie mir zum Beispiel Produkte nennen können, oder so. 00:25:51-1

00:25:51-1 Person 1: OK, also ähm NFC habe ich glaube ich erklärt, also da können Sie sich vorstellen äh der heutige Swisscom Betch oder nehmen Sie Mobility Carsharing, die rote Flotte, da haben Sie heute noch eine physische Karte. Und letztendlich geht es da darum, den Zugang in Zukunft so zu gewährleisten, dass Sie einerseits keine physische Karte mehr brauchen, das heisst, sie können eigentlich schon diese Produktionskosten sparen, äh, sondern das wird alles digitalisiert. Ja, also letztendlich geht es auch in diese Richtung mit NFC, dass man quasi Geschäftsprozesse digitalisiert. So, als Beispiel. Das heisst, der Zugang in Zukunft zu Fahrzeugen kann dann so erfolgen, in dem ich einmal mit meinem Smartphone hingehe, ich werde identifiziert, ich werde autorisiert und ich kann (Smartphonegeräusch) das Auto nutzen. Und auch das Billing der Rechnung wird einfach dann quasi dadrüber erledigt. Das ist ein Anwendungsfall beispielsweise. M2M, das kann man sich so vorstellen, ähm ist ja nichts anderes als das eigentlich SIM-Karten äh heute noch, heute noch SIM-Karten ähm beispielsweise in einem Auto sind. In einem Auto sind und wir dann natürlich durch diese SIM-Karte nachvollziehen können, wie sind die Bewegungsdaten. Ähm nennen wir, ich habe es vorhin genannt das Free-Floating-System. Äh stellen Sie sich vor: Heute ist unser Pool-Fahrzeugsystem so ausgebaut, dass es immer Standortbezogen ist. So wie man heute es von den roten Mobility-Autos kennt. Ich kann es zwar nutzen, muss es aber wieder an den Ausgangspunkt zurückbringen. Dank M2M und und dank Big-Data-Themen können wir eben sagen, ok die Bewegungsdaten innerhalb Bern, innerhalb Zürich UNSERER Fahrzeuge, die sind in etwa so. Das heisst, die optimale Distribution der Fahrzeuge müsste so aussehen. Und so können wir eben einen Zusatznutzen und auch einen einen zusätzlichen USP schaffen, das man sagen kann: „Weisst du was, für deine Kunden ermöglichen wir jetzt eigentlich oder auch für unsere Mitarbeiter, die können heute hier ein Auto nehmen und können es quasi an den Standort (Wort) lassen. Sie müssen es nicht zurückbringen." Das ist ok, das geht auf. Das können wir ermitteln, indem wir eben M2M-Technologie einsetzen. Beispielsweise. Mh, das hilft uns einfach, wirklich, dass muss natürlich, also das ist natürlich immer ein Thema zur Datensicherheit, Datenschutz, ist klar. Man darf dann nicht auf einzelne Personen zurückverfolgen, das ist alles logisch, das ist alles klar. Ähm, wir haben aber ein solches Projekt auch schon mit Astra, wo man einfach schaut, ok, wie bewegen sich die Leute, (Mikrofonstörung) auf SIM-Karten, die in Mobile-Geräten sind, beispielsweise. Das Gleiche, by the way, ähm mit dem Stromer 2, der connected Bike ist ähm auch M2M-Technologie drin. Heute schon. Weil mit M2M-Technologie können wir Dinge natürlich auch orten, das heisst, es wird zusätzlich auch interessant für neue Versicherungsmodelle. 00:28:55-3

00:28:54-8 Interviewer: Bloss äh noch um äh bei M2M zu bleiben, bevor wir weiter gehen, ähm natürlich um zu kommunizieren, ja, also man hat diese SIM-Karten, die dann auch miteinander sprechen können
#ja, genau#
dafür brauch man auch bestimmte ähm logische äh Abfragen
#ge#
oder Webservices

#ja#
oder wie auch immer. Wie funktioniert das, wenn Sie mir das kurz nochmal erklären könnten? Also jetzt die Wie-Kommunikation, ja, zwischen den Geräten oder zwischen den Autos. 00:29:22-6

00:29:24-6 Person 1: Mh, gut. Ähm, wir haben natürlich eine M2M-Plattform nennt man das. Das heisst, das ist eine Plattform, die letztendlich da ist, um eben, wo auch die Daten, die eben da fliessen, gesammelt werden. Mh, das ist nichts anderes als, wenn man so will ein, ein riesiger Daten, Daten, Data-Warehouse, wenn Sie so möchten. und die Kommunikation erfolgt ausschliesslich ähm ähm über diese Plattform. Also die Plattform kommuniziert mit den entsprechenden SIM-Karten, die sich da bewegen und in den entsprechenden Geräten implementiert sind. Und dadraus können wir dann auf der einen Seite eben auch, Daten oder Informationen herausholen. Ein ein gutes Beispiel ist, ist im übrigen auch damit man sich auch vorstellen kann, was man da alles für Daten rausholen kann, ist ja auch das M2M-Technologie ist auch bei Feldschlösschen in den Bierfässern drin ist. Warum? Um einfach einfach über eine App zu schauen, wie ist der Füllstand. Ja, mh, ganz einfach und Feldschlösschen wollte das, weil es ansonsten immer ein, für sie ein grosser Aufwand war, nachzuschauen, wie viel Bier ist da noch in den Fässern drin und es wird heute automatisch über eine App geliefert. 00:30:40-3

00:30:41-5 Interviewer: Genau so wie bei den Drucker, zum Beispiel ja. 00:30:43-1

00:30:43-2 Person 1: Genau. Ja, also das muss man sich so vorstellen: Da ist da wirklich eine zentrale Plattform und und und darauf laufen auch alle Signale und Daten da rein. Die Frage und dadraus entsteht dann eben auch Business Intelligence oder Big-Datas, das ist immer so ein Schlagwort. Ja, alle sprechen von Big-Data. Am Ende des Tages ist es nichts anderes als das alte Wort Business Intelligence. Der Output ist nur so gut, wie man auch weiss, was man gerne hätte. Mh, das ist wichtig zu wissen, weil äh alle brauchen das Wort immer BIG-DATA, das hört sich so super toll an. Ähm, aber die Kunst ist eigentlich genau aus dieser Datenmenge, die man da hat, auch einen echten Kundennutzen zu generieren. Das, Das ist die Kunst. Also man muss sehr bewusst, und das sind nicht einfache Prozesse oder Diskussionen, die man da führt, wo man sagt: „Hey, wir haben so viele Daten. Was könnten wir eigentlich daraus machen, um den KUNDEN besser zu verstehen, um den Kunden noch besser zu bedienen." Man ist aber auch immer auch einer Gratwanderung, weil man möchte ja auch nicht, dass der Kunde dann das Gefühl hat, er ist sowie so gläsern. Das weiss man heute. Heute ist die Welt gläsern, aber man muss auch immer aufpassen, weil der Kunde ist sehr sensibel mittlerweile (2 Worte) auf diese Themen uuund ähm, damit er einfach NIE ähm vermittelt bekommt: Meine Privatsphäre ist quasi gefährdet, mh. Und das sind immer heikle Fragen, äh, aber das muss man sich so, so in etwa vorstellen. Also so so läuft das. Die die die Kommunikation, äh dafür braucht‘s diese SIM-Karte, dafür braucht‘s diese Plattform und dafür Internet of Things ist natürlich nochmal nochmal nochmal ein ganz anderes Thema, da da verknüpft man dann diese Dinge und das auch mit mit dem InterNET. Jetzt kann man das so machen, dass man sagt, man gibt sogar dem Kunden die Möglichkeit via Web selber Einblick zu erhalten in seine äh öh Lösung, in seine in seine Daten. Internet of Things geht aber auch dahin, dass man sagt, äh diese Gedanken machen wir heute eigentlich bei der Parkplatzlösung, dass wir sagen, ok, wir möchten eigentlich Copy Paste äh was was iTunes bzw. den App-Store, App-Store

als besseres Beispiel, geleistet hat, möchten wir eigentlich für (WORT)-Adapter (WORT) für für Entwickler eigentlich die Möglichkeit bieten, Open Source Dienste für Parkplatzbewirtschaftung zu bieten in Zukunft und so eigentlich auch attraktiv zu werden, dass die die Möglichkeit haben: Hey super, wir haben quasi äh muss ich das, ich vergleich es immer mit so einer Steckleiste. Wir haben, wir haben ein Back-End, das eben so offen ist, dass da verschiedene Dienste reingesteckt werden können, ne. Und das ist so ein bisschen die Vision, die die wir hier haben. Ähm, ja. 00:33:38-4

00:33:39-1 Interviewer: Das das heisst, Sie schaffen sne so ne so ne Plattform für unterschiedliche Mobilitätsdienstleister, die dann auch sich anschliessen könnten, oder? 00:33:46-6

00:33:46-8 Person 1: Es ist im Endeffekt irgendwann das Ziel, mh, was wir heute tun ist, das haben wir ja bewusst so entschieden, wir bauen mal Verticals mh, Parkplatz, E-Mobilität, Ride-Sharing, ähm und möchten eigentlich dann das Vert vertikal also horizontal miteinander verknüpfen. Ähm, aus unserer Sicht wäre es jetzt falsch gewesen, oder in unserem Verständnis der falsche Ansatz, wenn wir quasi zuerst das Dach bauen eines Hauses bevor wir schon die Säulen haben. Ja, weil ähm Multimodal, ich meine es gibt verschiedene Beispiele. Die SBBs Tram, ähm ähm Moovel, Daimler gibts äh es gibt verschiedene, verschiedene Dinge, also auch äh (Get There) war auch so ein Projekt der SBBs. Mittlerweile ist es eingestellt worden. Aktuell (Wort) das MultiModel Thema nicht ganz so einfach zu händeln ist. Weil letztendlich äh stellt sich früher oder später immer die Frage, wie verdiene ich Geld damit. Und Geld in einer multimodalen Applikation verdiene ich nur dann, wenn das wenn ich über Transaktionen verdiene. Ähm und jetzt gibt es aber unterschiedliche Player, die natürlich etwas haben möchten und da stellt sich irgendwann die Frage: gut, was bleibt dann am Schluss noch für für mich. Ja, wenn ich das mit anderen teilen muss, beziehungsweise wenn jeder etwas abhaben will, ist schlussendlich dem Endkunden vielleicht zu teuer. Mh, ja, genau. 00:35:10-8

00:35:09-3 Interviewer: Ja das ist dann natürlich auch die Frage bei beim ähm äh Car to go oder oder halt Moovel ne, ob das jetzt äh wirklich weltweit auch aus(WORT) kann, ob die Preise
#ich, ich finde#
auch bezahlbar sind. 00:35:24-1

00:35:24-8 Person 1: Ich finde, dass das Modell, also wir haben auch ne eine Kooperation mit BMW, gerade auch wegen der (Mi3) ähm mit unserer Parkplatzlösung, um um eben das dann in die Fahrzeuge reinzubringen, in in der Schweiz ähm ich finde Drive (M) ist das bessere Konzept. Ja, ich weiss ja nicht, wie gut Sie Drive Now kennen
#Habe ich noch nicht ausprobiert#
ähm Drive Now ist ist ja letztendlich auch auch ein Produkt von BMW oder BMW ist ist da Park Now, Drive Now diese diese Themen, was zeigt eben auch die Trends, woran SIE glauben. Also die machen Drive Now, also das ganze Free-Floating, Carsharing Thema äh natürlich auch kombiniert mit Park Now. Also das gerade dann Parkplätze sehr zentral, dass da auch die Runde rum BMW auch Parkhäuser aufkauft. Ja, ähm und es ist sehr eindrücklich, wie weit wir heute eigentlich schon sind. Wenn Sie die Gelegenheit haben, in Deutschland einmal Drive Now zu testen, dann tun Sie das. Sie werden sowas von überrascht sein. Ähm Sie werden BMWs und Minis vorfinden, logisch, das ist ein Premium Carsharing ähm, funktioniert heute mit einer Karte immer noch, RFID, das Auto öffnet sich dann und

dann haben Sie das Display. Dann zunächst einmal „Herzlich Willkommen“. Die erste Frage die ist, ist das Auto sauber. Ja, nein. Wenn nein, werden Sie jetzt gleich verbunden mit der Zentrale. So, ähm wenn ja, ok, die Zweite. Dann fahr ich und der Tarif ist ähnlich
00:37:01-0 Störgeräusch 00:37:07-0
Der Tarif ist ist ähnlich, wie in einer Telekommunikation. Es werden nämlich Minuten abgerechnet. Also Sie kaufen Minuten, nicht Kilometer sondern sondern Sie kaufen Minuten. Und mittlerweile sind sie sogar soweit, dass sie es geschafft haben, ein Hybrid-Modell zu machen, das heisst, sie können ihre Drive Now Fahrt auch zu einer Flinksterfahrt. Das heisst, gleichzeitig können Sie aus Car Sharing auch ein Ride Sharing machen, ein Pooling machen. Ja unterwegs und das ist natürlich super cool. Das geht dann Real Time raus, Anfragen können getrackt werden, und und sie werden geleitet. Also es ist h e r v o r r a g e n d gemacht mittlerweile. Genau. 00:37:46-5

00:37:47-7 Interviewer: Interessant. Das wäre gleich mal äh obwohl also ich hatte nochmal das Thema Cloud, weil das hatte mich auch interessiert, weil ich meine das Thema mit
00:37:54-1 Störgeräusch 00:37:54-8
und und M2M das ist alles erst im Cloud also aber was im Spezifischen bedeutet jetzt Cloud auch jetzt aus Sicht der Swisscom erzogen auf die äh Mobilität der Zukunft? 00:38:05-0

00:38:05-3 Person 1: Cloud, Cloud bedeutet natürlich auf der einen Seite das ähm bedeutet aus Swisscom Sicht Sicherheit, weil wir es als Swisscom tun. Swisscom baut die Swiss Cloud ähm bedeutet aber auch eine das Händeln von grossen Mengen an Transaktionen auf eine günstige, ist auch ein Kostenthema die Cloud. Warum wir das tun: also es ist letztendlich günstig und es ist vor allem extrem flexibel. Das heisst, es können eigentlich unendlich viele Lösungen migriert werden, angeboten werden äh was wiederum extremen hohen und grossen Vorteil für die Kunden äh bietet, ja. Also Cloud ist eigentlich nichts anderes, wenn man so will, heute als eine äh Technolog eine so ein Technologiemarktplatz, sage ich dem auch immer gerne. Ja, es ist nichts anderes, eigentlich eine Cloud. Die einfach viel kostengünstiger und viel effizienter äh ist, als äh was man bisher kannte von den dezentralen Systemen. Äh (Worte) was auch immer da war 00:39:13-8

00:39:14-1 Interviewer: Äh jetzt eben bezogen auf Geschäftsmodelle oder oder Geschäftsideen. Wa Was könnte so ne Swisscloud äh enablen für also jetzt bezogen auf die Mobilität? 00:39:23-9

00:39:24-3 Person 1: Ja, also nehm nehmen wir das Parkplatzproblem auf eine einfach Art und Weise können wir auf einmal, ich meine eine Cloud besteht im Swisscom Verständnis aus unterschiedlichen Layern, ja. Sie haben, wir haben unterschiedliche Services heute schon in der Swisscom, ich ich nenne Ihnen ein Beispiel. Wir haben Billing-Services, wir haben wir haben Payment-Services, wir haben wir haben Clearing-Services, wir haben Roaming-Services ähm wir haben Access-Services und jetzt kann ich mit der Parkplatz mit dem Parkplatzbackend quasi die Lösung quasi mir zusammenstellen, innerhalb der Cloud. Und das ermöglicht mir natürlich einen extrem schnellen Marktzugang, extrem modulare Flexibilität, weil ich letztendlich pro Kunde auch nur das bieten kann oder anbieten kann, was der Kunde wirklich will. Ja, und das ist der Vorteil der Cloud. Genau. 00:40:15-2

00:40:15-3 Interviewer: Und diese Lösungen werden also modular kann man auch verwenden #absolut#

also Packages schaffen
#und als Swisscom Konzern eliminieren wir Redundanzen. Das heisst, ähm mh als grosser Konzern können Sie sich vorstellen, das natürlich in unterschiedlichen Units gleiche Themen behandelt wurden und teilweise auch gleiche Themen entwickelt wurden und das wird in Zukunft dank der Cloud eben nicht mehr passieren.#
Verstehe.
#Das ist der Vorteil#
äh haben Sie noch haben wir noch was vergessen jetzt bezogen auf die technolo auf die einzelnen Technologien? Äh hätten Sie da noch was im Sinn? 00:40:53-5

00:40:54-7 Person 1: Ja gut äh äh Brennstoffzellen ist auch immer noch ein Thema, wenn wir von Antrieben sprechen, wobei ich kenne mich, ich kenne das Projekt Belenos äh mh, das ist glaube ich noch weiter weg als die Elektromobilität, da viel zu teuer noch noch viel zu, ja es ist einfach viel zu weit weg in meinem Verständnis. Nein, ich denk, ich denke, wir haben aus meiner Sicht soweit ich das heute jetzt beurteilen KANN, ja, habe ich glaube die wesentlichen Technologien abdeckt. 00:41:22-2

00:41:22-4 Interviewer: Jetzt äh aus Sicht der Swisscom, ich glaube, ich habe das die Frage schon mal gestellt, aber die wurde noch nie ganz beantwortet: Also welche dieser Technologien sind jetzt, wo sie dann sehen, ok das ist gerade da da sind wir, das ist der Hype und da sind wir jetzt gerade dran 00:41:35-4

00:41:35-4 Person 1: Gut, BIG DATA, das ist das ist, ich würde das trotzdem auch, Entschuldigung, (3 Worte) auch aus Technologie, im weitesten Sinne, ja. BIG Data, aber Elektromobilität, da sind wir dran ähm Real Time durch Sensorik, da sind wir dran. Also wirklich das Thema Real Time enable durch entsprechende (WORT) wie Sensorik, NFC durch Tapit. Ich denke, das sind so die im Moment die, die im Vordergrund stehen. Und natürlich auch Cloud-Technologie. 00:42:01-2

00:42:01-7 Interviewer: Big Data haben Sie gesagt, das ist ähm eigentlich nichts anderes wie damals Business Intelligence, oder?
#Genau#
immer noch Business Intelligence.
#Ja#
Was ist jetzt der Unterschied von Big Data, also das ich meine, ich hab schon verstanden Big Data muss man halt nutzen können, ja, also man hat einfach mal den ganzen äh die ganzen Fluss von Daten und der Vorteil ist einfach diese zusammen zu binden und die äh sagen wir mal, verdeckte Struktur heraus zu finden, um den Kunden dann noch höheren Nutzen anzubieten. War das nicht der Fall bei Business Intelligence gewesen? 00:42:34-7

00:42:35-0 Person 1: Also doch, das ist eigentlich alter Wein in neuen Schläuchen. Ja, also deshalb sage ich auch immer, früher sagte man eben Business Intelligence (3 Worte) ist nach wie vor das Selbe. Ja, es ist einfach eine neue Modeerscheinung, ein neues Wording, äh, weil's weil's vielleicht einfach nochmal grösser und nochmal noch viel mehr äh äh anhört, als es in Tat und Rat ist. 00:42:57-7

00:42:58-4 Interviewer: Verstehe. Danke. Äh jetzt äh würde ich mal gerne über diese äh Geschäftsmodelle und Mobilitätsszenarien sprechen. Das haben wir schon angesprochen, Sie haben äh Drive Now angesprochen oder äh Tapit ähm was für andere Geschäftsmodelle jetzt sich daraus entwickeln könnten? Äh ich meine Sie als Swisscom wollen natürlich daran verdienen, das haben Sie auch gesagt. Also am Ende geht's darum, ob man daraus ähm ein Geschäftsmodell haben kann. Was für Modelle ergeben sich dann? Für Sie aus aus der Konvergenz dieser Technologien? Also immer noch bezogen auf die Mobilität. 00:43:35-6

00:43:35-6 Person 1: Ja klar. Ähm aber im im Endausbau habe ich eigentlich schon erwähnt, wird es das Geschäftsmodell der multimodalen Routenplanung oder Mobilitätsplanung sein. Ja, es wird dann das glaube ich so das aus heutiger Sicht so ein bisschen das Endprodukt, ähm und und dazwischen kommt es halt immer darauf an, an was glaubt man jetzt im Mix zwischen kurzfristigen Opportunitäten, mittel- bis langfristigen Opportunitäten. Ääähm, durch Kombination unterschiedlicher Fähigkeiten, die wir auch als Swisscom haben. Äh bin ich davon überzeugt, dass das Thema Corporate Parking, ein gutes Geschäftsmodell sein kann. Äh warum? Weil wir in Kombination auch mit Elektromobilität dafür sorgen, für Infrastruktur braucht's auch Parkplätze, ähm die müssen auch durch Sensorik kombiniert werden, so entstehen Ökosysteme. Ähm und letztendlich ähm Real Time, das muss sein, weil auch hier wird's darum gehen, durch Daten eben die Auslastung immer wieder zu optimieren oder Informationen für den für den Kunden zur Verfügung zu stellen. Ich denke, das das sind unsere Opportunitäten, äh die wir sehen. Es geht dann weiter in die Elektromobilität, wo wir sagen, ok auf der einen Seite im Kerngeschäft, als das Flottengeschäft, weil ein E-Flottenmanagement ist ein anderes als das herkömmliche Flottenmanagement. Ähm, da geht's wirklich darum, dass man auch hier eine Managementplattform hat, die es eben erlaubt, auf der einen Seite immer sichtbar zu machen, haben wie sind unsere Autos geladen, aber auch Informationen zu erhalten über die Abnutzung, über die Ladezyklen der Batterie, darüber gibt's noch nicht wahnsinnig viele Erkenntnisse, ähm und auf der anderen Seite eben auch das Thema Lastmanagement. Nehmen wir das Beispiel der Post. Die waren relativ überrascht, als sie gemerkt haben, bisschen gleichzeitig viele so E-Scooter am Netz, die hatten leichte Probleme, weil sie eben das Lastmanagement nicht mit berücksichtigt haben. Ähm ich denke, da gibt's auch neue Businessmodelle. Das Schöne ist dann eben auch, äh in den Gedanken, wenn wir dann disruptive Ansätze andenken, wo wir sagen, hey es gibt ganz neue Modelle wo wir sagen Parkplatz ist echt immer ein Thema - alle streiten sich dadrum, gerade auch in Firmen die Mitarbeiter, ähm ja, man könnte eine neue Policy erwecken wo man sagt, hört zu: wir möchten gerne bevorzugte Parkplätze bieten für Mitarbeiter, die auf der einen Seite bereit sind zu sharen oder zu poolen, ne zu poolen, oder mit der E-Mobilität kommen möchten. Die werden mal primär bevorzugt. Also, es gibt dann ganz neue Policies entstehen, ganz neue Businessmodelle entstehen und gerade das Pooling könnte auch äh interessant werden. Hatten wir auch schon Interviews zum Beispiel mit dem Westside in Brünnen, das grosse Einkaufszentrum, ähm um noch mehr, weil die, die haben ja ein Baurechtsvorgaben, die können nicht mehr Parkplätze bauen, äh möchten aber noch mehr Leute reinkriegen. Jetzt gibt es die Möglichkeit, ok, ich kann Leute reinkriegen mit den Autos, logisch, ja. Man weiss aber, die Auslastung der Autos nicht immer wahnsinnig gut ist. Ich glaube etwa 1,4 oder 1,6 Personen im Schnitt. Ich weiss es nicht genau auswendig. Ähm wir haben die ÖV-Anbindung, ok. Würde man jetzt

aber noch dazu gehen und sagen, weisst du was, wenn wir noch irgendwie intelligent ähm ähm Pooling-Themen reinbringen können, wo wir sogar noch eine Community bilden können und das vielleicht noch anreichern können: hey, du kannst bei uns dann dies und jenes, privilegiert parkieren, beispielsweise. Und dann denken wir weiter, mit der Migros zusammen. Stell dir vor, du bietest das deinen Leuten an oder die, die bei dir parkieren. Du kannst dann gleich noch online einkaufen und am Abend, wenn du zurückkommst, sind die Einkäufe beim Auto. Du musst dich nicht mal mehr kümmern. Das heisst, du kaufst dir Freizeit. Schön, super. Ähm oder wenn wir von Real Time Ride Sharing sprechen, habe ich immer gesagt, ja gut, wenn wir Personen transportieren können, können wir auch Güter transportieren. Ja, irgendwo, irgendwie. Also das können auch neue Geschäftsmodelle ge geben. Da war ich auch in Paris. Die Firma nennt sich tok tok tok, äh super spannend. Die machen eben genau das, die transportieren eben Güter. Äh äh ein riesiges Potential. Warum: Weil man eben dann eigentlich auch ähm ähm ähm Unternehmen oder Firmen äh neue Möglichkeiten gibt, um am Kunden über die virtuelle Welt herankommen können und somit auch neue Kunden gewinnen können. Ähm das das sind neue Geschäftsmodelle, beispielsweise. Ähm aber auch ganz banal im Kerngeschäft. Also wenn ich äh äh sagen kann, aufgrund von Daten, von Informationen wenn ich helfen, dass Flottenbetreiber eigentlich weniger Autos brauchen, helfe ich ihnen auch Kosten zu sparen. Wenn ich Flotten helfen kann, durch M2M-Technologie klar zu sagen, ähm ob der Reifendruck immer optimal ist bei ihren Fahrzeugen, weil helfe ich ihnen mit dem richtigen Reifendruck 25 Prozent und das ist auch erwiesen, zum Beispiel Betriebskosten einzusparen und das äh ist das ist Geld. Und ich denke, das sind für uns neue Geschäftsmodelle. Also ich könnte noch noch viel mehr aufzählen, aber ich denke das sind so die primären Dinge. Wirklich, einen neuen Zugang zu verschaffen, auf eine einfache Art und Weise mit einem Devise, wo ich eben Themen wie Access, Autorisierung, Bezahlung, Billing, Roaming, einfach alles abgewickelt wird. Das sind für uns diese neuen ähm Geschäftsmodelle. 00:49:40-0

00:49:40-2 Interviewer: Und ähm äh Sie haben ganz am Anfang erwähnt, äh mit also in diesem Geschäftsumfeld verdient man eigentlich mit den Transaktionen,
#Ja#
wenn die dann da durchfliessen. Ist das auch das Geschäftsmodell der Swisscom dann dann am Ende, oder? 00:49:55-2

00:49:55-2 Person 1: Es gibt natürlich verschiedene. Es kommt immer darauf an. Auf der einen Seite geht‘s natürlich darum, selbstverständlich transaktionsbasiert, oder oder Minuten also eigentlich analog der der (WORT) oder abeer eben auch ähm indem, dass man Mitgliedergebühr, um auf eine Plattform zu kommen äh äh verrechnet. Ähm, da gibt‘s ganz verschiedene. Aber Transaktionen, ja natürlich, das ist transaktionsbasiert, gerade im Thema Parking, da wollen wir eigentlich nur aufgrund der Transaktionen verdienen. Warum: Weil wir eben so auch dem Kunden die Sicherheit vermitteln, das unser Konzept auch wirklich funktioniert und wir also auch nur dann verdienen, wenn er auch Transaktionen hat. Und somit auch Auslastung hat. 00:50:40-0

00:50:40-7 Interviewer: Das heisst also dann irgendwie in einem paar, in einem Teil der der Mirgos-Bezahlung die da stattfindet
#Zum Beispiel, genau#

wird dann abgerechnet
#Genau, ja#.
Interessant
#Zum Beispiel#.
Welche Beispiele also irgendwie so so Prominente, die man dann irgendwie so erwähnen könnte? 00:50:54-5

00:50:55-7 Person 1: Ähm, wenn ich daran denke, die Visionen der Elektromobilität ist ja von uns eigentlich eher ich kann eigentlich überall tanken, wo ich bin. Also es gibt auch noch das Thema ähm Low-Cost Low-Energy, das heisst, Strassenlaternen, die eignen sich hervorragend wenn man sich mal anschaut in den Städten. Äh wo stehen Strassenlaternen. Sehr viele davon, wie in Berlin, 25 Prozent liegen bei Parkplätzen. Ähm da gibt‘s das intelligente Stromkabel, was wir aktuell haben und da sprechen wir dann nicht mehr von Mobilfunkverträgen sondern von Mobilstromverträgen (mobilen Stromverträgen), ja. Es ist auch analog aus der TELCO-Welt, ähm und da verdienen wir auf der einen Seite natürlich durch den Mitgliederbeitrag, damit du überhaupt davon auch profitieren kannst und überall eben auch tanken kannst. Ähm profitierst du dann natürlich auch an den entsprechenden Transaktionen, also pro Ladung oder pro Minute, pro Kilowattstunde verdienst du dann eben auch. Also auch solche Überlegungen sind natürlich da. Wir denken sogar darüber nach, wollen wir letztendlich nicht auch das ganze Thema Mobilität in Zukunft mit anderen Produkten die wir als Swisscom schon haben bundeln. Ja, also ich spreche eigentlich, man man stelle sich vor, Swisscom TV, mittlerweile in über einer Million Haushaltungen vertreten, wir können über Swisscom TV auch Mobilitätsangebote anbieten, ja, und auch buchbar machen. Wo wir eben als Swisscom auch direkt involviert sein können, also ich glaube, denke, da könnte es auch interessante Bundlings geben, in Zukunft. Äh, du kaufst mit der Swisscom gleich nicht nur Telefonie, Internet, TV sondern auch Mobilität. Also ich denke solche Dinge überlegen wir uns heute aktuell. 00:52:37-1

00:52:39-8 Interviewer: Das ist nämlich dann ähm äh ein ganz guter Punkt, um äh da rein zusteigen und sich zu überlegen, welche Auswirkung hätte das auf diese Autodominanz, die wir jetzt in den Städten haben. Also wenn man, also ich, diese diese Mobilität in im Swisscom TV zum Beispiel, äh stelle ich mir äh so vor, dass ich dann zum Beispiel zu Hause sitze und dann äh fällt mir da ein ok, ich will jetzt grade da
#Ja#
ins Kino fahren oder oder
#Genau#
einkaufen fahren, dann ähm sage ich mir, finde mir ne Mobili ne Mobilität ne Mobililty-Lösung oder Mobilitätslösung, nicht mit Mobilität zu zu verwechseln
#Mh ja ja#
damit ich dahin komme. Und dann stelle ich mir so vor, also Swisscom äh wird mir dann ein Angebot machen, was ich dann, wie ich am besten dann äh zu diesem Punkt B komme. 00:53:25-2

00:53:27-9 Person 1: Oder oder, wie wie gesagt oder wenn man eben einkaufen möchte, dass man ihm auch sagen kann, weisst du was ich muss gar nicht selber fahren sondern es wird mir gebracht.

Ist auch eine Option, ja. Ähm oder eben auf der anderen Seite wirklich zu sagen, gerade in in in urbanen Gebieten und gerade in Neubauprojekten, so wie auch heute neu gebaut wird, wo man ja explizit teilweise gar keine Einstellhallen mehr baut sondern sagt: Weisst du was, mit der Wohnung kaufst du oder vermieten wir auch gleich Mobilität, weil vor dem Haus, jedes jede Wohnung jedes Haus wird ausgerüstet mit einem iPad heute, gibt solche solche Projekte, gerade in in Winterthur, das Projekt Royal ist ist so eins, ähm mit dem Ziel wir sharen eigentlich Bikes in dieser Überbauung und wir sharen auch ein paar Autos, ja. Und ich denke, das ist mitunter auch ein Ansatz, wie man vielleicht in der Stadt in Zukunft auch ein bisschen den Verkehr entlasten kann. Ob es gleich Faktor 10 ist, weiss ich nicht (leichtes Schmunzeln), aber es kann ein Schritt sein in in diese Richtung. Ähm, ich glaube aber, wenn ich kurz noch einhaken darf, ihre ihre Hypothese, ich find die extrem spannend, die Wirtschaft alleine wird‘s aber nicht machen können. Ja, ich denke, gerade auch in der Schweiz brauchen wir auch gewisse politische Rahmenbedingungen, die erarbeiten Sie ja auch oder die schauen sie sich ja auch an, die eben dann auch wirklich ermöglichen, wenn wir auf auf andere Länder schauen wie wie Norwegen, wie wie Finnland, wie wie Schweden, was da alles passiert, ja. Also privilegiert eigentlich dann auch Buslinien nutzen dürfen, ja. Wenn ich ein E-Auto fahre. Oder ich äh mache bewusst einfach innerhalb der Stadt, erlaube ich nur noch äh etwas an Elektromobilität. Ähm, das muss dann auch passieren. Also gewisse Rahmenbedingungen müssen dann auch von politischer Seite her natürlich kommen, weil ich einfach nicht daran glaube, dass das nur ein Thema der der Wirtschaft an sich ist. 00:55:29-6

00:55:30-8 Interviewer: Äh Swisscom an sich könnte aber die ganzen Mobilitätslösungen auch nicht äh anbieten, weil ich meine, die ganze äh, lassen sie uns mal sagen die Hardware dahinter, also die Sharing Fahrzeuge oder die E-Bikes, die kommen nicht von Swisscom, oder ... *00:55:47-0*

00:55:47-4 Person 1: Nein. Nein, also das habe ich noch gar nicht erwähnt. Ich bin, ich bin ganz fest davon überzeugt, dass es im Thema Mobilität auch gerade für uns äh als TELCO ein Umdenken stattfinden muss. Das heisst, äh WIR schaffen das nur durch Partnerschaften. Also ich denke, man muss einfach die richtigen Partner finden, mit denen äh oder von denen man überzeugt ist, dass man eben genau diese Ökosysteme auch nachhaltig bauen kann. Ich bin davon überzeugt ähm, dass jeder Partner seine Kompetenzen hat, wenn man aber die entsprechend noch miteinander verknüpft, entsteht einfach etwas Grösseres. Das heisst aber auch im wirtschaftlichen Denken und auch im im Shareholder-Value-Denken, das leider heut immer noch so stark vorhanden ist, muss irgendwann auch äh äh ein Umdenken äh stattfinden, wo man sagt, ok wir haben zwar vielleicht nicht mehr den ganzen Umsatz für uns alleine, wir müssen den teilen, die Marge teilen, aber besser ich habe einen Teil davon, als gar nichts. Mh, und äh das zeigt sich, das ist aber noch ein langer Weg, in den Gremien äh das auch zu überzeugen. Weil, ich bin ganz bei Ihnen. Ich glaube es macht keinen Sinn, wenn wir äh das Rad komplett neu erfinden würden. Sondern es gibt genügend gute Lösungen ähm die können wir unterstützen weiter zu entwickeln, ähm wir können wie gesagt, es gibt immer zwei Möglichkeiten zu wachsen. Das eine ist organisch und das andere ist anorganisch, ja. Man muss halt auch mal den Mut haben und sagen, weisst du was, wir können ja auch uns beteiligen an einem Start-Up beispielsweise von deren Konzept oder deren Idee wir eigentlich überzeugt sind. Wir können ihnen helfen, sich auch rasch zu entwickeln und und rasch eine Marktreife zu erhalten. Ich denke (normal/nochmal) wichtig

sind werden Partnerschaften sein und Kooperationen, diese Themen. Es wird nie unser Ziel sein, und das könnten wir auch nie stemmen, äh äh Konkurrenz zur SBB zu sein. Sondern ich spreche da sehr gerne, wo könnten wir als Swisscom eine Rolle spielen. Das nicht im ÖV, das ist nicht auf der Schiene, es ist auch nicht auf der Buslinie, äh ich spreche immer gerne von der sogenannten kollaborativen Mobilität. Also eigentlich, die letzte Meile um in der TELCO-Sprache zu sprechen, da können wir eine Rolle spielen. Also wie komme ich dann, wenn ich eben dann am Bahnhof ankomme, dann noch an mein Endziel beispielsweise. Und wieder zurück, ja. Ich denke, dass sind Themen, da können WIR als Swisscom eine eine Rolle eine eine zentrale Rolle spielen in Zukunft. 00:58:19-5

00:58:20-2 Interviewer: Verstehe. Jetzt haben Sie dann ähm das nur (an/einen) Abstecher äh Shareholder-Value-Ansatz erwähnt, was wäre dann der, also was wäre dann der kollabo kollaborative Ansatz eben im Grunde genommen? Oder wie würden Sie dann den anderen Ansatz mit Partnerschaften
 # Ja, ja, genau #
nennen... 00:58:34-8

00:58:34-8 Person 1: Absolut, absolut, weil weil die alte TELCO-Welt die hat, oder oder als Swisscom war man sich bisher immer gewohnt man kann alles alleine tun. Mh, ähm im Thema Mobilität sehe ich das nicht. Es ist unmöglich. Da da muss man wirklich mit mit Partnern äh zusammenspannen. Ähm sei es aus der Automobilindustrie, wir können keine Autos bauen, wollen wir auch nicht, macht auch keinen Sinn. Sei es aber auch mit der SBB. Ja, Thema Parkplatz, Park & Ride, solche Dinge angehen, wie können wir gemeinsam sinnvoll vorantreiben und integrieren. Genau. 00:59:12-9

00:59:14-4 Interviewer: Das äh mh wären dann äh quasi dann äh, also da wären wir dann bei den Voraussetzungen irgendwo. Also was muss eigentlich dann äh da sein, vorhanden sein äh damit solche Lösungen dann auch äh äh flächendeckend auch umgesetzt werden können, weil wenn wir dann, also wenn ich dann von einer Reduktion der Autodominanz spreche, das kann nur dann passieren, wenn das flächendeckend ist und nicht nur punktuell. Was glauben Sie also, was muss halt jetzt kulturell passieren oder gesellschaftlich damit die Leute dann au auch das Umdenken, geht's darum halt... 00:59:50-2

00:59:50-7 Person 1: Ich, ich nehm, ich nehm, was das Beispiel des Umdenkens. Also ich glaube, es ist noch ein langer Weg. Mh, und man darf nicht vergessen, die die Leute heute und gerade unsere Generation, wir sind (uns) gewohnt, ich steige in ein Auto und ich fahr einfach los. Das ist für die meisten Leute Mobilität und diese Freiheit, die immer so schön zitiert wird (Lächeln). Ähm, das sind wir uns einfach gewohnt. So so funktioniert für uns heute Mobilität. Das ich eigentlich mein mein Auto teilen könnte, mh, da nehm ich schon mich als Beispiel, ich weiss nicht ob ich wirklich mein Auto heute auf einer Sharoo-Plattform beispielsweise einfach stellen würde. Ähm, ich bin heute nicht so weit. Ich würde das wahrscheinlich NICHT tun. Ähm, ich ich nein, ich hätte damit meine Mühe. Das ist wirklich, das würde ich nicht tun, nein. Ähm, jetzt habe ich den Faden verloren. Äh, was war nochmal die Frage #Äh, das war dieses Umdenken Kultur, gesellschaftliches Umdenken#.
Ja, genau. Ähm, ich bin ich bin überzeugt, dass das Firmen oder die Wirtschaft eine zentrale Rolle spielen. Damit das aber überhaupt schon mal passiert, muss auch in den Firmen umgedankt umgedacht werden. Und wir haben heute die Situation, dass in vielen Firmen eigentlich noch eine alte Generation in Entscheidungspositionen ist. Für die ist das teilweise gar nicht vorstellbar, von was wir

sprechen, ja. Ich glaube das ist schon mal ein eine Voraussetzung, die erfüllt werden sollte. Also, man muss viele Dialoge führen, man muss äh aufpassen, dass man die Leute nicht überfährt, weil gerade wenn wir von Elektromobilität beispielsweise sprechen, dann kommen schon mit (2 Worte) Themen, mit Batteriespeicher, mit mit Schwarmstrom und solchen und solchen Themen, es ist schon vorbei. Ja, das das ist, da glauben wir nicht dran, das kommt n i e (scherzend, ironisch?). Ja, und und dann sag ich, dann dann sag ich immer wieder, ja stellen wir uns doch einfach vor, folgende Situation: Stellen wir uns vor, vor ein paar hundert Jahren ähm wäre, hätte sich das Elektroauto durchgesetzt und wir würden heute alle mit E-Autos rumfahren. Und jetzt komme ich und sage, ich habe eine neue Erfindung. Ich hab nämlich das Benzinauto erfunden. Und dann (kann man) auch sagen bist du eigentlich bescheuert. Hoch explosiv, gefährlich, machen wir nie (stark betont). Na, schauen wir das doch einfach mal so an (lacht) und und das zeigt doch einfach, wie sehr wir uns an Dinge gewöhnt haben. Die ganzen Diskussionen, Voraussetzungen da komm ich jetzt auch noch auf die politische Ebene. Ähm, haben wir auch gesehen in der Diskussion über Vignette. Sehen wir auch immer wieder in den Diskussionen, die geführt werden über unsere Nationalstrassen. Und das ärgert mich immer wieder, dass wir auf auf auf deutsch gesagt, immer nur darüber diskutieren, wie können wir noch mehr Beton auf den Boden bringen. Über neue Mobilitätskonzepte, Sharing, (Faust auf den Tisch) Pooling, höre ich in der Politik selten bis nie irgendein Wort. Das man damit den Verkehr vielleicht auch entlasten könnte und vielleicht sogar steuerliche Anreize schaffen könnte für Leute, die das eben tun, weil wenn ich eben auf einmal statt vier Autos nur noch ein Auto auf der Strasse habe, weil eben mit mir noch drei andere mitfahren, ja, ähm ist doch auch toll. Und so kann ich dann eben auch die Strassen entlasten. Aber wir sprechen immer nur, wie bringen wir noch mehr Strassen hin, noch breitere Strassen. Und ich denke, da muss auch in in in in der Politik ein ein massives Umdenken ähm ähm oder eine bessere Information stattfinden, was eben Mobilität an neuen Konzepten auch für Möglichkeiten bieten würde, ja. Sind für mich auch Voraussetzungen und letzt letztendlich glaube ich, auch wir selber. Wir müssen ja auch umdenken und und ich ich bin einfach der Meinung, wir müssen mit neuen Mobilitätskonzepten, dürfen wir, dürfen wir nicht die ideellen Werte in den Vordergrund rücken. Also, es ist zwar schön, wenn wir sagen weniger CO_2 Ausstoss, es ist schön, wenn wir sagen ähm ähm äh Peak Oil, super, hat glaube schon vor achtzig Jahren jemand gesagt und heute spricht man ja in achtzig Jahren dann wieder.

Es glaubt sowie so niemand#

Ja, Klimawandel. Natürlich. Alles, alles, alles schöne Dinge. Fakt ist aber, der Mensch und das ist wirklich die Diskussion heute, solange er nicht selber für sich einen Nutzen sieht, ist es schwierig ihn dazu zu bewegen, etwas was heute gut funktioniert, aus seiner Perspektive aufzugeben, für etwas, das vielleicht ein bisschen unsicher und neu ist. Das heisst, wir sollten wahrscheinlich die Voraussetzung schaffen, geben wir den Leuten doch die Chance, Dinge und jetzt komme ich auch zum Punkt, ich nehme das Beispiel der Elektromobilität, Dinge erlebbar machen. Ich habe noch nie jemanden erlebt, der noch eine Fahrt mit einem E-Auto, sei es mit einem (Tesla) oder sowie so, sei es mit einem I3 und die Autoindustrie kommt mit neuen Modellen, die die die sind echt konkurrenzfähig, die Batterietechnologie entwickelt sich, selbst die grössten Kritiker steigen mit einem Lachen aus. Warum? Weil sie‘s jetzt einmal erlebt haben. Und es reicht vollkommen aus im urbanen Gebiet ein E-Auto mit einer Reichweite von 150 Kilometern. Weil im Schnitt fahre ich 37 Kilometer am Tag. Ne. Also, ich denke,

ich denke Sensibilisierung, Information, ähm, das muss geschaffen werden, aber nochmal wichtig ist in den Entscheidungsgremien, in der Wirtschaft, das erlebe ich ja selber, wie viele Dialoge wir führen müssen, um etwas vorantreiben zu können, weil, Shareholder-Value habe ich gesagt, viele erste Fragen sind: Mh, wie viel verdienen wir, was ist das Volumen. Bis zu 100 Millionen, nein zu klein, machen wir nicht. Ja, alles was unter 100 Millionen ist interessiert mich nicht. Und da muss eben auch ein Umdenken, wenn wir bei Voraussetzungen sind, mit Sicherheit passieren. 01:06:15-4

01:06:16-5 Interviewer: Jetzt äh die Frage, Sie haben doch in Ihrer Doktor oder Sie untersuchen in Ihrer Doktorarbeit die sozio-ökonomischen Determinanten der Elektromobilität. Also was was haben Sie dann da rausgefunden. Also warum wollen Leute, also ich meine klar, also Erlebnis und das äh um zu schauen, dass es sich gut anfühlt, eine Sache. Eine andere Sache zu teuer, Lade-Infrastruktur fehlt, äh da gibt's natürlich andere andere Sachen. 01:06:41-1

01:06:42-1 Person 1: Ähm, also erstaunlich, erstaunlich war das Thema Reichweite, ja, das ist extrem hoch (WORT). Weil die Leute, man ist sich heute gewohnt, ich ich sitze in meinem mein Auto und solange ich sehe, Reichweite 900 Kilometer fühle ich mich sicher. Brauche ich zwar nie, aber es geht mir gut. Würde ich jetzt aber in ein E-Auto einsteigen (schmunzeln) und ich sehe ups 100 Kilometer Reichweite hu ich habe schon Stress (lachen). Ja, ich, ich komm nicht mehr nach Hause (lachen). Ähm, ähm also das Reichweitenthema und Ladeinfrastruktur ist ist ein zentrales Argument. Wenn das besser ausgebaut wäre oder die Reichweite äh äh äh höher ist, wären, ich glaube es waren über zwei Drittel der der Antwortenden, wären eigentlich bereit ein E-Auto zu nehmen. Das das andere Thema war, Parkplatzmöglichkeiten mit Ladeinfrastruktur. War an zweiter Stelle. Also ihnen ist es wichtig, dass ich einen Parkplatz habe, wo ich mein E-Auto hinstellen kann und auch tanken kann, ja. Das war noch erstaunlich. Und nichtsdestotrotz waren auch sehr viele Antworten, ähm waren wirklich auch: hey, wir müssen umdenken, wir müssen für unsere Umwelt etwas Gutes tun und wenn der Strom-Mix stimmt, dann bin ich auch bereit das zu tun. Es war noch, es war noch interessant äh ich habe eigentlich, ich habe eigentlich ähm ähm nicht mit einem so, ich weiss den Anteil gerade nicht auswendig, aber der Anteil war hoch, der genau das auch unter die Top-3 gebracht hat. Es war noch, es war noch interessant. Also man merkt schon, dass die Leute verstehen, wir müssen etwas ändern und etwas ändern auch im Sinne der der Umwelt. im Sinne, im Sinne der der der der ja, der der CO_2 (trotzdem) Belastung und da ist dann eben auch der Unterschied. Äh ich glaube wir müssen unterscheiden zwischen Privatperson und Firmen. Bei Firmen ist, logischerweise, und das machen wir auch nicht anders, am Ende des Tages wollen die etwas verdienen, ja wir sind keine soziale Institution. Ähm bei den Privatleuten ist es aber auch immer so, die wollen auch noch was Gutes TUN. Aus welchen Gründen auch immer. Und da ist es noch schön zu wissen, gerade die, die auch Kinder haben, haben eine höhere Bereitschaft ähm eben Elektromobilität auch umzusetzen (schmunzeln) oder einzusetzen. Das ist auch noch spannend. Gerade die, die eben Kinder haben, wollen was Gutes tun. Eher als solche, die KEINE Kinder haben.
#Also irgendwie aus irgendwelche altruistischen Gründen#
Ja, ja genau. genau.
#Interessant#
Genau. Und, und bei bei Firmen das ist halt schon noch mal, ähm da ist man immer im im Zwiespalt.

Ja, da kommt immer die Frage: Kann man mit ökologischen Themen auch ökonomische Ziele erreichen. Ja, das ist immer so ein bisschen dieser Spagat. Ich, ich denke ja. Ich, ich bin davon überzeugt, die Elektromobilität bietet in unserem Kontext auch wenn sie jetzt noch early Stage ist, ja, äh aber bietet in unserem Kontext auch einige Möglichkeiten, wo ich denke, das kann funktionieren ja und und wird auch funktionieren, wenn sich das Thema so weiterentwickelt, wie es sich aktuell entwickelt. 01:10:08-7

01:10:09-6 Interviewer: Äh das Thema haben wir noch Aussen vor gelassen, ich schau mal so ab und zu auf die Uhr, ok es ist viertel vor vier. Ähm, das autonome Fahren, was also sie haben sie waren im Silicon Valley gewesen, sie haben das ausprobiert, haben gesehen äh und äh was glauben Sie kann in der Zukunft da was kommen? Ich kann Ihnen vielleicht mal diesen Denkanstoss geben, es gibt Studien bereits äh ich glaube aus Standford, wenn ich mich nicht irre, die besagen, dass wenn man autonomes Fahren einsetzen würde, jetzt zum Beispiel im städtischen Gebiet, könnte man dann tatsächlich die Fahrzeugflotte auf 30 bis 40 Prozent reduzieren, dessen was man heute hat, aber das war jetzt in den amerikanischen Städten untersucht worden. Was glauben Sie, also, ist das ein Thema, also Sie haben das Thema nicht so wirklich äh aus Sicht der Swisscom explizit angesprochen. 01:11:02-0

01:11:02-4 Person 1: Also es ist, es ist jetzt kein aktuelles Thema für uns, ja also, weil es einfach noch zu weit weg ist im im strategischen Horizont. Ja, ähm wir verfolgen das, aber eher, eher im Sinne von wir wollen up to date bleiben, äh wie sich das entwickelt und und und wohin die Reise eigentlich geht. Ich glaube, ich glaube sehr sehr stark daran, dass das in in zehn 20 Jahren mit Sicherheit ein ein Thema sein KANN, ja aber da dafür braucht es noch sehr viele politische und und regulatorische und auch versicherungstechnische Diskussionen, aber die Verkehrssicherheit kommt auch, äh weil, es ist, es ist wirklich so, kann das Auto eigentlich auch auf Extremsituationen dann reagieren. Also wenn ein jemand unvorhergesehen quasi auf die Strasse springt, dann dann kommt dann auch schnell und wer bezahlt jetzt, wenn ein Unfall passiert, versicherungstechnisch. Da wird es noch viele viele Hürden und Diskussionen geben bis das wirklich sich ähm sich etabliert. Zur Entlastung, wie das aus einer Studie was Sie erwähnt haben, ich kenne sie nicht, aber ich kann mir sehr gut vorstellen, wie gesagt, durch bessere Auslastung durch bessere Leitung der Verkehrsströme kann ich mir sehr gut vorstellen, äh dass das das das zu einer Reduktion im Strassenverkehr führen wird. Ähm es wird aber auch zu einer Entlastung des öffentlichen Verkehrs führen, weil ich eben dann im Auto wirklich eigentlich parallel zur Schiene auch auf der Strasse in in in in in in äh eine gewisse Art und Weise ÖV betreiben kann. Ja, genau. 01:12:44-0

01:12:46-3 Interviewer: Letzten Endes ist es quasi ne ne Konkurrenz zum zum ÖV, weil es ist eine Flexibilisierung des des Verkehrs in der Stadt. 01:12:54-0

01:12:54-5 Person 1: Ja, Sie sie lachen jetzt, oder es gibt es gibt Trendforscher, die haben die SBB aber auch die Post genau mit diesem Thema konfrontiert Autonomes Fahren. Liebe Leute, wenn ihr mal zehn 20 Jahre in die Zukunft schaut, denkt ihr nicht, ihr solltet (ein System) autonomes Fahren erst nehmen? Und dann ist ein Bild, ein Auto, SBB angeschrieben aber mehr im Sinne von das wird eure Konkurrenz sein in Zukunft. 01:13:19-0

01:13:20-8 Interviewer: Ganz genau. Ja, das sehe ich auch genau so. 01:13:22-3

01:13:22-5 Person 1: Aber ich bin davon auch überzeugt, weil technologisch ist vieles möglich und und und ähm ich denke, wie Trends oder Entwicklungen unterschätzt werden können, das zeigt eigentlich auch 1990. Äh äh hat man in Deutschland gesagt, uh es wird nie mehr als als äh ich glaube damals waren es vier Millionen äh Mobiltelefone geben. Erstes Quartal 2014 in Deutschland sind über 116 Millionen. Ja. Soweit daneben kann man liegen. Nein, also es ist es ist einfach eindrücklich. Es ist immer so, wenn etwas neu ist und und wenn man umdenken muss, äh und auch disruptiv äh vielleicht ist, dann braucht es seine Zeit. Ich glaube aber, und und und ich ich für mich, mh vielleicht noch noch zur Ergänzung auf die Einstiegsfrage, was was ist Mobilität, ich bin auch überzeugt davon, das Mobilität eben auch mit der Lebensphase zu tun hat, in in der in der ich mich bewege. Ähm, ich denke die verändert sich je nach Lebensphase und je nach Lebenssituation in der ich gerade bin, habe ich einen einfach einen anderen Anspruch auf Mobilität. Es gibt zwar äh Studien die sagen, hey teilen ist der neue Trend, auch bei jungen Menschen, Führerschein wird immer später gemacht. Fakt ist aber er wird gemacht. Ähm ich glaube aber nach wie vor, dass der Mensch so sein wird, wenn ich als junger Mensch äh engagiert war, ich habe ein Studium gemacht und hab dann auf einmal die Gelegenheit mir ein schönes Auto zu kaufen oder zu leasen heute, dann wird das auch weiterhin passieren. Bin ich auch davon überzeugt. Ich glaube, wir dürfen uns keine Illusionen machen, dass dann a l l e teilen wollen und alle... Es ist eine OPTION, ja, eine attraktive Option mit mit Sicherheit. Aber ich glaube einfach nicht, dass das alle tun werden. Aber es ist ein grosser Markt, ja. 01:15:27-1

01:15:31-8 Interviewer: Ein ein Thema hatte ich nochmal: Äh, Sie haben (Worte) diese Versicherungsmodelle angesprochen. Wir haben mehrere Geschäftsmodelle angesprochen mit Parkplatzbewirtschaftung äh dann die Lade-Infrastruktur und so weiter. Was was was ist eigentlich jetzt aus der Versicherungssicht da denkbar, jetzt bezogen jetzt auf diese ICT-Themen. 01:15:54-6

01:15:55-7 Person 1: Ähm, also auch hier, wenn dann würden wir als Swisscom mit Versicherungen kooperieren. Ich denke Versicherungen stellt sich gerade mit mit mit mit äh Sharing-Themen das die Frage, ok, Kurzzeitversicherungen, Tagesversicherungen. (2 Worte) für Versicherungen gibt's gibt's neue Modelle. Auch im Sharoo, also also wie wie geh ich mit mit der Tatsache um, dass jetzt zum Beispiel ein Fremder eigentlich mein Auto nutzt, weil zugelassen wären nur Leute in meinem Haushalt. Die sind abgedeckt. Und jetzt mietet das ein anderer. Also muss ja der Anbieter einer solchen Plattform auch in der Lage sein, eine Versicherung mit anzubieten. Ja, ansonsten wird das nicht funktionieren. Das ist auch der Grund warum zum Beispiel sich die Mobiliar sich bei Sharoo auch beteiligt, weil die sind natürlich, die die sehen das sich in der Mobilität etwas bewegt, die müssen sich auch überlegen, ok, was für neue Versicherungen gibt es. Äh, im Flottenbereich kann ich mir sehr gut vorstellen, dass wir in Zukunft Versicherungskosten optimieren können, wenn wir sagen können ähm pay-as-you-drive oder pay ist auch immer schön pay-how-you-drive. Warum how you drive? Ich kann heute natürlich sehr schön nachvollziehen, wie ökologisch und ökonomisch fährt jemand. und das könnten auch neue Ansätze werden, wie erhebe ich dann auch Versicherungsbeträge, na. Wenn jemand wirklich sehr vorsichtig, sehr umsichtig äh äh fährt, in dem er auch weniger Gefahr läuft vielleicht Unfälle zu machen, in dem er weniger weniger Abnutzungskosten generiert und und und, soll er auch davon profitieren. Im Gegensatz müssen andere, die egal mit welcher Antriebstechnologie ich fahre, fahren einfach immer wie, ja mh. Ähm ähm, die sollen auch vielleicht anders bezahlen müssen,

weil es einfach ein höheres Risiko und letzten(...)höhere Kosten bedeutet. Also ich denke, das könnten neue Formen von Versicherungen sein, ähm oder eben mit der Thematik Crash-Recorder, wie es die Axa ja auch einsetzt. Das man sagt, alle diejenigen, die bereit sind, da wären wir auch wieder irgendwo im Thema Daten, die bereit sind mit einem Crash-Recorder zu fahren, äh die sollen aber auch ein ein Gadget bekommen, die sollen äh einen Vorteil erhalten, weil sie quasi davon ausgehen, und das ist ja die die der Hintergedanke, sie sagen sich nämlich die Versicherung, wenn jemand weiss, ich habe einen Crash-Recorder im Auto und dann fahr ich schon bewusster und umsichtiger und defensiver. Und deshalb ist das Risiko, also die Wahrscheinlichkeit kleiner, dass ein Unfall passiert, als wenn ich keinen hätte. Ja, und deshalb können sich natürlich auch Versicherungen günstiger anbieten. Das ist ja das Modell dahinter, nichts anderes. Und der Mensch ist immer so. Wenn ich weiss, ich werde kontrolliert oder man kann mir etwas nachweisen, dann bin ich dann tendenziell ein bisschen vorsichtig. 01:18:47-9

01:18:50-2 Interviewer: Super, äh haben Sie noch irgendwas, was was da vielleicht noch im im Kopf hervor schwebt, was sie vielleicht mal vergessen haben? 01:18:58-2

01:18:58-2 Person 1: Ich hätte vieles aber, im Moment, nein, ich glaube das war's auch. 01:19:01-0

01:19:02-4 Interviewer: Gut äh, darf ich nochmal zwei drei Fragen zu Managed Service äh Managed Mobility stellen? #Ja klar# Wie viele Mitarbeiter sind Sie? 01:19:10-1

01:19:11-3 Person 1: Wir sind 27 Mitarbeiter insgesamt. 01:19:14-1

01:19:15-0 Interviewer: Äh, seit wann gibt es Managed Mobility? 01:19:17-6

01:19:18-2 Person 1: Also als als eigenständige Entity seit dem 01.01.2013. 01:19:22-2

01:19:23-2 Interviewer: Und von äh von äh von von vom Umsatz hier, gibt's da bestimmte oder gibt's bereits irgendwelche Zahlen, die die sie vielleicht mal nennen können? 01:19:32-3

01:19:32-3 Person 1: Wir machen heute einen Jahresumsatz von rund 45 Millionen. 01:19:35-3

01:19:36-9 Interviewer: Mhm, und von Profitabilität und Gewinne oder das bleibt äh erst mal... (lachen) 01:19:41-5

01:19:41-5 Person 1: Das bleibt erst mal (lachen). Also es ist es ist so, also heute sind wir also wir haben eine hohe Profitabilität, ähm, das kommt aber auch da heraus, dass wir sagen, heute aus dem Kerngeschäft heraus müssen wir natürlich auch schauen, dass wir die neuen äh äh Entwicklungen und die neuen Geschäfte auch finanzieren können, ne. 01:19:59-2

01:19:59-9 Interviewer: Aus dem Kerngeschäft.
#Ja, genau#
Ja klar.
#Logisch#
Gut ähm, sagen Sie mir noch, haben Sie vielleicht eine Übersichtpräsentation, wo Sie vielleicht mal diese ähm das was sie mir erklärt haben mit diesen vertikalen Lösungen und dann vielleicht mit der ganzen Idee, wie man das auch äh horizontal äh verbinden kann, wenn wenn wenn Sie sowas hätten was natürlich auch für die Aussenwelt zugänglich ist oder wenn Sie da... 01:20:22-1

01:20:22-1 Person 1: Aktuell noch nicht. Nein, das ist wirklich noch äh intern. 01:20:25-2

01:20:25-8 Interviewer: Ok, gut. Dann ... 01:20:26-8

01:20:27-0 Person 1: Und das wäre eigentlich auch meine Frage, wer jetzt das alles dann sieht. Ähm #Also Sie, wir brauchen#
ich habe natürlich jetzt sehr viel Preis gegeben, das habe ich am Anfang gar nicht gesagt. (beide lachen) 01:20:35-4

01:20:36-4 Interviewer: Nee, also das äh, das ähm also ich natürlich, Sie bleiben anonym, äh für meine Auswertungen äh und äh natürlich wenn da überhaupt irgendwo Swisscom Managed Mobility erwähnt werden sollte, dann äh ähm hiermit sage ich Ihnen, dass wirklich ich Ihre Genehmigung äh ersuchen werde. Das ist natürlich dann äh äh klar und ähm ich hab dann glaube ich in der Mail auch erwähnt, es wird n kleiner also (Wort) also so ein kleiner Artikel entstehen, so ne Management Summary, die dann in unserem Journal veröffentlicht wird und dann natürlich vielleicht irgendwie zwei drei ähm äh Sachen, die sie gesagt haben als äh äh Zitate vielleicht vorgefunden werden könnten. Aber dann wiederum nur nach ihrer expliziten Genehmigung
#ok#
und auch äh
#sehr gut#
dann können Sie auch entscheiden, ob Swisscom als oder Managed Mobility überhaupt dann erwähnt werden soll.
#Ja ja, ok#
Also das ist klar. Für meine Doktorarbeit wiederum, äh ich werde dann äh, mh äh äh das was aufgenommen worden ist qualitativ auswerten. Ich mach ne qualitative Analyse, äh natürlich die ganzen Sachen rund um die Technologien gehen, das war äh am Wichtigsten für mich. Ja, damit wir dann die Technologien abdecken, die dann wirklich eine zentrale Rolle für die Zuk äh zukünftige Mobilität spielen, ähm, das äh ob dann Swisscom erwähnt werden darf als zum Beispiel ne ne ne Case Studie an sich, dann komme ich wieder auf Sie zu und frage nach, ob ich das
#klar#
in die Doktorarbeit einbinden kann,
#ok, kein Problem#
falls nicht, dann werde ich das natürlich ano anonymisieren entsprechend.
 # Ok, super, Perfekt#
Das ist kein Problem.
 # Sehr gut, jo.#
Und das ist halt von der SAP bin, das da brauchen Sie auch natürlich keine Sorgen haben. Ich weiss nicht, also wie dann Ihr (2 Worte) zu SAP... 01:22:23-3

01:22:23-5 Person 1: Nein, nein, also wir haben ein gutes Einvernehmen. Ich ich kenne auch die die, ich war auch schon mehrmals in Walldorf äh auch wegen dem To Go, wegen der SAP-Plattform äh vom Pooling her. Wir haben auch schon äh Workshops durchgeführt, also, also da sind wir schon eng beieinander. 01:22:36-3

01:22:36-5 Interviewer: Also mit dem äh, äh den Daniel Schmid kennen Sie den? Das ist der neue Chief äh... 01:22:41-0

01:22:41-0 Person 1: Nein, den kenne ich nicht. Ich kenne kenne aus Deutschland die Melanie Paul, heisst Sie glaube ich heute. Ich kenne auch noch jemanden aus dem Vorstand, der war auch dabei #Der Peter Graf#
(Worte) Ja, der Peter Graf
#Peter Graf ist nämlich nicht mehr der Chief Sustainabil... äh Sustainability# Ok, hat das gewechselt?
#Das ist nämlich der Daniel Schmid#
Ah, ok, das ist dann sein Nachfolger. 01:22:57-5

*01:22:58-1 Interviewer: Jetzt gerade vor drei Wochen, hatten wir ein Interview mit ihm gehabt, #Ok, sehr gut#
also ich und Professor Bongard und der hat dann natürlich über To Go und Future Fleet erzählt und das da irgendwie SAP sich dann auch irgendwie verpflichtet, da 20 Prozent glaube ich der Flotte auf Elektrofahrzeuge ... 01:23:10-7*

01:23:10-7 Person 1: Ja, genau. Das war ja jetzt auch gerade erst in der in der Zeitung, hat man das gelesen. Ja, ja, finde ich gut. Finde ich gut. Nein, nein, wir kennen uns gut. 01:23:18-4

01:23:18-6 Interviewer: Ja, gut, dann äh schalte ich das erst mal aus.

00:04:55 Person 1: Oliver Lünstedt, ich bin einer der beiden (Gründer) carzapp. Wir haben gestartet im Jahr 2011, wo ich meinen Mitgründer kennen gelernt habe, unseren CTO, Sahil Sachdeva. auf der Suche nach jemanden, der mir helfen kann, eine Technik zu entwickeln, die ich als Idee hatte, dass man Herstellerunabhängig möglichst viele Fahrzeuge mit einer Lösung eine Technik einbaut, die es ermöglicht, die Fahrzeuge automatisiert zu öffnen, also ohne persönliche Schlüsselübergabe. Mit dem Ziel, eine Plattform für privates Carsharing aufzubauen, wo sich Nutzer entsprechend registrieren, ihr Auto einstellen und dann über diese Hardware ihr Auto professionell rund um die Uhr sozusagen zur Vermietung bereit stellen können. Professionell sagt dann auch schon das erste Thema. Was wir relativ schnell festgestellt haben, dass das gar nicht so einfach ist: aus rechtlichen Gründen und der Markt auch noch sehr jung ist. Wir haben uns da erst mal auf die Hardware-Entwicklung konzentriert und auch auf die Versicherungslösung. Wir haben auch tatsächlich eine Versicherungslösung gefunden mit der R+V, die Privatmann aus der Haftung nimmt, wenn jemand anderes mit seinem Fahrzeug einen Schaden verursacht Wir haben auch an sich festgestellt, dass das Modell an sich noch sehr jung ist. Wir ein deutlich grösseres Investment benötigen, als wir es in Deutschland bekommen könnten und entsprechend auch ins Marketing gehen mit dieser Lösung und haben dann auch letztlich durch viele Nachfragen aus dem Businessbereich uns entschieden, einen Strategiewechsel vorzunehmen, nicht selber Betreiber einer privaten Carsharing-Plattform, im Fokus sozusagen zu werden. Die Plattform gibt es zwar nach wie vor, aber das ist aktuell nicht mehr unser Fokus. Sondern Dienstleister im B2B-Bereich für verschiedenste Anwendungsmöglichkeiten des Zapp-Kits. Zum Beispiel sind unsere ersten Kunden aus dem Bereich Autovermietung und Carsharing. Das heisst, wir stellen zum Beispiel der Firma Spotcar in Berlin das Zapp-Kit zur Verfügung, so dass sie die Hardware einsetzen können, um ein (Wort) Carsharing a la Car To Go und Drive Now hier in Berlin zu starten. Das ist jetzt gerade (gestern) gestartet. Eine Autovermietung, welche in Carsharing (eingehen) möchte, die in Hamburg starten wird im September. Und die nächsten Schritte sind jetzt bei uns das Angebot zu erweitern, also nicht nur rein Hardware-Anbieter zu sein, weil das ist nicht unser Ziel. Im nächsten Schritt unsere Plattform, die wir , wie gesagt, für privat ja ursprünglich entwickelt haben, weiterzuentwickeln, so dass wir die entsprechenden Carsharing Organisationen zur Verfügung stellen können als White Label Portal beziehungsweise auch indirekt selber Betreiber zu sein in dem wie zum Beispiel mit einer Bank jetzt ein Projekt machen, wo wir im nächsten Jahr Autohäusern eine White Lable Plattform zur Verfügung stellen und quasi dort den kompletten Service, angefangen von der Hardware über die Buchungsplattform bis hin zum Callcenter, alles, also Rund um das, was man fürs Carsharing benötigt zur Verfügung stellt. Aber das man noch wie vor keine eigenen Fahrzeuge hat, sondern die Fahrzeuge entsprechend von den Autohäusern bereitgestellt werden. Das ist so ein bisschen grob und grob zusammengefasst, das was wir machen. Wir haben jetzt auch einige neuere Themenfelder noch mit entdeckt, wo die Zapp-Kit von unseren Kunden eingesetzt wird. Das ist noch ganz spannend. Es gibt jetzt also schon erste Projekte im Bereich In-Car-Delivery wo in Fahrzeuge, da sind wir wieder beim Thema Logistik, nicht Carsharing oder nicht 00:08:34 (Worte) wo einem ein Fahrzeug zugestellt wird.

00:08:38 Person 2: Das glauben meine Studenten übrigens nicht, Herr Lünstedt.

00:08:39 Person 1: Wie bitte?

00:08:40 Person 2: Das glauben meine Studenten nicht.

00:08:43 Person 1: Was?

00:08:45 Person 2: Ja dieses In-Car-Delivery. Die glauben das überhaupt nicht. Also ich habe eine Veranstaltung Distributionsmanagement. Wir schieben das ganz kurz ein, Herr Janasz. Also ich habe eine Folie in meinem Skript bei modernen Distributionslösungen und da ist eine Folie mit dieser In-Car-Delivery, mit dem geöffneten Kofferraum. Da sage ich, das ist hier ein Projekt und das startet und da gucken die mich an, als wenn ich hier was vom Karneval erzähle. Die glauben das nicht.

00:09:15 Person 1: Schicken Sie die mal auf die Internetwebsite, Es ist ja die Frage des technologischen Glaubens, das kann man ja relativ schnell ausräumen in dem man zeigt, das kann man sich ja als Student recht schnell vorstellen, dass wenn es Car To Go gibt und Carsharing gibt, dass man auch nur den den Kofferraum aufmachen kann. Also technisch sicherlich nicht so das Unglaubliche heute mehr, aber die Use Case gerade im B2B-Bereich sind ganz klar vorhanden und…

00:09:45 Person 2: Das liegt vielleicht auch daran, dass wir hier natürlich ein bisschen auf dem Land sind.

00:09:46 Person 1: Ja.

00:09:47 Person 2: Also wenn man das in Berlin zeigt, wird man sagen ‚Oh prima, tolle Idee!' Und hier auf dem flachen Land, das fremde Leute einen den Kofferraum öffnen…

00:09:56 Person 1: Ja, das ist sicherlich,es ist absolut nachvollziehbar, gerade auch im Privatbereich. Also das ich jetzt sozusagen am besten noch für jemand anderes, nicht nur, dass jemand anderes ein Paket in mein Auto reinstellt, sondern das mein Auto auch noch als Paketkasten für Fremde dient. Dann wird es natürlich richtig abstrus. Aber gerade was wir jetzt hier mit 00:10:15 (TNT) sehen, die ja wirklich mit 30.000 Schlüsseln durch die Nacht laufen und in Europa Pakete bei den ganzen Servicetechniker in die Fahrzeuge reinstellen, da wird es relativ doch schnell klar, dass es Sinn machen würde, das ganze technologisch abzubilden statt mit 30.000 PKW-Schlüsseln durch die Nacht zu laufen. Ja, aber das ist nur ein kurzer Ausflug am Rande. Grundtenor sozusagen bei uns ist eigentlich, wir haben uns zurückgezogen und haben festgestellt, 00:10:43 (Worte) bis hin zum Container eröffnen für Lidl Mitarbeiter, die dann für die Bandmitarbeiter mittags dann in die Werkscontainer rein liefern, die gekühlt werden und all solche Themen, fanden wir, macht es keinen Sinn, Betreiber einer privaten Carsharing-Plattform zu sein, wenn so viele Anwendungsmöglichkeiten gibt. Wir ziehen uns eine Stufe zurück und werden zum Beispiel was den Bereich privates Carsharing angeht in Zukunft eine Kooperation mit den privaten Anbietern, die es ja inzwischen gibt. Da ist in der Schweiz Sharoo sicherlich vorne mit dabei, in Deutschland Autonetzer; in Frankreich 00:11:18 (drive) zu kooperieren, die schon ihre Nutzerbasis haben und sagen, wir statten deren Top-Vermieter entsprechend aus mit der Hardwaretechnologie. Das ist ein bisschen unser aktueller Stand.

00:13:20 Interviewer: Ich habe irgendwo in einem Artikel gelesen, Sie haben auch erwähnt, dass wenn man 100.000 Fahrzeuge mit dem 00:13:30 (Car-Wort) Kit ausstatten würde, dann könnte man letzten Endes auch 1.000.000 Fahrzeuge auf der Strasse ersetzen. Und natürlich das ist ein perfektes Match hier mit der Doktorarbeit oder mit dem (Team/Ziel)was ich mit meiner Doktorarbeit auch erreichen will.

00:13:46 Person 3: Ok, wunderbar. Das vielleicht als Hintergrund, noch ganz kurz dazu, zu dieser Aussage. Das war genau das Thema entsprechend meiner damalig begonnen Diplomarbeit, die ich 00:13:59 (Worte) an die Seite gelegt habe. Also sprich, ich war noch eine Stufe hinter Ihnen. 00:14:11 (Und habe genau zum Thema, die Themen Elektropotenziale Carsharing und Elektromobilität untersucht), aber auch die Kernthese wie effizient entsprechend lässt sich dann oder wie viel effizienter lässt sich ein Auto ausstatten. Ist es möglich, ein Elektromobil gut genutzt eventuell sogar besser auszulasten, als ein klassisches (Wort). Das war so der Hintergrund der Untersuchung. Das war aber auch eine provokante These.

00:17:20 Interviewer: Ich möchte halt diese Technologien erfragen. Dann würde ich gleich mal mit der ersten Frage starten: Was verstehen Sie unter Technologien oder was kommt Ihnen in den Sinn, wenn Sie an Technologien bei den Mobilitätskonzepten denken?

00:17:37 Person 3: Gute Frage. Im Endeffekt angefangen Hardware- und Softwarelösungen, die Mobilität im Optimalfall, aus Nutzersicht, für den Endkunden oder generell für den Kunden sozusagen vereinfachen. Das können sowohl wie bei uns, ich sage mal, Konkurrenten Hardware-Carsharing-Lösungen sein, aber natürlich auch bis hin zu reinen Software-Apps, wie beispielsweise in Deutschland, kenne ich CarJump. Die es dem Kunden einfach ermöglichen doe Quernutzung entsprechend zwischen Carsharing-Anbietern zu vollführen bis hin zu, ich sage mal moovel, die dann noch weiter hinaus gehen und sagen, ich verknüpfe nicht nur über Carsharing sondern wir verknüpfen generell Mobilitätsdienstleitungen. Und das sind für mich generell, im Zeitalter des mobilen Internets Technologien, die Infrastruktur ausnutzen die wir jetzt knapp seit fast zehn Jahren haben und die sagen, wir vernetzen Mobilitätsanbieter und Mobilitätslösungen effizient miteinander, um einen einfachen und intermodalen Zugang zu ermöglichen.

00:18:50 Interviewer: Was verstehen Sie unter der nachhaltigen Mobilität?

00:18:53 Person 3: Nachhaltige Mobilität. Also wenn ich jetzt den Schwerpunkt auf nachhaltig legen würde, würde ich sagen die Mobilität so zu gestalten, dass ich mit akzeptablem Aufwand, mit gegebenem akzeptablen Aufwand, Zeitaufwand, alles, auch Finanzaufwand den geringstmöglichen Footprint hinterlasse. Das Footprint soll jetzt nicht nur CO_2 bedeuten, dass bezieht sich in meinen Augen auch mehr, wenn es um Nachhaltigkeit geht, das heisst, 00:19:40 (Worte) Bedarf, den ich damit beanspruche. Also sprich, ich würde nicht nur sagen, weil ein Elektroauto selbst wenn es grün produziertem Strom betankt wird, unbedingt nachhaltiger ist, als ein mit Benzin betriebener 00:19:56 (Worte). Ich würde das jetzt nicht pauschal unterschreiben 00:20:09 (Worte) für individuelle Mobilität versus öffentliche Mobilität. Also ich finde, dass wird heute zu sehr auf das Thema CO_2 oder generell Schadstoffausstoss begrenzt und andere Themen wie zum Beispiel 00:20:18 (Wort)bedarf, wie zum Beispiel Gesamtrohstoffbedarf für die Bereiche, wird das in meinen Augen zu selten angesprochen. Das ist so für mich das Thema Nachhaltigkeit in der Mobilität, 00:20:30 (Worte) mit akzeptablem Aufwand erreichbarer minimaler Footprint.

00:20:41 Interviewer: Dieses Technologiethema, meinen Sie, dass die Technologien dazu beitragen können, dass die Mobilität nachhaltiger gestaltet werden kann?

00:20:53 Person 3: Ja, sie können es, aber sie tun es nicht automatisch. Als ich würde nicht sagen, dass der Technologieeinsatz dazu führt, dass man nachhaltiger wird. Bestes Beispiel ist Car To Go, Drive Now ist einfacher für mich als Nutzer, ganz klar, es kann auch einfacher den ÖPNV mit anderen Themen verbinden und dafür sorgen, dass ÖPNV Mitfahrer wird. Da ich jetzt, kann ich auch selbst privat berichten, wählen kann, wann kommt die nächste U-Bahn, in meiner APP und nicht auf den Fahrplan schauen muss. Das heisst, der aufwand wird durch die Technologie reduziert. Ich kann also mehr Aufwand in andere Teilbereiche stecken und sagen gut, wenn ich früher eine halbe Stunde hatte, bin ich mit dem Auto gefahren, weil ich nicht wusste, wie lange die Bahn braucht. Und kann jetzt dazu verleitet werden, den ÖPNV zu nutzen, aber wie man am Beispiel von Car To Go sieht, muss es nicht zu nachhaltiger Mobilität führen, weil es Fälle gibt und damit ist es nicht automatisch in meinen Augen, muss es nicht automatisch nachhaltiger sein. Das es Leute gibt, die vom ÖPNV auf Car To Go zum Beispiel umsteigen, wo in vielen Fällen der Footprint, wie gesagt nicht nur der CO_2-Footprint, 00:21:54 (definitiv) grösser ist als beim ÖPNV. In meinen Augen. Also ja, es kann dazu beitragen, wenn es richtig eingesetzt wird. Tut es aber nicht, automatisch.

00:22:05 Interviewer: Was wären dann die Voraussetzungen, Ihrer Meinung nach, um die Technologie so einzusetzen, dass die Mobilität dann auch nachhaltiger wird oder effizienter?

00:22:19 Person 3: Das genau das Gleiche in den Vordergrund gestellt wird für den Nutzer - nämlich die Bequemlichkeit, was auch in einigen Punkten auch der Fall ist, wie mit zum Beispiel Mobilitätsapps, wie eben in Berlin die Övi-App, wo ich dann entsprechend sehen kann ‚wie komme ich denn am schnellsten von A nach B mit dem ÖPNV' und dazu entsprechend noch mit einbezieht, was mein Mobilitätsbudget ist, also sprich auch finanzielles und auch zeitliches Budget. Und in diese Richtung gehen ja Apps, die wie gesagt Moovel etc.. Es muss einen Anreiz geben für mich, mich nachhaltig zu verhalten. Während Otto Normalverbraucher denkt im Mobilitätsfall nicht im ersten Moment nachhaltig. Es muss für ihn automatisch einen Vorteil haben, nachhaltig unterwegs zu sein. Das ist auch einer der Ursprünge, wo wir gesagt haben, generell aus unserer Sicht, nachhaltige Technologien oder nachhaltige Lösungen müssen immer irgendwo wirtschaftlich sein, auf der einen Seite für den Betreiber. Es macht in meinen Augen keinen Sinn, ich bringe mal ein populistisches Beispiel um Solaranlagen zu fördern, wenn sie niemals günstiger werden können, rein physikalisch gesehen, aber das ist ja nicht der Fall. Insofern macht es Sinn diese zu fördern und dann brauchen wir uns auch nicht darüber zu unterhalten. Aber es muss irgendwo immer zum Schluss auch einen wirtschaftlicher nachhaltiger Sinn entsprechend da sein für den Betreiber und ein Vorteil für den Kunden. Das in Einklang zu bringen, dass die Nachhaltigkeit da entsprechend eine Rolle mit spielt und in die Einfachheit mit einbezogen wird, ist glaube ich einer der Kernthemen bei der 00:23:49 (Wort) Entwicklung. Und ist ja auch wie gesagt schon Bestandteil bei den Entwicklungsgedanken.

00:23:55 Person 2: Herr Lünstedt, als kleine Zwischenfrage: Haben Sie eine Idee wie man das transparent machen kann für die grosse breite Masse? Weil das ist ein Kernproblem, dieses Wissen ist ja alles Expertenwissen über CO_2, Footprint, das ist ja tricky mit den ganzen was man jetzt mit einbezieht und was nicht. Das sind so Infrastruktur, Strom und so weiter, Wirtschaftlichkeit, damit kämpfe ich ja jeden Tag mit meinen Studenten. Wirtschaftliches Denken ist nicht sehr ausgeprägt in der breiten Masse, weil die meisten können nur bis zum Portemonnaie denken und dann hört es halt auf.

Bequemlichkeit hat sehr viel zu tun mit Transaktionskosten, also das es jetzt eben nicht gleich als Bargeld auf der Theke landet. Wie kann man das transparent machen? Also den Vorteil, den Benefits? Also ich bin da ratlos. Haben Sie da vielleicht eine Idee, wie man den Leuten das, diese Vorteile deutlicher machen kann?

00:24:53 Person 2: Ja, das ist eine gute Frage. Dafür habe ich auch nicht die Allgemeinlösung, logischer Weise. Was mir aufgefallen ist und was ich ganz spannend fand, war der Erfolg von den Car To Go Systemen im MK-System, was mir über Gamification im Endeffekt meine Verhaltensweisen jetzt eben im Mikrokosmos Auto sozusagen klar macht und die Daten visualisiert. Also ich glaube diese Visualisierung kann dort erst mal eine ganze Menge geschehen. Immerhin, zumindest laut Aussage von Car To Go und den ehemaligen Geschäftsführer, jetzigen Pressesprecher kenne ich ganz gut, der sagte mir, das sie ihn darauf angesprochen hatte, genau auf diesen Effekt, der Darstellung meiner Fahrweise mit diesen, ich weiss nicht, ob Sie das kennen – diese Bäume, die dann entsprechend irgendwann verrecken beziehungsweise glücklich und grün erstrahlen, wenn ich ganz nachhaltig fahre, oder gut fahre. Haben tatsächlich eine riesen Auswirkung. Die sparen fast 20 Prozent Kraftstoff seit Einführung des Systems. Also das ist, absoluter Wahnsinn. Es bringt dem Nutzer überhaupt, bisher, überhaupt keinen Vorteil, das ist deswegen interessant für mich gewesen, dass es so eine extreme Auswirkung hat. Ich bin so ein paar Spieler, die versuchen das um die 100 Prozent zu kriegen diesen Baum und dann gibt es tatsächlich dieses Car To Go 100 Prozent Clubs, die sich da inzwischen bilden und die irgendwelche Fotos teilen, von den drei Bäumen, für Bremsen, für Beschleunigung und nachhaltiges Fahren, die dann auf 100 stehen. Hat für Car To GO einen wirtschaftlichen Vorteil, der Nutzer hat eigentlich, möchte man meinen, aus diesem spielerischen Effekt eigentlich keinen Vorteil, aber das ist genau das Thema, wo ich kein Experte bin. Das Thema Gamification, das ist offensichtlich, dass Nutzer eine Zufriedenheit verspüren, wenn sie aus objektiver Sicht keinen Vorteil haben, aber dennoch behaupten können, sie schaffen diese 100 Punkte. Spätestens mit der Einführung eines angepassten 00:26:41 (Wort) Systems bei Car TO Go, was ja irgendwie Sinn macht, wird sich das sicherlich nochmal ein bisschen verstärken und noch weitere Kreise ziehen. Das heisst, ich gehe ganz stark davon aus, und habe Anzeichen gehört und gesehen, dass es in die Richtung soll, dass die Tarife also tatsächlich an die Fahrweise angepasst werden. Und dann spätestens habe ich ein Beispiel, wie man das entsprechend machen kann. Wie ich jetzt den Nutzer dazu bringe, nicht Car To Go zu nutzen, sondern vielleicht auf den Bus zu steigen oder in die U-bahn einzusteigen, das ist sicherlich nochmal ein schwieriges Thema, da muss es im Endeffekt dann einen Anreiz geben, für die Mobilitäts-Apps dem Kunden technologisch einfach die Möglichkeit zu bieten, diese Nachhaltigkeit zu erfüllen und ihm die Kosten seines Verhaltens beizubringen. Also es ist ein heikles Thema, es ist schwierig. Da gebe ich Ihnen recht. Fällt mir auch schwer.

00:27:35 Person 3: Ja, ja, da kann ich mich nebenbei einmischen, damit ich den Fahrplan von Herrn Janazs nicht durcheinander bringe. Herr Janasz, Sie sind wieder am Zug.

00:27:48 Interviewer: Also ich würde dann auf diese Technologien zu sprechen kommen. Also welche innovativen Technologien sehen Sie als besonders attraktiv für diese nachhaltigen Mobilitätskonzepte und wenn Sie mir hier so fünf bis zehn solche technologischen Neuerungen nennen könnten, aber halt in Bezug auf die städtische Mobilität.

00:28:11 Person 2: Ja, das sind in Bezug auf die städtische Mobilität, die intermodalen Apps, wie bereits erwähnt, also Beispiel Moovel, wie auch immer man das ausspricht, 00:28:21 (Wort) von der Deutschen Bahn und der Gleichen und ja, das würde ich sagen, ist definitiv ein Bestandteil was Apps angeht. Dann die Vernetzung der Verkehrssysteme aus technologischer Sicht durch einheitliche Zugangsmedien, also ich nenne es jetzt mal die Mobilitätskarte. Mein Smartphone als Mobilitätskarte, auch das Thema Payment spielt da mit rein, dass ich seemless Zugang habe zu dem mir in der App vorgeschlagenen System, also als Beispiel: Das ich nicht bei Car TO Go dann nochmal meinen Führerschein zücken muss, um reinzukommen, um mit den Car To Go dann zur U-Bahn zu fahren, die doch ein bisschen weiter weg ist, dort dann mir wieder ein Ticket kaufen muss, als Papierticket, um mit der U-Bahn dann zur Deutschen Bahn zu kommen, wo ich mir wieder im Zug ein Ticket kaufe, um nach München zu kommen und das ganze dann wieder rückwärts für sich. Die Lastmile auch wieder abgeschlossen habe. Also das besteht in meinen Augen aus App, die oder einer Art App, die mir das auf dem Smartphone einfach zugängig macht, für mich auf den optimalen Weg unter der Berücksichtigung wie gesagt von Nachhaltigkeit. Der Zugang an sich, zu diesem System. Das heisst, diese, ich benenne es jetzt mal intermodale Karte, und dann die Weiterentwicklung der verschiedenen Systeme, die ich nutze. Das heisst sowohl angefangen beim Fernverkehr der deutschen Bahn bis hin zum Auto runter, was irgendwann autonom viel effizienter fahren wird als es heute überhaupt denkbar ist und mich auf der letzten Meile sozusagen ans Ziel bringt, aber wie gesagt autonom fahren und nicht mein Auto sein sondern ein Auto sein. Also da haben wir jetzt drei Technologien, die übergreifende App, den Zugang, autonomes Fahren vom PKW, dann würde ich sagen sind das definitiv, um auf die Weiterentwicklung der bestehenden Motorensysteme, die ganz klar mit reinspielt. Also Effizienzsteigerung auch gerade, nicht nur im PKW-Verbrauch, sondern der gesamten Wertschöpfungskette oder des gesamten Lebens des Fahrzeugs, also das einbeziehen eines kompletten Footprints und nicht das Footprint, wenn der Wagen aus der Fabrik rausläuft und dadurch resultierende immer weitere Verlagerung des Footprints bevor der Wagen überhaupt erstellt ist. Also sprich das Investment in unnötige Technologie. aber entsprechend zu einer Steigerung des Gesamtfootprints des Fahrzeugs beitragen. Einer der grössten Punkte, die ich im KFZ-Bereich überhaupt kritisiere. Bis hin zu barrierefreien Zugang zu den verschiedenen Systemen. Das wird auch eine sehr sehr grosse Rolle spielen, nicht jetzt nur aufgrund von Menschen mit Behinderung sondern auch der alternden Gesellschaft, wie soll ich mich als Mitte 80 jähriger oder Anfang 90 jähriger ein Car TO Go reinsetzen, das geht einfach nicht mehr. Sprich mir ist der Zugang zu diesem System auch teilweise verwehrt. Barrierefreier Zugang ist sicherlich ein weiterer technologischer Punkt als Überbegriff. Ich weiss ja nicht wie detailliert Sie sozusagen reingehen wollen, in diese Bereiche. Die Vernetzung der Technologieanbieter ist dazu natürlich notwendig. Das heisst, der Carsharing-Hardware-Anbieter 00:31:45 (Wort) muss natürlich auch entsprechend dann auch sein System auf eine Schnittstelle bringen mit dem ÖPNV Bus Betreiber oder den Busbetreibern, so dass ich entsprechend entweder über eine NFC-Karte oder über Smartphone mit NFC oder sonst einer Technologie bei diesen einheitlichen Zugang habe. Es steckt natürlich hinter diesem Oberbegriff dann relativ viel Detailarbeit. Wie weit sie das auf einem groben Darstellungslevel jetzt mal mit den Technologien bis ins kleinste Detail. Vielleicht können Sie mir da noch kurz einen Input geben.

00:32:17 Interviewer: Ich würde gern etwas detaillierter hören, was Sie an Einzeltechnologien – also Sie haben zum Beispiel NFC erwähnt, zum Beispiel diese Vernetzung der unterschiedlichen 00:32:33 Dienstleistungs(wort) ob dann vielleicht mal irgendwelche Cloud-Lösungen stattfinden oder irgendwelche Realtime-Plattformen. Also welche Technologien liegen dahinter?

00:32:44 Person 2: Nehmen wir als Beispiel intermodaler Zugang. Dahinter gehört einmal das Identitätsmanagement in der Cloud, ganz wichtig. Dass ich sozusagen eindeutig zuordenbar bin. Dazu gehört eine Technologie, damit ich mich identifizieren kann, über das Web, eindeutig. Das ich meinen Fingerprint sozusagen im Handy habe. Oder ein eingepflanzter Chip oder ein 00:33:09 (Uhr), das ist jetzt erst mal egal. Aber eine eindeutig mit mir herum tragbare ID. Dann habe ich entsprechend die Möglichkeit über NFC, GPS-Ortung entsprechend, aber in erster Linie über nachhaltige Technologien. Ich bin jetzt mal vorsichtig mit dem Wort NFC, weil da gehören wieder ID mit dazu und so weiter. Welche sich da durchsetzen, mag ich jetzt nicht so zu behaupten. Das glaube ich liegt aktuell auch wirklich in der Hand von Apple und von Google. Aber eine NFC-ähnliche Technologie, also eine Nahfeldtechnologie wird von Nöten sein, um mich genau zu orten. Dann wie gesagt die Cloud als Identifikationsplattform, die entsprechend auch schaut und überwacht, ob dieser Zugang aktiv ist. Wer hinter diesem NFC-Teck steckt, ob derjenige auch wirklich seine Rechnung bezahlt und da kommen wir nämlich zum nächsten Thema, die Payment-Lösung. Das heisst, ich brauche eine übergreifenden, den ich noch nicht sehe, übergreifenden Payment-Abwickler. Ebenfalls in der Cloud. Der mir diese Gesamtmobilität, so wie auch in der APP dargestellt mit den entsprechenden Preis auch betreibt. Das sind, bei diesem Thema die drei wichtigen Punkte. Neben dann natürlich psychologischen Punkt, dass sich die Anbieter dann entsprechend überhaupt aufeinander einlassen müssen. Was das grösste Hindernis sein dürfte.

00:34:33 Interviewer: Welche dieser Technologien spielt die wichtigste Rolle bezogen auf Ihren Tätigkeitsbereich?

00:34:41 Person 2: Sowohl die Identifikation als auch die Nahfeldkommunikation. Das sind die beiden, die uns betreffen.

00:34:53 Gut, welche neuen Geschäftsmodelle Mobilitätsszenarien lassen sich dann daraus, also was glauben Sie halt in der Zukunft, wenn man halt die Konvergenz dieser einzelnen Technologie betrachtet, bezogen auf die städtische Mobilität. Was lässt sich dann ableiten für die Zukunft? Mobilitätsszenarien für die Bürger einer Stadt.

00:35:20 Person 2: Ich spreche jetzt mal nicht vom ländlichen Raum sondern eher vom urbanen Raum, den hat man ja bei den meisten Mobilitätsthemen im Fokus und da ist es auch deutlich einfacher überhaupt Prognosen zur technologischen Entwicklung vorher zu sehen. Auch wenn die andere Thematik viel herausfordernder ist und auch in meinen Augen sehr wichtig ist, im ländlichen Raum dort nicht zu vernachlässigen, denn ich glaube wir möchten nicht alle in 50 Jahren nur noch in Metropolen wohnen, aber nehmen wir das jetzt mal als Ausgangspunkt für die Entwicklung dieser neuen Technologie. Dann ist meine Vision, die ich auch kommen sehe, weil es wie gesagt wirtschaftlich Sinn macht, wie die Verknüpfung der verschiedenen Systeme. Das heisst, ich habe die selbstfahrenden Fahrzeuge, die mich bis an den Bahnhof heranbringen, die elektromobil unterwegs sind, und autonom

fahren, damit die Maximumseffizienz aus einem PKW herausholen, wird mich nicht die erste und die letzte Meile transportieren und mir einen einfachen Übergang intermodal ermöglichen, so dass ich schnellstmöglich, aber schneller als mit der Bahn komme ich nicht über längere Strecken, längere Strecken absolvieren kann, als auch kürzere Strecken mit dem integrierten ÖPNV in dieses in meinen Augen in erster Linie stehende autonome Fahren.

00:36:46 Person 3: Ganz kleine Zwischenfrage: Ich höre natürlich und lasse meine Gedanken bisschen schweifen. Sind Sie optimistisch, weil die Szenarien, die Sie stricken, die haben ja eine grosse Voraussetzung: das nämlich die Systempartner, die Stakeholder, alle die beteiligt sind, miteinander kooperieren. Es gibt ja dieses schöne Beispiel der City-Logistik, diese tollen Konzepte aus den 90er Jahren, wo man gesagt hat: ‚wir müssen uns mal lösen, weil es ist zu chaotisch, es ist zu viel Zulieferverkehr. Wir machen City-Logistik'. Und die sind alle gescheitert bei der Front, weil man sich einfach nicht einig wurde, um das mal so abzukürzen. Jetzt ist das ja hier nochmal potentiell komplizierter, weil wir haben ja neben der Kooperation, also die Technik ist schon klar, aber die Komponente der Kooperation und dann auch des Datenschutzes. Sind Sie denn da optimistisch, dass das alles was technologisch mittlerweile geht, dann auch sich durchsetzt auf absehbare Zeit? Heisst 15 Jahre oder ist das was für die nächste Generation?

00:37:55 Person 2: Ja, das ist nun schwieriger zu sagen, ob es nun 15 oder 25, 30 Jahre werden, vermag ich nicht genau zu sagen, aber ich bin mir absolut sich. Ja, das wird machbar sein. Warum? Weil wir einen zentralisierteren Druck haben, als jemals zuvor, der sich auf Anbieter, die erfolgreich sein wollen, beschränkt. Beispielsweise Apple und Google, die diesen Druck aktuell ausüben. Ich krieg es, wie gesagt, aus dem Bereich Automobilindustrie mit. es entstehen auf einmal Kooperationen, die vorher nie denkbar waren, weil durch die Vernetzung des Fahrzeuges die klassische, ich sag mal, Offline-Komponente, Elektronik etc. und bis hin zu Getriebe etc, immer weniger die Rolle spielt bei der Fahrzeugproduktion und es immer mehr in Richtung Digitalisierung geht und damit auch weg von diesem reinen offline Maschinenbaubereich, Elektrotechnikbereich hin zum Elektrotechnischen IT-Bereich und damit in die Kernprobleme von beiden Unternehmen reinfällt. Sei es ein TELCO-Provider wie die Telekom bis hin zu den grossen Konzernen Google und Apple, die beispielsweise, das kriege ich beim Thema Carsharing mit, ganz klar eine Marschrichtung vorgeben, die dazu führen wird, dass die Hersteller zum Beispiel mit ihrem restriktiven Verhalten, was jetzt sehr technologisch wird, des Zugangs komplett umdenken werden. Das heisst, was heute passiert oder was auch der Grund für Carzapps Existenz ist, ist der Fakt, dass wir Technologie entwickelt haben, die unabhängig vom 00:39:33 (Wort) ein Auto öffnen kann. Das war bis vor kurzem undenkbar, weil keiner soweit zurück gedacht hat – wo kommt denn eigentlich ein Auto her? Alle denken in den letzten zehn Jahren, nur über den 00:39:42 (Wort): Also jeder, den wir gefragt haben: Können Sie herstellerübergreifend ein Auto öffnen?' War immer die Aussage ‚nein'. Du musst entweder die Kooperation mit dem Hersteller haben, was er euch verbieten wird oder eben in mühseliger Kleinstarbeit alle Autos einzeln analysieren, jedes Modell. Es muss doch einen Weg geben, und was unsere Ahnungslosigkeit aus dem Bereich Automobilindustrie angeht 00:40:00 (kam uns da ein bisschen zu Hilfe). Und dieser Druck, den wir jetzt im Mikrokosmos ohne jegliche Auswirkungen auf einen Daimler oder BMW bisher ausüben, wird forciert werden durch Google, Apple etc., die einfach sagen: ‚Wenn ihr die nicht freigebt, dann bringen wir halt unsere

eigenen Autos raus' und genau in die Richtung geht's ja gerade. Also wenn wir eure Autos nicht steuern dürfen, dann seht mal zu, was passiert, wenn wir ein eigenes Auto rausbringen, was wir sicherlich steuern können und wo wir auch den Zugang freigeben, wo auch immer der Kunden einen Mehrnutzen durch unser Fahrzeug hat, weil wir verstanden haben, dass die Nicht-Kooperation, also das Abschotten meiner Systeme, langfristig und mittelfristig durch die Vernetzung zum Wettbewerbsnachteil wird und nicht zum Vorteil. Also das ist jetzt eher der Hauptunterschied. Ist die Kooperation mit potentiellen Wettbewerbern für mich ein Vorteil oder ein Nachteil? Und da wird spätestens, wenn sie nicht selber zu der Einsicht kommen, durch den Druck den ich sehe, der Anfang des nächsten Jahrzehnts, also innerhalb der nächsten 15 Jahre definitiv kommen wird, in dem Mikrokosmos KFZ, definitiv ein Umdenken stattfinden. (Player/Layer?) verschwinden, die es zu spät verstehen, die, die es früh und rechtzeitig verstehen, werden, werden noch definitiv bestehen bleiben, so dass es dort eine Konzentration an dem Markt geben wird und Autos freigegeben werden für Drittanbieter. Was, wie gesagt, eine Destruktion für den KFZ-Bereich bedeutet. Zu sagen, ich gebe meine Schnittstelle und mein Fahrzeugmanagement frei, damit kommen natürlich sofort die Carsharer und aus anderen Bereichen und sagen: ‚super, dann können wir die Fahrzeuge optimiert steuern, sprich: ihr verkauft weniger Fahrzeuge, Destruktion des Geschäftsmodells. ich verkaufe so viele Autos wie möglich … (Unterbrechung)

00:41:53 Interviewer: Hallo, sind Sie noch da?

00:41:54 Person 2/3: Ja. Ich bin noch da.

00:41:57 Interviewer: Ok, dann können wir mal weiter machen. Also der Punkt ist, ich habe mich doppelt eingewählt und meine Netzwerkconnection ist irgendwie abgebrochen. Eine Sekunde noch.

00:42:16 Person 2: Ok, also um das ganz kurz abzuschliessen: Ja, ich bin der Meinung das wird definitiv kommen, weil der Druck so stark zunimmt, wie an diesem Beispiel gezeigt, in allen Bereichen, dass die Hersteller und Anbieter dieser Mobilitätslösungen nicht nur KFZ sondern auch, das betrifft auch den ÖPNV und auch die Deutsche Bahn, diesen Druck nachgeben werden, und im Endeffekt ein besseres Produkt für den Endkunden da steht und auch im Endeffekt, dass wird man dann auch feststellen, für die verbliebenen konzentrierten Hersteller ein deutlich attraktiverer Markt als heute.

00:42:46 Interviewer: Was ist der Auslöser eigentlich für das, was Sie gerade beschrieben haben? Also für den Druck, was Sie gerade auch, soweit ich das verstanden habe, dass ist der Druck, der dann auf die Automobilindustrie ausgeübt wird, dann durch andere Kräfte auf dem Markt. Aber was, wenn man ganz nach hinten geht, also was ist eigentlich der Auslöser, Hauptauslöser? Ist das die effizientere Lösung oder der Mehrvorteil?

#00:38:34-9# Person 1: Das ist das Resultat und auch das Ziel, sozusagen, überhaupt diesen Schritt auszulösen, ja; dem Kunden einen Mehrwert und damit an Erfahrungsbereitschaft zu entlocken, Mehrwert zu bieten und dabei die Erfahrungsbereitschaft zu erhöhen. Auslöser, dass es überhaupt möglich ist, ist ganz klar die Infrastruktur. Also sprich die IT, die sich weiterentwickelt hat im Bereich Infrastruktur mobiler Netze, Internet bis hin zum Internet of Things, was wieder die Konsequenz ist, dass Fahrzeuge miteinander vernetzt funktionieren. Übrigens ist das in meinen Augen auch der Grund, warum sich autonomes Fahren durchsetzen wird, auch wenn mir heute noch jeder Zweite

mindestens erzählt, er könne sich das überhaupt nicht vorstellen, sich fahren zu lassen; es macht doch viel mehr Spass selber zu fahren. Wenn man die Leute dann fragt: 'Was macht dir denn Spass am Autofahren?' - 'Das Fahren über die Autobahn mit hoher Geschwindigkeit' ist dann meistens die Aussage, wo ich sage: 'Gut, da wird Sie keiner daran hindern. Fahren Sie zum Hockenheimring einmal im Jahr, zweimal im Jahr und leben Sie Ihren Geschwindigkeitsrausch aus. Aber in 98 Prozent der Fälle stört es Sie doch genauso wie mich, dass man im Stau steht, dass man im Stopp and Go durch die Stadt sich durch quält und es wäre doch eigentlich viel besser, wenn ich nicht 30 Minuten durch die Stadt mich quäle, sondern 15 Minuten entspannt mit Kaffee eine Zeitung lese und nach der Hälfte der Zeit ankomme, weil das Auto selber fährt, damit viel effizienter, sowie alle anderen Autos auch'. Und spätestens dann kommt eigentlich die Antwort: 'Ja, das stimmt. Das wäre eigentlich schon besser'. Deswegen, auch wenn die Leute diese Vorstellungskraft vielleicht nicht haben, was es bedeutet, wenn man sich vorstellt, ist in meinen Augen ganz klar der Kunde, wenn er das Angebot bekommt, und das wird kommen durch die Vernetzung und den Druck der Nicht-Kfz-Hersteller, wird es sich #00:40:12-0# (Wort) durchsetzen. #00:40:13-2#

#00:40:13-6# Interviewer: Und Sie glauben auch, dass das bei den Menschen auch ankommt, also dass sich das auch in den Änderungen in den Verhaltensmustern niederschlägt in der Zukunft? #00:40:23-2#

#00:40:24-8# Person 1: Absolut. Wie gesagt, im Kleinstbeispiel sieht man's ja schon. Auf das was noch kommt gesehen Kleinstbeispiel. Beispiel Car to Go. Mir hat jeder erzählt, wir sind damals mit diesem Geschäftsmodell auch während der Uni-Zeit mal zu einem Investor gegangen, zum High Tech Gründer Fond, und haben gesagt: Wäre es nicht sinnvoll, wenn man in Berlin 500 Autos hinstellt und sagte, jeder kann's nutzen und zahlt einen Preis pro, wir hatten damals noch Kilometer statt Minute gedacht. Also eh total bekloppt, in Berlin ist sowie so total bescheuert, weil da ist der #00:40:51-5# (beste) öffentliche Nahverkehr, warum sollte dann dort jemand Carsharing nutzen. So ein spontanes Carsharing macht doch gar keinen Sinn. Kann man doch mit ÖPNV machen. So, dass Berlin heute die Welthauptstadt ist für #00:41:01-6# (Wort) Carsharing, zeigt mir ganz genau das, was wir auch damals als These hatten. Dass diese beiden Bestandteile sich gegenseitig befruchten statt sich zu blockieren. Ein guter ÖPNV ist #00:41:11-8# (Worte) Voraussetzung, für das Funktionieren von Carsharing. Das Carsharing funktioniert nur dann, wenn es auch wirklich Autos ersetzt. Und Autos ersetzen kann Carsharing nur dann, wenn ich alle Dinge, die ich bisher mit meinem eigenen PKW absolviere, also die Kurzstreckenfahrt, aber auch die längere Strecke, die tägliche Pendelstrecke, die ich wahrscheinlich nicht mit Car To Go machen werde, weil es zu teuer wird, über ein Mobilitätsangebot mir dargestellt wird und es gibt, glaube ich, nirgendwo einen klareren, sichtbareren, visuell sichtbareren Erfolg von Mobilitätslösungen als in Berlin, wo Car To Go, Drive Now, Spotcar inzwischen über 2000 Fahrzeuge haben und immer mehr Menschen auch bei den #00:41:54-2# (Worte) PKW-Besitz noch weiter als diesen PKW-Besitz zu verringern, wo alle gesagt haben 'das geht eigentlich nicht. Berlin hat schon nur für jeden dritten Einwohner ein Fahrzeug. Noch weniger wird es niemals geben'. Und es geht immer weiter runter. #00:42:05-7#

#00:42:05-9# Interviewer: Das führt mich gleich zu der nächsten Frage: Können Sie dann diese Schlagkraft, diese Mobilitätstechnologien bzw. Mobilitätskonzepte der Zukunft auch abschätzen? Also ich gehe schon in die Richtung der Aussage, die Sie schon einmal getroffen haben. #00:42:17-9#

#00:42:20-8# Person 1: Was meinen Sie mit

#00:42:21-0# #Bei Reduktion der Automobilität# #00:42:24-8#

#00:42:24-8# Person 1: Wie bitte?

#00:42:28-1# #Für die Reduktion der Automobilität oder beziehungsweise der Autodominanz im städtischen Gebiet# #00:42:32-4#

#00:42:32-4# Person1: Ja, also wie gesagt, mittelfristig sehe ich da definitiv das Potenzial in Metropolen den PKW-Bestand, also gerade in den ineffizienten Metropolen, die noch einen sehr hohen PKW-Bestand haben, um 50 Prozent zu reduzieren. Mittelfristig sage ich damit, wird sicherlich die nächsten zehn Jahre benötigen, diese Zeit durch individuelle Massnahmen, wie sie zum Beispiel London trifft mit Strafgebühren für das Eintreten in den Innenstadtbereich beziehungsweise Förderung von nachhaltigeren Mobilitätslösungen, individuellen Mobilitätslösungen wie Elektromobilität. Die ja eine Grundvoraussetzung sind, auch für autonomes Fahren, #00:43:18-5# (Worte) ist das nicht so einfach möglich. Bis hin zu, wie gesagt, Vernetzung. Wenn diese Vernetzung an Fahrt gewinnt, kann das auch deutlich stärkere Auswirkung auf den PKW-Bestand haben, als 50 Prozent. Ich sehe es aber allerdings noch nicht, wie gesagt, erst innerhalb der nächsten fünf Jahre, diesen drastischen Wandel, aber es wird irgendwann diesen Knick geben. Ob der jetzt wie gesagt in fünf oder in zehn Jahren ist, kann ich schlecht sagen. Die KFZ-Generation in Deutschland ist ja immer so typischerweise zehn Jahr im Schnitt. wie lange ein Auto gehalten wird. Und irgendwo in diesem Bereich wird dieser Knick entsprechend auch kommen in den Metropolen. #00:43:57-8#

#00:43:57-4# Interviewer: Glauben Sie, dass da irgendwas Besonderes passieren muss, damit dieser Knick in der Gesellschaft auch, ob das ein Erdölschock sein wird oder was Sonstiges. Glauben Sie, dass es irgendwie einen Auslöser geben muss oder wird das einfach von sich alleine passieren, weil die Leute das einfach einsehen werden, dass es sich nicht mehr lohnt, zum Beispiel dann in die Stadt mit dem Auto zu fahren. #00:44:23-4#

#00:44:23-5# Person 1: Das ist glaube ich wiederum sehr individuell, je nach Stadt. Also beispielsweise in Berlin kann ich mir sehr gut vorstellen, dass dieser Knick kommen wird, sobald die Stadt eine ähnliche Massnahme durchführen wird wie London, das man sagt, ausser Carsharing-Fahrzeuge und meinetwegen auch Elektrofahrzeugen komme ich nicht mehr kostenfrei in die Stadt. Was aber einen sehr hohen Widerstand in der Bevölkerung haben wird. Weil es eine nicht besonders akzeptierte Massnahme aus heutiger Sicht ist. Ein Erdölschock, also ein Preisschock bei den Benzinpreisen könnte ein Knickgeber sein, also wenn irgendeine psychologische Marke überschritten wird. Hatten wir aber bisher noch nicht gesehen und wurde eigentlich immer prognostiziert, wenn Benzin so und so viel kostet. Jetzt ist die Prognose bei zwei Euro, sagen #00:45:10-7# (dann so und so viele Leute Schluss ist) .Sicherlich eine psychologische Marke. Ich könnte mir eher vorstellen, dass ist etwas, was wir noch gar nicht auf den Schirm haben. Was in dem Fall ein deutsches Phänomen ist. Nehmen wir die Abwrackprämie, die zu einem grossen Neuwagenkauf geführt hat. Wenn diese Autos ihr Lebensende erreichen, könnte ich mir vorstellen, dass das, wenn überhaupt der einzige Knick wird, und dass es ansonsten ein schleichender Prozess sein wird. Das also wirklich die Leute sukzessive mehr und mehr Leute sich entscheiden das eigene Auto nicht zu ersetzen, sondern erst mal ohne zu probieren.

So wie man es ja auch dem Carsharing entsprechend sieht. Das sind die Ersatzeffekte von den Carsharing-PKW, die nicht durchgeführten Neuwagenkäufe, wo dieses Umdenken entsprechend passiert in den Metropolen. Abwrackprämie, wie gesagt, könnte einen kleinen Knick noch mit reinbringen oder doch erheblichen Knick, wenn man es mal so auf die Metropolen gesehen, wenn dann in 2016 bis 2018 diese Autos, diese Leute dementsprechend sich gegen einen Neuwagenkauf entscheiden, da könnte es einen Knick in meinen Augen werden. Aber wie gesagt, dass wird eher, wenn man es jetzt insgesamt betrachtet, marginal ausfallen. Ich glaube diese gesellschaftliche Umdenke und diesen nicht mehr vorhanden Druck 'ich muss ein Auto als Statussymbol beisitzen', der sich immer weiter und immer stärker durchsetzt, das ist doch heute Hauptausschlagpunkt. Neben, wie gesagt, neuen Technologien, ganz klar. Die das überhaupt erst ermöglichen. Dieses Zusammenspiel ist das entscheidende, was ich sehe. #00:46:48-4#

#00:46:49-0# Interviewer: Wie schätzen Sie dann die Dynamik dieser Durchsetzung dieser neuen Mobilitätstechnologien ein? #00:46:56-7#

#00:46:57-1# Person 1: Die werden so wie #00:46:57-6# (Worte) würde ich sagen, weiter, das ist meine persönliche Meinung wie gesagt, weiter exponentiell wachsen. Eben wie gesagt in Metropolen, das würde ich mal dazu sagen. #00:47:09-1#

#00:47:09-2# Interviewer: Ich wollte nochmal kurz auf das was Sie vorhin schon erwähnt haben, diese Unterscheidung zwischen urbanen Gebieten und ländlichen Regionen, eingehen. Das ist auch in anderen Experteninterviews sehr stark in den Vordergrund gerückt, dass man eigentlich, wenn man von einer nachhaltigen Mobilität sprechen möchte, auch das Umland mit einziehen sollte. Weil es ist sehr einfach über die nachhaltige Mobilität in der Stadt zu sprechen, weil nämlich in der Stadt sehr komprimiert ist und sehr viele alternative Angebote hat. Aber halt das Umland auf das Auto dann letztgenanntes auch angewiesen ist. Was ist Ihre Meinung dazu? Wie wird sich das im Umland entwickeln oder wie muss sich entwickeln in der Zukunft? #00:48:00-5#

#00:48:01-1# Person 1: Eine doch recht schwer zu beantwortende Frage, muss ich sagen, weil dazu steck ich in den Umlandthematiken zu wenig drin. Muss ich ehrlich sagen. meine Meinung dazu ist, es gibt nur zwei Möglichkeiten: Entweder ich baue, #00:48:15-5# (oder beziehe) das Umland mit ein, so wie sie sagen und sorge dort auch für eine vernünftige Mobilität und versuche sie so nachhaltig wie möglich zu gestalten, auch wenn es vielleicht nicht so effizient ist wie in der Stadt. Wie das genau geschehen kann, bin ich wie gesagt zu wenig in dem Bereich unterwegs. Die Alternative ist, dass es jetzt eh schon attraktiv ist und dafür sorgt, dass die ländlichen Regionen an #00:48:40-0# (Worte) verlieren und den Anteil an urbanen Wohnraum zunimmt oder an Menschen, die in urbanen Gegenden wohnen. Dem kann ich natürlich auch im Umkehrschluss, das ist jetzt eine provokante These, noch verstärken. In dem ich es noch attraktiver mache, im urbanen Raum zu wohnen statt im ländlichen Raum. Ob das ein Ziel ist, was man verfolgen möchte oder nicht, sei jetzt mal komplett neutral an der Seite gelassen, aber wenn ich irgendwann merke, ich bin auf dem Land abgeschnitten und es gibt für mich einfach keine vernünftigen Mobilitätslösungen mehr, dann komme ich gar nicht mehr drum rum, in den urbanen Raum zu ziehen. Das wäre eine auch denkbare Lösung, zu sagen, man hat nur noch Inseln, urbane Inseln, ob man es wie gesagt möchte oder nicht, sei jetzt mal dahingestellt.

Wie die Lösung für den urbanen Raum aussehen soll, muss ich ihnen tatsächlich sagen, habe ich heute noch zu wenig drüber nachgedacht und zu wenig Informationen auch für. #00:49:30-8#

#00:49:31-0# Interviewer: Ok. Ich habe nur noch eine letzte Frage: Wir haben sehr oft halt Google, Apple hier auch erwähnt. Diese neue Mobilitätsdienstleistungen oder diese Mobilitätskonzepte, damit sie auch flächendeckend eingeführt werden können, da haben wir auch schon mal vorweg vorhin gesagt, man muss halt auch noch diese Vernetzung noch beschleunigen oder man muss auch diese Vernetzung dieser Dienstleistungen aussetzen. Was glauben Sie, was für Geschäftsmodelle ergeben sich in der Zukunft? Wer wird dann Verantwortung dafür übernehmen? Zum Beispiel autonomes Fahren in einer Stadt - Wird das eine Stadt sein, die das finanziert oder werden das genau die Googles der Welt sein? #00:50:08-6#

#00:50:09-7# Person 1: Wenn es die Stadt ist, dann haben wir wieder #00:50:13-6# (Wort) Probleme. Also ich glaube auf der einen Seite wäre es gut, wenn es Städte sind und nicht monopolistische Konzerne, die weltweit die Mobilität von uns in der Hand haben. Auf der anderen Seite spricht natürlich genau das getrennte, isolierte Betrachten von Städten gegen Vernetzung. Wenn ich in München wiederum ein anderes System habe als in Berlin geschweige denn in Shanghai, wird das Ganze wieder schwieriger. Also es spricht sehr viel dafür, dass es in die Richtung geht, dass es ein innerhalb der Wirtschaft entsprechend bleibt. Und um beim Thema KFZ zu bleiben ist ja die ganz spannende Frage, wenn das autonome Fahren kommt, welcher dieser grossen Anbieter setzt sich dann durch? Ist es ein Carsharing-Anbieter wie Car To Go, der auch einen Hersteller im Hintergrund hat? Ist es ein, ich sage es jetzt mal theoretisch, auch ein Google-Carsharing, was da kommen kann und auch wird oder ist es der Mytaxi, der entsprechende Mobilitätsinformationen hat. Also derjenige, der sich da durchsetzen will, ist derjenige, der wissen muss, wer wann wo von wo nach wo möchte. Also extrem gesprochen: Mytaxi und #00:51:15-3# (über) haben aus den verschiedenen Bereichen kommend, genau wie auch ein Carsharer, theoretisch über Big Datas die Möglichkeit zu wissen, wann ich (Name Interviewpartner) wo ein Auto benötige. Und mit diesem Wissen, dass das Auto, wenn ich es brauche, sowie so schon vor der Tür steht und ich dann gar nichts mehr mit dem Smartphone machen muss, weil ich diese Information kenne, habe ich die Möglichkeit mich in diesem Bereich durchzusetzen und dann zu vernetzten mit den anderen Systemen und den Informationsvorsprung ebenfalls zu geben. Ich befürchte, das ist wie gesagt eine private Aussage, neutral formuliert, ich sehe, dass es eher in der Hand der Wirtschaft bleiben wird und nicht zu den Städten gehen wird. #00:51:51-0#

#00:51:51-8# Interviewer: Gut und #00:51:53-2# #öffentlichen Hand generell, sagen wir es mal so.# #00:51:54-5# werden das dann eher Kooperationen sein, wie sie schon mal erwähnte haben oder wird das eher monopolistische Stellung sein eines Konzernes? #00:52:03-4#

#00:52:04-4# Person 1: Ich #00:52:05-4# (vermute) es wird eine monopolistische Stellung oder zumindest eine oligopolistische Stellung sein von Anbietern, wie gesagt wie Google und Apple. Ich sage explizit wie Google und Apple, ich glaube nicht, dass es einer der beiden unbedingt sein muss, aber aus heutiger Sicht, wäre wohl möglich, kann aber auch ein anderer werden, der entsprechend diese Vernetzung, also ein Modell wäre auch ein Beispiel. Geht ganz klar in diese Richtung, wer diese Vernetzung vorgibt und sagt: 'Das Kriterio oben in diese Vernetzung reinzukommen ist, Zugang bei dir

über Technologie X. Wenn du die schaffst, kommst du mit rein, wenn nicht, bist du bei uns ausgeschlossen und das spricht ganz klar für einen monopolistischen, maximal oligopolistisches Angebot. #00:52:41-7#

#00:52:42-8# Person 2: Diese Firma, Herr (Name anderer Interviewpartner) Moovel oder Movel, ist das die mit Doppel-'o'? *#00:52:48-5#*

#00:52:48-5# Person 1: Genau, m-o-o-v-e-l. Das ist die Tochter von Daimler, die aus dem Mobilitätsmix von Daimler für die Verknüpfung der Services zur Verfügung steht. Also sprich die Mytaxy mit integriert, die Car To Go mit integriert, die jetzt auch Flinkster. Natürlich niemals, und das ist nur das Problem solang es eine Daimler-Tochter ist, Drive Now und damit ist nämlich schon wieder die erste Verhinderung da und die dafür spricht, dass es dann doch eher ein Unabhängiger wird, wie Google oder Apple. Aber genau ein solcher Anbieter, könnte auch ein CarJump werden, zum Beispiel jetzt, mal aus dem ganz Kleinen gesprochen, die wie gesagt nicht aus der Industrie kommen und einfach per Service #00:53:26-3# (Worte) und entsprechend eine Marktmacht erhalten werden, um zu diktieren wie man in dieses System reinkommt und damit kommt automatisch auch die Kooperation zustande, die wir ganz am Anfang besprochen haben. Ich muss mich drauf einlassen, ansonsten bin ich aussen vor und bin für die Nutzer nicht mehr attraktiv, weil es ein konkurrierendes besseres Angebot gibt. #00:53:42-8#

#00:53:42-8# Person 2: Ja, das ist natürlich stimmig. Wenn man nochmal das alte Konzept vergleicht, da war natürlich kein Druck im Kessel. Also wer soll da Druck machen? Der Bürgermeister? Das Kaufhaus? Der Schuhhändler? Die waren alle auf Augenhöhe und haben sich da geboxt. Wenn natürlich jetzt so eine Dampfwalze anrollt und sagt ja oder nein, dann geht es schneller und druckvoller. #00:54:07-5#

#00:54:07-5# Person 1: Ich muss jetzt an der Stelle leider #Interviewer# es macht mir wirklich sehr viel Spass, aber ich komme leider nicht drum rum jetzt in den nächsten Termin zu gehen. Wir können sonst gern, wenn es notwendig ist, auch nochmal einen Folgetermin machen. Das müssen Sie jetzt einschätzen. Nur ich muss den Termin jetzt hier beenden. #00:54:26-4#

#00:54:26-3# Interviewer: Ja, vielen Dank. Also ich wollte auch den Punkt jetzt gerade hier stellen und vielen Dank für Ihr Angebot. Ich werde dann auf Sie zurückkommen und dann schauen wir, ob wir dann vielleicht einen Folgetermin auch machen könnten. Das würde mich sehr freuen. #00:54:38-7#

#00:56:01-9# Person 2: Ja, ich denke es war abzusehen. Es zeigt sich, die Tendenz ist ja klar. Also das Thema Kooperation und Vernetzung mit den Technologien, die halt da sind, Smartphone, App‘s, NFC. Das wird die Reise sein, denke ich. #00:56:31-2#

#00:56:31-3# Interviewer: Ja, also ich glaube für den Artikel gerade, was hier erwähnt worden ist, das ist genau das, was in dem Artikel auch beschrieben werden muss. Es war auch in den anderen Calls, in den anderen Interviews kamen auch ungefähr die gleichen Aussagen heraus, allerdings nicht so tief, wie

gerade in diesem Gespräch. Deswegen bin ich auch froh, dass wir dieses Interview durchgeführt haben. #00:56:58-5#

#00:56:59-3# Person 2: Ja, was natürlich, ich habe in der Zeit auch so ein bisschen gesurft nebenbei, also das Thema Geschäftsmodell, wenn man das zum Schluss der Agenda hinsetzt, kommt es immer ein bisschen zu kurz, aber das sind diese #00:57:15-9# (Worte) Leute, die sind ja noch total unterbelichtet, was Geschäftsmodelle anbelangt. Also dieses #00:57:23-2# (Wort), mit dem man das Auto öffnen kann, anscheinend, Herstellerunabhängig, also das kann man gar nicht kaufen, das kann man nur bestellen oder reservieren und dann haben wir die Alternative, man kann das kaufen für 199 Euro oder für einen Euro und dann schwankt aber die Servicegebühr, die monatliche. Also das, das ist natürlich nicht das, was man sich vorstellt. Also man kann ja erwarten, das man sagt, also ich will das kaufen, was kostet das? Diese Alternativen, also sie wissen ja noch gar nicht, wie sie das vermarkten. #00:57:57-7#

#00:57:58-3# Interviewer: Ich glaube das was er ganz am Anfang erwähnt hat, dass sie einfach auch nicht ganz genau wissen, wie sie sich noch positionieren müssen, weil vielleicht sie einfach zwei Schritte voraus sind und das noch nicht so weit in der Gesellschaft verbreitet ist oder das man halt noch nicht umgestellt hat. Dass das Umdenken noch nicht gekommen ist. Und die müssen halt auf diesen Knick warten, das hat er halt mehrmals erwähnt und ich glaube darauf warten sie auch mit ihrem Geschäftsmodell. Deswegen gehen sie glaube ich eher strategisch jetzt so vor, dass sie erst mal in dieses B2B einsteigen, weil es dort einfach das Kapital gibt bzw. sie können dort ihre Hardware verkaufen. Aber in diesem Kundensegment, was sie halt mit Carsharing machen wollten, ist natürlich noch nichts los. So habe ich das zumindest verstanden. #00:58:54-4#

#00:58:54-7# Person 2: Ja, also wenn man jetzt die Zahlen anguckt, Carsharing und so weiter, das wächst ja. Von niedrigem Niveau, man muss immer die Bälle flach halten. Also das wächst stark, aber das ist natürlich noch nichts, was Signifikanz irgendwie nachweist. Also das ist jetzt kein Flächenbrand und mit ihrer White Label Geschichte, sie wollen Dienstleister sein, was weiss ich, dass ein Autohaus in Speyer Carsharing anbietet. Die haben ja genug Autos im Hof rumstehen und dann kann man die ja auch vermieten. #00:59:32-2#

#00:59:31-8# Interviewer: Dieses White Label können Sie mir das vielleicht kurz erklären, was er mit diesem White Label gemeint hat? #00:59:38-7#

#00:59:40-1# Person 2: Ich habe das so verstanden, White Label, das heisst, ich mache jetzt einfach mal einen Fall. Hier gibt's ein Autohaus Speyer, ja, grosser BMW-Händler, der hat vielleicht 300 Autos auf dem Hof. Gebrauchtwagen, die stehen da und stehen und stehen und stehen. Und dann kommt vielleicht irgendjemand und sagt: 'Mh, mich interessiert das Auto. Kann ich das mal Probefahren?' Dann wird das raus geparkt, en Schlüssel und der ganze Kram. Dann fährt der Probe, kommt zurück und sagt: 'Mh, war schön, aber ich weiss noch nicht. Tschüss.' So, jetzt könnte der mit seinen 300 Auto sagen, ich nehme 100 davon, die gewisse Kriterien erfüllen und mache eine Autovermietung auf. Und alles was der brauch an Plattformen, kauft er sich #01:00:24-9# (Wort) White Label, packt sein Logo drauf und schon haben wir die Speyerer Carsharing Lösung. Mit 100 Autos. Das heisst, wenn ich ein

Auto brauche, gehe ich auf die Website, log mich ein, mach den ganzen Schnickschnack, was ein kleinen BMW-Autohaus ja nie machen kann, und mit dem Smartphone gehe ich dann dahin, mache das Auto auf, fahre ne Runde, mach meine Besorgungen, besuch die Oma und stelle es wieder zurück. Bang. Dann verdient das Auto noch Geld in der Zeit, wenn es vermietet wird. Verstanden? Und so funktioniert‘s auch. Die machen das Ganze, die grossen Carsharer die haben natürlich proprietäre Lösungen und das ist natürlich die Einstiegshürde für Leute, die sagen, ich will auch Carsharing machen. Und das wächst und da gibt’s halt auch ein bisschen Geld zu verdienen. ich denke die müssen da Umsätze nachweisen und das sind natürlich schöne Lizenzmodelle, weil die man natürlich schön duplizieren kann. Während diese Hardware, das ist immer ein Invest. Also die haben wahrscheinlich kein Geld das vorzufinanzieren. Deswegen schreiben die ja hier auch, man kann sich das #01:01:41-7# (Set-Kit) reservieren, auf die Warteliste setzen lassen. Ich finde es spektakulär, muss ich echt sagen. Also die sind #01:01:52-0# (feedmatch), also das ist wohl auch hier so Crowdfunding-Ding. #01:01:56-5#

#01:01:56-7# Interviewer: Ich glaube die wurden auch durch irgendwelche Preise ausgezeichnet wo sie auch Funding bekommen haben. Ich glaube, das sehen schon die Investoren Potenzial da drin. Vor allem, so klar, wie er das darstellt, wie sich dann die Zukunft auch entwickeln wird, das ist wirklich überzeugend. #01:02:16-8#

#01:02:169# Person 2: Ja, also ich halte es wirklich für spektakulär, aber die Stolpersteine die sind ja auch zu sehen. Also die grosse Linie ist klar, auch deutlich wenn er sagt Google und so weiter, die werden das Feld beherrschen. Also wenn man jetzt übersetzt: Die Kommunikation als vernetztes Element ist quasi das Gleiche wie jetzt das sich mobil bewegen. Das ist ja auch eine Vernetzung. Man fährt von A nach B genau so wie wir jetzt telefonieren. Netzwerk-technisch, systemisch ist das der gleiche Vorgang. Und das die da neue Geschäftsfelder wittern, und anscheinend machen die ja auch furchtbar Druck, und zu recht. und in grosser Linie, das habe ich jetzt nicht gefragt, aber dieses fahrende Smartphone, das ist ja schon so ein Sinnbild. Also mich würde es nicht wundern, wenn Google und so weiter oder Google mit einem Chinesen ein Google-Auto vorstellen, ein Google-Elektroauto oder ein Hybrid. #01:03:18-5#

#01:03:19-7# Interviewer: Das, was er erwähnt hat, das was Sie jetzt gesagt haben, das Google einfach mal die Kommunikation übernimmt so zwischen den Autos oder zwischen den Leuten, jetzt auch bezogen auf die Mobilität und das sie jetzt dadurch Druck ausüben auf KFZ. Was hat er damit ganz genau gemeint? Warum müssen sich Automobilhersteller dann Gedanken darüber machen? Warum sind sie dann unter Druck gesetzt von Google zum Beispiel? #01:03:54-6#

#01:03:55-0# Person 2: Ja, die Autoindustrie ist die letzten 30 40 Jahre immer nur proprietär gemacht hat und technologisch immer immer hinten dran war. Ich weiss net wie alt sie sind. Wie alt sind sie? 32, jetzt überlegen sie mal 10 Jahre zurück oder 15 Jahre, also mit 15 interessiert man sich schon für Autos, was war da in den Autos für ein Autoradio drin. Ein furchtbares Ding. Das erste was man gemacht hat beim Auto, eine neue Stereoanlage rein von Pioneer. So und auf diesem Level sind die Autohersteller ja heute noch. Und die Googles dieser Welt wollen ja überall hin, überall wo viel Masse ist, wo viele Daten sind, die durchdringen ja den Alltag. Die durchdringen den. Die nächste

Welle rollt ja in die Haushalte: der vernetzte Kühlschrank, der vernetzte Toaster und wir haben ja gelernt, die #01:04:50-4# Störgeräusch #01:04:59-4#

#01:05:00-3# Interviewer: Ja, wir haben noch zwei Minuten. Aber ich werde mich nochmal einwählen, dann können wir nochmal ein bisschen sprechen. #01:05:04-9#

#01:05:05-8# Person 2: Ja, ähm aber jetzt wird es langweilig, ich muss auch noch ein paar Sachen erledigen. Also, ne, das Durchdringen ja den Alltag und den Autoherstellern, mit denen zu kooperieren, die kooperieren halt immer nur one way. Die kennen das von den Autos, den Zulieferern. Der Hersteller wünscht sich und der Zulieferer macht. und das sie jetzt Druck von Aussen bekommen, dass Google sagt: 'Ey, ich will ins Auto rein und ich will wissen wohin das fährt.' und die haben ja auch Gepäck, die kooperieren mit Versicherungen, die wollen sich einmischen ins Fahren. Das gibt's ja schon, habe ich gelesen, in Amerika kann man Autos steuern. Eltern können dem Auto sagen: Fahr nicht schneller wie 60. Das ganze über Smartphones gesteuert und da sind wir wieder bei Google und Android und dann müssen die Autohersteller quasi sich öffnen und die Frage ist halt, wenn die sich halt nicht öffnen, kommen die Googles und sagen ok, Daimler, dann mache ich selber Autos. #01:06:05-6# (Worte) #01:06:07-8# Zustelldienst macht oder Google irgendwann selber Infrastruktur betreibt. #01:06:12-1#

#01:06:15-8# Interviewer: Aber die müssen ja halt ein Geschäftspotenzial dahinter sehen. Also ich glaube, die wollen halt auch damit Geld verdienen und dann haben wir dieses Thema zu kurz behandelt, glaube ich auch mit Herrn (Name Interviewpartner 1). Weil ich wollte wirklich wissen, was ist dahinter jetzt tatsächlich. Wie werden diese Partner, die dann zusammen vernetzt werden dann in der Zukunft auch verdienen. Weil letzten Endes werden diese Partnerschaften entstehen, wenn daraus halt ein Geschäft zu machen ist. #01:06:43-4#

#01:06:43-9# Person 2: Also ich denke, dass das Geschäft nur für die Grossen übrig bleibt. Weil die sind ja geschickt. Die bieten Dienste umsonst an und für ein paar muss man bezahlen und letztendlich, also ich denke, dass es die Grossen werden. #01:07:00-5#

#01:07:01-5# Interviewer: Ich meine ja dann wirklich, wie dahinter dann abgerechnet wird. Auch zwischen den einzelnen Partnern, die dann in die Kooperation einsteigen und welche Dienste werden das letzten Endes sein? Weil das wird einmal die Mobilität an sich sein, ja, aber dann kommt die ganze Versicherung auch dazu und welche anderen Dienste noch, die sie sich vielleicht mal für die Zukunft dann für uns überlegen. #01:07:28-6#

#01:07:28-8# Person 2: Also ich denke, das habe ich gesagt, in der Vergangenheit, je komplizierte das ist, desto weniger taugt das. Also von den Kosten und so weiter. Wofür gibt es Flatrates. Das hat sich ja wirtschaftlich gezeigt, das ist ökonomisch sinnvoll. Ich denke so ist das auch denkbar: Eine Mobilitätspauschale über ein System. Bezahlt man 100 Euro und kann die Dienstleistungen, die das System bietet nutzen. Ich steige in Bus ein, ich steige hier ein, ich fahr Taxi, peng, peng, peng. Ähnlich wie beim Handytarif. 100 Euro sind für paar 100 Kilometer gut und wenns mehr sind, klingelt das Ding und sagt: 'Jetzt kostet es fünf Euro Extra'. #01:08:09-1# #Das ist ein Mobilityservice# #01:08:10-6# Finde ich auch. Also wenn man sich mal selbst untersucht. Ich muss jetzt nach China fliegen

nächste Woche, da muss ich vielleicht mit der Bahn hinfahren, da muss ich wieder ein Bahnkarte kaufen und so weiter. Das ist doch alles Schrott. Am liebsten würde ich in den Bus einsteigen, mein Handy vorzeigen und dann ist die Karte gebucht. So und dann steige ich in China aus und bezahle den Taxifahrer mit meiner App. Und wer kann das leisten? #01:08:34-9#

#01:08:34-9# Interviewer: Ja, das halt interessant, weil da sind so viele Partner, die dann zusammenarbeiten müssen und die ganze Abrechnung dahinter natürlich. Das ganze Charging. Also zum Beispiel wenn sie jetzt in einen Bus in Shanghai einsteigen und dann dort mit der App eine Fahrkarte kaufen oder mit Ihrem Smartphone, wie wird das an den öffentlichen Verkehrsdienstleister abgerechnet? #01:09:02-7#

#01:09:04-0# Person 2: Ja, aber das hat sich ja gezeigt. Da wird sich dann irgendein Grosser durchsetzen. Nicht wie bei Internetplattformen oder bei Amazon, Suchmaschinen. Einer wird es machen, einer wird das Rappenrennen gewinnen. Und der wird, die Argumentation ist ganz einfach, weil der sagt, ich bin der Grösste und mach lieber bei mir mit. Warum kauft man die Bücher bei Amazon? Jeder Buchladen hat die Möglichkeit online Bücher zu kaufen. Trotzdem machen sie's bei Amazon, trotzdem wird bei EBay versteigert und immer wird die Google-Suchmaschine benutzt. Da hat die Internetgeschichte ja gezeigt, da bin ich jetzt kein Fachmann, aber das Ergebnis ist ja klar, von 20 Firmen setzt sich letztendlich eine durch. Die Voraussetzung ist natürlich bei den Etablierten, die Erfahrung haben mit Abrechnungssystemen und und und. Es ist doch viel leichter vorstellbar, dass Facebook oder Google sowas leisten kann weltweit, als irgendeine Firma aus Karlsruhe. #01:10:08-5#

#01:10:09-2# Interviewer: Ja so sieht's aus. Die haben unbegrenztes Kapital sozusagen oder Zugang zum Kapital. #01:10:14-3#

#01:10:15-8# Person 2: Ja oder die machen es umsonst. Ich meine, das ist doch das, was die haben - das unbegrenzte Kapital. Also die sagen, ich biete diese Dienstleistung an. Also hier Shanghai Buscompany, hier ich bau dir ne App und wir übernehmen das alles für dich, kostet dich nichts. Weil wir riesige Skalierungseffekte haben, das ist ja das interessante bei dieser Software-Apps. Durch die Cloud ist es ja keine #01:10:44-9# (Wort) Dienstleistung. Ich muss ja nicht immer fünf Mal an den Tisch laufen wie im Restaurant. Sondern wenn so ein System mal steht, dann kann ich das *#01:10:53-3# #Skalieren, ohne Ende.# #01:10:57-7#* Skalieren und dann kostet mich das nur ein paar Server und ich kann das in Shanghai einsetzen, in Boston und in Göteborg. Es ist immer das fortwährend gleiche. #01:11:05-3#

#01:11:07-1# Interviewer: Und ich glaube dann verdienen sie an den Transaktionen letzten Endes oder Werbung oder wie auch immer? #01:11:13-8#

#01:11:14-8# Person 2: Ja, das ist dann noch offen. Das ist ja dann immer auch so eine Wettbewerbsgeschichte. Aber ich denke das ist den Leuten auch zu vermitteln. Das man Geld bezahlen muss und das wird dann auch irgendwie verteilt, nach einfachen Schlüsseln, oder pauschal. Weil verlockend ist das ja schon. #01:11:36-3#

#01:11:37-4# Interviewer: Ich bekomme, muss ich auch ehrlich sagen, ein bisschen Angst, auch, wenn ich daran denke, dass wir dann irgendwann mal in so eine Google-Welt leben, wo man so transparent ist, das man eigentlich alles preis gibt und und... #01:11:52-6#

#01:11:52-9# Person 2: Ja, aber das entspricht doch den Zielen von denen. Also die machen das ja elegant. Also das Leben leichter machen durch Technologie und der Preis, den man bezahlt, der wird wohl entrichtet. Also ich kenne niemand, der sagt, ich verzichte auf ein Smartphone weil man das abhören kann, weil ich damit verfolgbar bin. Man freut sich, dass man unterwegs Mails lesen kann. Oder wenn man was sucht, dann drückt man da drauf, sucht‘s bei Google und hat‘s. In Windeseile. #01:12:21-1#

#01:12:21-6# Interviewer: Ja, aber die Ernüchterung kommt irgendwann mal, also da wird es auch mal so einen Aufbruch geben, wo die Leute erkennen... Das war glaube ich jetzt gerade irgendwo, habe ich gelesen. Diese Messenger App von Facebook. Also wenn man dann mit Freunden in Kontakt bleiben möchte auf Facebook, dann kann man diesen Messenger installieren und wenn man die Geschäftsbedingungen akzeptiert, dann gibt man denen Recht, dass sie dann auf alles Zugang haben im Smartphone. Auch auf die Kamera. Das heisst also, eigentlich, wenn sie wollten, dann könnten sie uns auch beobachten letzten Endes. Und das ist natürlich dann schon beängstigend. #01:13:05-2#

#01:13:06-8# Person 2: Ja, also da wird es bestimmt auch viel Missbrauch geben, aber ich denke und die Leute, mit denen wir da sprechen, sind ja nah dran an den Aktionen, also die grosse Linie ist ja vorgezeichnet. App-Smartphone-Vernetzung und die Rolle der grossen Kommunikationskonzerne. Sie haben ja mit dem Swisscom Typ gesprochen, die orientieren sich alle in Richtung Mobilität. #01:13:32-1#

#01:13:32-8# Interviewer: Und auch nicht unbedingt Mobilität als Bewegung in dem Sinne sondern mittlerweile wird Mobilität auch als, was sie vorhin gesagt haben, die Kommunikation die wir jetzt gerade auch starten. Das ist eine unbegrenzte Mobilität quasi, weil die dann in Realtime geschieht. #01:13:53-0#

#01:13:54-6# Person 2: Wenn man sich das mal überlegt, was weiss ich, ich will jetzt noch gleich einkaufen und hier stehen 20 Autos vor der Hütte. Was wäre denn dann, wenn ich mein Smartphone zücke und guck, welches Auto über welchen Dienst erreichbar ist, was das kostet, den Nachbar sein Auto zu nehmen, also das ist freigeschaltet, das heisst, es wird die nächsten drei Stunden nicht benutzt und dann wähle ich mir mit meinem Smartphone das Auto aus, was am günstigsten ist. #01:14:30-2#

#01:14:30-9# Interviewer: Das ist die eine Option. Aber die andere Option, die noch viel spannender ist oder verlockend ist, das sie dann ihre Einkäufe online machen, ja, was schon mittlerweile auch möglich ist, und es wird Ihnen einfach innerhalb von zwei Stunden zugestellt. und das ist natürlich das, was für die Leute...#01:14:49-5#

#01:14:49-8# Person 2: Da ist alles Mögliche denkbar. Also das ich sage: 'Nö, ich habe keine Lust auf einkaufen, weil ich hier zu lange herum telefoniere. Ich lass mir das schicken'. Aber gut, das betrifft ja nur so Einkäufe für Commodities, brauchen Milch und Cola und so nen Kram. Aber wenn ich jetzt

weiss welchen käse ich will, und bisschen was zu essen einkaufe, dann muss man sich ja doch bewegen. Aber interessant wäre doch, wenn man sagt: 'Naja jetzt einkaufen, dass mache ich immer mit dem Auto vom Nachbar.' Der hat n Kombi, der ist bequem. Auf den Golfplatz fahre ich dann mit dem Mercedes vom anderen Nachbar, weil das ein bisschen macht was her. Ja und wenn ich die Kinder aus der Schule abhole nehme ich den 6-Sitzer vom anderen Nachbar #01:15:34-3#

#01:15:34-4# Interviewer: Ja, aber das führt ja dann irgendwann dazu, dass sich die Leute entscheiden kein Auto zu kaufen, weil dann kann man immer ein Auto vom Nachbarn haben und dann kommt's nämlich, dann kommt der Google und sagt 'Ok, guck mal, ich liefere euch mein Auto und dann könnt ihr das nutzen soviel wie ihr wollt.' #01:15:49-6# # Ja, ein Stadteilauto.# #01:15:52-1# *#01:15:52-9#*

#01:15:54-1# Person 2: Also denkbar ist das ja. Und die Frage ist halt, da geht es dann wieder darum, wie sich solche Innovationen dann tatsächlich durchsetzen oder eher ne Randerscheinung bleiben. #01:16:07-4#

#01:16:08-0# Interviewer: Das wird jetzt interessant sein, weil ich werde jetzt für die Doktorarbeit weitere Gespräche mit Stadtakteuren hier in Basel-Stadt anfangen, ab nächste Woche. Und ich kann natürlich das einfliessen lassen, was wir besprochen haben und wie sie halt dazu stehen. Also mich würde wirklich interessieren, wie sieht das die Verwaltung einer Stadt, wie sieht das die Politik, wie sieht das die Wirtschaftslobby, weil die werden natürlich gleich mit diesen ganzen Begrenzungen, Limitationen kommen, warum das nicht funktionieren wird. Aber sie einfach mal blind und zu kurzsichtig. #01:16:43-0#

#01:16:42-7# Person 2: Man merkt es ja hier an der Busspurfreigabe. Also kaum wurde verkündet, dass das möglich ist, heisst es schon gleich: ' Machen wir nicht'. Also das sind ja die Bedenkenträger, aber die Frage ist, und da kommen wir wieder zum Punkt, da lassen sich die Googles nicht davon aufhalten. Denen ist ja alles Wurst. Die überstehen Kartellklagen und Patentprozesse und wenn die was wollen, dann kriegen die das. #01:17:09-0#

#01:17:11-0# Interviewer: Ja, interessant. Also wirklich ein gutes Interview muss ich sagen. #01:17:14-9#

#01:17:16-4# Person 2: Ja, der war ja auch clever. Der hat ja seine Diplomarbeit und sein Studium fertig. Also nebenbei noch hier so ein Ding mit Investoren, die müssen ziemlich in Bewegung sein, Geld suchen und gleichzeitig noch studieren. Naja gut, muss halt jeder seinen Abschluss machen. So, ich muss jetzt leider hier den Haushalt übernehmen. #01:17:41-2#

#01:17:42-0# Interviewer: Professor Bongart, wie verbleiben wir jetzt? Also sie fliegen jetzt nach China nächste Woche und dann bleiben Sie dort zwei oder drei Wochen, haben Sie gesagt? #01:17:48-9#

#01:17:49-1# Person 2: Ja. Ich bin ab 16. September wieder da. #01:17:51-5#

#01:17:51-7# Interviewer: Ab 16. September, gut, dann werde ich, obwohl es gibt noch ein Gespräch mit Mobility Solutions hier in der Schweiz, aber das kann ich unter Umständen selber durchführen und ich werde mal versuchen in den nächsten Wochen schon dann die Sachen irgendwie zusammen zu tragen, damit wir irgendwas ... #01:18:11-8#

#01:18:12-7# Person 2: Wenn Sie einen Entwurf haben oder so, schicken Sie mir das und ich lasse mich dann inspirieren und Stücke, schreib was dazu. Je nachdem. Ich guck mal in meine Studie, was dazu passen könnte. #01:18:28-5#

#01:18:29-1# Interviewer: Genau. Also zum Beispiel dieses Package Delivery, In-Car-Delivery. Solche Sachen können wir auch mal da erwähnen und einbinden. Also ich werde soweit wie möglich dann versuchen dann diese Sinn aus den Interviews zu beschreiben. Aber natürlich Sie sind da natürlich auch gefragt, wenn Sie es dann halt ein wenig anders verstanden haben oder das noch ausbauen wollen oder vertiefen, dann wäre es dann natürlich sehr hilfreich für den Artikel am Ende. #01:19:05-1#

#01:19:05-1# Person 2: Ja ja, natürlich. Das mache ich. Sie haben ja vorhin bevor der Herr (Name Interviewpartner Nr. 1) sich eingeschaltet hat, habe ich gesehen, Sie haben, den Herrn (Schneidewind - anonymisieren) haben Sie angehauen wegen der Umfrage, also wenn der sich meldet, wenn der was brauch, ich stehe parat. Ich bin halt noch eine Woche da. Also wenn er sagt: ' ich brauch einen separaten Link'. Oder ich habe Ihnen ja schon einen Link geschickt. #01:19:31-9#

#01:19:32-0# Interviewer: Genau, aber ich glaube das konnte man dann, also falls sie sich dann entscheiden würden, das irgendwo dann mit einzubauen, dann könnte man dann Wuppertal Institut vielleicht das Logo irgendwo dort auch einbinden, aber dann warte ich noch. #01:19:46-2#

#01:19:46-5# Person 2: Dann schicken Sie mir doch also anstatt von #01:19:48-5# (GTE) oder was da jetzt drin ist. Dann schicken Sie mir doch einfach ne Mail, was ich da rein pinnen soll. Für mich ist das ein Klacks, ich öffne das und überschreibe das. Überhaupt kein Thema. #01:19:59-4#

#01:20:00-2# Interviewer: Ok, das können wir machen. Ich glaube, das ist kein Problem. Gut, dann verbleiben wir so. Ich hoffe, da kommt etwas von ihm. Also der war gestern ziemlich offen gewesen, da diese Frau (Carolin Augenstein anonymisieren), die ich auch angeschrieben habe, die hat auch ein Thema, ein Doktorandenthema gehabt zu Thema Elektromobilität und vielleicht hat sie auch Interesse daran, persönlich. #01:20:23-9#

#01:20:24-0# Person 2: Ja, also wenn man dann hier nochmal heraus pusten am besten per direkter Email an Leute. Also ich habe jetzt zum Beispiel einen Kumpel von mir, der ist bei MLP, das ist ein Finanzdienstleister in Walldorf. Und der hat das quasi auf dem privaten Dienstweg bei Kollegen verteilt und da habe ich über 40 Antworten. Ja und hier 40 und da 30 und da 70. Ich bin jetzt bei einem Total von über 600. #01:20:50-2#

#01:20:50-5# Interviewer: Dann schreib ich nochmal, wie letzte Woche schon erwähnt, dann dem (Daniel Schmid anonymisieren) von SAP #01:20:56-7#

#01:20:57-5# Person 2: Ja, das wäre cool. Wenn wir den mal gesprochen haben und die mich auch kennen, vielleicht können wir es ja nochmal loseisen. Alles klar, ja, vielen Dank. Schönes Wochenende.

Interviewer: Dann würde ich mal in das Thema 'Innovative Technologien und Mobilitätskonzepte' einsteigen. Was verstehen Sie unter Technologien bezogen auf Mobilität oder beziehungsweise auf nachhaltige Mobilität? #00:00:20-9#

#00:00:21-4# Person 1: Technologien, die wir anwenden und die bei uns als Flottenmanager wichtig sind, sind vor allem (Embord) Units mit denen wir Fahrzeugauslastungen messen können und natürlich diverse Zugangsmedien. Also, ich sage mal, Kartenlesegeräte, die wir dann einsetzen an den Fahrzeugen, die entsprechenden Karten, um die Fahrzeuge zu öffnen. Das können Firmen Batches sein, das können separate Karten sein und dann im Hintergrund eine Online-Plattform oder auch eine App-Lösung, auf der wir dann die Fahrzeugbuchungen abbilden können und eine Mitfahrzentrale, die wir auch im Angebot haben. Das ist das, was wir unter der Fahrzeugtechnik verstehen. #00:00:59-9#

#00:01:00-1# Interviewer: Wenn Sie dann eine Ebene tiefer gehen würden. Welche Technologien würden Sie, also namentlich benennen, also welche Technologien nutzen Sie, um zum Beispiel den Zugang zum Auto zu gewähren. Welche Technologien nutzen Sie, um diese Plattform anzubieten? #00:01:17-7#

#00:01:18-0# Person 1: Wie, meinen Sie jetzt die Technologie an sich? Da muss ich jetzt nachfragen, was Sie darunter verstehen. Meinen Sie jetzt die Art der Karten, die wir zum Beispiel einsetzen? Das ist (Let chic. Let chic)-Systeme, die wir im Moment einsetzen. Meinen Sie das damit? #00:01:31-9#

#00:01:32-4# Interviewer: Also eigentlich schon. Ich würde gern erfahren, was für Technologien sind das da wirklich dahinter? Weil zum Beispiel Zugang ist wahrscheinlich dann mit einem NFC, also mit Need Field Communication. Nehme ich an, wird es gemacht, oder. Wo die Karten dann an das Gerät dran kommen. Und zum Beispiel, ob Sie bestimmte Cloud-Lösungen anwenden? #00:01:54-9#

#00:01:55-2# Person 1: Nein, noch nicht. Also noch keine Cloud-Lösungen, aber eben NFC über die Karten. Da hätte ich jetzt vielleicht die Fragen vorher gebraucht, um da noch mehr Futter zu bieten auf der Technik, weil ich da nicht der absolute Spezialist bin. Wenn Sie da noch mehr Fragen dazu haben, können wir vielleicht meinen Mitarbeiter dazu holen. Der kann dann vielleicht die Technik noch etwas spezifizieren, wenn es notwendig ist. Genau. Also Cloud noch nicht. #00:02:18-7#

#00:02:19-2# Interviewer: Aus diesen Technologien, die Sie gerade genannt haben beziehungsweise, das sind Lösungen letzten Endes, die Sie anwenden, um gewisse Geschäftsvorgänge, Geschäftsmobilitätsszenarien anzubieten. Welche Mobilitätsszenarien beziehungsweise Geschäftsmodelle, ich weiss nicht, ob Sie da einen Unterschied sehen, kann man davon ableiten, jetzt in Ihrem Tätigkeitsbereich #00:02:56-0#

#00:02:56-2# Person 1: Ja. Es sind bei uns im Grunde genommen zwei verschiedene. Wir sehen die Unterscheidung zwischen Pooling und Sharing. Pooling ist, dass wir einen geschlossenen Firmenpool haben, der nur von Mitarbeitern genutzt wird. Sharing wäre dann diesen Pool zu öffnen, für externe Dritte oder für die Mitarbeiter in ihrer Funktion als Privatperson. Das der Mitarbeiter Firmenfahrzeuge am Abend oder am Wochenende nutzen kann. Das würden wir dann als Sharing-Lösung sehen.

Hier ist dann natürlich auch eine Verrechnung im Hintergrund, die angewendet werden muss. Dann die Öffnung auch auf externe Dritte, soll heissen, eine Firma ist in einer Agglomeration, hat einen Firmenparkplatz und Privatpersonen können dann auch auf diese Fahrzeuge zugreifen durch entsprechende Zugangstechniken. Dann haben wir als weitere Lösung noch eine Mitfahrzentrale und da ist einfach der Case, das ich die Autoauslastung oder die Fahrzeugauslastung noch stärker intensiviere. Nicht dadurch, dass das Fahrzeug sage ich mal 24/7 im Betrieb ist sondern das ich auch noch die Sitze in dem Fahrzeug auslaste. Das versuchen wir durch die Mitfahrfunktion. Ein Dienstwagen ist unterwegs von Bern nach Zürich und es gibt vielleicht mehrere Mitarbeiter, die zur ähnlichen oder gleichen Zeit auch diese Ortschaften anfahren müssen. So kann ich die Fahrzeuge noch besser ausnutzen. #00:04:14-0#

#00:04:14-2# Interviewer: Also wenn Sie jetzt mal konkret unterteilen sollten: Das sind unsere Geschäftssparten - Wir würden Sie das jetzt aufteilen? #00:04:21-1#

#00:04:21-5# Person 1: Ja, das wäre Pooling, Sharing, Ride Sharing. #00:04:24-4#

#00:04:24-9# Interviewer: Dann könnten Sie vielleicht zu den einzelnen etwas detaillierter sagen? Also Sie haben jetzt mal kurz erwähnt, was das Ride Sharing ist, wenn Mitarbeiter dann zusammen fahren. #00:04:35-3#

#00:04:35-5# Person 1: Genau, ich fange mal beim Pooling an, weil das ist eigentlich die Grundlage. Wir haben einen geschlossenen Firmenpool, der idealerweise bei uns im Flottenmanagement steht, den wir verwalten. Dort werden die Fahrzeuge mit On Port Units ausgerüstet, mit Kartenlesegeräten und die Mitarbeiter können diese Fahrzeuge für Dienstfahrten nutzen. Bisher ist die Anwendung häufig so, dass jeder Mitarbeiter ein eigenes Fahrzeug hat, das sehr viele Stunden am Tag herum steht. Die Idee ist, die Fahrzeuge zu poolen. Mitarbeiter haben Zugriffe auf einen geschlossenen Firmenpool und können die dann jeder Zeit nutzen. Das System schlägt automatisch freie Fahrzeuge vor für die gewünschte Fahrt. Wir bieten das auch so an, dass wir für Elektrofahrzeuge einen separaten Algorithmus hinterlegt haben, damit die Ladezeiten, die das Elektrofahrzeug benötigt auch noch mit berechnet werden. Soll heissen, wenn ein Elektrofahrzeug in der Maximalstrecke genutzt wurde, ist es erst mal für die Ladezeit blockiert und kann nicht mehr gefahren werden. Da wird ein anderes Fahrzeug vorgeschlagen. Das wäre der Bereich Pooling. Die Anwendung im Carsharing dann, ist die Gleiche. Nur für einen anderen Personenkreis, das heisst es sind dann Personen, die das Ganze in der Privatnutzung verwenden. Es ist auch möglich sowas anderes Firmen zur Verfügung zu stellen. Da gibt es zum Beispiel die Lösung, dass man Lieferwägen an andere Transportfirmen vermietet. Es ist dann auch eine Form von Carsharing, wo wir Zugang auf die Fahrzeuge gewähren. Bei der Mitfahrzentrale sieht es so aus, dass ein, wir nennen es das MoS-Move-Center, das ist ein System, in dem Carsharing und Mitfahrfunktion verbunden werden. Ich gebe an, ich möchte von A nach B fahren. Das System zeigt mir dann an, ob bereits jemand unterwegs ist und ich dort einsteigen kann. Also eine Mitfahrt buchen kann. Oder das System sagt mir: 'es gibt noch keine Mitfahrt, du kannst dieses und jenes Pool-

fahrzeug für dich buchen'. Die gebuchten Poolfahrzeuge werden dann automatisch für Mitfahrten geöffnet. Für andere Mitarbeiter. So ist die Grundfunktion und die Nutzung dieser Systeme. #00:06:37-7#

#00:06:38-8# Interviewer: Sind Sie dann in der Lage, die Schlagkraft dieser Mobilitätstechnologien beziehungsweise diese Mobilitätskonzepte, die Sie jetzt gerade vorgestellt haben, hinsichtlich der Autodominanz abzuschätzen. Also falls ja, welche Auswirkungen könnten die Lösungen längerfristig auf die Reduktion der Automobilität haben? #00:07:01-0#

#00:07:01-4# Person 1: Theoretisch könnten wir den Faktor 4 anwenden. Wir haben vier Sitze in den meisten Fahrzeugen. Wenn also statt vier Fahrzeugen nur noch eins mit vier Personen unterwegs wäre, hätten wir eine sehr hohe Reduktion der Fahrzeuge, die auf der Strasse unterwegs sind. Und das ist auch unsere Idee. Wir sind grundsätzlich Flottenmanager. Eigentlich sollte unsere Intention sein, möglichst viele Fahrzeuge auf die Strasse zu stellen. Aber wir sehen, dass wir einen nachhaltigen Auftrag haben. Unsere Intention ist, die Fahrzeuge, die unser Kunde bezahlt, auszulasten. Möglichst gut und effizient einzusetzen und für den Kunden dann auch nachhaltige Effekte zu erzielen. Denn ein Auto, das rum steht, wir sagen aus Stehzeugen werden Fahrzeuge durch diese Systeme. Ein Fahrzeug, das steht, kostet einfach Geld. Und das ist sinnloser Ressourcenverbrauch und durch solche Systeme kann man das besser ausnutzen. #00:07:46-7#

#00:07:47-0# Interviewer: Können Sie vielleicht mal im Zuge dessen erklären, wie Mobility Solutions oder wie Sie als Experten den Bereich nachhaltige Mobilität definieren? #00:07:58-1#

#00:07:58-5# Person 1: Für uns ist nachhaltige Mobilität ein Dreiklang. Der klassische Dreiklang. Wir sehen das wirtschaftlich, wir sehen das ökologisch und wir sehen das auch sozial. Also sozial heisst zum Beispiel auch bei Pooling-Systemen in Firmen: Plötzlich hat ein Mitarbeiter, der vorher keine Dienstfahrt, kein Dienstfahrzeug zur Verfügung hatte, kann jetzt auf Fahrzeuge zugreifen. Er hat jetzt neue Mobilitätsmöglichkeiten. Das ist zum Beispiel ein sozialer Aspekt im Pooling. Der nachhaltige Faktor ist natürlich weniger Emissionen, weniger CO2-Ausstoss, wenn ich zwei Personen in ein Fahrzeug bringe. Ich kann die Fahrten an sich reduzieren und unsere Intention ist auch noch grundsätzlich in der Flotte, die immer mit nachhaltigen Fahrzeugen auszustatten. Die Wirtschaftlichkeit, das ist sicherlich einer der wichtigsten Faktoren. In der Schweiz lebt man auf einem sehr guten Niveau. Hier sind sehr, sage ich mal, auch teure Fahrzeuge im Einsatz. Ein Fahrzeug ist auch für eine Firma eine Art Visitenkarte. Also man muss es auch verstehen, eine Firma, je nach Branche braucht die Fahrzeuge auch als Visitenkarte, auch als Werbeträger. Es sind auch viele Fahrzeuge unterwegs, die müssen gut gepflegt sein, die müssen auch Image der Firma transportieren und das ist in den Firmen immer noch unterschiedlich angesiedelt. Die einen transportieren ihr Image durch grosse Fahrzeuge in oberen Klassen. Die anderen sagen: 'Ich fahre Elektro und will dadurch mein Image verbessern'. Da ist noch, sage ich mal, das Verständnis, was ist wirklich nachhaltig und wie kann ich Geld sparen und gleichzeitig ökologisch unterwegs sein, da tut sich im Moment noch eine Spanne auf, weil wir erst seit 2014

Serienelektrofahrzeuge auf dem Markt haben in der Schweiz und da ist, sage ich mal, noch viel Überzeugungsarbeit zu leisten. Dass Elektro sinnvoll ist, je nach Anwendung und das ich mir meine Mobilität überlegen muss und dann die Fahrzeugwahl im Anschluss machen muss. #00:09:58-1#

#00:09:58-5# Interviewer: Warum ist da diese Überzeugungsarbeit noch nötig? Können Sie vielleicht darauf eingehen, ob ein Elektroauto in dem Sinne, weil Sie gesagt haben, je nachdem wie man die Autos nutzt, wirklich nachhaltig sein kann. Ich meine, Sie haben schon gesagt, dass diese drei Ebenen der Nachhaltigkeit - also aus der ökologischen Perspektive ist wahrscheinlich ein Elektroauto sinnvoll, aber vielleicht wirtschaftlich ist das nicht sinnvoll. Manchmal fragt man sich auch, ob das überhaupt ökologisch sinnvoll ist, weil... #00:10:34-0#

#00:10:34-4# Person 1: Richtig. Die Betrachtung, ob Elektro ökologisch sinnvoll ist, die, wenn die die Komplettbetrachtung macht, aus der Produktion raus und auch die Frage des Stroms, wenn ich Elektro mit Kohlestrom fahre bin ich sicherlich nicht ökologisch unterwegs. Wenn ich Öko-Strom fahre aus Solarenergie ja. Das muss man sicherlich betrachten grundsätzlich. Wir gehen jetzt davon aus, dass das Elektrofahrzeug ökologisch unterwegs ist mit Öko-Strom. Die wirtschaftliche Betrachtung ist jetzt interessant geworden seitdem wir Serienfahrzeuge auf dem Markt haben. Wir betrachten die Fahrzeuge nach TCO-Ansatz, das heisst total cost of ownership. Gesamtkosten der Flotte während der Betriebszeit. Jetzt ist es zum ersten Mal so, dass wir nachweisen können, nach Kostenbetrachtungsgesichtspunkten, dass Elektro genau so günstig ist, wie ein konventionell getriebenes Fahrzeug. Wir haben jetzt bei der Post in der Zustellung einen Test gemacht über zwei Jahre mit Renault Kangoo und haben dort beweisen können, dass die Kostenbetrachtung, Reparaturen, Services, die fallen bei Elektrofahrzeugen nahezu weg, weil die wenig Wartungsanfällig sind. Der Reifenverschleiss ist etwas höher, weil der Antrieb stärker ist. Wenn die Fahrer geschult sind, verbessert sich das wieder. Und die Gesamtkostenbetrachtung zeigt, dass wir im Zeitraum von einer Nutzung von sieben Jahren sogar günstiger sind, als ein konventionell getriebenes Fahrzeug. Es lohnt sich also auch da Elektro zu fahren. Und das Ganze ohne Fördergelder. Wenn es noch, je nach Kanton, noch Fördergelder gibt auf die Fahrzeuganschaffung, gibt es auch da nochmal Verbesserungen und der Markt gibt jetzt einfach sehr viel mehr Fahrzeugmodelle her und durch die breitere Range ist auch die Konkurrenz grösser geworden. Das heisst, die Preise sinken jetzt auch. In den Jahren davor hatten wir hauptsächlich, ich sage mal Prototypen, Umbauten, noch mit Zebra-Batterien, die sind einfach nicht wirtschaftlich. Die kann man auch schlechter anwenden, weil die im Winter derart an Batteriekapazität verlieren, das ist für jemanden, der in der Zustellung aktiv ist, wie bei der Post, ist eine Zebra-Batterie nicht fahrbar. Die ist dann wirtschaftlich nicht mehr effizient, weil ich dann zwei Routen fahren muss: einmal vormittags, dann muss ich sechs Stunden laden und am Nachmittag fahre ich nochmal die nächste Tour. Das ist nicht mehr wirtschaftlich und somit nicht mehr nachhaltig für uns, weil wir wirklich alle drei Komponenten anschauen. Aber die finanzielle Attraktivität für Elektrofahrzeuge, die steigt jetzt zunehmend. #00:13:06-0#

#00:13:06-5# Interviewer: Merkt man auch vom Markt einen gewissen Pull jetzt auch gegenüber diesen Elektrofahrzeugen? #00:13:20-7#

#00:13:21-2# Person 1: Es ist ganz interessant. Vor vier Jahren wurde Elektro medial extrem gepusht. Also fast jede Motorzeitschrift, es gab extrem viele Reportagen: Elektro, Elektro, Elektro. Da war ein wahnsinniger Hype. Zu der Zeit haben wir angefangen mit dem Elektro-Carsharing in der Schweiz. 2009 sind wir da gestartet. Als erste mit so einem System und wir haben da gemerkt, so gut wie keiner ist für das Thema zu gewinnen. Es waren nur wenige, eben Energiestädte wie Basel, die gesagt haben, das ist ein Projekt, das uns interessiert. Im Kundenbereich haben wir gemerkt: schwierig, schwieriger Markt. Lag aber daran, die Technik war nicht ausgereift. Es gab Umbauten, es gab einzelne Prototypen und das macht das Ganze schwer, weil in der Flotte keine Verlässligkeit da ist. Keiner wusste, wie schaut der Restwert aus von solchen Fahrzeugen, was passiert mit der Batterie. Jetzt gibt es neue Systeme. Es gibt jetzt Hersteller, die sehr lange Garantie geben auf die Batterie. Bis zu acht Jahren. Es gibt Hersteller, die Batterienmiete anbieten. Das gab es vor vier bis fünf Jahren auch noch nicht. Das ist auch ein neues Modell. Und das macht das Ganze sicherer für den Kunden, in der Anwendung auch sicherer. Die grosse Hürde, die immer noch da ist, ist die gewünschte Reichweite. Viele Personen erwarten, dass ein Elektrofahrzeug die gleiche Reichweite aufweisen muss, wie ein Benziner. Es ist in unseren Augen eine falsche Anwendung. Man muss sich fragen: 'Welche Strecke will ich fahren? Reicht Elektro dafür?' Wenn ich einmal im Jahr 500 Kilometer fahre ansonsten immer nur 30 am Tag, dann fahre ich 364 Tage 30 Kilometer und für die eine Anwendung mit 500 Kilometer, nehme ich ein anderes Fahrzeug. Man muss die Betrachtung so machen, dann wird das Ganze wirtschaftlich. Also wirklich die Mobilitätsansprüche zu erst beleuchten und analysieren: 'Was möchte ich? Muss ich viel transportieren? Wie oft muss ich fahren? Welche Strecken fahre ich auch? Wie ist die Topographie?' Wenn man seine Fahrten beleuchtet, kann man das richtige Fahrzeug und den richtigen Antrieb dafür finden. #00:15:26-1#

#00:15:26-7# Interviewer: Und das bietet auch Mobility Solutions als eine Beratungsdienstleistung an? #00:15:34-3#

#00:15:34-6# Person 1: Richtig, wir bieten umfassende Beratungen an. Sowohl im Flottenmanagement TCO, also die wirtschaftliche und finanzielle Betrachtung der Flotte, als auch eine komplette Umweltberatung, wo wir eben die Flotte, die aktuell besteht beleuchten und auch dann angeben, welche Fahrzeuge wären geeignet für diese Anwendungen, welche Antriebe sind geeignet. Das können wir dann komplett analysieren und da eine Beratung aufsetzen. #00:16:01-7#

#00:16:01-8# Interviewer: Das heisst, bedeutet das Elektromobilität als eine Technologie? Weil das verstehe ich auch unter einer gewissen Technologie auch für Mobility Solutions auch eine Orientierung für die Zukunft ist. #00:16:16-2#

#00:16:16-6# Person 1: Das ist so. Wir fahren inzwischen seit acht Jahren schon elektrisch bei der Post. Wir haben diverse Kunden im Geschäftskundenbereich ausserhalb der Post, die bei uns elektrisch fahren. Wir haben auch relativ viele Hybride in der Flotte. Wir sehen Elektro als zweite Antriebsart. Es ist nicht das Heilmittel für unsere Mobilität. Das kann Elektro nicht bieten. Elektro ist nicht dafür gedacht, möglichst grosse Strecken zu absolvieren, denn dann braucht man einfach zu viel Batteriekapazität. Das ist dann definitiv nicht mehr ökologisch. Und wir sehen Elektro definitiv als

zweite Säule der Antriebe. Auch Gas ist ein wichtiger Antrieb. Also wir unterstützen alle Antriebsarten. Auch Bio-Treibstoffe. Es kommt auf die Anwendung an. Die ich für dieses Fahrzeug möchte und aus der Anwendung raus muss ich die richtige Antriebsart ableiten. Und deswegen ist Elektro für uns eine Technologie, die ist definitiv gegeben und nachdem Hype, der vor vier fünf Jahren in der Presse war, kam ein kill von Elektro. Vor zwei Jahren hat man angefangen medial Elektro wieder, sage ich mal, fertig zu machen. Elektro hätte nicht das Versprochene gebracht. Es gäbe immer noch keine Schnellladestationen flächendeckend als Netz in der Schweiz und es sicherlich nicht die richtige Herangehensweise. Also ich kann nicht erwarten, dass wir von einem Tag auf den anderen überall Schnellladestationen haben in der Schweiz. Es macht gar keinen Sinn. Ein Auto steht die ganze Nacht irgendwo rum. Die wenigstens Menschen sind nachts unterwegs, da habe ich Zeit zu laden. Kein Mensch braucht permanent Schnellladung. Und eine Schnellladung ist auch nicht notwendig, wenn wir in der Schweiz eine Strecke von 100 Kilometer einfach absolviert, kann es ein normales Elektrofahrzeug heute schon bieten. Je nachdem, wie lange ich dann dort vor Ort bin, muss ich nochmal zwischenladen. Das lässt sich organisieren. Also man muss seine Fahrten einfach besser organisieren und da kann man Elektro auch sehr gut anwenden. #00:18:14-1#

#00:18:15-1# Interviewer: Wenn Sie jetzt sagen, dass plötzlich nach diesem Elektro-Hype vor vier fünf Jahren es dann zu diesem Kill gekommen ist vor zwei Jahren - welche Kräfte oder welche Mächte waren da am Spiel gewesen? #00:18:30-1#

#00:18:30-2# Person 1: Also es waren nach meinem Eindruck sehr stark in den Medien gesteuert. Es ist ganz klar, die Fahrzeughersteller, die brauchen längere Zeit und das sind mehrere Jahre, um vernünftige Fahrzeuge zu entwickeln und es macht auch keinen Sinn ein Fahrzeug einfach umzubauen. Ein Elektrofahrzeug hat eine ganz andere Anforderung, auch an Antrieb, #00:18:52-0# (Wort) und so weiter und so fort. Da muss wirklich ein neues Fahrzeug entwickelt werden und das braucht drei Jahre. Ein Umbau, das haben wir gesehen, das haben wir ja selbst getestet bei WOSS, ist nicht so effizient, wie ein wirklich konstruiertes Elektrofahrzeug. Seit 2014 gibt es die relativ breit von diversen Herstellern. Gerade die grossen Hersteller jetzt BMW, VW, Renault, die sind jetzt sehr, sehr stark am Markt und da merkt man jetzt, dass es sich jetzt wieder bewegt. Also ich sage mal, seit dem Auto-Salon 2014 in Genf hat man gemerkt, es geht wieder einen Ruck durch die Schweiz. Das gibt natürlich eine Firma, die das relativ stark jetzt Betreiben und auch mit dem interessanten Ansatz eben Top Down. Das ist Tesla. Die einfach sagen: 'Wir haben zuerst mal ein kleines Rennauto gebaut, das Spass macht. Den Tesla-Roadster. Die Leuten standen Schlange, um so ein Auto zu kriegen. Jetzt gibt es den Tesla S als Limousine und auch der ist über Jahre schon wieder ausverkauft. Die bieten ein sehr leistungsfähiges Fahrzeug, das eine hohe Reichweite hat und extrem viel PS. Es hat einen Spassfaktor drin. Ich kann damit einmal quer durch die ganze Schweiz fahren. Das heisst, ich habe auch die Sicherheit, ich bleibe nicht mitten auf der Autobahn stehen. Und das ist ein interessantes Konzept, wo man merkt, die Begeisterung wächst jetzt wieder für Elektro. #00:20:09-1#

#00:20:09-4# Interviewer: Was glauben Sie jetzt, wo Sie bei Tesla sind, da will ich mal einen kurzen Abstecher machen. Glauben Sie, dass die ein altbewährtes Automobilkonzept fahren, also 'wir bauen

ein Auto und dann verkaufen wir das Auto und das Auto bietet eigentlich das Gleiche, was ein konventionelles Auto hat, weil die Reichweite da stimmt' oder fahren sie dann völlig neues Mobilitätskonzept, welches heutzutage noch nicht wirklich sichtbar ist, aber welches dann vielleicht in der Zukunft sich entwickelt? #00:20:40-1#

#00:20:40-3# Person 1: Ich würde es schon eher als Konzept sehen, dann Tesla hat auch die Planung, Ladestationen aufzustellen. Die Erste steht schon in der Schweiz und sie bieten, von dem was man jetzt weiss, alle Planungen von Tesla kenne ich nicht, aber Tesla bietet wirklich insgesamt ein Fahrzeugkonzept an. Es ist vorgesehen, das Kunden kostenlos laden können. Wenn ich einen Tesla gekauft habe, kann ich, solange ich diesen Tesla fahre, kostenlos Strom laden. Das ist natürlich preislich nochmal attraktiver auf mehrere Jahre gesehen. Deswegen sehe ich es schon als grundsätzliches Konzept. Und sie rüsten auch ihre Tankstellen, ihre Stromtankstellen selbst aus. Sind auch da unabhängig. Das ist sicherlich eher als Konzeptlösung zu sehen. #00:21:21-3#

#00:21:21-7# Interviewer: Sehen Sie da ein Erfolgspotential für solche Lösungen? #00:21:26-4#

#00:21:26-6# Person 1: Wir sehen da Erfolgspotential für bestimmte Zielgruppen. Tesla ist sicherlich kein Auto für die breite Masse. Das würde mich wundern, wenn das jemand finanzieren könnte. Es würde mich wundern, wenn Tesla den Markt übernimmt und die Fahrzeuge so günstig verkaufen kann, dass quasi jedermann sich einen Tesla leistet. Das glaube ich nicht. Ich denke schon, dass es auf eine bestimmte Zielgruppe zugeschnitzt ist, aber es ist auch, sage ich mall, ok. Ich persönlich unterstütze die Meinung: Jeder hat verschiedene Anwendungen an seine Mobilität und für die muss es diverse Lösungen geben. Denn das was uns am meisten hindert, vernünftige Mobilitätslösungen zu verwenden ist ja unsere eigene Bequemlichkeit und unsere Gewohnheit. Unsere Gewohnheiten zu durchbrechen ist das Schwierige und das merken wir im geschäftlichen Bereich, wie im privaten Bereich. Die Gewohnheiten machen‘s schwierig, eine neue Lösung einzuführen und andere dafür zu begeistern. #00:22:23-7#

#00:22:24-6# Interviewer: Das ist ein Thema, welches ich nochmal ansprechen will. Also Verhaltensmuster und ob Sie dann gewisse Massnahmen sehen, die man anwenden könnte, um genau diese Bequemlichkeit , das die Verhaltensmuster die wir haben, dann zu überbrücken. Ich würde aber noch gerne in dieses Thema noch bei Elektromobilität noch kurz bleiben. Wie sehen Sie das: Elektromobilität, hat das Potential die Automobilität zu beeinflussen? Positiv oder negativ? #00:23:05-7#

#00:23:05-9# Person 1: Das sehen wir schon. Ich denke, man muss die Elektromobilität losgelöst vom Vierradfahrzeug sehen. Es gibt inzwischen diverse Elektrofahrzeuge mit unterschiedlich vielen Rädern. Wir haben bei der Post eins im Einsatz, das ist ein Dreirädriges Fahrzeug, das hat dort bereits massiv Wirkung gezeigt, was die Logistik der Post anging. Wir konnten mit dem Fahrzeug Strecken besser bedienen als mit Zweirädern, weil dort mehr Ladekapazität ist. Das hat schon Einfluss, also einfach das man sich Elektromobilität als Antrieb sieht und das verbaut in diversen Fahrzeugen. Elektromobilität hat im Velobereich massiven Einfluss gehabt in der breiten Bevölkerung in den letzten Jahren. Es gibt komplett neue Zielgruppen, die jetzt Elektrofahrräder nutzen. Das gab es vor Jahren noch nicht. Da konnte die Elektromobilität komplett neue Zielgruppen, auch neue Altersgruppen

erschliessen und auch, sage ich mal, auch Gruppen von Fahrradfahrern, die vorher keine waren. Die gesagt haben: 'Das ist mir einfach zu anstrengend'. Oder auch im Businessbereich. Wenn ich mir vorstelle, jemand fährt mit dem Fahrrad zur Arbeit, hat einen Anzug an, ist komplett verschwitzt, das geht nicht. Aber mit dem Elektrofahrrad kann ich mich innerhalb der Stadt zu einem Geschäftstermin bewegen. Sehr praktisch, sehr easy ohne grosse Anstrengung. Das eröffnet dort neue Mobilitätsmöglichkeiten. #00:24:26-7#

#00:24:27-1# Interviewer: Das bedeutet, die Aussage, dass eigentlich sobald man Elektromobilität breiter betrachtet, in der Hinsicht kann das auch eine Auswirkung auf die Automobilität haben, weil die Leute dann weniger Autos fahren werden. #00:24:40-7#

#00:24:41-0# Person 1: Richtig. Also sehen wir es so: Man muss nicht immer ein Vierradfahrzeug haben, um von A nach B zu kommen. es gibt schlaue Lösungen. Es gibt, wie gesagt, je nach Anwendung, sicherlich spielt auch die Jahreszeit eine Rolle in unseren Breitengraden. Im Winter wär's cool, wenn's gedeckt oder zumindest den Regen abhält. Aber da gibt es diverse Modelle und wir gehen auch so weit in unseren Beratungen, wenn wir zum Beispiel wissen, der Hausmeister von irgendeiner Firma hat Kleinbesorgungen zu erledigen. Wenn der bisher einen #00:25:12-2# Diesel (Wort) hatte, würden wir ihm auch empfehlen einen Elektroscooter dafür zu verwenden. Also wirklich eine komplette Änderung der Mobilität. Wie ich gesagt habe, auf die spezifische Anwendung. #00:25:24-0#

#00:25:24-5# Interviewer: Sagen Sie mir noch, Sie haben diesen Faktor 4 erwähnt. Das ist einfach zu berechnen, weil man dann das verdichtet und effizienter ausnutzt. Haben Sie bestimmte Statistiken gezogen bei Ihnen, wie Ihre Mobilitätskonzepte auswirken auf die Autoflotten Ihrer Kunden? #00:25:52-2#

#00:25:52-6# Person 1: Das können wir noch nicht. Also was wir können ist bei der Post, weil da haben wir es in der grösseren Anwendung. Dort ist einfach so, wir haben oder ersetzen noch die ganzen alten Zweitakter durch Elektrofahrzeuge. Da ist die Idee, 7000 Fahrzeuge komplett elektrisch zu betreiben. Entweder als Zweirad oder als Dreirad. Da sehen wir natürlich die Auswirkungen. Also da vor allem der Impact zur Nachhaltigkeit. Das wir im Bereich Ökologie sehr viel mehr verbessern können. ei den anderen Flotten ist es noch so, da gibt es noch die gewissen Hemmnisse, die ich vorhin angesprochen habe. Da sieht man noch keine massiven Effekte. Das kann man so noch nicht messen, dass man sagt, die Flotte, die man da umgestellt hat, die ist so gross, das Effekte da sind. Wir haben Kleinflotten bei Kunden in Betrieb, die fahren jetzt elektrisch. Vorher waren sie im Benzinbereich unterwegs, aber auch auf vier Rädern. #00:26:45-0#

#00:26:45-6# Interviewer: Wenn Sie dann zum Beispiel dieses Move-Center, da würde ich auch gleich gern tiefer einsteigen. Oder fangen Sie mal mit dem Move-Center an. Also wie ist das jetzt gerade angekommen, haben Sie schon Kunden gewonnen für das Move-Center? Wie ist das ja angekommen auf dem Markt? #00:27:05-6#

#00:27:06-0# Person 1: Ich hätte noch eine Bitte. In Ihrer Arbeit bitte Moss-Move-Center schreiben, denn Move-Center ist eine Fitnessstudiokette in der Schweiz. Das ist mir wichtig, dass es Moss-Move-

Center heisst, sonst wenn man es googlet, wird es verwechselt. Das Moss-Move-Center, wir fahren im Moment bei der Post an fünf Standorten. Werden das ganze zu Jahresende noch auf weitere drei Standorte ausbauen. Einen Kunden haben wir schon gewonnen. Wir haben es jetzt also gerade im Frühjahr 2014 lanciert und parallel läuft das Moss-Move-Center. Nochmal da zur Erklärung: (da auch nochmal Material) Es ist die Verbindung von einer Mitfahrzentrale mit Carpooling und mit den ÖV-Daten der Schweiz. Im ÖV arbeiten wir mit Postauto zusammen, mit unserer Konzernschwester, und dort verbinden wir in eine Gemeindelösung die Mitfahrzentrale mit ÖV. Das heisst, wir haben Gemeinden in der Periphere, in denen relativ wenig Postautokurse unterwegs sind. Und dort versuchen wir mehr Mobilitätsmöglichkeiten dadurch reinzubringen, dass die Bevölkerung die dort wohnt, ihre #00:28:09-1# (Autofahrt) zugänglich macht. Über eine App von unserem Moss-Move-Center oder über die Postauto-App kann ich mir die Mitfahrten, die bestehen, anzeigen lassen und kann damit als Beispiel Samstagabend, um 20.30 Uhr, da fährt kein Postauto mehr, kann aber um diese Uhrzeit bei meinem Nachbar einsteigen, der vier Strassen weiter wohnt und der auch in die gleiche Richtung fährt und mich mitnehmen kann. Dieses Systeme sorgen dafür, dass die Fahrten, die existieren, sichtbar werden. Das ist das, was wir anbieten. Wir bieten eine Sichtbarkeit der Fahrten über die Plattform an und die Kontaktmöglichkeit. Was ja bisher nicht besteht. Die Leute fahren und wissen nicht voneinander und deswegen fährt jeder alleine in seinem Fahrzeug. In der Schweiz haben wir ja klassisch 1,1 Personen im Fahrzeug und das kann man natürlich verbessern. #00:29:00-8#

#00:29:01-1# Interviewer: Das ist halt dort, wo man noch diese Effizienzsteigerung hinbekommen kann. Wie ist die Erfahrung? Oder in dieser Gemeinde, sind da Leute schon irgendwie eingestiegen da oder machen die ihre Fahrten sichtbar oder wie ist das? #00:29:18-8#

#00:29:19-1# Person 1: Ja, wir haben einen Pilotbetrieb laufen in der Gemeinden Blauen. Wir haben jetzt weitere Kunden in der Pipeline, die Interesse angemeldet haben und wir haben natürlich auch vor die Regionen auszuweiten. Bei Blauen ist jetzt eine sehr spezielle Gemeinde. Die haben einen extrem hohen Fahrzeugdurchsatz. Die haben 69 Fahrzeuge auf 100 Einwohner. Bei den 100 Einwohnern sind auch Kinder mitgezählt. Also eigentlich hat jeder Erwachsene ein eigenes Auto dort. Das ist ein Randgebiet in der Nähe von Basel und dort war es am Anfang das Thema, da kommen wir auf die Frage Verhaltungsänderung, wie können wir die Leute überzeugen, dass sie ihre Fahrten veröffentlichen. Es ist ja auch ein Teil Privatsphäre, den ich damit öffentlich mache. Ich stelle meine private Fahrt ins Netz. Ich sage, ich fahre von A nach B. Was auch immer ich dort tue. Aber die Leute werden plötzlich öffentlich und das ist natürlich ein Schritt, der muss gewollt sein. Wir hatte dort relativ hohe Registrationsquoten am Anfang. Die Schwierigkeit war noch genügend matchende Fahrten zu finden. Wenn es eine kleine Gemeinde ist, ist das Matching relativ schwierig, denn wenn die Fahrten so sternförmig rausgehen, ist es schwierig genau zur gleichen Zeit jemanden zu finden, der auch dort hin möchte. Und je grösser natürlich die kritische Masse ist, die wir in dieser Mitfahrzentrale konzentriert haben, desto besser ist das Matching und desto mehr erfolgreiche Matchings können wir auch durchführen. Und das ist noch das Hindernis daran. Wenn ich jetzt mich eintrage in diese Plattform, biete eine Fahrt an, kein Mensch will mit mir fahren, tritt ja bei manchen auch so ein Enttäuschungsfaktor ein. Und da muss man auch noch die Überzeugungsarbeit leisten, so nach dem Motto: 'Nicht aufgeben,

trag deine Fahrt weiterhin ein. Je fleissiger du einträgst, desto höher ist die Matchingwahrscheinlichkeit'. Wenn ich eine Fahrt eintrage und habe niemanden gefunden und trag dann nie wieder was ein, kann auch keiner mit mir fahren. Und diesen Knoten im Kopf zu lösen, das ist die Aufgabe dabei. #00:31:22-6#

#00:31:22-8# Interviewer: Ist es einfach, so eine Fahrt einzutragen? #00:31:24-5#

#00:31:24-8# Person 1: Ja. Ich geb in der Plattform an: Ich will von A nach B. Dann gebe ich den Tag und die Uhrzeit an. Ich kann zeitliche Flexibilität eingeben, also bin ich flexibel von fünf Minuten bis zu zwei Stunden oder noch länger, kann ich zeitliche Flexibilität eingeben als Mitfahrer. Das hat den Zweck, dass der Fahrer, also das ich mehr Fahrtauswahl habe, durch die zeitliche Flexibilität und dann kann ich auch noch angeben, dass es eine Hin- und Rückfahrt sein soll. Das heisst exakt auf die Strecke. Man kann Via-Punkte eingeben, das geht auch noch. Und ich kann es auch als regelmässige Fahrt eingeben. Eine Fahrt morgens zur Arbeit und abends wieder nach Hause, kann ich von Montag bis Freitag als regelmässige Fahrt eingeben zum Beispiel. Und dann sucht das System passende Fahrer oder Mitfahrer, vermittelt die und dann geht eine Chatfunktion auf. Die Leute, die sich gefunden haben, die können dann miteinander kommunizieren. Und das ist absichtlich so, dass es erst nach einer gematchten Fahrt passiert, nicht das jeder im System irgendwie rumschreibt und das als Austauschplattform nutzt. Dafür ist das System nicht gedacht sondern gematchte Personen sollen sich dann austauschen können über die Fahrt. Wenn es eine Verzögerung gibt zum Beispiel, oder den exakten Abholpunkt abmachen. Die Auswahl, ob eine Fahrt stattfindet, die trifft immer der Fahrer. Der Fahrer wählt aus, ob er einen Mitfahrer mitnimmt. Er kann auch ablehnen. Es besteht keine Verpflichtung, jemanden mitzunehmen. Das ist auch ganz wichtig im System, weil bei vielen ist es so dieser Hemmschuh: 'Wenn ich diese Fahrt eingetragen habe, dann muss ich die durchführen, pünktlich um 17.05 Uhr'. Und das ist auch noch so ein Thema, wo wir den Leuten noch lernen müssen, dass sie trotzdem flexibel sind, weil sie sich verständigen können. #00:33:09-0#

#00:33:09-2# Interviewer: Und die Bezahlung dahinter. Das ist auch wahrscheinlich ein Thema? #00:33:16-9#

#00:33:17-4# Person 1: Richtig. Wir bieten das in der Schweiz an als System, das von Firmen oder einer Gemeinde finanziert wird und für den Nutzer dann kostenlos ist. Man kann sich gern mal einen Kaffee ausgeben, ist nicht verboten. Wie bei der Post, da ist es so, da haben wir Dienstfahrzeuge. Wenn man das mit Dienstfahrzeugen macht, die von der Firma grundsätzlich finanziert werden, ist es noch eine steuerliche Frage. Da darf kein Geldaustausch stattfinden. Der Fahrer eines Dienstfahrzeuges wäre steuertechnisch in der Bredouille, wenn er Einnahmen hat. Das wäre ein steuerlicher Vorteil, das darf er nicht. Solche Fragen sind dann natürlich zu beantworten. Also der Firmenkunden, den wir haben, der stellt das seinen Mitarbeitern kostenlos zur Verfügung, das wird über die Firma finanziert und die Mitarbeiter können das kostenlos nutzen. #00:34:01-3#

#00:34:01-6# Interviewer: Jetzt aber bei diesen privaten Fahrten, müsste natürlich eine gewisse Abrechnung stattfinden, weil der Sprit kostet was... #00:34:08-5#

#00:34:08-7# Person 1: Bei den privaten Fahrten, wenn ich mit meinem privaten Fahrzeug unterwegs bin kann ich das machen. Das System schlägt automatisch für die Strecke einen Preis vor. Der ist ungefähr auf dem Niveau ÖV und berechnet natürlich die Benzinkosten. Verschleiss wird jetzt nicht mit eingerechnet, weil wir den Fahrzeugtyp ja nicht exakt kennen. Also es wird sozusagen diese Kilometerpauschale wird der Preis ausgegeben und bei einer echt privaten Fahrt kann ich natürlich den Geldaustausch machen. #00:34:37-6#

#00:34:37-8# Interviewer: Aber die machen das dann natürlich untereinander. #00:34:40-7#

#00:34:40-9# Person 1: Untereinander, bar. #00:34:41-5#

#00:34:41-7# Interviewer: Also es gibt jetzt keine irgendwie Mikrobezahlungformen oder so, die dann im Hintergrund ablaufen? #00:34:47-9#

#00:34:48-1# Person 1: Nein, weil dann müsste man den Zahlungsverkehr doppelt machen, in beide Richtungen und das macht eher Sinn zu sagen: 'Tauscht euch privat aus'. Es sind auf Kurzstrecken zur Arbeit sind es irgendwie 2.50 CHF. Da ist besser, man macht es privat. #00:35:01-9#

#00:35:02-4# Interviewer: Das heisst also, diese Move-Center wird, soweit ich verstanden habe, bei Post angeboten bereits. Flächendeckend bei Post? #00:35:09-9#

#00:35:10-3# Person 1: Noch nicht. Genau, da sind wir jetzt an fünf Standorten und drei kommen noch dazu. #00:35:14-9#

#00:35:15-0# Interviewer: Und dann ein Pilotprojekt in Blauen. Ist das Schweiz oder ist das Deutschland, Blauen? #00:35:20-3#

#00:35:20-5# Person 1: Schweiz. Wir haben noch einen Geschäftskunden, der möchte aber aktuell, dass sein Name nicht veröffentlicht wird. Deswegen nenne ich den auch nicht. Bei dem ist es auch in Betrieb. #00:35:29-6#

#00:35:29-8# Interviewer: Jetzt eine heikle Frage: Wo verdient dann Moss daran? Also das Geschäftsmodell dahinter, würde mich interessieren. #00:35:40-7#

#00:35:40-9# Person 1: Unser Geschäftsmodell ist, dass wir die Plattform zur Verfügung stellen. Technischer Partner ist Flink aus Deutschland für diese Plattform und wir erheben natürlich eine geringe Marge darauf. #00:35:51-3#

#00:35:51-5# Interviewer: Das heisst, das ist eine Transaktionsgebühr oder ist das eine Lizenz? #00:35:55-5#

#00:35:55-6# Person 1: Das ist, es ist ein Produktpreis. Wir stellen eine Plattform zur Verfügung. Es ist keine Lizenz in dem Sinne, weil Lizenz würde heissen, der Kunde kann damit machen, was er möchte. Das ist es nicht. Sondern es ist eine Plattform, die wir dem Kunden zur Verfügung stellen.

Seine Mitarbeiter registrieren sich dort und für das Providing der Plattform erheben wir eine Nutzungsgebühr. So ist es zu verstehen. #00:36:19-2#

#00:36:19-3# Interviewer: Und das ist unabhängig von der Anzahl der Personen, die dort... #00:36:22-5#

#00:36:22-9# Person 1: Nein. Die Nutzungsgebühr errechnet sich aus der Anzahl potentieller Nutzer. Das heisst, wir berechnen da die Anzahl Mitarbeiter in der Firma. Jetzt nehmen wir mal den Fall: Es sind 2000 Mitarbeiter in der Firma und die nehmen wir als Berechnungsgrundlage. Es ist nicht möglich zu sagen, wir nehmen pro angemeldeter oder fahrender Nutzer oder wir erheben eine Gebühr pro gematchter Fahrt, denn zum einen stellen wir das System 365 Tage im Jahr zur Verfügung und das unterbrechungsfrei. Das ist ja eine Dienstleistung, die da im Hintergrund steht und die Nutzung, die hängt massiv, und fast ausschliesslich, von der Kommunikationsintensität ab. Wenn eine Firma das anbietet, aber ihren Mitarbeitern keine Informationen dazu gibt, dann liegt es nicht an der Moss, wie stark die Nutzung ist. Also die Mitarbeiter müssen informiert werden und das regelmässig. Wir merken das jetzt bei der Post. Wir haben verschiedene Kommunikationswellen gestartet, um die Mitarbeiter dorthin zu führen. Es ist eine Verhaltensänderung. Sowas braucht Umdenken und das braucht Kommunikation und Erklärung. Und deswegen können wir das nicht von der Anzahl Nutzer abhängig machen, das Preismodell. Wenn man sagen würde, ja wir nehmen die täglich angemeldeten Nutzer oder die angebotenen Fahrten, dann hätten, müssten wir jeden Tag eine neue Rechnung stellen. Schwierig. Deswegen ist das Preismodell so. Das läuft in Deutschland seit über drei Jahren so und das auch erfolgreich in der Businesslösung. Wir denken, es ist das richtige System, das so anzuwenden. #00:37:51-6#

#00:37:51-9# Interviewer: Die Plattform wird von Flink betrieben oder von Moss? #00:37:56-4#

#00:37:56-8# Person 1: Nein von Flink. Wir von Flink in Deutschland betrieben. #00:37:58-7#

#00:37:59-0# Interviewer: Das heisst, die haben dann eigene Server? Also mehr oder weniger ist das auch eine Cloud-Lösung auch, weil das auch bei einem Dritten gelagert wird. #00:38:10-4#

#00:38:10-5# Person 1: Wir gehen, wir greifen direkt auf die Server von Flink zu. Es ist keine Cloud in dem Sinne. Das kann man so, also, im technischen Sinne könnte man es so beschreiben. Aber es ist direkt auf der Plattform von Flink. #00:38:27-2#

#00:38:27-4# Interviewer: Wir hatten das Thema #00:38:33-2# (E-Sharing) noch nicht gehabt. Das machen wir gleich. Gibt es vielleicht weitere, ich nenne das Zukunftstechnologien, die die menschliche Mobilität in weiterhin radikal verändern können? #00:38:51-3#

#00:38:51-6# Person1: Noch nicht. Also das wäre jetzt meine ganz persönliche, private Einschätzung, wenn wir da drüber philosophieren wollen. Aber für uns jetzt aus dem Bereich Flottenmagement raus, sehen wir die Auslastungssteigerung als die effizienteste Lösung an und wir sind auch im Moment in einem Stadium, wo sich das in der Schweiz, also es steckt noch in den Kinderschuhen. Die

Auslastungssteigerung. Die Schweiz hat noch so viel Potential, überhaupt mal die bestehenden Flotten auszulasten, um diese Lösungen, die wir seit Jahren anbieten, zu nutzen. Das heisst, die die zukünftige Lösung jetzt schon zu entwickeln wäre zu viel, weil bestehende Lösungen noch viel zu wenig genutzt werden. #00:39:31-6#

#00:39:32-1# Interviewer: Das heisst, können Sie das irgendwie abschätzen, was diese Potentiale sind? #00:39:36-8#

#00:39:37-1# Person 1: Extrem gute Frage. Es ist sehr schwierig zu schätzen. Hängt einfach von Branche ab, in der auch eine Firma tätig ist, wie stark eine Flotte gepoolt werden kann. Jemand, der im Aussendienst permanent auf Kundenbesuch ist, der kann nicht poolen. Der könnte aber Mitfahrten anbieten. Jemand, der am Tag nur mal zehn Minuten irgendwo hin muss, der kann auf Poolfahrzeuge zugreifen. Es ist relativ schwierig, da eine Potentialschätzung zu machen. Sehr schwierig. #00:40:07-7#

#00:40:08-0# Interviewer: Ich frage, weil ich überlege jetzt gerade, ob solche Lösungen, also das eine gewisse Antwort auf Entwicklungen im Gehaltssystem, weil wahrscheinlich die Unternehmen schon auf die Kosten schauen. Also wie die Fahrzeuge dann ausgelastet werden und welche Kosten verursacht werden, durch diese Fahrzeuge oder durch diese Flotten. Ist das eine gewisse Vorbereitung zum Beispiel auf Mobility Pricing, die dann in der Zukunft vielleicht noch kommen könnten? Oder vielleicht können Sie mir auch sagen, was Sie von Mobility Pricing halten in der Schweiz, weil ich weiss, dass ist eine heikle Diskussion seit zehn Jahren oder 15 sogar. #00:40:42-8#

#00:40:43-2# Person 1: Ich werde mich jetzt nicht zu stark politisch äussern, denn wir sind eine Firma und wir gehören zum Schweizer Postkonzern. Aber, also den Satz jetzt bitte nicht aufnehmen, den Statement: Es ist so. Man möchte meinen, dass der finanzielle Faktor, der Treiber in den Firmen ist. Das ist es nicht. Der Treiber in der Firmenmobilität ist die Sicherheit dieser Mobilität. Und zwar nicht Sicherheit im Sinne von Unfallverhütung, sondern von Terminerfüllung. Als Firmenflotte muss ich zu Geschäftsterminen. Ich muss liefern können. Ich muss einen Reparaturtermin erfüllen können. Ich habe Termine, ich bin verabredet. In der Firmenmobilität kommt es ganz selten vor, dass der Mitarbeiter einfach so durch die Gegend fährt. Er hat immer Termine hinten dran. Also er hat einen straffen Zeitraster, das heisst, er braucht ein zuverlässiges Fahrzeug, eine zuverlässige Mobilitätslösung, die ihm die Sicherheit in der Leistungsgarantie bietet. Das ist das Wichtige für eine Firmenflotte. Die Firmen lassen sich das einiges kosten, damit sie ihre Termine erfüllen können. Deswegen haben noch so viele ein eigenes Fahrzeug. Einfach aus der Angst raus, angenommen wir poolen, alle Fahrzeuge sind ausgelastet und der Mechaniker kommt nicht von A nach B. Was machen wir dann? Der kann mit seinem riesigen Werkzeugkoffer nicht in den ÖV einsteigen, mit dem Velo kann er auch nicht fahren. Das ist für eine Firma schrecklich, wenn sie ihr Leistungsversprechen nicht erfüllen kann. Und da dran hängt die Firmenmobilität. Sicherheit dem Kunden die versprochene Leistung zum versprochenen Termin zu bieten. Und das ist der Faktor, der das Vertrauen in die Mobilitätslösung reguliert. Die Lösung muss absolut verlässlich sein, damit eine Firma sich darauf einlässt. #00:42:32-4#

#00:42:32-7# Interviewer: Aber trotzdem ist doch dieser wirtschaftliche Gedanke irgendwo dahinter, weil irgendwie machen sie das trotzdem mit. Weil ansonsten würden sie jedem Techniker oder jedem Servicemitarbeiter dann doch ein Fahrzeug anbieten, damit er flexibel ist. #00:42:45-0#

#00:42:45-2# Person 1: Das ist fast in den meisten Firmen so. In Firmenflotten hat fast jeder ein Fahrzeug zur Verfügung. Es kommt auch da wieder auf die Branche an. Sind es Techniker mit Werkstattwägen, die ausgerüstet sind, wo hinten im Kombi quasi eine ganze Werkstatt drin steckt mit verschiedenen Werkzeugen. Solche Technikerfahrzeuge werden von einer Person gefahren. Oder sie werden im Schichtbetrieb gefahren. Zwei oder drei Fahrer auf einem Fahrzeug, aber dann zu unterschiedlichen Uhrzeiten. Auch hier ist immer die Verlässlichkeit der Termineinhaltung gegeben. Und deswegen ist der wirtschaftliche Faktor nicht so wichtig. Wenn eine Firma davon lebt, dass sie pünktlich beim Kunden sind, dann zahlen die für ihre Mobilität. Denn damit verdienen die ja ihr Geld. #00:43:26-7#

#00:43:26-9# Interviewer: Gut, aber dann frage ich mich, dann diese Lösungen, die das Poolen, das sharen und auch das Ride Sharing dann auch ermöglichen. Wo ist der Nutzen dann für diese Zweckfahrten? Weil es sind irgendwo Zweckfahrten, oder dieser Zwangsverkehr? #00:43:44-3#

#00:43:44-4# Person 1: Richtig, es gibt Zweckfahrten. Ich sage jetzt mal, ein Aussendienstarbeiter oder ein Mitarbeiter von einer Versicherung, der fährt zu einem Kunden von A nach B, ha eine Strecke von 50 Kilometern zu absolvieren. Er hat am Tag drei solche Strecken. Die kann er für Mitfahrten öffnen. Wenn seine Termine genau geplant sind und seine Strecke in einem überschaubaren Korridor, kann er für diese Anwendung sogar ein Poolfahrzeug benutzen, dass zu anderen Uhrzeiten von einem anderen Versicherungsvertreter genutzt wird. Also die Anwendungen sind da. Sie sind Branchenabhängig und es erfordert eine Planung. Das ist ganz klar. Da ist eben mehr Abspreche notwendig, wann lege ich meine Termine. Wenn jeder der Aussendienstmitarbeiter seine Termine von 8 bis 10 Uhr morgens legt und unverrückbar auf dieser Zeitschiene bleibt, da kann man nicht poolen. Da gehts nicht. Das heisst, auch da braucht man Flexibilität in den Terminen. Aber sowas ist ja unnatürlich. Nicht jeder Versicherungsvertreter ist von 8 bis 10 unterwegs und am Nachmittag sitzt er im Büro. Also, es gibt ja Verschiebungen in den Terminen und da sind Pooling und Sharing Lösungen möglich. #00:44:54-8#

#00:44:55-0# Interviewer: Sind Sie in der Lage abzuschätzen, welche Branchen da interessant wären? #00:45:01-4#

#00:45:01-5# Person 1: Also interessant sind eigentlich Branchen mit normalen #00:45:05-2# (PWs) ohne Spezialausrüstung. Das ist sicherlich die interessantere Variante davon. #00:45:10-8#

#00:45:11-0# Interviewer: Und was treibt dann diese Companies an? Warum wollen die dann letzten Endes diese Fahrzeuge poolen? #00:45:16-3#

#00:45:16-5# Person 1: Es ist schon der finanzielle Faktor. Der ist schon da. Es gibt aber auch Firmen, die sind teilweise an internationale Konzerne gehängt in der Schweiz und die haben natürlich auch Nachhaltigkeitsziele. Und dort macht es auch wieder Sinn. #00:45:33-3#

#00:45:33-4# Interviewer: Das ist natürlich diese Frage, ob das dann nicht nur für Marketingzwecke gemacht wird. #00:45:38-1#

#00:45:38-2# Person 1: Richtig. Nachhaltigkeit ist sicherlich, oder ich sage mal, ökologische Systeme sind heutzutage für viele Firmen immer noch ein Imagefaktor, der als Image genutzt wird. Meine persönliche Meinung dazu ist: Egal wie die Motivation ist, wenn es ökologisch ist, ist es gut. Besser als gar nicht. Und wenn das Image der auslösende Faktor ist und dann gewöhnt man sich dran, an diesen Betrieb und sagt: 'Ok, ich fahre jetzt ökologisch', es ist eine tolle Sache, dann fährt man es auch weiter. Irgendwann ist das Image dann auch egal. Und wenn alle dieses Image nutzen, ist der Faktor sowie so verloren in den nächsten Jahren. Deswegen, ich sage mal, die Motivation ist da egal. Hauptsache sie setzen es ein. #00:46:16-5#

#00:46:16-7# Interviewer: Ich wollte mal kurz noch das Thema autonomes Fahren ansprechen. Ganz absichtlich. Ist das ein Thema für Moss oder ist das irgendwo in den Meetings schon ein Thema, aber noch so am Rande: 'Ja, lass mal betrachten, was da passiert', oder? #00:46:34-2#

#00:46:34-4# Person 1: Autonomes Fahren schauen wir uns insofern an, dass wir, wir sind Flottenmanager, wir haben mit Fahrzeugen zu tun und autonomes Fahren hat sehr viel charmante Begleiterscheinungen. Autonomes Fahren wird hoffentlich, wenn es gut gemacht wird, künftig für weniger Unfälle sorgen. Das heisst für uns als Flottenmanager weniger Aufwand im Bereich Versicherungen, Schadensfälle, Reparaturen. Prima Sache. Autonomes Fahren sorgt auch für weniger Staus. Wir haben vor zwei Jahren an unserem Moss-Forum, das ist eine Veranstaltung, die wir für Kunden machen. Da beleuchten wir immer Trends im Mobilitätsbereich. Da hatten wir jemand aus Tübingen da, der hat übers Konvoi-Fahren und die aktuellen Projekte die in Deutschland aktuell laufen, gesprochen. Es ist für uns interessant als Flottenmanager, was tut sich auf dem Markt, aber es wird noch einige Zeit dauern, bis wir autonom fahren können. Die jetzigen Systeme, selbsttätiges Einparken, Einparkassistenten und so weiter, das ist für viele schon eine grosse Hilfe. Also da werden schon genügend Blechschäden vermieden. #00:47:38-0#

#00:47:38-2# Interviewer: Und sehen Sie dann das autonome Fahren oder diese autonomen Fahrzeuge eher dann bei diesen Konvoi-Lösungen oder sehen Sie das auch im städtischen Verkehr als eine mögliche Lösung? #00:47:47-4#

#00:47:47-8# Person 1: Ich sehe es generell, also für den gesamten Verkehr wäre es meine Einschätzung, weil was dadurch sicherlich stärker vermieden werden kann, sind Staus. Viele Staus entstehen durch menschlichen Einfluss. Überreaktionen beim Bremsen sorgt für massive Verzögerung noch 30 Fahrzeuge weiter hinten. Starkes Anfahren, wieder Bremsen, Verzögerungen und so weiter. Die Autonomie, also wirklich schlau gesteuerte Fahrzeuge mit sicheren Abständen sorgen auch dafür, dass, das wollen Sie jetzt wahrscheinlich nicht hören, aber theoretisch mehr Fahrzeuge auf die Strasse

drauf passen. Das heisst, wir hätten auch keine weiteren Baumassnahmen. Wir brauchen keine sechs- oder achtspurigen Autobahnen, sondern wir könnten mit vorhandener Bebauung ausreichend Fahrzeuge drauf bringen, weil die einfach besser drauf passen. Ich nenne es jetzt einfach mal so. Das heisst, man könnte auch diese Ressource Strasse besser nutzen durch autonomes Fahren. Und ich sehe es in sehr breiten Anwendungen. Also definitiv, ob es Landstrasse ist oder Stadtverkehr. Auch an Ampeln, es würde alles zügiger fliessen durch autonomes Fahren. #00:48:53-5#

#00:48:53-7# Interviewer: Und also das Thema Versicherung, weil ich glaube, das war immer das Thema gewesen bei autonomen Fahren oder bei den anderen Experten, also das wird keiner übernehmen, die Haftung, das will keiner. Da stellt sich die Frage: Die Technik ist schon da, fast, also die kommt wahrscheinlich ausgereift in zehn bis 15 Jahren, aber die Versicherungsfrage wird immer bleiben. Also wer haftet jetzt gerade dafür? #00:49:15-6#

#00:49:15-9# Person 1: Die Versicherungsfrage, glaube ich, wird sich dann lösen, wenn die Technik am Markt ist. Im Moment kann es sich keiner vorstellen dafür Risiken zu übernehmen. Früher gab es kein Carsharing. Jetzt haben wir Carsharing. Viele fremde Leute benutzen ein Fahrzeug. Das geht auch. Auch dafür gibt es heute Versicherungslösungen, die es früher nicht gab. Es ist einfach eine Art des Pricings und der Versicherungsbedingungen, um auch autonomes Fahren abzudecken in der Versicherungslösung. Für mich stellt sich eher die Frage des Hackings. Also der IT-Sicherheit dahinter. Weniger kann man einen Schaden abdecken. Würde jemand, sage ich mal, eine Plattform hacken, die autonomes Fahren steuert und dadurch haben wir Massenunfälle, tausende Tote. Das will niemand von uns. Wenn es jemanden gäbe, der so etwas macht, das sind unbeschreibliche Fragen, die man sich da stellen muss. Also kann man jemals die IT-Sicherheit so hoch halten, dass kein Angriff möglich wäre? Das sind eher die Fragen, die mich beschäftigen. Die mich auch privat beschäftigen, wenn ich mir überlege, steige ich in so ein Fahrzeug ein? Nutze ich diese Technik? Oder fühle ich mich mit mir selbst am Steuer sicherer. Der Faktor Mensch verursacht die Unfälle, man ist nie ganz sicher beim Autofahren. Auch eher eine Philosophiefrage. #00:50:32-5#

#00:50:32-7# Interviewer: Wie glauben Sie, abgesehen von irgendwelchen Grenzen, Validitätsgrenzen, wie sehen Sie die Automobilität dann in 50 Jahren? #00:50:45-2#

#00:50:45-5# Person 1: Also ich glaube, es wird kommen und ich muss mit Stand heute sagen, ich würde mich darauf freuen. Also wenn wir dadurch die Staus vermeiden können, wenn wir dadurch Unfälle vermeiden können, also vorausgesetzt, das System ist sicher, es kann nicht gehackt werden. Dann würde ich sagen, bringt es definitiv Vorteile. Und verbunden autonome Lösungen mit Sharing, denn die Fahrzeuge sind dann GPS-gesteuert, ich weiss dann genau, welches Fahrzeug fährt wann wohin. Mit wie viel Personen. Also da können wir wirklich optimale Auslastung durch solche Systeme. #00:51:16-9#

#00:51:17-4# Interviewer: Wäre dann so ein Faktor 10 der Automobilität dann möglich? #00:51:19-6#

#00:51:20-0# Person 1: Sicher. #00:51:20-4#

#00:51:20-6# Interviewer: Es ging in die Richtung schon... #00:51:21-9#

#00:51:22-1# Person 1: Aber ich denke der Faktor wird sowie so möglich durch andere Systeme. Wir können, wir haben das WWW, wir können Telefonkonferenzen machen nach Timbuktu, nach Neuseeland. Wir können seit Jahren mit Skype uns verständigen. Andere Systeme werden auch die Mobilität beeinflussen. Denn mobil bin ich ja dadurch, dass ich Informationenübertragen kann oder ich kann Menschen bewegen von A nach B. Wenn ich den Menschen virtuell übertragen kann, brauche ich kein Fahrzeug mehr. Also auch solche Sachen werden den Faktor der Mobilität massiv beeinflussen. #00:51:56-6#

#00:51:56-8# Interviewer: Gut. Dann würde ich mal noch gern zwei Themen ansprechen. Wir haben acht Minuten, ich hoffe dann schaffen wir das auch. Dieses E-Share wollte ich noch kurz, weil da waren wir noch nicht so wirklich drin gewesen und darauf folgend dann dieses Thema Verhaltensänderung und bestimmte Anreize, Massnahmen, wie man das erreichen kann. Ich erhoffe mir, dass man dann aus dem E-Share in das andere Themen kommen, weil das E-Share wurde eingestellt aus gewissen Punkten, die ich jetzt gerade auch erfahren möchte. #00:52:31-9#

#00:52:32-4# Person 1: Genau. Also eingestellt wurde es wirklich wegen der zu geringen Nutzung. Wir hatten in Basel drei Standorte. Kennen Sie die? Also es gab Roche, Basel Bahnhof und die Gemeinde Riehen. IN Riehen ist es sehr gut genutzt worden. Sowohl von den Bürgern als auch den Gemeindemitarbeitern, die hatten die höchste Nutzungsintensität. Auch sehr sehr regelmässige Nutzung. Dort lohnt sich ein Sharing. Dort haben, es ist, ich nenne es mal kleine Zelle, die Leute, die sich mit dem Sharing auseinander gesetzt haben, die haben es verstanden. Haben es angewendet. Dort hat es gut funktioniert. In Basel am Bahnhof ist einfach der Standort für viele Leute, es war nur ein Fahrzeug, das heisst, der Kommunikationsaufwand für ein Fahrzeug ist riesig. Wir haben am Anfang PR-Texte geschalten, wir haben im Umfeld Flyeraktionen gemacht. Trotzdem ist da einfach wichtig, steter Tropfen höhlt den Stein, in der Kommunikation. Man muss massiv kommunizieren, um die Leute auf dieses eine Fahrzeug zu lenken. Ergebnis war, dadurch, dass wir nicht so intensiv kommunizieren konnten, aus finanziellen Gründen. Wir hatten einfach die Gelder nicht frei, weil das Projekt hat ansonsten auch einiges gekostet. Haben wir da Abstriche gemacht mit dem Ergebnis, dass wir dann weniger Nutzer drauf hatten. Am Standort von Roche hatte das Fahrzeug on top noch einen eher versteckten Parkplatz. Also es war im hinteren Bereich des Firmengeländes. Die Mitarbeiter haben meines Wissen zwei Mal Informationen bekommen. Einmal über Intranet, einmal über die Mitarbeiterzeitung und es hat sich, es kam gar nicht bei den Leuten an. Also, es wäre deutlich mehr Kommunikation nötig gewesen. Das Fahrzeug bei Roche wurde so gut wie nie bewegt. Es wäre auch möglich gewesen für Dritte, aber da war einfach der Punkt: viele von den normalen Bürgern dachten wohl, das wäre ja ein Fahrzeug von Roche und sie dürften es gar nicht benutzen. Und die Aufklärungsarbeit, die wäre einfach so intensiv gewesen und so finanziell intensiv, dass wir gesagt haben, wir können es im Moment nicht stemmen. Wir müssen jetzt schauen, wie läuft das Projekt, und nach fünf Jahren haben wir jetzt gesehen, wie schauen die Nutzungszahlen aus als wir Kommunikationsmassnahmen lanciert haben, hat man gemerkt, es gibt so kleine Peaks und dann ging es in den Keller. In Riehen war das nicht so. Da haben wir eine dauerhaft hohe Nutzung. Und den haben wir jetzt auch angeboten, für sich

ein Elektrofahrzeug in der Gemeinde zu nutzen. Weil bei denen macht das Sinn. Das passt genau auf die Anwendung. #00:55:00-0#

#00:55:00-1# Interviewer: Das war dann auch für die Öffentlichkeit zugänglich oder für die Verwaltung? #00:55:04-6#

#00:55:04-8# Person 1: Ja. Riehen war für alles zugänglich. Für die Bürger, wir haben aber dort gemerkt, es wird sehr stark von den Gemeindemitarbeitern genutzt. Die waren am besten informiert, die wussten um was es geht, die haben dann auch ihre Schau gegenüber dem Elektrofahrzeug verloren. Aus vielen Nutzerberfragungen wissen wir, die grösste Angst ist immer noch: 'Ich bleibe mit dem Auto stehen'. Und das ist ganz witzig, weil die Anzeige der Batterie ist viel exakter, als die Tankanzeige eines Benzin- oder Dieselfahrzeuges. Das Elektrofahrzeug sagt mir ganz genau, wie weit es noch fahren kann. Und wenn ich das Radio ausschalte, kann ich nochmal Strom sparen. Und witzig ist, es gibt so viele Leute, die mit einem Benzinauto stehen bleiben. Obwohl überall Tankstellen sind. Man vergisst auch beim Benziner zu tanken. Das hängt keiner an die grosse Glocke. Bei Elektro hat man massiv Angst davor. Und ich ziehe mal so den Vergleich: vor gut 100 Jahren, als wir angefangen haben mit Benzinautos durch die Gegend zu fahren, da gab es wohl die gleichen Ängste als jetzt wieder vor Elektro. Schade, das Elektro, das ja vor über 100 Jahren auch schon existiert hat, sich nicht durchsetzen konnte. #00:56:15-7#

#00:56:16-3# Interviewer: Und das heisst, dass dieses Elektrofahrzeug in Riehen wird immer noch angeboten? #00:56:22-7#

#00:56:23-1# Person 1: Wir werden es jetzt durch ein neues Fahrzeug ersetzen. Also das ist unser Vorschlag an die Gemeinde gewesen. Das ist im Moment jetzt auf der Batterietechnik der Zebra-Batterie. Das ist einfach eine veraltete Technik. Das Fahrzeug ist jetzt schon vier Jahre und wir tauschen es jetzt einfach durch ein moderneres Elektrofahrzeug aus, das auch von der Batterieeffizienz nochmal besser ist und auch, ja, dadurch auch einfach nachhaltiger ist. #00:56:46-1#

#00:56:46-2# Interviewer: Es bleibt dann das eine Fahrzeug oder wollen Sie dann vielleicht auch in der Zukunft mehr Fahrzeuge anbieten? #00:56:51-0#

#00:56:51-1# Person 1: Im Moment ist es noch eins, das wir jetzt der Gemeinde anbieten. Das ist jetzt die Finanzierung der Gemeinde. Das Projekt war finanziert durch drei verschiedene Partner: Stadt Basel, die Gemeinden haben noch was dazu gegeben, der Stromanbieter hat was gegeben und wir. Wir haben die Fahrzeuge komplett gestellt und natürlich ist es so, MoS kann nicht überall schweizweit Fahrzeuge finanzieren. Wäre toll, wenn wir soviel Geld hätten. Können wir aber nicht. Und das Fahrzeug müsste dann von der Gemeinde selbst finanziert werden. #00:57:18-1#

#00:57:18-3# Interviewer: Das heisst, die ganze Plattform dahinter würde dann von MoS quasi dann... #00:57:22-7#

#00:57:22-8# Person 1: Genau, den Plattformbetrieb machen wir ja auch noch. Habe ich gerade vergessen, was wir alles machen. Richtig. #00:57:27-8#

#00:57:28-0# Interviewer: Können Sie dann vielleicht mal so die, Sie haben schon die Erfolgsfaktoren in Riehen angesprochen, welche das gewesen sind und die Hemmnisse bei den anderen Standorten. Also wenn man nochmal Riehen betrachtet, also welche, was wären dann die fünf Erfolgsfaktoren, die es dazu gebracht haben, dieses Fahrzeug, also die Leute dazu gebracht haben, dieses Fahrzeug zu nutzen? #00:57:51-1#

#00:57:51-4# Person 1: Also es ist sicherlich Verständnis der Technik. Dass ich mich mit dem Fahrzeug anfreunde, es fahre. Also wir merken massiv, wenn die Leute in Elektroautos drin gesessen haben, haben eine Probefahrt, dann ist die Begeisterung da. Wichtig ist mal solang zu fahren, dass ich den Batteriestand beobachten kann. Das fördert das Vertrauen in diese Technik. Die Kommunikation ist massiv wichtig. Zum Thema Sharen, wie funktioniert das Sharen, was habe ich davon, wie muss ich mich verhalten beim Sharen, hat es Risiken für mich, bin ich gebunden, bin ich fixiert, was passiert? Auch die Frage der, wie soll man sagen, der Fahrzeugpflege ist wichtig. Was passiert, wenn ich das Fahrzeug teile und jemand anderes macht es kaputt? Ich habe es gebucht, aber kann es nicht nutzen, weil ich komme dorthin und da steht nur noch ein Schrotthaufen. Auch sowas sind Fragen, aber die sind ja eigentlich in der Schweiz schon gut beantwortet durch Mobility. Mobility hat jetzt seit 25 Jahren Carsharing im Angebot in der Schweiz. Also da ist man in der Schweiz schon relativ gut aufgestellt. Das Thema Sharing ist in der Schweiz deutlich besser aufgestellt, als in Deutschland, wo man erst seit gut fünf Jahren Fahrzeuge teilt. In grösserem Stile, ich sag es mal so. Und es gibt eigentlich keine fünf Faktoren. Es ist das Vertrauen in die Technik und es ist die Kommunikation und Information, die ich bekomme. #00:59:12-3#

#00:59:12-9# Interviewer: Aber der Standort an sich zum Beispiel. #00:59:14-3#

#00:59:14-4# Person 1: Ja der Standort, ok, der ist natürlich auch wichtig. Es muss ein Standort sein, der sichtbar ist, der erkennbar ist. Auch, dass ich als Nutzer da zugreifen kann. Das muss erkennbar sein. Und ja, ok, die Kosten sind immer noch ein Faktor. Welche Kosten kommen auf mich zu. #00:59:30-2#

#00:59:30-5# Interviewer: Dieses Verhalten vielleicht noch kurz. Wenn Sie dann, Sie haben erwähnt, wir haben da diese Bequemlichkeit. Wir wissen, ok, das Auto steht da draussen, wir steigen ein, fahren, kommen zurück und nichts interessiert mich. Also wenn diese neuen Sachen wie Pooling, Sharing, Ride Sharing kommen, da muss man das Verhalten ändern. Wie kann man so etwas beeinflussen? Sie haben wahrscheinlich als MoS auch Erfahrung, weil Sie müssen die Leute dazu bringen, dass zu nutzen. #01:00:07-2#

#01:00:07-4# Person 1: Richtig. Wir merken es hängt massiv von der Kommunikation ab, von der Art der Kommunikation, der Direktheit und auch der Häufigkeit. Es gibt Leute, die sind offen für moderne Lösungen, die sind Internet- und Smartphone aktiv. Die finden sowas super. Da hat man schon mal eine gute Grundvoraussetzung. Und dann gibt es natürlich auch Leute, die sind sehr konservativ. Die sehen ihr Fahrzeug als ihr eigenes Reich an. Die wollen mit keinem Menschen in Kontakt treten. Niemand anderes darf das Fahrzeug benutzen. Es geht ja soweit, dass es sogar innerhalb der Familie der Fall ist, dass nur der Vater das eine Auto fahren darf und für die Mutter gibt es ein anderes Auto

und für die Kinder. Es ist ja massiv, der Kult, der ums Fahrzeug getrieben wird. Leute, die also generell bereit sind zum Sharen, da ist es schon mal leichter. Und es ist auch sicherlich eine Altersfrage. Junge Leute, die permanent ein Smartphone anwenden und in der Tasche haben, die können sich leichter begeistern für solche Lösungen. Die Erfahrung, die wir gemacht haben, ist: Wenn ein erfolgreiches Matching beim Mitfahren zustande gekommen ist und die Erfahrung war positiv. Ich habe also jemanden mitgenommen, mit dem hatte ich im Fahrzeug ein gutes Gespräch, ich musste kaum einen Umweg in kauf nehmen und ja, es hat alles geklappt. Das reizt dann weiter zu machen. Also diese erste positive Erfahrung, wenn man sich dazu durchringen konnte, es einmal zu tun und es war positiv und erfolgreich, dann geht's eigentlich sehr gut weiter. Also wir haben Leute, die sind jetzt schon ein bisschen Freaks bei der Post. Die sharen und machen und finden es witzig und sind auch sehr gute Botschafter dafür. Dann haben wir andere dafür, die sind so 'Mh, mal schauen wie das geht' und auch sehr vorsichtig. Es gibt auch Gegner, die sagen: 'Ich lass wirklich niemanden in mein Auto, ich möchte alleine sein'. Ich sehe das so als, keine Ahnung, als mein 'Kokon' an, ich sage es mal so. Am morgen, ich habe morgens schlechte Laune, ich will mit niemanden sprechen. #01:02:04-3#

#01:02:04-4# Interviewer: Ok, aber die Freiheit ist den Leuten dann auch überlassen. Und die allerletzte Frage: Welche Hemmnisse sehen Sie bei der Umsetzung der Konzepte, die Sie im Angebot haben und zwar, ich habe so einen Bezugsrahmen, das ist Technologie vielleicht oder ist das vielleicht die Politik, die da irgendwie nicht, eine gewisse Gesetzgebung nicht gibt, die dafür vielleicht von Vorteil wäre oder sind das die Kulturwerte der Leute oder vielleicht Ökonomie? #01:02:32-6#

#01:02:33-1# Person 1: Spielt alles mit rein, was Sie gerade erwähnt haben. In Deutschland hat es einen riesigen Push gegeben zum Thema Elektromobilität, weil die Regierung gepusht hat. Das war ein politisches Thema. Deutschland ist ein Autobauerland, da hängen sehr viele Arbeitsplätze dran, da ist ein Schub gegeben worden. Schweiz ist es anders. Hier werden die Autos importiert, hier werden sie nicht hergestellt. Man merkt sicherlich dass viele darauf warten, ob politisch eine Regelung kommt. Das ist sicherlich ein Faktor. Wenn ich nicht weiss, was die Politik macht, dann habe ich wenig Antrieb von mir aus bereits etwas zu unternehmen, denn es könnte ja auch das Falsche sein. Soll heissen: ich habe als Firma investiert, aber leider in die falsche Lösung, denn die Politik hat sich für was ganz anderes entschieden. Das ist sicherlich ein grosser Hemmschuh, dass man sich abwartend verhält, was die Politik als nächstes tun wird. Gibt es ein Road Pricing, gibt es Vorzüge für Elektrofahrzeuge, kann man die Busspur nutzen, wird der ÖV noch teurer oder wird der ÖV viel, viel billiger, werden die Strassen ausgebaut oder die Schiene? Das sind alles politische Themen, die für abwartende Haltung sorgen. Wir hatten das Thema Image nochmal. Image ist sicherlich ein Schub für das Thema Nachhaltigkeit und neue Antriebe oder neue Lösungen. Auch das Thema Finanzkraft ist natürlich ein Thema. Eine Firma, die es sich leisten kann in neue Lösungen zu investieren und dort als Pionier aufzutreten und deren Geschäftsmodell grundsätzlich auch vom Poniertum geprägt ist, also ich sage es jetzt zum Beispiel mal: in der IT-Branche. Wenn ich Entwickler bin, dann ist es fast zwangsweise, dass ich mich auch für solche Lösungen entscheide, denn ich kann mich nicht als Entwickler auf dem Markt darstellen für IT-Lösungen und konservativ sein bei anderen Lösungen. Und diese Themen sind ja jetzt IT-basiert. Deswegen sage ich, es ist sehr stark Branchenabhängig, wo die Hemmnisse sind und wo der Schub ist. Aber ich glaube im Moment ist diese abwartende Verhalten auf die

Politik doch ein Grosses. Sicher auch noch das Thema Finanzkraft generell in der Schweiz. Man kann es sich in der Schweiz noch sehr gut leisten Mobilität zu finanzieren. In Deutschland merkt man, tut sich die Schere anders auf. Da sind viele Privatpersonen auf neue Lösungen, auf Sharing angewiesen, weil nicht mehr so viel Geld vorhanden ist im privaten Geldbeutel. Da wächst jetzt das Ganze. #01:05:04-9#

#01:05:05-6# Interviewer: Und allerletzte Frage: Warum investiert MoS eigentlich in diese nachhaltige Themen oder diese zukunftsorientierte Mobilität? #01:05:15-2#

#01:05:15-6# Person 1: Wir sehen da drin wirklich die Zukunft. Denn wir haben nur eine Welt und keine Zweite im Kofferraum. Wir haben schon mal nachgeschaut, da ist keine. Wir gehören zum Konzern der Schweizer Post und die Schweizer Post hat einen Nachhaltigkeitsauftrag. Unsere Mobilität, die wir anbieten im Geschäftskundenbereich, damit meine ich jetzt außerhalb der Mobilität für unseren Kunden Post, der kommt sehr stark aus den Postlösungen. Wir fahren bei der Post schon lange elektrisch und wir sehen es als richtig und auch als wichtig an. Deswegen bieten wir das in der breiten Masse an. Wir können uns auch entschließen, dass nur für die Post zu machen und andere Lösungen bieten wir nicht. Finden wir aber sehr kurzsichtig, macht auch keinen Sinn. Denn was für die Post gut ist, das ist auch für andere Firmen anwendbar und gut. Deswegen bieten wir solche Lösungen an. #01:05:59-7#

#01:05:59-9# Interviewer: Und strategisch gesehen: Wird die Post darauf bestehen bleiben, also seit wann sind diese Lösungen jetzt eigentlich im Einsatz? Ich versuche jetzt herauszufinden, ob das vielleicht doch jetzt gerade nur kurzsichtig, um Image zu fördern oder... #01:06:16-0#

#01:06:16-1# Person 1: Bei der Post ist es sicherlich kein Hype. Die Post hat ihren Auftrag vom Bund. Sowohl den Beförderungsauftrag, aber auch den Auftrag, diese Beförderung nachhaltig zu unternehmen und der Auftrag besteht bei der Schweizer Post. Deswegen ist es kein Imagehype.

#00:06:36-1# Interviewer: Was verstehst du unter nachhaltiger Mobilität? #00:06:43-6#

#00:06:44-2# Person 1: Also, die nachhaltige Mobilität hat sicher ein, wirft sicher ein Auge auf die effiziente Nutzung der vorhandenen Ressourcen. Ich glaube, das ist das steht im Zentrum, weil wir da im Moment noch höchst ineffizient unterwegs sind. Es geht sicher, die Ressourcen, das sind nicht nur die natürlichen Ressourcen, die in der ganzen Diskussion um Global Warming etc. kommen sondern es sind dann auch die Ressourcen der teilnehmenden Menschen. Zeit, Geld, solche Dinge nehmen wohl mit der Zeit überhand gegenüber anderen, ich sage mal, anderen Prioritäten wie Eigentum, exklusives Eigentum insbesondere und damit verbundene Status, Prestige etc. Das wird wohl, das gehört meines Erachtens wohl weniger zur nachhaltigen Mobilität. #00:07:55-7#

#00:07:56-9# Interviewer: Und jetzt bezogen auf euren Tätigkeitsbereich. Könntest du das vielleicht kurz detaillierter beschreiben? #00:08:04-3#

#00:08:04-7# Person 1: Das kann man natürlich, am Beispiel Park It sieht man das ganz schön. Die Idee von Park It ist ja nichts anderes, als das man den vorhandenen Parkraum, den es gibt möglichst lückenlos nutzt und die Idee dahinter ist wiederum, dass man da natürlich am Ende einiges weniger Parkraum braucht, weil nicht jeder seinen eigenen Parkplatz hat sondern jeder immer einen Platz um sein Auto abzustellen, aber vielleicht nur zur Hälfte der Zeit, auf einen eigenen Parkplatz. Das haben wir so umgesetzt, dass man dann halt wirklich via, also wichtige technologische Voraussetzung ist natürlich, was passiert ist in den letzten Jahren mit iPhones. Also das man wirklich real time, egal wo man ist, über seine Ressourcen verfügen kann und eben entsprechend dann vielleicht auch über die Ressourcen anderer, dass man da seinen Parkplatz hoch lädt auf unsere Plattform und eingibt, auch das kann man real time, kann man den Parkplatz freigeben, man kann ihn aber auch eine Woche im Voraus schon quasi für einen halben Tag freigeben und im Moment, in dem er freigegeben ist, poppt er auf, auf einer Karte und ist dann buchbar für die anderen zig tausend User, die sich auf unserer Plattform bewegen. Und das führt im besten Fall dazu, dass die Umwelt geschont wird, weil der Such-verkehr sich von der Strasse quasi auf das Smartphone oder eben auf mobile Plattformen verlagert, weil man sich da etwas sucht und wenn man gefunden hat, dann setzt man sich in Bewegung und hat entsprechend auch den effizientesten Weg dahin. Auch mit, beispielsweise, Navigationssoftware, die damit gekoppelt wird und andererseits hat man da natürlich auch, wenn man den Suchverkehr weg hat, hat man natürlich den, ich sage mal, den monetären Vorteil für den Parkplatzbesitzer, weil der verdient etwas, also der kann sagen, was er pro Stunde oder pro Tag für seinen Parkplatz möchte und letzten Endes profitiert einerseits der Besitzer aus wirtschaftlichen Gründen, der User aus Komfort-gründen und natürlich was mit dem Komfort noch mitkommt, also auch aus finanzieller Sicht, weil unsere Parkplätze sehr oft günstiger sind, als beispielsweise solche in der Stadt und letzten Endes auch die Öffentlichkeit, weil der Faktor Suchverkehr im Idealfall natürlich entfällt.#00:11:03-4#

#00:11:03-9# Interviewer: Kannst du mir vielleicht kurz beschreiben, bei der Parkplatzbewirtschaftung, welche unterschiedlichen Formen von Parkplatzbewirtschaftung in einer Stadt gibt es? #00:11:14-7#

#00:11:15-6# Person 1: Also einerseits gibt es, es gibt verschiedene Zonen. Einerseits, oder beginnen wir mal ganz beim Eigentum: Also es gibt eigene Parkplätze, ich habe meine eigenen Parkplatz und

das ist mein Eigentum. Darüber verfüge im Normalfall nur ich selbst. Dann gibt es so gelbe Parkplätze, die aber nicht unbedingt auf meinem Grund und Boden sind. Also, die sind dann Eigentum der Stadt. Die sind auf Grund und Boden der Stadt und werden quasi an mich vermietet. Die sind dann auch schon ausschliesslich für mich, aber gehört der Stadt und darüber kann die Stadt natürlich auch zu einem guten Teil verfügen, wenn sie das möchte. Dann gibt es die blauen Zonen. In den blauen Zonen, da haben wir prinzipiell darf man da mit einer Parkscheibe eine Stunde parkieren. Kann bis zu anderthalb Stunden sein aufgrund der Tatsache, dass man halbstundenweise quasi abrechnet. Dann gibt es für diese blauen Zonen Tages- und Monatskarten, die kann man sich, die zahlt man dann aber, dann darf man dafür sich länger dahin stellen. Für Anwohner gibt es verschiedene Regelungen, die dann quasi bevorzugt werden und dann gibt es letzten Endes noch die weissen Parkplätze. Da bezahlt man pro Stunde meistens aber auch quasi progressiv. Da kostet die Stunde dann zwei Franken, zwei Stunden fünf Franken. Und das wär's dann auch schon. Bei der grossen Mehrheit der Parkplätze darf man dann nur zwei Stunden parkieren. Sonst muss man ins Parkhaus und das ist dann wohl das noch die letzte Form, da kann man sich solange hinstellen, wie man möchte, aber das ist dann auch, preislich ist das auch unattraktiv über längere Zeit aufzuhalten.#00:13:10-2#

#00:13:10-5# Interviewer: Park It, also in welchem Bereich positioniert sich Park It oder hat sich positioniert? #00:13:16-0#

#00:13:16-3# Person 1: Wir haben uns bewusst, aus der Problematik hinaus, das wir sehen, das in starknachgefragten Gebieten, also was jetzt die Parkplätze angeht, sehr oft, sehr viele gelbe Parkplötze, sprich jetzt also Parkplätze von Privaten, die gewissen Individuen zugehörig sind, dass diese oft frei sind, wenn sich andere um die öffentlichen Parkplätze, also seien es jetzt die Blauen oder die Weissen, schon fast einen Krieg veranstalten und die Problematik, die dann der Besitzer eines gelben Parkplatzes hat, ist das eher natürlich, wenn ein Zeitpunkt x kommt, dass er sich da gerne drauf stellt. Das heisst, alles unternimmt, damit sich kein anderer daraufstellt. Gleichzeitig aber wohl hunderte bis tausende von gelben Parkplatzbesitzern froh wären, könnten sie ihren Parkplatz jemand Dritten überlassen. In der Zeit, in der sie nicht da sind. Da haben wir uns quasi diese neuen Technologien zunutze gemacht und gesagt:'Ok, wir machen einen Marktplatz der in real time es dann eben ermöglicht, dass ich meinen gelben Parkplatz mit jemand anderen teile'. Also es geht nicht um die öffentlichen, wie die Weissen und die Blauen, ich sag mal in erster Linie, sondern wirklich die privaten Parkplätze. Ob die jetzt, wem die jetzt gehören, ob die jetzt der Stadt gehören oder einer Firma oder einer Privatperson. Das ist nicht erheblich sondern vor allem, dass jemand darüber verfügen kann. Das ist das Wichtige daran. Im Verlauf unserer Geschäftstätigkeit hat sich dann der Fokus ausgeweitet, weil wir gemerkt haben, es ist beispielsweise auch möglich, dass man seine Tages- oder Monatskarte in einer blauen Zone über unsere App einfach bezahlt. Es ist auch möglich, dass man einen weissen Parkplatz über unsere App bezahlt, das hat sich dann im Zusammenhang mit der SBB hat sich das gezeigt, dass das, das wir in technologischer Hinsicht gar nicht, das wir drei Schritte gemacht haben, obwohl vielleicht viele Leute vor allem für diesen ersten Schritt schon mal überhaupt, das man sie schon mal zu dem ersten Schritt bringt ist schon mal viel. Insofern Fokus in erster Linie gelb, aber dann ausgeweitet auf weiss und blau. Also letzten Endes ging es dann insbesondere ums Payment. #00:15:46-8#

#00:15:47-4# Interviewer: Ja, das habe ich gerade mal erfahren. Hätte ich mal eine Möglichkeit zu zahlen, also mit einer App, #00:15:55-8# (Worte) hätte ich das sofort genutzt. Du hast mal kurz diese innovativen Technologien der letzten Jahre erwähnt. Könntest du das vielleicht eruieren stärker. Also welche Technologien sind das?#00:16:13-3#

#00:16:13-7# Person 1: Was mit dem iPhone, mal so plakativ gesagt, was mit den Smartphones und der Tatsache, dass fast jeder so eins besitzt, mittlerweile kam, ist eben, sind natürlich dann was da drin ist, also einerseits GPS, das ist extrem wichtig, dass das wirklich fast jeder mittlerweile lokalisiert werden kann und auch sich selbst lokalisieren kann im Umkreis. Das ist eng verbunden natürlich mit dem ganzen Kartendaten, also mit den freiverfügbaren insbesondere auch. Mittlerweile hat jeder auf seinem Smartphone irgendeinen Kartendienst. Diese beiden Faktoren führen dazu, dass man sich fast auf den Meter genau lokalisieren kann und das wiederum ermöglicht dann natürlich die relativ effiziente, dass relativ effiziente Teilen von Ressourcen in real time. Also das man dann auch wirklich durch die ständige, durch das Internet letzten Endes, also dass man ständig online ist, kann man auch real time dann wirklich mit anonymen, also quasi mit Dritten einfach in Kontakt treten ohne das man die kennen muss. DAs ist wohl der kern. Was uns angeht, wir brauchen keine Technologien, wie NFC, irgendwelche Beacons, sonst irgendwas, brauchen wir alles nicht. Ist natürlich alles denkbar. Haben wir bis jetzt aber nicht gebraucht. Also da reicht wirklich old school Datenverarbeitung übers Internet mit Kreditkartenprovidern. Eben GPS ist ein wichtiges Ding. #00:18:08-8#

#00:18:09-3# Interviewer: Und der Marktplatz an sich. Könntest du vielleicht die Plattform, wie sie funktioniert beschreiben? #00:18:16-9#

#00:18:17-1# Person 1: Ja, also technologisch kann ich nicht soweit ins Detail gehen, schlicht, weil ich kein Programmierer bin. Wir benutzen eine Programmiersprache, die so viel ich weiss für Apps oder im Rahmen, also in den letzten Jahren entwickelt wurde. Ruby and Rails, das ist letzten Endes eine bekannte Technologie. Wir ermöglichen dem Nutzer ein quasi, das Einstellen eines Parkplatzes und eines Profils, wann immer möchte. Er kann das auch Monate bevor er seinen Parkplatz wirklich vermieten möchte, kann er das machen und wenn man dann als Nutzer die App öffnet, dann sieht man auf dem ersten, also quasi auf dem Landing Stream sieht man eine Karte und auf dieser Karte sind sämtliche Parkplätze in einem gewissen Umkreis von der Adresse, die man eingibt oder eben von der Adresse, an der man sich befindet, eingezeichnet und man kann sie da einzeln anklicken und dann mieten. Also das ist insbesondere GPS ist hier wichtig. Ja, ansonsten, eben, um den ganzen Prozess abzuschliessen, man sucht sich dann so einen Parkplatz aus, man klickt den an, man gibt seine Kreditkarte und man gibt seine Zeiten ein, wie lange man diesen Parkplatz nutzen möchte und sofern das möglich ist, aufgrund des (Sketchules), der eingestellt wurde vom Parkplatzbesitzer, kann man das machen und bezahlt das dann mittels Eingabe der Kreditkartendaten und bezahlt dann, hat bezahlt und ist dann quasi berechtigt für eine gewisse Zeit zu parkieren. #00:20:08-5#

#00:20:08-9# Interviewer: Das Profil mit der Kreditkarte, also mit den einzelnen Angaben zur eigenen Person kann man vorher machen und dann mit dem Profil kannst du den Parkplatz buchen und das Payment, wie läuft das zwischen den beiden Parteien ab? #00:20:28-5#

#00:20:28-8# Person 1:Das Payment läuft so ab, dass man, wir arbeiten da mit anderen mit der Enquiry Bank und Payment Service Providern zusammen, die das ganze Payment regeln. Der Paymentfluss läuft letzten Endes so, dass man die Kreditkartenzahlung macht, eben für wie lange man auch immer dann bleiben möchte. Diese Zahlung über ein gesichertes Portal dann an unsere Enquiry Bank, quasi überwiesen wird und da bleibt das etwa eine Woche jeweils. Wir bekommen wöchentlich die Einnahmen dieser Enquiry Bank überwiesen auf unsere Accounts und verteilen die dann wiederum an die einzelnen Parkplatzbesitzer. Ja, also das heisst, der Parkplatzbesitzer kriegt seine Einnahmen einmal pro Monat nachdem wir abgerechnet und verteilt haben. Möglichst Kulanz- und Stornofälle irgendwie noch behandelt haben und dann wird quasi abgerechnet und er kriegt das zurück. #00:21:41-6#

#00:21:41-7# Interviewer: Wie ist dann dieses Geschäftsmodell aufgebaut, weil ich sehe, da sind mehrere Parteien beteiligt. Also nicht nur Park It und private Parkplatzbesitzer sondern noch irgendwie ein Service Provider, der dann noch irgendwie die Zahlung ermöglicht. Was für eine Form des Geschäftsmodells betreibt ihr in dem Fall? Also wie verdient man das Geld am Ende? #00:22:08-0#

#00:22:08-4# Person 1: Also letzten Endes behalten wir von diesem, das ist ein wichtiger Punkt, letzten Endes behalten wir vom Franken, den ein Parkplatzbesitzer für eine Stunde seines Parkplatzes verlangt, von diesem Franken behalten wir 35 Prozent, also 35 Rappen ein. Das heisst, von dem Verdienst, wenn die 1000 Franken dann Ende Monat auf unser Konto kommen, dann verteilen wir davon halt dann eben nur 650 Franken an den Parkplatzbesitzer. Also unser Geschäftsmodell ist quasi eigentlich letzten Endes, wir machen das genau gleich, wie der Payment Service Provider und die Enquiry Bank: Wir nehmen da unsere Kommission raus. #00:22:59-3#

#00:22:59-7# Interviewer: Also auf Basis von Transaktionen quasi ist das aufgebaut. Und dann der Service Provider, der Payment Service Provider hast du gesagt und die Enquiry Bank. Was ist der Unterschied zwischen den beiden? #00:23:11-6#

#00:23:11-8# Person 1: Die einen helfen beim quasi das sichere Aufbewahren, also der Payment Service Provider der speichert die Kreditkartendaten, der darf die aufbewahren, dass dürfen wir nicht. Der ist dafür zertifiziert und ist quasi spezialisiert auf das Transferieren dieser Beträge und er ermöglicht uns auch über ein Online-Portal all diese kleinen Beträge zu reporten, zu letzten Endes zu monitoren. Und auch vielleicht, je nachdem, rück zu erstatten. Also das ist auch eine Möglichkeit, dass man quasi bevor das Geld wirklich schon wirklich transferiert ist, das dauert jeweils ein paar Tage, dass man das auch unter Umständen wieder rückerstatten kann. Und die Enquiry Bank ist letzten Endes die Bank, bei das Geld wirklich dann physisch lagert und die quasi nur auf Befehl des Payment Service Providers oder auf Anweisung, dieses Geld dann wieder an uns wieder zurückerstattet, weil wir, und auch hier wieder, weil wir das einfach nicht dürfen, weil wir halt letzten Endes schauen müssen, dass wir nicht irgendwie plötzlich ein Vermögensverwalter sind oder was weiss ich mit dem Geldwäscherei Gesetz in Konflikt kommen. Das sind eigentlich die Funktionen dieser beiden. Wenn gleich man bei diesem Punkt sagen muss, dass es, wenn man das ganz durchdenkt, letzten Endes kritisch ist,

dass wir zu einem Zeitpunkt plötzlich wieder Einnahmen von Parkplatzbesitzern bei uns haben, nämlich in dem Moment, in dem wir die verteilen an die Parkplatzbesitzer. Also das ist, hier haben wir das Glück, das in der Schweiz zumindest sehr oft die, ich sage mal, die Praxis dann in Gesetzes- oder Verordnungsformen nachvollzogen wird. Aber eigentlich, wenn man es sich ganz genau anschaut, könnte es eventuell sein, dass wir hier uns rechtlich nicht ganz im aller weissesten Bereich bewegen. Einfach nur, weil die Beträge noch so, weil wir oder unser System, unser Business noch so klein ist, ist das wohl noch auf keinen Plan der Regulatoren gekommen, uns hier mal noch Feuer unterm Dach zu machen. #00:25:30-9#

#00:25:31-2# Interviewer: Ok. Wir haben dann die Technologien angesprochen, das Geschäftsmodell. Ich überlege jetzt gerade, wie wir dann weiter vorgehen können. Um nochmal auf die Nachhaltigkeit der Mobilität zu sprechen zu kommen. Also du hast gesagt, nachhaltige Mobilität ist für die dann diese vorhandenen Ressourcen effizienter zu nutzen. In dem Sinne würde man, also das ist auch aus den anderen Gesprächen, die ich bereits hatte, hat sich herausgestellt, so etwas wie eine nachhaltige Mobilität gibt es nicht unter Umständen. Weil das sind nämlich Ressourcen, die sowie so verbraucht, das heisst, du kannst die nicht erneuern. Das heisst, man spricht von einer Mobilität, die effizienter gestaltet werden kann. Könntest du vielleicht mal zu dieser Raumproblematik oder Parkraumproblematik in einer Stadt zu sprechen kommen? Ich meine, du hast wahrscheinlich dann schon sehr viele Gespräche mit der Politikseite geführt oder mit der Öffentlichkeit. Beschreib mir nochmal kurz diese Problematik. Also, woran liegt das oder was ist das tatsächliche Problem, wenn es um die Parkplätze geht? #00:27:01-7#

#00:27:01-9# Person 1: Ja, ich glaube die Parkplätze an sich, also es gibt ja natürlich die Parkplätze oder auch die Parkplatzpolitik letzten Endes, die ist eher, ich sage mal eher symptomatisch. Also der Parkplatz an sich ist nicht Grund oder letzten Endes, doch er ist Auslöser, von mir aus von Diskussionen, aber er ist nie als solches der Grund. Letzten Endes gibt es die Städte- und Verkehrsplaner, die zerbrechen sich den Kopf darüber, eben, was sie für sich als nachhaltige oder von mir aus zukunftsorientierte Mobilität dann verstehen. Letzten Endes gibt es einfach gewisse Fakten oder gewisse Sachzwänge, im Moment ist es so, dass es sehr viele Dinge, die sich in einer Stadt, die man sich in einer Stadt organisieren muss, dass man das nicht hinkriegt ohne den motorisierten Individualverkehr. Das heisst, es gibt eigentlich letzten Endes dann, ich möchte jetzt nicht sagen ideologische aber zumindest politische unterschiedliche Ansichten über die Verwendung dieses motorisierten Individualverkehrs, soll das auch zum Spass oder zum Komfort ermöglicht werden oder effektiv nur für die allerwichtigsten Dinge. Das schlägt sich dann letzten Endes in der Ansicht nieder, ob es jetzt wenig oder viel Parkraum braucht in einer Stadt. Das es Parkraum braucht, ich glaube da ist sich zumindest zum heutigen Zeitpunkt, da sind sich alle hoffentlich, ich gehe mal davon aus, auch aus Gesprächen, da sind sich alle einig. Nur wer diesen Parkplatz, diesen Parkraum in Anspruch nehmen darf und zu welchem Zweck, das ist natürlich dann, das ist das heisse Eisen. Es gibt höchst unterschiedliche Herangehensweisen in unterschiedlichen (Juristitionen). Ich sage jetzt aus schweizer, insbesondere aus Züricher Sicht, ist es so, dass sehr oft, überwiegend eigentlich, die, ich sag dass das Urbane eher links, eher grünorientierte Publikum in den Städten auch das Sagen hat dann politisch und entsprechend dazu, den Autofahrer dazu anhält, entweder möglichst nicht mit dem Auto zu kommen oder wenn er denn kommt, dass er dann ordentlich was dafür bezahlt. Also in Zürich haben wir faktisch und das haben

mir auch Leute hinter vorgehaltener Hand gesagt, die die entsprechenden, in den entsprechenden Gremien sitzen haben mir faktisch ein Roadpricing, in dem der Parkplatz sehr sehr teuer gemacht wird, indem wiederum die Verfügbarkeit limitiert wird und halt wirklich dann auch für die limitierte Zeit dann sehr sehr viel verlangt wird. Das heisst, dieser Parkplatz ist ein hohes, ist ein Politikum, ist ein wunderschönes Feld, wo man sich Stimmen holen kann, sei es auf der einen oder auf der anderen Seite. Die Gewerbevertreter möchten möglichst viele Parkplätze, weil der Parkplatz vorm Laden naturgemäss dazu führt, dass der Umsatz steigt. Oder auch der Parkplatz vor dem Wohnhaus dazu gebraucht werden kann, damit ein Handwerker da seinen Wagen abstellen kann. Andererseits ist es natürlich, dass die Verfechter des öffentlichen Verkehrs möglichst darauf pochen, dass man in ihren Augen oder vielleicht anerkannt, das man da effizientere Mittel sucht, um quasi die Mobilität zu ermöglichen. In diesem Feld bewegt sich, der Parkplatz bewegt sich nicht, der steht in diesem Feld und es ist ganz interessant, also man sieht die Komplexität dieses Parkplatzes eigentlich an der Tatsache, dass es verschiedene Städte mit ganz unterschiedlicher Herangehensweisen gibt, die aber eigentlich dieselbe Absicht haben. Nämlich eben möglichst ressourcenschonende Mobilität mit möglichst hohem Komfort für die Nutzer zu verbinden. #00:31:21-4#

#00:31:21-9# Interviewer: Was ist deine Ansicht dazu? Weil ich merke, es geht um diesen Konflikt motorisierter Individualverkehr und öffentlicher Verkehr und das sind so zwei Lager, die sich versuchen zu bekämpfen. Wie siehst du das? Also was ist deine Ansicht dazu? Also was ist eigentlich das Komfort bei der Mobilität? #00:31:50-4#

#00:31:50-8# Person 1: Es ist natürlich so, dass zeigen unsere Erfahrungen zeigt das einerseits, andererseits glaube ich auch, da gibt es Studien dazu, es ist so, dass der Autofahrer oder im Allgemeinen, sag ich jetzt mal, der sich bewegende Mensch relativ, wenn er kann, ist er relativ faul. Dann möchte er möglichst dahin, jetzt im Falle des Autos, dahin fahren, wo auch sein Ziel ist. Das ist auch im öffentlichen Verkehr dann nimmt man zwar in Kauf, dass man ein bisschen weiter weg ist vom Ziel, aber da ist es auch ganz klar so, dass es nicht unbedingt rational gehandelt wird, wenn es darum geht, möglichst nah zu sein. Beispielsweise fahre ich dann während zehn Minuten um den Block um den Parkplatz vorm Haus zu haben, wenn ich mir aber überlege, dass wenn ich fünf Minuten zu Fuss gegangen wäre, hätte ich locker einen Parkplatz gefunden. Also man hier, der Komfort wird bei uns zumindest, sehr sehr, der ist sehr dominant. Der ist sehr dominant, auch in Verbindung, und das ist jetzt quasi der Autofahrer, und da, wenn du mich fragst, wie meine Position ist, ich bin eben ein typischer Vertreter dieser Sorte. Ich bin, das Auto ist für mich, nach wie vor, ich gehöre hier wohl nicht zu diesen, ich sage jetzt mal, zur neuen Generation. Das Auto ist für mich eine Erweiterung meines eigenen Heimes quasi. Also es ist ein höchst intimer Bereich für mich. Entsprechend ist auch das Auto an sich nicht etwas, was ich jetzt teilen würde. Ich würde nicht auf die Idee kommen, mein Auto mit irgendjemand zu teilen. Es sei denn, das ist meine Familie, was weiss ich, engste Vertraute. Entsprechend bin ich auch bereit, und das ist wiederum in der heutigen zeit nicht unbedingt rational, sehr sehr viel dafür zu bezahlen, nur das ich das exklusiv brauchen kann und das zieht sich dann halt durch. Und da bin ich nicht alleine. Da gibt es ganz viele von. Das ist dann auch viel zu viel quasi bezahle. Was heisst zu viel. Das mir dieser Luxus es halt wert ist, dass ich dann auch den teuren Parkplatz bezahle oder wenn es halt keinen Parkplatz hat, die Busse dann bezahle, weil es mir auch nicht wert ist, dann mit

meinem geliebten Auto dann trotzdem am Ende zwei Kilometer vom gewählten Ziel entfernt zu sein. also es gibt diesen ganz starken, dieses ganz starke Bedürfnis mit dem eigenen Auto oder ob es dann auch ein Motorrad ist oder so, aber beim Auto ist es am ausgeprägtesten bis möglichst zum Ziel zu kommen. Und dafür sind die Leute offensichtlich bereit, teilweise irrational viel zu bezahlen. Entsprechend macht sich das natürlich, ich sage jetzt mal die andere Seite der, ich nenn es jetzt trotzdem mal Ideologie, macht sich das zu nutze und priced entsprechend natürlich diesen Anspruch dann auch ordentlich und wenn sich natürlich diese beiden Fronten dann auch eben auf politischer Ebene bekämpfen, wird das natürlich emotional aufgeladener, was dazu führt, dass die Ideologien sich dann auch verhärten und zuweilen zu ganz lustigen Outcomes führen, dass man dann wirklich um fünf Parkplätze tatsächlich streiten kann, während Monaten. Obwohl die fünf Parkplätze letzten Endes per se keinen grossen Unterschied machen. Also ich bin hier der Vertreter der quasi der irrationalen, sehe aber auch viel Irrationalität auf der anderen Seite, weil man dann plötzlich davon ausgehen möchte, dass das alles sofort nach Möglichkeit ohne Auto funktioniert und das ist eben auch nicht so. Also ich verstehe beide Seiten und die Wahrheit liegt wohl irgendwo dazwischen. Sofern es die denn gibt. #00:35:58-7#

#00:35:58-7# Interviewer: Was ist mit diesem MIV noch, das hat mich interessiert. Die Aussage, dass es offensichtlich für die Gewerbe einen direkten Einfluss auf den Umsatz hat, wenn die Parkplätze dort vorhanden sind. Worauf ist das zurückzuführen? Kann man das belegen auch? Gibt es da Studien dazu? #00:36:19-4#

#00:36:20-2# Person 1: Also ich habe mich nicht ausgiebig wissenschaftlich damit beschäftigt, aber ich weiss beispielsweise, es gibt eine Studie, die gezeigt hat, und das war in Zürich, also die hat man in Zürich gemacht, insbesondere mit Einkaufs, ich sage jetzt mal mit Touristen, also mit Leuten, die nur fürs Einkaufen - ich glaube, das war in dem Zusammenhang, was es das Weihnachtsshopping- im Zusammenhang mit dem Weihnachtsshopping nach Zürich kommen. Die kommen, die Mehrheit von denen oder zumindest die, die mit dem Auto kommen, die kommen mit dem Auto. Egal was passiert. Also die nehmen in Kauf, dass die dann auch eine Stunde anstehen bei der Parkgarage, die nehmen in Kauf, dass sie mit einer Busse, die rechnen die schon fast ein, dass es dann halt eine Busse gibt. Es gibt gewisse Zwecke und das war eben das Fazit der Studie: Es gibt gewisse Zwecke, zu denen man einfach das Auto in einer sehr, eben in einer sehr hohen, Irrationalität braucht und das Shopping gehört da dazu. Und darauf stützt, also nicht nur darauf natürlich, aber ähnliche Erkenntnisse quasi auch von Geschäften, die Parkplätze hatten vor dem Haus und dann nicht mehr haben, das ist auch sehr oft passiert. Die klagen, ich meine man kann, ich sage mal man kann das immer für politische Zwecke missbrauchen, es ist nicht erwiesen, oder ich weiss nicht, ob das erwiesen ist, dass das einen direkten Zusammenhang hat. Aber die klagen darüber, dass sie weniger Umsatz verzeichnen, wenn sie weniger Parkplätze haben. Das ist, seit es die Parkuhr gibt, irgendwie vor hundert Jahren wurde die Parkuhr erfunden, seit es diese Parkuhr gibt, sind es eigentlich die Geschäfte, die Geschäfte, die darauf Einfluss haben. Die Geschäfte damals haben sich von der Parkuhr erhofft, dass Leute quasi kommen, ihren Einkauf verrichten und dann wieder gehen, damit die nächsten kommen können und ihren Einkauf verrichten. Das muss, es muss einen Zusammenhang haben, weil das schon immer quasi im selben

Kontext erwähnt worden ist. Daran sieht man vielleicht auch, dass es für andere Zwecke unter Umständen vielleicht fürs Arbeiten oder so, dass es da viel weniger starke Zusammenhänge gibt zwischen dem motorisierten Individualverkehr und quasi dem, zwischen dem Parkplatz vor dem Haus. Das muss da nicht so wichtig sein. Sobald sich für den Menschen irgendwo das Tragen, schleppen von Dingen aufdrängt, dann möchte er das möglichst einfach erledigt haben. #00:39:11-8#

#00:39:12-4# Interviewer: Das stimmt. Es gibt zwei Konzepte. Es gibt das Konzept der Geschwindigkeit und der Erreichbarkeit in einer Stadt. Man hat wissenschaftlich nachgewiesen, dass wenn die Geschwindigkeiten steigen und die Erreichbarkeit steigt, dann schlägt sich das direkt nieder im Abgleich der Märkte. Also egal welche Märkte das sind. Ob das ein Arbeitsmarkt zum Beispiel. Oder zum Beispiel der Markt für #00:39:40-0# (Wort). Also man konnte nachweisen, dass da bestimmte Elastizitäten vorhanden sind. Die andere Seite, also die grüne Seite oder die linke Seite, weil so habe ich das jetzt verstanden. Aufgrund dessen, das die stärker in den urbanen gebieten vertreten sind, zumindest hier in der Schweiz, aber glaube ich auch zum Teil in Deutschland, da sie dann diesen Druck ausüben, dass man in die andere Richtung geht. Also in diese nachhaltige Richtung. Also sie bestehen zum einen auf den öffentlichen Verkehr, aber was ist mit diesen Zwangverkehren oder das hast du, glaube ich, auch kurz angesprochen, dass man bestimmten motorisierten Individualverkehr schon in einer Stadt braucht, aber der ist dann quasi nur begrenzt. Kannst du darüber noch was sagen? #00:40:34-8#

#00:40:35-2# Person 1: Ja, also letzten Endes ist natürlich die Diskussion, die dann halt geführt wird ist immer, ok eben zu wie viel jetzt nicht nur Parkraum sondern vielleicht auch Möglichkeiten zur Mobilität für den motorisierten Individualverkehr. Wie viele Strassen sollen offen sein, wie lange sollen die offen sein. Eben für wen sollen die offen sein. Und das ist dann letzten Endes ein politisches Tauziehen. Es ist auch verständlich, ich bin jetzt selbst dieser Autofahrer, der auf dem Land in der Agglomeration gewohnt hat und in die Stadt ging, wann es ihm gepasst hat. Ich wohne seit ein paar Monaten mitten im Stadtzentrum, sehe mein Auto noch ein zwei Mal pro Monat. Ich habe es draussen parkiert irgendwo. Also ausserhalb der Stadt und brauche es dann wirklich nur, wenn ich irgendwie weiter verreise oder so. Es ist letzten Endes aufgrund der ganz unterschiedlichen Ansprüche, die diese Bevölkerungsschichten haben natürlich auch verständlich, dass man dann eben auch mitten in der Stadt das Gefühl hat: 'Hey, ihr braucht eure Autos nicht. Man kriegt hier alles in Laufdistanz geregelt'. Es gibt einzelne Aspekte, für die man das braucht. Was weiss ich, wenn die IKEA mir irgendwas liefern soll, dann aber bitte vor die Haustür. Am liebsten natürlich ins Zimmer. Aber da gibt es quasi dann, da soll dann Gewerbeverkehr soll hier erlaubt sein. Wenn ich morgens um 4 nicht mehr fähig bin, mich selbst nach Hause zu tragen, dann soll das gefälligst ein Taxi machen. Gut, dann machen wir das für Taxis. Gibt es auch viele Strassen, wo die Taxis quasi durchfahren können und normale Autofahrer nicht. Fahrrad ist natürlich auch ein grosser Punkt, der in der Stadt wohnt, der kann es im Normalfall, kann es über sich ergehen lassen, dass er auch vielleicht während der fünf Minuten Fahrt zur Arbeit, dass es da auch mal regnet. Das ist auch kein Problem. Im Allgemeinen, das öffentliche Verkehrsnetz in der Stadt ist sehr sehr gut ausgebaut. Entsprechend ist es selten bis nie erforderlich, dass man zumindest regelmässigen motorisierten Individualverkehr wirklich in Anspruch nehmen muss, wenn man hier ist. Das ist die andere Seite. Ich masse mir an, beide Seiten sehr gut zu

verstehen, weil ich beide Seiten eben erlebt habe. Auch während des Studiums habe ich im Stadtzentrum gelebt, während sechs Jahren. Aber ich kenne halt eben auch den typischen Agglomerations- oder eben Landmenschen, der genau im Gegenteil aufgewachsen ist. Der wohnt, was weiss ich, vier fünf Kilometer weg vom nächsten Bahnhof. Für den ist in diesem Denkmuster gar nicht möglich, dass man ohne ein Auto auskommt. Das ist gar nicht denkbar. Entsprechend wird wohl auch die Beziehung zu solchen, sofern man das Beziehung nennen kann, zu solchen zum motorisierten Individualverkehr ist da auch eine ganz andere, auch halt schon, und wird spätestens emotional aufgeladen, wenn einem der urbane Mensch, der angeblich noch nie eine Kuh gesehen hat, dann erzählen möchte, dass man sein Auto nicht braucht. Es sind beide Seiten sehr gut zu verstehen. Letzten Endes ist es wirklich die, ich sage mal, die Welt würde perfekt funktionieren, wenn man sehr viele Städte, zumindest vom motorisierten Individualverkehr fast gänzlich befreien würde. Es gibt ja auch diese Beispiele. Es gibt auch in der Schweiz Städte, die annähernd Autofrei, ok Städte ist übertrieben, aber Ortschaften, die annähernd Autofrei sind und die irgendwie, da funktioniert es irgendwie. Ob das, das kann eine Vision sein, ob das zum heutigen Zeitpunkt dann effizient ist, wage ich zu bezweifeln. Also da glaube, da sind wir doch auch, da sind wir doch, können wir doch froh sein, dass auch wenn die urbanen, ich sage jetzt mal, auch wenn in urbanen Zentren Mitte-Links oder Links-Grün dominiert, können wir auch, muss man doch auch sagen, dass es eine sehr, oftmals zumindest, eine sehr pragmatische Links-Grüne-Mehrheit ist, die sich wohl bewusst ist, dass sie beispielsweise auch finanzielle Ausgleichszahlungen aus der Agglomeration vom Land erhält entsprechend auch. Zumindest ein Stückweit auf die Leute schauen muss, die da draussen sind und ihnen quasi auch einerseits teilnehmen am kulturellen Leben in der Stadt, andererseits das aber auch finanzieren. Das ganze Konkordanzsystem, dass wir in der Schweiz kennen, das ermöglicht es letzten Endes schon auch, dass man sich über die Ideologiegrenzen hinweg doch sehr pragmatisch austauschen kann und insofern, und das ist dann halt auch wieder eine Eigenheit des schweizer Systems, wird es dann im besten Fall, wird das ganze System einfach träge und langsam und dann vielleicht tatsächlich der Innovation hinderlich. Das widerspiegelt aber letzten Endes nicht sehr oft auch, ich sage mal, die Mentalität, um es ganz krass zu verallgemeinern, des Schweizers. Also wir waren, wenn es darum geht neue Mentalitäten zu entwickeln oder neue kulturelle Ansätze - ich glaube, wir waren noch nie die schnellsten. Also das, vielleicht waren wir in sehr vielen Dingen gut, aber sicher nie schnell. Das glaube ich, kann man so schon sagen. #00:46:46-6#

#00:46:47-2# Interviewer: Also es ist ein interessanter Aspekt, dass auf die Kultur der Schweiz zurückzuführen, dass das so ist. Das man, weil letzten Endes geht es um den Kompromiss, welcher dann am Ende geschlossen wird zwischen den unterschiedlichen... #00:47:03-5#

#00:47:04-5# Person 1: Genau, es geht um den Kompromiss und der Schweizer ist ja quasi, zumindest von Weitem, ist er sehr an einem Kompromiss interessiert. Egal wo das so ist und man gibt sich lieber die Möglichkeit noch ein bisschen nett zu sein miteinander, auf das man sich am Ende wirklich irgendwo findet. Bei einer Lösung von mir aus, bei der sich keiner zu 100 Prozent durchringen, die zu 100 Prozent zu vertreten, aber man ist wenigstens beruhigt, dass alle in irgendeiner Form damit leben können. Und das bedingt natürlich einen längeren Prozess und so, das ist schon eine kulturelle Frage, die eben halt auch mit, ich sag mal, die sehr unaufgeregt und mit wenig Risiko daher kommt, eben

ausser mit der Tatsache, dass man halt wirklich langsamer ist. Das ist glaube ich, das hat schon einen Einfluss. Und das hat auch, wenn man die Schweiz mit dem umliegenden Ausland vergleicht, hat man halt auch gewisse Sachzwänge gibt es bei uns nicht. Ich sage, während in Deutschland in den frühen 2000ern die Agenda 2010 eingeführt worden ist, die gibt es in der Schweiz nicht. Es geht nicht darum, jeden oder viele, für eine grosse Mehrheit der Schweizer geht es nicht darum jeden Cent zwei Mal umzudrehen. Man leistet sich lieber den Luxus eben dann, vielleicht einmal ein bisschen länger zu haben oder halt ein bisschen mehr zu bezahlen für einen Service. Das ist zumindest eine solche kulturelle Finesse mache ich aus zwischen Deutschland und der Schweiz, was eben dann auf der deutschen Seite beispielsweise, das ist nur ein Beispiel, da gibt es eben dann die anderen kulturellen Einflüsse aus anderen Regionen - Italien und das Auto. Da möchte ich mal sehen, wer dann seine kleine Fiat mit irgendjemand anderen teilt. Ich glaube da ist die Intimität des Autos unter Umständen noch einiges grösser, ausser vielleicht in den wirklich urbanen Gebieten. Nein aber in Deutschland hat man natürlich auch den Vorteil, dass es sobald aufgrund eines neuen Geschäftsmodells irgendwo eine Effizienz in ökonomischer Hinsicht irgendwo sich die auftut, wird die auch genutzt und es wird auch aktiv das beworben und wirklich auch geschätzt. Wir sehen das auch bei uns. Die aktivsten oder mit zu den aktivsten Usern gehören Leute, die in irgendeiner Form diesen Zwängen unterworfen sind. Seien das jetzt Studenten oder Leute, die einen grossen ideologischen Spass haben am Teilen von Ressourcen. Es sind nie die, die einfach aus Bequemlichkeit sehen: 'Ah, ok, da könnte man noch ein bisschen Geld machen'. Weil das ist es letzten Endes nicht nur und weil es das nicht nur ist, ist es halt auch, dauert es sehr lang, bis eine solche Lösung in den Köpfen der Leute angekommen ist und vielleicht, ja vielleicht sogar zu lang. Je nachdem. Also jetzt, ich meine, ich, um hier den Bogen zu schlagen, es ist nicht so, dass wir das, das wir nicht ernsthaft überlegt hätten, das Private Parkplatzsharing weiter zu machen, weil auf der Basis, auf der wir es momentan haben, wäre es, wenn man es dem Aufwand gegenüber stellt den man hat, zumindest nicht, ich sage mal, es wäre kostendeckend. Und das würde für den heutigen Stand, ist das eigentlich schon viel erreicht und es würde eigentlich reichen, um es weiter zu betreiben. Nur da spielen natürlich immer noch andere Faktoren mit rein. Nicht alle Gesellschafter haben die gleichen Ansprüche, nicht alle haben dieselben Visionen und Ziele mit so einem Unternehmen und letzten Endes ist halt auch der persönliche Nutzen eines solchen Unternehmens deckt sich dann vielleicht nicht mit dem Nutzen, den ein solches Unternehmen für die Gesellschaft haben könnte. Und deswegen ja, stirbt vielleicht auch eine gute Idee ein bisschen zu früh. #00:51:14-6#

#00:51:14-7# Interviewer: Ich wollte nochmal kurz auf die: Also welchen Einfluss nimmt Park It jetzt auf die Automobilität jetzt direkt und warum es dazu kommt, dass es gerade diese Gesellschaften gibt, die zum Beispiel von der Idee nicht viel halten oder die dagegen sind. Kannst du dir vielleicht mal überlegen, wie beeinflusst eigentlich Park It? Weil eigentlich, also was ihr macht, wie ich das verstanden habe, ihr erweitert einfach das Angebot. Weil sonst eine Stadt, die sonst linksorientiert ist geht's eher darum, diesen Parkplatz zu reduzieren, damit die Leute noch mehr Sachzwänge haben. Also im Sinne von: 'Ok, da gibt es keinen Parkplatz, da fahr ich nicht mit meinem Auto sondern mit dem öffentlichen verkehr'. Und was ihr macht, ihr wirkt dagegen. SO habe ich das verstanden. Ist das so? #00:52:08-1#

#00:52:08-3# Person 1: Es ist genau letzten Endes, die Gretchenfrage eigentlich ist, wir behaupten etwas Gutes für den Stadtverkehr zu tun, also für die Minimierung des Stadtverkehrs zu tun in dem wir den Suchverkehr minimieren, weil wir der Ansicht sind, und das müssen wir natürlich auch aus professioneller Hinsicht, dass der Sucherverkehr ein ganz grosses Problem darstellt, insbesondere in Stadtzentren ist bis zu 30 Prozent von Suchverkehr in Stadtzentren die Rede. Und wir behaupten, dass unser System im Idealfall diese 30 Prozent Verkehr eliminiert. So und jetzt gibt es natürlich die andere oder die Kehrseite der Medaille. Wir erweitern das Angebot und bei einem erweiterten Angebot ist ganz normal, dass tendenziell eher ich das Auto nehme. Zumal ich, wenn ich mir über unsere Plattform einen Parkplatz suchen kann, ich diesen Suchverkehr vielleicht sogar viel eher in Kauf nehme, als wenn ich effektiv in die Stadt fahren muss und dann zehnmal um den Block fahren. Es gibt hier auch natürlich auch noch das andere, das versteckte Roadpricing in den Parkplatzgebühren. Wenn ich hier für nur zwei Stunden parkieren darf und diese zwei Stunden mich fünf Franken kosten, und ich bei uns auf der Plattform einen Parkplatz finde, der von mir aus das doppelte kostet, also zehn Franken, aber ich kann den ganzen Tag mein Auto da stehen lassen und muss nicht riskieren eine Busse zu erhalten, dann bin ich, den ich sage mal den normalen Automobilisten habe ich dann schon ein Schnäppchen geschlagen. Ja, all diese Gründe machen es ja nachvollziehbar, dass jemand auch etwas gegen unser System haben kann, weil er dann beispielsweise also die Stadt Zürich jetzt konkret. Es gibt auch andere Städte. Luzern mit denen haben wir auch konkret gesprochen. St. Gallen haben wir konkret gesprochen. Die sehen das, also St. Gallen ist politisch ein bisschen, ich sage mal ein bisschen weniger aggressiv; Zürich war uns, ich sage mal zumindest uns waren sie jetzt wohl gesonnen, der Idee gegenüber nicht wirklich, aber gut. Man hat das mal so ein bisschen geduldet. Luzern hat relativ klar signalisiert, dass man das nicht dulden werde. Es ist Tatsache, dass unsere Systeme, unser Marktplatz, dass der eine Verkehrspolitik von den Städten, wie sie gefahren wird, im Moment, wie sie gefahren wird, dass der sie auf den Kopf stellen könnte. Das wissen sie, das wissen wir und deswegen hiess es dann auch an einem gewissen Punkt, auch das ist mit ein Grund natürlich, das wir das Private Parkplatzsharing nicht in voller Konsequenz quasi dann weiter verfolgt haben, wurde uns dann gesagt: 'Wenn ihr dann einen Einfluss auf den Stadtverkehr habt, einen signifikanten, dann werden, spätestens dann werden wir euch verbieten müssen'. Ein bisschen salopp gesagt hatten wir natürlich einen Zielkonflikt. Wer möchte nicht erfolgreich werden? Und dann hat man das irgendwie bei, diese Zahl wurde nie explizit genannt, aber man hat so uns zu verstehen gegeben, dass bei vierstelliger Parkplatzanzahl, also irgendwo ab 1000 Parkplätzen, die dann auch regelmässig genutzt werden, dass man von Seiten der Stadt spätestens da uns einen Riegel zu schieben versuchen wird. Und da haben wir uns natürlich auch in juristischer Hinsicht schlau gemacht und letzten Endes, ja, jedes Gesetz kann von den Politikern dahingehend zumindest im Fall Zürich ist es nicht geändert, sondern einfach nur interpretiert werden, das wir hier ein Problem kriegen. Man sieht sich hier Lobbys ausgesetzt, die letzten Endes in diesem politischen Umfeld, in dem wir uns in der Stadt bewegen, relativ eindeutig sind. Also da haben wir keine Chance. Würden wir sowas auf dem Laden machen, werden wir beklatscht. Machen wir, gibt es Umfragen in Zeitungen, die durchaus vom urbanen Publikum gelesen werden, sind 90 Prozent dafür. Ich kann mir das sehr gut vorstellen. Ich bin für dieses System, es sei denn, es betrifft dann meine Nachbarschaft. Also das ist so ein bisschen der Vorgang. #00:56:52-8#

#00:56:53-0# Interviewer: Kannst du mir ein bisschen über den Einfluss der Lobbys nochmal erzählen? Also wie kommt das eigentlich zu Stande? Also wie muss man sich das vorstellen? Wie wird das ausgeübt dieser Lobbyeinfluss? #00:57:08-6#

#00:57:09-0# Person 1: Einerseits, es gibt letzten Endes ist Lobby. Es sind direkt, es sind die politischen Interessen, die sehr eng sehr sehr eng verbunden sind mit den dann zu brauchenden Verkehrsmitteln. Also wenn man Mitte-rechts, alles was bürgerlich ist, was konservativ ist, was entsprechend politisch die Heimat eher auf dem Land hat, ist letzten Endes Befürworters eines ausgebauten, gesunden, individuellen motorisierten Individualverkehrs. Und der Rest eben dann nicht und insbesondere geht dann eben auf ÖV. Tatsache, dass die Exekutiven in Städten, also das ist jetzt in Zürich ist es der Stadtrat, das sind sieben Leute, die oder sind es neun. Naja, eine kleine ungerade Zahl. Dass die Personen, die dahinter stehen, das die direkten Einfluss haben auf diese Politik. Sehr oft sind das dann Verordnungen, die einen gewissen Handlungsspielraum diesen Leuten zugestehen und es hängt extrem davon ab, ob jetzt so einer eben dann ein Mitglied der sozialdemokratischen Partei ist oder ein Mitglied der freisinnig demokratischen Partei. In Zürich hat es jetzt gerade einen Wechsel gegeben. Da ging das Verkehrsdepartement ging aus links-grüner Hand in freisinnige Hand. Aber auch hier wieder, man muss in der Stadt auch nächstes Mal wieder gewählt werden. Und die Wählerschaft in der Stadt ist durchaus links-grün, entsprechend wird auch ein freisinniges Mitglied eine zumindest nicht, zumindest keine Politik machen, die der links-grünen Wählerschaft allzu arg auf dem Schlips steht. Und hier haben wir das als einzige, als Einzige, also als einzige die schwerste Lobby für den motorisierten Individualverkehr ist das Gewerbe, das sind die kleineren Läden. Die Lobby für link-grün ist letzten Endes der typische urbane Einwohner, der was weiss ich, vielleicht Beamter ist, vielleicht sonst irgendwo im öffentlichen Dienst arbeitet. Sonst irgendeine Arbeit hat, die nicht direkt davon abhängt, ob jetzt jemand Auto fahren kann oder nicht. Und in der kleinen Schweiz, die sehr da ist nicht alles, da verläuft nicht alles entlang der institutionellen Linien. Da gibt es halt die Vereine und Clubs und eben Parten und was es auch immer alles gibt. Da gibt es immer wieder ganz Lokale, das kann man fast nicht verallgemeinern, da gibt es immer wieder ganz lokale Gruppierungen und Zusammenschlüsse, die dann eben konkret jetzt auf, vielleicht mit der Fülle an demokratischen Instrumenten, die die uns, die wir zum Glück haben, die dann konkret auf gewisse politische Exponenten Einfluss nehmen und da werden dann Petitionen eingereicht gegen einen Verkehrsminister oder eben für einen Spurabbau im Zentrum. Letzten Endes sind das alles demokratische Vorgänge, die aus unterschiedlichsten Kreisen dann eben supported oder bekämpft werden. Die Lobby letzten Endes ist nicht die professionalisierte Lobby, wie man sie vielleicht aus den USA kennt. Es kommt immer mehr bei uns, aber im Moment ist es noch immer so, dass das ad hoc Gruppierungen sind, die sich zu einem konkreten Thema dann wirklich zusammenschliessen und politische Kraft eben auch selbst ausüben können. #01:01:31-1#

#01:01:31-6# Interviewer: Die Gewerbelobby ist allerdings schon eine Handelskammer oder wie? #01:01:36-1#

#01:01:36-6# Person 1: Genau, da gibt es Gewerbevereine in den einzelnen Quartieren, also auch hier. Wenn es in einem Quartier dann um eine Tempo 30 Zone, um eine Barriere nachts um Zehn geht,

dann sind das lokale Gewerbevereine, die sich da stark machen. Die lokalen Gewerbevereine sind ganz ganz eng verflochten. Meistens dann eben mit bürgerlichen Parteien, also rechte, mitt-rechts Parteien. Also ob das dann Partei oder Gewerbeverein oder von mir aus auch der lokale Autohändler, den alle Einwohner kennen seit 50 Jahren und der was zu sagen hat. Aus welchen Kreisen sowas kommt, das ist schon fast sekundär, aber Hauptsache es baut sich da etwas auf. Auf der anderen Seite ist es eben dann sehr oft, beispielsweise auch, da haben wir eine ganz ganz starke Lobby, ja Lobby, ganz ganz starke Interessensvertreter mit auch starken Instrumenten ist der, beispielsweise der Verkehrsclub. Also es sind Verbände, die sich dem quasi dem nachhaltigen leben im Allgemeinen verschrieben haben. Der VCS, also der Verkehrsclub der Schweiz, der ist sehr sehr stark in städtischen Gebieten und hat entsprechend auch sehr starke Instrumente. Also es gibt beispielsweise ein Verbandsbeschwerderecht, von dem der VCS sehr oft Gebrauch macht. Da kann ein Verein oder ein Verband eben, immer oder sehr oft hat er die Möglichkeit von konkreten Massnahmen quasi betroffen zu sein. Und wenn man von konkreten Massnahmen betroffen ist, hat man das Recht Einsprüche zu erheben oder irgendwas zu verhindern. Und beispielsweise hat Zürich aufgrund dieses Verbandsbeschwerderechts, hat Zürich kein Fussballstadion. Diejenigen, die in Zürich ein Fussballstadion möchten kämpfen seit x Jahren dafür und es gibt eben demokratische Mittel, mit denen man so etwas verhindern kann. Das ist nur ein Beispiel. Aber da war insbesondere auch Unmut entstanden aufgrund der Tatsache, dass es sehr sehr viele Parkplätze gegeben hätte. Also es sind immer wieder die Verkehrspunkte, die solche Grossprojekte auch zu Fall bringen können und in so einem Verkehrsclub kann man sich wunderbar organisieren. Auch wenn man, ich sage jetzt, auch wenn man in Genf wohnt kann man mit so einem Vehikel dann in Zürich Einfluss nehmen und findet ohne Weiteres natürlich genügend support. Also das ist eh nicht das Problem, politischen Support findet für solche Anliegen immer, weil ja die Schweiz. Auch hier wieder, die Schweiz ist nicht Deutschland. Ein Fussballstadion brauchen wir nicht zum Überleben. Und wir kriegen es auch nicht begründet mit der Qualität unserer Nationalmannschaft. Das ist natürlich schon was anderes. #01:04:45-6#

#01:04:46-0# Interviewer: Also ich sehe, das war technologisch-ökonomisch gesehen, war das eigentlich alles, so ein System für private Parkplatzbewirtschaftung ist ohne Weiteres möglich. Das habt ihr bewiesen auch mit eurem Unternehmen. Allerdings politisch und kulturell oder gesellschaftlich gesehen, da gibt es bestimmte Limitationen in den oder bestimmte limitierte Spielräume, in denen ihr euch dann bewegt und da habt ihr dann irgendwelchen Einfluss oder irgendwelche, wie soll ich das bezeichnen, so wie du es gesagt hast, irgendwelche Gesellschaften, gab es dort, die einfach negativen Einfluss auf eure Entwicklung genommen haben, oder? #01:05:33-8#

#01:05:34-1# Person 1: Also ich glaube man darf sich, also ich möchte oder es ist auch nicht so, dass wir so allzu sehr Opfer sind. Wir sind mit Sicherheit wie mit all diesen neuen Technologien, weiss man nie recht, wenn man so etwas anstösst, wie schnell wird so was aufgenommen. Im Falle eines Start-Ups muss das schnell sein. Wenn es nicht schnell ist, dann muss das Start-Up sehr sehr gut kapitalisiert sein, um wirklich Durststrecken über Jahre aushalten zu können. Also wie gesagt, was unseren Businessplan angeht, wir haben das eigentlich gar nicht so schlecht vorausgesehen. Wir wussten, dass es da eine Durststrecke von etwas zwei Jahren geben wird, bis das wirklich zumindest kostendeckend wird. Das ist eigentlich so. Wir sind heute an einem Punkt, es gibt ja auch noch, es gibt

noch unsere Konkurrenz. Also wir sind heute an einem Punkt, an dem ich sagen muss, ich bin überzeugt, dass dieses System auch eben Gewinne abwerfen kann. Aber, das ist jetzt das kulturelle Dinge gewesen, weil es braucht einfach Zeit bis die Leute das irgendwie checken, und wir haben uns natürlich mehr erhofft, es ist nicht mehr geworden und im Nachhinein kann man sagen, das wusste man. Also der Schweizer ist, oder im Allgemeinen die Gesellschaft muss drei Schritte zugleich machen, bis sie auf unserem System ist, weil man muss Parkplätze teilen, man muss Smartphone brauchen, um einen Parkplatz zu buchen und zu bezahlen. Das sind alles neue Vorgänge, die zuerst gelernt werden müssen. Dieses kulturelle Ding, möchte ich sagen, das ist, das konnten wir anständig antizipieren und haben das auch soweit in den Griff gekriegt. Das andere und wenn das mit dem kulturellen zusammenspielt, dann ist es halt, dann wird es einfach nicht mehr sehr lukrativ, wenn man weiss, dass man in der Grösse, in der Skalierbarkeit beschränkt wird über kurz oder lang. Und das ist tödlich. Also das, das habe ich auch mit, du hast Car to go erwähnt. Ich habe da auch mit Leuten von Carsharing-Plattformen gesprochen, von Carsharing-Plattformen, die schon in diversen Städten unterwegs sind. Die haben gesagt, die hätten sich Zürich angeschaut, und hätten mit den Verantwortlichen in Zürich gesprochen und die Rückmeldung da, die Gespräche, der Verlauf der Gespräche sei nicht sehr vielversprechend gewesen. Es hiess durch die Blume, was es auch uns gegenüber hiess: 'Hey, wir möchten heute schon, wir möchten jetzt schon an der Vision arbeiten, unsere Stadt Autofrei zu bringen und erachten all diese Lösungen bestenfalls als Übergangslösungen, um diese Vision zu erreichen und möchten diesen Schritt quasi nach Möglichkeit überspringen'. Das, ich sage mal, die Kombination dieser beiden Restriktionen, also einerseits das Kulturelle, andererseits das Politische, das hat zumindest dazu geführt, dass wir in anderen Gebieten mit unserer Technologie viel, auf viel fruchtbareren Boden gefallen sind. Wir haben beispielsweise an, wie du gesagt hast zu Beginn, mit der Swisscom. Wenn man beispielsweise an Firmen denkt, die ihre Parkplätze intern effizienter nutzen möchten. Weil die interessiert, die haben meist, was ihre eigene Mobilität angeht keine Visionen, die irgendwie 20 Jahre in der Zukunft liegen. Sondern die müssen Cash Flow erwirtschaften und zwar heute. Entsprechend heute eine passende Lösung haben für die nächsten zwei Jahre und alles andere ist dann wieder was Neues. Die Kultur da ist ganz anders. Die ist meistens dann auch, ich sag mal auch, businessgetrieben. Dasselbe und entsprechend rationaler, wahrscheinlich, und dasselbe mit der Politik. Die Politik die gibt's da nicht, besser gesagt die wird einfach quasi von oben her aufoktroyiert und ist auch entsprechend dann weniger diffus und besser mit den Ansprüchen abstimm bar. Nicht zuletzt deswegen ist es für uns auch eine Frage der opportunitätskosten. Ok, wir konzentrieren uns auf Businesslösungen, verkaufen unseren Quellcode vielleicht noch ein paar Mal an interessierte Firmen und lösen damit viel mehr, als wenn wir uns um den Parkplatz von der Frau Müller kümmern. Zwei Stunden pro Tag. Obwohl sie ihn nur eine halbe Stunde pro Tag vermietet. Das ist ein extremes Ungleichgewicht #01:10:27-5# (Worte) auch gibt. #01:10:30-8#

#01:10:31-7# Interviewer: Diese kulturelle-gesellschaftlichen Voraussetzungen, das habe ich richtig verstanden, das ist einfach nicht genug skalierbar? Weil die Leute noch nicht eingestellt oder da sehr ihr einfach nicht das Potential mehr? #01:10:46-9#

#01:10:47-1# Person 1: Doch. Beim kulturellen-gesellschaftlichen Aspekt, es ist skalierbar. Wir wachsen bis zu dem Punkt an dem es ja heute jetzt einstellen. Aber wir wachsen da zu langsam, um es

Investoren oder auch politischen Lobbyisten oder sonst, ich sage mal, Sympathisanten von uns, um es ihnen schmackhaft zu machen. Wirklich Risiken auf sich zu nehmen, um dieses Unternehmen nach vorne zu bringen. Es ist was, was man organisch wachsen lassen könnte. Es ist was, wo man strategisch mittelfristig investieren könnte. Es ist aber nicht was, wo man einen relativ schnellen Return sieht und aufgrund des relativ des Wachstums, das eher durch Überzeugungsarbeit und eben mit der Zeit kommt und nicht aufgrund von aggressiven Salesstrategien, die eh, auch hier wieder: Dem Schweizer oder wo der Schweizer nicht so zugänglich ist, wie vielleicht andere Kulturen und das ist sekundär. Primär ist das klare politische Statement, dass man das nach Möglichkeit nicht unbedingt möchte. Also das, ich glaube, das ist schon überwiegend. #01:12:24-8#

#01:12:25-1# Interviewer: Jetzt wollte ich nochmal kurz, wir nähern uns dem Ende langsam, ich möchte dir auch nicht allzu viel Zeit nehmen. SBB, also die übernehmen das jetzt. Kannst du den Hintergrund nochmal erklären, was hat jetzt SBB damit vor? Das heisst, die private Parkplatzbewirtschaftung mit eurem System wird aufgegeben, wird eingestellt und die werden das jetzt wahrscheinlich intern nutzen oder was machen sie mit der Technik? #01:12:50-8#

#01:12:51-1# Person 1: Genau, es zeichnet sich auch am Beispiel der SBB wunderbar ab. Die SBB hat von Beginn weg, die fand das, die einzelnen Exponenten fanden das ein sehr interessantes System, was wir hier machen. Haben aber von Beginn weg nicht auf das Teil von Privatparkplätzen gezielt, weil das schlicht und einfach nicht im strategischen Bereich der SBB ist, im Gegenteil. Teilweise eben sogar kontraproduktiv. Man bringt keinen mit seinem Auto, also man möchte niemandem den Anreiz setzen mit seinem Auto in die Stadt zu kommen. Der soll gefälligst den Zug nehmen, weil das ist ja SBB. Dazu kann man sagen, haben wir uns, hat unser System sich dann mit den SBB-Parkplätzen, ich möchte nicht sagen selbstkonkurriert, das wäre ein bisschen verwegen. Faktisch gab es User der SBB-Lösung und User unserer Lösung, aber das ist selten so, dass sich das dann überschnitten hätte. Aber die SBB hat von Beginn weg den Anspruch gehabt, dass ihre Parkplätze, die SBB hat 25000 Parkplätze an den Bahnhöfen in der Schweiz, dass man an diesen Bahnhöfen, das Problem das du gerade vorhin hattest, eben nicht mit Kleingeld hantieren möchte. Da kommt noch eine grosse #01:14:15-1# (Wort). Der Zug fährt und der fährt auch, ob du nun drin sitzt oder nicht. Das heisst, in den 20 Sekunden, die du dann noch dieses Kleingeld raus kramen solltest, hast du oft keine Zeit dafür sondern du musst rennen, du musst das Auto verlassen und so weiter. Die hatten den Anspruch von Beginn weg einen sehr sehr viel höheren Komfort dem Kunden zu bieten, weil man kann seine Bahntickets kann man über eine App kaufen. Beispielsweise das ist extrem beliebt. Wir haben jetzt auch das Pilotprojekt das jetzt ein Jahr läuft mit der SBB. Das ist sehr sehr sehr gut angekommen bei den Kunden. Es hiess immer nur: 'Wann kommen die nächsten Bahnhöfe', 'Warum nicht schon lang', 'Ah, endlich'. Also das ist etwas, wo der Kunde eigentlich dem Anbieter schon voraus ist. Es gibt, man plant heute alles, man kauft alles über eine App, nur der Parkplatz ist noch so ein bisschen von Gestern. Die SBB hat diese Lösung getestet mit uns. Die hat sie für gut befunden, war dann bereit für die Technologie Geld auf den Tisch zu legen und wir hatten letzten Endes die Wahl, möchten wir der SBB unsere Technologie einfach verkaufen und dann weitermachen wie bisher oder ist es wirklich das Filetstück, das wir hier quasi aus der Firma verkaufen und möchten wir da nicht uns neuen Projekten widmen, die

das Privat Parkplatzsharing zumindest nicht mehr als Marketing-Aushängeschild haben. Weil faktisch, retrospektiv muss man sagen, war es das. Also wir haben PR, wir haben so viel Platz in Zeitungen gekriegt, wie sonst selten ein Start-Up. Wir haben die ganze politische Diskussion für unsere PR-Zwecke nutzen können. Nicht in dem wir aktiv mitgemacht haben, aber in dem wir uns treiben haben lassen in diesem Spiel. Und haben durch all das sehr sehr viel Aufmerksamkeit gekriegt. Nicht zuletzt von der SBB. Entsprechend konnten wir das für unsere Zwecke nutzen. Aber die Idee des privaten Parkplatzsharing, die wird, da bin ich sicher, die ist nicht tot, also die lebt weiter, auch mit dem Konkurrenten und die wird zu einem späteren Zeitpunkt wohl wieder aktuell. Vielleicht noch nicht mal mit Parkplätzen, vielleicht auch mit anderen Dingen. Man sieht es ja, Air'n'B mit Wohnungen etc. Also das ist, ich glaube das bleibt, diese Idee bleibt. In welcher Form, mit welchem Nutzen, das weiss ich jetzt noch nicht. Also die SBB ist hier auch einfach. Die SBB hat schon von Beginn weg gesagt: ' wir sind auch einfach die Falschen, die sich diese Frage stellen. Wir haben nichts mit motorisiertem Individualverkehr zu tun und möchten das auch weiterhin nicht. Das ist kontraproduktiv für die eigene Strategie'. Deswegen hätten wir das Dritten anvertraut. Da kam es nicht zur Einigung. Ist für uns nicht weiter schlimm, weil wir eben die Technologie anderweitig verwenden, verwerten konnten. #01:17:42-7#

#01:17:43-1# Interviewer: Und eine letzte Frage: Wo funktioniert das? Gibt es Städte auf der Welt, wo ähnliche Technologien eingeführt worden sind und wo sie dann einfach mal ihren Erfolg feiern? #01:17:54-7#

#01:17:55-1# Person 1: Zu diesem Zeitpunkt wissen wir es nicht gesichert. Also wir hatten keinen Einblick in Bücher. Wir wissen aber beispielsweise, dass es in den USA, ich sage mal in sehr sehr fortschrittlichen oder in einer der fortschrittlichsten Städte, wenn es um solche Dinge geht: San Francisco. Also das ganze Einzugsgebiet da um Silicon Valley. Da gibt es mittlerweile so viel Konkurrenz in diesem Gebiet. Also es gibt dort mehrere Firmen, die genau dasselbe anbieten. Mit unterschiedlichsten Technologien auch. Dann eben auch weiterführenden Technologien. Diese Firmen haben teilweise Unsummen an Kapital anziehen können in den ersten Jahren des Bestehens. Das Autofahr- und Parkverhalten auch der Need für solchen motorisierten Individualverkehr, der ist ganz anders in den USA. Da ist es keine Diskussion, dass es braucht die nächsten xxx Jahre. Denn da ist ÖV schon nicht so ein Thema wie bei uns. Da funktioniert's. Und zwar eben, ich weiss nicht wie gut, aber es funktioniert und es gibt da Leute, die daran glauben. Insofern bin ich, ich bin gespannt, ob wir die Transformation in die neue Mobilität so schnell hinkriegen oder ob nicht irgendwann auch in Europa man einsieht, dass solche Übergangslösungen, die man als solche Übergangslösungen sieht, dass die vielleicht doch ein bisschen länger dann bestehen, als man sich das erträumt hat. #01:19:35-3#

#01:19:35-6# Interviewer: Wie heissen die grossen Anbieter? #01:19:37-6#

#01:19:37-8# Person 1: Parking Panda, ist einer. Dann, wie heisst der nochmal. Also Parking Panda ist sicher der Grösste. Park at my House ist soviel ich weiss der Erfinder des Systems. Das sind Briten, die sind jetzt aber auch in die USA expandiert. Da gibt es noch einen anderen, der fällt mir gerade nicht ein. #01:19:59-4#

#01:20:00-1# Interviewer: Und hier in der Schweiz eure Konkurrenz? #01:20:01-7#

#01:20:02-0# Person 1: Park U. Und dann gibt es auch in Deutschland. Als wir hier gestartet sind, da ging es vielleicht zwei Monate, da hat es in Deutschland auch. Ampido ist noch so ein Konkurrent der in Deutschland, also Konkurrent eben, der in Deutschland aktiv ist. Ja und da gibt es wirklich, ich glaube da gibt es sehr sehr viele im Moment. Also ich habe irgendwann aufgehört mir die Namen zu merken. Das ging dann sehr schnell. #01:20:34-8#

#01:20:35-2# Interviewer: Bei solchen Mobilitätskonzepten oder jetzt Parkplatzbewirtschaftung, was glauben Sie, wie wichtig sind die strategischen Kooperationen dabei? #01:20:45-6#

#01:20:46-0# Person 1: Extrem wichtig. Extrem wichtig. Für uns war das ein riesen Glücksfall, also es war sensationell auf die SBB gestossen zu sein. Obwohl das, vielleicht kann man hier noch nicht mal von einer strategischen Partnerschaft sprechen. Sondern wir hatten einfach einen Grosskonzern, an den wir uns ein Stückweit anlehnen konnten. Das ist immer schön für ein Start-Up, wenn's dann vielleicht nicht mehr ganz so schnell gehen muss oder nicht mehr, wenn auch nur mal 100 Flyer von irgendjemanden anderen bezahlt werden. Extrem wichtig scheint mir strategische Partnerschaft zu sein mit Autokonzernen beispielsweise. Es sind Autokonzerne, die auch interessiert sind an solchen Lösungen. Weil interessant wird es dann, wenn man solche Apps, wenn man das Handy mit Auto verbinden kann. Also jetzt iOs in the Car oder dann eben auch alle vergleichbaren Angebote. Also hier vielleicht auch strategische Partnerschaften mit, ich sag mal Herstellern von IT-Lösungen. Das kann sehr spannend sein. Strategische Partnerschaften auch mit anderen Betrieben, die im Dunstkreis der Mobilität sind. Also Parkhäuser oder öffentliche Verwaltungen. Also beispielsweise eben jemand der interessiert ist, solche Lösungen für eigene Mitarbeiter zu... Swisscom beispielsweise. Es kommt auch nicht von ungefähr, dass die Swisscom sich während doch längerer Zeit auch für uns interessiert hat. Für unser Geschäftsmodell. Alles was sich so im Bereich der Mobilität und an diesen Schnittstellen eben mit Internet und Auto und so bewegt, hat sich gezeigt, ist sehr interessiert an solchen Lösungen und auch an potentiellen strategischen Partnerschaften. Aber und das ist dann wieder schlecht für uns quasi: natürlich nicht exklusiv mit irgendwelchen kleinen Start-Ups sondern möglichst alles. Möglichst irgendwie Meta-Portale errichten und dafür finden sich natürlich dann, das wird dann natürlich, das ist, liegt in der Natur der Sache, das solche Dinge natürlich weniger interessant sind für einzelne Firmen, weil die Konkurrenz somit dann auch profitiert von sowas. Dann ist es natürlich wieder schwierig. Aber ich glaube das ist, auch aus Gesprächen mit unserer Konkurrenz, mit Park U, weiss ich, dass das Establishment von grossen strategischen Partnerschaften, die einem dann eben auch einen Namen geben, ein gewisses Image grad schon irgendwie mit transferieren. Das ist sehr sehr wichtig, weil man halt doch letzten Endes, wenn man viele Parkplätze bewirtschaften möchte, dass man sehr schnell auf dem Level der Grossfirmen und Grosskonzerne ist. Und da ist es immer gut, wenn man noch einen in der Hinterhand hat. #01:23:53-7#

#01:23:53-9# Interviewer: Und das wird jetzt wirklich die letzte Frage sein. Du hast diese neue Mobilität noch erwähnt. Das würde mich interessieren, was du darunter verstehst. Was wird die neue Mobilität sein? #01:24:03-1#

#01:24:03-7# Person 1: Ja, ich denke bei neuer Mobilität kommt mir gerade das selbstgesteuerte Google-Auto in den Sinn. Es wird wohl so sein und das tut mir persönlich natürlich weh, dass ein Auto nichts weiter sein wird als ein Fortbewegungsmittel und null Emotionalität dahinter. Das wird genau wie die U-Bahn. Das wird einfach weder meins noch deins sein und das sind dann irgendwelche effizient betriebenen grösseren oder kleineren Gefässe, die da irgendwelche Leute transportieren. Es wird in die Richtung gehen, dass quasi öffentlicher Verkehr mit all seinen Merkmalen elektrifiziert, höchstwahrscheinlich, fremdgesteuert, höchstwahrscheinlich, nach irgendwie nach gewissen Fahrplänen organisiert, dass das vermischt oder vermengt wird mit den Aspekten des privaten Verkehrs. Also eben Exklusivität, zumindest für eine gewisse Zeit, in einem gewissen Raum und ein gewisses Minimum an Komfort. Also, das schon eher sich am Privaten orientiert als am Öffentlichen und eine extrem gesteigerte Flexibilität und Verfügbarkeit. Das ermöglicht quasi der technologische Fortschritt, den wir sehen in den letzten Jahren. Das wird sich vermengen und irgendwann wird wohl die Zeit da sein, wo man gar nicht mehr von motorisiertem Individualverkehr sprechen kann oder von öffentlichem Verkehr, weil das alles so vermengt ist. Aber wie das genau kommen wird, das.... #01:26:08-0#

Expert Sessions 3: Acquiring knowledge for developing the case study 'City of Basel' and establishing the 'Transformative Literacy'

List of Conducted Expert Interviews:

No.	Coding	Institution	Date of the interview
1	20140827_BS01	Head of cantonal mobility strategy (1. interview)	27.08.2014
2	20140828_BS02	Head of transport and mobility at a Swiss consultancy for engineering and planning	28.08.2014
3	20140829_BS03	Politician and cycling propagator	29.08.2014
4	20140904_BS04	Head of the department of cantonal spatial development	04.09.2014
5	20140905_BS05	Head of the cantonal planning office	05.09.2014
6	20140908_BS06	Head of mobility at the cantonal public works service	08.09.2014
7	20140909_BS07	Expert for transport systems at a Swiss engineering services company	09.09.2014
8	20140911_BS08	Project lead for sustainability at a planning office of administrative authority (1. interview)	11.09.2014
9	20140912_BS09	Head of the office of mobility	12.09.2014
10	20140915_BS10	Head of the agglomeration program	15.09.2014
11	20140916_BS11	Head of traffic planning at a Swiss architecture and planning company (1. interview)	16.09.2014
12	20140917_BS12	Politician and a member of the cantonal grand council	17.09.2014
13	20140925_BS13	Head of the cantonal traffic police	25.09.2014
14	20140926_BS14	Representative of the cantonal traffic police	26.09.2014
15	20140929_BS15	Representative of the finance department	29.09.2014
16	20141008_BS16	Director at a commerce chamber 1	08.10.2014
17	20141104_BS17	Head of the office of mobility	04.11.2014
18	20141013_BS18	Project lead for sustainability at the planning office of the administrative authority (2. interview)	13.10.2014
19	20141023_BS19 field notes / recording	President of a Swiss automobile association	23.10.2014
20	20150308_BS20 field notes / recording	Director at a commerce chamber 2	08.01.2015
21	20160308_BS21 field notes	Head of cantonal mobility strategy (2. interview)	08.03.2016
22	20141027_BS22	Head of traffic planning at a Swiss architecture and planning company (2. interview)	27.10.2014

Interviewer: Also wir haben also ich will das so kurz wie möglich für Sie halten, so 45 bis 60 Minuten und das ist der Leitfaden, den ich vorbereitet habe. #00:00:16-9#

#00:00:17-7# Person 1: Bis zwölf habe ich gut Zeit. #00:00:19-1#

#00:00:19-2# Interviewer: Bis zwölf? Perfekt, dann passt das ja. Also wir können diese Fragen dann abarbeiten, aber es hat sich in den Gesprächen bereits herausgestellt, dass es eher dann flexibel gelaufen ist. Also je nachdem welche Themen kommen. Vielleicht erzählt Sie mal kurz über die Mobilität an sich. Also was verstehen Sie unter nachhaltiger Mobilität bezogen jetzt auf Basel-Stadt? Oder vielleicht fangen wir woanders an: Was ist für Sie Mobilität und wie beeinflusst sie dann die Attraktivität, die Wirtschaft einer Stadt, die Qualität? #00:01:05-1#

#00:01:04-8# Person 1: Doch schwieriger die Frage. Mobilität ist die Möglichkeit, glaube ich, irgendwo Aktivitäten zu vollbringen. Also Einkaufen, Freizeit, Arbeiten und die äussert sich natürlich dann in der Ortsveränderung. Die Stadt ist aber die, die die Mobilität ermöglicht, indem die Aktivitäten alle auf engem Raum vorhanden sind. Also sehr viel Mobilität, die es durch die räumliche Anordnung schon gibt. Durch die Ausübung der Mobilität entsteht Verkehr, also wir unterscheiden eigentlich die zwei Begriffe. Und Verkehr wird dann häufig sehr negativ bewertet, der braucht Flächen, der braucht Energie, der macht Lärm, der macht Emission, etc. Also eine nachhaltige Mobilität wäre dann quasi möglichst viele Angebote zu erreichen mit möglichst wenigen negativen Auswirkungen des Verkehrs. Das heisst, Energie effiziente Abwicklung, emissionsarm und vielleicht das soziale nicht ganz vergessen. Dass die Verkehrsangebote für alle zugänglich sind, zu einem vernünftigen Preis. #00:02:25-2#

#00:02:25-4# Interviewer: Wenn Sie mir noch kurz über das Wirtschaftliche, über diese Initiative, die wir bereits angesprochen haben - Geschwindigkeit, Erreichbarkeit, noch kurz Ihre Stellungnahme dazu geben. #00:02:39-6#

#00:02:39-7# Person 1: Ja, ich glaube die, das Mass für Mobilität ist Erreichbarkeit, eigentlich. Also wie viel Aktivitäten erreicht man in einer bestimmten Zeit oder wie viel kann man in einem Tag überhaupt abfahren. Und damit wird die Erreichbarkeit, ist die Mobilität dann sehr gross, entweder wenn ich eine sehr dichte Stadt habe oder sehr viele Aktivitäten auf kleinem Raum oder wenn ich entsprechend schnell vorwärts komme. Und die beiden Ausprägungen stehen ein bisschen im Widerspruch zueinander. Also rasche Verkehrssysteme brauchen viele Platz und reduzieren damit die Erreichbarkeit. Da kann ich Ihnen auch noch gern einen Artikel zustellen. Die Schlussfolgerung für Basel, die wir dann konkret ziehen, und die glaube ich zumindest in der Schweiz in Verkehrsplaner Fachkreisen relativ anerkannt ist, ist quasi das Ziel der dichten Stadt, der kurzen Wege. Das heisst, dass man mit Fussgänger und Velo möglichst viele Aktivitäten erreichen kann. Also das man quasi seine Mobilität ausüben kann ohne viel motorisierten Verkehr zu benötigen. #00:04:07-5#

#00:04:08-8# Interviewer: Diese Einstellung der Verkehrs #00:04:14-8# (Wort) in der Schweiz. Ist das aufgrund der Gegebenheiten in der Schweiz, weil die Städte schon recht dicht sind, weil der Raum sowie so knapp ist. Wie würde man das zum Beispiel in den USA sehen? Ja, da sind die Städte natürlich viel anders. #00:04:33-8#

#00:04:34-2# Person 1: Also die amerikanischen Städte werden hier natürlich eher als abschreckende Beispiele benutzt. Wie die Fachwelt in Amerika das sieht, weiss ich nicht, aber ich denke es ist nicht nur der knappe Raum, der zu diesen Erkenntnissen führt, sondern auch einfach quasi die Effizienz, der Energiebedarf der eine auf Auto ausgerichtete Stadt hat. Vielleicht die Erkenntnis, die Ausrichtung aufs Auto führt in eine Sackgasse, weil die trotzdem die Dichte haben müssen und der Verkehr nie stau los bewältigt werden kann. Es wird dann natürlich auch in ökonomischer Hinsicht sehr ineffizient. Also wenn sie eine Dichte haben wollen und alles mit dem Flächenintensiven Auto, dann brauchen sie mehrstöckige Verkehrsanlagen und die wären nämlich sehr viel teurer. #00:05:40-2#

#00:05:41-7# Interviewer: Das würde bedeuteten, das Ziel ist, also das Hauptziel ist, Energiereduktion oder den Bedarf an Energie für die Mobilität zu reduzieren oder ist das zum Beispiel dann die Lebensqualität der Menschen zu erhöhen in einer Stadt? Also wenn sie dann einfach dann an ein Hauptziel denken würden, was wäre dann das Hauptziel einer nachhaltigen Mobilität? #00:06:04-5#

#00:06:06-6# Person 1: Stimmt der Begriff der Nachhaltigkeit, sagt eben aus, dass es nicht ein Hauptziel geben kann. Der wirtschaftliche Aspekt wäre die Effizienz, also möglichst wenig Energie und Kosten zu brauchen für die Mobilität. Der Umweltaspekt, also möglichst wenig Emissionen und der soziale Aspekt, einerseits die soziale Zugänglichkeit zum Verkehr aber auch die Lebensqualität sehe ich da sehr stark. #00:06:38-2#

#00:06:38-7# Interviewer: Wo bleibt dann das Gewerbe? #00:06:42-1#

#00:06:43-7# Person 1: Durchaus auch bei der Wirtschaft. Stimmt, Wirtschaft habe ich abgekürzt wirtschaftlich - ist den Verkehr wirtschaftlich abwickeln, aber auch den Verkehr ermöglichen, damit die Wirtschaft prosperieren kann. Also Vision, als Vision unseres Amtes, in unserer Strategie haben so einen Dreiklang. Weiss nicht ganz auswendig, also die Lebens- und wirtschaftsfreundliche Stadt. Das sollte ich doch auswendig wissen. "Wir bringen städtische und regionale Mobilität mit urbaner Wohnqualität und wirtschaftlicher Standortkunst in Einklang". Der Versuch, dass in einem Satz irgendwie in einer Vision zusammenzufassen. #00:08:04-0#

#00:08:02-4# Interviewer: Aber die einzelnen Ziele stehen eigentlich in Konkurrenz miteinander? Und was bedeutet das jetzt gerade für einen Strategen, wie Sie oder für die Zukunft der Verkehrsplanung. Also wir kann man dann die unterschiedlichen Ziele und unterschiedliche Wünsche in einer Stadt dann in Einklang bringen? #00:08:27-6#

#00:08:28-9# Person 1: Schwierig, wenn man ein Gleichgewicht sucht zwischen den verschiedenen Vor- und Nachteilen. #00:08:35-8#

#00:08:36-3# Interviewer: Das kann man nicht quantifizieren, nehme ich an? #00:08:41-6#

#00:08:42-1# Person 1: Nein. Also haben wir noch nie versucht. Das ist auch sehr schwierig, das in eine Optimierungsfunktion rein zupressen. Auch weil die, also einerseits wahrscheinlich theoretisch die Funktion herzuleiten und dann noch viel schwieriger, die entsprechenden Daten zu finden, dass man es auch wirklich quantifizieren kann. Ich glaube, ein qualitatives Annähern, das natürlich immer auch von gesellschaftlichen und politischen Werten geprägt ist, ob es eher in die eine oder eher in die andere Richtung geht. #00:09:17-9#

#00:09:18-8# Interviewer: Das bedeutet jetzt, bezogen auf die eine Erkenntnis, dass das Zwischenspiel zwischen der Gesellschaft und Politik ist, passiert das auf der politischen Ebene, dass dort zum Beispiel ein bestimmtes Angebot gemacht wird der Gesellschaft und die Gesellschaft nimmt das an oder lehnt das ab, wie es gerade im Falle der Um-Verkehr-Initiative oder im Falle des Gegenvorschlages und das ist immer so ein Hin und Her, bis man diese Balance findet? #00:09:57-3#

#00:09:57-5# Person 1: Ja, und wir als Fachleute sollten quasi versucht sein, aber das ist sehr schwierig dadurch zukommen, quasi immer beide Seiten zu zeigen. Also den Leuten, die jetzt einfach die Verkehrsreduktion wollen, egal was es kostet, den auch zu zeigen, was es für negative Konsequenzen haben kann. Und den anderen Leuten, die nur Verkehr, nur Auto gerechte Stadt wollen, den aufzuzeigen, was das für die Lebensqualität heisst. Also hier so etwas wie der fachliche Schiedsrichter so gut es geht, versuchen zu spielen. So sehen wir unsere Rolle. #00:10:37-7#

#00:10:37-8# Interviewer: Können Sie das vielleicht irgendwie qualitativ beschreiben? Also aus der Perspektive der Leute, die dann den Verkehr soweit wie möglich reduzieren wollen. Was würden Sie denen sagen, was sind dann die negativen Auswirkungen auf die Stadt oder speziell auf Basel-Stadt? #00:10:53-9#

#00:10:54-2# Person 1: Eben natürlich die Befürchtung der Wirtschaft, dass die Wirtschaft nicht mehr funktioniert, das die Arbeitsplätze verloren gehen, das der Wohlstand reduziert wird. Das vielleicht die Lebensqualität gar nicht besser wird, nur weil der Verkehr reduziert wird. Weil wenn wir den Verkehr nur mit Staus reduzieren können, dann haben wir in Sachen Lebensqualität gar nicht gewonnen. #00:11:18-2#

#00:11:18-9# Interviewer: Und umgekehrt? Also denen, die da sich für den Verkehr einsetzen? #00:11:27-3#

#00:11:27-9# Person 1: Denen muss man sagen, dass jede Autofahrt auch externe Effekte hat, die sie berücksichtigen sollten, in ihrer Erwägung. Und das quasi die autogerechte Stadt, wenn sie denn komplett entvölkert ist, der Wirtschaft auch nichts mehr bringt. #00:11:49-3#

#00:11:50-1# Interviewer: Und so kann man sich dann an die unterschiedlichen Parteien annähern, oder? #00:11:59-1#

#00:11:59-4# Person 1: Es ist unsere Hoffnung, dass sie sich annähern, aber die Realität zeigt, glaube ich, dass mit rationalen Argumenten sehr wenig zu machen ist. Also die Verkehrsdiskussion ist aus meiner Sicht sehr ideologisch geprägt. Und man sieht nur seine eigenen Argumente und die anderen werden komplett ausgeblendet. Von beiden Seiten. #00:12:28-1#

#00:12:26-6# Interviewer: Das merkt man tatsächlich. Ist denn eine radikale Reduktion der Automobilität denn wünschenswert aus Sicht einer Stadt wie Basel? #00:12:42-2#

#00:12:42-3# Person 1:Aus meiner persönlichen Sicht, ja. Es ist jetzt die Frage, was heisst radikal? #00:12:50-0#

#00:12:49-7# Interviewer: Also jetzt zum Beispiel diesen Faktor 10, wenn wir das nehmen als eine Grundlage. #00:12:54-9#

#00:12:54-5# Person 1: Faktor 10 ist dann schon für die, es ist jetzt die Frage: ‚Wie viel von der heutigen Automobilität ist quasi wirtschaftlich zwingend'? #00:13:11-6#

#00:13:12-6# Interviewer: Haben Sie da einen Wert dafür? #00:13:13-1#

#00:13:15-9# Person 1:Nein, aber ich würde den jetzt eher bei irgendwie 40 bis 60 Prozent ansetzen, als bei 10 Prozent. Also ich bin überzeugt, man könnte sehr deutlich reduzieren, aber Faktor 10 würde glaube ich noch wesentlich andere oder neue Mobilitätsangebote erfordern, die den Autoverkehr ersetzen. #00:13:48-42

#00:13:48-4# Interviewer: Dazu kommen wir gleich mal. #00:13:49-4#

#00:13:50-2# Person 1: Also vielleicht nochmal, wenn wir, ich spreche jetzt immer von der Verkehrsleistung. #00:13:56-4#

#00:13:56-7# Interviewer: Ja das hat sich in den Gesprächen dann auch gezeigt, dass man definieren muss, worüber man spricht. Weil wenn wir dann sagen in Basel gibt es 110.000 Fahrzeuge, dann wäre Faktor 10 das auf 11.000 zu bringen. Aber die Verkehrsleistung liegt bei circa 60 Prozent, kann das sein? Also Autoverkehrsleistung. Nein, nein, weniger. 40 Prozent. Dann würde es bedeuten, dann Faktor 10, um das Zehnfache zu reduzieren. Dann quasi fast den Verkehr auslöschen. Den Autoverkehr meine ich. Es gab in einem Gespräch die Zahl 20 Prozent Zwangsverkehr. Also man kann reduzieren, aber es braucht diesen Notverkehr, den eine Stadt unbedingt haben muss. Sei es Güterverkehr, Notverkehr, Serviceverkehr. #00:15:03-9#

#00:15:05-5# Person 1: Da kenne ich keine Zahlen, ist wahrscheinlich auch sehr ideologisch oder kann man sehr unterschiedlicher Meinung sein, was ist ein Zwangsverkehr? Also wenn ich, es gibt sehr viele Leute, die wohnen irgendwo im Grünen, auf dem Dorf und arbeiten in der Stadt. Die haben einen sehr schlechten ÖV. Die sehen sich als Zwangsverkehr. Man kann aber genau so gut, also man könnte genau so gut argumentieren: 'Ihr seid selber schuld, dass ihr da wohnt. Zieht um oder macht ein P+R!' Also man findet glaube ich für sehr viele Leute, die sich persönlich als Zugangsverkehr sehen, Alternativen. Trotzdem sind dies auch Alternativen im Subjektiven Sinn soviel schlechter, dass sie sich als Zwangsverkehr sehen. Also da habe ich mit dem Begriff Zwangsverkehr etwas Mühe. #00:16:09-2#

#00:16:09-7# Interviewer: Würde es dann doch bedeuten, es hängt von Alternativen ab? #00:16:15-6#

#00:16:15-6# Person 1: Es hängt sehr stark von den Alternativen ab. Klar, auch wenn ich irgendwie an Gütertransport denke, selbstverständlich gibt es heute in der Stadt keine Alternative, um zehn Tonnen von A nach B zu transportieren, als mit einem Lastwagen. Aber wenn es irgendwelche Zeppelingütertransporte gäbe, dann gäbe es auch Alternativen. #00:16:42-6#

#00:16:43-6# Interviewer: Ich glaube, in den Gesprächen gab es auch die ganzen Ideen, dass unterirdisch zu gestalten, aber das ist auch nicht alles energieeffizient oder was halten Sie davon? #00:16:58-5#

#00:16:58-8# Person 1: Energieeffizient könnte es wahrscheinlich schon sein, aber da weiss ich zu wenig. Es ist sehr teuer, zumindest in einer Anfangsinvestition. Ein gewisses Potential, denke ich

schon, dass es das gibt für unterirdische Anlieferungen. Es stellt sich wahrscheinlich die grosse Frage: Wer zahlt es? Ist das eine Staatsaufgabe oder eine private Aufgabe. Wahrscheinlich ist es aber auch ein Grundproblem des ganzen Verkehrs. Darum habe ich vorher auch etwas gestaunt oder bei ihren Ausführungen über Google und die Investitionen. Also heute ist ja der Verkehr, jeder Verkehr eigentlich #00:17:50-6# (stark / Staat) subventioniert. Das heisst, wenn ein privater aus dem Verkehr quasi einen Gewinn ziehen will, dann muss der deutlich teurer sein. Und das ist grundsätzlich aus Sicht der Stadt spricht gar nichts dagegen. Dass der Verkehr teurer wird, der ist zu günstig, aber ich denke nicht aus politischen Gründen oder aus Wirtschaftsgründen, dass wir die Subventionen für den Verkehr vollständig abbauen können. #00:18:29-2#

#00:18:30-1#Interviewer: Ich glaube die Aussage war, dass es zu einem solchen Zustand kommen könnte, in der Zukunft wo die Leute auf die Autos verzichten werden, weil die Angebote so attraktiv oder die alternativen Angebote so attraktiv gestaltet werden, dass sie das eigene Auto gar nicht besitzen müssen, weil sowohl die kurzen Fahrten für eine Stadt werden angeboten als eine Dienstleistung und im Falle, wenn man dann diese zwei drei Male im Jahre eine Langfahrt macht, irgendwo zum Urlaub, auch sich ein Auto ausleihen kann. Und dann wären die Preise dann natürlich höher, wahrscheinlich. Also wenn man so eine Dienstleistung #00:19:27-4# (Wort), die ganzen #00:19:28-7# (wahren) Kosten abbildet, anbietet, dann wird das auch höher sein. #00:19:33-2#

#00:19:34-6# Person 1: Das heisst für mich, dass sich wahrscheinlich so etwas nur durchsetzen kann, wenn wirklich die Kostenwahrheit im Verkehr noch viel stärker zustande kommt. Also wenn die ganzen externen Kosten und die ganzen Subventionen wirklich internalisiert werden und da sehe ich im Moment noch wenig Tendenzen. #00:19:54-3#

#00:19:55-0# Interviewer: Ja natürlich auf der anderen Seite müsste die Automobilität, die relativ günstig zur Zeit ist, also die Leute müssten so konditioniert werden, dass sie merken, dass das Auto nicht günstig ist. Dass das Auto auch hohe Kosten mit sich bringt. Und das dann die alternativen Angebote viel besser sind. Und wie glauben Sie, könnte die Mobilität in Basel in 2050 aussehen. Also jetzt angeknüpft an die Vision, die Sie gerade vorgelesen haben. #00:20:34-3#

#00:20:34-5# Person 1: Schwierig, ich denke, es wird sehr ähnlich sein wie heute. Trotz allem, wenn wir jetzt 40 Jahre zurückschauen und heute hat sich nicht wahnsinnig viel getan. Wahrscheinlich wird sich auch in 40 Jahren nicht extrem viel tun. Ich hoffe, das Auto wird weniger sichtbar sein. Dass wir mehr Flächen an der Oberfläche für Fussgänger haben, für Aufenthaltsflächen. Wahrscheinlich werden wir die Velo-Verleih, Auto-Verleih deutlich im Vormarsch sein oder das überall sehen. Und dadurch quasi auch das Auto weniger sichtbar werden, also weniger Autos, die in der Stadt herumstehen müssen in der Stadt. Was ich gar nicht sicher bin, was ich aber fast befürchte, ist, dass die Komplexität im Verkehr wieder deutlich zunimmt. Wir haben die letzten Jahrzehnte, vor allem im öffentlichen Verkehr, versucht die verschiedensten Angebote zu integrieren. Es gibt die Tarife, wo nur ein Ticket für alle Transportunternehmen und so weiter, der Taktfahrplan und mit der Privatisierung und Konkurrenzierung gibt es dann vielleicht einen Google-ÖV und einen Apple-ÖV und einen weiss nicht was, #00:21:58-8# (nehmen wir Mercedes) ein Mobilitätsangebot, die sich konkurrieren,

die vielleicht dann das ganze System auch relativ komplex machen. Aber reine Spekulation. #00:22:15-6#

#00:22:16-1# Interviewer: Ist das aber dann wünschenswert von einer Stadt, dass diese Angebote auch privat ausgeführt werden im Sinne von, wenn man die zulässt, dann stehen sie dann in einer direkten Konkurrenz zu dem öffentlichen Verkehr. Aber auf der anderen Seite, der öffentliche Verkehr, wie Sie gesagt haben, wird stark subventioniert. Also falls da irgendwelche alternativen Angebote kommen, die dann den öffentlichen Verkehr entlasten, ist das dann von Vorteil für eine Stadt, oder wie sehen Sie das? #00:22:49-6#

#00:22:50-5# Person 1: Es ist eher von Nachteil. Also der öffentliche Verkehr der, sie brauchen als quasi ein Grundangebot einen guten öffentlichen Verkehr, der ist allgemein anerkannt, den braucht eine Stadt und je mehr sie mit privaten Alternativen dem quasi öffentlichen Verkehr die Kunden wegnehmen, je grösser ist natürlich die Gefahr, dass der ausgedünnt wird und dann seine Funktion als Alternative gar nicht mehr wahrnehmen kann. Sie sehen das vielleicht auch in verschiedenen amerikanischen Städten, wie einfach mit dem Auto als Alternative, wenn das Auto zu gut ausgebaut ist, jeder sein Auto besitzt, dann fahren nur noch diejenigen mit dem öffentlichen Verkehr, die wirklich müssen und entsprechend wird der öffentliche Verkehr ausgedünnt und ist gar keine Alternative mehr. Das ist irgendwie so die Grenze. Also eine Entlastung öffentlicher Verkehr in der Spitzenstunde ist sicher erwünscht, aber das System öffentlicher Verkehr als quasi allgegenwärtig, ich komme immer und überall von A nach B in einer vernünftigen Zeit. Das darf nicht gefährdet werden. #00:24:04-8#

#00:24:05-0# Interviewer: Diese Automobilität an sich, die, Sie haben gesagt, die wird dann verschwinden oder zum Teil stärker verschwinden von den Strassen, aber vom generellen Bild wird sich da nicht viel ändern. #00:24:27-8#

#00:24:28-2# Person 1: Der fliessende Verkehr wird sich wahrscheinlich nicht gross ändern. Benzinproblematik ist ein Thema. Also die Art Fahrzeugantriebe könnten deutlich anders sein wie heute, es grundsätzlich bleibt ein Auto ein Auto, das eben nur rumfährt. Ich denke, der stehende Verkehr, da ist der Einfluss fast, könnte der Einfluss fast grösser sein von Sharing-Angeboten, von unterirdischen Abstellanlagen, dass die Fussgänger sich den Parkraum zurück erobern. #00:25:05-7#

#00:25:06-4# Interviewer: Oft kam auch dieses Thema Erdölschock, dass haben Sie jetzt gerade kurz angesprochen. Dass, falls das irgendwann mal zum Tragen kommt, dass da die Preise ansteigen bis keine Ahnung. Was sind die Vorhersagen hier in der Schweiz? Haben Sie eine Zahl? #00:25:31-3#

#00:25:32-1# Person 1: Nein. #00:25:32-4#

#00:25:32-7# Interviewer: In Deutschland war irgendwie zwei Euro in den nächsten paar Jahren oder so. Wie könnte sich das dann auswirken auf die Mobilität? #00:25:41-7#

#00:25:42-0# Person 1: Ich denke weniger als häufig angenommen. Also die ersten, grundsätzlich zahlen wir heute deutlich weniger für die Mobilität als noch vor 30 40 Jahren, also kann da ein einstieg im Verhältnis zu den Lebenshaltungskosten kann durchaus noch komme, ohne dass der Einfluss sehr gross wird. Es wird dann wahrscheinlich eher, das Niveau der Energiekosten wird beim ÖV und auf

der Strasse sicher steigen, das ist klar, aber die Verhältnisse, glaube ich nicht, dass die sich wahnsinnig verschieben. Und wahrscheinlich wird einfach der Fahrzeugpark längerfristig ausgetauscht durch Elektromobilität oder sonst das was wir heute noch gar nicht kennen. #00:26:34-7#

#00:26:34-8# Interviewer: Auf die Konzepte wollte ich jetzt zu sprechen kommen: Welche innovativen Mobilitätskonzepte sehen Sie als besonders attraktiv für eine nachhaltige Gestaltung der städtischen Mobilität? #00:26:48-0#

#00:26:48-2# Person 1: Also für mich sicher das Carsharing, der Verzicht aufs eigene oder noch allgemeiner, alles was irgendwie den Haushalt erlaubt, aufs eigene Fahrzeug zu verzichten. Und sobald man das, der Haushalt kein eigenes Fahrzeug mehr hat, erfolgt die Verkehrsmittelwahl sehr viel rationaler. Also dann kann ich für jede einzelne Fahrt überlegen, was ist jetzt das günstigste. Und halt ein Carsharing-Auto nehmen oder das Fahrrad oder den ÖV. Wenn ein Auto verfügbar ist im Haushalt, dann wird es benutzt. Punkt. Also von dem her, alles was in Richtung Carsharing geht, was Richtung Velo-Verleih geht, flexible Fahrangebote, alles was Richtung Variabiliserung der Fixkosten geht, also so Mobility-Pricing-Systeme auch das quasi im Hinblick auf bewusstere Einzelfallentscheidungen bei der Verkehrsmittelwahl. Diese Abschaffung von Motorrad #00:27:56-1# (Wort) steuern und ersetzen durch quasi Road-Pricing und solche Geschichten. #00:28:01-1#

#00:28:01-1# Interviewer: Das sind bestimmte Konzepte, die tatsächlich dann zur Reduktion der Automobilität an sich dann führen könnten, aber die müssen auch entsprechend gesteuert werden. Das ist auch nicht so, dass wir jetzt Carsharing anbieten und dann, wenn jetzt alle auf das Auto verzichten, das wird nicht passieren, das sieht man jetzt gerade. Also Mobility ist jetzt vielleicht in der Schweiz erfolgreich, weil es flächendeckend durchgeführt wurden ist. Aber #00:28:32-7# (Worte), weil dann 100.000 Leute mitmachen. Das heisst jetzt, die müssen schon irgendwie müssen bestimmte flankierende Massnahmen auch angeführt werden, damit ein bestimmtes Verhalten erzwungen wird. #00:28:53-4#

#00:28:53-4# Person 1: Ja, klar. Also eben ein Beispiel wäre die Variabiliserung von fixen Kosten. Angebote, im weitesten Sinne, Angebote für autolose Haushalte, die man, ich denke, dass das in absehbarer zeit kommen wird, aber für Firmen gibt es das schon, so Mobilitätsbonussysteme. Also wer auf ein Auto verzichtet bekommt was. Man könnte sagen, bekommt eine Steuerrückerstattung und solche Geschichten, um einfach den Autoverzicht attraktiv zu machen. Das andere ist, die Car-Sharing-Systeme selber, die müssen auch noch attraktiver werden. Also mit dem Catch A Car, ich weiss nicht, ob Sie das schon gesehen haben, das wurde am Montag lanciert hier in Basel, ein Free Floating System. Also ähnlich wie das Car to Go in Berlin, oder so. #00:30:06-6#

#00:30:06-7# Interviewer: Wie heisst das System nochmal? #00:30:08-3#

#00:30:08-6# Person 1: Catch a car. #00:30:09-8#

#00:30:09-9# Interviewer: Catch a Car. Das auch mit Mobility zusammen? #00:30:13-8#

#00:30:13-8# Person 1: Ja. Also Mobility macht das mit Partnern zusammen. Jetzt als Pilot für zwei Jahre in Basel. 100 Fahrzeuge die in der Stadt verteilt sind und die sie quasi ohne Reservation jeder Zeit nehmen können und irgendwo in der Stadt wieder abstellen. #00:30:34-9#

#00:30:35-1# Interviewer: Was kostet das? Das ist ja wahrscheinlich auch Minutentakt? #00:30:38-5#

#00:30:38-6# Person 1: Minutentakt. Ich glaube 37 Rappen pro Minute. Und als Pilot für Basel ist mal gut, aber wirklich so ein System wirklich sinnvoll wird es erst, wenn es dann quasi flächendeckend ist auch für die Landschaft. Also wenn ich das Fahrzeug hier nehmen kann und irgendwo auf die grüne Wiese, wo eben kein ÖV hinfährt, das wieder abstellen kann und dann zu Fuss, weiss nicht was, irgendwo eine Wanderung machen und ein neues Fahrzeug nehmen und mit dem wieder Heim fahren oder was auch immer. #00:31:15-4#

#00:31:15-5# Interviewer: Ja das wäre vielleicht mal eine Idee, dass man diese P+R Systeme dafür auch mal macht. Klar, Sie können auch nicht das Gebiet so erweitern, dass man dann mit diesem Fahrzeug nach Hause fährt und dann lässt man das Auto da stehen und morgens kommt man dann mit dem Auto wieder in die Stadt. Verstehen Sie, was ich meine? #00:31:43-9#

#00:31:44-8# Person 1: Wieso nicht? Also einfach die Überlegung, wenn eigentlich jeder irgendwo ein Auto braucht, der muss höchsten 100 m gehen und irgendwo steht ein parkiertes Auto. Auch im hintersten Dorf. Also wenn es quasi, rein theoretisch sämtliche Auto quasi verstaatlicht würden und jeder darf überall in ein stehendes Auto jeder Zeit einsteigen und es irgendwo wieder hinstellen. Also wenn man das so als Endvision hat, dann bräuchten wir höchstens zehn Prozent aller Autos. #00:32:21-9#

#00:32:22-7# Interviewer: Glauben Sie, das ist machbar? #00:32:25-8#

#00:32:25-9# Person 1: Nein. Kurzfristig nicht. Langfristig, wenn die finanziellen Anreize richtig gesetzt werden oder sich irgendwie in die Richtung entwickeln, dass sich das lohnt, wieso nicht. Aber es ist ein sehr langer Prozess. #00:32:53-2#

#00:32:55-7# Interviewer: Also wir haben schon bestimmte Konzepte und Technologien angesprochen. ich habe hier eine Auflistung gemacht und Sie haben das eigentlich bereits beantwortet. Welche Rolle oder welche Konzepte eine Rolle bezogen auf ihren Tätigkeitsbereich in der Zukunft spielen könnten? Also wir haben dann Carsharing gemeint, aber es hat sich ergeben, dass das man die ganzen Technologien und Konzepte dann zu diesem Thema Mobility, also Service führen. Das bedeutet eine vernetzte Mobilität, wie der Knopfdruck am Smartphone zu haben ist. Wie sehen Sie das? Oder vielleicht noch mal einen Schritt zurück. Von diesen Konzepten hier, hier fehlt noch Verkehrsmanagement, Mobility-Pricing, was könnte da wirklich für die Zukunft, für die nächsten Jahre aus Sicht von Basel dann eine Rolle spielen. Wo Sie glauben, die drei Sachen kommen auf jeden Fall oder bei diesen drei Sachen, müssten wir uns auf jeden Fall darauf konzentrieren. #00:34:22-0#

#00:34:23-4# Person 1: Das ist sicher Carsharing, eine neue Besitzform, eine neue Nutzungsform. Intelligente Parkraumbewirtschaftung, da ist wahrscheinlich auch noch relativ viel Potential, dass wir in der Nacht leer stehende Einkaufszentrenparkhäuser haben und tagsüber leer stehende Garagen in irgendwelchen Wohnblocks. Da gibt es sicher einiges. Und wahrscheinlich Mobilitätsmanagement. Also die Bewusstmachung und die Steuerung der Nachfrage. Ich denke auch, die Firmen könnten da noch einiges tun, im Sinne von richtige Anreize setzen und falsche Anreize wegnehmen. Also das ist glaube ich noch relativ häufig, dass ein Angestellter einen gratis Firmenparkplatz bekommt, der ist

150 Franken pro Monat wert und der mit dem Velo oder mit dem ÖV kommt, bekommt gar nichts. Und da sind sich viele Firmen wahrscheinlich gar nicht bewusst, dass sie da ihre Angestellten unterschiedlich behandeln. Also in dem Sinne Mobilitätsmanagement: solche Anreize zu erkennen und zu eliminieren. Stärkung öffentliche #00:35:51-2# (Worte). Klar, macht man ja ständig. Autonomes fahren ist für mich, also autonomes Fahren in dem Sinne ich steige in ein Auto und mache nichts selber, sondern das Auto fährt mich und kann dadurch dichter aufschliessen, mach weniger Unfälle. Erhöht einfach die Kapazität der Autobahn auf Langstrecken, reduziert damit etwas den Ausbau. Aber sonst innerstädtisch. ich denke nicht, dass das autonome Fahren an sich zu einer Verhaltensänderung führen wird. Dann sehe ich das Potential hier eigentlich nicht. Vielleicht fast in die falsche Richtung, also autonomes fahren erhöht die Attraktivität des Autofahrens und zieht dann wieder mehr Verkehr auf ineffiziente Fahrzeuge. #00:37:00-1#

#00:37:00-2# Interviewer: Die Idee dahinter war, haben Sie schon richtig erkannt, dass wir rekonkurrieren zum öffentlich Verkehr, höchstwahrscheinlich. So haben das die Experten angesehen. Auf der anderen Seite könnte man denken, das andere Kundengruppen angesprochen werden können, also wie Kinder, Jugendliche, Rentner, die kein Auto fahren, dass quasi als Sozialeffekt noch, und zusätzlich, dass man dann auf ein eigenes Auto verzichten könnte, weil das wäre ein quasi Ruftaxi, dass man bestellen könnte und dann in fünf Minuten ist es da. Die Aussage war: Der Verkehr, der bereits in der Stadt existiert, der würde einfach effizienter genutzt. #00:37:53-7#

#00:37:54-0# Person 1: Also wenn man quasi das autonome Fahren mit dem Carsharing kombiniert, als nicht mein eigenes Auto fährt autonom sondern ich muss irgendein Sharing-Auto bestellen, das autonom fährt, dann ja. Wenn es ein Mittel ist, um Carsharing zum Durchbruch zu verhelfen, ja. Da weiss ich technologisch zu wenig. Bisher bin ich immer davon ausgegangen, quasi das muss eine abgetrennte eigene Spur sein, wo alle Fahrzeuge autonom fahren. Also wie der Mischverkehr, autonome Fahrzeuge und andere, wie das funktioniert technisch, wann das reif ist (Schulterzucken?) #00:38:37-5#

#00:38:38-4# Interviewer: Das sind genau die Überlegungen oder die Herausforderungen. Also das eine ist, dass man die Mischformen nicht absehen kann und zweitens, wer trägt das Risiko letzten Endes finanziell, versicherungstechnisch und so weiter. Aber Sie glauben, für eine Stadt wie Basel ist das eher oder was glauben Sie? Ist das eine Zukunft? #00:39:06-6#

#00:39:05-9# Person 1: Wenn so was Zukunft hat, dann kommt das global oder zumindest europaweit und da ist Basel, da sind wir im Nachvollzug, wenn irgendwie so eine Entwicklung kommt. Sicher nichts, was in Basel angestossen und für Basel eine besondere Bedeutung hätte, im vergleich zu anderen Städten. #00:39:30-1#

#00:39:30-2# Interviewer: Die Frage wäre, die schon am Anfang gestellt wurden ist: Wenn das kommt, dann, wer bringt das? #00:39:40-3#

#00:39:41-3# Person 1: Das bringt die Industrie. Nicht die Politik. #00:39:46-5#

#00:39:48-2# Interviewer: Das bedeutet dann, eine Stadt oder eine Verkehrsabteilung muss damit umgehen können. Können die das nicht verbieten? Wie sehen Sie das? #00:40:08-2#

#00:40:08-9# Person 1: Ich denke, es ist sicher eine Haftungsfrage, das wäre die grösste Knacknuss, wenn die Industrie beweisen kann, dass das System funktioniert. Denke ich, dann wird sie auch die Lobby haben, dass zu erlauben auf den Strassen. Es hat ja kaum, nein, ich denke schon, wenn es funktioniert und der entsprechende Druck von Industrie und Finanzen da reingebuttert wird, dann könnte sich das schon durchsetzen. Aber eben die technischen Möglichkeiten, insbesondere Mischverkehr, da bin ich zu weit. Das vage ich keine Prognose, ob das geht. Neue Antriebsformen, für mich zweitrangig in unserer Arbeit. Einfach ein Auto ist ein Auto. Egal wie es fährt. Vielleicht wird mit der Elektromobilität etwas mehr noch so Mischformen zwischen Elektro-Velo und Elektro-Motorrad und Auto, vielleicht wird der Übergang etwas fliessender. Ganz langfristig. Allenfalls, wenn man sogar andere Infrastrukturen brauchen könnte. Also das es neben der Autofahrspur von drei Metern, irgendeine 1.5 Meter (Trike?), was auch immer Fahrspur geben könnte. #00:41:51-4#

#00:41:51-8# Interviewer: Also für induktives Laden zum Beispiel. #00:41:54-4#

#00:41:54-6# Person 1: Induktives Laden oder einfach für Fahrzeuge, für Kleinfahrzeuge, für kleinere Fahrzeuge, es ist irgendwie so dass das elektrische Dreirad, dass das vielleicht eine relevante Fahrzeuggrösse wird, wo dann am Schluss sogar die Infrastruktur darauf ausgerichtet wird. Als kleines effizientes Verkehrsmittel für eine Person, mehr sitzen ja eh nie im Auto. Das braucht nicht diese grosse Karosserie. #00:42:28-6#

#00:42:29-0# Interviewer: Glauben Sie, wenn wir dann von dieser Vision 2050 #00:42:31-4#

#00:42:31-5# Person 1: Ich denke, das ist deutlich nach 2050. Das es wirklich auf die Infrastruktur auch Auswirkungen haben wird. #00:42:38-7#

#00:42:40-8# Interviewer: Das, was ich herausfinden will, weil wenn Sie meinen, im Verkehrsbild selbst einer Stadt, ändert sich nicht viel zudem was wir heute haben oder genau so, wie das jetzt vor 40 Jahren gewesen ist, aber genau vielleicht wirkt sich dass dann auf die Grössen der Fahrzeuge, auf die Strassenbreite, also im Grunde genommen auf die Infrastruktur aus. #00:43:05-9#

#00:43:05-9# Person 1: Es könnte, wahrscheinlich ist es mehr die Hoffnung des Verkehrsplaners als Realität. Vor 20 Jahren waren die Autos in der Schweiz wesentlich kleiner. Smart hat eine grosse, viel investiert, um die Autos noch kleiner zu machen und in der Realität sind sie grösser geworden. Ich denke vor 20 30 Jahren hat niemand an diese ganzen #00:43:28-5# (Wort) gedacht, die heute, das Stadtbild prägen, aber noch nicht ganz häufig sind. Also der Wohlstand geht da in eine komplett andere Richtung. Information zu Kommunikationstechnologien, da bin ich sehr skeptisch, ob das diese grosse Bedeutung haben wird, die überall angedacht ist. Es ist ein Hilfsmittel, um Fahrpläne zu lesen, ist ein Hilfsmittel, um ein Carsharing Auto zu buchen, aber letztendlich bleibt's eine ÖV-Fahrt oder eine Auto-Fahrt, die irgendwo abgewickelt werden muss und wahrscheinlich bleibt es auch in Nischenprodukt für kleine Teile der Gesellschaft. Auch wenn wir heute, weiss nicht, 70 80 Prozent Smartphonebesitzer haben, die Besucherparkkarte für die Stadtbasel, die können Sie am BVB Billettautomaten lösen oder im Internet. Viele haben gesagt: 'Internet reicht doch'. Jetzt nach zwei Jahren, werden 80 Prozent an den Billettautomaten gelöst und nur 20 Prozent im Internet. #00:44:56-1#

#00:44:56-4# Interviewer: Hiermit IKT war gemeint, als wir von diesen Geschwindigkeiten gesprochen haben, dass der nächste Schritt der Geschwindigkeitserhöhung ist gerade oder das passiert gerade, ist eine unendliche Erhöhung der Geschwindigkeit. Weil letzten endes kann ich von hier mit meinem Smartphone was kaufen, jetzt #00:45:28-2# (zu dieser Zeit sagt man) Real time. Und letzten endes muss mir einfach jemand das bringen. Und was, worauf verzichtet wird, ist die Fahrt die ich dann zum Geschäft machen muss, um dort sich dann die Sachen anzuschauen und dann wieder zurück zu fahren. Und das ist tatsächlich ein relevanter Bestandteil sein, wenn das intelligent vernetzt ist mit anderen Angeboten. #00:45:51-6#

#00:45:52-2# Person 1: Ich glaube, es kann zur Verlagerung führen. Ich sage mal Work at Home und solche Geschichten gehen dann auch darein, aber nicht zu einer Verkehrsreduktion, weil sehr viel oder zumindest mit Work at home zeigen erste Erfahrungen, glaube ich, dass das einfach kompensiert wird. Das man nicht den ganzen Tag zu Hause arbeitet, dann gehe ich halt eher am Abend noch irgendwie nochmal weg oder wenn ich meine ganzen Einkäufe von zu Hause mache, dann produziere mal die Bring-und Holfahrt vom Einkaufszentrum. Aber auch kompensiert möglicherweise durch ganz andere Fahrten. Es gibt ja diese Hypothese von der Konstante der Zeit im Verkehr, also das jeder #00:46:44-3# (Wort) 70 Minuten pro Tag im Verkehr verbringt. Das irgendwie scheint so eine Art, waren es jetzt 90 Minuten? Behaften Sie mich nicht auf die Zahl. So eine Art biologische Konstante zu sein, was man irgendwie bereit ist, innerhalb eines Tages in den Verkehr zu investieren. Und Geschwindigkeitserhöhungen führen mit der Hypothese einfach zu längeren Wegen. #00:47:16-5#

#00:47:16-9# Interviewer: Aber nicht in der Reduktion der Zeit. #00:47:20-6#

#00:47:20-7# Person 1: Nicht in der Reduktion der Zeit. Und analog könnte man sagen: Wenn ich Fahrten, heute notwendige Fahrten durch Computertechnologie einspare, dann kompensiere ich das einfach durch andere Fahrten. Das Internet ermöglicht neue Bekanntschaften quer über die Welt und irgendwann muss ich die dann halt auch sehen, physisch. Von dem her sehe ich hier nicht die grosse Chance oder die grosse Verkehrsreduktion. #00:48:10-6#

#00:48:11-9# Interviewer: Ich würde gerne diesen letzten Bereich angehen, weil wir haben hier schon alle, es sei denn, Sie wollen nochmal zu diesen innovativen Mobilitätskonzepten etwas dazu sagen? Also welche Dynamik bei der Durchsetzung dieser Mobilitätskonzepte erwarten Sie? #00:48:31-4#

#00:48:33-4# Person 1: Langsam. Ich glaube Verkehr ist sehr beharrlich. Und die Gewohnheiten des Menschen sind sehr beharrlich. Mobility hat zwar enorme Wachstumsraten, klar, wenn sie bei null anfangen, dann haben sie schnell jedes Jahr 20 Prozent. Aber im Vergleich zum Gesamtverkehr ist es immer noch verschwindend gering. #00:49:09-2#

#00:49:10-9# Interviewer: Ja, das waren auch die Aussagen von den anderen Experten gewesen. Es ist irgendwie einfach diesen #00:49:17-0# (Worte), aber vielleicht auch darauf zurückzuführen, dass es keine frankierenden Massnahmen dafür gibt. Also Sie meinen jetzt, also diese innovativen Mobilitätskonzepte, die können gezielt beeinflusst werden, dass sie eingesetzt werden oder dass die umgesetzt und akzeptiert werden? #00:49:45-0#

#00:49:45-2# Person 1: Schwierig, also ich denke wir versuchen es allen, also die Anbieter versuchen es, der Staat versucht es. Aber der Mensch ist träge. Ich denke schon, man könnte, aber das muss glaube ich über finanzielle Anreize gehen, noch mehr beeinflussen. Aber das wird schwierig, die politisch durchzusetzen. Da sind wir schon quasi bei den Hemmnissen oder bei den grössten für mich ist, so eine Art das Besitzdenken oder jede Veränderung hat Vor- und Nachteile. Und die Vorteile werden sehr viel weniger stark gewichtet als die Nachteile. Also die negative Veränderung ist immer sehr schlimm und die Chance, die sich daraus ergibt, die wird kaum gesehen und darum hat der Mensch oder die Gesellschaft Angst vor Veränderung. Das hemmt. #00:51:07-3#

#00:51:08-0# Interviewer: Da gibt es, glaube ich, eine Theorie. Ein Wissenschaftler, der dafür einen Nobelpreis bekommen hat, der quasi gezeigt hat, dass die Menschen mehr Angst vor den Verlusten haben, als den potentiellen Gewinn, den sie dadurch erzielen könnten. Durch die Änderung. Deswegen machen sie nichts. #00:51:27-2#

#00:51:27-9# Person 1: Dann ist sicher, die Mobilität wird als Menschenrecht angesehen. Jeder hat das Gefühl, er darf jederzeit kostengünstig oder gratis überall hinfahren. Das hat sich so eingebürgert. Mobilität ist subventioniert, dass macht man einfach, das kann man einfach. Vielleicht schon speziell im Vergleich zu anderen Konsumgütern. Niemand käme auf die Idee, dass er sich die teuersten Kleider leisten muss, aber im Verkehr muss jeder immer überall hinfahren können, zu denselben Bedingungen wie der Nachbar. Das hemmt ganz stark die Internalisierung externer Kosten oder die Kostenwahrheit im Verkehr. #00:52:24-2#

#00:52:24-5# Interviewer: Wo würden Sie das Hemmnis sehen in einen dieser vier Bereiche? #00:52:30-0#

#00:52:31-3# Person 1: Gesellschaftlich, ganz klar. Wahrscheinlich aber auch ökonomisch, weil die Wirtschaft natürlich auf einen subventionierten Verkehr angewiesen ist und so schon ein bisschen auch, man sieht es ja beim Flugzeugbenzinbesteuern. Kein Staat beginnt damit. Die Wirtschaft will die gleichen Rahmenbedingungen, wie in allen umliegenden Ländern und solang der Verkehr überall subventioniert ist, wieso sollte jetzt gerade die Schweiz den Verkehr verteuern? #00:53:06-5#

#00:53:07-4# Interviewer: Also es müssen bilaterale Sachen sein, wo sich alle entscheiden und nicht nur einer. Das Verhaltensmuster zu ändern, dass das das Schwierigste ist, das ist auch in den anderen Gesprächen herausgekommen und das die Gewohnheiten sehr stark beeinflussbar sind. Jetzt aus Ihren Erfahrungen, aus dem #00:53:42-5# (Worte) Konzept oder aus der Städteinitiative. Mich würde jetzt wirklich auf der Startebene interessieren, wo spielt da die Musik? Wo kommt die Macht? Wer hemmt das letzten Endes? Also da kommt eine Volksinitiative und dann gibt es auf der anderen Seite die anderen möchte, die das versuchen irgendwie zu beeinflussen oder zu behindern. Könnten Sie mir das, Sie können sich dann an diesen vier Sachen orientieren, aber Sie können mir das auch erzählen, wie Sie das verstehen. Also wer, was sind die Mächte? #00:54:24-3#

#00:54:25-3# Person 1: Schwierig durchschaubar. Es ist schon, die Politik reagiert ja nicht völlig autonom irgendwo, sondern die Politik will wiedergewählt werden. Und da hat die Wirtschaft im Verbunde mit dem Auto Lobbyisten eine relativ starke Macht, einfach quasi das Schlagwort: kostet Arbeitsplätze, ist extrem mächtig, die Wirtschaft geht zugrunde, ist extrem mächtig. Mit dem kann man

natürlich jede Einschränkung im Verkehr mal bekämpfen. jede Verteuerung im Verkehr, jede Einschränkung des Autoverkehrs, kann man zumindest behaupten, kostet Arbeitsplätze. #00:55:21-7#

#00:55:22-5# Interviewer: Ist das aber so aus Ihrer Erfahrung? #00:55:27-7#

#00:55:28-5# Person 1: Ich denke nicht. Also es gibt sicher genügend unnötige Fahrten, die mit Wirtschaft überhaupt nichts zu tun haben. Die Schwierigkeit ist natürlich genau die, auf der Strasse quasi rauszupicken mit geeigneten Massnahmen. Die zehn Prozent Einschränkung, die wäre absolut wirtschaftsverträglich machbar. Die ganze Parkplatzfrage ist, weniger von der Wirtschaft mehr von der Bevölkerung extrem hoch gewichtet. Also ich will überall einen Parkplatz finden und darum traut sich die Politik auch nicht, da zu stark einzugreifen. #00:56:18-4#

#00:56:18-7# Interviewer: Und trotzdessen dass das Gewicht auf seitens des öffentlichen Verkehrs in Basel liegt. #00:56:27-8#

#00:56:28-4# Person 1: Ja. Die erste Parkraumbewirftungsvolksabstimmung ging ja verloren. Also obwohl 55 Prozent der Haushalte keine Auto haben in Basel und obwohl quasi die Bewirtschaftung zu Gunsten der Anwohner gewesen wäre und Pendler und Besucher eher bestraft hätte. Da hat man vielleicht auch so ein generelles Unbehagen gegen neue Gebühren: Also der Staat ist ohnehin schon viel zu gross, der kassiert viel zu viel und jetzt will er nochmal Gebühren kommt dann noch dazu, zu der ideologischen Frage der Parkierung. Vielleicht auf der anderen Seite: Die Hemmnisse oder die Initianten der Städteinitiative die bieten wahrscheinlich auch zu wenig an für konkrete Massnahmen und für Kompromisse, sondern sie sind sehr zielorientiert: Wir wollen einfach weniger Verkehr. Aber wie das zu erreichen ist, ganz konkret, dass soll dann die Regierung sagen. Das sagen sie nicht. Und jeder Schritt der Regierung in die ihre Richtung wird schon fast bekämpft, weil er zu wenig weit geht. Also wir haben jetzt die Broschüre in die #00:57:58-5# (Wort) gegeben. Wir haben etwas über 40 Rückläufe. Eine Minderheit findet das Papier: kann man so stehen lassen, ist ausgewogen. Eine Mehrheit findet: Zurück an den Absender. Neu beginnen. Aber natürlich ein Drittel, weil es deutlich zu weit geht und ein Drittel, weil es viel zu wenig weit geht. Aber auch denen, denen es viel zu wenig weit geht, die können nicht sagen: ja macht das mal und dann machen wir weiter. Sondern die sagen: So nicht. Sondern Neubeginn. Das führt dann halt zu Blockaden. #00:58:41-9#

#00:58:42-3# Interviewer: Ich habe auch die Information an die Bevölkerung über den Gegenvorschlag gelesen und da wurden auch diese Kritik dargestellt und das hat man auch sooft gesehen, dass die Städteinitiative, egal was vorgeschlagen worden ist, sofort abgelehnt hat. Weil diese Kompromisslosigkeit ist schon bemerkbar. Die Frage ist, wenn ich das richtig verstanden habe, ob das hemmend ist oder ob das fördernd ist, jetzt gerade für die Verkehrsreduktion. #00:59:25-8#

#00:59:26-2# Person 1: Ich denke es ist hemmend. Weil die das Warten auf die grosse Lösung blockiert ganz viele kleine Lösungen. Sehr ähnlich vielleicht auch die, natürlich ganz konkret, unsere Grenzlage. Also wir sind abhängig vom Umland. Wir müssen in mühsamen Verhandlungen irgendwie gemeinsame Projekte auf die Beine bringen und da ist auch immer etwas, so dieses Diskussion: Wollen wir in vielen mühsamen kleinen Schritten immer weiter verhandeln und ganz kleine Schritte erreichen, oder machen wir mal zehn Jahre gar nichts und versuchen irgendwie eine Trinationale Regionale Struktur aufzubauen, die dann alle diese regionalen Projekte stark und sofort und rasch und

ohne Verhandlungen umsetzen kann. Da sind wir im Moment eher auf dem Weg der kleinen Schritte und merken aber da, irgendwo hört es dann auf mit den kleinen Schritten. Irgendwo braucht es jetzt bald mal neue Strukturen. Also das klassische Beispiel, oder ein typisches Beispiel im Moment ist der sogenannte Margaratenstich. Das ist eine neue Tramstrecke, da aus dem Leimental, also aus der basellandschaft die Tramlinie, die heute über eine Innenstadtschlaufe zum Bahnhof fährt. Mit einer kurzen Ergänzung könnte man die direkt an den Bahnhof führen. Ein Projekt, das vor allem dem Kanton Basel-Land nützt. Also direkt den Leuten, die da wohnen. Das mehr oder weniger auf der Kantonsgrenze liegt. Theoretisch gilt ein TerritorialPrinzip, also der Kanton, wo die neue Strecke liegt, der muss zahlen. Der Nutzen liegt vollständig bei Basel-Land. Wenn man die Strecke an den linken Strassenrand macht, ist es Basel-Stadt, wenn man sie an den rechten Strassenrand macht, ist es Basel-Land. Man hat sich dann irgendwann mal auf 50 50 geeinigt. Relativ pragmatisch, hat jetzt aber in der politischen Diskussion wieder natürlich die Parlamentarier auf beiden Seiten, die sagen: Das ist viel zu viel, der andere soll mehr. #01:01:58-3#

#01:01:59-1# Interviewer: Also eine Sache ist dann die Politik dahinter. Kommt Ihnen noch was anderes in den Sinn, also jetzt ganz pragmatisch. Vielleicht liegt es an der Kommunikation zwischen den Leuten oder eil die Leute aus Basel-Land die Leute aus Basel-Stadt vielleicht nicht mögen oder umgekehrt? #01:02:26-1#

#01:02:26-4# Person 1: Ja, da gibt es sicher emotionale Widerstände. Dem anderen irgendwas zu zahlen. Es ist ja eigentlich relativ menschlich, dass man sagt, jeder zahlt für das, wo er auch den Nutzen hat. Und die Grenze führt natürlich dazu, dass der Nutzen auf zwei Teile aufgeteilt wird. Wenn's die Grenze nicht gäbe, dann gäbe es ein Gesamtprojekt mit Gesamtkosten und einem Gesamtnutzen und das ist positiv und dann wird gebaut. Mit der grenze gibt es quasi zwei Teilprojekte mit Teilnutzen und Teilkosten, die wiederum stimmen müssen und das dann ganz schwierig, quasi den Teilnutzen und die Teilkosten emotionale verständlich ins positive zu bringen. #01:03:25-2#

#01:03:25-9# Interviewer: Ja und dann so allgemein jetzt beschrieben: Politik - Wirtschaft nimmt einen Einfluss zum Beispiel und dann auf der anderen Seite Gesellschaft. Also jetzt auch ganz konkret gesprochen: Welche Hemmnisse gibt es sonst noch bei der Umsetzung? #01:03:44-3#

#01:03:44-7# Person 1: Es gibt sicher noch das Bundesrecht, sicher noch ein Thema. Also das wir gerade im Strassenverkehr nicht machen dürfen, was wir wollen, sondern es gibt ein nationales Strassenverkehrsgesetz, das wir einhalten müssen. Fragen wie einfach Tempo 30 auf Hauptstrassen, sind wir eingeschränkt. Dürfen wir nicht tun, was wir wollen. Roadpricing, können wir gar nicht einführen ohne Anpassung der Bundesverfassung. Und da ist vielleicht das Bundesrecht eher ländlich geprägt, also die städtischen, spezifischen städtischen Verkehrsbedürfnisse sind eher zu wenig abgedeckt im Strassenverkehrsgesetz. Das hemmt. Finanzen sind sicher ein grosses Thema. Eigentlich für jede Massnahme muss man klar aufzeigen können, dass der Nutzen überwiegt. Für gewisse Massnahmen, Kampagnen ist es schwierig, den Nutzen klar darzulegen und dann sieht man nur die Kosten. #01:04:52-3#

#01:04:52-9# Interviewer: Bei diesen Kosten-Nutzen-Rechnungen die gemacht werden müssen, das ist klar für die Investition, die diese Themen Umwelt oder Umweltschäden oder beziehungsweise Vorteile für Umwelt, werden die auch aufgezeigt bei diesen Projekten oder ist das irrelevant? #01:05:14-9#

#01:05:15-4# Person 1: Das ist ein bisschen im Wandel. Also grundsätzlich sind wir bei der Investitionsplanung relativ schlecht aufgestellt, aus meiner Sicht, dass wirklich Kosten-Nutzen-Überlegungen fast noch zu wenig spielen. Qualitativ und weitere Überlegungen, eben Umweltauswirkungen, Nachhaltigkeitsaspekte gehen qualitativ ein. Irgendeine Methodik wie man Nachhaltigkeitsaspekte in Kosten-Nutzen-Analysen einbringen sollen könnte, wäre schön, aber da stehen wir noch ganz am Anfang. Und wird wahrscheinlich letztendlich dann eine sehr fachliche Sicht, dass wir das so haben wollen. Die Politik entscheidet dann auch aufgrund ganz anderer Kriterien. #01:06:12-8#

#01:06:13-3# Interviewer: Der Einfluss der Wirtschaftsseite, der Lobby-Seite zum Beispiel oder Automobil-Lobbyseite - wer ist das? #01:06:21-3#

#01:06:21-8# Person 1: Konkret? Die Verbände, also der ACS und der TCS, also die Autoverbände. Automobilindustrie haben wir nicht. Also die spielen da keine Rolle. #01:06:37-4#

#01:06:37-7# Interviewer: Also Zulieferer wenigstens dann, oder? #01:06:40-3#

#01:06:40-7# Person 1: Aber die nehme ich nicht bewusst wahr. Ich weiss nicht wie aktiv die in den Autoverbänden sind. Ja und dann die Handelskammer und Gewerbeverband. So die Wirtschaftsverbände. #01:06:52-5#

#01:06:53-0# Interviewer: Technologisch gesehen, sehen Sie da auch bestimmte Grenzen oder Hemmnisse? #01:06:59-0#

#01:06:59-4# Person 1: Eigentlich nicht. vielleicht generell, aber das ist eher gesellschaftlich generell Widerstand in der Verwaltung gegen neue Technologien. Ich glaube die Grenze ist eher die Gesellschaftliche Annahme der neuen Technologien, wie die Technologie selber. #01:07:22-6#

#01:07:23-1# Interviewer: Also da glauben Sie, gibt es auch bestimmte Hemmnisse in der schweizerischen oder in der Basler Bevölkerung, da erst mal abzuwarten und zu schauen? #01:07:34-0#

#01:07:34-4# Person 1: Eher mal abwarten, Versuche #01:07:36-3# (Worte). Denn die Angst vor Veränderung, die wir gesagt haben, die spielt nämlich bei der Technik ganz extrem. #01:07:43-6#

#01:07:44-3# Interview: Ich schaue auf die Uhr, wir haben vielleicht noch zwei drei Minuten. Wenn wir vielleicht auf diese Faktoren eingehen könnten, die das umkehren würden, die Ihnen das Leben einfacher gestalten würden als dem Mobilitätsstrategen, Verkehrsplaner. #01:08:08-2#

#01:08:08-6# Person 1: Das ist vielleicht etwas zu plakativ, aber rationale Menschen statt emotionale Menschen. Ich weiss nicht, erreicht man das mit Bildung? Grundsätzlich schon, im Verkehr bin ich etwas skeptischer. #01:08:21-4#

#01:08:21-9# Interviewer: Also doch dieses Mobilitätsmanagement bewusst machen? #01:08:24-7#

#01:08:24-8# Person 1: Ja. Mobilitätsmanagement bei den Erwachsenen, aber wahrscheinlich sogar auch Schuldbildung. Dann generell natürlich sind irgendwie alle Ansätze die Entkopplung Wirtschaft

Verkehr irgendwie darstellen können. Es ist sehr schwierig die Frage, wie viel ist jetzt wirklich eine reale Verkopplung und wie viel ist rein gefühlt und wird virtuell und wenn man da etwas mehr Wissen an der Hand hätte, um entgegen halten zu können, was ist wirklich für die Wirtschaft notwendig und was nicht. Das würde sicher helfen. Internalisierung externer Kosten, klare Vorgaben hier würden helfen und vielleicht auch, ganz klar funktionale Räume mit Entscheidkompentenz und Finanzen. Also nicht das planen in der Stadtgrenze sondern das Planen in irgendeinem Verkehrsverbunde, wie auch immer man das nennt, der dann aber auch entscheiden und finanzieren kann, die Projekte. #01:09:37-9#

#01:09:38-6# Interviewer: Das haben Sie dann zuvor gemeint mit strukturellen Wechsel der langfristig stattfinden müsste. #01:09:45-6#

#01:09:45-9# Person 1: Müsste. Ja, gerade im öffentlichen Verkehr sind wir daran so was anzugehen, aber das ist natürlich, das heisst alle Beteiligten, also die Kantone, Deutschland und Frankreich müssten Finanzen abgeben und Entscheidkompetenzen abgeben an irgendeine neue Trägerschaft. #01:10:05-8#

#01:10:06-2# Interviewer: Und das würde jetzt in welchem Bereich liegen? Wo würde man das anhängen? So eine Trägerschaft, das wäre eine Institution in dem Sinne. #01:10:15-9#

#01:10:15-9# Person 1: Das wäre eine Institution, die irgendwo frei schwebend zwischen in der Region stattfindet, die möglichst selbstständig entscheidet. Die muss von den einzelnen Gebietskörperschaften finanziert werden, besteuert werden irgendwie, aber sie muss selber ganz konkret handeln können. ich denke vielleicht im Bereich S-Bahn ist das denkbar, dass man sowas in zehn Jahren hat. Aber es wird ein schwieriger Weg, dahin zu kommen, das auszudehnen, auf den gesamten Verkehrsbereich. Wäre sicher sinnvoll, aber dauert noch viel länger. #01:10:59-9#

#01:11:02-6# Interviewer: Kommt Ihnen noch irgendwas anderes in den Sinn? #01:11:05-5#

#01:11:06-1# Person 1: Nein. Ich hoffe das lese ich dann bei Ihnen, als Ergebnis Ihrer Arbeit. #01:11:16-5#

#01:11:16-9# Interviewer: Das sind genau die Sachen, wo, deswegen bin ich beharrlich hier, diese Entkopplung Wirtschaft Verkehr. Das haben Sie ja erst mal gesagt, das wäre nützlich. Haben Sie da noch was im Hinterkopf, also wie könnte das stattfinden? Weil Sie meinten, Sie bräuchten diese Argumente. #01:11:35-8#

#01:11:36-2# Person 1: Also einerseits ist es rein das Argumentation zu stärken. Wir wissen nicht genau, wie Wirtschaft und Verkehr gekoppelt ist. Also zehn Prozent weniger Verkehr, heisst das wirklich acht Prozent weniger Wirtschaft oder heisst das bei der Wirtschaft nur kein Effekt. Da fehlen uns die wichtigen Grundlagen. Die sind wahrscheinlich auch schwierig zu erarbeiten. #01:12:02-4#

#01:12:03-5# Interviewer: Da müsste man so ein Wechselwirkungsgefüge haben, aber das ist glaube ich sehr komplex dann. #01:12:22-8#

#01:12:23-2# Person 1: Sonst Entkopplung, der andere Aspekt ist, was für konkrete Massnahmen würden dazu dienen, die Wirtschaft vom Verkehr zu entkoppeln. Work at home wäre so ein Thema.

Weiss nicht was sonst, so spontan fällt mir jetzt sonst nichts ein. Solche Massnahmen würden natürlich helfen, dass man quasi sagen kann: 'Wir machen zwar das, aber für euch Wirtschaft machen wir das auch noch, damit euch das nicht so wehtut. Also wie solche Kompensationsmassnahmen. Aber da fehlt mir die Fantasie im Moment, was das sein könnte. #01:13:04-6#

#01:13:07-2# Interviewer: Die allerletzte Frage: Wie sehen Sie jetzt das #01:13:11-2# (xxxkonzept) in den nächsten Jahren. Was wird die Entwicklung sein, wo hapert's und wird das umgesetzt? #01:13:23-4#

#01:13:23-9# Person 1: Ich denke, dass sehen Sie hier. Das wird wahrscheinlich nicht mehr sehr gross geändert jetzt in der definitiven Fassung. Sie sehen da welche Bereiche wie stark wirken und hier quasi das Eingeständnis, dass wir das Ziel nicht erreichen. #01:14:09-3#

#01:14:09-5# Interviewer: Die Massnahmen, die bereits definiert sind. #01:14:19-7#

#01:14:19-7# Person 1: Hier quasi die ganze Massnahmenliste, was wir in den nächsten quasi 20 Jahren machen wollen und sehr viel hängt einfach am Zeitplan. ist nicht bis 2020 machbar und darum erreichen wir das Ziel nicht. Im Moment kann man sagen, ja, wenn wir das alles machen, dann erreichen wir das Ziel. Aber das ist eher 2025, 2030. Im Moment denken wir, dass wir das alles machen, aber die Widerstände öffentlicher Verkehr, kostet zu viel, Strassenverkehr. Das macht die Wirtschaft nicht mit. Parkraumangebot, da macht die Bevölkerung nicht mit. Die Widerstände sind sehr gross und am Schluss wird es über sehr vieles hier einfach eine Volksabstimmung geben. #01:15:14-5#

#01:15:15-5# Interviewer: Also um dann das anzupassen letzten Endes. Weil der Gegenvorschlag ist eigentlich im Gesetz verankert und jetzt geht es darum, dass man der Bevölkerung zeigt: 'Ok, ihr habt den Wunsch geäussert, aber das ist aufgrund unseres Wissens oder unserer Erfahrung nicht möglich bis 2020'. Ja, oder? #01:15:38-0#

#01:15:38-5# Person 1: Das ja und die erste Volksabstimmung zu eine Tramausbaustrecke, die war im Mai, die ging verloren. Da hat das Volk gesagt: 'Nein, wollen wir nicht diesen Tramausbau'. Also das Volk ist da natürlich auch wieder widersprüchlich. Und das Reduktionsziel im Gesetz ist ja nicht das einzige Ziel im Gesetz dem wir verpflichtet sind. Der wirtschaftliche und effiziente Verkehr und die Anbindung an die anderen Zentren. Solche Geschichten stehen auch im Gesetz und die müssen wir auch machen. Also können wir uns nicht nur auf dieses Reduktionsziel berufen und all diese Massnahmen quasi durchsetzen ohne die Bevölkerung nochmal zu fragen. #01:16:29-7#

#01:16:29-9# Interviewer: Das bedeutet aber Ihre Hände sind in dem Sinne nicht gebunden. Also Sie haben jetzt keine starre Vorgabe: 'Ok, diese zehn Prozent müssen jetzt bis 2020 erreicht werden, sonst fliegen die Köpfe'. #01:16:44-2#

#01:16:44-5# Person 1: Nein, ich meine, es ist wie die, wie heisst das Alpenschutzartikel? Bis 2010, glaube ich, musste der Autoverkehr durch die Alpen halbiert werden. Der hat nicht stattgefunden. Die Politiker müssen sich der Wiederwahl stellen. Da können Köpfe rollen, wie in der Verwaltung. Ich denke wir können diese und noch mehr Massnahmen immer wieder in die Politik einspeisen, aber wenn die dann da abgelehnt werden, dann erreichen wir das Ziel einfach nicht und Punkt.

Projekt: Factor 10 of Automobility: Case City of Basel
Name Audiodatei/Transkript: 813_0071
Aufnahmeort: Basel
Datum der Aufnahme: 27.08.2014
Dauer des Interviews: 01:17:14

Interviewter: 20140827_BS01
Interviewer: Tomasz Janasz
Transkripteur: Maria Awe
Transkriptionsdatum: 29.08.2014

640

Interviewer: Also ich fange einfach mal mit Einstiegsfragen Mobilität und Automobilität an. Was verstehen Sie unter nachhaltiger Mobilität? #00:00:17-2#

#00:00:17-5# Person 1: Also Mobilität per se verstehe ich schon mal drunter die Teilhabe am öffentlichen Leben. Also wirklich das aktivitätenorientierte, nicht so sehr der Verkehr, den ich brauche, um diese Mobilität wahrzunehmen sondern wirklich die Teilhabe an Aktivitäten. Und nachhaltig ist die dann, wenn das Zusammenspiel gemäß wie Nachhaltigkeit definiert wird, auch erfüllt wird. Also jeder Weg zu Fuß und mit dem Velo und, ist für mich, ist das kein Gegenteil nachhaltiger Mobilität sondern ich sehe da schon einfach einen, Wörter, die gut zusammen passen. #00:00:58-3#

#00:00:58-5# Interviewer: Bezogen aber auf die Realität mit Autos und mit öffentlichen Verkehr. Das sind natürlich Verkehrsmittel, die nicht unbedingt nachhaltig sind, an sich. Aber trotzdem haben sie dann Teilnahme an der städtischen Mobilität. #00:01:15-8#

#00:01:16-0# Person 1: Genau und das Bedürfnis nach Mobilität, das würde ich sagen, das besteht einfach. Es besteht ein Bedürfnis Aktivitäten zu machen und die muss ich irgendwie wahrnehmen. Die mache ich nicht alle an einem Ort. Das wäre auch wahrscheinlich nicht schön für eine Gesellschaft, die alle zu Hause sitzen und dementsprechend kann ich das auf bestmögliche Art und Weise machen. Und das da ein Teil sowie so öffentlicher Verkehr ist und auch ein Teil irgendwo Autoverkehr, glaube ich, hätten wir kein Problem damit, wenn das in einer ordentlichen Balance steht. #00:01:50-6#

#00:01:50-7# Interviewer: Also die nachhaltige Mobilität an sich, also wenn Sie das mit einem Satz umschreiben sollten. Wie würden Sie das machen? #00:02:02-2#

#00:02:02-2# Person 1: Nachhaltige Mobilität ist, wenn das Verkehrsmittel gewählt wird, das die wenigsten negativen Auswirkungen hat und wenn ich auch meine Aktivitäten so wähle, also das ich da schon beginne darüber nachzudenken, das die Aktivitäten entsprechend auch so zu erreichen sind mit einem entsprechenden Verkehrsmittel oder ohne Verkehrsmittel. #00:02:26-2#

#00:02:26-5# Interviewer: Ist das dann verbunden mit einer Reduktion des Automobilverkehrs in einer Stadt? #00:02:34-0#

#00:02:34-4# Person 1 Ja, auf jeden Fall. Das gehört sicher dazu. #00:02:38-4#

#00:02:38-6# Interviewer: Die Frage wäre dann: Ist eine radikale Reduktion der Automobilität eigentlich wünschenswert für eine Stadt? #00:02:45-0#

#00:02:45-3# Person 1: Ja. Schon. Ich glaube es gibt ein bestimmtes Mass, das verträgt jede Stadt und das lässt sich gut integrieren und das braucht eine Stadt vielleicht auch, weil das Auto hat bestimmte Vorteile für bestimmte Aktivitäten oder sagen wir mal auch der Gewerbeverkehr, den man in der Stadt hat, den kann man optimieren, aber man muss ihn nicht gänzlich auf E-Bikes und auf weiss ich nicht was umstellen. Und dann gibt es ein Mass, das ist verträglich und das schadet der Stadt auch nicht sondern die lässt das Potpourri zu. Nur natürlich dieses Mass. Wie schafft man es, dass man dieses Mass nicht überschreitet. Das ist halt die knifflige Geschichte. #00:03:25-5#

#00:03:25-7# Interviewer: Gibt es da eine Faustregel. Würde man dann sagen: 'OK, dieses Mass ist genau das, was eine Stadt prinzipiell braucht'? #00:03:34-6#

#00:03:34-7# Person 1: Ich glaube, das bestimmt sich auch durch die Grösse und durch die Strassen, die ich habe, die sich eigenen für Autoverkehr und da kann ich ja wie eine gewisse Kapazität anbieten. Also das lässt sich fast rein berechnen. Das könnte man wie nachprüfen und sagen: 'Ok, wenn ich jetzt so ein Mass habe, das ist verträglich und es gibt Strassen, da vertrage ich ein bisschen mehr und andere weniger und wenn ich mir das mal im Zusammenspiel überlege, dann komme ich wahrscheinlich, käme ich für jede auf so eine Zahl sogar, wo ich gut verträglich integrieren kann'. #00:04:10-8#

#00:04:11-1# Interviewer: Und verstehen Sie dann darunter dann diesen Verkehr, der zwingend ist für eine Stadt. Da kann man dann unterscheiden Güterverkehr, Notverkehre, Serviceverkehre... #00:04:24-4#

#00:04:24-5# Person 1: Das wäre dann alles. #00:04:24-9#

#00:04:24-9# Interviewer: Und der motorisierte Individualverkehr? #00:04:28-0#

#00:04:28-1# Person 1: Auch. Genau. Und ich glaube, wenn wir dahin kommen, dass das Angebot so gut ist und jeder dieses Bewusstsein hat, dass er das entsprechend wählt und auch die Möglichkeiten hat Sachen anders zu machen, dann würden ja nur die Dinge übrig bleiben, die wirklich mit Auto zu machen sind und dann wäre das schon denkbar, dass man das erreicht. Ohne jetzt irgendwie grosse Zwangsmassnahmen. Weil wenn wir heute die städtische Mobilität anschauen, Städte wie Zürich oder Basel, da sind über die Hälfte der Haushalte ohne Auto. Das heisst, die machen das ja schon. Und der reine Stadtverkehr ist ja eigentlich ein Verkehr, der gar nicht so viel MIV produziert, also die Stadtbevölkerung. Sondern es ist ja die Agglomeration drum herum, die den Verkehr erzeugt, weil die vor ihrer Haustür nicht die Bedingungen haben für eine autofreie Mobilität Und das ist, glaube ich das, wo die Agglomerationen, Sie haben ja vorhin das Umland angesprochen, das stimmt, das sehe ich auch so. Dort müssen wir ansetzen. Wie müssen die sich verändern, damit dort eine städtische Mobilität, weil städtische Mobilität ist für mich per se eine Mobilität, die hauptsächlich aus Fussverkehr, Veloverkehr, ÖV und ein paar Autofahrten, die sich über das Jahr verteilen, ergeben. Aber dafür brauche ich bestimmte Bedingungen, dass ich das so machen kann und so leben kann. Und wenn ich das eben auch nicht nur in der Stadt habe, sondern auch in der Agglomeration, dann ergibt sich das automatisch. #00:05:55-7#

#00:05:55-8# Interviewer: Welche Bedingungen müsste das sein für Agglomeration? Was kommt Ihnen da in den Sinn? #00:06:01-6#

#00:06:01-7# Person 1: Ich glaube ganz wichtig ist das Umfeld der Wohnung, dass das entsprechend auch so gestaltet ist. Also wenn ich in einer Agglomeration wohne und dort habe ich lauter Einfamilienhäuser mit einer Sammelstrasse davor, die ist ja noch schön ruhig, wobei meistens auch schon nicht so richtig, und dann habe ich aber relativ nah eine grosse Verkehrsachse, die auch nicht so gestaltet ist, weil dort beginnt ja schon das Sammeln und das ist ja auch häufig der Unterschied in der Planung. Die Städte planen Strassen anders, als der Kanton sie plant. Und die sehen dann auch so aus. Das sieht man in der Agglomeration Zürich genauso wie in der Agglomeration Basel, wo man dann plötzlich wieder Strassen hat, die einfach verkehrsorientiert sind, obwohl dort so viele Menschen drum herum leben und die Strassen schmälere Fahrbahnen bräuchten, breitere Seitenräume, mehr Grün entlang der Strassen. Das die Strassen auch lebenswerter sind. Weil sonst gehe ich nicht zu Fuss. Und die

Strassen, das ist das eine und das hängt aber ganz eng zusammen mit den Angeboten. Also wenn ich ein Umfeld habe mit Nahversorgung, mit, ja, wo Sachen stattfinden, dann ergibt sich dadurch ja automatisch, dass ich bestimmte Aktivitäten in meinem Umfeld machen kann; das dort auch anderes Miteinander ist und ich eher rausgehe und zu Fuss Sachen mache. Es gibt auch eine Studie, die eben, oder eine Auswertung die zeigt, dass eben dort, je dichter es irgendwo ist, umso mehr soziales Leben findet statt. Und umso mehr Aktivitäten ich habe, also den Bäcker, den kleinen Laden, ein Restaurant, eine Gaststätte, irgendwas, dann habe ich automatisch dort mehr Leute, die sich aufhalten, logischerweise und ich habe auch Strassen, auf denen langsamer gefahren wird. #00:07:54-9#

#00:07:55-0# Interviewer: Und der Pendlerverkehr in die Stadt, weil das haben Sie vorhin angesprochen, dass der dann den grössten Einfluss hat auf den motorisierten Individualverkehr. #00:08:06-0#

#00:08:06-0# Person 1: Ja, wobei ich glaube, es ist ja so, dass der Pendlerverkehr zum Grossteil ja sowie so schon mit dem ÖV gemacht wird und das auch wie durch die Kapazitätsgrenzen und Dosierungen, die stattfindet reduziert worden ist. Also auch wenn ich in der Agglomeration wohne, kann ich häufig mit dem ÖV pendeln zur Arbeit, aber die Freizeitwege bekomme ich damit nicht hin. Und dann habe ich ein Auto für die Freizeitwege oder für irgendwas sonst noch. Aber nicht unbedingt zum Pendeln. Und das ist ja aber die Crux. Wenn ich das so weiterhin brauche, weil ich eben am Wochenende kein ÖV-Angebot habe sondern das so auf Spitzenstunden ausgerichtet ist oder ich eben auch von der Umgebung das Gefühl habe, wenn ich einkaufen gehe, dann brauche ich dafür ein Auto, dann komme ich ja nicht dahin, dass das reduziert wird und das ist ein wesentlicher Unterschied. #00:08:58-8#

#00:08:58-9# Interviewer: Eine Sache als Exkurs: Diese Dosierungsanlagen. Was mich interessiert - sind das einfach Ampeln, die dann länger rot sind? #00:09:11-9#

#00:09:12-4# Person 1: Ja, also in der Stadt Zürich ist das ja so, dass da bestimmt ist, man hat eigentlich in der Stadt nie wirklich einen Stau oder einen Zusammenbruch von irgendwas. Es wird aussen gesteuert und dann bleibt die halt ein bisschen länger und dann geht es erst dann wieder weiter. #00:09:27-8#

#00:09:28-0# Interviewer: Und wie reagiert sie? Also sie bekommt, ist das ein Algorithmus, der das berechnet? #00:09:35-3#

#00:09:35-4# Person 1: Nein, das ist eine grosse Leitzentrale. Klar, das ist eine riesen Geschichte, wo die ganze Stadt in der Kontrolle ist. #00:09:40-5#

#00:09:40-6# Interviewer: Und die halten die Autos dann an bestimmten Verkehrsachsen an? #00:09:46-0#

#00:09:46-7# Person 1: Genau, an den Einfahrtstrassen sind dann die Stellen wo klar ist, wie viel verträgt es da, wie viel kann da rein und dann gibt es ein paar andere Knoten, die dann wieder das Signal geben, dass jetzt zu viel ist und dann weiss man, dass man an den anderen wieder anhalten muss. #00:10:01-2#

#00:10:01-4# Interviewer: Aber als Fahrer merke ich das nicht, das es jetzt gerade die Anlage ist? #00:10:05-0#

#00:10:05-1# Person 1: Das merken sie natürlich, weil wenn sie jeden Morgen kommen mit dem Auto und stehen jeden Morgen dort eine halbe Stunde, dann, vielleicht überlegt man es sich dann anders. Vielleicht sagt man dann: 'Ok, ich probiere es mal eine halbe Stunde früher, halbe Stunde später'. Wenn alles nichts nutzt, probiert man vielleicht mal ein anderes Verkehrsmittel. Aber es ist nicht so, dass an diesen Stellen, soweit ich weiss, so riesige Staus jeden Morgen wären. Das ist nicht so. Das weiss man ja auch, zum Beispiel Hartbrückesanierung, wo mehrere Jahre die Hartbrücke nur mit ganz verminderter Kapazitätsverfügung gestanden hat. Da war vorher ein riesiger Aufstand: 'Das wird nie gehen und überhaupt und so'. Das hat zwei Tage gedauert bis sich das eingependelt hat und dann ist der Verkehr genau so geflossen wie vorher. Aber man kann nicht nachweisen, wo weniger ist. Ein bestimmter Anteil der bleibt dann auch einfach weg. Aber dazu gibt es ganz wenige Studien, die dann wirklich nachweisen können, warum das so ist. Aber man tut es immer wieder feststellen. #00:11:02-9#

#00:11:02-9# Interviewer: Wie glauben Sie, könnte die Mobilität in 2050 aussehen? #00:11:16-9#

#00:11:17-1# Person 1: Ja ich glaube, die sieht wie viele autofreie Haushalte die heute schon leben. Wahrscheinlich noch optimierter durch Informations- und Kommunikationstechnologien, die man zur Verfügung. Dass ich noch besser weiss, auch weiss, wo ich mit dem Velo schön langkomme und da einen gut Weg gezeigt bekomme. Dass ich weiss, wen ich wo treffe und aber viel zu Fuss und mit dem Velo unterwegs bin. Ich glaube, dass ist zeitlos. Das ist eher das durch die Beschleunigung die man insgesamt hat, gesellschaftlich, räumlich, irgendwie, dass da dieses Bedürfnis nach eben Langsamkeit und nach einfach irgendwo sein, dass die dadurch zunimmt und dass das ausgelebt wird im Umfeld. Und das ist wahrscheinlich nicht nur das Wohnumfeld sondern auch das Arbeitsumfeld. Es braucht sicherlich noch schnelle Verkehrsmittel zwischen bestimmten Orten, sowie so. Das werden wir nicht stoppen. Das hört nicht auf. Man wird weiterhin zwischen, ganz schnell, von Zürich in Bern sein und in Genf und überhaupt. Und auch innerhalb der Agglomeration hat man eine schnelle S-Bahn und schnelle ÖV-Verkehrsmittel, aber dann, das Umfeld davon, dass wird langsamer sein. Also diese Mischung aus schnell und langsam. Die ist entscheidend. Die ist praktisch sowas Wohltuendes als Ausgleich für alles Schnelle. #00:12:53-3#

#00:12:53-5# Interviewer: Es gibt dieses Konzept in der Verkehrsplanung von der Geschwindigkeit und der Erreichbarkeit. Ich habe gelernt, dass wenn die Geschwindigkeit höher ist beziehungsweise auch die Erreichbarkeit höher ist, dann steigt die Wirtschaftlichkeit beziehungsweise Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt und das ist natürlich dadurch erreicht, wenn man natürlich den Verkehr optimiert, aber auch, wenn die Geschwindigkeiten erhöht werden durch bestimmte Verkehrsmittel auch. Wie zum Beispiel Auto. #00:13:26-9#

#00:13:27-0# Person 1: Aber das ist ja das Beispiel der S-Bahn. Genau die macht das ja. Oder das Herzstück in Basel. Wenn ich natürlich solche Systeme integriere und den Verkehr in der Richtung weiterentwickle, dann habe ich ja dadurch nicht mehr Verkehr auf den Strassen sondern ich bringe

einfach mehr Leute von weiterweg in die Stadt hinein. Und dadurch steigt natürlich der Wirtschaftlichkeitspunkt, weil einfach die Unternehmen, die in Basel sind, einen grösseren Radius haben von Leuten, auf die sie zugreifen können und derjenige, der irgendwo dort wohnt, hat ein grösseres Angebot an Arbeitsplätzen. Also wird das besser matchen und das tut die Unternehmen wieder beflügeln. Aber das Unternehmen hat ja nichts davon, wenn mehr Autoverkehr drum herum ist. Dann sinkt ja seine Erreichbarkeit, weil die Strassen dicht sind. Also wird das ja auch nur dadurch beflügelt eigentlich, dass der Autoverkehr reduziert wird und auf so ein Mass reduziert, dass der notwendige Verkehr wieder besser zirkulieren kann. Und ich glaube da sind manchmal so diese, wenn dann so Opposition kommt von Gewerbeverbänden oder irgendwas, dann haben die ja immer Angst, dass ihr Erreichbarkeitseffekt zurück geht und das halte ich eigentlich für völlig zu kurz gedacht. Weil sie sind ja der Motor von einer Stadt und die werden immer in ihren Belangen berücksichtigt werden und sie dürfen weiterhin mit dem Auto und irgendwelche Wege haben sie immer als Bedürfnis und die kann man befriedigen. Man kann sie aber nur befriedigen, wenn der Gros der Mitarbeiter eben nicht alle im Auto sitzen sondern auch eine bessere letztendlich Art. #00:15:03-1#

#00:15:03-2# Interviewer: Ich werde jetzt ein bisschen vorgreifen: Wie würden Sie das argumentieren gegenüber Gewerbe? #00:15:11-8#

#00:15:11-9# Person 1: Das ist schwierig, habe ich schon oft probiert. Die glauben das nicht. Ich kann nur sagen, was ich Ihnen gesagt habe. Ich kann mit Verkehrssystemen die Erreichbarkeit verbessern, indem ich eben den Radius erhöhe, muss dann aber auch mit der Siedlungsstruktur reagieren, dass ich eben wirklich verdichtetes Siedlungsgebiet habe an den ÖV-Stationen und muss die Qualitäten in der Stadt an den Stationen, also so ein Herzstück, wenn das noch eine andere Station hat oder eine S-Bahn, die hat ja andere Stationen auch in der Agglomeration. Die sind für Gewerbe interessant und die sind auch für Wohnen interessant, weil die Erreichbarkeit gut ist und dann muss ich dort die Qualitäten schaffen, die das beflügeln. Und dort habe ich dann diese Langsamkeit und die Aufenthaltsqualität, die ein grosses Plus ist. Und die gibt ja dann auch wieder eine Qualität für ein Unternehmen, was dann wieder sagen kann: 'Ja, in unserem Umfeld, da kann man gut draussen sitzen, da hat man Restaurants drum herum, da ist eine Kinderbetreuung, da kann man zu Fuss gehen, da kann man Velo fahren, weil wir euch ein Velo zur Verfügung stellen für den Mittagssport'. Lauter so Zeug, was wieder Qualitäten gibt, die man eben nicht hat, wenn man einfach einen grossen Parkplatz um sich herum hat. #00:16:28-7#

#00:16:28-8# Interviewer: Welche innovativen Mobilitätskonzepte sehen Sie als besonders attraktiv für die nachhaltige Gestaltung der Mobilität in der Zukunft? #00:16:38-4#

#00:16:38-6# Person 1: Fussgängerverkehr und Veloverkehr. Mal als Basis. Innovativ. Breite Seitenräume ist innovativ. Nicht das Velo mit dem Fussgänger zusammenführen. Das ist auch innovativ. Dazu eben, logisch, Sachen wie Carsharing. Das man eben die Bedürfnisse in der Summe abdeckt. Das man also die Leute dahingehend unterstützt, dass sie wirklich das finden, was sie brauchen. Und wenn man in die Situation kommt, dass ein Auto jetzt das Richtige wäre und das gibt es oft genug, dass das gut ist, dann muss das Auto zur Verfügung sein. Auf ganz einfache Art und Weise. Und was das dann nämlich kostet, ist noch fast egal. Das denke ich, das ist wichtig, dass sich das weiterentwickelt und

da auch die, je mehr praktisch die Durchdringung davon ist, umso besser wird auch das Angebot für den Einzelnen. Und das ist ja auch so eine Erfahrung, die man von Carsharing hat, dass eben, wenn die Leute das erst einmal machen, also die Hemmschwelle überwunden ist, dass sie dann immer weniger Auto brauchen. Das ist ein Problem für die Carsharer, weil die müssen ja, um wirtschaftlich zu sein, ihre Autos auch gefahren bekommen. Sonst funktioniert das ja nicht. Also kommen die dann dahin, dass die Angebote machen mit Schnäppchenpreisen und sowas, was ja an sich absurd ist, aber logischerweise auch wieder gut, weil die müssen ja irgendwie ihr Business da betreiben. Und das sind Sachen, die eben dadurch dass mehr noch auf Informations- und Kommunikationstechnologien gegangen wird, es immer einfach wird, solche zu nutzen. Das da mit einem Klick, also man hat ja die Schüttelfunktion am Handy, ich weiss nicht, ob Sie die auch haben. Ich mache die Mobility-App an, schüttele und dann sehe ich das nächste freie Auto in meiner Nähe und dann kann ich dann buchen und gehe hin und fahre. Solche Sachen werden bestimmt noch einfacher. #00:18:39-5#

#00:18:39-6# Interviewer: Das ist ein ganz wichtiges Thema #00:18:44-1# (IKT) und dann eigentlich sprich intelligente Vernetzung von alternativen Angeboten. #00:18:49-5#

#00:18:49-9# Person 1: Und diese Kombi, dass ich das alles wie selbst auf den Schirm habe, was kann ich eigentlich nutzen und wie kann ich das machen und welches ist jetzt gerade das Günstigste. Da kann ich natürlich sehr viel unterstützen. Und wenn ich sage, ich will jetzt da und dahin und dann praktisch den Vergleich geliefert bekomme mit welchen Möglichkeiten ich das machen kann, dass ich dann ein Bike-Sharing um die Ecke habe, wo ich gut jetzt drauf steigen könnte und dann in zehn Minuten da wäre, dass ich aber auch sieben Minuten aufs Tram warten kann oder halt ein Auto nehmen und dahinfahren. Das denke ich wird viel Unterstützung bringen und das einfacher machen. #00:19:30-5#

#00:19:30-7# Interviewer: Aber das gibt es noch nicht? #00:19:31-7#

#00:19:31-9# Person 1: In Ansätzen. Aber noch nicht so, dass das so geläufig ist. Also es gibt eine App für das nächste Tram, was ich nehmen kann. Das ich sehe, jetzt am #00:19:46-5# (Wort) fährt es in zwei Minuten los. Es gibt von der Stadt einen guten Velo-Routenplaner, wo ich sagen kann, ich fahre von da nach da und dann gibt er mir die direkte und die schönste Route. Also so Einzelangebote, die aber noch nicht so richtig vernetzt sind und die vielleicht, ja, aber das kommt sicher. Also, ich weiss nicht, ob ich da auf den aktuellsten Stand ganz bin, aber das ist sicher was, wo sich weiterentwickelt und sich vor allen Dingen in dem wie die Leute das annehmen und gebrauchen noch weiterentwickelt. Oder auch das man keine Tickets mehr brauchen wird in 30 Jahren. Dass ich dann wirklich alles irgendwie bei mir habe und am Monatsende eine Rechnung bekomme oder irgendwie. Da gibt es ja auch Ansätze und das wird sicher auch noch viel stärker zum Tragen kommen. Und was ich aber schon glaube ist, ich glaube nicht, dass es was gänzlich Neues braucht. Also so neues, innovatives Verkehrsmittel. Das glaube ich nicht, dass es das braucht. Da sind wir eigentlich gut ausgestattet, man muss es nur effizient nutzen. Und da braucht es noch mehr Tools, wie man das hinbekommt. #00:21:01-1#

#00:21:01-3# Interviewer: Was halten Sie von der ganzen Diskussion um neue Antriebsformen? Elektromobilität zum Beispiel? #00:21:09-3#

#00:21:09-4# Person 1: Ja, ich glaube das wird sicher mehr kommen, aber die Elektromobilität sehe ich vor allen Dingen für Fahrräder und, also so kleinere, langsamere Fahrzeuge, in der städtischen Mobilität. Die ganze Elektroautogeschichte, dass ist auch schön, aber bringt der Stadt nichts. Das finde ich, dass läuft wie nebenher. Und das wird auch kommen, das ist auch gut. Aber das ist ja keine Lösung, weil unser Problem ist der Platz in der Stadt und den lösen wir damit ja nicht. Es ist schön, wenn jeder in der Agglo statt dem Diesel ein Elektroauto sich vor die Tür stellt, aber sobald er damit fährt, haben wir dasselbe Problem. Eins haben wir weniger: das ist die Luft. Und zum Teil den Lärm, aber das ist nicht das eigentliche Problem in der Stadt. Das ist dann wieder eher für ländliche Sachen ein Problem. Und ich glaube da ist das sicher ein Beitrag auch, weil die Erreichbarkeit ist auch kein Problem, die meisten Wege sind nicht so weit. Also glaube ich, da wird sich was tun, aber das sehe ich nicht als die Lösung für die Städte. Während die ganzen E-Bike-Geschichte und eher so Mofas, oder gibt es ja auch die verschiedensten Formen, da denke ich, dass kann den Städten einen sehr grossen Beitrag liefern, weil es natürlich bei dem Velo-Verkehr so bestimmte Hemmschwellen gibt, wenn ich von der Topographie her irgendwie Probleme habe und damit Leute aufs Velo bekomme und zum Velo fahren, die ich sonst vielleicht nicht dabei hätte. Und das nimmt ja auch um sich. Das ist ja immenses Wachstum, was da dabei ist. Und damit habe ich natürlich, stelle ich sicher, dass ich viel mehr Wege durchgängig machen kann und habe trotzdem noch die Nebeneffekte wie Gesundheit und Bewegung und solche Geschichten. #00:23:07-5#

#00:23:07-9# Interviewer: Was halten Sie denn vom autonomen Fahren? #00:23:11-4#

#00:23:11-5# Person 1: Gar nichts. Wird nicht kommen. Geht gar nicht. Wer soll das versichern? Man kann ja nicht die Fussgänger wegnehmen. Also es widerspricht einfach dem Prinzip, das eine Strasse Interaktion von Leuten ist. Und auch ein autonom fahrendes Auto kann einen Unfall machen mit einem Fussgänger oder mit einem Velo. Da muss ein technischer Defekt kommen und dann ist die Frage, wer trägt die Haftung. Und das wird keiner irgendwo versichern. Autonomes Fahren ist vielleicht auch wieder nur eine Lösung für ausserhalb der Städte. Autobahnen, irgendwas, wo ich ein abgeschottetes Ding habe. Und dann ist es aber wieder ähnlich wie ÖV. Also dann brauche ich es eigentlich nicht. Also für die Städte ist das auch wieder - wie soll ich die wo fahren lassen. Also dann hätte ich Hauptverkehrsachsen, wo ich irgendwelche bestimmte Regeln habe, wo ich dann sagen kann, wenn der Fussgänger dagegen verstösst, dann ist der selber schuld. So müsste es dann sein. Das will ja aber eigentlich nicht. Ich will ja innerhalb der Städte Interaktion weiterhin haben. Und spätestens wenn ich dann von dieser Hauptverkehrsstrasse abfahre, was dann? Was sicher, was kein autonomes Fahren ist, was aber ein ganz grosser Punkt ist, der schon vor zehn Jahren vorhanden war und wo schon in der Forschung behandelt worden ist, dass ist die automatische Speedadaptation. Also das mir die Strasse die Geschwindigkeit vorgibt und das Auto diese Geschwindigkeit annimmt und ich die nicht mehr erhöhen kann als Fahrer. Da gab es versuche in Schweden, das ist alles kein Problem, das ist sehr einfach möglich. Und da durch hätte man natürlich auch Steuerungsmechanismen, wie man jetzt Strassen verträglicher machen kann und auch den Fahrer, das gibt es sehr häufig auch als Argument: 'Ja, die Strasse, die ist jetzt nicht gestaltet wie Tempo 30. Das ist mega schwierig da 30 zu fahren'. Kennt man ja auch selbst. Es ist ja manchmal wirklich so, wenn da gerade keiner ist. Wenn das Auto dann einfach so schnell nur fährt, dann ist das ja kein Problem. Und sowas kann ich, da kann ich auch

die Technik weiterentwickeln und auch die Sicherheit dadurch erhöhen. Wie für Fussgänger, Velofahrer. #00:25:30-0#

#00:25:30-1# Interviewer: Mit dem autonomen Fahren, es gibt eine Studie aus den USA, wo sie ausgerechnet haben, dass man tatsächlich die Automobilität ziemlich stark reduzieren könnte, weil man dann optimiert dann die Fahrzeuge, die gerade in der Bewegung einsetzen würde. Also im Sinne von Carsharing auch mit autonomen Fahrzeugen, das heisst ein Ruftaxi. Ich kann dann zum Beispiel ein Auto holen und das kommt dann irgendwie in fünf Minuten, dann steige ich ein und werde gefahren. #00:26:07-7#

#00:26:07-9# Person 1: Das ist vielleicht für die Städte interessant, die keinen öffentlichen Verkehr haben. Aber an sich, solche Städte wie Zürich und Basel brauchen das nicht. Da gehe ich zur nächsten Tramhaltestelle. Darauf ist das ja ausgelegt der Radius. Und dann muss ich nicht mehr rufen, das kommt dann einfach so. Also das ist glaube ich in den USA natürlich, wo man kein so gutes ÖV-System hat, ist das wahrscheinlich nochmal anders diskutiert. Aber das ist wieder wie, man erfindet nochmal was Neues und glaubt damit löst man es. Aber da kann man auch Sammeltaxis nehmen oder ein normales Taxi. Das kommt auch, wenn man es ruft. Also das gibt es ja alles schon und klar, der Fahrer ist das teuerste da dabei. Aber da bleibt ja dann wieder das wie soll sich das bewegen und auf welchen Strassen kann sich das bewegen und wer hat da Vorrecht und wer versichert dieses Fahrzeug. #00:26:57-5#

#00:26:57-6# Interviewer: Also Sie sind da gar nicht so weit weg von den anderen Meinungen. Ich will einfach mal diese Themen abdecken, die sich herausgestellt haben als innovativ und zukunftsfähig. Aber dann auch ihre Hürden haben. Könnten Sie nochmal kurz über dieses Thema des Raumes in der Stadt sprechen. Also vielleicht noch detaillierter: worin liegt das Problem des Raumes und ist das vielleicht das Problem bei Mobilität? #00:27:33-6#

#00:27:33-7# Person 1: Das man zu wenig Raum hat? #00:27:35-1#

#00:27:35-2# Interviewer: Also das man quasi limitiert ist. #00:27:37-2#

#00:27:37-3# Person 1: Ja, der Raum ist limitiert. Genau. Weil genau, dass ist genau das, was zusammenhängt mit Dichte von der Bebauung, von der Siedlungsstruktur und dem effizienten Verkehrssystem, das ich anbieten kann. je dichter ich bin, umso besser kann ich Lösungen anbieten. Aber je dichter ich bin, umso mehr Leute habe ich auch, die auch im Raum unterwegs sind. Und dann stellt sich natürlich schnell die Frage, wie, was für eine Verteilung ist sinnvoll und welche ist auch die Effiziente. Und da ist das Auto halt das wenigste effiziente Verkehrsmittel, um das zu tun, um vielen Menschen Platz zu bieten. Und ich glaube das ist der Raum, Städte sind ja dadurch attraktiv, dass sie häufig altgewachsen sind und das sind Fussgängerstädte, das sind ja nicht fürs Automobil gebaute. Die, die so gebaut sind, die haben eigentlich keine Chance ihre Mobilität effizient hinzubekommen. Und die müssen halt, funktionieren am Besten, wenn sie wieder zu dem zurückgehen. Dass das so funktioniert und dann ist dieser Raum ist ja auch attraktiv dadurch, dass er nicht allzu weit ist. Aber wenn ich dann natürlich alle unterbringen will, dann merke ich schnell, dass es eng ist und das ist schwierig und dann muss ich den eben so verteilen, dass das Beste rauszuholen ist. #00:28:53-8#

#00:28:54-0# Interviewer: Wenn Sie davon sprechen, diese Mobilitätskonzepte noch stärker zu unterstützen oder zu fördern, also jetzt hauptsächlich habe ich jetzt gerade verstanden langsamer Verkehr, öffentlicher Verkehr, Carsharing, Informations- und Kommunikationstechnologie. Was glauben Sie oder sind Sie in der Lage, die Schlagkraft dann auf die Hinsicht der Autodominanz zu bestimmen? #00:29:27-2#

#00:29:27-6# Person 1: Ja, das wird durch die Entscheidungen der Einzelnen gefällt und ich glaube da müssen, werden sich dann noch mehr Autos unter Umständen, noch mehr Haushalte unter Umständen für ein leben ohne Auto entscheiden und das sind dann wieder so Randbedingungen. Also wenn ich per se mit der Wohnung zum Beispiel einen Parkplatz vermietet bekomme oder wenn ich eine Wohnung kaufe und da direkt ein Parkplatz dabei ist, dann ist das schon einmal eine Bedingung, dass ich mir auch ein Auto kaufen kann. Wenn ich das nicht habe und auch Wohnungen habe, die ohne Parkplatz angeboten werden, dann ist schon mal eine grössere Hürde da mich um einen Parkplatz zu kümmern. Ein anderes Beispiel ist, sind Parkplätze im Strassenraum, wenn ich, wo Anwohner parken in den Wohngebieten habe, in den städtischen und die blockieren die Strasse, dann ist das schlecht für Kinder irgendwie allein zu laufen, dann ist das, dann gibt das auch ein Bild 'Ja, die Autos haben hier ihren Raum'. Wenn ich zum Beispiel es schaffe, Anwohnerparken zum Beispiel im Quartierparkhaus zu machen, dass irgendwo dann unter Umständen auch ein paar Wege produziert, wenn ich mit meinem Auto fahren will, dann ist das auch ein Signal, dass ich diese Strasse anderen Bedürfnissen mehr Raum gebe. Und eben in anderer Verteilung in der Priorisierung mache und dann wird es wieder attraktiver zum Beispiel Velos stehen zu haben und bessere Abstellanlagen, mehr Raum, um auch mal auf der Strasse zu spielen, auf der Strasse zu laufen. Das produziert ja gleich wieder was auch meine Einstellung zu bestimmten Sachen und ich glaube das beeinflusst viel, wie ich dann nachher lebe und was für eine Mobilität ich lebe. #00:31:11-0#

#00:31:11-0# Interviewer: Solche Änderungen, was Sie jetzt gerade erwähnt haben mit dem diesem Quartierparkhaus, setzt das bestimmte Veränderungen im Gesetz auch voraus? #00:31:22-3#

#00:31:22-4# Person 1: Nicht mal, glaube ich. Das ist mehr ein Politikum. Also in Basel haben wir das zum Beispiel bei der Stieg-Um-Initiative als Massnahmenvorschlag drin gehabt und dort wussten wir eben von bestimmten Parkhäusern, die einfach nicht gut ausgelastet sind. Es gibt in den Städten unglaublich viele Parkplätze in Parkhäusern, die Leute beschweren sich immer nur, dass es in den Strassen zu wenig hat, und da könnte man natürlich Umnutzung machen, das man sagt, man tut jetzt solche Parkhäuser für blaue Zonen nutzen. Aber solange die Leute ja auch noch ihr Auto haben, hat natürlich von denen, die ein Auto haben, auch eine Opposition dagegen und das ist dann letztendlich eine politische Frage, wie sehr will man da was durchsetzen und kann man auch durchsetzen und das liegt dann wieder an den jeweiligen Politikern, die gerade unterwegs sind. #00:32:16-3#

#00:32:16-4# Interviewer: Wenn man dann neue Gebäude baut, dann gibt es bestimmte Vorschriften. #00:32:22-6#

#00:32:22-9# Person 1: Ja, genau. Die kann man natürlich entsprechend anpassen, aber das ist auch wieder ein Politikum, dass man die anpasst. Das man so eine Veränderung hinbekommt. In Zürich ist die seit fünf Jahren hängig und nicht verabschiedet worden, die Parkplatzrevision. Weil es zu viele

Veloparkplätze drin hat und da die Opposition war. Ja, wenn man das wirklich durchdenkt, wir erleben das immer in Wettbewerben, wenn wir Architekten unterstützen bei eben Erschliessungskonzepten für Areale oder für Wohnungen, für Gebäude und man hat eine Familie. Sagen wir vier Köpfe und die brauchen Abstellplätze. Ja wenn die Familie wirklich alle mit dem Fahrrad fährt, dann sind das eigentlich mindestens vier Fahrräder und eine Familie, die Fahrrad fährt, hat dann meistens noch irgendwo ein Rennrad oder irgendwas zusätzliches. Kennt man ja selbst. Wenn man mal Fahrradfahrer ist, dann ist es meistens nicht mal nur ein Fahrrad, das man hat. Wenn man das dann hochrechnet: man hat irgendwo ein Gebiet und hat 300 Wohnungen und sagt dann: 'Ok, für die 300 Wohnungen brauchen wir jetzt 1000 Veloabstellplätze und die sollen Wettergeschützt sein und abschliessbar'. Dann fängt der Architekt aber an zu schwitzen. Das ist total schwierig. #00:33:40-9#

#00:33:40-9# Interviewer: So vier Fahrräder, das wird so ein Parkplatz wie für ein Auto, fast. #00:33:44-3#

#00:33:44-5# Person 1: Fast. Und das ist natürlich, und in dieser Parkplatzverordnung, da war glaube ich nicht mal vier pro Wohnung, es war eine geringere Zahl, weil ja nicht jede Wohnung so viele hat. Das ist ja heute noch nicht so. Aber wenn man das konsequent zu Ende denkt, dann ist das eigentlich der Fakt. Weil wenn ich mir wählen will zwischen verschiedenen Fahrzeugen mal zu Fuss gehen, mal zu Fuss, mal ÖV, dann muss ich auch das Velo so stehen haben, dass ich das nutzen kann. Ich kann nicht in den Keller gehen, aufschliessen und dann passen da wahrscheinlich noch nicht mal genug rein. Dann mache ich es nicht. In der Zeit bin ich zu Fuss gegangen oder habe das Auto vom Parkplatz geholt. Und das sind so, das schien dann aber so eine grosse Zahl, weil dann plötzlich so viele Veloabstellanlagen gebraucht worden wären und da war dann eine immense Opposition dagegen, dass das ja nicht sein könnte. #00:34:37-8#

#00:34:37-8# Interviewer: Was glauben Sie, welche Dynamik wird bei der Durchsetzung dieser neuen, nicht Mobilitätskonzepte, Mobilitätsgewohnheiten, was glauben Sie, welche Dynamik wird sich da jetzt ergeben? #00:34:58-0#

#00:34:58-1# Person 1: Wie schnell das geht? #00:34:58-9#

#00:34:59-0# Interviewer: Ja. Also wenn wir annehmen... #00:35:02-6#

#00:35:02-8# Person 1: Kann ich mir was wünschen? Ich weiss es nicht. Ich finde, manchmal gehen Sachen so viel schneller als man denkt und dann brauchen sie wieder länger. Jetzt so Städte wie Zürich und Basel haben ja auch schon einiges erreicht. Also wenn man das jetzt vergleicht mit so manchen deutschen Städten, dann ist das ja schon sehr weit und vielleicht ist dann so den nächsten Schritt zu schaffen, wieder sehr viel schwieriger. Weil jetzt sind ja, jetzt ist innerhalb der Stadt, also weiss man, da gibt es Genossenschaftswohnanlagen, da stehen die Parkplätze leer. Die bekommen die nicht vermietet. Also weil die Haushalte eben ohne Auto sind und andererseits wollen die Investoren immer weiter Parkplätze bauen und wenn das dann die Sachen sind, die ausserhalb der Stadtgrenze, also in der Agglomeration, da ist man noch auf einem ganz anderen Level. Da geht es gar nicht ohne Parkplätze. Und das stimmt auch. Die Bedingungen sind da nicht so, dass man dorthin zieht, wenn man kein Auto hat. Und bis man da natürlich diesen Dreh wieder hat und das wäre ja der nächste Schritt, den man erreicht, das dort auch eine andere Mobilität stattfindet und das dort das Leben städtischer

wird. Das, da bauen wir die Städte gerade anders, als dass das passiert, habe ich das Gefühl. Also braucht es da noch ein bisschen. #00:36:22-5#

#00:36:22-8# Interviewer: Das wären dann die Massnahmen, die Sie schon am Anfang erwähnt haben, wo man dann das Leben etwas städtischer gestaltet dort? #00:36:28-8#

#00:36:28-9# Person 1: Und da sind natürlich Ansätze wie eine Glattalbahn, eine Limmattalbahn, dass man das ÖV-System vernetzt mit den Aussenräumen und eben nicht nur S-Bahn sondern auch wirklich Nahverkehr stärkt und das tut ja so ein Tramsystem. Und das dann entsprechend noch mit Bussen vernetzt. Das ist schon ein ganz entscheidender Schritt, weil das ist die Basis. Ohne die geht es nicht. Also das habe ich jetzt nicht immer so hervorgehoben, dieses ÖV-System. Aber das ist dieses Backbone, da baut es drauf auf und nur wenn ich das habe, kann ich natürlich auch die anderen Wege drum herum so organisieren, dass ich die zu Fuss und mit dem Velo mache. #00:37:07-2#

#00:37:07-3# Interviewer: Und Mobilitätsmanagement, gehört das auch dazu? #00:37:10-5#

#00:37:10-7# Person 1: Ja, ganz wichtig. Das ist natürlich der Schritt, um auch Bewusstseinsbildung zu machen, um Dienstleistungen anzubieten, Massnahmen vorzuschlagen, wie man eben die Verkehrsmittelwahl offen dar gestaltet. Weil letztendlich geht es ja darum, dass der Einzelne, der wählt nicht, gezwungen wird etwas zu machen sondern das er alle Möglichkeiten gleichwertig präsentiert bekommt und wenn er die freie Wahl hat, dann kann er wählen. Und wenn das dann immer noch das Auto ist, dann waren die Randbedingungen nicht gut. #00:37:42-8#

#00:37:43-0# Interviewer: Welche Massnahmen sehen Sie dann im Bereich Mobilitätsmanagement als die herausragendsten? #00:37:49-3#

#00:37:49-3# Person 1: Ja, auch wieder Veloförderung, gute Fusswege, ÖV-Informationen, neben dem guten Angebot. Das gute Angebot muss da auch wieder da sein. Und die Verfügbarkeit da gut herüber bringen und dazu gehört dann auch, ich finde es immer noch relativ effektiv, wenn neue Mitarbeiter zum Beispiel eine Broschüre bekommen, in der wirklich alle zum Beispiel #00:38:18-6# (Wort) was für Velowege zum Areal gibt. Was für ÖV-Verbindungen nicht nur mitten durch sondern auch aussen herum gibt und die Info gebündelt bekommen. DAs ist auch noch nicht immer selbstverständlich. Meistens muss man sich da selbst organisieren. Und das ist schon so ein Basisding, so einfache Sachen, die eigentlich noch immer wesentlich sind. Und dann natürlich, das wenn ich neue Wohnhäuser habe und Areale, in denen auch gewohnt wird, dass ich dort Carsharing im Areal habe, das ich zum Beispiel auch einen Paketdienst habe. Also so Services, die relativ einfach sind, aber die man meistens nicht, eben doch nicht hat. Oder ein Veloverkehr und solche Geschichten. Das man da möglichst viel anbietet. #00:39:08-9#

#00:39:09-1# Interviewer: Sind Sie in der Lage abzuschätzen, um den Bereich jetzt abzuschliessen. diese innovative Mobilitätskonzepte beziehungsweise Mobilitätskonzepte, die es schon gibt, aber die gefördert werden müssen, jetzt längerfristig gesehen, welche Einfluss auf die Mobilität haben könnten, auf die Reduktion, weil es das ist, was wir erzielen wollen. #00:39:39-5#

#00:39:40-1# Person 1: Also ich glaube zwischen zehn und 20 Prozent. Liegt das, kann das gut liegen. und das wäre auch das, was die Städte entlastet und was schon ausreichen würde, glaube ich. #00:39:49-8#

#00:39:49-9# Interviewer: Das es zehn bis 20 Prozent #00:39:51-8#

#00:39:51-9# Person 1: Weniger Autoverkehr. #00:39:53-1#

#00:39:53-2# Interviewer: Also Verkehrsleistung, Autoverkehrsleistung. Was würde das dann #00:40:00-7#

#00:40:00-8# Person 1: Oder Wege. Vielleicht auch Wege und nicht Leistung. Weil die Leistung hat man eher dann beim (Wort). Nein, ich würde es Wege nennen. Weil es sind ja viele die kurzen Wege, die ersetzt werden und das ist nicht so viel von der Leistung. Also bei der Leistung ist es weniger, aber bei den Wegen ist es so viel. #00:40:17-7#

#00:40:17-7# Interviewe: Und glauben Sie, die Leute werden sich dann auch gegen das Auto entscheiden? Also wenn sie dann merken... #00:40:22-9#

#00:40:23-0# Person 1: Ja, sicher. Machen ja 50 Prozent der Haushalte in den Städten jeden Tag. #00:40:31-5#

#00:40:31-6# Interviewer: Sie haben nochmal kurz erwähnt diese Unterschiede, dass die deutschen Städte noch nicht so weit sind wie Basel oder Zürich. Was meinen Sie damit? Was ist bei den deutschen Städten so? #00:40:44-2#

#00:40:44-3# Person 1: Ich glaube da Anteil der Haushalte mit Auto grösser und das sind wahrscheinlich die Bedingungen. All das, was ich aufgezählt habe, dass das so noch nicht passt. #00:41:00-1#

#00:41:00-4# Interviewer: Ist das auf irgendetwas zurückzuführen, was in der Gesellschaft vielleicht etabliert ist? #00:41:07-0#

#00:41:07-2# Person 1: Ja, ich glaube schon, dass das jetzt, es gibt Städte, die haben eine bestimmte Velokultur und die haben bestimmte Mobilitätskultur und pflegen das. Das passiert in Zürich oder ist sehr stark passiert. München hat das auch erreicht. Die haben sich einfach zur Velohauptstadt erklärt und haben ganz viel auf Velo gesetzt. Und das sogar mit durchschlagendem Erfolg. Also obwohl sie sich einfach zur Velohauptstadt gekrönt ohne irgendeinen Grund dafür zu haben. Und haben das aber konsequent kommuniziert und gemacht und haben auch schon in viel Velowege, Velomarketing und haben damit einen immensen Zuwachs an Veloverkehr erreicht. In London ist das auch so passiert. Es ist nicht so, dass die Infrastruktur dort besonders gut wäre, aber wenn man es wirklich will, dann erreicht man einiges. Weil plötzlich ist dann Velofahren hip und Velofahren gehört dazu. Und nicht immer nur 'ah nee, ist mir zu gefährlich'. Also es geht schon, aber man muss es wollen. Und das weiss ich nicht, ob das überall so, das ist noch lange nicht so überall verbreitet. #00:42:09-5#

#00:42:09-7# Interviewer: Gut, ich würde dann gern diesen letzten Bereich machen und zwar Stieg-Um und diese Voraussetzungen beziehungsweise EInflussgrössen. Sie waren mit dabei gewesen bei diesem Umsetzungskonzepts seitens Basler und Hoffmann als Projektleiterin. Können Sie vielleicht mal kurz die Rahmenbedingungen erklären? #00:42:38-9#

#00:42:39-1# Person 1: Um was es ging dabei? Die Aufgabe ist, die Städteinitiative, die angenommen worden ist, Umsetzungsmassnahmen zu definieren. Also der erste Punkt war zu kontrollieren, ob die heutigen Verkehrsmassnahmen und die Richtung, was alles geplant ist bis, ich glaube Horizont war 2020, ob die geeignet sind, das Ziel zu erreichen. Das zu überprüfen und da sind eigentlich alle drei Teams zu der einhelligen Meinung gekommen sind, dass das nicht ausreicht. Und dann in einem zweiten Schritt zu sagen, was es denn bräuchte, um das zu erreichen. Also es ging auch immer um eine Wirkungsabschätzung in Bezug auf Massnahmen und die natürlich viele Annahmen und viele Zusammenhänge und wir haben uns da einfach als drei Experten zusammen getan und auch viel geschätzt in der Richtung. #00:43:38-6#

#00:43:38-7# Interviewer: Wie haben Sie geschätzt? Haben Sie da bestimmte Modelle genutzt dazu? #00:43:41-3#

#00:43:41-5# Person 1: Nein, wir hatten sehr wenige Modelle. Wir haben auseinandergenommen, was haben wir für verschiedene Verkehre, also auch so in Bezug auf welche Zwecke erfüllen die, welchen Anteil an motorisiertem Verkehr haben wir; wie ist der heute schon; wo ist der erreichte Grad und was ist dann noch zu erreichen. Also wir haben versucht uns die Grundlagen so gut wie möglich aufzubereiten und dann da auf der Basis, was ist der Stand, was ist geplant, was wäre noch möglich, also wie weitgehend sind noch die bisherigen Massnahmen. Von dem her wirklich abzuschätzen, was liegt da noch drin. Und das hängt ja dann, ist ja dann auch wieder variabel, wie weit die Massnahmen gehen. #00:44:24-4#

#00:44:24-6# Interviewer: Wie haben Sie das abgeschätzt, wenn Sie zum Beispiel davon ausgegangen sind, dass der Automobilitätsverkehr reduziert werden soll und dann die Auswirkungen auf die anderen Verkehrsmittel. Wie haben Sie das gemacht? Also im Grunde genommen, wir reduzieren um zehn Prozent in zehn Jahren und dann wirkt sich das 40 Prozent bloss im öffentlichen Verkehr... #00:44:48-7#

#00:44:48-7# Person 1: Wir haben die Wege genommen und wussten die absolute Anzahl Wege und haben da wieder gesagt, davon das was wir an Autoverkehr reduzieren, dann gehen wir davon aus, dass sind so und so viel Prozent mehr auf das, das und das und das dann wieder da drauf gezählt den neuen Dings ausgerechnet. Aber es ist kein, ich weiss nicht, haben Sie denn die Studien bekommen? #00:45:09-1#

#00:45:09-1# Interviewer: Die Studie habe ich bekommen, ja. #00:45:09-9#

#00:45:09-9# Person 1: Ok, weil es ist jetzt keine grosse Modellrechnung dahinter oder sowas. Das war gar nicht vorgesehen. War mehr so eine Expertenmeinung dazu. #00:45:20-1#

#00:45:20-3# Interviewer: Also quasi Pi mal Daumen. #00:45:21-9#

#00:45:22-1# Person 1: Ja, ja. Also der Klaus Zweibrücken, Professor in Rapperswil und der Carsten Hagedorn, auch Professor in Rapperswil, wir haben uns praktisch zu dritt zusammen gesetzt und haben uns diese Effekte auch überlegt und haben uns da praktisch gegenseitig austariert. Der eine hat gemeint mehr, der andere weniger. Dann haben wir das argumentativ 'Warum meinst du jetzt so' und dann hat er wieder 'Ja, aber überleg mal das und das'. Und so haben wir uns auf einen Wert geeinigt.

Weil wir hatten keine Grundlagen, um das wirklich auf eine Zahlenbasis zu stellen. Auch gar keine Mittel, geschweige denn die Mittel. #00:45:56-0#

#00:45:56-1# Interviewer: Also Professor Zweibrücken mit dem habe ich bereits gesprochen gehabt. #00:46:01-2#

#00:46:01-3# Person 1: Ja, also das war, zum Schluss haben wir das eigentlich selbst bezahlt. #00:46:11-3#

#00:46:11-8# Interviewer: Interessant. Basierend auf Ihren Erfahrungen aus der Umverkehr-Initiative beziehungsweise aus dem Umsetzungskonzept Stieg-Um, welche Hemmnisse sehen Sie bei der Umsetzung von diesen Mobilitätskonzepten, die Sie vorgeschlagen beziehungsweise bei den direkten Eingriffen in die bestehende Verkehrspolitik der Stadt Basel-Stadt? #00:46:33-5#

#00:46:33-5# Person 1: Ich glaube, es ist noch nicht beschlossen. Also das liegt immer noch brach und das ist einfach ein Politikum und wird so schnell wahrscheinlich auch nicht angegangen. #00:46:43-7#

#00:46:43-9# Interviewer: Worauf ist das zurückzuführen? #00:46:45-2#

#00:46:45-5# Person 1: Weil die Politik sich dem nicht traut anzunehmen. #00:46:48-8#

#00:46:49-1# Interviewer: Ist das nur Politik? Ich arbeite mit einem Framework, das vier Sachen beinhaltet. Und zwar die technologische Voraussetzungen, ökonomische, politische und kulturell-gesellschaftliche. #00:47:05-8#

#00:47:06-0# Person 1: Also die ökonomischen sind ja abhängig von den politischen. Wenn die Stadt #00:47:09-7# (Worte) für was, dann braucht es dafür einen politischen Entscheid und der Wessels ist im Moment in Basel so in der Kritik schon wegen Tramverlängerungen, was ja mal ein Basisstein ist. Das sind die Massnahmen, wo wir davon ausgegangen sind, dass sie sowie so kommen und schon eingerechnet haben in die heutige. Die werden zurzeit wieder diskutiert und in Frage gestellt. #00:47:31-4#

#00:47:31-5# Interviewer: Warum? #00:47:33-5#

#00:47:33-5# Person 1: Opposition dagegen. Warum? #00:47:36-7#

#00:47:37-0# Interviewer: Also aufgrund der Finanzierung... #00:47:39-2#

#00:47:39-7# Person 1: Finanzierung, Wirkung, brauchen wir nicht, wollen wir nicht. Ein Tram nimmt wieder Platz weg im Strassenraum. Also die Diskussion ist gerade, also ein bestimmtes Stück ist ja gerade abgelehnt worden in Basel und dadurch setzt das natürlich eine Weiterentwicklung vom Konzept dann schnell wieder aufs Spiel und wenn da jetzt praktisch jemand am Schwimmen ist, das er politisch dann nicht den nötigen Rückhalt hat, um die Sachen durchzusetzen, der wird sich kaum getrauen weitergehende Massnahmen anzugreifen. #00:48:12-8#

#00:48:13-0# Interviewer: Also wenn das ein Politikum ist, kann man das direkt dann auch auf die Gesellschaft ableiten, dass es vielleicht mal in der Gesellschaft auch so... #00:48:21-3#

#00:48:21-5# Person 1: Letztendlich natürlich schon. Weil ich meine, die Opposition ist natürlich da und die hat auch Rückhalt. Sonst wären sie ja nicht gewählt. Das ist natürlich so, dass das auch ein gesellschaftliches Problem ist. #00:48:35-2#

#00:48:35-6# Interviewer: Das heisst, die Leuten wollen nicht auf die Automobilität verzichten oder ist da mehr dahinter? Und es geht gar nicht nur um die Autos? #00:48:44-7#

#00:48:44-8# Person 1: Ich glaube, das ist überall dasselbe. Wenn die Städteinitiative abgestimmt wird, zu sagen 'jawohl, wir hätten gerne weniger Verkehr in der Stadt. Das fände jeder toll'. Wenn dann aber die Massnahme kommt und man merkt plötzlich, das betrifft einen selbst und man kann dies und das nicht mehr so gut, dann findet man es plötzlich nicht mehr so toll. Sollen doch die anderen aufhören. #00:49:03-1#

#00:49:03-3# Interviewer: Da ist die Gesellschaft schizophren. #00:49:04-9#

#00:49:05-5# Person 1: Nein, das ist keine Schizophrenie, das ist ganz normal und einzelne Projekte sind kontrovers. Und das ist einfach eine heikle Angelegenheit. Das ist ja eine Veränderung, die sehr tiefgreifend ist und ich glaube, die funktioniert, kontinuierlich geht das weiter. Dadurch dass es überhaupt so eine Initiativenabstimmung gab, ist ja schon mal ein erster Schritt. Jetzt muss über solche Massnahmen diskutiert werden und die werden jetzt halt nicht im ersten Anlauf umgesetzt und dann merkt man eben, dass es nicht gebracht hat, wenn man da die Wirkungskontrolle macht und dann geht es weiter. Dann wird man wieder weiter darüber diskutieren. Und ich glaube das verändert sich dann einfach im Laufe der Zeit, wie die Leute sich auch und die Gesellschaft sich verändert und auch Jüngere praktisch reinwachsen. Man weiss ja von sehr vielen Studien, dass die Bedeutung des Autos bei der Jugend nicht mehr die ist, wie bei der sag ich mal heutigen politischen Generation, die das Sagen hat. Sondern da sind ganz andere Gatches, die praktisch das Statussymbol machen und das Auto ist es überhaupt nicht. Mobilität schon, aber da sieht man auch wieder, dass schon die Veränderung stattgefunden hat. Also die Möglichkeit, ja ich glaube sogar die Führerscheinverfügbarkeit, also dass die jungen Leute den Führerschein machen, verschiebt sich sogar ein bisschen in dem Alter. Zumindest in den Städten, dass die das nicht mehr als Erstes sehen, was sie mit 18 machen müssen. Sondern dass das nach oben geht. Aber das, ein Auto eben mal zu fahren ist das eine, das ist wahrscheinlich weiterhin wichtig. Aber ein Auto zu besitzen, da fallen einem wahrscheinlich noch ein paar andere Sachen ein, die man als viel wichtiger erachtet, was man mit diesem Geld machen würde, als das noch bei der vorhergehenden Generation die Frage war. Und mit dem, das ist natürlich die Basis dafür, dass sich dann eben das verändert und das sich auch solche Massnahmen und die Einschätzungen solcher Massnahmen verändert. #00:51:04-7#

#00:51:04-8# Interviewer: Ich will einen Schritt nochmal zurück gehen: Welche Massnahmen haben Sie dann definiert als die zusätzlichen Massnahmen... #00:51:11-2#

#00:51:11-4# Person 1: Ganz wesentliche war das Verkehrsmanagement, also auch eine Dosierung für Basel. In Basel gibt es das noch nicht, dass man wirklich steuert, wie viel Verkehr fährt. Das ist ein ganz wesentlicher Punkt gewesen. Andere Punkte waren dann zum Beispiel auch dieses Parking aus dem Quartier, mehr in Quartierparkhäuser. Also ich weiss es jetzt gar nicht mehr ganz genau. Aber

das Verkehrsmanagement ist ein ganz grosser Punkt und ein weiterer war auch so, dass man Güterlogistik noch mehr schaut und da eben schaut, wie die Feinverteilung, ob die mit weniger Fahrzeugen geht. Da gibt es gute Beispiele, wo das der Fall ist. Der Güterverkehr in Basel ist sehr gross. #00:51:58-7#

#00:51:58-9# Interviewer: Welche Beispiele würden Sie dann, also die prägnanten? #00:52:01-6#

#00:52:02-2# Person 1: UPS, die machen glaube ich Feinverteilung mit Fahrrädern. Die stellen das Auto irgendwo hin und fahren dann mit den Fahrrädern zu den Haushalten. Solche Geschichte. und ich glaube, eben auch die Anbietung, weil in Basel ist ja speziell, dass die Grenze so nah ist und das praktisch über die Grenze hinüber tragen. Ein einheitlicher Tarif, ein Ticket, das einfach über die Grenze geht. Das ist so ein Basic, der auch ganz wichtig ist, um eine Hemmschwelle abzubauen und solche, das war auch wie Verkehrsmanagement, stand das ganz oben. #00:52:43-3#

#00:52:43-8# Interviewer: Sonst noch etwas? Bei diesen Hemmnissen, bis auf dieses Politikum und dann diese politischen Hindernisse, die da im Wege stehen, sehen Sie noch irgendwas, was Ihnen in den Sinn kommen würde? #00:53:02-0#

#00:53:02-2# Person 1: Ich glaube, das ist das Wesentliche. Also jetzt dann die Grenzlage und das man die Politik nicht nur im eigenen Kanton sondern auch noch in den Nachbarländern irgendwie in den Griff bekommen muss, ist natürlich nochmal speziell, aber das, ich glaube wir wären parat, wenn der Wille da ist. #00:53:21-1#

#00:53:21-3# Interviewer: Und was wären die Faktoren, um diesen Willen zu stärken beziehungsweise die diese Einführung von den wünschenswerten Mobilitätslösungen positiv beeinflussen würden? #00:53:36-5#

#00:53:36-8# Person 1: Zeit. Zum Beispiel. Braucht alles Zeit. Ich glaube, dass sind die Bedingungen, dass man erleben muss, dass man merken muss, was man für Möglichkeiten hat. Auch abseits vom Auto. #00:53:51-9#

#00:53:52-5# Interviewer: Also wenn Sie jetzt zum Beispiel so eine Mobilitätsabteilung des Kantons Basel-Stadt beraten würden und sagen würden, wir wollen dann auf diese Mobilitätslösungen setzen: Ich will einerseits das Politikum davon überzeugen, dann die Gewerbe und die Öffentlichkeit. #00:54:13-8#

#00:54:14-2# Person 1: Ganz schwierig. Das ist eine schwierige Aufgabe. Das versuchen die ja. Das ist ganz schwierig. #00:54:21-2#

#00:54:21-6# Interviewer: Aber keine Limitationsgrenzen. Nennen Sie mir dann so drei bis fünf Punkte. #00:54:27-4#

#00:54:27-6# Person 1: Der Dialog ist wichtig. Der weiter stattfinden muss über Nutzen und solche Dinge. Qualität öffentlicher Raum ist ein ganz wichtiger Punkt, weil da wirklich die Leute auch merken, was sie daran haben sozusagen und da merkt man ja, dass da nicht das Auto dann im Vordergrund steht. #00:54:47-1#

#00:54:47-2# Interviewer: Also wenn sie darauf verzichten, also wenn sie auf das eine verzichten, dann bekommen sie was anderes dafür? #00:54:51-6#

#00:54:51-8# Person 1: Ja, ja, genau so. Ja, Anreize setzen, aber auch eben trauen Restriktionen zu machen, weil ich muss, ich kann ja auch wieder verlieren. Leute, die heute auf dem Velo sind, zu Fuss unterwegs sind, wenn ich also nicht die Randbedingungen richtig mache und das versuche durchzusetzen, eine gute Veloinfrastruktur, ordentliche Seitenräume, dann kann ich auch wieder Rückschritte machen und das ist ganz wichtig, nicht nur auf die hört, die laut sind, weil das nicht immer die Mehrheit ist. Sondern auch auf die, die zufrieden sind. Und da das entsprechend gut pflegt weiterhin. #00:55:33-3#

#00:55:33-6# Interviewer: Jetzt ist mir ein Thema eingefallen, was ich vorhin nicht angesprochen habe: Das mobility pricing. Ist das immer noch ein Thema in der Schweiz oder ist das gestorben? #00:55:44-0#

#00:55:44-4# Person 1: Das ist schon noch ein Thema. Es ist immer die Frage, wie ausgeprägt es nachher sein wird. Da stecke ich nicht so tief drin. Da sind andere tiefer drin. Aber das ist sicher ein Thema. Anreize und Restriktionen werden über Preise gesetzt. #00:56:03-8#

#00:56:04-4# Interviewer: Glauben Sie, genau dieses Beeinflussen durch Anreize und Restriktionen ist das bei den Menschen das einzige wirklich wirksame Instrument kurz- bis mittelfristig? #00:56:22-2#

#00:56:22-5# Person 1: Nicht das Einzige, aber ein sehr Wichtiges. Das stimmt schon. Aber letztendlich ist es auch die Siedlungsstruktur, die da nicht verloren gehen darf. Weil wenn ich meine Aktivitäten so habe, dass ich sie auch erreichen kann, dann geht vieles und wenn nicht, dann nicht. Das ist so das ganze räumliche Rahmengebilde, das muss stimmen und dann geht das auch. Aber klar, Anreize durch Kosten und Preise, das ist ganz wesentlich, weil dadurch wird ja auch ein Wert signalisiert. Was kostet was und was ist was wert. Auch wichtig. #00:57:06-4#

#00:57:06-7# Interviewer: Abschliessend noch: Kommt Ihnen noch etwas in den Sinn, was Sie noch erläutern möchten? #00:57:15-8#

#00:57:16-0# Person 1: Noch mehr? #00:57:16-2#

#00:57:16-6# Interviewer: Ja, noch mehr. Was halten Sie eigentlich von den ganzen Städteinitiativen: Ist das eine gute Sache oder? Stärkt das den Dialog? #00:57:30-9#

#00:57:31-2# Person 1: Das stärkt den Dialog und ich meine immerhin, das ist von so vielen angenommen worden. Man sieht ja auch ein Bedürfnis darin. Also es ist einerseits eine Stärkung für die, die in dieser Hinsicht arbeiten, das weiter zu betreiben. Das ist ein Auftrag an die Städte, da was zu tun und zeigt, dass das ein Bedürfnis ist und das finde ich, geht schon recht weit. #00:57:54-3#

#00:57:54-4# Interviewer: Diese Kompromisslosigkeit, die man doch ein bisschen merken kann bei dem Umverkehr oder bei der Umverkehr-Initiative, ist das was Gutes? #00:58:04-4#

#00:58:05-3# Person 1: Ja die müssen ja dafür kämpfen, die haben sich ja dafür eingesetzt. Ohne die wäre das ja nicht Zustande gekommen. Ich finde das auch richtig, dass die ordentlich nachhaken und

da auch den Städten Dampf machen. Letztendlich ist es ja ein Volkswille, der da dahinter steckt und da muss auch was passieren. Ich sehe die schon als das Sprachrohr dieses Willens, dass man nicht nur die hört, die gegen sowas schimpfen sondern das da auch welche sind, die in diese Richtung die Lobbyarbeit machen. Das finde ich sehr löblich. #00:58:35-7#

Interviewer: Gut, jetzt. Also ich werde ungefähr versuchen, dass wir bei 45 bis 60 Minuten bleiben. Ja, vielleicht wollen Sie kurz anfangen. Vielleicht Ihren Hintergrund kurz erläutern. #00:00:16-6#

#00:00:16-6# Person 1: Also ich arbeite hier jetzt seit vier Jahren. Ich war während zehn Jahren Geschäftsführerin von Pro Velo. Das ist die Fahrrad-Lobby-Organisation von Basel. Habe jetzt die Seite gewechselt, arbeite jetzt hier. Ich wohne im Kanton Basel-Landschaft. Mache Politik im kantonalen Parlament von Baselland und arbeite hier. Darum kenne ich beide Systeme ein bisschen. Die politischen Systeme besser, aber dort die Strategien in Basel-Stadt, da bin ich nicht immer bis in alle Tiefen mit involviert gewesen. #00:00:51-0#

#00:00:51-1# Interviewer: Das ist vielleicht sogar gut, weil dann haben Sie natürlich eine andere Perspektive. Sie können dann die Strategie der Basel-städtischen Mobilität oder Politik in dem Bereich auch bewerten oder mehr beschreiben und welche Akteure gibt es, die dann einen direkten Einfluss auf diese Mobilität nehmen. Was ich dann letzten Endes, abgesehen von diesen Fragen, die ich hier habe, herausfinden möchte, aus diesen Expertengesprächen, sind das diese Einflussgrössen, aber letzten Endes welche Akteure gibt es und welche Zusammenhänge gibt es. Ob Sie das auch bewerten können, wie diese Zusammenhänge oder Wechselwirkungen zwischen den Akteuren sind. Also warum sind die einen dafür und die anderen dagegen. Wo treffen die sich, wo wird dann der Kompromiss gefunden? #00:01:53-6#

#00:01:54-5# Person 1: Mhm, versuchen wir das. Schwierig. #00:01:57-9#

#00:01:58-1# Interviewer: OK, also vielleicht mal als Einstiegsfrage: Können Sie mir etwas so allgemein über die Mobilität erzählen? Also was glauben Sie, was Mobilität ist? #00:02:07-4#

#00:02:08-3# Person 1: Mobilität ist die Bewegung der Menschen. Sei es zu Fuss, mit dem Fahrrad, mit dem Bus oder mit dem Auto. Manche reden auch von der Mobilität im Kopf, aber das lassen wir mal auf der Seite. Ich habe die Einstiegsfrage gelesen: Sie haben die nachhaltige Mobilität dort auch noch drin und da geht es für mich ganz klar darum, dass der Flächenverbrauch und der Ressourcenverbrauch minimiert wird. Und so die Mobilität trotzdem gewährleistet werden kann. #00:02:44-5#

#00:02:44-9# Interviewer: Haben Sie da irgendwelche Bezugsgrössen oder Masse, wo Sie meinen, also dieser Ressourcenverbrauch, den Sie gerade erwähnt haben oder Raum. Ich meine gerade, was wäre das Minimum. Wie weit kann man gehen bezogen auf Minimierung des Ressourcenverbrauchs? #00:03:09-6#

#00:03:10-1# Person 1: Auf eine Zahl oder was stellen Sie sich vor? Also ich denke man muss versuchen das möglichst tief zu halten, und für mich ist das Mass der Mobilität ist eigentlich der Weg. Ich will einkaufen, dann mache ich einen Weg. Und das Ziel wäre diese Distanzen zu verkürzen. Das ich das gleiche Bedürfnis befriedigen kann, aber mit kleinerem Aufwand. Weniger Distanzen. Und dann möglichst mit einem ökologischen Verkehrsmittel, also lieber zu Fuss als mit dem Flugzeug. #00:03:50-7#

#00:03:51-4# Interviewer: Dann ist eine radikale Reduktion, in dem Sinne, auch der Automobilität wünschenswert aus Sicht Basel-Stadt? #00:03:57-9#

#00:03:59-1# Person 1: Aus Sicht Basel-Stadt, ja. Natürlich. #00:04:02-1#

#00:04:02-4# Interviewer: Das heisst also auch, es würde auch irgendwo in diesem Bereich oder in dieser Definition der nachhaltigen Mobilität führen. #00:04:09-5#

#00:04:07-8# Person 1: Genau, also die Verlagerung würde eigentlich von den Autos auf den öffentlichen Verkehr, auf den Fuss- und Veloverkehr, in diese Richtung müsste die ganze Bewegung gehen. Natürlich mit dem Ziel möglichst viele Leute sich vielleicht nur mit Muskelkraft bewegen zu lassen. #00:04:27-5#

#00:04:27-8# Interviewer: Ist es allerdings wünschenswert aus Sicht einer Stadt wie Basel, welche natürlich dann diese wirtschaftliche Stärke haben muss und nicht verlieren möchte und die Wettbewerbsfähigkeit immer noch beibehalten möchte. #00:04:43-4#

#00:04:43-5# Person 1: Wenn da Bedürfnis des zurückgelegten Weges erfüllt werden kann, denke ich mir, kommt es für den Wirtschaftsstandort nicht darauf an, ob die Mitarbeiter mit dem Auto oder mit dem Tram kommen. Wichtig ist, dass die Erreichbarkeit gewährleistet ist. Darum sind Konzepte wie Herzstück oder so wirklich förderlich, auch für die Wirtschaft. Es soll nicht darauf hinauslaufen, dass die Leute nicht mehr zum Arbeitsplatz kommen oder nicht mehr einkaufen können. Sondern sie sollen es ökologisch machen können. #00:05:19-1#

#00:05:19-6# Interviewer: Ja, können Sie vielleicht mal noch diese Mobilität stärker differenzieren. Also welche, zum Beispiel, Zielgruppen gibt es? Wir haben jetzt gerade von Arbeitern gesprochen, die dann nach Basel kommen, um hier zu arbeiten und die können natürlich auch sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr kommen und nicht unbedingt mit dem Auto. Aber es gibt natürlich auch andere. #00:05:47-0#

#00:05:47-3# Person 1: Freizeitverkehr, hat natürlich auch viele Nuancen. Aber jetzt zum Beispiel mit dem Nachtnetz, wo man sogar noch in der Nacht mit dem Tram oder dem Zug Heim kommt. Haben wir ja fast alle Bedürfnisse befriedigt. Ich glaube Schichtarbeiter sind die, die wahrscheinlich mit dem eigenen Auto, je nach Distanzen zur Arbeit gehen müssen. Und wenn man Gegenstände transportieren will. Das sind die beiden Aspekte, wo wahrscheinlich nicht auf das eigene Auto verzichtet werden kann. Also aufs Auto, nicht aufs eigene Auto. #00:06:22-3#

#00:06:22-5# Interviewer: Das heisst also, es gibt bestimmte Verkehre oder bestimmte Wege, die dann mit dem Auto doch ausgeführt werden müssen. #00:06:32-4#

#00:06:32-6# Person 1: Ja. Es sind relativ wenige, wenn man schaut, was #00:06:39-3# (Worte). Morgens um vier ist kaum jemand auf der Strasse. Das sind diese paar wenigen, die da eben Schichtarbeiten oder sonst was. #00:06:45-4#

#00:06:45-7# Interviewer: Jetzt zum Beispiel aus Sicht des Velo-Verbands: Was sind dann die Argumente gegen das Auto? #00:07:09-0#

#00:07:09-3# Person 1: Wir haben immer den Blick für das Fahrrad. Also es ist gesund, schnell, billig etc. und natürlich gibt es einzelne Wege, die man eben mit dem Auto zurücklegen muss. Dann gibt es Mobility oder Catch a Car, jetzt dann bald und dann kann man solche Lücken in der Mobilität, im Mobilitätsspektrum abdecken. Und so je nachdem, auch auf das eigene Auto verzichten, weil eines der Probleme ist ja nicht nur, dass das Auto fährt sondern auch, dass das Auto rumsteht und sehr viel Platz beansprucht. #00:07:45-0#

#00:07:45-7# Interviewer: Können Sie diesen Aspekt vielleicht ein bisschen stärker erläutern? Das mit diesem Platzbedarf? #00:07:51-5#

#00:07:52-1# Person 1: Also Platzbedarf: Die meisten Autos stehen 23 Stunden oder mehr pro Tag rum. Das hat grosse Auswirkungen auf die Stadtplanung, auf die Stadt selber. Es braucht sehr viel Raum in den Strassen, es braucht viele Garagen, Tiefgaragen, Einstellhallen. Es ist sehr viel Geld, das gebunden wird. Es ist mir aufgefallen, ich war erst Berater in Zermatt, Autoverein. Die haben zwar unglaublich viele von diesen Elektrofahrzeugen, aber die Stadt ist extrem kompakt gebaut. Es ist eigentlich eine Stadt. Ganz kompakt, weil es eben nirgends Parkplätze braucht. Das ist sehr viel Raum, der gewonnen wird. Der einerseits dem Verkehr zu Gute kommt, der ohne Auto, also dem Fussgänger zu Gute kommen kann oder sogar Grünfläche oder dichtere #00:08:40-8# (Wort) erlaubt. #00:08:42-2#

#00:08:42-6# Interviewer: Aus Sicht der Stadtentwicklung: Wäre das wünschenswert, ganz auf die Parkplätze zu verzichten oder diese ganz zu minimieren oder sagen wir mal, auszuschalten? #00:08:59-9#

#00:09:00-4# Person 1: Der Wunsch, die Parkplätze zu reduzieren, der ist sicher sehr stark vorhanden. Aber ich glaube, es ist wichtig, dass wir die öffentlichen Parkplätze vorhanden haben und nicht das jeder an seinem Haus beliebig viele Parkplätze bauen darf. Das ist eines der Unterschiede zwischen Baselland und Basel-Stadt. Ich nehme an, Simon Kettner hat Ihnen das auch erklärt. In Basel-Stadt ist es limitiert, wie viel Parkplätze man bauen darf. Und in Baselland ist es limitiert, wie wenig, also man hat eine Untergrenze. Man muss mindestens so und so viele Parkplätze bauen. Das gibt einen extremen Unterschied in den Parkplätzen. Baselland, sollte man meinen, braucht auch keine Parkplätze mehr auf der Strasse, das ist aber nicht so. Die brauchen das trotzdem noch. Für all die Besucher, Wohn- und auch Besucherparkplätze, die man haben muss. Die Diskussion um Parkplätze ist in Baselland und Basel-Stadt eben dieselbe, obwohl die rechtlichen Grundlagen unterschiedlich sind und der Autobesitz in Basel-Stadt natürlich viel kleiner ist. #00:10:00-4#

#00:10:01-1# Interviewer: Also glauben Sie, das ist auf diese Frage der Parkplatzbewirtschaftung auch zurück zu führen? #00:10:08-4#

#00:10:08-5# Person 1: Ja nicht unbedingt die Bewirtschaftung, aber schon nur die Verfügbarkeit der Parkplätze. Wenn man nicht immer vor der Haustür parkieren kann, ist es nicht ganz attraktiv ein Auto zu haben. Dann nimmt man, neben der Haustür steht dann das Velo, dann setzt man sich aufs Velo und fährt diese Strecke. Als das man um drei Blocks geht und das Auto suchen. #00:10:30-7#

#00:11:01-5# Person 1: Ja, es gibt da nicht so viele neuartige Konzepte, es gibt diese Idee mit der Parkplatzbewirtschaftung. Das man grundsätzlich sagt, die Externen sollen viel bezahlen oder sollen eigentlich nicht immer das Auto parkieren können, aber da unterscheidet man immer zwischen dem Besucher und dem Bewohner. Der Bewohner darf immer. Also dort steuert man eigentlich relativ wenig. Aber bei dem Besucher, den macht man das Leben schwerer. Das ist so. Das ist wahrscheinlich der politische Konsens, dass man sagt: 'Ja eigentlich sollte man weniger Auto fahren, aber das sind die anderen, die nicht kommen. Wir Basler, wir dürfen schon. ' Und das ist ja die Schizophrenie eigentlich. #00:11:39-1#

#00:11:39-7# Interviewer: Ja, das ist so, weil das ist nämlich, also Leute sind für diese Stieg-um-Initiative oder Städteinitiative, aber wenn dann die Parkplätze dann vor der Tür abgebaut werden, dann #00:11:51-8# (Wort). Oder wie sehen Sie das? #00:11:52-8#

#00:11:52-9# Person 1: Und wenn, die dürfen nicht abgebaut werden und sollten wenn möglich für einen selber reserviert bleiben. Also die Baselbieter, die sollen bezahlen oder irgendwo sonst parkieren oder gar nicht mehr parkieren können. Aber selber möchte man gerne. Trotz Autobesitz von, was ist es, 30 oder 35 Prozent der Haushalte hat ein Auto? Und trotzdem ist das dann der politische Konsens, dass man sagt, diese Parkplätze braucht's. #00:12:20-7#

#00:12:20-8# Interviewer: Obwohl, das #00:12:21-0# (Worte). #00:12:23-1#

#00:12:23-5# Person 1: Genau, und die sind sehr günstig. Das ist ja dann wieder für die Anwohner ist die Parkkarte sehr günstig. In Baselland, ich weiss nicht, es sind glaube 200 Franken im Jahr? Oder 120 Franken im Jahr? 120 Franken im Jahr und in meiner Gemeinde, wenn man das Auto immer auf der Strasse parkiert lässt, zahlt man 480 Franken im Jahr. Obwohl der Platz dort weniger knapp ist, ist dort der Preis höher, als hier. #00:12:54-7#

#00:12:55-1# Interviewer: Was ist der Hintergedanke? Warum ist das so? #00:12:59-5#

#00:12:59-8# Person 1: Also ich glaube, die meisten sagen: 'Ja, man kann ja auf dem eigenen Areal einen Parkplatz machen und die, die dieses Geld sparen wollen, die sollen nun auch bezahlen. In Baselland, in Basel-Stadt darf man das ja nicht. Und warum das hier so unglaublich günstig ist, weiss ich nicht. Ich find's viel zu günstig. 120 Franken im Jahr, das ist nichts. Natürlich hat man keinen reservierten Parkplatz, aber das hat man in Baselland auch nicht. #00:13:29-4#

#00:13:29-6# Interviewer: Ja, aber die Blauen sind schon ziemlich gut vorhanden. Oder die Weissen. #00:13:36-8#

#00:13:36-8# Person 1: Die verschwinden ja jetzt. #00:13:37-8#

#00:13:37-8# Interviewer: Sind Sie da auch involviert in die Parkplatzpolitik? #00:13:41-0#

#00:13:42-2# Person 1: Nein, #00:13:42-3# (Worte) #00:13:44-5#

#00:13:44-9# Interviewer: Und was wäre dann Ihr Tätigkeitsbereich? #00:13:47-0#

#00:13:47-5# Person 1: Ich plane, vor allem Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen. Also Radstreifen, aber ich plane, wo der Randstein zu liegen kommt und die vom Amt für Mobilität sagen, wie der Parkplatz aussieht, ob der blau oder weiss ist. #00:14:04-8#

#00:14:05-1# Interviewer: Dann erzählen Sie mal kurz über diesen Velo- und Fussverkehr. Also welche Konzepte gibt es, welche werden gerade in Basel umgesetzt, was ist wünschenswert? #00:14:13-5#

#00:14:13-9# Person 1: Also, es gibt den Teilrichtplan-Velo, der ist jetzt, der wird demnächst von der Regierung verabschiedet. Dort werden die Radrunden definiert und es gibt zwei verschiedene Netze. Es gibt ein Basisnetz, wo man sagt, das ist für den normalen Fahrradfahrer, Familien etc. Und dann gibt es die Pendlerrouten. Die haben einen höheren Anspruch an die Geschwindigkeit. Also das der Fahrradfahrer schneller fahren kann. Vielleicht werden wir, wir sind erst jetzt am verabschieden, werden die Lichtsignalanlagen zum Beispiel auf die Fahrradgeschwindigkeit ausgerichtet. Irgendwie so auf 25 km/h oder so. Das Fahrradfahrer eine grüne Welle bekommen etc. Also diese beiden Netze werden jetzt demnächst von der Regierung verabschiedet. Es gibt aber schon lange diesen, es gab schon einen Richtplan vorher. Da gab es aber nur ein Netz, jetzt hat man das auf gesplittet, das ist neu. Und es gibt verschiedene Rahmenkredite, immer wieder für den Velo-Verkehr, um den zu fördern. Der läuft jetzt bald aus. Gibt dort keinen Nachfolgekredit mehr. Bisher war es relativ einfach, Infrastrukturmassnahmen umzusetzen. Für das Fahrrad, wegen diesen Rahmenkrediten. Wird wahrscheinlich auch einfach bleiben. Und wenn man sich die Stadt anschaut, muss man sagen, die einfachen Massnahmen sind erledigt. Die hat man schon gemacht und dort, wo es wirklich schwierig ist, wo es wenig Platz hat, wo man grosse Umbauten machen muss, wo man viele Parkplätze aufheben muss, dort gibt es noch nichts und dort sind wir jetzt dran. #00:15:59-8#

#00:16:00-0# Interviewer: Können Sie nochmal dieses Massnahmenspektrum kurz beschreiben? Also welche Massnahmen Sie gerade meinten. #00:16:06-9#

#00:16:07-1# Person 1: Also die ganz einfachen Massnahmen sind, man hat eine breite Strasse und eigentlich halt es schon Platz für einen gelben Strich, damit man einen Radstreifen markieren kann. Das hat man schon lange gemacht. Und jetzt kommt man in diese Bereich, wo man Knoten umbauen muss, wo man, also ich habe jetzt ein Projekt bei der Ausfahrt des Messe-Parkings, dort müssen wir 15 Parkplätze aufheben. Das gibt jetzt Einsprachen etc. Also es #00:16:30-0# (Wort) so ein bisschen mehr. Und die #00:16:32-6# (Worte) Fahrspuren müssen aufgehoben werden, Parkplätze müssen aufgehoben werden. Es ist der Konsens, dass das eine gute Sache ist, das Fahrrad zu fördern nicht mehr ganz so eindeutig. #00:16:43-9#

#00:16:44-6# Interviewer: Können Sie das nochmal stärker erklären? Warum ist das so? Wer sind die Akteure, die da mit spielen? #00:16:52-8#

#00:16:53-3# Person 1: Also der Konsens, wenn's niemanden weh tut, das in Basel fährt ja auch jeder Fahrrad. Auch alle die Regierungsräte. Das ist, glaube die meisten. Und dann jetzt bei den Projekten wo es so ein bisschen um die Substanz geht, dann sind es Anwohner, dann sind das die Automobilverbände, die sind dann teilweise auch gerade gekoppelt. Ein Anwohner, der hat dann den Juristen des Automobilverbandes und da kommen dann die Einsprachen: Wie viel Parkplätze darf man aufheben etc. Das sind die schwierigeren Fälle. Als Akteure sonst der Gewerbeverband ist ein bisschen gespalten, habe ich den Eindruck. Einerseits wollen sie eine tolle Innenstadt mit vielen tollen Fussgängerzonen, aber sie wollen auch, dass das Gewerbe einfach und ungehindert überall hinfahren kann. Immer parkieren. #00:17:50-5#

#00:17:50-8# Interviewer: Sind mit dem Verkehr die Kunden gemeint oder die Gewerbe an sich? Also das sie an sich einen guten Verkehr haben? #00:18:05-1#

#00:18:05-4# Person 1: Beides. Und das ist ja so ein. Eigentlich möchte, pro Innenstadt zum Beispiel wäre eine Fussgängerzone, aber #00:18:16-5# (Worte) trotzdem, dass die Läden in der Innenstadt möglichst ungehindert anliefern können. Das schneidet sich, das beisst sich, das ist ein Widerspruch. #00:18:25-1#

#00:18:25-4# Interviewer: Also die einfacheren Sachen sind einfacher umzusetzen, die komplizierten gibt's halt diese Herausforderungen, weil da halt Widersprüche, Widerstand kommen. Was kommt Ihnen noch in den Sinn, wenn Sie darüber nachdenken. Welche Konzepte werden noch umgesetzt zum Beispiel in Basel? Gibt es irgendwas innovatives, was zukunftsträchtiges für den Velo-Verkehr? #00:19:00-1#

#00:19:00-6# Person 1: Wir sind daran, ein automatisiertes Velo-Parking zu planen am badischen Bahnhof, wo mit einem Roboter die Fahrräder versorgt werden sollen. Das, denke ich mir, wäre ein grosser Schritt, Velo-Parkierung ist immer wieder ein Thema. Wir heben im Moment sehr viele Parkplätze auf, um Velo-Felder markieren zu können, aber da stösst man irgendwann auch an Grenzen und gerade an Bahnhöfen, zum Beispiel, hätten die Fahrradfahrer gerne Witterungsschutz, Diebstahlschutz etc. und an den Bahnhöfen ist der Platz knapp und dann ist es mit dieser automatisierten Parkierung eine Möglichkeit, wie man halt in ganz dichter Packung, ganz kompakt möglichst viele Fahrräder ziel nah versorgen kann. #00:19:48-7#

#00:19:49-0# Interviewer: OK, können Sie da mal vielleicht so ein Case erwähnen. Sie haben bestimmt dann irgendwo sich andere Städte sich angeschaut, wo es bereits umgesetzt wurden ist? #00:19:57-0#

#00:19:57-2# Person 1: Nein, nein, nein. Schön wäre es. Also in Japan gibt es das schon, aber wir würden ein anderes System wählen mit Boxen, wo man die Fahrräder hineinstellt und dann wird die ganze Box vom Roboter weggeräumt. Und in Winterthur gibt es eine kleine Pilotanlage. Wir planen aber 1200 Velo-Abstellplätze im Keller unter der Schalterhalle des Badischen Bahnhofs. #00:20:24-8#

#00:20:25-0# Interviewer: Das ist aber eine grosse Sache dann. #00:20:28-2#

#00:20:28-4# Person 1: Ja, das ist auch nicht ganz günstig, aber der grosse Rat hat uns das Geld bewilligt, um diese Planung voranzutreiben. #00:20:36-5#

#00:20:37-1# Interviewer: Und wird das auch irgendwie abgestimmt oder ist das auch irgendwo verankert bereits in einem Umsetzungskonzept oder muss man das nochmal durch eine Vernehmlassung dann mit dem ... #00:20:51-0#

#00:20:51-2# Person 1: Nein, Vernehmlassung braucht es nicht mehr. Es wird, der Baukredit muss bewilligt werden. Und es ist vom Teilrichtplan-Velo, ist es klar, das es an den Bahnhöfen braucht es genug Velo-Abstellplätze. Dort ist es im Konzept verankert, nicht mit der Anzahl der Fahrradabstellplätze, aber einfach als Standort. Und jetzt braucht es noch das Geld. #00:21:13-5#

#00:21:13-9# Interviewer: Das heisst, also das ist dann, wenn Sie das noch schnell erklären können, das ist dann für die Leute die dann zu den Bahnhöfen kommen oder für die Leute, die dann noch Basel kommen und dann das Fahrrad nehmen und ... #00:21:29-8#

#00:21:30-1# Person 1: AM Badischen Bahnhof gibt es sehr viele Deutsch, die in die Schweiz kommen, um zu arbeiten. Und das werden wahrscheinlich sehr viele ihr Fahrrad dort dann nehmen und zum Arbeitsplatz gehen, dass sie nicht mit dem Tram oder zu Fuss gehen müssen. Das ist das Typische am Badischen Bahnhof, es arbeiten relativ wenig Schweizer in Deutschland, das liegt am Lohngefälle, aber in die andere Richtung ist es sehr stark. Am Bahnhof SBB ist es umgekehrt. Also da gibt es beides. Am Bahnhof SBB sind zwei Drittel etwa Basler, die fortfahren am Morgen und ein Drittel, die kommen von Aussen und arbeiten hier. #00:22:16-6#

#00:22:17-0# Interviewer: Wie ist das am Badischen Bahnhof? Gibt es da eine Zahl? #00:22:19-8#

#00:22:20-3# Person 1: Ja, ich nehme am etwa zehn zu eins. Also es sind fast nur Deutsche, die in die Schweiz kommen. #00:22:28-3#

#00:22:28-6# Interviewer: Das heisst, man gibt denen dann die Möglichkeit, das Fahrrad dort stehen zu lassen, um, wenn sie morgens kommen, dann fahren sie in die Stadt und wieder zurück und stellen es am Bahnhof wieder ab. #00:22:37-2#

#00:22:37-5# Person 1: Genau, dann steht es über Nacht gesichert am Bahnhof, ohne das es Gefahr läuft zerstört zu werden oder gestohlen zu werden. #00:22:44-9#

#00:22:45-2# Interviewer: Das ist ein schönes Konzept. #00:22:46-5#

#00:22:46-5# Person 1: Ja und da gibt es noch die Finanzierungsmöglichkeiten, mit dem Pendlerfond. Hat Simon Kettner sicher auch erzählt darüber? #00:22:54-1#

#00:22:54-2# Interviewer: Nein. #00:22:54-0#

#00:22:54-4# Person 1: Nicht? #00:22:56-3# (Pendler~)? Also mit der Parkraumbewirtschaftung hat man Einnahmen und die gehen zu einem grossen Teil in den Pendlerfond. Und mit dem Pendlerfond werden Massnahmen finanziert zur Reduktion des Autoverkehrs an der Quelle und man kann aus diesem Pendlerfond auch Projekte finanzieren ausserhalb von Basel. Also eine Park and Ride Anlage in Saint-Louis in Frankreich oder einen Velo-Abstellplatz in Lörrach kann man über diesen Pendlerfond finanzieren. Und jetzt für das Velo-Parken am Badischen Bahnhof könnte man da jetzt auch noch Gelder dort daraus nehmen. Ansprechpartnerin wäre Antje Hammer. Sie ist die Hüterin über diesen #00:23:49-9#

#00:23:50-7# Interviewer: Hammer wie Hammer? #00:23:51-8#

#00:23:52-0# Person 1: Hammer wie Hammer. Das ist ein innovatives Finanzierungskonzept, denke ich mir. #00:24:00-0#

#00:24:00-3# Interviewer: Von was wird das nochmal finanziert? Also wo kommen nochmal die Gelder her? #00:24:03-7#

#00:24:04-1# Person 1: Wenn mit der Parkraumbewirtschaftung, wenn die Externen nach Basel kommen und bezahlen, mehr bezahlen müssen für den Parkplatz, damit werden dann Massnahmen finanziert, die Alternativen zum Auto bieten. #00:24:24-1#

#00:24:24-4# Interviewer: Kommt noch Ihnen etwas anderes in den Sinn? Also wenn Sie dann, Sie können unbegrenzt denken. Was würden Sie noch erwähnen? Also jetzt in Ihrem Tätigkeitsbereich. #00:24:39-1#

#00:24:39-3# Person 1: In meinem Tätigkeitsbereich? Im Moment #00:24:43-5# (harzt) es ein bisschen mit den Finanzierungen. Das bremst halt. Im Moment sind die finanziellen Aussichten nicht ganz so toll. Ganz innovative neue Sachen? Ich finde, man sollte über einen Velo-Lift nachdenken wie in #00:25:06-0# (Tronkheim). Weil, wir haben ein Problem mit dem Bruderholz, das ist ziemlich steil und das ist nicht sehr attraktiv, um mit dem Fahrrad dort hoch zu fahren. Und in (Trontheim) gibt es so einen Lift, wo man einfach an einem #00:25:20-7# (Wort) mit Fuss auf einen Klotz, der einen dann den Berg hochzieht. #00:25:26-9#

#00:25:27-2# Interviewer: Also den Fuss einfach nur drauf? #00:25:29-0#

#00:25:29-2# Person 1: Den Fuss drauf, man sitzt auf dem Sattel, hält den Fuss auf den Klotz und dann fährt es den Berg hoch. Ich denke das wäre, das würde so vielen Leuten dort auf dem Berg das Fahrrad fahren erleichtern und mehr Freude geben. Weil das Verladen ins Tram ist einfach zu kompliziert. #00:25:49-5#

#00:25:50-2# Interviewer: Das gibt es nicht in Basel? #00:25:52-2#

#00:25:52-5# Person 1: Es gibt es. Es gab sogar mal einen Bergtarif. Man musste weniger bezahlen, wenn man das Fahrrad einfach nur aufs Bruderholz mitnehmen wollte. #00:25:58-9#

#00:25:59-4# Interviewer: Wie ist das zum Beispiel, habe ich glaube ich in den USA gesehen, oder nein, es war glaube ich Südamerika gewesen, wo man das Fahrrad einfach mal hinten am Bus abstellen kann. Also es gibt so ein paar Möglichkeiten, wo man das auch einfach abstellen kann. #00:26:15-0#

#00:26:15-5# Person 1: Ja. Gibt es bei uns in den Bergregionen. Wir haben Postautos. Ich glaube dass hier die Haltezeiten an den Haltestellen zu kurz sind. Aber eben, man müsste so einfache Systeme haben. Jetzt mit den Elektrorädern hat es da schon eine Verschiebung gegeben. Ich denke, dass da aufn Bruderholz auch sehr viele Leute ein Elektrofahrzeug haben, ein Elektrovelo haben. Das macht es auch einfacher, aber eigentlich wäre das andere ebenso praktisch. #00:26:45-8#

#00:26:46-1# Interviewer: Gut. Erzählen Sie doch mal kurz über diese Planung oder Entwicklung von diesen Radstrassen, Radwegen, ja Spuren. Wie ist dann zum Beispiel die Zusammenarbeit mit dem Mobilitätsdepartment? Oder Verkehrsdepartement oder Strassenbebauung. #00:27:13-8#

#00:27:14-0# Person 1: Also, wir haben relativ klar getrennte Phasen, jetzt muss ich schauen, dass ich sie alle zusammen bekomme. Define, Design, Run, Abbild Run, also das Amt für Mobilität definiert, hat es definiert über die Konzepte und auch in den Strassenabschnitten, was sind die Anforderungen. Wir machen das Design. Wie planen diese Abschnitte immer in Zusammenarbeit natürlich mit dem Amt für Mobilität und dann geht es ans Tiefbauamt, die dann das realisieren. Das ist strenger getrennt wie in anderen Kantonen. Also im Kanton Basel-Landschaft macht das Tiefbauamt alles. Und bei uns geht es immer wieder in ein anderes Amt. Aber eigentlich sind die Hüter über die Konzepte, das ist das Amt für Mobilität. Wir haben dann nur den einzelnen Strassenabschnitt, wo es heisst: ' Hier machen wir etwas, wie machen wir es' und dann kommen wir. #00:28:17-5#

#00:28:18-4# Interviewer: Das heisst also, es gibt keine Konflikte in dem Sinne. Quasi es wird erst mal konzipiert oder man überlegt sich, wie könnte das aussehen und dann bekommen Sie einfach mal den Auftrag, diesen Abschnitt dann entsprechend zu entrichten. #00:28:34-5#

#00:28:35-2# Person 1: Genau, also das Amt für Mobilität macht dann auch in der Vorstudie Priorisierung. Das Wichtigste ist Verbesserung für das Fahrrad, dann das Grün, dann der Fussgänger, dann ÖV und dann vielleicht am Schluss noch der Erhalt der Parkplätze. Das wird schon priorisiert und aufgrund von diesen Priorisierungen machen wir dann die Planung. #00:28:57-2#

#00:28:57-3# Interviewer: Was glauben Sie, der Fahrradverkehr oder #00:29:01-6# (Wort) Verkehr allgemein gesprochen, Fussgänger und so weiter, welchen, längerfristig gesehen, wenn man sich dann die Zukunft der Mobilität anschaut, Einfluss nehmen kann auf die Automobilität. #00:29:16-9#

#00:29:17-5# Person 1: Ich glaube, es gibt leider im Moment eine Verschiebung, dass die Jungen nicht mehr Fahrrad fahren. Die sitzen lieber im Tram und drücken auf dem iPhone herum. #00:29:27-0#

#00:29:27-1# Interviewer: Da gab es, glaube ich, eine Studie dazu. #00:29:28-2#

#00:29:28-5# Person 1: Mh, gibt eine Studie dazu. Aber ich glaube auch, dass die Eltern, man hat einfach das, das Sicherheitsbedürfnis steigt massiv. Dann haben die Eltern Angst, dass die Kinder verunfallen könnten mit dem Fahrrad und darum sollen sie lieber in den Bus sitzen. Das lässt einen nicht so optimistisch sein, was den Fahrradverkehr in der Zukunft betrifft. Es könnte sein, dass der zurückgeht, Gleichzeitig gibt es Städte, wo mit wenig Aufwand sehr viel Zuwachs erzeugt wurde. Aber es meistens Städte auf sehr, die einen sehr tiefen Fahrradanteil hatten. Zum Beispiel Paris. Die haben da dieses Velo-Verleihsystem eingeführt und dann ist der Fahrradverkehr explodiert. Und dann die Unfallzahlen und jetzt ist alles wieder ein bisschen, es hat sich jetzt auch wieder stabilisiert. Es sind auch viele unerfahrene Fahrradfahrer unterwegs gewesen, das macht es auch schwieriger. Ich hoffe schon, dass wir unseren Fahrradanteil halten können. Wünschenswert wäre, er würde gesteigert. #00:30:31-4#

#00:30:31-8# Interviewer: Was, wo liegt der? #00:30:35-6#

#00:30:35-8# Person 1: Ja, wir haben immer wieder andere Zahlen. Ja, was haben wir. 16 Prozent? Und ja, wir hatten Besuch von einem Dänen, #00:30:51-2# (Michael Colde). Der hat gesagt: 'Ja, bis 30 Prozent ist es einfach.' Ob wir das hinkriegen, weiss ich nicht. Ja, sehr optimistisch. #00:31:05-6#

#00:31:05-9# Interviewer: 16 Prozent finde ich schon ziemlich anspruchsvoll. #00:31:11-6#

#00:31:12-0# Person 1: 'Ja, ja, das geht jetzt'. Am schwierigsten sind die erste zwei drei Prozent, nachher geht's ganz einfach. Aber wir arbeiten dran. #00:31:21-5#

#00:31:21-8# Interviewer: Welche Massnahmen sonst muss man da vornehmen, damit der Anteil vielleicht steigt? Was gibt's da an Werkzeugen, Stellschrauben? #00:31:33-3#

#00:31:33-6# Person 1: Also ich denke, das eine ist die Infrastruktur, #00:31:36-6# (Worte) gute Velo-Parkierung, auch wegen Velo-Diebstahl. Das ist ein ziemliches Ärgernis. Mir ist gerade ein Fahrrad gestohlen wurden seit 20 Jahren das erste Mal. Das ist wirklich ein Ärgernis, auch wenn die Versicherung zahlt. Das ist, und dann natürlich die sicheren Verbindungen und die komfortablen Verbindungen #00:31:54-7# (schnellen). Und das andere ist wahrscheinlich schon, dass man auch im Bereich der Wahrnehmung etwas verändern muss. Ich ärgere mich sehr über die Kampagnen der Beratungsstelle für Unfallverhütung zum Helmtragen. Die Kommunikation läuft immer gleich. Es heisst Fahrrad fahren ist gefährlich, da muss man einen Helm tragen. Und ich habe das Gefühl, dass bei der Bevölkerung nur der erste Teil ankommt, Fahrrad fahren ist gefährlich. Ich fahre konsequent ohne Helm. # #00:32:34-9# Ich auch mittlerweile# Die letzte Mohikanerin. Da sind wir schon zwei. Nein, die Tragquote steigt und wer gerne einen Helm trägt, das ist in Ordnung, aber dieser moralische Druck, ja, finde ich schlecht. Und ich glaube, dass das eine grosse schädliche Wirkung auf das Verkehrsverhalten hat. #00:32:52-2#

#00:32:52-4# Interviewer: Also die Art der Kommunikation. #00:32:54-3#

#00:32:54-5# Person 1: Die Art der Kommunikation. Und in den klassischen Velo-Ländern Holland und Dänemark ist das Helm tragen kein Thema. #00:33:04-0#

#00:33:04-6# Interviewer: Gut. Sonst noch was? #00:33:09-4#

#00:33:09-6# Person 1: Fällt mir noch etwas ein? Ich bin froh, Ihnen den Pendlerfond noch stecken können. Das ist etwas, was Simon Kettner vergessen hat. Ich glaube, das ist, wenn Sie da den wirtschaftlichen Aspekt noch anschauen, ist auch nach interessant. Was haben wir noch? Vielleicht etwas, was mir noch wichtig ist. Was mir, was ich jetzt von dem Wechsel von der Lobby zum Staatsmitarbeiter sehr bewusst geworden ist, ist das man in Basel versucht zwar Fahrradförderung zu machen, aber ja nicht zu lasten des Fussgängers. Denn auch die Fussgänger können einen beträchtlichen Anteil am #00:33:49-0# (Wort) abdecken und in der Schweiz sind die klassischen Fahrradstädte wie Winterthur, die haben sehr wenige Fussgänger. Die bringen einfach die Fussgänger aufs Fahrrad. Aber interessant ist ja alles, was vom Auto weggeht. Geht das auf den ÖV, geht das auf das Fahrrad, werden Strecken zu Fuss zurückgelegt. Das ist eigentlich die wünschenswerte Bewegung und nicht einfach die Fussgänger zu Radfahrern zu machen. Und ich finde, das macht Basel-Stadt gut. #00:34:19-1#

#00:34:19-6# Interviewer: Das die Leute dann stärker von den Autos auf die... #00:34:23-0#

#00:34:23-4# Person 1: Ja, einfach die Konsequenz, dem Fussgänger viel Gewicht bei leisten. Ganz viele Leute, die so auf den ersten Blick #00:34:32-9# (Worte): 'Ja, da kann man ja aufs Trottoir mit dem Fahrrad'. Aber das das eben genau für die Fussgänger so unangenehm ist, das wird dann häufig ausgeblendet und ich finde, das macht man hier gut. #00:34:42-8#

#00:34:43-2# Interviewer: Ich mir das letztens Mal überlegt gerade, weil in meiner Stadt hat man ganz am Anfang noch vor zehn Jahren kam erst mal dieses Gespräch oder die Diskussion über Radwege und so weiter. Und dann hat man Radwege wirklich auf dem Gehweg gebaut. Eigentlich, was man damit erreicht, ist dann den Konflikt zwischen Fussgänger und Fahrrad zu erhöhen. Also der Konflikt, der da passiert. Bloß nicht den #00:35:10-7# (Wort) dann irgendwie in den Konflikt ziehen. Und eigentlich, was man machen muss, ist dann eine Koalition zwischen dem Fussgänger und dem Velofahrer dann zu bauen, gegen das Auto. Gegen die Strasse. #00:35:27-8#

#00:35:27-9# Person 1: Und dann ist es auch richtig, dass das Fahrrad auf der Strasse ist. Dann wird auch der Platz dem Auto genommen und nicht dem Fussgänger. Oder? Es ist ein Kampf um Platz, Es ist ein Kampf Gelder natürlich auch, aber so hat der Fussgänger seinen Platz, wenn möglich dann eben unbeschwert. #00:35:46-4#

#00:35:46-6# Interviewer: Können Sie den Kampf ums Geld noch kurz erklären? Also wie schlägt sich das nieder? #00:35:50-3#

#00:35:50-5# Person 1: Es ist doch erstaunlich, dass man locker flockig für eine Milliarde eine zusätzliche Rheinbrücke baut für eine Nordtangente, aber dann gleichzeitig kein Geld hat, oder dann findet ja die Tramverlängerung, das ist zu teuer. Das Tram Erlenmatt ist bei dem Volksentscheid abgelehnt worden. #00:36:12-0#

#00:36:12-2# Interviewer: Welche Tram war das nochmal? #00:36:13-3#

#00:36:13-5# Person 1: Tram Erlenmatt. Das wäre vom Badischen Bahnhof zum neuen Quartier Erlenmatt gegangen. Da gab es einen Volksentscheid und ich war sicher, das im Vorfeld, ich war sicher, dass die Basler dieses Tram wollen. Die haben es abgelehnt. #00:36:26-4#

#00:36:27-3# Interviewer: Wegen Kosten oder? #00:36:28-6#

#00:36:28-7# Person 1: Ja, es wurde nur mit den Kosten argumentiert. Es ist schwierig einzuordnen. Vielleicht liegt es auch daran, dass es ein neues Quartier ist. Das es einigen noch gar nicht bewusst es, was dort für Leben gibt und was dort entstehen kann. #00:36:48-8#

#00:36:49-7# Interviewer: Aber das waren hauptsächlich Basler, die das abgelehnt haben? Weil ich nehme, die Leute, die dort wohnen, wären natürlich dafür. #00:36:57-9#

#00:36:58-4# Person 1: Genau, aber das ist erst am Wachsen, das ist noch fertig überbaut. Es wohnen gar noch nicht so viele Leute dort, die dann irgendwie das hätten kippen können. Und, ja, das ist, das war eine kantonale Abstimmung. Ein Referendum gegen einen Grossratsbeschluss. #00:37:12-7#

#00:37:12-8# Interviewer: Was waren die Kosten? #00:37:13-4#

#00:37:14-1# Person 1: 68 Millionen. Und... #00:37:18-2#

#00:37:18-4# Interviewer: Was waren die Gegenargumente jetzt? Also die Gegenseite, die dann dagegen gewesen sind? Also was haben die gesagt? Kosten sind zu hoch? #00:37:25-6#

#00:37:25-8# Person 1: Genau. #00:37:26-6#

#00:37:27-0# Interviewer: Wie kann man das kompensieren? #00:37:28-4#

#00:37:28-6# Person 1: Das geht auch mit dem Bus. Das war so das Argument der Gegner und die Befürworter, die haben dann den Netzgedanken in den Vordergrund gestellt. ist vielleicht ein bisschen weniger, nahe #00:37:39-1# (beim Herz). Vielleicht zu hohe Flughöhe. Die haben demnächst als Netz das Tramnetz 2020, die Erweiterung des Tramnetzes, das ist ein Element und das braucht... Und dann haben die da zu wenig die Leute überzeugen können. #00:37:56-7#

#00:37:58-0# Interviewer: Also die haben keine festen Argumente in dem Sinne gehabt? #00:38:02-5#

#00:38:02-6# Person 1: Schon feste, aber es ist ein Abwägung. Das ist die Schizophrenie. #00:38:09-5#

#00:38:09-8# Interviewer: Ja, ich meine, wenn man da 86 Millionen haben Sie gesagt? #00:38:13-0#

#00:38:13-0# Person 1: 68. #00:38:13-8#

#00:38:14-0# Interviewer: 68 Millionen, ja. Weil das ist eine feste Zahl. Man kann sich das auch irgendwie vorstellen. #00:38:17-7#

#00:38:18-0# Person 1: Oder in Baselland, ja, das ist eine andere Stadt. Aber trotzdem dort hat man einen Tunnel gebaut und hat man technische Probleme Bekommen und dann wurde es viel teurer, als man ursprünglich dachte. Und dann hat man einfach während fünf oder zehn Jahren sämtliche Fahrradmassnahmen und Lärmschutzmassnahmen aus dem Budget gestrichen, weil man gesagt hat: 'Jetzt muss man sparen, um diesen Tunnel bauen zu können'. Ohne grossen Aufstand. Das wird dann einfach geschluckt. #00:38:48-2#

#00:38:48-4# Interviewer: Und wer entscheidet das? #00:38:50-3#

#00:38:50-5# Person 1: Das ist in Baselland die Regierung, die dann diese Budgetverschiebung gemacht hat. #00:38:55-7#

#00:38:56-1# Interviewer: Und da gab es auch keine Einwände? #00:39:01-3#

#00:39:01-7# Person 1: Ganz wenige. Am Schluss kam dann die Regierung nicht zwingen Geld auszugeben. Wenn sie nicht will, dann macht sie es nicht. Man kann fast alles verhindern in der Schweiz, aber man kann eine Regierung kaum zwingen etwas zu machen. Man kann dann auf Zeit spielen und. #00:39:22-3#

#00:39:22-4# Interviewer: Verstehe. Ja gut, dann kommen wir mal zu dem letzten Block. Ich glaube, da sind wir grade auf einem guten Weg dahin. Diese EInflussgrössen bei der Umsetzung und Akzeptanz von diesen Konzepten, Mobilitätskonzepten, die dann direkt die Automobilität betreffen oder beeinflussen. Ja, die erste Frage hat sich, glaube ich, erledigt: Glauben Sie, dass die Implementierung von solchen innovativen Mobilitätskonzepten gezielt beeinflusst werden kann? Eigentlich relevant ist die zweite Frage: Nennen Sie die wichtigsten Akteure, die Ihrer Meinung nach einen direkten Einfluss auf Umsetzung und Akzeptanz haben. Also ich will versuchen, aus diesem Gespräch dann eine Struktur mir vorzustellen. Was sind das für Akteure und wie sie miteinander? #00:40:13-8#

#00:40:14-6# Person 1: Die Akteure, die jetzt bei der Umsetzung eines Teilrichtplans-Velo involviert sind, oder? Die Konzepte werden ja meistens bereits von Regierung verabschiedet und sind die mal festgeschrieben und dann bei der Umsetzung ist man dann immer im einzelnen kleineren Projekt. Und jetzt interessiert Sie, wer jetzt bei der Umsetzung dieser Projekte... #00:40:43-8#

#00:40:43-9# Interviewer: Oder vielleicht doch, als eigentlich, dann ist das doch nicht zu explizit hier genannt wurden. Also mich interessiert, wenn diese Massnahmen, diese Konzepte dann verabschiedet werden, da findet dann glaube ich die ganze Diskussion statt. Da kommen dann die ganzen Akteure, die ganzen Verbände zusammen und finden einen Kompromiss. Oder wie sehen Sie das? Wie ist das? #00:41:09-3#

#00:41:09-5# Person 1: Ich glaube es gibt keinen Bereich, keinen Politikbereich, wo die Fronten so verhärtet sind, wie in der Verkehrspolitik. Also ich glaube, den Kompromiss findet man fast nie. Es ist fast immer ein mehrheitsentscheid. Der ist irgendwo ziemlich genau, die Mehrheit ist bei 50 Prozent und es kippt mal ein bisschen auf diese oder auf die andere Seite. Aber Kompromisse sind so schwie-

rig zu finden. Man hat versucht die Sperrung der Mittleren Brücke mit einem Kompromiss zu erreichen. Also man will die Mittlere Brücke vom Autoverkehr sperren und dafür baut man hier ein Parkhaus. Völlig Themenfremde Verknüpfung. Das war der Versuch eines Kompromisses. Aber jetzt dachte man eigentlich, das kommt jetzt gut, da bauen sie ein Parkhaus. Jetzt gibt es Verzögerung beim Parkhaus. Das heisst, man kann die Brücke nicht mehr sperren. Obwohl wahrscheinlich jetzt sogar die Mehrheit der Basler Bevölkerung für die Sperrung der Brücke wäre. Es ist, es ist wirklich schwierig mit diesen Kompromissen. Und meistens gibt es eben keine. #00:42:20-0#

#00:42:20-3# Interviewer: Und was sind da, welche sind die Akteure, die da mitspielen? #00:42:25-1#

#00:42:25-3# Person 1: Bei solchen Kompromissen? #00:42:29-0#

#00:42:29-2# Interviewer: Ja, oder bei diesen ganzen Diskussionen dann Verkehrs... #00:42:32-1#

#00:42:32-4# Person 1: Es gibt die Automobilverbände, oder alle verschiedenen Verkehrsverbände. Ziemlich viel Gewicht haben die Quartiervereine, die sich dann wirklich lokal für ihre Anliegen einsetzen. Gewerbeverbände, Politik und Anwohner und was ich den Eindruck habe, das die Vorgabe von der Verwaltung einen sehr grossen Einfluss hat, weil es eben so verhärtete Fronten sind. Wenn man eine Vorgabe macht, sagen die einen ja und die anderen nein. Und eigentlich #00:43:19-7# (Worte) nicht sagen, gibt's nach hier und nach hier. Und ich denke, da mit einer sehr geradlinigen Haltung könnte man noch ein bisschen mehr erreichen. Ich finde teilweise wird man, geht man dann zu leicht weicht man dann von der eingeschlagenen Richtung ab. #00:43:42-6#

#00:43:42-9# Interviewer: Also die Verwaltung meinen Sie jetzt? #00:43:44-8#

#00:43:45-0# Person 1: Ja, bei der Überarbeitung. Und wir haben einen #00:43:47-2# (Vorschlag) Teilrichtplan-Velo, der geht in eine #00:43:50-5# (Vernehmlassung), da sagen die einen das ist schlimm, die anderen sagen, es geht zu weit, die sagen es geht zu wenig weit und dann geht man, aus meiner Sicht, zu sehr auf die Kritiker ein und weicht dann von der ursprünglichen Position ab, obwohl das nicht ganz klar ist, ob das bei einer Volksabstimmung auch so... #00:44:10-0#

#00:44:10-3# Interview: Woran könnte es liegen? #00:44:12-7#

#00:44:13-0# Person 1: Die Angst der linken Regierung vor der bürgerlichen Opposition. #00:44:34-3#

#00:44:34-7# Interviewer: Das heisst, da wird - Verzeihung. Sagen Sie. #00:44:39-6#

#00:44:39-8# Person 1: Nein, nein. Sagen Sie es nur. #00:44:40-9#

#00:44:41-3# Interviewer: Das heisst also, die Regierung. #00:44:55-2#

#00:44:55-4# Person 1: Die Regierung hat wenig Angst vor Kritik der eigenen, als vor der Kritik der Gegner. #00:45:01-9#

#00:45:02-4# Interviewer: Wie wird der Druck dann ausgeübt? #00:45:05-0#

#00:45:05-5# Person 1: Medial. Die Medien als Akteure, die habe ich bisher nicht erwähnt. Die sind ziemlich, Basel-Stadt ist im Moment in einer schwierigen Lage. Mit einer rechten Tageszeitung, die Kampagnenjournalismus, das macht es auch schwierig. #00:45:30-3#

#00:45:30-7# Interviewer: Welche ist das? #00:45:31-4#

#00:45:31-6# Person 1: Die Basler Zeitung. Die ist von Christoph Blocher, die ist im Besitz von Christoph Blocher und das ist der Geldgeber, der rechtsbürgerlichen SVP. Also bürgerlich können wir weglassen. Es ist eine rechte Partei, es ist keine bürgerliche Partei mehr. Das macht es schwierig. Die haben jetzt auch eine ziemlich harte Kampagne gefahren gegen das Bau Departement, wo schon so viel Verunsicherung auch erzeugt wurde. #00:46:00-6#

#00:46:00-9# Interviewer: Ist dann zum Beispiel, diese Medien oder jetzt gerade diese Zeitung im Speziellen, ist sie dann gegen solche Initiativen, gegen so ich meine jetzt Änderungen in der Verkehrspolitik? #00:46:19-0#

#00:46:19-2# Person 1: Ja. #00:46:19-5#

#00:46:19-6# Interviewer: Also die sind dann eher für Automobilität? #00:46:22-1#

#00:46:22-2# Person 1: Ja, möglichst viel freie Fahrt für freie Bürger. #00:46:25-1#

#00:46:25-2# Interviewer: Es geht um die Freiheit da. #00:46:26-7#

#00:46:26-8# Person 1: Nein, ich will einfach - um was geht's, um was geht's denen ganz genau? Ich weiss es nicht, ich kann's nicht mal ganz fest machen. Es geht nicht ums Sparen, weil das Geld für andere Projekte darf man ausgeben, wenn's ums Auto geht. Es ist eine die möglichst viel Freiheit, ja freie Fahrt für den Automobilisten. #00:47:06-4#

#00:47:06-6# Interviewer: Man sagt auch in der Politikwissenschaft, dass glaube ich die Rechte, die rechten Parteien oder dann nach rechtsorientiert sind die sind für Freiheit, also als Konzept, Gedankenkonzept Freiheit und die links orientiert sind, die sind für die Gerechtigkeit und die sich dann vielleicht bekämpfen, oder. Basierend auf Ihren Erfahrungen aus dem Umsetzungskonzept, Sie waren da involviert beim Stieg-um? #00:47:42-2#

#00:47:42-4# Person 1: Stieg-um nur ganz am Rand. #00:47:44-1#

#00:47:44-3# Interviewer: Also welche Hemmnisse sehen Sie bei der Umsetzung dieser Konzepte und bei solchen direkten Eingriffen in die bestehende Verkehrspolitik? #00:47:57-5#

#00:47:57-7# Person 1: Da war ich ein bisschen wenig dabei, aber.. #00:48:05-7#

#00:48:05-9# Interviewer: Also mich interessiert jetzt zum Beispiel nicht so eine Antwort wie der Stand der Gesellschaft oder der Stand der Politik. Das haben wir gerade kurz angesprochen und skizziert. Wenn Sie dann vielleicht doch darüber nachdenken, welche weiteren Faktoren da noch ein Rolle spielen könnten, die hindernd sind. #00:48:33-1#

#00:48:33-3# Person 1: Ich kann mir gerade noch nicht richtig vorstellen, in welche Richtung Sie zielen möchten. #00:48:55-7#

#00:48:56-2# Interviewer: Also gibt es vielleicht irgendwelche Konflikte zwischen diesen Akteuren, die das nicht erlauben oder ist das doch die Kommunikation, die man hat oder ist es irgendwie bestimmte, der Informationsfluss ist nicht gut genug. Warum zum Beispiel jetzt gerade diese Stieg-um- Geschichte so stark kritisiert wird und wo man auch nicht sicher ist, ob das überhaupt in die Umsetzung kommt. Oder ist es Finanzierung? #00:49:32-6#

#00:49:33-1# Person 1: Es ist sehr vieles wahrscheinlich. #00:49:36-5#

#00:49:36-6# Interviewer: Also die Hauptargumente. #00:49:39-5#

#00:49:39-6# Person 1: Ja, ja, klar. Also es sind verschiedene Ebenen. Das eine ist, dass Massnahmen gebremst werden aus der Verwaltung heraus. Dann sind es häufig auch die Finanzen und andere Massnahmen werden dann eher Politisch verhindert, wo man vielleicht mit besserer Kommunikation oder besserer Bedienung der Unterstützer noch etwas herausholen könnte. Ich habe den Eindruck, dass die Finanzlage viele Projekte gar nicht bis in die öffentliche Debatte bringen sondern das das schon vom Regierungsrat gebremst wird. Und die, die nichts kosten, ja, das gibt es ja auch, dort müsste man vielleicht die Verbündeten noch besser bedienen mit Informationen noch mehr stärken. #00:50:52-5#

#00:50:52-7# Interviewer: Jetzt zum Beispiel aus Ihrer Erfahrung: Wo hapert es am meisten? Also wir brauchen jetzt auch nicht unbedingt über Stieg-um zu sprechen. #00:51:04-7#

#00:51:05-2# Person 1: Ich bin halt selten in den Konzepten drin und wenn es um die Reinen Infrastrukturmassnahmen geht, dann sind es die Finanzen, die halt häufig bremsen. Die halt nicht so locker gesprochen werden. #00:51:20-8#

#00:51:21-1# Interviewer: Und das sind dann, kommt irgendwann die Diskussion über Finanzen und dann sagt man: 'Ok, haben nicht. Können wir uns nicht leisten'. Ja. #00:51:32-9#

#00:51:33-3# Person 1: Aber eben nicht von der Öffentlichkeit, nicht vom Parlament sondern schon in der Verwaltung. Das ist eigentlich richtig. Finanzplanung muss man so machen, man muss es abwägen. #00:51:46-2#

#00:51:46-8# Interviewer: Wann kommt das Parlament eigentlich ins Spiel? Oder kommt... #00:51:51-9#

#00:51:52-0# Person 1: Also wenn wir jetzt ein Projekt ausarbeiten, dann muss der Regierungsrat entscheiden - will er das dem Parlament vorlegen. Und je nach Priorisierung des Regierungsrates sagt er: 'Nein, das ist so ein tolles Projekt, aber wir können es uns im Moment nicht leisten'. Und dann wird es zurück gestellt. Und das ist, da gäbe es einiges, was man machen könnte, wenn man die Prioritäten anders setzen würde. #00:52:18-9#

#00:52:19-1# Interviewer: Verstehe. Und wenn Sie dann daran denken, was sind dann die Faktoren, die dann die Einführung positiv beeinflussen könnten, also jetzt was würden Sie sich wünschen, was besser läuft? Also das man wahrscheinlich grenzenlos Geld hat? #00:52:41-1#

#00:52:41-6# Person 1: Ja und vielleicht bei den anderen Konzepten würde ich mir wünschen ein bisschen mehr Mut von der Regierung, die dann halt etwas mal verteidigt gegenüber der Öffentlichkeit. Stieg-Um ist sie ein bisschen, die Regierung waren ein bisschen halbherzig. Und da würde ich mir eine deutliche Positionierung wünschen. Das würde auch in der Umsetzung dann mehr helfen. #00:53:14-5#

#00:53:14-8# Interviewer: Wie hat sich das, also Stieg-Um wurde erarbeitet, vorgestellt und Sie meinen halbherzig? Können Sie das vielleicht nochmal kurz erläutern? #00:53:23-6#

#00:53:24-4# Person 1: Ja, die Regierung hat gesagt: 'Ja, wir haben hier ein paar Ideen, aber eigentlich reicht es nicht und wir machen mal langsam und schauen mal' und irgendwie hat man dann die Kritik von allen Seiten auf sich gezogen. Vielleicht hätte man noch mutiger Massnahmen definieren sollen. Wenn wir das erreichen wollen, dann gehen wir so und dann, dann wäre die Kritik vielleicht nur von einer Seite gekommen. Im Moment ist ein bisschen ein Zwei-Fronten-Krieg. Die einen sagen es geht zu wenig weit, die anderen sagen es geht viel zu weit und dann wird man dazwischen zerrieben. Dann macht sich gar niemand mehr stark für irgendeine Massnahme. #00:53:58-9#

#00:53:59-0# Interviewer: Welche Massnahmen bei Hemmnissen könnten dabei helfen, der Regierung da wirklich eine starke Position zu haben? Ist es wirklich nur das Auftreten oder sind das bestimmte Werkzeuge, die dann zur Verfügung stehen müssen? #00:54:20-8#

#00:54:21-2# Person 1: Ich glaube, es ist wirklich schwierig in der Verkehrspolitik #00:54:25-6# (Worte) wegen diesen beiden extrem verhärteten Fronten. Das man halt von jedem Fall kritisiert wird. Heftig kritisiert wird. Aber Instrumente, ich finde das mit der Vernehmlassung finde ich ein gutes Instrument. Dass man mal so #00:54:42-6# (Wort) spüren kann. Was man aus einer Vernehmlassung nicht ablesen kann ist, wie die Mehrheitsverhältnisse tatsächlich sind. Man weiss einfach, dieser Verband ist dafür und dieser ist dagegen und wie es dann am Schluss in einer Volksabstimmung herauskommen würde. Ja, da kann ich Ihnen nicht mal so viel sagen. #00:55:14-0#

#00:55:14-5# Interviewer: Ok. Können Sie mir vielleicht noch mal ein bisschen mehr über diese Zusammenhänge zwischen Baselland und Basel-Stadt erzählen. Ich stelle halt einfach keine Fragen, also Sie haben jetzt freien Lauf. Wenn Sie mir ein bisschen darüber erzählen können. Das ist interessant, weil Sie eine völlig andere Perspektive haben, obwohl Sie auch hier arbeiten. #00:55:34-3#

#00:55:34-6# Person 1: Also in Baselland ist der Motorisierungsgrad viel grösser und die gesamte Verkehrspolitik, da gibt es einen Anti-Stau-Artikel in der Verfassung. Das Schlimmste, was Baselland passieren kann ist zu Stau. Also es werden alle Massnahmen ergriffen, um den Verkehr immer und überall möglichst flüssig oder noch flüssiger zu gestalten. Das hat zur Folge, dass der Strassenbau massiv aufgebaut wird in Baselland. Was natürlich auch die Stadt sehr negativ beeinflusst. Man kommt immer einfacher bis an die Kantonsgrenze und eigentlich will die Stadt gar nicht mehr Verkehr und das gibt dann auch wieder Konflikte. Ich habe da den Eindruck, dass die Abstimmung zwischen Baselland und Basel-Stadt nicht gut läuft. Das, eben Baselland so den kurzfristigen Blick hat, wie können wir den Verkehr an diesem einen Ort möglichst flüssig durchfliessen lassen und die Folgen werden dann nicht angeschaut. Also für den nächsten Knoten oder eben Kanton Basel-Stadt. Auch mit der ganzen Planung jetzt, Südumfahrung etc., da hat jetzt Baselland eine Vernehmlassung gemacht. Basel-Stadt hat heftig kritisiert die Varianten, also die Variante die von der Regierung bevorzugt wird, von der Baselbieter Regierung. Aber ich nehme nicht an, dass sich Baselland da irgendwie das abstimmt oder darauf eingeht auf die Kritik. Die fahren jetzt einfach weiter. #00:57:17-6#

#00:57:18-0# Interviewer: Die Südumfahrung ist dann die Autobahn? #00:57:23-4#

#00:57:23-9# Person 1: Das ist eine Autostrasse, die Süd, jetzt muss ich schnell schauen. Das ist ziemlich weit im Süden, verbindet Allschwil und das geht es weit in den Süden bis nach Aesch, also bis auf die H18 ziemlich 15 Kilometer südlich von Basel und das wird massiv mehr Verkehr auch für das ganze System bringen. Und die Baselbieter Regierung hat kein Geld, es ist wirklich klamm Baselland. Viel klammer als Basel-Stadt. Für den Strassenverkehr gibt es immer Geld. Es ist wirklich eine andere Priorisierung. Der Strassenverkehr ist wichtig und da gibt es Geld. #00:58:06-2# (Und die Abstimmung läuft nicht). #00:58:07-9#

#00:58:08-3# Interviewer: Worauf ist das zurückzuführen, dass es immer Geld für Strassen gibt? Ist das die Regierung oder ist das dann halt auch die? #00:58:20-3#

#00:58:20-6# Person 1: Es ist beides natürlich. Es ist die Regierung und das Parlament, das ist mehrheitlich bürgerlich. Die Regierung ebenfalls und so werden die Prioritäten gesetzt. #00:58:31-1#

#00:58:31-6# Interviewer: Ist das vielleicht auch darauf zurückzuführen, Sie als Planerin, vielleicht einfach aufgrund der Dichte so ist. Ich meine dort, wo es dichter ist, da braucht man nicht so viele Strassen? Und Baselland ist jetzt nicht dicht genug. #00:58:53-1#

#00:58:53-3# Person 1: Genau, ich glaube ein Problem ist, dass Baselland sehr dichte Bereiche hat, Stadt nah und sehr ländliche Gebiete. Und der Blick ist häufig der vom irgendjemand auf dem Lande, die brauchen teilweise das Auto mehr, weil sie einfach keine gute ÖV-Anschliessung gibt, die Distanzen grösser sind und und und. Und es wie nicht erfasst wird, dass es eben sehr dichte Bereiche gibt, wo andere Konzepte gefordert sind als reiner Strassenbau, Ausbau. #00:59:30-9#

#00:59:31-1# Interviewer: Und Sie als Politikerin aus Baselland, wie sehen Sie dann das, was hier in der Stadt passiert? #00:59:38-3#

#00:59:38-6# Person 1: Ich würde mich das wünschen, dass es in Baselland ähnlich funktioniert. Ich komme aus einer Nachbargemeinde, ich bin auch aus, wir nennen das Speckgürtel, also wirklich die Baselbieter Gemeinden, die direkt an der Kantonsgrenze liegen, die eigentlich ziemlich städtisch auch sind. Ich würde mir wünschen, Baselland würde das ähnlich machen. Ich glaube der Fokus der Baselbieter, also die Baudirektorin hat kürzlich gesagt nach diesen vielen Investitionen, die man in den öffentlichen Verkehr getätigt hat, ist es jetzt endlich nötig, wieder mal etwas für die Strasse zu machen. Dabei wurde im letzten Dezember eine Strasse eingeweiht, die eine halbe Milliarde gekostet hat und für den ÖV sind eigentlich gar noch keine grossen Investitionen geflossen. Also es ist wie eine andere Wahrnehmung. Die sind, ja, dann stehen sie im Stau, dann muss man etwas gegen diesen Stau machen und dann ist es eine sehr starke Wirtschaftskammer, Baselland, die das auch sehr stark, sehr grossen Druck erzeugt. Das ist so die Wahlkampfmaschine für die Bürgerlichen. Dort fliesst das Geld und dann müssen die auch machen, was die sich wünschen. Und das macht's schwierig. #01:00:58-0#

#01:00:58-5# Interviewer: Das heisst also, die finanzieren auch die Wahlkampagnen und deswegen sind die auch... Ok. Ich meine, dass sind genau diese Akteure und gegenseitige Wechselwirkungen, also genau das interessiert mich. #01:01:12-1#

#01:01:12-5# Person 1: Baselland kenne ich besser als Basel-Stadt wahrscheinlich. Es ist wahrscheinlich offensichtlicher im Baselland. #01:01:20-2#

#01:01:21-3# Interviewer: Diese Offensichtlichkeit, in welcher Hinsicht? Die sprechen einfach ganz klar und deutlich darüber? #01:01:29-5#

#01:01:29-8# Person 1: Ja, zum Beispiel in den Zeitungen steht, dass (Baudirektorin Baselland), dass die jetzt wieder gewählt werden kann, muss sie sich den Wünschen der Wirtschaftskammer fügen und das macht sie jetzt, das zieht sie jetzt durch, jetzt kommt eines ums andere. Eben diese Südumfahrung ist jetzt von der Regierung gefordert, das ist ein Wunsch der Wirtschaftskammer. Und ich glaube in Basel-Stadt sind die Akteure vielleicht, treten dezenter auf und die Macht es vielleicht weniger konzentriert. Es liegt aber auch daran, dass wahrscheinlich die bürgerlichen Parteien sich eben nicht einigen. Dass die nicht unter einem Dach sind. Der bürgerliche Wahlkampf in Baselland wird von der Wirtschaftskammer finanziert, da kommen sie jetzt mit vier Regierungsräten für fünf Sitze. In Basel-Stadt geht die FDP separat, SP separat, die Parteien sind weniger nah beieinander. Die raufen sich nicht zusammen für den Wahlkampf. Wahrscheinlich mit ein Grund, dass sie schwächer sind in Basel-Stadt als in Baselland. #01:02:39-6#

#01:02:40-1# Interviewer: Und Sie haben noch diese Abstimmung angesprochen zwischen Baselland und Basel-Stadt. Warum läuft die nicht gut? Gibt es da keine Institution dafür oder gibt es keine Kompromissbereitschaft, oder? #01:02:54-6#

#01:02:54-8# Person 1: Ich glaube es liegt an den unterschiedlichen Prioritäten. Es gibt eben, ich glaube, die beiden Regierungsräte sitzen häufig zusammen und das geht vielleicht einfacher, wenn es

darum geht ein Universitätsgebäude zu bauen, als wenn es darum geht Strassenbauprojekte abzustimmen. Natürlich hören die Strassen nicht an der Grenze auf. Aber vom Ausbaustandort her, haben sie eine andere Ausrichtung. #01:03:26-5#

#01:03:27-4# Interviewer: Das heisst, also da gibt es unterschiedliche Strategien auch. Die sprechen nicht über das Gleiche, oder? #01:03:35-4#

#01:03:35-6# Person 1: Ja, oder eben für die Basel-Landschaftliche Baudirektorin ist es am wichtigsten Stau zu verhindern und Basel-Stadt sagen: 'Ja, vielleicht wollen wir hier eine Pförtneranlage holen. Wir wollen gar nicht so viel Verkehr in die Stadt hineinfliessen lassen'. Das widerspricht sich. #01:03:55-2#

#01:03:55-9# Interviewer: Das meinte ich auch. Das noch andere Zielsetzungen da sind. Ja, also ich glaube wir sind da jetzt soweit, haben alles abgearbeitet. Also die eine Frage muss ich mal noch stellen: Kommt Ihnen noch etwas in den Sinn oder also, was Sie noch irgendwo vergessen haben? #01:04:12-3#

#01:04:12-8# Person 1: Nein, ich glaube, jetzt habe ich ziemlich alles erzählt. Nein, ist gut.

#00:01:10-7# Interviewer: Können Sie vielleicht im Zuge dessen erklären, was dann die Wechselwirkungen oder Rückwirkungen zwischen Stadtentwicklung oder Stadtbild und Mobilitätverkehr sind? #00:01:25-2#

#00:01:25-6# Person 1: Ja, also das eine ist ja, dass wir nur eine städtebauliche Entwicklung vornehmen können in der Stadt, wenn die Erreichbarkeit gewährleistet ist. Das heisst, wenn man einen neuen Firmensitz bauen lässt mit so und so viel Arbeitsplätzen funktioniert der nur, wenn die Leute, wenn man dann Hunderte von neuen Büros dort hat, wenn die Leute eben diesen Ort auch erreichen können und die kommen natürlich nie alle nur mit einem Verkehrsmittel sondern kommen mit verschiedenen. Und das muss gewährleistet sein, dass das funktioniert. Ansonsten ist der Ort nicht attraktiv oder man hat einfach ein totales Verkehrschaos, wenn jetzt alle mit dem eigenen PKW kommen würden. Von daher muss Erreichbarkeit ermöglicht werden, aber natürlich auch mit gesteuert werden. Und auf der anderen Seite wollen wir natürlich auch ein attraktiver Wohnort sein. Wir möchten gerne, dass die Leute in Basel auch wohnen und nicht nur ausserhalb und das ist auch nur gewährleistet, wenn natürlich auch eine Erreichbarkeit im Wohnbereich gegeben ist. Da kann man dann auch steuern, wie viele Parkplätze für Wohnraum zur Verfügung steht oder eben auch nicht. Und wenn man Alternativen hat, wie den öffentlichen Verkehr, dann muss man auch gar nicht mehr so viele Parkplätze zur Verfügung stellen. Die Stadt Basel leidet an einer totalen Flächenknappheit. Wir haben sehr wenig Fläche, wir haben eine sehr hohe Dichte. Und der Verkehr ist eigentlich, ja das flächenkonsumierendste, die flächenkonsumierendste Entwicklung der letzten 60 80 Jahre. Also wir opfern dem Verkehr unsere Städte und deshalb müssen wir natürlich auch probieren, den Verkehr irgendwie zu begrenzen. Ansonsten geben wir die ganze öffentliche Fläche her als Verkehrsraum oder Parkraum. #00:03:17-6#

#00:03:17-8# Interviewer: Können Sie das erklären, wie es dazu gekommen ist, dass die letzten 60 Jahre oder das in den letzten 60 Jahren die Entwicklung dann basierend auf dem Auto sich der Verkehr entwickelt hat? #00:03:37-9#

#00:03:38-2# Person 1: Also ja, nicht nur. Grundsätzlich hat natürlich die Mobilität insgesamt zugenommen. Wir leben ja heute in einer hochmobilen Gesellschaft. Und Verkehr und Mobilität ist ja nicht das Gleiche. Aber aus der hohen Mobilität hat natürlich auch der hohe Verkehr resultiert. Und das ist eine Wohlstandsentwicklung. Genau so wie der Flächenkonsum. Die Schweiz ist ein kleines Land mit einer hohen Dichte und hat aber den grössten Flächenverbrauch, den grössten persönlichen Flächenverbauch an Wohnfläche. Das ist eigentlich unangemessen zu der Fläche, die man eigentlich hier hätte, aber es ist ein Wohlstandsphänomen. Und Mobilität ist auch ein Wohlstandsphänomen. #00:04:19-0#

#00:04:19-3# Interviewer: Das bedeutet je höher der Wohlstand, desto höher dann die Mobilität? #00:04:25-6#

#00:04:25-8# Person 1: Eine Art schon und da muss man natürlich auch schauen, welche Art von Mobilität. Also wie ist man mobil. Man kann natürlich auch mit dem Fahrrad mobil sein. Aber das ist dann natürlich auch. Ja. #00:04:37-4#

#00:04:37-6# Interviewer: Sie haben noch dieses Thema Erreichbarkeit angesprochen. Im Gegenzug sagt man doch dazu, die Geschwindigkeiten solchen auch hoch sein damit zum Beispiel die wirtschaftliche Konkurrenzfähigkeit beibehalten werden kann. Können Sie zu dem Thema Geschwindigkeit was sagen? #00:05:00-7#

#00:05:01-0# Person 1: Das verstehe ich nicht genau. Was damit gemeint ist. Die Geschwindigkeit der Verkehrsmittel? #00:05:06-6#

#00:05:06-8# Interviewer: Allgemein die durchschnittliche Geschwindigkeit. Es gibt bestimmte statistische Erhebungen, die besagen, dass mit der Erhöhung der Erreichbarkeit und mit der Erhöhung der Geschwindigkeiten, die Wirtschaftlichkeit auch oder die Wirtschaft wächst. #00:05:25-0#

#00:05:25-5# Person 1: Ja, das ist ja auch die technische Entwicklung. Die Geschwindigkeiten nehmen immer mehr zu, deshalb ist die Erreichbarkeit auch grösser. Was natürlich sich dann auch die Verkehrsmittel wiederum bezieht und dadurch werden sie offensichtlich wirtschaftlicher. Ob die tatsächlich wirtschaftlicher sind, dass weiss ich nicht. Das kann ich nicht beurteilen. #00:05:47-0#

#00:05:47-3# Interviewer: Welchen Einfluss hat dann die höhere Geschwindigkeit auf die Stadtentwicklung? #00:05:51-3#

#00:05:51-7# Person 1: Dem sind Grenzen gesetzt, weil im städtischen Raum kann man sich gar nicht so hohe Geschwindigkeiten leisten. Nicht umsonst haben wir im Stadtraum eigentlich immer eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 und die durchschnittliche Geschwindigkeit in Städten ist weit tiefer. Die liegt bei 25. Also wenn Sie mit dem Auto fahren, durchschnittlich. Weil Sie irgendwie ständig halten oder so. Und dem sind eigentlich rechte Grenzen gesetzt. Woran wir arbeiten ist eher, nicht eine Erhöhung der Geschwindigkeit sondern die Verminderung der Störungen. Also das man relativ zügig fahren kann. Deshalb haben wir heute auch mehr Kreisel oder immer, wenn sich Kreisel anbieten, eher Kreisel als viele Ampeln. Gut, im Innenstadtbereich ein bisschen weniger und deshalb haben wir oft relativ komplizierte Schaltungen, dass immer Trams und Busse dürfen ja die Ampelschaltungen auslösen damit die dann gleich durchkommen. Also das die möglichst störungsfrei durchkommen. Und ich glaube, dass im Stadtbereich störungsfrei vor Geschwindigkeit steht. #00:07:07-2#

#00:07:07-6# Interviewer: Meine Frage war eher, ob die Geschwindigkeit an sich, die Erhöhung der Geschwindigkeit auf das Stadtbild einen direkten Einfluss hat. #00:07:22-7#

#00:07:22-8# Person 1: Ja, wenn Sie zum Beispiel übliche städtische Geschwindigkeiten überschreiten, wenn man eine Autobahnhochtrasse in der Stadt hat, dann hat das absolut negative Folgen. Dann mindert das absolut die städtische Qualität. Also links und rechts an der Osttangente, die dann irgendwo hinten beim Badischen Bahnhof wieder rauskommt, also wo man A eine hohe Frequenz hat, also mit die höchste, die man überhaupt in der Schweiz antreffen kann, und eine Autobahngeschwindigkeit, da können Sie links und rechts nicht wohnen, kein Garten, keine Grünfläche. Da muss man erst einmal wieder Abstand halt. Also das hat wiederum Verlust von Fläche und Qualität zur Folge. #00:08:05-4#

#00:08:06-3# Interviewer: Hat das längerfristig einen Einfluss auf die Dichte? Sie haben gesagt, also die Mobilität hat sich erhöht, wie haben sich dann die Städte dadurch entwickelt? #00:08:18-1#

#00:08:18-5# Person 1: In der Schweiz ist das ein bisschen anders, als unbedingt in anderen europäischen Städten, aber grundsätzlich ist ja so ein Rückzug in den Städten sehr häufig auch zu beobachten, aber Entdichtung und Verdichtung hat nicht überall gleich statt gefunden. Also das kann man nicht so verallgemeinern. Es gibt auch Entdichtungstendenzen, die ganzen Städte in Ostdeutschland oder sowas, die sind ja auch, die haben ja auch, die sind ja auch geschrumpft. Andere Städte haben natürlich einen starken Zuzug gehabt, dadurch hat natürlich die Dichte wiederum zugenommen und gleichzeitig hat ein Wachstum ins Umland statt gefunden mit einer geringeren Dichte. Also es sind eigentlich oftmals beide Prozesse gleichzeitig da und das ist auch abhängig von der Mobilität, aber nicht nur. Das ist auch vom Preis, vom Wohnpreis, vom Arbeitsplatzangebot abhängig. Das ist auch eine Frage von dem jeweiligen Verkehr. Also wenn Sie dann irgendwo so eine überbelastete Achse haben, dann kann ich mir vorstellen, dass da auch die Dichte links und rechts erst mal sinkt. Da probiert man da wegzukommen. Gleichzeitig geht dann so eine Erosion vom Immobilienmarkt mit einher und manchmal aber auch andersrum. Es gibt eine neuerschlossene Siedlung mit einer guten Zubringerstrasse. Dort wird neugebaut. Da entstehen dann wieder neue Dichten. Es kommt eigentlich immer auf ein passendes Verhältnis an, dass die Nutzungen an den jeweiligen Strassen, wenn wir jetzt vom Verkehr mal reden, dass die angemessen sind, dass die passen. #00:10:02-8#

#00:10:03-6# Interviewer: Da wollte ich gerne anknüpfen. Sie haben eingangs erwähnt, dass man auch die Erreichbarkeit sichern muss, wenn zum Beispiel ein neuer Arbeitsort, Büros entstehen. Ud dann haben Sie gemeint, dass muss angemessen sein. Was ist dann Ihre Zielsetzung in Ihrem Bereich? Gibt es eine bestimmte strategische Ausrichtung, wie diese Verteilung dann auf unterschiedliche Verkehrsmodi aussehen soll? #00:10:33-3#

#00:10:33-7# Person 1: Ja, die ist nicht so ganz einheitlich. Aber wir probieren bei grossen Arealentwicklungen, also Arealentwicklung nennen wir nicht Einzelbauten, also nur ein Objekt praktisch sondern vielleicht so ein ganzer Block, so eine Arealentwicklung, probieren auch individuell Anzahl von Parkplätzen zu verhandeln und probieren die auch möglichst gering zu halten. Das kann man dann natürlich auch argumentieren über die Verkehrsgüte. Das kennen Sie vielleicht. Das man für einen Standort, da gibt es so verschiedene Kategorien, in welcher Nähe liegen wie viele Haltestellen vom öffentlichen Verkehr und danach können wir so eine Erschliessungsgüte feststellen und wenn die dann sehr gut ist, da kann man natürlich sagen: 'Hier gibt es viele Alternative. Da braucht ihr einfach weniger Parkplätze'. Manchmal wird da ja auch über Umweltverträglichkeitsprüfungen auch gesteuert. Aber das man so Nachweise dann erbringen muss. #00:11:38-3#

#00:11:38-7# Interviewer: Was verstehen Sie dann unter nachhaltiger Mobilität bezogen auf Basel-Stadt? #00:11:45-9#

#00:11:46-2# Person 1: Also Nachhaltigkeit ist natürlich auch ein sehr strapazierter Begriff. Aber wir verwenden den auch für die Politik in Basel. Also ich verstehe unter nachhaltiger Verkehrspolitik, eine Verkehrspolitik, die sich nicht eindeutig auf einen Verkehrsträger orientiert sondern alle möglichen Verkehrsträger berücksichtigt, eine schöne grosse breite Vielfalt ermöglicht und halt auch auf die Umweltbelastung durch diese Verkehrsträger besonderes Augenmerk legt, also weniger belastende Verkehrsträger fördert. Belastet, bestraft durch höhere Kosten, was auch immer. Auch soziale

Aspekte berücksichtigt. Wer sind die Benutzer? Also Individualverkehr ist letztendlich auch noch ein Privileg. Nicht die ganze Bevölkerung hat am Individualverkehr so Teil. Und daher auch letztendlich auch die Kosten dieser Verkehrsträger mit einfliessen lässt und auch vielleicht probiert, über Kosten zu steuern. Und ich denke, dass man in Basel-Stadt heute schon ein recht nachhaltige Verkehrspolitik hat. Das merkt man, wenn man mal als Besucher daherkommt, von einer anderen Stadt kommt. Eigentlich ist die Innenstadt ziemlich verkehrsfrei, also so zumindest der Kern, der historische Kern. Sie haben ein ausgesprochen gutes öffentliches Verkehrsnetz. Also für die Grösse der Stadt, verfügt Basel über sehr viele Tram- und Buslinien. Das ist ein wirklich grosses Netz, das jetzt auch immer mehr ins Ausland gut vernetzt wird. Also nicht nur auf die schweizer Seite. Also dass auch solche Tramlinien ins Ausland fahren, finde ich toll. Und es ist auch für Velo-Fahrer eigentlich eine sehr angenehme Stadt. Es liegen aber ein paar wichtige Faktoren, die haben wir nicht unbedingt selber gemacht, sondern die sind auch Gunst der Stunde. Basel ist klein. Basel hat eine hohe Dichte, aber es ist eine kleine Fläche. Man hat eigentlich von A nach B immer nur 10 oder 15 Minuten. Und auf diese Distanz hat man auch relativ viele Alternativen. Wenn Sie in Berlin sind, dann haben Sie einfach ganz andere Strecken zurückzulegen. Und dann wird natürlich auch die Verkehrsmittelwahl eine andere. Und der öffentliche Verkehr ist verhältnismässig, zum Lebensstandard hier, sehr günstig. Ja, also mit zwei Franken die Fahrt, das ist ungewöhnlich für andere Preise in der Schweiz. Das sind Ausgangsbedingungen, die hier schon sehr lange bestehen. Dadurch hat man natürlich auch schon einen hohen Anteil der Bevölkerung auf dem öffentlichen Verkehr und wenn die mal da drauf sind, das ist ja auch sehr, sehr gut. Das sind Bedingungen, die bestehen auch schon. #00:14:44-8#

#00:14:45-2# Interviewer: Ist die Reduktion der Automobilität aus Basel-Stadt auch langfristig wünschenswert oder was denken Sie allgemein von der Automobilität, auch auf längere Frist? #00:14:59-8#

#00:15:00-0# Person 1: Ich glaube sogar, dass die Städte echte Alternativen haben zur Automobilität. Aber auf dem Land haben sie keine Alternative. Gehen Sie mal nur schon in den Kanton Basellandschaft. Es ist ungleich viel schwieriger. Ich kann mir sogar vorstellen, die Städte, die werden das noch einigermassen in den Griff bekommen. Ich meine, wenn man sich mal Peak Oil vorstellt, dann fahren wir ja alle mal so ein bisschen vor die Wand. Also, ich weiss nicht, welche Benzinpreise man eigentlich noch einführen muss, um die Leute auch wegzubekommen vom Auto oder. Gut, man braucht dann woanders auch andere Brennstoffe. Aber das ist ja eigentlich das Modell, was wir heute haben, der Individualverkehr, der mit einem Brennstoff unterwegs ist, der jetzt irgendwie A zu Ende geht und B auch noch höchst Umweltschädlich ist, dass kann keine Zukunft haben und dafür braucht man Alternativen und in Städten, kann man relativ gut Alternativen anbieten, weil da rentiert sich der öffentliche Verkehr. Auf dem Land rentiert er sich nicht. #00:16:02-7#

#00:16:03-1# Interviewer: Haben Sie vielleicht bestimmte Alternativen im Sinn, die nicht unbedingt auch heute umsetzbar sind, aber die zukünftig vielleicht kommen könnten? Die zum Beispiel gerade die Verkehre aus dem Umland in die Stadt oder im Umland selbst anders oder nicht unbedingt auf der Automobilität basierend sein werden? #00:16:27-2#

#00:16:27-6# Person 1: Also, wie gesagt, die individuelle Mobilität, die wird man vermutlich nicht so ganz abschaffen können, aber wir brauchen andere Brennstoffe. Also damit wäre ja schon, sagen wir

mal, das Umweltproblem und auch die politische Abhängigkeit, das ist natürlich auch ein finanzielles Problem, es ist ja auch Wahnsinn, was letztendlich in den Volkswirtschaften an Geld abfliesst durch das Benzin, was da verkonsumiert wird. Das ist auch der helle Wahn, also wenn man mal die finanzielle Seite anschaut. Da braucht man sicherlich auch andere Brennstoffe, um aus gewissen Abhängigkeiten daraus zu kommen oder Alternativen auch. Nicht nur den einen. Mehrere, viele, verschiedene. Hybride Fahrzeuge mit einer breiten Palette an Brennstoffen. Und dann bleibt natürlich immer noch das Problem des Verkehrs. Also das so ein einzelnes Fahrzeug einfach sehr viel Fläche verkonsumiert, wenn dann nur eine Person drin ist, aber immer auch verfügbar sein muss. Ja, da gibt es ja so Ansätze Carsharing oder auch dieses Catch a Car jetzt, diese frei rumstehenden Wagen. Ich glaube, dass die, ich selber finde sie persönlich ein sehr gutes Angebot, aber es ist einfach auch ein bisschen unbequem. Es braucht noch eine rechte Überwindung. Und das funktioniert wahrscheinlich am ehesten, wenn es verbunden ist auch vielleicht mit anderen Wohn- und Arbeitsformen, Also die Carsharing Autos funktionieren ja so in Siedlungen ganz gut. Viele Leute ziehen gemeinsam in eine Siedlung, beschliessen dort alle ihre Autos wegzulassen und sich diese drei Carsharingautos zu teilen und haben da ihr eigenes Mietsystem. Ich glaube das funktioniert ganz gut. Oder auch Arbeitgeber, die immer mehr solche Fahrangebote zur Verfügung stellen. Oder die Carpooling belohnen. Also ich denke, wenn das so verbunden ist über so noch eine andere Organisation im Leben wie Wohnen und Arbeiten, dann wird es einfacher. Es ist einfach ein bisschen unbequemer. Ich muss noch eine Reservation vornehmen, ich muss mich an die halten und so. Diesen Teil dann noch zu überwinden. Das ist natürlich auch ein Kulturwandel. Weg von diesen 'Gehört mir freiverfügbaren'. Aber ich denke, dass muss man einfach so einfach wie möglich machen. #00:19:01-0#

#00:19:01-5# Interviewer: Das Carsharing, wo wir jetzt gerade beim Carsharing sind, oder bei diesem Catch a Car, was jetzt gerade auch in Basel getestet wird. Sie als Stadtentwicklerin, wie sehen Sie das? Wie würde, wie sollte sich das Umsetzen zukünftig? Welchen Einfluss hätte das auf die Stadt, die Stadtentwicklung? #00:19:28-8#

#00:19:29-2# Person 1: Also ich habe jetzt noch nicht so viele Fahrzeuge gesehen. Ich sehe die. Aber wahrscheinlich ist es ein kleinerer Anteil. Vermutlich fallen die Catch a Car - Autos nicht so ins Gewicht. Die werden wahrscheinlich schon sichtbar sein, weil die immer so an guten Stellen stehen. Gut erreichbar irgendwie, wo viele Leute rum sind. Die stehen ja wahrscheinlich weniger an irgendwelchen Quartieren am Ende. Die werden in der Innenstadt sein. Und wenn dadurch eine Einsparung erfolgen könnte durch individuelle Fahrzeuge, die unterwegs sind, weil die jetzt Parkraum suchen und irgendwohin Transferrouten haben oder wie auch immer, dann wäre das natürlich prima. Das wäre eine super Einsparung. Und ein Klassiker, der immer unterschätzt wird. Das Taxi. Wenn wir alle mehr Taxi fahren würden, dann könnten wir auch auf diesen individuellen Besitz auch verzichten. Das Taxifahren ist aber unverhältnismässig teuer und es ist völlig isoliert von allen anderen Verkehrsmitteln. Nicht in allen Ländern. Es gibt natürlich Länder, da gehe ich auf die Strasse, halte den Arm raus und da steht's. Das ist super. Ich meine, es hat ja auch noch einen gewissen Status. Ich setze mich darein, sage wohin, Komfort hoch zehn und ich muss mich nicht mal um einen Parkplatz kümmern. Also eigentlich ist das ein Verkehrsmittel, was überhaupt nicht so eingesetzt wird, wie man es einset-

zen müsste. Wenn sich jeder viel mehr Taxifahrten leisten könnte: 'jetzt habe ich halt was zu transportieren, jetzt bin ich halt spät Abends unterwegs, jetzt muss ich halt direkt vor die Tür, ‘dann würde das oftmals auch diese Bequemlichkeitsargumente vom eigenen Auto ersetzen. Also was auch sehr praktisch wäre, wenn man, kennen Sie vielleicht in London diese Oyster Cards. Ich lade die mal auf, dann habe ich so eine Karte, dann fahre ich damit Bus, dann fahre ich damit U-Bahn, dann fahre ich irgendwelch Regionalzüge, weiss ich nicht genau, ob das geht. Und dann fahre ich vielleicht noch Taxi damit. Und alle haben das gleiche Lesegerät. Ich steige da ein, lege das drauf, da wird das abgebucht. also das wäre auch toll. Dann leiste ich mir so eine Karte für Basel und spring, egal was ich brauche, auf welches Verkehrsmittel. Und vielleicht zahle ich damit auch noch meine Parkgebühren, wenn ich dann doch mal mit dem Auto unterwegs sein sollte. Dann wird das da abgebucht, dann muss ich nicht noch das Kleingeld haben oder noch extra an so einen Automaten gehen und mich anstellen oder so. Dann habe ich so meine Mobilitätskarte und kann je nach Bedarf ganz einfach schnell hin und her switchen. #00:21:58-9#

#00:21:59-3# Interviewer: Für Sie, was, dann angenommen, keine Validitätsgrenzen. Lassen Sie uns mal so ein System annehmen, welches dann nur aufs Taxi besteht und sagen wir mal, ich weiss jetzt nicht, ob das zur Erhöhung der Verkehrsleistung führen sollte oder zur Minderung. Nehmen wir mal an, die Verkehrsleistung bleibt so ungefähr wie heutzutage. Aber dann fallen halt die ganzen Individualfahrten weg. Es ist nur Güterverkehr hier in der Stadt und dann Taxiverkehr. Auf die Stadtentwicklung an sich, welchen Einfluss glauben Sie hätte das? Ich meine jetzt gerade auf das Strassenbild letzten Endes einer Stadt. Würde das positiven Einfluss nehmen? Was würden Sie als eine strategische Planerin dann an Möglichkeiten für sich sehen? #00:22:47-9#

#00:22:48-2# Person 1: Also es hätte natürlich ein ganz neues demokratisches Strassenbild, weil plötzlich sind alle Autos gleich und niemand ist irgendwie privilegiert durch seinen Besitz und mit dem er dann da unterwegs ist. Also natürlich wäre das auch ein Ziel, dass man, dass die Verkehrsleistung gesenkt würde. Also das man auch tatsächlich weniger Individualverkehr in der Stadt hätte. Aber was natürlich der Gewinn wäre, wäre der Parkraum, der weniger zur Verfügung gestellt werden müsste, weil man die Taxis ja dann auch dezentraler dann irgendwo hätte. Dann wäre natürlich ein wahnsinniger Flächengewinn. Und dann könnte man unter Umständen natürlich auch besser vielleicht gewisse Auflagen auch machen bezüglich, ja, welche Umweltkategorien diese Fahrzeuge hätten. Sowas, da könnte man vielleicht auch leichter darauf einwirken. #00:23:51-2#

#00:23:51-4# Interviewer: Aber jetzt auf das Stadtbild, was würde Sie sich vorstellen? Ich meine dann würde man mehr Grünflächen bauen oder die Strassen abbauen oder die Gehwege breiter machen? #00:24:02-3#

#00:24:02-5# Person 1: Ja, das wäre eher die Nutzung des Strassenraumes könnte eine andere werden, weil wir haben natürlich oft oder immer wenn es geht oft noch Parkraum am Rand und das könnte man gestalten. Das könnte man gestalten durch Grünstreifen, durch Baumreihen oder wie auch immer. Die Trottoirs wären plötzlich breiter. Also es wäre mehr Fläche möglich für die Besucher, Fussverkehr in der Stadt. Man hätte vielleicht auch mehr Aufenthaltsqualität, man könnte auch mehr

mal irgendwo sitzen, sich aufhalten, schauen, stehen und müsste nicht so immer, sich so zurückdrängen lassen vom Verkehr. #00:24:43-7#

#00:24:43-9# Interviewer: Ich weiss nicht, ob Sie die Frage beantworten könnten, aber glauben Sie, dass man da irgendwo eine Maximalgrenze setzen würde: Ok, so viele Taxen fahren jetzt oder so viele solch Fahrzeuge fahren da und decken die Bedürfnisse der Menschen oder die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen einer Stadt ab. Und das man sagt, dann decken wir hier an dieser Stelle und dann ist es quasi optimal. #00:25:11-8#

#00:25:12-4# Person 1: Ja, das ist immer sehr schwierig mit harten Datelines. Und der Stieg-um ist ja letztendlich auch eine harte Grenze. Also wir haben jetzt einfach politisch diesen Auftrag mit diesen zehn Prozent bekommen oder es gibt auch diese Fahrtenmodelle. Also Migros auf dem Dreispitz hat so und so viele Parkplätze und hat in einem Fahrtenmodell auch so und so viele Fahrten genehmigt bekommen. Und wenn die mehr Fahrten haben, dann wollen die ja nicht die Schranken runtermachen und dann kommt kein Kunde mehr rein. Also, das wäre etwas, was wir nicht dürfen. Das wäre ja Geschäftsschädigend. Aber die müssen dann Strafe zahlen, wenn sie mehr Verkehr tatsächlich hätten, als man mit ihnen vertraglich vereinbart hat. #00:25:56-4#

#00:25:56-7# Interviewer: Gibt es so etwas? #00:25:57-3#

#00:25:57-5# Person 1: Ja, Fahrtenmodelle, ja. #00:25:58-8#

#00:25:59-2# Interviewer: Und die werden jetzt auch forciert in dem Stieg-um oder? #00:26:03-7#

#00:26:04-1# Person 1: Nicht explizit, aber es ist ein Instrument, was wir auch erwägen. Das lässt allerdings, weil es kontrolliert werden muss, geht das am besten für abgeschlossene Areale. Das kann man, ja, zum Beispiel bei Wohnungen macht man das jetzt nicht unbedingt, weil da braucht man nicht so viel kontrollieren. Da weiss man einfach, wenn so und so viele Leute da leben, dann haben die ungefähr durchschnittlich 2,3 Fahrten pro Parkplatz. Das ist eine Zahl, die weicht nie ab. Aber wenn sie im Dienstleistungssektor, wenn man 100 Parkplätze zur Verfügung hat, dann kann das 200 oder 800 Fahrten hervorrufen. Also je nachdem wie viel das frequentiert wird. Und damit dann diese Unternehmen echte Alternativen ihren Kunden anbieten, muss man da ein bisschen begrenzen. So über Fahrtenmodelle machen wir das. Das ist halt so, dass man tatsächlich darauf einwirkt und da gibt es auch einen vertrag mit dem Unternehmer und dann bekommt der, dann vereinbart man noch eine Strafe. Die muss er dann zahlen. Damit hat er einen Anreiz irgendwie seinen Kunden, jeder der mit einem Ticket vom öffentlichen Verkehr kommt, der kriegt dann noch zehn Prozent auf irgendwas oder so. Was auch immer anzubieten oder das explizit zu sagen beim Theaterticket hier in Basel. Da hat man mit dem Theaterticket noch eine Fahrt frei auf dem Bus oder Tram und deshalb kommt man vielleicht eher so in die Stadt und geht ins Theater. Also da gibt es ja dann solche Modelle und da ist noch Luft drin. Da kann man was machen. Grosse Unternehmen, Events, wo viele Menschen hingehen, grosse Arbeitsplätze, die können ihre Besucher, Gäste und Mitarbeiter steuern. Und da ist da, wie gesagt, noch ein bisschen Luft drin. Und das wissen wir auch in Basel. Also im Grunde genommen müsste man auch bei Novartis jetzt mal anfangen oder bei Roche und so. Da muss man wirklich, wenn die tagtäglich 8000 Leute einreisen haben, dann merkt man das, wie die kommen. Ja, aber Sie hatten mich vorhin was anderes gefragt. #00:28:19-9#

#00:28:20-3# Interviewer: Da sind wir schon ziemlich gut, an einem guten Punkt angekommen jetzt. #00:28:25-8#

#00:28:26-3# Person 1: Sie haben mich gefragt, ob man Taxis so deckeln könnte, dass man sagt: 'so, wir haben jetzt irgendwie 100.000 Taxis in der Stadt und jetzt ist Schluss und das 100.001 lassen wir nicht mehr zu'. #00:28:39-0#

#00:28:39-2# Interviewer: Das wäre vielleicht übertrieben. in New York gibt es, glaube ich, nur 13.500 Taxis. #00:28:43-6#

#00:28:43-9# Person 1: Und die wollen auch nicht mehr oder wie ist das? #00:28:46-3#

#00:28:46-5# Interviewer: Ich glaube in New York ist das sehr teuer, eine Taxilizenz zu bekommen. Die liegt mittlerweile, glaube ich, bei, ich will nicht was Falsches sagen, aber über 100.000 Dollar oder so, um eine Taxilizenz zu erwerben. Also dieses gelbe Taxi. Also ich glaube in Brooklyn, da gibt es kleinere Unternehmen. Aber auf Manhattan sind es wirklich begrenzte Lizenzzahlen. #00:29:13-9#

#00:29:14-3# Person 1: Ja, ich meine, wenn das System dann so erfolgreich ist, dann springen natürlich alle da wieder auf. Und dann stellt sich da dann das Problem. Also sowas wird natürlich als wirtschaftsfeindlich angesehen und ich kenne mich bei der Rechtslage nicht aus, aber wahrscheinlich wird so was auch sehr, sehr schwierig sein. Das genau so wenn sie sagen: 'Wir haben jetzt genug Pizzerias in Basel und die nächste lassen wir nicht mehr zu'. Also da geht man ja immer davon aus, das regelt der Markt. Und das System geht ja nicht soweit, dass wir das ohne weiteres machen könnten. Deshalb ist ja auch die ganze Verkehrsregulierung so unbeliebt. #00:29:47-6#

#00:29:48-2# Interviewer: Also wegen der Begrenzung der Wirtschaft. #00:29:52-2#

#00:29:52-7# Person 1: Also dann dürfte man nicht noch mehr Taxiunternehmen zulassen. Dann kommt bestimmt: 'Ja, aber wenn die Nachfrage so gross ist, dann sollte man ja'. Dem Mensch in seiner Mobilität tatsächlich zu beschränken, dass wird eigentlich in unserem System ja abgelehnt. Bestenfalls zu steuern, welches Transportmittel er nimmt, dass ist noch erlaubt. Aber seine Mobilität einzuschränken, Mobilität steht ja auch irgendwie für Wachstum und Wohlstand. Das funktioniert nicht. Ich denke, das hat politisch keine Mehrheit und ob man da eine Rechtsgrundlage dazu findet, es ist ganz schwierig. #00:30:35-2#

#00:30:35-4# Interviewer: Ich frage deswegen, weil wenn man dann die Möglichkeiten auslotet, also dieser Gedanke mit diesen Taxis, die mal eine echte Alternative zum Auto werden könnten, aber dann natürlich auch zum öffentlichen Verkehr. Das würde wahrscheinlich konkurrieren. Das zum Beispiel mit autonomen Fahrzeugen in der Zukunft zu gestalten. Was halten Sie von diesen Ideen, die jetzt gerade Google versucht umzusetzen? Ob das dauerhaft für eine Stadt eine echte alternative Option wäre oder glauben Sie da eher nicht daran? #00:31:12-3#

#00:31:12-5# Person 1: Also autonome Fahrzeuge, die ohne, also nicht mehr gesteuert werden müssen? #00:31:17-7#

#00:31:17-8# Interviewer: Also wenn man sich dann überlegt, genau, man braucht keinen Fahrer und die fahren völlig autonom, werden natürlich irgendwie durch eine Zentrale gesteuert und sind dann die

ganze Zeit unterwegs. Allerdings im Modell Sharing. Also kein Besitz von autonomen Fahrzeugen sondern Sharing, weil das macht am meisten Sinn und die gestalten dann Verkehr in einer Stadt optimal. #00:31:47-3#

#00:31:47-5# Person 1: Aber das sind keine People Mover? Also das ist jetzt nicht so was ein Trasse braucht sondern die fahren auf unseren normalen... #00:31:53-7#

#00:31:54-0# Interviewer. Strassen... #00:31:55-1#

#00:31:55-5# Person 1: Die brauchen Extra-Trassen? #00:31:56-4#

#00:31:56-7# Interviewer: Nein, die nutzen einfach die bestehende Infrastruktur. #00:32:00-2#

#00:32:00-4# Person 1: Ok, also damit habe ich mich bis jetzt noch nicht so beschäftigt. Ich kenne jetzt auch keine Beispiele. Ich kenne sonst eigentlich nur so aus der Literatur und Studium diese People Mover, die aber dann noch extra so Trassen brauchen und die funktionieren ja eigentlich auch nur so als ein ganz klares Zubringersystem. Auf einem Flughafen, auf einer Messer und sowas. So dieses total frei für alle Ziel-Quellverkehre. So ein freies System. Ja gut, das ist ja so ein bisschen was wie eine Mischung aus Carsharing und Taxi. Ich springe dann da drauf, also wenn das funktioniert, weiss nicht wie es technisch funktioniert, dann wäre das bestimmt auch eine Alternative. #00:32:47-4#

#00:32:47-5# Interviewer: Da gibt's bestimmte Herausforderungen noch heutzutage, weil wer übernimmt das Restrisiko, weil die Fahrzeuge, da ist eigentlich keiner da, der die Verantwortung trägt und was passiert, wenn da irgendwie einer unters Auto springt oder wenn das Auto dann plötzlich doch irgendwie technisch nicht mehr funktionsfähig ist und einen Unfall verursacht. Aber das lassen wir beiseite. Ich stelle noch eine ganz einfache, also eine offene Frage und dann gehen wir dann zu diesem Stieg-Um vielleicht, weil das würde mich jetzt, wir haben noch genug Zeit, um das zu eruieren. Was glauben Sie jetzt, wie sieht die Mobilität in Basel-Stadt in 50 Jahren aus? #00:33:42-8#

#00:33:43-0# Person 1: Also ich würde mich schon sehr wünschen, dass man bis dahin mit anderen Energieversorgern unterwegs wäre. Also das man wirklich bis dahin längst weg ist von den heutigen Fahrzeugen, die mit Benzin fahren sondern viel mehr auf Elektromobilität umgestiegen ist oder andere Fahrzeuge. Vielleicht gibt es so weiterentwickelte Elektro-Velos. Wir haben ja auch so ein Revival erlebt, das finde ich eigentlich ganz schön, obwohl so ultraneu sind die ja gar nicht. Die gibt es ja schon lange und plötzlich ist das so eine neue Welle geworden. Das finde ich eigentlich eine sehr schöne Entwicklung. Ich glaube jetzt steigen auch nochmal Lete auf diese Elektrobikes um, die sonst ein bisschen zu bequem waren zum normalen Fahrradfahren. Mal so ein bisschen weiter draussen wohnen oder Berg hoch oder schon ein bisschen älter sind oder nicht so die sportlichen Menschen sind. Da besteht jetzt so die Chance, in so einer kleinen Stadt wie Basel sehe ich da eigentlich auch noch ein rechtes Potential drin. Vielleicht gibt es dann so teile, wo man dann auch mehr unter Dach oder so zugedeckter ist, also trockner und noch ein bisschen komfortabler rumfahren kann. Aber auf alle Fälle mit beispielsweise mit Strom oder einem anderen Antriebsmittel oder vielleicht gibt es ja wirklich so

ein Solarfahrzeug bis dahin, die erschwinglich sind. Die lässt man draussen stehen, dann sind sie wieder aufgeladen. So Kleine, die wenig Fläche verbrauchen. Also das fände ich eine tolle Entwicklung. Würde ich mich sehr wünschen. #00:35:37-1#

#00:35:37-5# Interviewer: Glauben Sie, dass der Autobesitz oder der Wunsch ein Auto zu besitzen dann auch bis dahin bleibt oder ändert sich vielleicht auch in den Nutzungsformen was? #00:35:48-0#

#00:35:48-2# Person 1: Vermutlich ist es ein sowohl als auch. Also der ganz grosse Antriebsmotor von dieser riesigen Mobilität, ist ja letztendlich auch Status. Das Auto ist dermassen mit Status behaftet, dass ist irgend durch gar nichts anderes richtig zu ersetzen. Aber natürlich können auch alternative Verkehrsmittel ein kleines bisschen mit diesem Statusding spielen. Also diese Fixie Bikes. Die sind schön designt, aber können nichts und plötzlich wird das zu einer Mode. Also es ist ja schon, man muss es nur richtig pushen. Da kann man ja eigentlich aus allem eine Mode machen. Also es muss sicherlich super designt sein und es muss Status haben und dann kann man natürlich auch da eine Alternative zum Auto, nicht der Ersatz. Ich glaube, es ist letztendlich auch a man‘s world und Männer brauchen diese Autos. Und das ist diese ganze Werbung und dieser ganze Status, der darauf abzielt. Solange das so wichtig ist mit dieser ganzen Industrie natürlich hintendran, haben wir keine echte Alternative. Aber vielleicht haben wir ein paar kleine Alternativen und die nehmen da auch mal einen gewissen Anteil vielleicht vom Individualverkehr vielleicht auch mal weg. #00:37:01-0#

#00:37:01-2# Interviewer: Das heisst, die Aussage würden Sie meinen, dass es zu einem radikalen, einer radikalen Änderung des Mobilitätssystems oder Regimes langfristig nicht kommen wird. Zu der Änderung des Systems, wie wir es heute kennen. Es wird nur so kleine Innovationen geben, die da vielleicht die Richtung ein bisschen anpassen werden, aber so ein Umdenken? #00:37:35-1#

#00:37:35-5# Person 1: Doch, so ein gewisses Umdenken hoffe ich schon. Naja gut, ich meine, es kann natürlich auch die nächste Ölkrise kommen. Dann werden wir uns schon umschauen müssen. Und in 50 Jahren kann auch eine Menge passieren. Aber jetzt mal, sagen wir mal, an unseren Möglichkeiten gerechnet, es ist ja jetzt auch keine echte Trendwende abzusehen. Aller Rohstoffknappheit zum Trotz, aller politischen Verwicklungen zum Trotz, es gibt nur kleine Tendenzen. Ich sehe keine all zu grossen. Es sei denn, die Forschungsabteilung von VW entschliesst sich für ein völlig anderes Produkt. Kann vielleicht auch kommen, aber naja. #00:38:22-1#

#00:38:22-3# Interviewer: Woran liegt das dann? Warum man merkt, dass da keine Änderungstendenzen da sind. Woran, können Sie jetzt vielleicht einen gewissen Bezugsrahmen verwenden? #00:38:38-3#

#00:38:38-6# Person 1: Also wir würden uns, glaube ich, für die Städte schon heute auch etwas anderes wünschen, aber ich habe, man ist ja auch schon zu weit fortgeschritten in diesem System. Die Abhängigkeiten sind so gross. Da stehen ja auch wirtschaftliche Interessen dahinter. Ich meine das kann man ja auch bei dieser ganzen Finanzkrise und Wegbruch in der Autoindustrie, in Deutschland ja zum Beispiel auch, beobachten. Da war dann ein ganz klares Bekenntnis dafür und da wurde dann fröhlich finanziell unterstützt. Andere Branchen werden jetzt mal nicht so unterstützt. Da ist man schon sehr, sehr weit gegangen. Das finde ich schon auch sehr bedenklich. Man hätte ja vielleicht auch mal die Stunde nutzen können für andere Mobilitäten. #00:39:19-7#

#00:39:19-9# Interviewer: Beim Stieg-um Konzept, da waren Sie dabei gewesen? Wie ist die Lage dort? Wie waren die EInflüsse dort verteilt? Wer war involviert? Und wer hat welche Stellen dazu genommen? #00:39:41-7#

#00:39:41-8# Person 1: Also Stieg-um ist ja eigentlich eine Arbeit vom Kanton, um das Delta festzustellen. Das Delta zwischen dem politischen Auftrag bis 2020 müssen 10 Prozent der Fahrten reduziert werden und wir haben das Delta festgestellt: Wo stehen wir heute, was brauchen wir noch, um diese Vorgabe zu erreichen und wie gut sind unsere heutigen Massnahmen schon, wo ist noch ein bisschen Luft drin bei welchen Massnahmen. Also das war eigentlich der Auftrag von Stieg-um. Und da konnten wir jetzt so grundsätzliche Fragen nach neuen Mobilitätsformen eigentlich weniger unterbringen, sondern haben eher geschaut, was wird heute bereits gemacht, wie erfolgreich ist jede Massnahme und wo können wir noch bisschen was rausholen. Und dieses rausholen muss dann aufsummiert diese zehn Prozent Einsparung geben. Und das Ergebnis, dass haben Sie ja sicherlich auch gelesen, das ist ziemlich knapp, weil bis 2020 wird ja auch wieder die Mobilität wieder zunehmen; dann wird auch einiges wieder auf den Individualverkehr abfallen und diesen Wachstum müssen wir ja auch noch ab puffern und dann noch zehn Prozent erreichen. Also sind es tagtäglich 16 Prozent. Und das wird sehr knapp. Eigentlich ist das Ergebnis: 'Das schaffen wir nicht so ohne weiteres. Auch die Zeit läuft uns davon'. Jetzt haben wir auch schon 2014. Letztes Jahr haben wir die Untersuchung gemacht, war ja dann auch schon drei Jahre nach dem Beschluss. Da merken Sie auch, wie träge so ein Apparat ist und die Arbeit wurde sehr gut und sehr sorgfältig gemacht, aber man musste natürlich auch mit sehr vielen Annahmen rechnen. Also da kann man noch ein bisschen was machen und da. Also wir haben herausgefunden, wir haben noch ein bisschen Luft da drin, auch wenn man auf die ganzen grossen Unternehmen zugeht. Das Mobilitätsmanagement über Arbeitgeber, über grosse Publikumsintensive Einrichtungen, wo viele Leute hingehen. Da kann man steuern. Die Logistik, da kann man auch noch ein bisschen steuern. Rückbau von Strassen, um ganz klar den Individualverkehr unattraktiv zu machen. Da kann man auch noch was rausholen. Beim Fuss- und Veloverkehr muss man auch noch was machen, aber kann man weniger rausholen. Also müsste jetzt alles in die Wege leiten, damit man dieses Ziel erreicht. Das ist, weil wir aber auch schon recht gut sind. Das Niveau ist eigentlich schon gut in Basel. Nur jetzt hat Basel, gut, Zürich hat auch den Auftrag bekommen, aber steht man dann da mit so einem Auftrag. Ich würde den Auftrag eher mal an Baselland geben. Die sind viel mehr mit Individualverkehr unterwegs. #00:42:27-9#

#00:42:28-4# Interviewer: Und die verursachen natürlich auch einen Individualverkehr hier in Basel-Stadt. Wie hat man mit Baselland oder hat Baselland da auch mitgearbeitet? #00:42:38-4#

#00:42:38-6# Person 1: Ja, die waren auch mit dabei. Die haben da auch sehr mitgemacht, haben es unterstützt, aber es ist halt schwierig. Den Auftrag hat Basel-Stadt bekommen und gerade beim verkehr merkt man, dass diese administrativen Grenzen wirklich gar nicht irgendwie passen, weil gerade der Verkehr fliesst ja überall. Und in Basel ist das ja umso mehr, wenn man da drauf schaut, ein Witz. Da ist mal noch die deutsche Grenze, dann hat man noch eine französische Grenze, dann kommt schon grad der nächste Kanton und wir dürfen ja nun wirklich nur in diesem engen, knappen Stadtgebiet arbeiten und entschieden. Das ist eigentlich ganz, ganz schwierig. Von daher sind die Möglichkeiten

und Massnahmen da auch nochmal begrenzt. Gerade im Verkehrlichen. Das ist total schade. #00:43:28-9#

#00:43:29-0# Interviewer: Ist man darauf dann angewiesen, dass die grenznahen Partner auch mitwirken? #00:43:39-3#

#00:43:39-6# Person 1: Ja. Das ist aber eine Besonderheit von Basel. Ich weiss nicht, ob das so in Ihrer Dissertation, haben Sie auch andere Fallbeispiele oder haben Sie nur Basel? #00:43:47-0#

#00:43:47-2# Interviewer: Ich habe nur Basel. #00:43:48-2#

#00:43:48-4# Person 1: Basel ist schon ein Spezialfall. Und gerade auch so beim Verkehr. Da müssen Sie schon ein Augenmerk drauf legen, weil durch die Lage mit der Grenze und auch die vielen Systemgrenzen, das beeinflusst natürlich schon auch das Verkehrsverhalten. Also wir haben einfach nicht in alle Himmelsrichtungen die gleichen Verkehrsflüsse. Logisch, weil die Stadt sich mehr schon auf die schweizer Seite wendet als auf die ausländischen und so. Und die Besonderheit, was ich eingangs gesagt habe: Es ist eigentlich für die Einwohner sehr klein, sehr dicht. Es ist eine schweizer Bürgersstadt. Es ist nicht zu vergleichen mit Verhältnissen von deutschen Städten. Die sind flächenmässig viel grösser und die haben auch andere Strassenquerschnitte und so. Da können Sie Trams mit anderen Spurbreiten und Haltestellen in die Mitte, da sieht der ganze Querschnitt anders aus. Hier ist Tram in der Strasse und noch Velo und alles, alles. Es ist ein unglaubliches Gequetsche. Also wir haben hier auch wirklich mühe, viele verschiedene Verkehrsträger unterzubringen. Ja, das ist noch so ein Sonderfall. Und der Verkehr muss in Basel natürlich mit allen Partnern zusammen angegangen werden, sonst geht es gar nicht. #00:45:05-0#

#00:45:05-3# Interviewer: Wie gestaltet sich diese Zusammenarbeit? #00:45:07-3#

#00:45:07-5# Person 1: Ja es gibt verschiedene Programme und Politiken. Also das Agglomerationsprogramm, kennen Sie bestimmt auch in der Schweiz. Ich denke, das ist ein recht erfolgreiches Programm. Es ist recht intelligent aufgezogen. Es ist natürlich auch gross und es ist natürlich auch komplex, aber ich denke, es ist die einzig wirklich wirksame Methode, um die Agglomerationen, also mal die ganzen Städtenetze und mal nicht nur auf so eine kleine Kernstadt wie Basel bezogen, irgendwie zu steuern, um auch die Zersiedelung, also das die Leute auch immer weiter ins Umland raus wandern und bauen, um das einzudämmen. Und es ist eine gute Kombination, dass die Gelder auch der Raumplanung zur Verfügung gestellt werden und nicht nur dem verkehr im Sinne von irgendeiner technischen Leistung. Sondern beim Agglomerationsprogramm ist das Besondere, dass Verkehr und Siedlungsentwicklung zusammen geht. Und das ist eigentlich ein Programm, da kenne ich auch in europäischen anderen Ländern kein anderes Vorbild. Und es ist relativ viel Geld und es ist Geld, was wie gesagt, der Raumplanung zur Verfügung kommt. Die sitzen am Drücker und entscheiden wo der Verkehr, raumplanerisch, Sinn macht und wo nicht. Also das ist eigentlich eine sehr gute Zusammenarbeit. Das ist ein sehr sinnvolles Programm und man muss es mit Geld verbinden, damit man auch Erfolg hat. Damit die Partner mit dabei sind. Oder ein anderes kleines Beispiel: Das ist der sogenannte Pendlerfond, jetzt in Basel. Ich denke, Herr Kettner hat auch davon erzählt. #00:46:45-4#

#00:46:45-6# Interviewer: Nicht Herr Kettner, aber die Frau Schweizer hat mir davon erzählt. #00:46:49-6#

#00:46:49-7# Person 1: Gehen Sie mal ins Internet, da können Sie auch ein bisschen schauen. Wir haben ja jetzt in Basel ein neues Parkregime mit den Parkkarten in den Autos drin und da zahlt ja jeder der ein Auto hat in Basel 140 Franken im Jahr für seine Parkkarte, damit er auf der Strasse stehen kann. Die Besucher die kommen, die müssen unter der Woche von Montag bis Freitag und ich glaube nicht nachts, aber am Tag, müssen die auch eine Parkgebühr lösen. Legt man dann vorne rein, egal wo sie sind in der Stadt und dann zahlt man. Dieses Geld fliesst in den sogenannten Pendlerfond und da kommt auch ein bisschen Geld zusammen von diesen Besuchern. Und das Geld wird in den nächsten Jahren ausgegeben, um die sogenannten Pendler, Reinpendler, die Arbeitspendler vor allen dingen nach Basel besser auf den öffentlichen verkehr umzubiegen. Also das die nicht mehr so in den Wohnquartieren, wenn morgens alle weggefahren sind, ihre Autos aus Frankreich und Deutschland stehen lassen. Dafür macht man dann Park and Ride Anlagen. Aber die Park and Ride Anlagen, die liegen natürlich nicht mehr in Basel, weil da wäre man schon zu eng in der Stadt. Sondern die liegen ausserhalb. Die liegen oft in Deutschland und Frankreich oder auch im schweizer Umland und dann sollen die dort parken und steigen auf das Tram um und fahren dann so in die Stadt. Also das Geld wird in Basel-Stadt eingenommen, wird aber ausgegeben im Ausland. Und das ist auch eine Zusammenarbeit und dafür können dann Deutsche und Franzosen, aber auch schweizer Arbeitnehmer haben dann vielleicht eine Park and Ride Möglichkeit, die sie vorher nicht hatten. #00:48:25-0#

#00:48:25-2# Interviewer: Welche ähnliche oder andere Massnahmen würden Sie noch empfehlen oder was würde Ihnen noch in den Sinn kommen, um diese Zusammenarbeit zu stärken, zu fördern? #00:48:34-7#

#00:48:34-8# Person 1: Einen gemeinsamen Tarifverbund. Also für den öffentlichen Verkehr oder eben noch weitergehend: Die Oyster Card für die ganze Region. Ich lade mir einmal die Karte auf oder ich mache ein Jahresabo oder was auch immer und ich kann fahr damit in der ganzen Region, ich fahre mit der auch nach Lörrach. Und am liebsten habe ich auch noch das Carsharingauto, was ich dann vielleicht da auch benutzen darf oder so eine totale Systemvereinfachung. Ganz simpel. Gut, wir haben ja noch zwei Sprachen, dann muss man in Frankreich halt auch schauen, dass es einfach geht. Aber das wäre wunderbar, wenn wir da in der Region zumindest, die direkten Nachbarn Saint-Louis, Weil, Lörrach. Wir haben viel Einkaufsverkehr über die Grenze auch. Gut, einkaufen, da ist man dann natürlich auch irgendwie ein bisschen begrenzt mit dem Transport. Aber da könnte man ja auch irgendwie was anbieten. Liederservice. 'Ich geh dann dort schauen und das wird mir dann geliefert' oder eben komm dann mit einem Carsharingauto oder was auch immer. Also da könnte man sicherlich auch viel machen. Ein System, eine Art von Fahrkarte für alle möglichen Verkehrsträger. Das finde ich super. #00:49:47-9# I: So eine Verflechtung #00:49:49-0# Ja, aber das können Sie sich denken, das ist bei drei Systemen natürlich ganz schwierig. Das probiert man auch. Es ist nicht jetzt eine neue Idee von mir, dass macht man ja schon seit vielen Jahren probiert man das vorzubereiten. Das dann abhängig von den Steuersystemen, wo man gefördert wird vom Staat. Also das ist ganz schwer zusammen zu kriegen. #00:50:10-0#

#00:50:10-1# Interviewer: Wo liegen die Hindernisse? #00:50:12-3#

#00:50:12-5# Person 1: Ja, weil das wirklich drei Systeme sind. Also der öffentliche Verkehr, das ist ja nicht eine reine Dienstleistung vom Markt sondern der ist ja immer subventioniert und der wird unterschiedlich subventioniert aus unterschiedlichen Töpfen und man will das natürlich unterschiedlich auch abgelten. Da steht man nicht genau, man streitet sich auch über die Kosten und wie das am Ende abgerechnet wird. Das ist recht schwierig. #00:50:37-8#

#00:50:37-9# Interviewer: Ich habe da mal von dieser einen Tramlinie erfahren, ich weiss nicht welche das war. Wo dann irgendwie ein Teil auf der basellandschaftlichen Seite lag und der andere Teil, glaube ich in Basel-Stadt, da konnte man sich nicht entscheiden, wer das finanziert. Wissen Sie vielleicht, was ich meine? #00:50:56-1#

#00:50:56-3# Person 1: Ja, den Margarathenstich? Das ist so ein Projekt, wo man so eine kleine Querverbindung möchte, damit man direkt aus dem Leimental zum Bahnhof SBB fahren kann und dieses Projekt muss man sich teilen und da geht es auch lange um Kosten hin und her und wer baut es. Das ist praktisch ein neues Verbindungsstück zwischen zwei Haltestellen, aber da muss so ein Tram noch eine Schlaufe fahren. Allein das schon, das ist total kompliziert. Rechnet man das nach Fahrleistung auf, rechnet man das nach Quadratmetern auf. Also wenn man dann tiefer in die Sache einsteigt, dann wird es ja immer komplizierter. Aber ich meine, es wird, diese Querverbindung die kommt. Man hat sich darauf geeinigt. Man macht das. Man weiss nur noch nicht genau wie. Aber es kommt dann ja. #00:51:50-2#

#00:51:50-5# Interviewer: Man hat in den Medien gemerkt in den letzten Monaten, dass das Stieg-um doch nicht so voran kommt und das da gewisse Widerstände auch in der Politik sind. Können Sie vielleicht darauf eingehen und das etwas stärker eruieren? #00:52:07-9#

#00:52:08-1# Person 1: Also wenn man probiert den Verkehr zu steuern, im Sinne auch von Eindämmen, dass man weniger Parkraum zur Verfügung stellt und auch den Individualverkehr erschwert, um dafür andere Verkehrsmittel, umweltgerechte Verkehrsmittel zu fördern, dann hat man sofort den Vorwurf von wirtschaftsfeindlich an der Backe. Das ist halt. Und das wird auch zunehmend in den letzten Monaten in den Medien hier in Basel ausgeschlachtet. Es gibt Schlagzeilen hier in Basel, die heissen 'Velo-Wahnsinn' und so etwas und das muss man sich dann auch gefallen lassen. Es wird schon, es ist schon sehr schwierig für seine eine Politik, wie die Gegenvorschlag Städteinitiative eine Mehrheit zu bekommen. Es ist ein politischer Auftrag, das ist Fakt. Da kann ja auch irgendein Wirtschaftsvertreter nicht drum rum, aber das wird natürlich als wirtschaftsfeindlich angesehen. Und es ist politisch schwierig. Also aus der Ecke Gegenwind zu bekommen und das wird auch in Basel sind diese Stimmen auch sehr laut und wir sind ja eigentlich eine Stadt, in der man sich schon an sehr viel Velo-Verkehr und öffentlichen Verkehr gewöhnt hat. Das ist schon hohes Niveau. #00:53:27-3#

#00:53:27-3# Interviewer: Von wo kommt genau der Gegenwind? Wenn Sie das einfach mal nennen könnten. #00:53:32-6#

#00:53:32-6# Person 1: Ja, das sind so liberale Kreise, wirtschaftsfreundliche Kreise. Ich würde eher sagen: älter, statusbezogen. #00:53:44-5#

#00:53:44-7# Interviewer: Ok, das sind dann auf der Seite der Gesellschaft. Und auf der Institutionsseite, kann man irgendwie benennen, ok, die Handelskammer? #00:53:52-9#

#00:53:53-0# Person 1: Ja, die ja. #00:53:54-5#

#00:53:54-6# Interviewer: Irgendwelche Wirtschaftslobbyisten? Welche gibt's dann in Basel, die da vielleicht irgendwie aktiver wirken? #00:54:01-0#

#00:54:01-1# Person 1: Also namentlich kann ich das jetzt gar nicht so genau sagen. Das sind so verschiedene Kreise, aber natürlich ist TCS eine ganz, ganz laute Stimme, die dagegen tönt. Das ist immer. Aber es sind natürlich mehrere. Die TCS ist ja nicht unbedingt ein Wirtschaftsvertreter, nur so indirekt. Aber die haben das natürlich immer auf dem Programm und so Handelskammern, die eigentlich auch. Ja, so Wirtschaftsverbände. #00:54:31-9#

#00:54:32-1# Interviewer: Die Medien? Wie sind die dazu eingestellt? Sie haben gesagt, also es gibt so manche Medien, die dann so stark dann dagegen sind mit diesem 'Velo-Wahnsinn'? #00:54:46-8#

#00:54:46-9# Person 1: Ja, also ich meine Medien, das ist jetzt auch wenig repräsentativ, weil wir haben in Basel-Stadt nur eine Zeitung und die ist auch nicht mehr repräsentativ für irgendeine Zeitung überhaupt. Die ist unter Niveau. Das ist ein Propagandablatt. Also das kann man ja eigentlich nur feststellen. Also von daher, die Medienberichterstattung ist komplett einseitig. Dann hat man da noch die BZ, aber es ist ja auch ungewöhnlich hier so zwei so Zeitungen so nah beieinander alle. Das ist ein unglaublich verzerrtes Bild. Es wird einfach alles relativ schnell in irgendwelche Extreme gezogen, polarisiert und ich glaube, das ist es nicht. Verkehr oder vielmehr Mobilität ist etwas sehr vielfältig, komplexes, sehr breites und diese Polarisierung, die schadet jedem Thema. Egal welches Thema und es ist natürlich sehr häufig das Mittel von den Medien, da oder da drauf fit zu kriegen. Denken Sie mal an den bahnhofsvorplatz beim SBB der jetzt bestimmt seit mindestens zehn Jahren in der heutigen Gestaltung so ist. Also das kreuzen jetzt ganz, ganz viele Linien. Fast alle Linien in Basel kommen da irgendwie vorbei, links, rechts, kreuzen sich. Und als man diesen Bahnhofsplatz so entwickelt hat und die Fussgänger wirklich in diese frontale Richtung und mit diesen querkreuzenden Bahnlinien, da war das Geschrei riesig. Da hat man gesagt, es gibt Tote. Also Tote gab es nie. #00:56:14-3#

#00:56:14-3# Interviewer: Das wundert mich auch immer, aber es funktioniert perfekt. #00:56:16-2#

#00:56:16-3# Person 1: Ja, weil man das auch von anderen Orten wusste. Also man muss natürlich auf eine hohe Aufmerksamkeit setzen und klar, die Trams, die bimmeln da, Leute müssen stehen, man muss auch wirklich sehr gut schauen. Es gibt ja jetzt an den Tramlinien einen helleren Streifen. Also es gibt so eine leichte Markierung, die gibt es. Aber die Leute haben sich auch daran gewöhnt. und das Geschrei war natürlich riesig, Und ich denke bei vielen Sachen könnte es so sein. Man könnte vieles auch neu ausprobieren, vielleicht auch neue Verkehrsmittel oder anderes. Das Geschrei ist am Anfang riesig und nachher funktioniert es ganz gut. Also da brauch man natürlich ein bisschen Mut zur Veränderung. Aber häufig ist die Presse auch nicht gerade hilfreich bei Veränderungen. #00:57:00-0#

#00:57:00-2# Interviewer: Was glauben Sie, um die Akzeptanz der Öffentlichkeit zu stärken, zu fördern, was könnte Basel-Stadt da oder der Kanton noch besser machen? Was glauben sind die Bereiche wo man noch Massnahmen treffen könnte? #00:57:14-5#

#00:57:14-7# Person 1: Also ich glaube, dass wir heute eigentlich schon auch eine sehr gute Verkehrspolitik haben. Das man vieles auch schon recht gut macht und auch gewillt ist, sehr weit zu gehen mit dem was wir heute haben. Ich glaube eigentlich gar nicht so sehr, dass noch mehr vom Kanton kommen müsste. Ich glaube wir bräuchten mehr und lautere Verbündete, woanders. Eben, so eine grosse Firma wie Novartis oder Roche. Wenn die sich hinstellen und sagen: 'Wir machen jetzt unser Mobilitätskonzept mit unseren Mitarbeitern und das machen wir so und so und so. Das machen wir mit der Stadt zusammen und die machen das ja auch schon prima'. Oder wenn Leute vielleicht aus Wirtschaftskreisen auch sagen: 'Das ist eine super Sache. Da machen wir mit'. Ich glaube das würde mehr bringen. Weil die Verwaltung die kann immer #00:58:03-7# (Wort). Die haben ja keine Ahnung. Das ist immer ganz schnell 'Ja, da sitzt dann irgend so ein Fachidiot und hat was ausklamüsert'. Das geht ganz schnell, dass das dann nicht angenommen wird, dass das nicht so gut ankommt. Aber wenn andere so aus dem öffentlichen Leben oder vielleicht eher Stadtprominenz oder Leute, denen man das vielleicht gar nicht so zutrauen würde, diese Meinung, diese Haltung, aber da mithelfen würden. Ich glaube, das könnte fast noch mehr bringen. #00:58:35-0#

#00:58:35-2# Interviewer: Kommt Ihnen noch irgendwas in den Sinn, wenn Sie zum Beispiel eine Empfehlung aussprechen sollten, Sie waren im Beurteilungsgremium, Sie haben gesehen wie das ausgesehen hat. Noch irgendwas, was irgend so einen Schub geben würde, um dieses Konzept doch irgendwie besser umzusetzen und doch dieses Ziel dann am Ende zu erreichen? #00:58:55-1#

#00:58:55-2# Person 1: Ich würde mich einfach wünschen, dass wir morgen auch viele finanzielle Mittel zur Verfügung haben. Das nicht daran gespart wird. Das wir einen grossen Kredit bekommen, um all die Massnahmen, weil wir haben ja Massnahmen, da ist nur der Spielraum nicht mehr allzu gross, wie wir festgestellt haben, es sind ja Massnahmen da und dass wir einen grossen Kredit auch dafür bekommen, um alle diese Massnahmen auch wirklich so umzusetzen. Dann kann man das Ziel noch knapp, aber man kommt doch wenigstens in die Gegend und das wir jetzt nicht noch irgendwo beim Sparen nach hinten rausfallen müssten. #00:59:36-6#

#00:59:36-7# Interviewer: Zeitlich gesehen: Sind diese Massnahmen überhaupt umsetzbar? 2014 ist fast um. Bleiben noch fünf, sechs Jahre. #00:59:46-8#

#00:59:47-6# Person 1: Also vieles wird ja auch schon gemacht. Man fängt nicht bei Null an. Man muss ja noch einiges verstärken oder noch schneller vorantreiben und manches muss man dann vielleicht noch neu machen. So zum Beispiel im Bereich Stadtlogistik. Da haben wir heute auch noch nicht so viel und anderes läuft aber auch schon. Aber es braucht doch halt immer Ressourcen und brauchen einfach mehr Gelder, um alle diese Massnahmen auch tatsächlich in Angriff zu nehmen.

#00:02:19-3# Interviewer: Vielleicht können Sie nochmal die aktuelle Lage erklären. #00:02:21-2#

#00:02:21-3# Person 1: Also aus meiner Sicht ist, wie bei verkehrspolitischen Vorlagen üblich, mal wieder das ganze Meinungsspektrum dort aufgetaucht. Also der Kanton Basel-Stadt verfolgt schon seit Jahren eine Verkehrspolitik, eine Mobilitätspolitik, die auf unter dem Stichwort 'stadtgerechte Mobilität', unter dem Stichwort 'angebotsorientierte Mobilitätsplanung' letztlich auf eine Priorisierung vom öffentlichen Verkehr und vom Fuss- und Veloverkehr hin zielt und damit eben auf eine Reduktion vom Autoverkehr. Das ist an sich nichts Neues. Wir haben durch die Städteinitiative und den Gegenvorschlag, der durchgekommen ist beim Volk, Rückenwind bekommen dafür. Das Volk in Basel-Stadt ist mehrheitlich der Meinung: 'Jawohl, das ist der richtige Weg. Wir müssen den Autoverkehr reduzieren'. Trotzdem ist natürlich das Meinungsspektrum sehr breit. Von der Autolobby, die sagt: 'Wir werden hier benachteiligt. Es wird billigend in Kauf genommen, dass die Autofahrer im Stau stehen jeden Tag und dadurch würde volkswirtschaftlicher Schaden angerichtet'. Ist die eine Position. Extremposition. Die andere ist die der alternativen Verkehrsverbände, der Velo- und Fussgängerlobby und der ökologischen Seite. Die sagen: 'All diese Vorschläge gehen zu wenig weit und müsste da radikaler einsteigen, um die Ziele zu erreichen'. Und das zeichnet sich ja tatsächlich ab, dass es trotz der Bemühungen die es gibt in diesem Zehn-Jahres-Zeitpunkt. Schwer wird das Ziel zu erreichen, tatsächlich den Autoverkehr um zehn Prozent zu reduzieren. Da sind wir im Moment, wie das Monitoring zeigt, wir machen ja jedes Jahr so eine Statistik über die Verkehrsleistung auf den Strassen, noch nicht auf dem Zielpfad sozusagen. Es wird wohl nicht erreicht werden können das Ziel. Das ist die heutige Einschätzung. Und das hat der Hans Peter Wessel, das ist unser Vorsteher, der zuständig ist für die Umsetzung des politischen Auftrags, auch so kommuniziert im Frühjahr an einer Medienkonferenz, was ihm natürlich grad wieder harsche Kritik eingetragen hat. Das er jetzt schon sich quasi von dem Ziel verabschiedet bis 2020 runter zukommen auf Minus zehn Prozent Autoverkehr. #00:04:37-9#

#00:04:38-2# Interviewer: Worauf ist es zurückzuführen, dass er diese Stellung nach vier Jahren jetzt dazu nimmt, dass es wahrscheinlich nicht erreichbar sein wird? #00:04:48-5#

#00:04:48-6# Person 1: Er stützt sich auf die Zahlen, die wir haben. Eben das Monitoring und auf den Fortschritt der Umsetzung der Massnahmen. Es geht ja darum, dass er grosse Infrastrukturprojekte, zum Beispiel im Bereich Tram-Infrastruktur, die dazu führen sollen, dass die Leute noch stärker umsteigen vom Auto auf den öffentlichen Verkehr oder auch bei der S-Bahn. Das sind Projekte, die sich nicht innerhalb von sechs Jahren alle umsetzen lassen sondern die brauchen länger. Die brauchen einen längeren Vorlauf, vor allem aus finanziellen Gründen und deswegen ist es einfach die Realität, dass man es wahrscheinlich nicht schaffen wird. Es sind halt, da kommen so die Zeiträume, in denen wir als Planer denken und in denen die Öffentlichkeit denkt und Politiker normalerweise denken, in Konflikten miteinander. Wir denken, müssen mittel- bis langfristig denken und die Politik oder die Öffentlichkeit möchte gerne schnelle Erfolge. Da taucht dieser Konflikt auf. Er hat einfach ehrlich quasi eine Einschätzung, die von den Fachleuten letztlich kommt, wieder weitergetragen und damit der Öffentlichkeit reinen Wein eingeschenkt und das wurde halt dann kritisiert. #00:06:02-4#

#00:06:02-6# Interviewer: Kritisiert von wem? #00:06:04-1#

#00:06:04-4# Person 1: Ja eben von den Linken oder von den ökologischen Kreisen. Die Autolobby hat dann gesagt: 'Ja, wir haben es ja immer schon gesagt. Das Ziel ist unrealistisch und das kann man nicht erreichen so'. So habe ich es wahrgenommen. #00:06:19-4#

#00:06:19-5# Interviewer: Gab es davor noch irgendwelche anderen Widerstände, die man vielleicht nennen könnte, die dazu geführt haben, dass man, das eine ist vielleicht. Dass es nicht erreichbar ist oder möglicherweise nicht erreichbar ist, aber das andere gab es nicht irgendwie bestimmte Mächte, die dazu geführt haben, dass er dann diese Entscheidung getroffen hat oder diese Äusserung getroffen hat? #00:06:41-7#

#00:06:42-0# Interviewer: Ja, also die Autoaffine Lobby weiss sich sehr stark zu artikulieren. Die haben sich ja zusammengeschlossen, also die Gewerbe- und Industrievertreter, Wirtschaftsvertreter, mit den Autoverbänden und da gab es so ein Bild in der Zeitung, weiss ich noch, wo die alle einem Strang ziehen. Ich weiss nicht, ob Sie das gesehen haben. So ein Seil-zieh-mässig, dass sie eben verhindern, dass dem Autoverkehr noch weitere Hürden in den Weg gelegt werden sondern da gemeinsam alles dran setzen, dass die Autoinfrastruktur ausgebaut wird. Das hat natürlich dort für ihn als Politiker dazu geführt, führen müssen, dass er der ja für sämtliche gesellschaftliche Gruppen Politik macht, denen auch ein stückweit entgegen kommen musste, das glaube ich. #00:07:35-6#

#00:07:36-0# Interviewer: Können Sie vielleicht nochmal die Akteure, die da an diesem Strang gezogen haben, noch irgendwie namentlich benennen. Also die Wichtigsten? #00:07:43-4#

#00:07:43-8# Person 1: Ja, das ist einerseits die Handelskammer Beider Basel, das sind also die Wirtschaftsbetriebe in der Region, deren Lobbyvereinigung, wo die grossen halt ein grosses Gewicht auf den haben. Firmen wie Novartis und Roche, Logistikbranche, unsere wichtigen Wirtschaftsträger. Dann der Gewerbeverband Basel-Stadt, die eben die gewerblichen Berufe vertreten, die eher in kleineren und mittleren Unternehmen organisiert sind. Die, unbestritten, auf ein funktionierendes MIV-Netz angewiesen sind. Plus die Autoverbände, so Verkehrsliga TCS, die die ganz konkret die Interessen der Autofahrer, der Mitglieder, also die dort eben Mitglieder sind, vertreten. Die haben den Schulterschluss gemacht. Was nicht neu ist. Aus diesem Anlass haben sie sich nochmal medienwirksam in Szene gesetzt. #00:08:44-1#

#00:08:44-2# Interviewer: Vielleicht können Sie sich nochmal dazu äussern: Sie haben zum Beispiel gesagt Gewerbeverband, die sind angewiesen an den Autoverkehr in einer Stadt. Können Sie das vielleicht nochmal stärker erläutern, warum das so ist? #00:08:57-1#

#00:08:57-5# Person 1: Weil sie einerseits halt ihre Beschäftigten an ihren Arbeitsplatz kommen müssen und die wollen nicht alle so, dass sie das in sinnvoller Zeit mit dem öffentlichen Verkehr machen können und andererseits halt der Gewerbeverkehr, der Lieferverkehr, der wenn der Monteur rausfahren muss mit dem Wagen. Da ist Zeit Geld und die Minuten, die sie verlieren im Stau, die schlagen ihnen direkt zu Buche. Das ist so. Insofern sind die darauf angewiesen, dass die Autostrassen frei sind und sie schnell vor Ort sind. #00:09:35-0#

#00:09:35-1# Interviewer: Und jetzt aus Sicht des Planungsamtes: Wie sehen Sie das? Wie muss die Mobilität einer Stadt, wie Basel-Stadt, dann aussehen, damit halt die Interessen aller Gruppen gesichert werden oder vertreten werden? #00:09:52-0#

#00:09:52-1# Person 1: Wir haben da natürlich verschiedene Zielvorstellungen und verschiedene Ansprüche unter einen Hut zu bringen und in einen sinnvollen Ausgleich zu bringen. Da ist einerseits das Bedürfnis nach Mobilität, was jeder von uns hat und was auch legitim ist. Es ist ein menschliches Grundbedürfnis, das man sich von A nach B bewegen kann, möglichst ungehindert. Andererseits haben wir einen begrenzten Raum zur Verfügung, der nicht allein dem Verkehr vorbehalten sein sollte sondern den Menschen auch als Aufenthaltsort, als Begegnungsort, als Kommunikationsraum dient und ganz wichtig ist für die Wohnqualität und für die Lebensqualität in der Stadt. Das sind die Aspekte, die da aufeinander prallen, wo wir einen sinnvollen Ausgleich suchen müssen und das kann man einerseits durch Verkehrsmassnahmen erreichen, indem man den knappen Verkehrsraum so aufteilt, dass alle Mobilitätsteilnehmer aber eben auch die, die sich aufhalten im öffentlichen Raum, möglichst gut aneinander vorbeikommen und ganz wichtig: man kann die Stadtplanung entsprechend gestalten, dass die Mobilitätsbedürfnisse relativ gering sind, die es zu befriedigen gilt. Also an der Quelle ansetzen, sozusagen. Das ist dann hautsächlich unser Business dafür zu sorgen, dass mit einer nachhaltigen Stadtentwicklung, Stadtplanung Fahrten gar nicht erst entstehen und wenn sie entstehen, das ist das erste Ziel, und wenn sie entstehen mit dem Langsamverkehr zu Fuss oder mit dem Velo, oder mit dem öffentlichen verkehr befriedigt werden können. #00:11:31-0#

#00:11:31-2# Interviewer: Sie haben gesagt, also öffentlicher Verkehr, Langsamverkehr die haben einen Vorzug in Basel-Stadt oder ist das zu weit gesagt? Bedeutet das, dass die Automobilität eine zweite Priorität in Basel hat? #00:11:43-4#

#00:11:43-6# Person 1: DAs ist so, ja. Das ist klar politisch so artikuliert und auch breitgetragen. #00:11:50-2#

#00:11:50-5# Interviewer: Wird dann die Automobilität auch vernachlässigt in dem Sinne oder wird da auch dafür Sorge getan, dass die Automobilität auch gewährleistet ist. #00:12:02-1#

#00:12:02-2# Person 1: Also der Grundsatz heisst eben: Es wird nicht jegliche Nachfrage befriedigt indem dort, wo Kapazitätsengpässe auftreten, automatisch die Infrastruktur ausgebaut wird. Also quasi Stadtplanung oder Verkehrsplanung mit Beton. Das ist nicht unser Leitsatz. Sondern wir versuchen via das Angebot an den Strassenraum jetzt für den Autoverkehr steuernd einzuwirken, weil sich ja in zwischen die Kenntnis durchgesetzt hat: mehr Strassen bringen mehr Verkehr. Und dem wollen wir Gegensteuer geben, das ist schon so. #00:12:37-7#

#00:12:37-9# Interviewer: Welche Massnahmen hat das Planungsamt hierzu? Also was liegt Ihnen dann zur Hand? #00:12:47-0#

#00:12:47-3# Person 1: Also konkret im Strassenraum selber haben wir die Möglichkeit eben die Fläche, die zur Verfügung steht, anders aufzuteilen als es bisher war. Wenn man sich also konkrete Projekte anschaut, Beispiel Elisabethenstrasse, ich weiss nicht, ob Sie das kennen, wo jetzt gerade gebaut wird. Eine Strasse, die bisher in beide Richtungen vom Autoverkehr befahren werden konnte

mi relativ schmalen Trottoirs ausgestattet war. Das Tram in einem Mischtrassé mit dem Autoverkehr geführt wurde, wird jetzt dahingehend umgebaut, dass nur noch in eine Richtung Durchgangsverkehr zugelassen sein wird für Autos. In die andere zunächst mal weiterhin gefahren werden kann aufwärts. Da ist es so, dass das Tram durch den Autoverkehr nicht mehr behindert wird, also nicht stecken bleibt im Autoverkehr. Neuen Platz bekommt, sprich eine eigene Trasse bekommt in den Abschnitten, wo es das braucht und drittens der Raum für die Fussgänger vergrössert wird. Also mehr Platz vorhanden sein wird, um dort zu Fuss durchzugehen und auch die Aufenthaltsqualität dadurch gesteigert wird und davon dann die Geschäfte, die dort sind profitieren können, sollen. #00:14:04-6#

#00:14:04-8# Interviewer: Weitere Massnahmen im Bereich Parkplatzbewirtschaftung? #00:14:10-8#

#00:14:10-9# Person 1: Genau, wir haben jetzt ganz im Wohnumfeld das Instrument der Begegnungszone. Das heisst diese Tempo 20 Zonen, wo auf Wunsch der Bewohnerschaft, da wird also die Mehrheit der Bewohner müssen da dafür sein. Eine zweidrittel Mehrheit muss da vorhanden sein, dass die Leute das wollen, dass der Strassenraum in Wohnstrassen wieder mehr zur Begegnung, daher auch der Name, zum Spiel von Kindern, zum Aufenthalt nutzbar gemacht wird und das erst mal verkehrsrechtlich, das dort erlaubt ist. Dass man sich auf der Strasse aufhält und Fussball spielt oder Ping Pong oder was weiss ich, sich begegnet. Also das nicht das Auto Vorrang hat, dadurch, dass es einfach immer durchfahren kann und freue Fahrt hat. Und zweitens auch gestalterisch ein Stück drauf eingegangen wird, dass dieser Raum besser nutzbar wird und muss man dann jeweils oder meistens den ein oder anderen Parkplatz aufheben und so Raum zurückgewinnen. Und da tauchen dann natürlich immer sehr konkrete Interessenskonflikte auf. Der eine möchte sein Auto weiterhin für 150 Franken im Jahr auf der Strasse abstellen können und der andere möchte gerne für seine Kinder mehr Platz haben in der Strasse. Dann zählen dann zweidrittel Beschlüsse, müssen sich dann diejenigen, die unterlegen sind, wenn die Begegnungszone umgesetzt wird halt fügen. Das ist jetzt Beispiel Begegnungszone. Dann gibt es ein Zone 30 Konzept für die Kanalisierung vom Autoverkehr. Wir wollen den und so da schon seit Jahren dran, seit Jahrzehnten, den Autoverkehr auf bestimmten Achsen kanalisieren und die anderen, die kleinen Erschliessungsstrassen zwischendrin mit Tempo 30 auch Fussgänger freundlicher machen, Velofreundlicher machen und Anwohnerfreundlicher machen. Es geht ja auch im Lärm und andere Belastungen, die vom Autoverkehr ausgehen. #00:16:11-8#

#00:16:11-9# Interviewer: Das bedeutet also, dass ist quasi so ein ständiger Kampf, also Überzeugungsarbeit, damit dann bestimmte Quartiere sich dann dafür entscheiden, die anderen entscheiden sich dagegen. Also quasi dann ist es so eine Strategie der kleinen Schritte. #00:16:28-7#

#00:16:29-0# Person 1: Ja richtig, ja. Es ist eine Strategie der kleinen Schritte. Sehr gut gesagt. Bei Gelegenheit jeweils die Verhältnisse in die Richtung zu steuern, die so einer stadtgerechten Mobilität und Steigerung der Wohn-Umwelt-Qualität geht. Auch bei sämtlichen Projekten im Strassenraum, wo es um die Erhaltung der Infrastruktur geht. Also wenn irgendwo die Tramschienen kaputt sind oder der Belag erneuert werden muss oder die Kanalisation unten, dann fällt jeweils der Entscheid, wenn klar ist: 'Jawohl, wir müssen dort Tiefbauarbeiten machen'. Wird der Strassenraum nachher wieder so gestaltet, wie er heute ist oder gibt es Veränderungen in der Gestaltung und nicht nur in der Ge-

staltung sondern auch im Betriebskonzept von dem Raum? Sprich wird die Verteilung des Strassenraumes neu organisiert, so dass wie zum Beispiel an der Elisabethenstrasse neue Prioritäten gesetzt werden. Das ist, also diese Erhaltungsplanung. also der Moment wo klar ist: 'hier muss in ein paar Jahren gebaut werden', ist immer ein Zeitpunkt, wo man sich drüber dazu entscheidet oder dagegen, eben Massnahmen in die Richtung zu machen. Eben Bäume zu pflanzen, breitere Trottoirs zu machen, dem Tram, sofern es eine Tramachse ist, mehr Fluss zu ermöglichen, die Bushaltestellen anders anzuordnen, Parkplätze aufzuheben. All diese Themen und da ist dann bei uns im Planungsamt die Aufgabe, die Phase Design, wie wir es nennen, also die konkrete Gestaltung auszuarbeiten in einem Vorprojekt. #00:18:09-9#

#00:18:10-0# Interviewer: Und die Umsetzung liegt bei wem dann? #00:18:11-3#

#00:18:11-6# Person 1: Die liegt beim Tiefbauamt. Also wir haben so eine Kette im so genannten Geschäftsmodell Infrastruktur: Define, wie soll der Raum in Zukunft funktionieren, wie soll der definiert sein. Das macht das Amt für Mobilität, wo der Simon Kettner und noch andere Abteilungen tätig sind. Dann kommt die Übergabe an uns für das konkrete Ausarbeiten von dem Projekt und schliesslich das Tiefbauamt setzt es um. Und das Ganze sind natürlich Entscheide, die nicht nur fachlich getroffen werden, sondern die auch immer politisch abgeholt werden müssen. Also so ein Projekt kostet Geld. Man muss dann einen Kredit abholen vom Grossen Rat. Alles, was mehr als 300.000 Franken kostet, und die Schwelle ist schnell überschritten, braucht einen Beschluss vom Parlament, vom Grossen Rat, und über den Weg kommt also die politische Absicherung, dass wir da auf dem richtigen Weg sind. Da werden wir auch manchmal wieder Heim geschickt und die sagen: 'Nö, an dem Raum lohnt es sich nicht, Geld auszugeben. Da machen wir es wieder so wie vorher'. Die Demokratie spielt über diesen Weg, über die Finanzierung mit rein. #00:19:13-6#

#00:19:13-9# Interviewer: Dieser Prozess Define, Design, Build und Run, das ist auch aus der IT-Branche bekannt. Man könnte aber meinen, da gibt es klare Verantwortlichkeiten, wer wofür zuständig ist. Wird dann am Ende nicht irgendwie das erreicht, dass man diese Zuständigkeiten klar definiert hat, aber das man dann diese Silos gebaut hat, dass jeder dann für seinen Bereich verantwortlich ist oder haben Sie auch bestimmte Massnahmen, die es erlauben dann quasi im Querschnitt zusammen zu arbeiten? #00:19:46-7#

#00:19:47-1# Person 1: Also die Steuerung dieses Prozess läuft über eine Koordinationskommission, wo alle Phasen drin vertreten sind. Die Entscheide fallen gemeinsam. Ob man zum Beispiel eben solche gestalterischen Massnahmen macht oder nicht. Das machen nicht allein diejenigen, die dafür zuständig sind. In dem Fall das Planungsamt, sondern da sitzen die alle mit dabei: die von der Mobilität, die vom Tiefbauamt, auch die BVB, die Trambetriebe, die IWB, die Leitungsverantwortlichen, die fällen da kollektive Entscheide. Und es geht dann in die Federführung innerhalb der einzelnen Phasen mit Beteiligung der anderen bei der Umsetzung. Aber es ist jetzt nicht so, dass da einsame Entscheide fallen. #00:20:28-6#

#00:20:28-7# Interviewer: Ist das verbindlich dann auf Dauer oder ist das vielleicht mal, weil da jetzt plötzlich so viele Interessen zusammen kommen, dann plötzlich nicht mehr möglich Sachen umzusetzen. #00:20:39-3#

#00:20:39-6# Person 1: Also es bewährt sich schon im Prinzip dieses System. Wir haben das jetzt seit Grössenordnung fünf Jahren und ein Ziel war die Erhaltungsmassnahmen möglichst zu bündeln. Das man nicht, wenn die einen, wenn die Swisscom ihre Leitung erneuern muss, aufreisst und die Strasse neu bauen muss und dann zwei Jahre später kommen die BVB und sagen, die Schienen sind kaputt. Also es ging um die Bündelung der Erhaltungsmassnahmen, Herausfinden vom optimalen Zeitraum, um letztlich Geld zu sparen. Das bewährt sich. Aber ich meine auch, dass sich dieses Vorgehen bewährt, was es das Thema Neugestaltung vom öffentlichen Raum angeht. Eine Gefahr ist, dass dann da die Finanzierung ein bisschen im Hintergrund nur behandelt wird. Da sind wir im Moment am Korrigieren, weil sehr viele Projekte da draus entstanden sind. Alle mit Kostenfolge. Und die sind dann so in der Investitionsplanung, die auf zehn Jahre gemacht wird bei uns im Kanton, haben sich die irgendwo kumuliert und man hat dann von der Finanzverwaltung her festgestellt, also 'das ist ein bisschen viel, was ihr da vorhabt. Das kriegen wir nicht alles innerhalb dieses Zeitraums finanziell unter einen Hut'. Und daher kommt jetzt ein Korrektiv, dass gesagt wird: 'Wir können uns das nicht alles leisten. Es muss günstiger werden'. #00:22:06-7#

#00:22:06-9# Interviewer: Können Sie diesen Prozess vielleicht nochmal stärker beleuchten: hier wird geplant sozusagen, die Designphase, und dann dieser #00:22:15-1# (Qualitätscheck), wann kommt der? Also mit der Finanzplanung? #00:22:18-8#

#00:22:19-0# Person 1: Der ist auch mehrstufig. Bisher war es so, dass wir in dieser Zehn-Jahres-Investitionsplanung einfach mal eine erste grobe Abschätzung gemacht haben, wenn dieser Entscheid gefallen ist, dass man dort eine Gestaltungsmassnahme macht auf irgendeinem öffentlichen Raum, dann haben wir das dort deponiert. Also es wird so und so viele Millionen kosten oder so und so viel Hunderttausend. Der Entscheid wird jetzt neu schon von der Finanzverwaltung geprüft und gibt einen Regierungsratsbeschluss, alle Regierungsräte von Basel-Stadt müssen dann da zustimmen. Das ist ein Ergebnis dieser knappen Investitionsmittel, die sich abzeichnen. Dann ist es so, war es so und bleibt es auch so, dass in dem Moment wo konkreter wird, was das Ganze kosten wird, wenn man eine Vorstellung hat über die Definephase, wenn die Definephase abgeschlossen ist, dann erfolgt die Aufnahme eines sogenannten Fünf-Jahres-Investitionsprogramm, dann wird es konkreter. Das war immer schon so, dass dort die Finanzverwaltung das mit geregelt hat und ihre Empfehlungen zu Händen der Regierung abgegeben hat. Können wir uns das leisten oder nicht? Und dann, wenn es Richtung Baukredit geht, in unserer Phase, in der Designphase, werden dann die Kosten genauer ermittelt. So dass man mit einer Kostengenauigkeit von plus minus fünf bis zehn Prozent an den Grossen Rat gelangen kann und sagen kann so viel wird es kosten. In dem Moment ist dann eben die Legislative, das Parlament mit in den Entscheid einbezogen. Also es ist ein mehrstufiges Verfahren, wann dann der Check erfolgt, ob man es sich auch leisten kann. #00:24:01-6#

#00:24:01-8# Interviewer: Beim Stieg-um Konzept: Warum hat es eigentlich ziemlich lang gedauert bis man von der Verabschiedung des Gegenvorschlags zum Umsetzungskonzepts gekommen ist? Das waren insgesamt dann fast drei Jahre gewesen und dann ist die Vernehmlassung erst dieses Jahr. #00:24:25-5#

#00:24:26-0# Person 1: Es war ja diese Phase mit Studienaufträgen, hat man an mehrere Teams, Ingenieurbüros hat man mit der Aufgabe betraut, sie sollen doch erst prüfen, ob die bestehenden Massnahmen, die es schon gibt, also solche Infrastrukturmassnahmen, weitere Massnahmen, die zu einer Reduktion des Autoverkehrs führen sollten, ob die ausreichen, um das Ziel zu erreichen. Also sprich, ob man schon auf dem richtigen Weg ist und gar nicht mehr noch zusätzlich in die Richtung weniger Autoverkehr steuern muss. Hat sich herausgestellt, es reicht nicht. Und dann die Frage: Was kann man zusätzlich tun, um das Ziel zu erreichen? Und das hat einfach seine Zeit gebraucht mit all den Prozessen, die damit verbunden sind. Man muss für sowas erst mal Geld holen. Das gibt es nicht gratis. Das ist auch wieder über diese 300.000 Franken, sprich es braucht einen Grossratsentscheid dazu, überhaupt diesen ersten Schritt machen zu können. Parlamentarische Beratung mit Vorberatung in der Kommission dauert, wenn es gut geht, ein Jahr. Halbes, bis ein Jahr. Und erst dann kann man die Aufträge vergeben. Die müssen dann arbeiten, da müssen dann Synthesen draus gemacht werden und so, sind drei Jahre leider schnell um. Das ist so. Bei so einer komplexen Fragestellung. Es geht da ja nicht drum ein Haus zu bauen oder so, sondern es geht um sehr langfristige Strategieentscheide. #00:25:53-9#

#00:25:54-1# Interviewer: Wo würden Sie dann in dem Prozess, was Sie halt im Stieg-Um Konzept durchgemacht haben, wo würden Sie dann die grössten Hemmnisse sehen oder wo sind dann, wo waren die Hürden dabei? #00:26:10-0#

#00:26:10-5# Person 1: In dem Prozess, also eine Hürde war überhaupt erst mal die Unterschiede rauszufinden, was bei den Vorschlägen der Büros da so drin gesteckt ist. Mit meiner Erinnerung haben die alle recht ähnliche Massnahmen, was man halt so kennt in der Fachliteratur, vorgeschlagen. Es war gar nicht so klar, die voneinander zu unterscheiden. Was wollen die eigentlich, was schlagen die vor und was ist der Unterschied zu den anderen? Also da waren fachliche Fragen zu klären. Da gab es jetzt weniger Hemmnisse von Aussen. Dann haben wir natürlich unsere Politik, unseren Vorsteher, der wie ich schon gesagt habe, nicht Politik macht für eine bestimmte Interessengruppe, auch wenn es die Mehrheit ist, wie sich in dem Volksentscheid herausgestellt hat. Sondern der Politik für die ganze Stadt machen muss. Auch für die Wirtschaft Politik machen muss. Er darf sich ja nicht das Label Wirtschaftsfeindlich, Gewerbefeindlich irgendwie ankleben lassen. Das wäre sein politischer Tod. Vermutlich. Deswegen kommt von dorther auch immer ein Korrektiv, wo allzu vielleicht weitreichende, radikale Massnahmen, die eine schnellere Umsetzung ermöglichen würden, dann wieder wegfliegen. Und dann wird, #00:27:35-0# (Worte) aber mit dem schafft man es halt nicht. Es ist so ein abwägen oder so ein integrativer Prozess zwischen dem was fachlich eigentlich nötig wäre und dem, was politisch durchsetzbar ist. Man muss ja auch sagen, dass an der Urne der Stimmbürger wahrscheinlich relativ schnell mal sagt: 'Ja klar, wir brauchen weniger Autoverkehr, die Autos in meiner Strasse nerven mich und der Stau auf der Autobahn geht mir auch auf den Wecker'. Da macht man schnell mal ein Kreuzchen beim 'ja'. Was es aber konkret heisst, ist dem Stimmbürger vielleicht nicht unbedingt bewusst und wird ihm dann klar, wenn solche Konzepte ausgearbeitet werden und dann betrifft es ihn halt auch wieder. Er möchte zwar überall jederzeit hin mit seinem Auto fahren können, sein Auto auch möglichst gratis überall abstellen können, aber trotzdem möglichst wenig negative

Auswirkungen vom Autoverkehr haben. Das ist ein Bewusstseinsbildungsprozess, dass es ja bei jedem Einzelnen auch ein Umdenken braucht beziehungsweise bei denen, die ein Auto haben. Bei uns ist es ja so, dass mehr als 50 Prozent der Haushalte gar kein Auto haben. #00:28:41-5#

#00:28:41-6# Interviewer: Wo könnte man dann dort ansetzen, also dieses Umdenken? Wie ich verstehe ist die Öffentlichkeit ein bisschen schizophren in dem Fall. Wie könnte man dort die Akzeptenz von solchen Massnahmen erhöhen? Dem Bürger ist es anscheinend nicht klar, wenn er 'ja' zu solchen Vorschlägen macht und dann doch mit den Konsequenzen leben muss. #00:29:05-4#

#00:29:05-6# Person 1: Das sind eben ganz langfristige gesellschaftliche Prozesse, die man durch Gebetsmühlenartiges Wiederholen von Fakten nur sehr langsam voranbringen kann. Und da müssen alle an einem Strick ziehen. Das ist eine Aufgabe der Politik, das ist aber auch eine Aufgabe der Fachleute, da drauf immer wieder hinzuweisen, dass man nicht #00:29:29-0# (Worte) haben kann, wie man hier sagt. Sondern dass man schon mit Einschränkungen rechnen will, wenn man andererseits einen zusätzlichen Nutzen haben will. Das sind gesellschaftliche Prozesse, die dann halt auch nicht mehr vollkommen steuerbar sein durch die Verwaltung, natürlich nicht. Sondern da muss, das fängt bei der Bildung an. Drum ist ja zum Beispiel ein Schwerpunkt in der Mobilität Mobilitätsbildung. Sie machen mit Schulen zusammen Programme, wo die Schüler schon sensibilisiert werden, welches Verkehrsmittel das umweltfreundlichere oder stadtverträglichere ist. Sie machen diese Mobilitätswoche jetzt seit ein paar Jahren, wo der Öffentlichkeit gezeigt werden soll, wie man sich stadtverträglich fortbewegen kann ohne Einbussen zu haben. Und es geht auch über die Kommunikation von guten Beispielen. Über wie kann man ohne Auto ein gutes Leben führen. Man hat sogar Vorteile im Vergleich zu einem Autobesitzer, weil man sich nicht um die Karre kümmern muss, weil man freier sich bewegen kann. IN einer anderen Logik als der Autofahrerlogik und da gehört dann auch die Raumplanung, die Stadtplanung mit dazu. Die Planung von Quartieren, von neuen Stadtteilen, wo wir auch auf nachhaltige Quartierentwicklung setzen. Also Beispiel Erlenmattquartier. Da sind schon in den planungsrechtlichen Grundlagen gewisse Grundsätze festgeschrieben, jetzt was Gebäudeenergetik angeht ist ein wichtiger Bereich in der Nachhaltigkeit. Aber immer mehr kommen dort auch die Mobilitätsthemen mit rein in die konkrete Planung von Arealen. Wo wir dann eben zuständig sind. Da geht es darum, wie viel Parkplätze werden dort überhaupt zur Verfügung gestellt; wie viel dürfen gebaut werden oder müssen gebaut werden? Also Beispiel Parkplatzverordnung: Wir haben ja in Basel-Stadt die Regelung, dass nicht eine bestimmte Anzahl Parkplätze mindestens gebaut werden muss, wie es sonst überall ist. Da heisst es so und so viele Wohnungen, 100 Wohnungen, dann braucht es dazu 100 Parkplätze. Nein, bei uns ist es anders. Bei uns gibt es eine Maximalzahl von Parkplätzen, die man bauen darf. Man muss eigentlich gar keine bauen. Das ist so ein Instrument, was auch einer nachhaltigen Mobilitätsplanung dienlich ist. Oder das Thema: Wie viel Veloabstellplätze muss ein Hauseigentümer zur Verfügung stellen? Es gibt eine Verordnung über Veloabstellplätze. Wie viel gedeckte Veloabstellplätze muss einer, wenn er ein Haus mit zehn Wohnungen baut, gut zugänglich einrichten. Das sind Umsetzungsinstrumente, die wir auch permanent in Überarbeitung haben. Auch aufgrund von diesem Stieg-um, die dann auch jeweils wieder politische Diskussionen auslösen, weil das Ganze ja nicht ein-

fach verordnet werden kann. Die Regierung beschliesst es, aber man muss dazu die Betroffenen hören, man muss eine Vernehmlassung durchführen und dann tauchen wieder jeweils die unterschiedlichen Positionen auf. #00:32:42-4#

#00:32:42-9# Interviewer: Sehen Sie denn, abgesehen von diesen ganzen Konzeptmassnahmen, sie im Stieg-um Konzept drin sind, noch andere radikalen Szenarien für eine städtische Mobilität in der Zukunft? Sie müssen sich da jetzt nicht an irgendwelche Validitätsgrenzen halten. #00:32:59-5#

#00:32:59-6# Person 1: Also ich bin davon überzeugt und das kam ja auch bei dem Stieg-um heraus, dass es nicht nur über zusätzliches Angebot beim Öffentlichen Verkehr, beim Fuss- und Veloverkehr lösbar ist die Thematik, sondern dass man tatsächlich auch Einschränkungen vom Autoverkehr bewusst einbauen muss. Solange die Leute auf der Fahrt von ihrem Wohnort irgendwo in Baselland an den Arbeitsort in Basel-Stadt nur zehn Minuten Viertelstunde Zeitverlust haben durch zähflüssigen Verkehr oder so, also weniger Zeitverlust haben, als wenn sie mit dem öffentlichen verkehr anreisen würden. Solange werden die sich in die Kiste rein hocken und mit dem Auto reinfahren. Deswegen geht es darum, einerseits das Angebot vom ÖV, natürlich es muss da sein, man muss eine Alternative haben zum Auto. Und da haben wir natürlich auch sehr grossen Nachholbedarf. Unsere S-Bahnen sind am Limit. Unser Tramnetz ist am Limit. Das ist sehr gut ausgelastet, da müssen wir ausbauen. Aber wir müssen trotzdem auch sagen, es kann keine weiteren Ausbauten beim Autoverkehr geben. Die Lichtsignale müssen zu Ungunsten des Autofahrers geschaltet werden. Da muss der ÖV freie Fahrt haben, wenn passiert ja, wenn ein Tram sich anmeldet, dann schaltet es auf Grün und alle anderen bekommen Rot. Da müssen die Velofahrer priorisiert werden bei der Fahrt über die Knoten, es muss auch so schnelle Velopendlerrouten geben. Wir reden da jetzt von Schnellrouten fürs Velo. Das muss zu Lasten vom Autoverkehr gehen. Das ist jetzt so deutlich formuliert würde es der Politiker nicht sagen, aber fachlich ist es klar, dass es so sein muss. Ich glaube auch, dass es ganz wichtig ist, dass man die bestehende Infrastruktur über die Zeit besser ausnutzt. Wir haben Spitzen am Morgen und wir haben eine Spitze am Abend, da kommt es zu Stauerscheinungen und dazwischen sin sowohl die Autobahnen als auch die städtischen Strassen als auch der öffentliche Verkehr unternutzt. Wir haben ein Verteilungsproblem. Dann ist auch wieder so ein gesellschaftlicher Ansatz, man müsste mehr in Richtung Verteilung von diesen Spitzen gehen. Das heisst aber, dass die Arbeitszeiten sich ändern müssen. Ich glaube die Voraussetzungen dafür sind gut. Das man heute flexibel arbeitet. Die Leute wollen auch. Die einen wollen gerne lang ausschlafen, die anderen wollen gern früh nach Hause. Ich glaube eigentlich die Voraussetzungen wären dafür gegeben. Irgendwo habe ich mal gelesen, wenn nur 20 Prozent weniger Verkehr, das besser verteilt wäre, wie es während der Ferien ist, 20 Prozent weniger fahren da rum, dann wäre eigentlich kein Kapazitätsproblem mehr da. Und das könnte man über eine schlauere Verteilung, Nutzung der Infrastruktur die da ist, aber schlauer gemanaget erreichen. Sprich intelligente Steuerung statt immer mehr Beton. Und da gibt es ja diese Mobility Pricing Ansätze, die sehr schwer umzusetzen sind, aber die für mich sehr erfolgsversprechend sind. Ökonomische Ansätze letztendlich, wenn ich um elf Uhr nach Bern fahre mit dem Zug, dann muss ich weniger zahlen als wenn ich mich um sieben Uhr in den Zug reinsetze oder wenn ich auf der Autobahn nachmittags um drei Uhr fahre und nicht um sechs Uhr, dann muss ich weniger zahlen, als wenn ich

zur Hauptverkehrszeit fahre oder wenn ich auf eine Schnelllane fahre, wie es das ja schon gibt in anderen Städten. Da muss ich mehr zahlen, wenn die Geschwindigkeit, der Zeitverlust oder Gewinn was wert ist, dann muss ich auch zahlen dafür. Und die, die das nicht bereit sind, die müssen halt Verzögerungen in Kauf nehmen. #00:36:46-7#

#00:36:46-9# Interviewer: Ist Mobility Pricing noch ein Thema in der Schweiz oder ist das schon tot? #00:36:49-7#

#00:36:50-1# Person 1: Nein, nein, das ist ein Thema. Das wird wieder, also es ist ein Dauerthema, was immer wieder kommt und irgendwann wird es schon soweit sein, dass es auch mal umgesetzt wird. Vielleicht sind wir hier, das ist dann halt wieder die Umsetzbarkeit mit unserer #00:37:08-0# (Grenzlage) in Basel-Stadt ein bisschen die Falschen ums als Erste mal auszuprobieren. Wir habe halt Pendlerverkehr aus Deutschland und aus Frankreich und aus Basel-Landschaft. Also es sind überall Kantonsgrenzen, man muss sich dann immer abstimmen. Man kann das nicht als Stadt alleine einführen. Macht's schwieriger als im Kanton Zürich, wo rund herum alles Zürich ist und die Leute hauptsächlich aus dem eigenen Kanton einpendeln. Da wäre es wahrscheinlich ein Stück weit einfacher, so etwas mal einzuführen. #00:37:36-1#

#00:37:36-5# Interviewer: Um hier mal anzuschliessen: Ist das überhaupt aus Sicht Basel-Stadt, das ist ein wirtschaftlicher Standort, also sehr sehr beliebt würde man sagen, also die Konkurrenzfähigkeit ist auch sehr hoch. Ist überhaupt dann eine Reduktion der Automobilität wünschenswert? Ich meine ok, die Wirtschaftslobby und so weiter, ist klar, die wollen dann halt so viel wie möglich Freiheiten haben. Aber es das auch aus Sicht des Kantons oder der Verwaltung auch wünschenswert? Ich meine, ich weiss, Ihre Ziele sind Nachhaltigkeit und so weiter. Aber wenn man das gesamt betrachtet. #00:38:11-3#

#00:38:11-8# Person 1: Unser Ziel ist die Erreichbarkeit zu optimieren, unabhängig vom Verkehrsträger. Wir haben ja auch in Studien bestätigt bekommen, unsere Erreichbarkeit ist sehr gut. Auch über alle Verkehrsträger. Auch fürs Auto. Wir sind, da gab es vor nicht allzu langer Zeit eine Auswertung über die verschiedenen Schweizer Agglomerationen. Bei uns wird relativ wenig im Stau rumgestanden im Vergleich zur Agglomeration Zürich oder auch Genf, Lausanne. Da sind wir eigentlich im Quervergleich stehen wir nicht so schlecht da. Und wir wollen ja über die grossen Infrastrukturprojekte, die wie Vorhaben, die Erreichbarkeit nochmal verbessern. Also Stichwort diese Herzstück-Verbindung, die zu einer Durchbindung der S-Bahn-Züge führen wird, wenn sie denn kommt und einen Quantensprung bedeutet in der Erreichbarkeit via S-Bahn. Für die Stadt, aber auch fürs Umland. Dadurch würde die Qualität, die Erreichbarkeit grad einen Sprung machen. und dann geht's raumplanerisch darum die Nutzungen sinnvoll anzuordnen im Raum. Dort zu verdichten, wo die öffentliche Verkehrsanbindung eben gut ist und noch optimiert werden kann und nicht in die Fläche raus sich zu entwickeln und #00:39:29-0# Einfamilienhaus(teppiche), irgendwo weit ab von der nächsten ÖV-Station zu entwickeln, die zwangsläufig zu mehr Automobilität führen. Also da müssen Mobilitätsplanung und Raumplanung eng miteinander verkoppelt werden. Was wir machen und auch über, also regional und nicht nur in der Stadt, was wir hier übers Agglomerationsprogramm ist da unser Hauptinstrument, wo wir dran sind. #00:39:54-4#

#00:39:54-5# Interviewer: Um dann die unterschiedlichen Verkehrspolitiken aufeinander abzustimmen oder was ist das Ziel des Agglomerationsprogramms? #00:40:00-7#

#00:40:00-8# Person 1: Das Ziel des Agglomerationsprogramms ist eine nachhaltige Raum- und Verkehrsentwicklung dieser Region. Also Basel-Stadt gemeinsam mit den Nachbarkantonen und auch mit Deutschland und Frankreich. Sprich den Arbeitsmarktraum, den funktionalen Raum Basel abzudecken und dann geht's drum, eben Raumplanung und Verkehrsentwicklung, Siedlungsentwicklung und Verkehrsentwicklung aufeinander abzustimmen. Also dort in die Infrastruktur, in die Verkehrsinfrastruktur zu investieren, wo sinnvoller Weise Ausbauten stattfinden müssen, um die Erreichbarkeit aufrecht zu erhalten beziehungsweise zu verbessern und dort Siedlungsentwicklung zu ermöglichen, wo die Mobilitätsbedürfnisse dann primär #00:40:46-0# (Wort) Stadtverträgliche Mobilitätsformen abgedeckt werden können. #00:40:52-7#

#00:40:52-9# Interviewer: Seit wann besteht dieses Agglomerationsprogramm? #00:40:56-4#

#00:40:56-5# Person 1: Da sind wir jetzt in der dritten Generation. In der Ausarbeitung der dritten Generation und es sind immer Vier-Jahresprogramme. Sprich vor sechs Jahren ist das erste Agglomerationsprogramm in Kraft getreten. Es ist ja ein Bundesprogramm. Da kriegt man als Bundeszuschüsse für diese Infrastrukturmassnahmen, wenn man nachweisen kann, dass es diesem Ziel der abgestimmten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung entspricht. Die Vorbereitung dazu fürs erste Programm geht natürlich auch nochmal drei oder vier Jahre zurück, sprich wir sind dort dran seit Grössenordnung zehn Jahren. #00:41:33-6#

#00:41:33-9# Interviewer: Und Sie #00:41:35-6# (Wort) auch wirklich dann die Vorteile, die daraus entstehen? #00:41:38-8#

#00:41:39-0# Person 1: der grosse Vorteil oder der grosse Motivationsschub daran mitzumachen für Gemeinden, für Nachbarkantone ist natürlich, dass es Geld aus Bern gibt. Das es Mittel aus nationalen Quellen gibt, um Infrastrukturmassnahmen, die man sich sonst vielleicht nicht leisten könnte, verwirklichen zu können. Also zum Beispiel wäre wahrscheinliche eine Tramlinienverlängerung, die jetzt dann nächstes Jahr, Ende diesen Jahres eröffnet wird nach Weil am Rhein in Deutschland nicht möglich gewesen, wenn nicht aus Bundesbern, aus Bern die Zusage gekommen wäre :'Jawohl, wir zahlen da 40 Prozent an die Infrastruktur'. Sogar auf deutscher Seite. Es wird ja mit Schweizer Geld das Stück Tram in Deutschland mitfinanziert. #00:42:24-5#

#00:42:24-6# Interviewer: Und die anderen Parteien, die da auch mitwirken. Also ich gehe davon aus, dass in dem Programm dann auch die französische Seite und deutsche Seite und dann die baselland-schaftliche Seite mit vertreten sind. Die Zusammenarbeitet, wie gestaltet die sich dann? #00:42:40-3#

#00:42:40-4# Person 1: Wir haben eine gemeinsam getragene Geschäftsstelle, die dieses Programm ausarbeitet jeweils. Also muss man alle vier Jahre ein Programm eingeben mit einem Umsetzungshorizont dann wieder für vier Jahre, die auch die Umsetzung überwacht und die ist gemeinsam getragen finanziell von diesen Partnern als Verein organisiert. Auch die Deutschen und die Franzosen zahlen da mit. Wir haben eine gemeinsame Geschäftsleitung, wo wir die fachlichen Entscheide fällen und wir haben eine gemeinsame politische Steuerung mit Politikern aus allen vier Kantonen. Das ist Basel-

Stadt, Baselland, Solothurn und Aargau und Vertreter aus dem Landkreis Lörrach und aus Saint-Louis. Die Entscheide auf der politischen, die Steuerungsentscheide fallen in dem Gremium. Also es ist, natürlich finden da drin dann auch verteilt Kämpfe statt, da wird dann die fachliche Logik, wo wäre es am besten zu investieren, nochmal gespiegelt daran, dass auch jeder was abbekommt vom Kuchen. Das muss man auch mit berücksichtigen. Aber schlussendlich ist es ein Instrument, um eine gemeinsame; die Gefahr hier ist natürlich gross, dass jeder für sich plant und an der Grenze aufhört zu denken. Er schaut, dass seine Leute möglichst gut, mobilitätsmässig jetzt, durchkommen. Aber er schärt sich nicht drum, was passiert jenseits der Landes- oder der Kantonsgrenze. Dieses Phänomen kann man damit aufbrechen und es ist ein Mittel, um sinnvolle Investitionen und nicht irgendwelche zu fördern, in den Vordergrund zu bringen. #00:44:20-7#

#00:44:20-8# Interviewer: Zum Beispiel die Zusammenarbeit zwischen Basel-Stadt und Baselland, also jetzt zum Beispiel dieses Tramstück #00:44:30-5# (Wort). Dann wird das bilateral abgesprochen oder auch in diesem Agglomerationsprogramm? #00:44:36-2#

#00:44:36-4# Person 1: Also einerseits ist es ein Projekt, was im Agglomerationsprogramm beantragt worden ist und beim Bund auch die Zusage gekommen ist, dass dafür Bundesmittel gesprochen werden. Also es ist in dem Agglomerationsprogramm Thema gewesen und man hat es gemeinsam beschlossen, dass man das machen möchte und dafür Bundesmittel abholen möchte. Und dann gibt es natürlich für dieses Projekt eine gemeinsame Projektleitung. Da wird zusammen am Tisch wird das Projekt gemacht. Und die Entscheide fallen dann halt, sowohl in Basel-Stadt im Grossen Rat als auch in Liestal im Landrat, also in den beiden Parlamenten. Das ist eine grosse Schwierigkeit. Die haben bisschen andere Abläufe, dass das zusammenpasst. Dass die nicht unterschiedlich Entscheide fällen. Da braucht's viel Koordination und Abstimmung. #00:45:26-2#

#00:45:26-3# Interviewer: Bekanntermassen ist die Verkehrspolitik ein bisschen unterschiedlich in Baselland als in Basel-Stadt. Wie könnte man an der Stellschraube drehen damit die Zusammenarbeit besser funktioniert? #00:45:36-8#

#00:45:37-4# Person 1: Ja gut, da sind natürlich politische Grundhaltungen, die unterschiedlich sind zwischen Basel-Stadt und Basellandschaft, was dazu führt, dass unsererseits einerseits politische Konzessionen gemacht werden, was den Autoverkehr angeht und andererseits von ihnen die Bereitschaft kommt auch für öffentliche Verkehrsprojekte mit zu investieren. Da muss der Abgleich stattfinden. Und das klappt ganz gut. Das hängt dann auch ein bisschen an damit zusammen, wie die Persönlichkeiten miteinander umgehen können, wie Herr (Wessels) mit Frau (Pekorari) in Baselland kutschiert und da gelingt es schon, eine gemeinsame Haltung zu entwickeln. Für die grossen Fragen. #00:46:25-3#

#00:46:25-6# Interviewer: Wir haben noch fünf Minuten. Vielleicht jetzt hier: Nennen Sie die wichtigsten Voraussetzungen, die die Einführung der Stieg-um Massnahmen nachhaltig positiv beeinflussen würden. #00:46:36-3#

#00:46:36-7# Person 1: Es braucht immer wieder die Bestätigung von solchen Grundsatzentscheiden, wie es der, der zu Stieg-um geführt hat durch eine Volksmehrheit. Wir werden immer wieder Volksentscheide haben. Zum Beispiel jetzt für die Phase Vorprojekt fürs Herzstück. Das werden wir

ziemlich sicher ein Referendum haben. Und wenn dort wiederum bestätigt wird: 'Jawohl, wir wollen 30 Millionen ausgeben, um überhaupt mal ein Vorprojekt zu machen', dann haben wir wieder ein Votum der Bevölkerung, dass wir auf dem richtigen Weg sind. Und so auch zu diesen einzelnen Umsetzungsschritten, wie Parkplatzverordnung, wie Einführung der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung. Da hat es ja zwei Anläufe gebraucht. Also es muss gelingen, den gesellschaftlichen Diskurs in der richtigen Richtung, in der gleichen Richtung aufrecht zu erhalten. Das da nicht so Entscheide kommen, dann wenn's konkreter wird: 'Jetzt wollen wir's doch nicht'. Das ist für mich die grösste Gefahr. Deswegen braucht es einen kontinuierlichen Kommunikationsprozess auch, Überzeugungsarbeit, dass es nur so geht, wenn wir eine nachhaltige Stadt haben wollen, eine lebenswerte Stadt haben wollen. #00:47:53-8#

#00:47:53-9# Interviewer: Wie kann man das erreichen? Also durch welche Massnahmen, durch welche Kanäle kann man mit der Öffentlichkeit da sprechen? #00:47:59-6#

#00:47:59-7# Person 1: Da braucht es politische Überzeugungsarbeit, da braucht's bei jeder Gelegenheit; also wenn wir unsere Planwerke zum Beispiel wieder revidieren und in eine Entwicklung bringen, dann braucht es da die entsprechenden Argumente. Wie jetzt zum Beispiel steht ja die Abstimmung an um die Stadtrandentwicklungen. Dort an der Grenzacherstrasse und in Bruderholz. Da argumentieren wir auch sehr, eigentlich mobilitätpolitisch. Indem wir sagen: 'Wenn wir da 2000 neue Einwohner #00:48:30-1# (herunter/unterbringen) können, dann ziehen die nicht irgendwo raus an die Periphere und verursachen neuen Verkehr'. Sondern das ist der richtige Ort raumplanerisch, um den Wohnraumbedarf, den es gibt, der uns prognostiziert wird, zu befriedigen. Man muss, es muss gelingen immer dieses #00:48:48-7# (Wort) von 'nicht vor meiner Haustüre' aufzumachen bei den Leuten und ihnen klar zu machen 'hey, es geht um mehr als jetzt nur um das, was vor deiner Haustüre passiert. Sondern es geht um die grossen Zusammenhänge'. Und ich glaube, da machen wir schon Fortschritte, langsam. Ich spüre das ja. Ich bin ja öfter irgendwo mit der Bevölkerung konfrontiert, gehört natürlich auch zu meinem Job und ich spüre da schon, dass wir da auf mehr Verständnis stossen als noch vor fünf Jahren vielleicht. Da kann es nur darum gehen dran zu bleiben und, ich meine, was uns natürlich auf dem Weg total zurückwerfen würde, wäre, wenn jetzt zum Beispiel unser Vorsteher plötzlich wechseln würde und ein Bürgerlicher, der sich die Autoförderung auf die Fahne geschrieben hat, hier der Chef werden würde, der Politische, dann wäre das ein herber Rückschlag für diese. #00:49:45-1#

#00:49:45-5# Interviewer: Kann sowas zum Beispiel, also kann tatsächlich die ganzen Konzepte oder die ganze Strategie, die man eigentlich dann erarbeitet hat durch die ganzen Planungskonzepte und so weiter dann auch umwerfen, so schnell mit einem Personenwechsel? #00:50:05-2#

#00:50:05-5# Person 1: Nicht von einem Tag auf den anderen, aber es wäre dann eine Richtungskorrektur, die sich dann peu a peu bemerkbar machen würde, glaube ich. Es wäre nicht der radikale Umbruch um 180 Grad, aber es wäre schon eine Korrektur von dem Ganzen. #00:50:23-7#

#00:50:23-8# Interviewer: Die innerlichen Abläufe, die Zusammenarbeit zwischen den unterschiedlichen Ämtern, kann man hier auch irgendwas verbessern oder könnte man hier noch bestimmet Ideen umsetzen, die das vielleicht fördern würden? #00:50:37-5#

#00:50:37-6# Person 1: Ich glaube, da sind wir auf dem richtigen Weg. Wir haben auf der strategischen Ebene, so BVD weit im Departement klare Schwerpunkte gesetzt: Förderung von Fuss-Und Veloverkehr und vom öffentlichen verkehr und da ziehen alle mit. Es gibt natürlich manchmal Friktionen. Es gibt dann welche, die für die Steuerung von Lichtsignalen zuständig sind und die müssen auch dieses Denken verinnerlicht haben, wie ich es vorher geschildert habe. Also von der langfristigen Planung, wie via Richtplan läuft bei uns über die Mobilitätskonzepte, die in der Abteilung Mobilität oder im Amt für Mobilität erarbeitet werden bis hin zur konkreten Umsetzung der Tiefbauingenieur, der nachher den Strassenraum bauen muss. Die müssen als verinnerlicht haben. Das ist natürlich, auch innerhalb von der Verwaltung gibt es Meinungspluralität und da geht es darum, die Grundsätze durchzusetzen und letztlich gute Führungsarbeit zu machen. #00:51:35-0#

#00:51:35-5# Interviewer: Und die Wirtschaftsseite, wie kann man die beglücken? #00:51:37-0#

#00:51:37-1# Person 1: Indem man ihnen aufzeigt, dass es auch in ihrem Interesse sein muss, dass die Erreichbarkeit unabhängig vom Verkehrsträger das höchste Gut ist und das es sich lohnt, in die richtigen Verkehrsträger zu investieren und nicht die gestrige Technologie, Auto, immer weiter zu entwickeln. Irgendwann muss es dort auch ankommen. Da hilft es natürlich, wenn man so Megatrends irgendwo aus der Wissenschaft bekommt, die uns sagen: 'Das #00:52:07-1# (Wort) Zeitalter ist irgendwann vorbei' und wir müssen eh, wie Sie am Anfang angesprochen haben, nicht in kleinen Schritten irgendwie Korrekturen machen sondern es steht uns ein Bruch bevor und den müssen wir entsprechend, auf den müssen wir vorbereitet sein.

00:04:13-3 Interviewer: Was verstehen Sie unter nachhaltiger Mobilität aus Ihrer Expertenperspektive? 00:04:18-6

00:04:19-1 Person 1: Ich sehe es mal so, Mobilität ist ja, das habe ich ja, entweder der Wunsch nach Ortsveränderung (813_0079.mp3 00:04:23-8) (Worte). Es muss nicht unbedingt die Ortsveränderung selber sein, aber es beinhaltet dann die tatsächlich getätigte Ortsveränderung auch. Aber 00:04:32-4 (Wort) entsteht im Kopf und nicht am Steuerrad. Wenn ich schon den Wunsch habe, mich dorthin zu bewegen, ist schon Mobilität induziert, sage ich mal. Und Nachhaltigkeit, separat als Begriff, heisst für mich einfach etwas, dass hinsichtlich Ressourcen, Umwelt und sowas langfristig verträglich ist. Wenn man das kombiniert, ergibt es für mich noch kein schlüssiges Bild, weil die Mobilität oder der Wunsch nach Ortsveränderung, der könnte auf vielerlei Arten nachhaltig sein. Aber die Nachhaltigkeit, wenn der auch einen ökonomischen Aspekt beinhaltet, dann wird das schwierig. Weil die Ökonomie verlangt eigentlich die ungezügelte Mobilität als höchstes Gut fast schon. Habe ich teilweise das Gefühl. Ich bin mir nicht sicher, ob es wirklich so ist. Und die Nachhaltigkeit wird eher für eine, wie früher, als man eigentlich im kleinen Umfeld möglichst alles tätigt. Sprich da in dem Bogen, konnte ich für mich noch kein Bild finden, dass für mich die nachhaltige Mobilität definiert. Nur rein die Mobilität auf umweltschonenden oder energiesparenden Medium abzuhandeln. Das könnte sicher ein Weg sein. Aber ich bin nicht sicher, dass damit die Mobilität schon nachhaltig wäre. Nachhaltige Mobilität wäre vielleicht, wenn es das Beamen gäbe. Die Ortsveränderung ohne jegliche physikalische Massnahme. Ich weiss nicht mal, ob dann eine nachhaltige Mobilität entstehen könnte. Möglicherweise wäre die so zügellos, dass es in der Auswirkung wieder sehr, nicht nachhaltig wäre. Also für mich ist das noch schwierig zu definieren. Ich sehe hier grundsätzliche Mobilität ist immer in einer Balance drin und zwar zum Zeitgeist, zur Gesellschaftsanforderung, ökonomisch, politischen und so und darin gilt es einfach einen Nenner zu... Aber das ist sehr differenziert. 00:06:44-8

00:06:45-2 Interviewer: Welche Position nimmt hier Basel-Landschaft als Kanton dazu? 00:06:50-7

00:06:51-2 Person 1: Ich sage mal so: Zurzeit ist das Bestreben des Kantons stark damit geprägt, die Mobilität als Triebfeder einer gesunden Wirtschaftsentwicklung zu sehen. Ist auch Programm. Also die Regierung hat das sich auf die Legislaturplanung geschrieben, dass die Mobilität oder der Verkehr, das ist immer schwierig von den Begriffen bei den Leuten zu unterscheiden, aber das wir von der Mobilität her eigentlich eine Basis legen können, dass die gesunde wirtschaftliche Entwicklung möglich ist. Und das haben wir dann konkret runtergmünzt auf verschiedene Massnahmen hinsichtlich der Arbeitsplätze, Wohnorte sind die Verbindungen interessant, ist die Erreichbarkeit vorhanden, wo nicht, wie kann man sie schnell verbessern, sind da infrastrukturelle Massnahmen, neue Strassen nötig oder nur eine betriebliche Massnahme, Verdoppelung des ÖV-Takts, so. Also in der Richtung zielt das bei uns. nicht die Nachhaltigkeit steht im Vordergrund sondern eigentlich die Mobilität als Begünstigter einer guten Wirtschaft. 00:07:58-3

00:07:58-5 Interviewer: In einer solchen Strategie: Welche Position nimmt dort das Auto ein? 00:08:06-1

00:08:06-4 Person 1: Wir fahren bei uns im Kanton immer auf beiden Schienen. Ich sage es mal so: Es hat auch, grundsätzlich ist der Landkanton mit den dispersen Siedlungsformen in der Peripherie, das ist ja per se für den Autoverkehr schon notwendig, weil das tägliche zur Arbeit kommen erfordert das Auto. Der ÖV ist gut ausgebildet, aber er kann niemals den Grossteil der Wünsche, der Fahrtwünsche abdecken. Also da ist ein Verzicht oder eine Reduktion auf den Autobesitz ist illusorisch. Aber immer schauen wir, dass wir ÖV und 00:08:49-0 (MIV) parallel in einer gesunden Weise entwickeln können und zwar so, dass sie in einer Konkurrenz stehen, aber nicht das ich beide wachsen lassen ohne zu wissen warum. Ich sage es mal so: Ein Viertelstundentakt bei der S-Bahn, das ist für mich eine Massnahme, um auf der Strassenseite keine weiteren Ausbauten mehr machen zu müssen. Also wir schauen das an, weil vor allem zu Pendlerzeiten haben wir den grossen Pulk. Morgens und abends. Da ist für mich die Verkehrsfläche, das Begrenzende auf der Strasse. Ich bringe die Autos nicht durch. Dann investiere ich in den ÖV, weil der hat schon die Schiene und ob der doppelt oder halb soviel fährt, das braucht keine neue Fläche. Also investiere ich dort in den ÖV. Hingegen wenn es um die letzte Meile geht und die Erreichbarkeit, da arbeite ich auf der Strasse. Da kann ich vielleicht noch Haltestellen anordnen in der Nähe oder schauen, dass eine zusätzlich Haltstellen bekommt. Aber das macht mir nicht die letzte Meile auf der Strasse unnötig. 00:09:56-6

00:09:56-9 Interviewer: Dieser Zusammenhang zwischen MVI und ÖV und wenn man dann zum Beispiel diesen Vierteltakt anbietet, man merkt dann direkt eine, es gibt einen kausalen Zusammenhang. Also das heisst, sobald die dann im Vierteltakt fahren, steigen Leute um? 00:10:12-7

00:10:13-2 Person 1: Genau, also im Verkehrsmodell können wir das abbilden. Oder ich weiss nicht, ob Sie vom Projekt Herzstück schon gehört haben. Das ist S-Bahn direkt unter der Stadt durch binden in die 00:10:24-2 (Worte) mit dem Durchmesser Linien erhoffen wir, und das Modell sagt es auch, dass damit Fahrten wirklich verlagert werden können und zwar wo sonst Ausbauten auf der Strasse nötig wären. Das macht dann für uns sehr wohl Sinn. 00:10:38-5

00:10:38-7 Interviewer: Da ist natürlich auch Baselland, Stadt mit beteiligt, also beim Herzstück, oder? 00:10:43-6

00:10:43-9 Person 1: Genau. Territorial sind wir eigentlich nicht betroffen. Für uns sind aber sehr wohl und deshalb gelang es auch, dass der politische Entscheid zur Vorfinanzierung von beiden Kantonen ein Drittel, zwei Drittel so wirklich jetzt im Parlament ist. 00:10:58-8

00:10:59-6 Interviewer: Ein Drittel bei wem? 00:11:01-0

00:11:01-2 Person 1: Bei uns ein Drittel. Zwei Drittel Basel-Stadt und in den nächsten Wochen geht das in die Parlamente, Kantonsparlamente zur Genehmigung. Allein schon die Überzeugung zu geben, dass wir für etwas zahlen, dass territorial bei uns nicht 00:11:15-1 (Wort). Das war noch aufwendig. 00:11:17-9

00:11:18-1 Interviewer: Warum ist das dann, wenn das nicht im regionalen Einflussbereich von Basel-Landschaft ist, warum beteiligt sich Baselland dann so stark? 00:11:25-6

00:11:26-0 Person 1: Eben der Effekt ist, wenn wir mit dem Ausbau des Herzstücks Strassenausbauten bei uns überflüssig machen, haben wir durchaus ein wirtschaftlichen oder monetären Nutzen

davon. Also wir wissen, dass unser Strassensystem keinen Ausbau braucht, wenn wir die Leute dank dem Herzstück auf die S-Bahn locken können. Dann ist es für uns auch wieder interessant. Zudem wissen wir auch, dass dank dem Herzstück die Erreichbarkeit von Wirtschaftsorten bei uns, beispielsweise von Deutschland, von Frankreich viel einfacher wird. Das heisst, wir werden auf 00:12:02-2 (Wort) für die erreichbar und wir treten in den Fokus als Arbeitsort. Das ist für unseren Kanton auch interessant. Sind die zwei Überlegungen. 00:12:13-7

00:12:14-0 Interviewer: Das Thema will ich auch gleich mal ansprechen. Der Arbeitsort und wie das, die Erreichbarkeit, wie Sie jetzt gerade gemeint haben, die wirtschaftlich gesehen oder ich frage mal bereits jetzt: Ist das aufgrund der Erreichbarkeit der Arbeitsplätze, das heisst Sie wollen dann weitere Arbeitskräfte anlocken in Ihr Gebiet? Oder ist das auch um dann die Wirtschaft anzukurbeln, dass die Leute dann hier nicht nur arbeiten sondern auch mal hier vorbeikommen, um einzukaufen? 00:12:49-5

00:12:49-7 Person1: Beides. Es wäre auch zum einen Mal bestehende Arbeitsplätze attraktiv zu halten für einen grösseren Arbeitnehmerkreis. Die müssen heute mit dem Auto kommen und das ist nicht so komfortabel, wenn die mit dem ÖV kommen könnten, könnte es sein, dass sich rein räumlich einen grösseren Arbeitsnehmerkreis ansprechen kann. Das ist für eine Arbeitsstätte in Pratteln, Muttenz oder so in stadtnähe interessant. Dann haben wir auch viele Einkaufsmöglichkeiten in Bahnhofsnähe da. Das wäre auch durchaus von Interesse, wenn damit der 00:13:20-7 (Einkaufs~) grösser werden würde für die Leute. Also das sie durchaus von weiter her kommen. Aber es geht auch darum, vielleicht auch neue Unternehmen anzulocken und zu sagen: 'Seht mal, wenn ihr hier in der stadtnähe ein Unternehmen neu aufbaut, dann hättet ihr eine sehr hohe 00:13:40-0 (Verkehrs~). Die Autobahn wäre in der Nähe, falls es solche Beziehungen braucht. Aber die S-Bahn ist auch sehr tauglich für die Arbeitnehmer zum Arbeitgeber zu bringen. 00:13:49-9

00:13:50-2 Interviewer: Verständlich. Die andere Sache, die Sie angesprochen haben: Wenn es gelingt, Leute dank Herzstück auf den ÖV zu locken, braucht man keine Ausbauten in der Strasse. Das heisst, ist dass das Ziel von Ihnen oder von Baselland keine weiteren Strassen zu bauen oder ist dass das Ziel, die Investitionen zu begrenzen? 00:14:14-7

00:14:14-9 Person 1: Es ist das Zweite. Der Wunsch nach neuen Strassen ist immer vorhanden politisch. Man meint immer neue Strassen lösen das Problem. Wir wissen aber, dass es eigentlich haushalterisch, also der Umgang, das ist immer sehr teuer. Wir wissen, dass wir alle die Ausbauten, die hier verlangt werden würden kaum finanzierbar sein. Zumal die meisten Ausbauten in der Zuständig des Bundes wären, auf der Nationalstrasse. Und hier haben wir ja keine Handlungsmöglichkeit. Da hat der Bund sein, der sagt, wann die Autobahn ausgebaut werden muss und hat seine Gelder. Da haben wir begrenzte Einflussmöglichkeit. Ich sage es mal so, es ist eher eine Notwendigkeit aufgrund der Investitionsmittel auch, so zu denken. Die Politik sagt vielleicht eher: 'nein, wir brauchen neue Strassen, investiert'. Aber die begrenzten verfügbaren Mittel, die machen das notwendig solche strategischen Überlegungen zu machen. 00:15:08-6

00:15:09-1 Interviewer: Das heisst also die ganzen Überlegungen kommen dann weniger durch den Gedanken, dass man vielleicht mal die Verkehre reduzieren will oder das man die Leute vielleicht vom Auto wegbringt? 00:15:23-5

00:15:24-2 Person 1: Ja, es ist eben wie gesagt, die erste Absicht des Kanton ist eher die Mobilität zu Gunsten einer gesunden Wirtschaft eigentlich zu ermöglichen. Das sieht in erster Linie nicht eine Reduktion der Verkehre vor sondern einfach den Verkehr so anzubieten, dass die Wirtschaft blühen kann. Da ist nicht als erstes eine Reduktion des Verkehrs da. Wobei da noch nicht gesagt ist mit welchem Verkehrsmittel. Also wenn wir nachweisen könnten, dass mit dem Fahrrad oder mit dem ÖV alles hervorragend erschlossen werden könnte, dass die Wirtschaft blühen könnte, dann wäre das wohl auch so. Nur das ist tatsächlich auch nicht der Fall. Das kann man nicht, wenn man einen Arbeitsweg von einer halben Stunde rechnet. Da ist automatisch das Auto konkurrenzlos gegenüber denen. Fahrrad und ÖV vermögen in wenigen Fällen eine Konkurrenz zu bieten. Deshalb ist es immer der Strassenverkehr auch. 00:16:28-0

00:16:28-7 Interviewer: Sie meinen also über eine halbe Stunde zur Arbeit? 00:16:32-4

00:16:32-7 Person 1: Ich sage mal, es wurde ja damit mit der letzten Abstimmung wurde ausgerechnet, was ist durchschnittliche Pendlerzeit. Bei uns im Raum wurde so zwischen 25 und 35 Minuten, also 25 Minuten Pendlerweg ist der grosse Durchschnitt in diesem Raum. Wenn ich mir diesen Weg vorstelle, dann auf das 00:16:52-8 (Wort) Stadt-Basel 00:16:54-2 (Wort) Peripherie, dann komme ich natürlich stark in den ländlichen Raum. Wenn ich dieselbe Strecke mit dem öffentlichen Verkehr mache, dann sehe ich das Defizit 00:17:02-9 (Worte) mit dem öffentlichen Verkehr oder mit Fahrrad und welchen erschliesse ich mit dem motorisierten Individualverkehr. Das sind natürlich schon noch Dimensionen. 00:17:12-4

00:17:12-7 Interviewer: Warum glauben Sie dann Basel-Stadt hat oder das die Bevölkerung diesen Wunsch ausgesprochen hat, doch den Autoverkehr zu reduzieren? Ich meine der Gedanke, was Sie gerade geschildert haben, dass die Wirtschaftlichkeit blüht oder die Wirtschaft an sich durch eine freie Mobilität, ist natürlich dann hier natürlich ein bisschen beschränkt oder quasi eingegrenzt. 00:17:37-8

00:17:38-5Person 1: Es gibt hier verschiedene Wahrnehmungen und ich denke Basel-Stadt hat teilweise, ich sage es jetzt mal ein bisschen provokant, erkannt wie viel von ihrer Wirtschaftskraft tatsächlich von den Arbeitnehmern, die mit dem Auto zu reisen abhängt. Also ich denke mal, ich habe im Stieg-um auch immer die Haltung vertreten: 'Ihr könnt keine Stadtlösung machen. Man muss die in der Region lösen. Wenn ihr die Autos nicht mehr in der Stadt, könnt ihr nicht sagen, es braucht sie nicht mehr'. Weil sehr viele Gewerbetreibende, aber auch die grossen Industrien, die sind auf einen geografisch grossen Raum von Arbeitnehmern angewiesen und den muss man ermöglich, dass sie dorthin kommen. Denen kann man nicht verordnen: 'Ihr dürft jetzt nicht mit dem Auto kommen'. Sonst die gehen die Firmen an einen anderen Standort, wo die Erreichbarkeit für ihre Arbeitnehmer besser ist. Und da haben wir eine andere Wahrnehmung, zwischen dem was die Städter und zwischen uns. Und das ist eine, das ist eine Differenz, die besteht. In der Wahrnehmung. 00:18:41-5

00:18:41-9 Interviewer: Sie haben gesagt, dass wenn man dieses Problem des Autoverkehrs in einer Stadt lösen muss, dann müsste man auch in der Region auch machen oder einsetzen, durchführen. Was glauben Sie, was wären das für Massnahmen? Was haben Sie da im Sinn? 00:19:03-4

00:19:03-6 Person 1: Also es gilt ganz sicher mal, in der ganzen Region zu schauen, wenn man nun von einer Einfahrtsachse her den Strassenverkehr überziehen möchte, was könnte eine valable Alternative zum Strassenverkehr sein? Ist der öffentliche Verkehr valabel und wenn er es nicht ist, warum ist er es nicht. Gilt es den zu beschleunigen oder gilt es Park and Ride kombinierter Verkehr in sinnvollen Abständen anzubieten, so. Aber das wurde noch nie gesamt regional wirklich angepackt. Die Stieg-um Initiative hatte eigentlich Massnahmen auf dem Territorium Basel-Stadt zum Inhalt. Das sie auch selbst verfügen können. Und dort sehe ich einfach eine eingeschränkte Tauglichkeit in den Massnahmen, weil der Verkehr, der beginnt weit ausserhalb der Stadtgrenze und man müsste dort von den Quellen herschauen, ja gut, was wäre eine valable Alternative. Der öffentliche Verkehr mit dem Herzstück scheint mir eine sehr valable Alternative, auch die Beschleunigung von gewissen ÖV-Achsen, Tram-Achsen Leimental oder so. Aber man müsste sich auch grundsätzlich mal Gedanken machen, wie eben braucht es eine kombinierte Mobilität auch zwischen Auto und ÖV. Wie genau soll die ausschauen? Da sind wir eigentlich noch nicht weit. Regional gesehen. 00:20:27-6

00:20:27-8 Interviewer: Hätten Sie zum Beispiel da irgendwelche Ideen, Lösungskonzepte, die zum Beispiel jetzt nicht im Stieg-um thematisiert worden sind? Die vielleicht in der Zukunft mal kommen können? 00:20:38-9

00:20:39-7 Person 1: Ja, wir operieren mit, ich sage mal so. Gerade mit Park and Ride. Ich kenne das Potential nicht. Aber hier wurde noch nie genau erhoben, wie müsste das Verhältnis von 'ich fahre mit dem Auto hin und bin bereit von dort mit dem öffentlichen Verkehr in die Kernstadt zu fahren'. Das wurde noch nie wissenschaftlich in unserem Raum wirklich sauber hergeleitet. Die Stadt hat einfach gesagt: 'Wir machen einfach die Parkplätze dicht in der Stadt. Wo dann die Leute ausserhalb der Stadt ihre Autos parken ist ihnen egal'. Und so funktioniert es ja nicht, weil wir möchten ja nicht, dass eure Vorortsgemeinden voll geparkt werden mit Leuten, die dort aufs Tram umsteigen müssen, weil sie keinen Parkplatz mehr haben in der Stadt. Und da sage ich, da müssen wir zusammen schauen, wo, wenn überhaupt, wo müssten wir Park and Ride sinnvoll anordnen, dass es auch akzeptiert würde. Velo-Verkehr ist vielleicht kleinräumiger. Da sehe ich weniger Handlungsmöglichkeiten auf unserer Seite. Der öffentliche Verkehr, da sind wir dran. Stieg-um hat ja wenige öffentliche Verkehrsmassnahmen mit drin. Das ist nur aus dem Grund, weil die schon bereits in Finanzierungsprogrammen eigentlich vorgesehen sind. Aber ich sehe natürlich die grösste Möglichkeit beim Öffentlichen Verkehr. Aber nicht so absolut. Es kann eine gewisse Dämpfung geben oder eine gewisse Abschwächung des Zuwachses beim MIV, aber man wird nicht einfach das MIV um zehn Prozent reduzieren können, nur weil jetzt der öffentliche Verkehr zunimmt. So einfach ist das nicht. Der zweite Punkt ist, die Stadt, in meinen Augen, unterschützt die MIV Motorisierung in der eigenen Stadt. Also ich war auch sechs Jahre Einwohner der Stadt und sobald du Strassen hast, die funktionieren, selbst der Städter überlegt sich, ob er jetzt nicht das Auto nimmt für sich in der Stadt am Rand zu bewegen. Auch wenn ich den ganzen Verkehr aus den umliegenden Ortschaften wegbringe, dann bin ich nicht überzeugt, dass sie dann einfach weniger Verkehr hätten sondern wahrscheinlich würden sich dann aufgrund der zuverlässigen 00:23:02-8 (Wort), viele wieder überlegen: 'Jetzt könnte ich zum Einkaufen doch wieder das Auto nehmen in der Stadt'. Das wird nicht so beurteilt in der Stadt, aber ich sehe das anders als die Stadt. Das würde durchaus, die Städter selber würden

wahrscheinlich durchaus ein Teil wieder kompensieren der freiwerdenden Strassenkapazitäten. 00:23:26-7

00:23:27-3 Interviewer: Aber die Idee ist, dass man diese freiwerdenden Kapazitäten irgendwie dann einschränkt entsprechend, oder? 00:23:34-4

00:23:34-8 Person 1: Ja, das müsste man aber sehr klug. Die Idee wäre ja, dass man die flankierenden Massnahmen so anordnet, dass nie eine freie Kapazität sichtbar würde. Das ist aber ein sehr anspruchsvoller Plan. Das heisst, man müsste jeweils wenn einer ÖV-Achse geöffnet wird, gleichzeitig die MIV-Achsen einschränken, zurückbauen und so. Das wird hier nicht gelingen. Das wird kaum möglich sein. Und deshalb denke ich, auch fürs Funktionieren, die Stadt-Basel, ich weiss nicht genau, ob Sie es schon bewegt haben. man hat Richtung französische Grenze grosse Strassen, Boulevards, die sind abends um 20 Uhr, kann man da fast Fussball spielen. Die sind zu Pendlerzeiten sind die voll, rein, raus. Nach 20 Uhr frei. Also hier hätte man schon Möglichkeiten, also, das ist nicht alles beansprucht, was dort an Verkehrsfläche vorhanden ist. Aber denke mal, dass alles zurückzubauen, dass muss man denen auch durchbringen, damit die stadteigene Bevölkerung darunter nicht leidet. Ich denke es ist ein bisschen illusorisch. Wir sehen es auch hier: wir haben eine Umfahrungsstrasse gebaut und wollten die alte zurückbauen, da kam sofort Widerstand. Man dürfe die alten Kapazitäten nicht reduzieren. DAs ist so ein Reflex in der Bevölkerung, den die Städter, ich denke mal die Städter, die hätten dieselben Probleme. 00:25:06-7

00:25:07-2 Interviewer: Und sagen Sie mal, so eine radikale Reduktion der Automobilität. Ich habe hier die Frage aus Sicht einer Stadt wie Basel, ist die wünschenswert eigentlich? Wir hatten das schon teilweise angesprochen. 00:25:26-6

00:25:26-8 Person 1: Ich würde es Basel nicht empfehlen so einen Weg zu gehen, weil ich denke mal der volkswirtschaftliche 00:25:33-9 (Wort) wäre gross. Es gibt ja, man muss ja bei dem Verkehr der Stadt immer schauen, woher kommt er und beispielsweise, ich weiss nicht, ob Sie 00:25:45-9 (Wort) kennen, aber es gibt ja die Osttangente. Also die Autobahn, die stadtnahe Autobahn. Die hat nach Messungen zu 85 Prozent lokalen Verkehr, Stadt-Stadt Verkehr beinhaltet. Ja also der wird ja nicht verschwinden, der scheint ja trotzdem nötig zu sein und der wickelt sich über die Autobahn ab. Von dem her denke ich eben, dass die Stadt etwas falsch vor Augen hat, dass es den Strassenverkehr nicht brauchen würde für sie. Das stimmt in meinen Augen so nicht. Den braucht es durchaus und wenn sie den radikal beschneiden möchten mit Massnahmen, dann habe ich die Angst, dass das wirtschaftliche negative Folgen hätte für die Stadt selbst. Da würden dann Unternehmen zu uns raus kommen und das kann ich mir nicht vorstellen, dass die Städter das wollen. Nebst dem, des Verkehrs vom Verkehrsraum her teilweise wirklich noch nicht, wir noch kein komplettes Ringsystem um die Stadt. Das heisst, es gibt Beziehungen, die sie über die Stadt in die gegenüberliegende Peripherie gelangt. Nur über Stadt. Wenn möglich über die Autobahn, Nationalstrassen, aber noch nicht überall. Also man müsste dann zuerst mal ein Ringsystem schaffen, damit jeder nicht über Stadtboden fahren müsste um trotzdem in der Peripherie sein Ziel zu erreichen. Das wäre weiter notwendig. 00:27:16-9

00:27:17-2 Interviewer: Also durchaus wäre es schon wünschenswert zum Beispiel aufgrund der Wünsche der Bevölkerung Innerorts den Verkehr zu reduzieren, weil es dann zur Erhöhung der Lebensqualität führen könnte? 00:27:34-0

00:27:34-4 Person 1: Man müsste das Strassennetz hierarchisieren. Strukturen, wo ist klarer Quartierverkehr, da sollte eigentlich möglichst kein 00:27:44-1 (Worte) oder sonstiger Verkehr stattfinden. Da sollte man es aufwerten, damit es für Anwohner erlebbar wird, damit die Kinder auch spielen können auf der Strasse. Dann gibt es aber ganz klare Achsen mit Zubringerverkehr für Stadtinternen Verkehr, aber auch für 00:28:00-2 (Wort) und die müssen funktionieren, weil sonst sobald man die beschneidet und das wäre ganz verheerend, wenn man die Hauptachsen beschneidet, dann wandert der Verkehr in die Fläche und dann hat man in den Quartieren ein relativ schlecht 00:28:14-7 (Wort) gegenüber heute. Deshalb, in meinen Augen funktioniert die Stadt Basel relativ gut auf den Strassen gerade weil sie 40 60 Jahre sich auf klare Achsen reduziert hat. Sie hatte zwei Innenring hat sie und hat klare Zuachsen und das funktioniert relativ gut dort in der Stadt. Dann kam später noch der Teilring von der Autobahn dazu und eigentlich kann man sagen, der Stadtverkehr funktioniert relativ gut gegenüber einer Flächenüberlastung in Zürich oder Luzern ist der Strassenverkehr in Basel funktional. Das darf man nicht opfern, nur weil man die Hauptroute zu beschneiden beginnt, weil dann wandert der in die Fläche raus. Suchverkehr und dann hat man in der Fläche schaden. Auch, man darf es auch sonst nicht verkennen. Basel hat ein sehr hohes kulturelles oder Einkaufsangebot. Die Leute, die kommen nicht mit dem öffentlichen Verkehr, weiss nicht, ihre Kleider oder 00:29:16-3 (Wort) kaufen. Die kommen dann teilweise mit dem Auto, weil für die das Angebot interessant ist. Auch die, die ins Theater gehen. Die sind dann vielleicht eher mal, wollen mit dem Auto ins Theater gehen, weil das kulturelle Angebot besteht und da kann man nicht einfach sagen: 'Euch will man nicht mehr in der Stadt'. Man muss es differenziert überlegen, welche Massnahmen zielführend sind. 00:29:39-4

00:29:39-6 Interviewer: Wenn man sich überlegt, gibt es heutzutage anscheinend keine innovativen Massnahmen, die dazu führen würden bis auf natürlich öffentlichen Verkehr und deren Ausbau und nochmal auf Sensibilisierung. Aber wenn Sie sich mal überlegen würden, in der Zukunft. Könnte man irgendwie dazu kommen, dass man die Automobilität stark reduziert. Zum Beispiel, ich nehme mal die Technologie vom autonomen Fahren. Wenn man sich überlegt das man quasi so ein Carsharing so aufbaut in 50 60 Jahren, wo dann die Autos nicht mehr im Privatbesitz sind sondern verteilt durch die Stadt und Leute dann einfach optimal verteilen. 00:30:29-6

00:30:30-0 Person 1: Also das wäre, also ich sage mal, in der Theorie kann das alles klappen. Also ich sage es immer, es kann durchaus sein, dass die Verkehrssysteme in Zukunft eine Vermischung vom öffentlichen und vom Individualverkehr sind. In individuale Einheiten wie öffentlicher Verkehr geführt verkehren. Das könnte man so erreichen, aber das braucht natürlich auch einen Sinneswandel, damit man auch ich sage mal, es ist ja auch eine emotionale Sache. Wenn man das Auto nimmt, seine eigenen vier Wände eigentlich mobil macht und mit dem irgendwo hinfährt oder ob man sich in die Anonymität einer Kabine begibt, die einem nicht gehört. Da sind das emotionale Elemente, die eine Rolle spielen. Aber ich sage jetzt mal, der Wandel wäre möglich. Dann ist das schon denkbar, es muss funktionieren und nach einer Anlaufphase merkt man, das funktioniert und ich kann da in

00:31:20-2 (Wort) rein steigen und das fährt mich dorthin und kann wieder aussteigen und später, wenn ich möchte, kommt wieder eins. Das ist durchaus denkbar. Aber die Technologie ist noch nicht, das braucht noch rechte Schritte. 00:31:31-4

00:31:31-6 Interviewer: Was glauben Sie, gerade das Emotionale, was Sie angesprochen haben, wenn man halt mit Leuten in der Stadt spricht, dann sind sie viel offener für solche Initiativen oder Carsharing. Ist Carsharing zum Beispiel ein Thema hier in Baselland? 00:31:44-9

00:31:45-1 Person 1: Ja, untergeordnet. Wir schauen, also, aktiv von uns aus in der Verwaltung her, wird das jetzt aktiv gepusht. Wir haben keinen Auftrag, wir haben aber bei uns vor dem Verwaltungsgebäude gibt es auch zwei Stellplätze Carsharing. Und unsere eigene, wir haben eine eigenen Flotte, und wenn die ausgebucht ist, dann greifen wir auch auf die zu. Also das ist tägliches Brot. Aber das ist einfach so ein, ich sage mal, nicht eine Rundungsziffer, aber es ist kein grosser Bestandteil des Ganzen. Ich sage mal so, je tiefer die Autoverfügbarkeit ist, also je weniger Anteil Leute wirklich ein Auto besitzen, desto höher ist die Akzeptanz. Das ist aber ein bisschen logisch. Ich war auch, wie gesagt, ich war in der Stadt und ich hatte, wenn es das System gegeben hätte, dass da mir die Mobilität, die ich teilweise nötig hatte, auch anderswo geholt hätte, dann wäre ich wahrscheinlich umgestiegen. Aber die gab es nicht. ÖV war nicht immer eine Alternative. Aber das die den ganzen Tag Parkplatz wegnehmen ist ein Unsinn. Das ist schon so. Aber Carsharing sehe ich, ich sehe es für den kombinierten Verkehr und zwar auf der Zielseite kann es schon was sein. Das heisst, ich reise irgendwie mit der S-Bahn an und vielleicht gehe ich mit dem Auto zu einem S-Bahnhof und dann habe ich in der Stadt Besorgungen zu machen, für das habe ich da Auto. Ein Carsharing-Produkt und das führt mich zum Schluss dann auch wieder zurück zum Bahnhof und dann auch meine Einkaufstaschen und kann damit 00:33:28-1 (Worte) und das kann funktionieren. Denke ich auch. Das denke ich, dass könnte man mit Clever it oder Technologie kann man das lösen. 00:33:36-8

00:33:37-3 Interviewer: Sind Sie in der Lage die Schlagkraft solcher Mobilitätskonzepte abzuschätzen? 00:33:42-6

00:33:42-9 Person 1: Ich sehe die höchste Schlagkraft, wenn sie von ganzen Firmen umgesetzt werden. Weil da kann auch verordnet werden. Die individuelle oder die breite Bevölkerung, dass muss, die Idee muss zünden. Ich sage mal, mit den Funken kann man eher bei einer Firma die quasi 00:34:04-2 (Worte) Swisscom oder irgend so eine, die sagt: 'Wir setzen auf das'. Und das spricht sich rum, dass das sehr clever sei. Dann kann das auf die breite Bevölkerung übergreifen. Aber jetzt gerade für die Allgemeinheit dies zu verordnen sehe ich wenige Chancen. 00:34:18-7

#00:34:19-2# Interviewer: Was glauben Sie jetzt, das Beispiel des autonomen Fahrens, sagen wir mal, in 60 Jahren ist die Technologie ausgereift. Man hat Konzepte ausgearbeitet, das ganze Preissystem steht. Was glauben Sie, wer verantwortet das oder wer ist dann die Institution, die das anbietet? #00:34:40-3# #00:34:40-7#

#00:34:40-7# Person 1: Schwierig, ja. Das ist vielleicht wie die Kommunikation. Das war alles staatlich, staatlich, staatlich. Auf einmal war es selbstverständlich, dass liberalisiert sind. Jetzt haben wir Kommunikationsunternehmen, die sich überbieten mit Attraktivität und sowas. Es ist keine Frage mehr, ob ich jetzt zu Sunrise oder Swisscom oder mit wem ich telefoniere. Das interessiert mich

überhaupt nicht. Dasselbe kann in der Mobilität auch passieren. Zurzeit nicht vorstellbar, oder? Und wenn, dann müsste es in staatlicher Hand sein, dass da keine Nachteiligkeiten entstehen und irgendwann kann das liberalisiert werden. Da gibt es Anbieter. Das sehe ich relativ offen. Es braucht einfach, jeder Schritt braucht seine Jahre bis sie #00:35:22-3# (Wort) gegriffen haben. #00:35:24-1# #00:35:24-2#

#00:35:24-2# Interviewer: Was ist der Grund dafür? Warum müsste das zum Beispiel in der Mobilität genau so passieren oder kann es genau so passieren wie in der Kommunikation? #00:35:31-1# #00:35:31-4#

#00:35:31-4# Person 1: Mir scheinen die Parallelen noch #00:35:33-8# (augenfällig). Man, vor 50 oder 30 Jahren war Telefonie etwas, das unbedingt organisiert werden muss. Es war schon ein Privileg ein Telefon zu haben. Früher. Und mit der Zeit wusste man, in der Schweiz war es die Post, die hat da ein Telefon angeschlossen oder auch wieder weggenommen, das war alles sehr institutionalisiert. Dann mit der Zeit hat sich daran gewöhnt, dass das gar nicht sein muss und da kam die Akzeptanz. Mit der Mobilität sehe ich es ähnlich. Wenn man es liberalisieren möchte, dann kann in kleinen Einheiten passieren, indem beispielsweise der Staat das autonome Fahren initiiert. Er stellt die Technologie zur Verfügung, übernimmt die Initialkosten. Das Ganze bewährt sich und dann kann man, kommt eine Liberalisierung und die Flotte und dann kann das so gehen. Aber ich denke mal, es wäre sehr schwierig für private Anbieter, gerade mit dem Produkt zu kommen und alle würden darauf fliegen. Kann schon sein, wenn irgendwie Apple auf einmal das iCar erfindet und dann ist es wie das iPhone, eine neue Generation. DAs funktioniert. Oder Google und sowas. Ich lasse mich gerne überraschen. Ich denke mal, die Hemmschwelle ist schon noch vorhanden. #00:36:51-2# #00:36:51-7#

#00:36:51-7# Interviewer: Es ist interessant, dass in Ihren Gesprächen Apple und Google vorkommen. #00:36:55-0# #00:36:55-2#

#00:36:55-2# Person 1: Ja, das sind die Pioniere, was die Technologien angeht. Auf unterschiedliche Approaches. Aber das wäre durchaus denkbar, dass die ganze Gesellschaft over ruled wird durch solche globalen #00:37:10-3# (Bieter). Ich kenne da keine Tendenzen. #00:37:14-8# #00:37:15-2#

#00:37:15-2# Interviewer: Aus Sicht der Verwaltung jetzt, ist das wünschenswert? Wäre das wünschenswert, wenn Sie dann Ihre Verantwortung, ich meine es sind riesen Kosten, die dann durch die Umsetzung der ganzen Mobilität umgesetzt werden würden für die Leute. Wenn das dann ein Privater übernimmt dann in der Zukunft. #00:37:27-9#

#00:37:28-3# Person 1: Wir sind ja Infrastrukturverwalter, oder? Und beim öffentlichen Verkehr läuft es und wir müssen das Angebot kennen, damit wir wissen, was es an Infrastruktur braucht. Dort wäre ja der Wechsel zum autonomen Betrieb kein grosser Schritt beim öffentlichen verkehr. Das wäre eigentlich kein Schritt. Beim Individualverkehr, wir wissen ja eigentlich nicht, wer wann die Strasse für welchen Zweck nutzt. Wir bieten einfach die Infrastruktur an. Und ich sehe eigentlich, wenn man so ein autonomes Fahren auf die Beine stellt, dann müsste ja mit wissen für welche Fahrtbeziehung. Das wäre ja nicht mehr anonym sondern irgendein Gesamtsystem müsste ja alle die

Fahrten managen, müsste Staufreiheit gewähren und damit wäre wahrscheinlich auch die ganze Infrastrukturnotwendigkeit planbar. Also ich sehe das auch als Vorteile für uns als Infrastrukturverwalter, weil wir würden, nehme ich mal an, auch in Zukunft für die Infrastruktur zuständig sein. Einen Verwalter Kanton oder eine Verwaltung. Das würde kaum privatisiert werden. Also ich sehe da schon Interesse, dass das durchaus für uns von Vorteil sein kann. Aber auch hier, das wäre sehr träge. Dass der Nutzen erkannt werden würde von breiter Politik, breiten Öffentlichkeit, das wäre ein sehr träger Prozess. #00:38:51-8#

#00:38:51-9# Interviewer: Was müsste dann passieren? Was wären die Faktoren, die dann dabei eine Rolle spielen würden, dass man genau diese Trägheit überwindet und der Öffentlichkeit das anbietet? #00:39:02-4#

#00:39:02-8# Person 1: Es müsste ein überragender Nutzen herausschauen. Das genau dasselbe wie Mobiltelefonieren. Warum, bevor man wusste, ob das, die GSM-Strahlen schädlich sind war der Hype schon ausgebrochen und überall hat sich das normalisiert und später mit dem iPhone #00:39:18-8# (Wort) Variation kam das noch zu. Der Nutzen war dermassen überwiegend, dass man einfach nur dem Schritt nacheilen musste. Und da müsste also eine Entwicklung stattfinden oder ein Quantensprung mit dem Nutzen, wenn der Nutzen dermassen hoch ist, dass jeder weiss: ich kann am morgen meine mobile Einheit vors Haus bestellen und ich weiss, dass ich Zeitung lesen kann und 18 Minuten 45 später hält der vor meinem Zielort an und ich kann aussteigen und das funktioniert. Wenn man das weiss, dann wäre das durchaus denkbar. Also dass das sehr schnell Fuss fassen würde. Aber da müsste der Nutzen, der müsste dermassen überragend sein und für alle, es dürfte fast keine Verlierer geben. Es dürfte nur Gewinner geben. Wenn die Technologie das ermöglichen würde, da kann ich mir schon vorstellen, dass der Wandel relativ schnell von statten ginge. Ich sehe zurzeit die Möglichkeit nicht. #00:40:20-7#

#00:40:21-2# Interviewer: Der Nutzen, worauf würde er sich dann beziehen? Auf dieses Erlebnis, man sieht, ok ich habe meine individuelle Mobilität, also diese letzte Meile ist gewährleistet und die erste Meile und ich kann in Ruhe meine Zeitung lesen. Oder kann man dann auch irgendwie anders argumentieren, weil die Leute dann merken, #00:40:42-4# (mit dem ÖV das könnte doch reichen)? #00:40:46-2#

#00:40:46-4# Person 1: Ich denke es wäre der subjektive Nutzen. Aber das hat Begleiterscheinungen, die wir vielleicht jetzt noch nicht kennen, die da zum Tragen kommen. Ich sage mal, beim Natel, beim Mobiltelefon war ja nicht absehbar, dass fünf Jahre später, das alle achtjährigen ein Mobiltelefon bekommen damit Eltern die ganze Zeit wissen und zugreifen. Das war ja ganz am Anfang bei der Mobiltelefonie gar nie ein Nutzen, der quantifiziert wurde wahrscheinlich. Weil man gar nicht gedacht hätte, dass die Gesellschaft das Gerät so schnell annimmt und so adaptiert, dass auf einmal solche Nutzen massgebend werden. Und dasselbe wäre bei der Mobilität auch. Als Erstes wäre der subjektive Nutzen, das heisst ich habe vielleicht, ich kann meine Zeit idealer nutzen, vielleicht in dem ich auf Fahrt, ich muss nicht, im öffentlichen Verkehr muss ich laufen, umsteigen, Witterungseinfluss, alles Widrigkeiten. Ich habe das alles nicht und habe trotzdem ein zuverlässiges Fahrzeug, kann dort sogar noch telefonieren, während dem Sachen erledigen oder Fernseher schauen oder

was auch immer. Der subjektive Nutzen nimmt sehr stark zu und dann kann das gehen. Und die Begleiterscheinung, Kollateralschaden oder Kollateralnutzen, die werden für die Entscheidfindung wahrscheinlich nur zweit- oder drittrangig von Bedeutung sein. Das ist dann mehr für Volkswirtschaft, für die Gesellschaft vielleicht etwas, dass das bedeutend wird. Aber wie gesagt auch hier, es wollte jeder Mobiltelefonie betreiben und jeder #00:42:21-3# (Worte) Antennen bei sich auf dem Dach. Also das war ja dann auch, man hatte keine Evolution gemacht: Wäret ihr bereit, die Antennendichte zu gewährleisten, damit jeder mobiltelefonieren kann. Nein. Zuerst war der Hype da. Mobiltelefonieren. Dann haben sie die Antennen aufgestellt und strukturell nach Lösungen gesucht. Das würde genau so laufen. Zuerst der subjektive Nutzen und dann hängt alles hintendrein. #00:42:42-4#

#00:42:42-6# Interviewer: Das ist eine interessante Perspektive, finde ich, weil eigentlich ja heutzutage ist das genau so mit dem Auto. Also der subjektive Nutzen ist sehr hoch beim Auto, aber der Kollateralschaden ist mittlerweile auch sehr hoch und die Gesellschaft, langsam, sehr langsam, merkt das auch. Und das ist quasi dann so einen Gegenbalance zu dem Nutzen, den man hat. #00:43:04-3#

#00:43:04-6# Person 1: Das ist, ich sage es immer so, das ist beim öffentlichen verkehr und beim Individualverkehr eben das Gegensätzliche. Der Strassenverkehr gibt dem Nutzer einen sehr hohen subjektiven Nutzen und jedem den der nicht nutzt eigentlich einen Schaden. und beim öffentlichen Verkehr ist ja der subjektive Nutzen eher begrenzt, ich nehme eher Widrigkeiten auf mich, den öffentlichen Verkehr, Fussweg, Wetter, und warten, umsteigen, dafür jeder, der ihn nicht nutzt, hat eigentlich einen Vorteil, dass der öffentliche Verkehr so gebündelt, räumlich und mit wenig Energie und Umwelt und Abgase und Platzverschleiss funktioniert. Und wenn man dasselbe auf den Individualverkehr erreichen könnte, dass die Kollateralschäden irgendwie begrenzt sind, dann hätte das gesellschaftlich sicher eine hohe Tragfähigkeit. Aber ohne, dass der subjektive Nutzen grösser wird oder wenn der eingeschränkt würde, wäre wieder vorbei. Also man ist beim Individualverkehr bei einem hohen subjektiven Nutzen schon. #00:44:00-6#

#00:44:00-8# Interviewer: Ich glaube die ganzen Überlegungen, Wünsche oder Träume von diesem autonomen Fahren, dass ist halt da, wo man versucht anzusetzen und sagt: 'hey wir begrenzen diese subjektive Wahrnehmung nicht oder diesen Nutzen, aber dafür versuchen wir diesen Kollateralschaden zu begrenzen, so weit es geht'. #00:44:17-5#

#00:44:17-7# Person 1: Die Frage ist auch hier wieder emotional: Was der einzelne Nutzer, wenn der nicht mehr selber steuern darf, ist das für ihn noch derselbe subjektive Nutzen oder? Das kommt dann in eine psychologische #00:44:30-5# (Worte). #00:44:32-5#

#00:44:32-7# Interviewer: Also bei uns glaube ich, ist das wahrscheinlich noch irgendein Thema, aber bei der jungen Generation, das wird kein Thema mehr sein. Heutzutage, ich glaube das war in Baselland und Stadt, diese eine Studie über Fahrrad fahren, wo man bemerkt hat die Jungen steigen wieder auf den öffentlichen Verkehr, weil sie halt mit dem Handy spielen können. Und wenn sie dann merken, ok, ich kann jetzt in dem Auto sitzen, brauche nicht zu fahren, bin auf Facebook, keine Ahnung was dann in 50 Jahren kommt. #00:44:57-1#

#00:44:57-2# Person 1: Absolut. Also ich meine, die Generation wächst ja in die Systeme rein und das ist sicher so, das sind die Alten, die alte Generation, die dem noch nachtrauern würde. Das ist schon so. Ja, die kennt diesen subjektiven Aspekt gar nicht oder interessiert es nicht. Das ist schon so. Wie gesagt, denkbar wäre es. Allein die Tatsache, dass schweizweit ja der Besitz von Fahrausweisen zurückgeht. Die Jungen wollen nicht unbedingt nach dem 18. Geburtstag unbedingt als Erstes den Fahrausweis. Das ist ja auch schon ein Indiz, dass es eigentlich in die Richtung funktionieren könnte. #00:45:38-9#

#00:45:39-2# Interviewer: Das haben Sie schon kurz angesprochen, also die Umsetzung, die Dynamik, wie würden Sie das einschätzen? Also langsam, schnell, moderat? #00:45:50-8#

#00:45:51-0# Person 1: Grundsätzlich würde ich sagen sehr moderat. Sehr moderat. Aber da kann es Innovationsspitzen geben, wie das beim gut, bei der Mobiltelefonie waren es wenige Jahre, die dann eine ungeheure Beschleunigung der ganzen Sache geben könnte. Und die kann ich nicht abschätzen, ob es die Innovationsspitzen oder die Innovation gibt, die die Quantensprünge oder die grossen Veränderungen ermöglichen, sehe ich nicht. Ich sage es mal so: momentan ist jedes System, das eine Intelligenz in der Fahrbahn benötigt um den autonomen Betrieb voranzutreiben, wäre per se träge. Weil es erst innerhalb der Lebensdauerzyklus der Strasse vielleicht überhaupt eingepflanzt oder eingebaut würde, hoppla. Da wäre es eher träge. Wenn man sagt, #00:46:45-4# (Worte) das Ganze wäre eh GPS-basiert und man bräuchte auf der Strasse keine baulichen Veränderungen sondern man kann das System einfach auf die Strasse stellen und es funktioniert. Dann kann das durchaus schneller gehen. Es kommt sehr auf die Innovation drauf an. #00:47:02-6#

#00:47:03-0# Interviewer: Das ist ein guter Punkt. Dann kommen die Menschen noch. #00:47:08-0#

#00:47:08-6# Person 1: Wenn man die Nutzung von GPS oder die Zurückhaltung, das ist alles von #00:47:14-6# (Wort) gesteuert oder. Heute wandern sogar in den Bergen. Ich brauche das GPS und die Nutzung. Woher das kommt, was auch immer, das interessiert niemand mehr. Das war alles, das ist eine Periode von sagen wir 15 Jahren, oder fünf bis zehn Jahren zwischen der Zurückhaltung zum GPS und mittlerweile sind ja alle Systeme, auch alle, nicht gerade lebensnotwendigen, aber Busbetriebe, ganze Busbetriebe basieren auf GPS, oder. Da gibt es keine Berührungsängste mehr. Dasselbe könnte bei neuen Mobilitätsformen auch sein. #00:47:49-5#

#00:47:49-7# Interviewer: Also da kommen wir wieder auf die eine Thematik oder dieses Konzeptes des subjektiven Nutzens irgendwie. Die Leute haben es erkannt, es gibt mir Nutzen und kostet nicht viel. #00:48:00-0#

#00:48:00-1# Person 1. Genau und wenn so ein System bei der Mobilität, irgendwie Fuss fassen kann. Naja, dann kann eine sehr hohe Dynamik entstehen. Und da, ich sage mal so, da kann dann auch die politische Entscheidfindung durchaus auch überrumpelt werden. Weil die Gesellschaft etwas so schnell annimmt, dass man die ganzen Gesetze und all das was braucht dazu gar nicht in der kurzen Zeit auch anpassen kann. Also da kann schon eine hohe Dynamik entstehen. Ich sehe die Technologie zurzeit aber nicht, die das auslösen könnte. #00:48:35-3#

#00:48:35-5# Interviewer: Also diese technologische Voraussetzung ist einfach mal eine, es muss. Aber die ganzen Sachen, die ganzen kulturellen Sachen können dann unterschiedliche Dynamiken annehmen. Die Politik, die wird dann eher hinterher sein oder träge? #00:48:51-8#

#00:48:52-0# Person 1: Muss sie fast auch. Also es ist, ich kenne, mir ist keine technologische Entwicklung bekannt, doch es gibt sie sicher, wo die ganze Zeit immer Politik und Gesetze Fuss fassen konnten mit der Entwicklung, die tatsächlich stattfand. Also wo eine hohe Dynamik drin war, das geht fast nicht. Die Politik oder auch die Gesetze sind immer, meistens reaktiv. Müssen sie auch sein. Erst wenn eine breite Bevölkerung etwas will, dann wird eine Gesetzesänderung vorangetrieben und so weiter. Das ist aber vom System her so. Ich glaube nicht, dass wir als Verwaltung oder als Kanton eine Innovation vorantreiben können, die in der breiten Gesellschaft noch nicht als nützlich erachtet wird. Das werden wir kaum können. #00:49:37-4#

#00:49:37-5# Interviewer: Das ist natürlich da, der Mandat ist glaube auch nicht dafür gedacht. #00:49:41-5#

#00:49:41-6# Person 1: Ja, es könnte ja sein, dass man sagt: die volkswirtschaftliche Nutzung ist dermassen hoch, wir müssen die neue Technologie vorantreiben, oder. Weil das spart der Gesellschaft so viel. Aber wenn das in der Gesellschaft, weil man es noch nicht kennt, nicht vermittelt werden kann und nicht erkannt wird, dann werden wir es als Verwaltung oder als Kanton nicht so vorantreiben können. Das braucht die Dynamik, das muss gezündet werden in er Bevölkerung. #00:50:08-6#

#00:50:08-6# Interviewer: Also das wird dann vermutlich von der Nachfragerseite kommen, von den Leuten. #00:50:10-8#

#00:50:10-8# Person 1: Muss es. Wir können es schon impfen. Wir sagen immer, wir können man was initiieren, mal einen Köder hinwerfen und wenn sie wirklich alle drauf stürzen, dann können wir nachziehen. Aber bevor wir nicht wissen, dass sich alle drauf stürzen, werden wir nicht einfach voranschreiten können und sagen, das wird jetzt verordnet, macht das jetzt so. #00:50:30-8#

#00:50:31-0# Interviewer: So am Rande ist es zum Beispiel jetzt dieses Catch a Car jetzt gerade. Ist das so ein Köder irgendwo? #00:50:35-6#

#00:50:36-3# Person 1: Denke ich ja. Durchaus, als Köderfunktion. Jetzt muss man die Reaktion in der breiten Bevölkerung, dass muss man gut vermitteln. Kommunizieren, man muss vielleicht auch prominente Botschafter finden für das Ganze und dann vielleicht auch mal ein Angebot: 'Ihr dürft das jetzt mal nutzen' und wenn sich das zeigt, dass das sinnvoll ist, und für mich jetzt und für viele eigentlich durchaus eine Alternative gibt, dann könnte das durchaus eine Dynamik annehmen. Aber das schwierige ist, wenn man einen Köder aussetzt, dass die Leute anbeissen. Das ist ein sehr schwieriger Akt, weil per se kann man sich vielleicht nicht etwas darunter vorstellen. Man ist eh träge, man hat gerade vor einem Jahr ein Auto gekauft, was soll das Ganze und so. #00:51:24-8#

#00:51:24-8# Interviewer: Interessant. Ich würde gerne noch mal in den letzten zehn 15 Minuten auf das Stieg-um zu sprechen kommen. Weil jetzt würde mich sehr diese Zusammenhänge zwischen Basel-land und Basel-Stadt interessieren. Also wir haben schon mehrmals darüber gesprochen, aber vielleicht

können Sie aus Ihrer Erfahrung hier nochmal kurz berichten. Also wie ist das abgelaufen und was war Ihre Rolle gewesen und wie Baselland sich da positioniert hat. #00:51:52-6#

#00:51:52-7# Person 1: Darf ich davon ausgesehen, dass das nicht gegen mich verwendet wird. Sie brauchen das für Ihre Arbeit und das wird nicht ausgespielt, weil ich sage mal, ich habe mich auch sehr klar im Rahmen der Arbeitsgruppe geäussert. ich war die einzige Fachperson ausserhalb der Stadt Basel. Ich hatte die Vertretung aller Nachbarkantone #00:52:14-7# (Worte) Basel-Stadt. Und ich habe immer stark plädiert, die regionale Gesamtsicht zu verwenden und nicht die lokale Stadtsicht. Und das scheint mir, war die grösste, war der grösste Klitsch im Ganzen. Also, ich fand die Ausgangslage fand ich schon sehr heikel. Also dass es eben Massnahmen auf Stadtboden sein müssen, die greifen. Das fände ich per se falsch. Es ist, der Verkehr ist funktional, der kennt keine Grenzen und man muss den ganzen Verkehrsraum betrachten und wenn man als Stadt-Basel die Vorstellung hat, der Verkehrsraum würde sich auf das Stadtgebiet beschränken, dann sind die Grundvoraussetzungen falsch. Und das ist eigentlich der grösster, das ist meine grösste Skepsis, die ich #00:53:08-2# (Wort) Stieg-um Arbeit gesetzt habe. Die Arbeiten wurden sehr solide gemacht, die sechs Teams, nein, vier Teams, haben das sehr solide durchgeführt und die Bewertung, das war alles akribisch. Das lief vom Handwerk her sehr gut. Aber ich sage mal, die Grundvoraussetzungen waren schon unglücklich und ich konnte natürlich meinerseits nicht die ganze Zeit immer erheben und sagen: 'Hey, hört mal, das geht so nicht'. Weil ich war und sonst waren 20 Verwaltungsleute aus Basel-Stadt #00:53:34-1# (Wort), logischerweise war ich eine Minderheit. Aber das find ich schwierig, den regionalen Gesichtspunkt oder das zu vermitteln, dass der Verkehr nur regional Wirkung entfalten kann und nicht lokal. Das war das grösste Problem. #00:53:53-4#

#00:53:53-5# Interviewer: Worin besteht halt jetzt Schwierigkeit, weil wenn ich mit den Leuten Basel-Stadt, dann durchaus ist schon dort dieses Bewusstsein, ok die Verkehre kommen eigentlich aus dem benachbarten Umland: Frankreich, Deutschland, Baselland, Solothurn und man weiss schon, ok, man muss eigentlich bei diesen Verkehren ansetzen, weil die ja dann den Verkehr in der Stadt verursachen. #00:54:19-4#

#00:54:19-6# Person 1: Genau. Aber die Lösung war ja dann, dass man am Stadtrand quasi wie Pförtneranlagen stellt. Also quasi wie, es gibt noch ein anderes Wort, man hat dort wie Dosierstellen am Stadtrand. Da muss ich sagen, dass ist doch völlig der falsche Ansatz. Wir können doch nicht am Stadtrand Dosierstellen einstellen, damit weniger Autoverkehr reinkommt. Die müssen, wenn schon, irgendwo draussen sein, wo der Verkehr wirklich noch aktiv so oder so gelenkt werden kann und nicht #00:54:54-4# (Worte) und vor der Stadt gibt es grosse Staus. Da sind die alten Stadttore, das kann nicht sein, dass man eine neue Stadttormentalität so fährt und da konnte ihnen das nicht so verständlich machen, weil sie einfach die Voraussetzungen hatten, wir müssen etwas auf dem Stadtboden Massnahmen. Das müsste man dann wirklich im Umland. Wir haben viele, der #00:55:21-1# (Periphere) von der Stadt Basel hätte man 10 15 Kilometer auswärts schauen müssen, wo muss man Massnahmen ansetzen für den Verkehr, anders als in die Stadt einzuleiten. #00:55:32-5#

#00:55:32-6# Interviewer: Sie meinen also, es war nicht ein Thema gewesen während der ganzen Arbeiten? #00:55:38-6#

#00:55:38-8# Person 1: Ich konnte das nicht einbringen. Ich habe das immer wieder gesagt: 'Hört auf mit den Stadttoren, mit Dosierstellen an den Stadttoren'. Es kam dann trotzdem rein. Also das ist ein bisschen, das war ein bisschen ernüchternd. Und der Punkt war natürlich, dass sie dann #00:55:55-4# (Wort) wären mit allen Nachbarkantonen eine Verhandlung zu erführen und gemeinsame Lösungen zu erstrecken. Aber das war nicht der Auftrag der Stadt. Sondern sie haben gesagt: 'Wir sollten als Stadt, als Kanton selbst Massnahmen definieren können'. Und das ist halt irgendwie illusorisch beim Verkehr. Das geht nur begrenzt. #00:56:12-7#

#00:56:12-8# Interviewer: Ist das also, ich versuche das zu verstehen. Sie sagen, die Kooperationsbereitschaft ist niedriger in Basel-Stadt oder die hatten einfach mal vielleicht auch die Angst gehabt, dass wenn sie sich in solche Gespräche dann verwickeln, dass 2020 mit der Reduktion nichts wird. #00:56:32-3#

#00:56:32-5# Person 1: Beides. Also ich sage mal, das Zweite war wahrscheinlich war das effektive Not, das Ganze so kurzfristig für Massnahmen mit Wirkungen zu haben bis 2020. Das lässt keine zwei-, dreijähriger Verhandlungen mit Nachbarkantonen zu. Nebst dem, dass sie auch wussten, dass die Bereitschaft in den Nachbarkantonen in den nächsten Jahren schon Dosierstellen aufzustellen sehen, sehr begrenzt wäre. Und deshalb kam vielleicht aus dem eben, zeitliche Notwendigkeit und auch im Wissen, dass das Nachbargebiet nicht genau so denkt, wie die Stadt, dass es schwierige Verhandlungen werden können, ging vielleicht auch die Kooperationsbereitschaft etwas zurück. Was ich sage, es waren beide Faktoren mit drin. Aber es ist möglicherweise schon die. Aber ich denke es ist auch ein Wahrnehmungsunterschied. Das die Wahrnehmung, woher kommt der Verkehr, welcher Verkehr entsteht wo und warum gibt es den? Das der durchaus unterschiedlich ist in der Stadt. Die Wahrnehmung hört ein bisschen früher auf regional, habe ich oft das Gefühl. Es ist auch, die Kenntnisse der Umregion sind nicht so vorhanden in der Stadt. Welche Verkehre tagtäglich in die Stadt reinkommen, ich glaube das ist dem Grossteil der Bevölkerung nicht bewusst. Was da für Herrscharen mit dem Auto in die Stadt reisen müssen. Zur Arbeit, als Verkaufspersonal oder also nicht, um die Stadt zu schädigen sondern um für die Wirtschafterhaltung zu sorgen. Ich glaube das wird auch nicht wahrgenommen. #00:58:11-3#

#00:58:11-5# Interviewer: Was waren dann noch andere Faktoren, die da vielleicht noch eine Rolle gespielt haben? #00:58:25-0#

#00:58:25-4# Person 1: Ich sehe es nicht, andere Faktoren. Es war die Ausgangslage, die etwas verzwickt war mit dem Auftrag auf dem eigenen Territorium was machen zu können. Es kamen dann schon innovative Ideen mit arbeiten bei zu Hause, die Wege unnütz machen. Das gibt schlussendlich, das greift das nur in Bruchteilen. Das kann keine Quantensprünge für Mobilitätveränderungen geben. Es ist natürlich auch so, die Stadtbevölkerung hat auch vom Umgang mit ihren Verkehr, die ist anders aufgewachsen. Der Velo-Verkehr ist sehr etabliert, ist sehr auch respektiert. Der Regierungsrat fährt mit dem Velo zur Arbeit. Das ist einfach eine andere Handhabe, als im ländlichen Raum wo Schülerverkehr kann mit dem Velo gehen und Einzelne fahren jeden Tag mit dem Velo, aber es ist

vielleicht nicht so breit getragen. Das sind solche auch Wahrnehmungsunterschiede, ihr könnt nicht erwarten, dass der Big Boss von jetzt an mit dem Velo kommt anstatt mit Mercedes S Klasse. Das ist einfach ein Wahrnehmungsunterschied auch und da sind wir sicher auf einer anderen Stufe auch. Das ist ganz anders in der Stadt als bei uns. #00:59:46-0#

#00:59:46-1# Interviewer: Also das sind dann diese kulturellen Voraussetzungen im Grunde genommen. Aber lässt sich das anpassen oder ist das schon mal aufgrund dessen, aufgrund der unterschiedlichen Lebensformen, die es gibt als in der Stadt? #01:00:03-8#

#01:00:04-1# Person 1: Ich denke, das lässt sich begrenzt anpassen. Viele, die wohnen dann auch in Quartieren, wo quasi Autodominanz hat, weil man braucht das Auto zum Einkaufen, man braucht das Auto für Kultur und sowas. Viel präsenter als in der Stadt kann ich ja fast in Fussdistanz oder in Velodistanz alles erreichen was ich möchte. DAs ist in einem ländlichen Raum gar nicht möglich. Ich habe da irgendeine, in irgendeinem Dorfzentrum habe ich vielleicht die Einrichtung, man wohnt vielleicht noch topografisch #01:00:38-0# (Worte). Da ist da Auto einfach prädestiniert als erstes Verkehrsmittel. Das sind andere Voraussetzungen. #01:00:45-1#

#01:00:45-3# Interviewer: Glauben Sie, dass der öffentliche Verkehr, Ausbau oder Taktierung, dass man hier vielleicht die beiden unterschiedlichen Lebensformen oder Mobilitätsformen einer Stadt oder eines Landes irgendwie längerfristig so umlenkt oder so richtet, dass sie sich annähern? #01:01:09-4#

#01:01:09-6# Person 1: Müsste ja das Ziel sein, aber das erfordert wahrscheinlich solche Innovationen. Je autonomer der Individualverkehr würde, desto eher würde ÖV, heute öffentlicher Verkehr und Individualverkehr irgendein neues System zusammengeführt werden und vielleicht die negativen Seite beider Verkehrssysteme könnten minimiert werden und dann könnte es eine breite Akzeptanz haben. Sonst wird es schwierig. Ich sehe es auf bestehen auf den heutigen öffentlichen Verkehr und Individualverkehr, sehe ich es wirklich schwierig. Weil man hat, man muss schon Augen führen, dass Auto bietet heute dermassen viele Vorteile, dass für ein, nicht in der Stadt. Ich habe das Ding meistens in meiner Garage, ich kann Trockenfuss rein gehen, ich sitze drin, ich habe alles, einen Zielort, da habe ich einen festen Garagenplatz, meistens. Was möchte ich hier noch? Das sind alles Widrigkeiten, was ich davon abrücke. Und dem, dem kann ich fast nicht begegnen. Ich sage mal, in der Stadt ist es natürlich so, ich hatte das auch so: mein Auto - kein fester Parkplatz, irgendwo in eine Gasse, hatte ich Platz. Da war ich teilweise schneller zu Fuss beim öffentlichen Verkehr als bei meinem Auto. Also die erste Wahl, das ist ja vielmals entscheidend. Der erste Schritt, da überlegt man sich schon: Ja, warte mal, mit dem Auto. Da steh ich dort, dort, dort. Nein, ich laufe. Ich gehe zu Fuss oder ich kann das Velo nehmen, #01:02:43-1# (Wort) öffentlicher Verkehr. Dann weiss ich nicht, ob ich einen Parkplatz haben. Da habe ich Widrigkeiten auf der Strasse in der Stadt. Aber auf dem Land habe ich meistens keine Widrigkeiten. Ich habe meistens einen gesicherten Parkplatz vor dem Haus oder vor Wohnung besser und dann ist die Wahl der Verkehrsmittel schon bereits mal sehr klar pro Auto. Und dann stehe ich halt im Stau und zahle noch was fürs Parking, aber die Annehmlichkeit am Anfang ist so hoch, dass ich die Verkehrsmittelwahl eigentlich im Kopf schon bereits treffe. Zum öffentlichen Verkehr müsste ich jetzt noch 500 Meter laufen und dann stehe ich dort noch drei Minuten. Da ist es schon vorbei. Wahlfreiheit (Worte). #01:03:24-8#

#01:03:24-9# Interviewer: Und irgendwelche Änderungen, um das zu ändern, dass die Leute nicht so viel auf Besitz angewiesen sind? Ist das überhaupt politisch tragbar hier? #01:03:31-9#

#01:03:32-1# Person 1: Nein, ich müsste ja dann willentlich sagen, man dürfte sein Auto nicht mehr in der eigenen Garage haben sondern nur noch in Sammelzentren und damit würde die persönliche Freiheit, die würde so stark beschnitten, dass würde politisch Aufruhr geben. Eben in der Stadt gibt es die Struktur vor, dass nicht jeder seinen Parkplatz haben kann. Auf dem ländlichen Raum ist ja die Siedlungsplanung so gewachsen, dass jeder das haben kann. Also habe ich da ein Initialproblem im ländlichen Raum. Ich kann da nicht auf einmal jetzt auf dem Papier sagen: 'ok, hier werden alle Parkplätze aufgehoben bei den Häusern, es gibt zentrale Parkierstellen'. Und jeder, der das Auto nutzen will, läuft zuerst dorthin. Das kann man so, in der Planwirtschaft hätte man es vielleicht machen können, aber das wäre bei uns völlig nicht tragbar. Und das wäre vielleicht ein notwendiger erster Schritt zum Radfahren oder öffentlicher Verkehr in eine höhere Gunst zu bringen. Aber das Rad so zurückdrehen, das wäre politisches Kamikaze. #01:04:37-7#

#01:04:38-1# Interviewer: Jetzt verstehe ich auch mal die Entscheidung. Dann dossieren wir einfach mal den Verkehr aus dem Umland. Also wir wollen uns halt einfach mal nicht mit den Leuten... #01:04:48-4#

#01:04:48-6# Person 1: Richtig. Weil ich kann an der Quelle die Gunst nicht verändern. An der Quelle habe ich ein Einfamilienhaus, Wohnung mit dem Parkplatz drum. Die Gunst ist sehr hoch für den Autoverkehr. Von dem her stimmt es schon, da müsste ich sagen: 'ich bring den jetzt nicht weg, der will jetzt einfach mal mit dem Auto losfahren'. Da muss ich aber schauen, wie kann ich den lenken, dass er mir in der Stadt möglichst wenig Kollateralschaden gibt und das kann ich nicht machen, in dem ich im Stadttor ein Tor stelle oder eine Dosierstelle mache. Sondern in dem ich schaue: 'ja gut, der will ja nicht hier hin, er müsste ja nicht durch die Stadt hier - vielleicht wäre es besser er fährt so dorthin'. #01:05:29-6#

#01:05:29-7# Interviewer: Aber dann ist man wieder auf, dann setzt man wieder voraus, wir haben keine Alternative zum Automobil. Das heisst also was wir machen wiederum ist wahrscheinlich Strassenausbau, weil das ist dann im Gegenvorschlag verankert. Sobald wir mal einen Ausbau machen auf der Autobahn, dann muss abgebaut werden woanders. #01:05:48-2#

#01:05:48-5# Person 1: Das eben, #01:05:49-4# (Worte) das wurde sehr unterschiedlich ausgelegt. Also der Gesetzestext hat, in meiner Sicht hat er gesagt: mehr Verkehr auf der Autobahn muss nicht kompensiert werden, aber ich habe Stimmen gehört, die genau wie Sie argumentiert haben, auch der Mehrverkehr auf der Autobahn müsste kompensiert werden. Das kann man unterschiedlich auslegen. Es wurde unterschiedlicher ausgelegt. Meine Meinung war: Autobahnverkehr muss nicht kompensiert werden, aber das wäre ja gerade so eine Prämisse, wenn es heisst: Autobahnverkehr, das interessiert nicht. Da darf ruhig mehr Verkehr gehen, aber auf der Stadt nicht. Dann könnte man durchaus sagen, man fährt so in die Stadt anstatt mittendurch. Das würde ja passen. Aber es ist schon so. Sonst müsste man ja, die Stadt kann nicht verordnen, ihr müsst eure Garagen im Einfamilienquartier aufheben, auf dem Land. Das geht nicht. Also da kommt man dann zu Dosierstellen. Aber ich würde nicht Dosierstellen hier sondern Verkehrsleitung, Verkehrsmanagement. Und da

sind wir durchaus zu haben. Also wir sind bereit eigentlich über solche Ideen nachzudenken, aber wir haben es #01:07:06-1# (Worte) Dosierstellen am Stadtrand vorgeschlagen worden. Das fand ich schade. #01:07:12-3#

#01:07:12-7# Interviewer: Was bedeutet das jetzt für Sie als Planer im Kanton Baselland? #01:07:18-6#

#01:07:18-8# Person 1: Wir haben, wir sehen unsere Verkehrsstrategie Strasse sieht eigentlich schon vor, dass man die mittelfristige Ringsysteme um die Stadt ausbilden kann und zwar in dem man die Verkehr, die nicht in die Stadt rein müssten von unserem Quellzielbeziehungen her, dass man die auch an der Stadt vorbei führen kann, damit die Stadt nicht diesen verkehr bekommt. Aber trotzdem muss ich schauen, dass der Verkehr stattfinden kann. Ich möchte ihn aber nicht vergrössern. Also die Massnahmen im Strassenverkehr sind alle hinsichtlich einer Verbesserung des Verkehrsflusses, aber nicht eine Zunahme und das ist natürlich eine schwere Balance. Wie kann ich die Strasse einfach so anpassen, dass sie zuverlässiger wird, aber nicht, dass dadurch mehr Verkehr auf die Strasse kommt. Weil das Zweite möchten wir nicht. Wir möchten einfach den Strassenverkehr zuverlässig abwickeln können. Und wir suchen nach Massnahmen, die das ermöglichen. Aber wir möchten gleichzeitig auch vermeiden, dass die Verkehrsgunst für die Strasse noch höher wird und noch mehr mit dem Auto kommen. Das möchten wir eigentlich nicht. Und ich denke mal, da könnte man sich schon treffen mit der Stadt, indem man das Verkehrssystem grossräumig #01:08:36-8# (Wort) und sagt: 'Ok, wo müsste man den Verkehr eigentlich so abnehmen, der nicht in die Stadt muss, auch nicht in die Stadt durch geleitet wird'. #01:08:45-3#

#01:08:45-5# Interviewer: Doch am Ende komme ich zu dem Entschluss, dass da wirklich irgendwo mal diese Kommunikationshindernis besteht, dass man nicht wirklich miteinander letzten Endes redet über solche Lösungen und Massnahmen. Die Stadt hat sich einfach mal so hingestellt, weil dann irgendwie Leute eine Initiative wollten und dann diese Reaktion. Und jetzt machen wir einfach mal, damit wir auf diese zehn Prozent kommen. Aber was jetzt gerade im Umland passiert, interessiert uns nicht. Was wären die Voraussetzungen, um das zu vereinfachen? Was wären dann die Voraussetzungen, um dieses positiv zu beeinflussen? #01:09:25-8#

#01:09:26-1# Person 1: Es muss vor allem auf Stufen der Regierungen geschehen. Wir haben ja hier die poltische Lage. Die Stadt ist eher links-rot und bei uns ist eher bürgerlich. Also die sprechen schon mal nicht dieselbe Sprache. Wenn man hier einen Konsens hinbringen könnte, was funktional der Verkehr im Grossraum bedeutet für Stadt und fürs Umland, dann wäre hier schon ein grosser Schritt getan. Aber momentan ist es hier noch eine unterschiedliche Wahrnehmung vorhanden. Auf Fachstufe versuchen wir es. Da haben wir auch, ich sage jetzt mal, bei Stieg-um war es ein bisschen ernüchternd, dass ich auch auf Fachstufe eine andere Wahrnehmung feststellen konnte als ich sonst auf Fachstufe mit den ÖV-Ämtern, da ticken wir schon gleich. Auf die gleichen Lösungen. Aber die politische Agenda ist natürlich in beiden Kantonen unterschiedlich. Wir haben halt wirklich, wie Städte immer sind. Sie sind ja eher links-grün orientiert. Der ländliche Raum ist eher bürgerlich-konservativ. Das prallt immer aufeinander. Das wird schon eine Herausforderung. Ich denke, es liegt an uns Fachleuten aufzuzeigen, dass es miteinander nur zu einer guten Lösung kommen kann und

zu versuchen, dass der Politik verständlich zu machen. und hier haben wir ein Instrument, dass sehr gut helfen kann: das ist die Agglomerationsprogramme. Die versuchen wirklich den Raum als Raum zu betrachten und da haben wir, wir sind jetzt, das ist jetzt seit acht Jahren und langsam merkt man, dass das Agglomerationsprogramm dank Fördergeldern aus #01:10:55-9# (Bundes~), Möglichkeiten besitzen eigentlich gesamtheitliche Bilder und gesamtheitliche Stossrichtungen vorzusehen. Das nächste Programm hat jetzt eine Stossrichtung Strasse, Schwerpunkt Strasse und dort sind wir, wirklich alle, über das Freiland, Stadt und Land #01:11:15-1# (Worte) wirklich eine gemeinsame Strategiestrasse aufzustellen. Ich habe hohe Erwartungen, Hoffnungen, dass dieses Instrument dann die mentale Wende einleiten kann für beide. Das man am selben Strick zieht. #01:11:31-2#

#01:11:31-5# Interviewer: Damit das funktioniert, dass man am selben Strick zieht, was ist in Ihren Augen, was sind dann die Voraussetzungen? Was müsste halt in diesem Agglomerationsprogramm geschehen, weil ich meine, diese abstrakte Ebene, aber in diesen Fachkreisen zum Beispiel - Was würden Sie sich wünschen? #01:11:48-0#

#01:11:48-1# Person 1: Auch dort wieder, wenn man aus einer gesamten Sicht der Vorteile für alle Nutzer ersichtlich werden. Nur, wenn man es aufeinander abstimmt im ganzen Raum. Da kann die Stadt eher, nicht komplett aber eher, in die Richtung sich entwickeln, in die sie es möchte und bei uns wären auch keine Nachteile vorhanden. Man muss wirklich auf der abstrakten Ebene mit den Fachleuten den beidseitigen Nutzen aufzeigen können und dann kann das wachsen. #01:12:18-4#

#01:12:18-5# Interviewer: Welche Instrumente gibt es dazu zum Beispiel? #01:12:20-8#

#01:12:20-9# Person 1: Ja also eben die Strategiestrasse. Man hat begonnen über Deutschland, Frankreich Schweiz mal die einzelnen Strassenklassen - überhaupt schon zu fragen: Was hast und für Klassen, Frankreich, Deutschland? Wie funktioniert das? Wer ist für welche Strassenklassen überhaupt zuständig zum Beschluss machen? Und dann gibt es mal ein gemeinsames Verständnis. Und das gemeinsame Verständnisse muss man dann auch für die Funktionen der Strasse finden. Wenn man sich einig ist, was hat die Strasse für eine Funktion - ist sie sammeln, ist sie durch leiten, ist sie schliessen, welche Klasse? Dann kann man langsam zusammen ein Bild erstellen und sagen: 'Ok, wir haben doch, wir möchten doch alle dasselbe: der Verkehr soll fliessen können. Dann handhaben wir die Strassen, die durch leiten und die erschliessen und die sammeln einfach überall gleich'. Dann kann das Mosaik langsam wachsen und kann Gestalt annehmen. Aber das ist eine, in den Fachleuten eine Verankerung, die stattfinden muss und die dann als Resultat so überzeugen muss, dass dann auch die politischen Vorgesetzten das mittragen und das ist, das braucht viele homöopathische Einheiten, bis das dann soweit ist. #01:13:29-8#

#01:13:30-0# Interviewer: Glauben Sie daran, dass es? #01:13:33-8#

#01:13:33-8# Person 1: Ja, ich geben die Hoffnung nie auf. Ich denke schon, wir müssen immer weiter überzeugen. Und zwar nicht zu unserem Vorteil sondern zum Vorteil des Gesamtsystems. Das ist zum einten Mal sektoral betrachtet ich gehen kann. Der Verkehr funktioniert nicht sektoral, der Verkehr verläuft gesamtheitlich. Und wenn wir eine Gesamtheit, auch die Sprache finden, eine gesamtheitliche Sprache finden. Ich meine nicht als Language sondern als Sicht auf das Wesen. Dann kann

das schon funktionieren. Es braucht einfach seine Zeit. Und wir haben jetzt nach acht Jahren Agglomerationsprogramm bereits schon grosse Fortschritte gegenüber dem Anfangspunkt gemacht und ich denke mal, dass kann durchaus Früchte tragen für die nächsten vier, acht Jahre. Und dann ist man vielleicht, vielleicht nicht in vier, in acht Jahren soweit, dass man wirklich eine gesamtheitliche Sicht, wo man weiss, was der Region gut tut und was nicht. Ich habe da eigentlich grosse Hoffnungen in das Instrument Agglomerationsprogramm. #01:14:31-5#

#01:14:31-7# Interviewer: Anschliessend daran und abschliessend: Was würden Sie noch mitgeben? DAs was Sie sich innerlich wünschen würden? #01:14:43-8#

#01:14:43-9# Person 1: Ich denke mal ein Schritt nach dem anderen. Man muss das machen, was wirklich auch realisierbar scheint. Zurzeit sehe ich beim öffentlichen verkehr als Alternative die grösste Möglichkeit, wenn sich eine andere auftut, ok. Aber man muss Schritt für Schritt gehen. Man muss in der Kommunikation Überzeugung schaffen, aber es geht nur in kleinen Schritten. Aber die muss man, wirklich die tausend Schritte machen, dann kommt man zum Ziel und es geht nicht mit dem Hammer, geht es nicht.

#00:00:55-0# Person 1: Also nachhaltig heisst für mich, nachhaltige Mobilität ist sicherlich solche eine Mobilität, die wir uns, ich sage mal in 20, 30 oder 50 Jahren noch vorstellen können und die auch, wie heisst es so schön auf Englisch, resistable oder sowas. Also, die bewältigt werden kann von Gesellschaft und Umwelt. Das muss sie sein. #00:01:16-2#

#00:01:17-1# Interviewer: Jetzt bezogen auf eine Stadt wie Basel-Stadt zum Beispiel: Also wie kann man sich dann so eine nachhaltige Mobilität vorstellen? Weil ich meine, zum Beispiel Baselland hat eine völlig andere Sichtweise darauf. #00:01:30-5#

#00:01:30-8# Person 1: Ja. Also die muss sicherlich mehr Aspekte erfüllen, wenn wir gerade Baselland nehmen oder wenn wir Wirtschaftsaspekte nehmen, ist sicherlich eine Notwendigkeit fürs Wirtschaftsleben, auch fürs Zentrumlebens, was wir hier haben. Und das andere ist natürlich, das kennen wir alle, das sind Umweltbedürfnisse und das sind Städte. Ich sage mal, ja wie soll man das nennen, stadtinterne Bedürfnisse. Also wie will ich mich in der Stadt bewegen können, als nicht-motorisierter Mensch. In dem Sinne sicherlich. Oder reden wir über Geschwindigkeit. Wir reden ja nicht nur übers Automobil sondern wie bewegen sich unterschiedliche Elemente. Auch Velo-Fahrer gegeneinander. Solche Dinge. Also wie bringe ich diese Bedürfnisse auf den engen Raum hier. Das ist so das widerstrebende Interesse. Einmal 'ich brauche Mobilität', weil wir uns bewegen müssen. Umwelt, und das ist vielleicht ein technologischer Aspekt, wenn wir sagen Klima. Klimaänderung oder sowas denken, da ist vielleicht die E-Mobilität nachher was anderes oder was Besseres als die Bestehende. Und dann wirklich die, im Sinne, ich sage mal Weg-Zeit-Definition. Was machen die Verkehrselemente miteinander. Das sind so drei Aspekte. #00:02:45-1#

#00:02:45-5# Interviewer: Und in dem Sinne, also Nachhaltigkeit. Wie würden Sie Nachhaltigkeit dann definieren? Ist das wirklich nur Umweltbezogen? #00:02:51-3#

#00:02:51-5# Person 1: Nein. Das ist die Mobilität, die wir mit den Aspekten bewältigen können. Auf dem engen Platz, um, ich sage mal, unsere Lebensform aufrecht zu erhalten. Und das dritte ist die Umwelt. Das sind, meine ich, die drei Aspekte. #00:03:07-3#

#00:03:07-5# Interviewer: Also so eine quasi Kompromisslösung. #00:03:09-3#

#00:03:09-4# Person 1: Irgendwie ja. Irgendwie sowas. Da drin müssen wir uns bewegen. #00:03:14-2#

#00:03:14-5# Interviewer: Dann darauf bezogen, ist dann eine Reduktion der Automobilität wünschenswert aus Sicht einer Stadt wie Basel-Stadt? #00:03:26-3#

#00:03:26-6# Person 1: Ist bei Ihnen Automobilität Mobilität mit dem Automobilität? #00:03:31-5#

#00:03:31-8# Interviewer: Genau. #00:03:31-8#

#00:03:32-5# Person 1: Dann ja. Denn es sitzt ja meistens einer im Auto. Aus dem Grund. Wie es Auto aussieht, ist mir im Moment egal. Das kann später anders aussehen, aber im Sinne, ich sage mal ganz konkret auf Besetzungsgrad, ja. Ganz klar. Also es werden unnötige Fahrten unternommen. #00:03:50-7#

#00:03:51-9# Interviewer: Worauf ist das dann zurück zuführen? Was ist der Kernaspekt, wenn man sagt: 'Da sitzt nur einer drin'. Was ist das Problem, was verursacht wird? #00:04:07-9#

#00:04:08-5# Person 1: Das Problem, was verursacht wird, ist, dass der eine zu viel Raum und zu viel Energie in Anspruch nimmt für diese eine durchgeführte Fahrt. Also ich habe ein Auto, was sechs Meter lang ist für eine Person. Der hat noch einen Sicherheitsabstand vor sich, je nach Geschwindigkeit, ist er anders. Er benötigt viel Raum, den er nicht bräuchte. Und er benötigt viel Energie mit ihrer Auswirkung, die er nicht bräuchte für diese eine Fahrt. Das meine ich. #00:04:36-9#

#00:04:37-3# Interviewer: Das bedeutet also, der bewegt sich ausserhalb... #00:04:39-9#

#00:04:40-1# Person 1: Der fällt da irgendwo raus. Wahrscheinlich hat es zwei Aspekte. Hier beim Raum und bei der Energie, also Umwelt. Wenn wir Energie dann wieder als umgesetzte negative Eigenschaft sehen. #00:04:50-8#

#00:04:51-3# Interviewer: Was wäre dann in dem Sinne bezogen darauf wünschenswert? Ist dann die Reduktion der Automobile oder vielleicht die Effizienzsteigerung dieser #00:04:59-0# (Wort)? #00:04:59-9#

#00:05:00-0# Person 1: Das eine ergibt das andere, oder? Also die Effizienzsteigerung heisst ja in dem Fall, das Automobil mit seinen fünf Plätzen ist hier das falsche Gefährt und wenn vier drin wären, hätten wir schon den Faktor 4. Also das ist der Hauptaspekt. #00:05:22-9#

#00:05:23-4# Interviewer: Sehen Sie da bestimmte Konzepte oder Mobilitätskonzepte, die dazu führen könnten, die Effizienzsteigerung radikaler zu erhöhen? #00:05:35-7#

#00:05:36-3# Person 1: Da sind wir schon ein bisschen weiter. Nein, nein, aber es ist schon richtig. Da gibt es sicherlich Konzepte und ich meine auf der einen Seite machen wir hier verkehrsplanerische Strategien, auf der anderen Seite gibt's natürlich, ich sage mal eben bestimmte Aspekte, jetzt kommen wir vielleicht darauf. Sie sind #00:05:53-1# (Wort). Also indem ich zum Beispiel eine Citylogistik. Die gibt es auch zum Teil. Das ich sage, ich mache halt #00:05:58-5# (Wort) für die Stadt. #00:05:59-9#

#00:06:00-2# Interviewer: Aber gerade diese Logistik hat sich nicht so wirklich durchgesetzt. #00:06:04-5#

#00:06:04-7# Person 1: Ja. Muss ja nicht heissen, dass sie es in Zukunft nicht kann. Oder mit einem anderen Ansatz kann es werden. Also ich kenne es aus kleineren Städten, in anderen Ländern, dass man gesagt hat, bei der Transportlogistik zum Beispiel, wo ich einfach weil mir viele Fahrzeuge den Markt verstellen würden, wird vorher umgepackt und mit kleinen Fahrzeugen, die voll sind, werden Märkte bedient. Das sind jetzt ganz andere Systeme bei einer orientalischen Stadt. Aber in dem Sinne. Und das sieht man, das ist ein Raumverbrauch vom Einzelfahrzeug, was nicht geht. Und das kann man sich vielleicht bei Personentransport auch vorstellen, ich weiss nicht. #00:06:42-2#

#00:06:42-9# Interviewer: Da können wir vielleicht darauf zu sprechen kommen. Ich will nochmal kurz bei der Mobilität bleiben. Sie haben dann zum Beispiel dieses Konzept von der Geschwindigkeit, Erreichbarkeit auch, erwähnt. Können Sie das vielleicht ein bisschen stärker eruieren? Also was ist für

Sie Geschwindigkeit? Ist dann wirklich die Geschwindigkeiten, die wir erreicht haben und die quasi Verkürzung oder Verkleinerung der Räume auch durch das Auto? #00:07:09-5#

#00:07:09-6# Person 1: Nein, habe ich was anderes gemeint. Ich habe gesagt, über die Geschwindigkeit, die wir fahren, ich muss ja meinen Bremsabstand vor mir hertragen. Also der Raum, der physische Raum, der beansprucht wird vom Fahrzeug ist zu gross, um hier überhaupt für die Stadt tragbar zu sein. Sie meinen jetzt wahrscheinlich, mit Geschwindigkeit kann ich ganz andere, habe ich ganz andere #00:07:33-1# (Erreichbarkeiten). Da habe ich überhaupt noch nichts drüber gesagt, sondern das andere war einfach Raumverbrauch. Das war mein Geschwindigkeitsinput vorher. #00:07:42-0#

#00:07:42-6# Interviewer: Vielleicht können Sie mal darauf eingehen, also auf Geschwindigkeit und Erreichbarkeit. Wie Sie das sehen, als Verkehrsexperte. #00:07:52-6#

#00:07:52-8# Person 1: Ich unterschiede hier zwischen Stadt und Nicht-Stadt, weil in der Stadt steigt meine Geschwindigkeit ja nicht mehr. Geht ja nicht. Also meine Erreichbarkeit ist in der Stadt in den letzten 20 Jahren überhaupt nicht besser geworden. Die ist Überland sicherlich viel besser geworden, weil ich natürlich durch die durchgehende Hochleistungsstrasse überall hinkommen kann. Ich fahre jetzt am Wochenende irgendwo zwei Stunden hin, das war früher ein Jahresurlaub. Also da ist die Erreichbarkeit durch das System Automobil eine ganz andere geworden. In der Stadt nicht. Ich behaupte, in der Stadt ist Automobil ein reines Bequemlichkeitsargument. Also Erreichbarkeit hat sich für mich in der Stadt durchs Automobil überhaupt nichts verbessert. Gerade in Basel gar nicht. #00:08:35-5#

#00:08:36-2# Interviewer: Was meinen Sie: Soll Geschwindigkeit nicht das Ziel sein des Mobilitätssystems einer Stadt? Eher dann die Erreichbarkeit? #00:08:47-2#

#00:08:47-5# Person 1: Also ich glaube nicht, das Geschwindigkeit in der Stadt gesteigert werden kann. Durch kein System. Vielleicht durch eine Transportkette mit S-Bahn, wobei Basel ist natürlich klein. Also Basel ist keine Stadt wie. Entschuldigung, Herr Kettner nicht sagen. Nein, Basel ist ja nicht wie Hamburg oder wie das Ruhrgebiet oder ich sage mal wie Mexiko-City. Also so was. Auf keinen Fall. #00:09:16-6#

#00:09:17-2# Interviewer: Wenn man sich dann die anderen Städte, also wie Mexico-City anschaut, was ergibt sich dann für diese Städte in der Zukunft? Weil die sind dann ja vollgestopft mit Autos. #00:09:30-6#

#00:09:30-7# Person 1: Die sind es heute schon. Die sind alle vollgestopft. Also die Geschwindigkeit gibt es gar nicht mehr in den Städten. Und wer Geschwindigkeit will, fährt ja dort mit der Bahn. Oder wenn Sie nach London wollen vom Flughafen, dann nehmen Sie die Tube und nicht ein Taxi. Also von daher hat sich das auch wieder umgekehrt. Und ich sage auch dort ist die, die Automobilität in der Stadt ist ein Bequemlichkeitsargument. Eigentlich nichts anderes. #00:09:54-1#

#00:09:54-5# Interviewer: Bequemlichkeit der Einwohner? #00:09:56-8#

#00:09:57-8# Person 1: Für mich ist es doch viel einfacher: ich setze mich zu Hause ins Auto, lege eine CD ein und komme hier an und muss nicht irgendwo umsteigen. Ich sitz auch nicht gern neben anderen Leuten in der Bahn. #00:10:07-9#

#00:10:08-2# Interviewer: Das bedeutet also, da ist noch irgendwie, das Umdenken ist noch nicht da? #00:10:14-5#

#00:10:14-8# Person 1: Ja, ja. #00:10:15-8#

#00:10:15-9# Interviewer: Glauben Sie, dass dieses Umdenken irgendwann kommt? Und falls es kommen sollte, warum? #00:10:22-3#

#00:10:22-5# Person 1: Eben, das ist sicherlich ein massgebender Punkt, der sicherlich zu diskutieren ist oder wo Sie auch dran forschen: Wie kann das kommen? Wie kann so ein Umdenken kommen. Ich sage ja: Für mich ist, für mich als Privatperson oder vielleicht auch Verkehrsexperte: Punkt A, die Mobilität in der Stadt ist ganz, zu 70 Prozent ein Bequemlichkeitsaspekt. Und dann gibt es natürlich noch, wo ich muss. Wo ich das Automobil nehmen muss, also sprich ich kaufe was Grösseres ein oder ich befördere meine kranke Mutter oder sonst irgendwas. Also die beiden Aspekte. Die tägliche Fahrt in der Spitzenstunde, die sind Bequemlichkeit. Und um das umzustellen, da müssen wir sehen, wer im Auto sitzt, um es umzustellen. Was kann man machen? Also, fast die Gegenfrage: Was erforschen Sie? Also was würde mich, push und pull ist das ja. Was zieht mich zum öffentlichen Verkehr. Das ist sicherlich der Zeitunterschied. Ich habe vorher gesagt, Geschwindigkeit erreiche ich keine mit dem Automobil. Also wenn ich irgendwo wesentlich Zeit einspare, überlege ich es mir. Und zum Zweiten, was bringt mir die oder wie bringt es mir die verlorene Bequemlichkeit zurück. Das sind so sicherlich solche Aspekte. Und vielleicht ein zusätzlicher Anreiz was zu machen. Also ich fahre oft mit dem Fahrrad hier her und da sage ich mir: 'Da habe ich schon wieder eine Stunde Trimm Dich gemacht, brauche ich sonst nichts machen'. Das sind so die Aspekte. Sicherlich wieder aus vielen Gebieten, muss ich irgendwas bringen. Aber wesentlich sind die und vielleicht, aber, ja, Kosten sicherlich auch. Also Kosten des Verkehrsmittels. Oder ökonomische Kosten. Da kennen Sie sich besser aus. Ökonomische Kosten sind Zeit plus Geld. Das sind so die Drehschrauben. #00:12:14-8#

#00:12:15-1# Interviewer: Da kann man ansetzen mit unterschiedlichen #00:12:16-4# (Facetten)? Ok, da kommen wir gleich mal dazu. Was glauben Sie, wie sieht dann die Mobilität dann in, nicht unbedingt in Basel-Stadt, aber allgemein. Mich würde interessieren, wie sieht dann die Mobilität in Mexico-City aus in 20, 50, 60 - Sie haben diesen Artikel geschrieben. #00:12:33-5#

#00:12:33-9# Person 1: Nein, nein, das war, das ist von hier. Es geht um die Schweiz, aber das ist egal. Ich sage, wir werden sicherlich wieder viel mehr in den Systemen, in den Mobilitätssystemen differenzieren müssen zwischen Fahrtzweck und das was wir machen. Also was ich hier in der Stadt mache und was ich Überland mache, mache ich heute alles mit dem Auto. Das wird sich ändern. Ich brauche andere Systeme in der Stadt und Überland. Und das habe ich hier geschrieben mit meinem Sohn. Wir behaupten, dass in 50 Jahren es immer noch Automobilität geben wird, aber technologisch anders. Also es ist der Technologieaspekt. Irgendwie mit Pulk-Systemen, mit #00:13:14-1# Was für Systemen? #00:13:14-8# mit Pulk-Systemen. #00:13:15-9# Pulk, was sind das? #00:13:17-

4# Das sind Fahrzeuge, die mit, durch die elektronische Steuerung des Fahrzeugs selber kann ich ja mit zwei Metern hinter einem anderen hinter herfahren mit 120. #00:13:28-0#

#00:13:28-7# Interviewer: Pulk ist P-U-L-K? #00:13:29-5#

#00:13:30-0# Person 1: Pulk, ja. Also oder Kolonnen. Das sind Pulks. Das ist das eine. Das zweite sind #00:13:36-3# (Wort). Also die beiden wird es geben. #00:13:38-3#

#00:13:38-5# Interviewer: S-Bahn-Systeme? #00:13:38-9#

#00:13:39-1# Person 1: Bahn, S-Bahn, also alles was auf der Schiene sich bewegt. Ich meine, diese beiden sind für Überland. Und in der Stadt sind es sicherlich andere. Also die traditionellen Fussgänger, Velo und vielleicht sind auch da technologische Sprünge möglich. Also jetzt nicht E-Bikes sondern. Also ich habe jetzt was geschrieben, das ist so eine alte Idee, so Fliessbänder für Fussgänger. Mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten nebeneinander, dass man sich als Fussgänger schneller bewegt. Oder natürlich, das Zweite ist auch wieder der öffentliche Verkehr, dann Beschleunigung des Tram-Bus-Systems. Was anderes kann es nicht geben. Das sind die Masse-Systeme. Woanders kriege ich ja nicht Masse von Leuten unter. Oder wenn man von Gross, jetzt Mexico-City oder sowas reden. Gar keine andere Zukunft, also irgendwo die Leute gross reinzupacken. Was die Japaner machen. Alle reinschieben. Also was vielleicht nicht schön ist, aber Massebewegung kann ja anders nicht stattfinden. #00:14:36-1#

#00:14:36-2# Interviewer: Glauben Sie, dass solche Städte wie Mexico-City dann in der Zukunft, das dort zum Beispiel Automobilität sehr stark reduziert wird oder wird es nicht passieren? #00:14:48-2#

#00:14:48-4# Person 1: Doch, das wird passieren. Auch als Preisgründen. Das ist wieder ein ganz anderer Aspekt, aber dass die Energie teurer wird. In 50 Jahren ist sicherlich ganz klar. Diese Energie, fossile Energie oder ich habe irgendwie eine andere, die ich anders gewinnen kann, was wir heute noch nicht wissen. E-Energie ist ja auch nicht immer frei vorhanden. #00:15:12-0#

#00:15:12-1# Interviewer: Das heisst also es wird ein Zwang sein, dass die Leute das, also das wird dann den Leuten den Anstoss geben, um sich zu überlegen: 'Ok, ich kann jetzt nicht mehr mit dem Auto in die Stadt fahren, weil es einfach mal zu teuer für mich ist'. #00:15:28-3#

#00:15:28-6# Person 1: Zum Beispiel, ja. #00:15:29-3#

#00:15:29-8# Interviewer: Das bedeutet also, die Alternativangebote müssen dann dementsprechend angepasst werden, oder? #00:15:36-1#

#00:15:36-4# Person 1: Ja gut, ich meine, Sie meinen Alternativangebote jetzt öffentlicher Verkehr? #00:15:42-5#

#00:15:42-7# Interviewer: Ja, zum Beispiel. Oder halt #00:15:44-2# (Wort), dass das vereinfacht wird. #00:15:46-9#

#00:15:47-5# Person 1: Der muss natürlich viel mehr übernehmen, aber er hat natürlich ganz, ich sage mal, er hat ganz andere Kapazitäten. Wir hier im Bahnsystem nicht. Das ist voll. Also deshalb machen wir ja Mehrspurausbau bei der Bahn, weil alle drei Minuten irgendwo ein Zug, das System

ist ja genau so voll. Aber das muss ausgebaut werden und hat dann eine andere #00:16:07-0# (Kapazitäts~) als wenn wir Automobil #00:16:10-2# (Worte). Also wir können dort noch 20, 30, 40 Prozentsprünge machen. Das geht mit Automobilsystem nicht mehr. #00:16:18-5#

#00:16:18-8# Interviewer: An Kapazitätssteigerung, oder? #00:16:21-0#

#00:16:21-2# Person 1: Ja, ja. Und wenn hier, auch wenn wir hier über Autobahnen reden, da sind vielleicht 20 Prozent drin. #00:16:27-4#

#00:16:27-6# Interviewer: Das ist, Sie meinen also das 20 Prozent kann die Strasse noch aufnehmen? #00:16:32-2#

#00:16:32-5# Person 1: Kann die Leistungsfähigkeit einer Strasse oder eines Systems gesteigert werden, richtig. #00:16:36-9#

#00:16:37-0# Interviewer: Und die Leistung wäre dann die Kapazität, die Anzahl der Automobile aufzunehmen oder die Zahl... #00:16:41-9#

#00:16:42-2# Person 1: Das wäre dann, ja, ich sage mal dann reden wir in Fahrzeugen pro Stunde, einem Querschnitt zum Beispiel. Und das geht dann natürlich über die Länge der Strecke dann mit in die Leistung ein. Also Fahrzeugkilometer pro Stunde. Aber eben, wir waren hier bei so Konzepten oder was wird passieren. Ich sage, wir müssen mit anderen, mit anderen Systemen in langen und in kurzen Fahrten denken. Also was ich mich hier jetzt bewege ist was ganz anderes, als wenn ich von hier in die Zentralschweiz fahre oder nach Italien oder sonst irgendwas. Heute macht man alles mit dem gleichen Verkehrsmittel. Das Automobil. #00:17:21-6#

#00:17:21-9# Interviewer: Und warum machen wir das? #00:17:23-2#

#00:17:23-4# Person 1: Bequemlichkeit. Und ich kann noch, ich komme noch irgendwie durch. Es ist die Bequemlichkeit und es ist, dass ich dort hin komme ans Ziel. Nicht mehr unbedingt, also wenn wir jetzt wieder bei Basel sind, ich kann hier nicht mehr parkieren, aber das sind so die kleinen Massnahmen. Aber sicherlich wird sich das #00:17:44-2# (Wort) und dann das Kostenargument. Also irgendwo die Systemkosten. Wenn ich ein Automobil habe und darf nur noch im Monat 20 Kilometer fahren, dann macht es natürlich auch keinen Sinn mehr das Automobil zu halten. Das sind so die. Und ich meine so City oder wie heisst es bei uns, Mobility oder Stadtmobil oder sowas, das sind ja die Systeme, die auf sowas spekulieren dann. Was ja auch wieder Sinn macht. Es gibt noch kein #00:18:12-4# (Wort), aber vielleicht ein Zweier oder so. #00:18:14-9#

#00:18:15-4# Interviewer: Ok, dazu kommen wir vielleicht später. Ich will nochmal über diese Dynamik dann sprechen, falls Sie da auch eine Einschätzung machen können. Noch weitere Konzepte, kommt Ihnen da noch was in den Sinn oder andere Technologien? #00:18:29-4#

#00:18:29-8# Person 1: Also mit Verbesserung von Langsamverkehr hatte ich das gesagt. Logistiksysteme ist für mich das eine, weil Güterverkehr, Nutzverkehr ist auch ein grosser Aspekt. Und eben das mit der Dezentralisierung, das sind die Drei wesentlichen hier, an die ich hier glaube. #00:18:47-0#

#00:18:47-1# Interviewer: Die Dezentralisierung... #00:18:48-4#

#00:18:48-5# Person 1: Dezentralisierung, ich sage, andere Systeme für weitere Entfernungen als für kurze Entfernungen. Also was wir diskutiert hatten. #00:18:58-2#

#00:18:58-4# Interviewer: Das heisst also, man braucht, das Umdenken bei Leuten beutetet, dass sie sich auch bewusst werden müssen: Ok, es gibt unterschiedliche Verkehre die wir machen und die werden halt mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln bewältigt und nicht nur mit dem Auto. #00:19:10-7#

#00:19:11-0# Person 1: Wie wir's früher eigentlich hatten. Also aus meiner Kindheit weiss ich noch, wir hatten in der Verwandtschaft einen VW-Käfer und den hat der Vater mal gekriegt am Sonntag und dann der. Aber die Woche, Wochentagsfahrten waren ganz andere Verkehrsmittel. #00:19:26-3#

#00:19:26-7# Interviewer: War das aufgrund wahrscheinlich des Preises? #00:19:29-9#

#00:19:30-3# Person 1: Damals hatten wir halt noch kein Auto gehabt. Das war zu teuer. Ja, ja. Aber das sind jetzt andere Argumente, aber auch sowas wird es sicherlich, wie gesagt aus anderen Gründen wieder kommen. Denn dass man jetzt einfach die ganze Welt mit Autos vollstopft, das macht ja auch keinen Sinn. #00:19:46-6#

#00:19:46-8# Interviewer: Ist die Elektromobilität nicht vielleicht eine gewisse Strategie des, der Autoindustrie, die darauf abzielt, die Automobilität doch aufrecht zu erhalten? Weil ich meine, wenn die Rohstoffpreise steigen und dann die Energie vielleicht aus erneuerbaren Energien vielleicht billiger wird, dass man doch dann das Auto sich leisten kann. #00:20:11-1#

#00:20:11-4# Person 1: Sicherlich. Wobei ich meine nicht nur die Automobilindustrie, sondern das ist ein technologischer Aspekt. Also es ist nur der Aspekt der Energie. Das brauch ich aber woanders auch. Meine Frau will jetzt ein E-Bike. Also das ist, Sie hatten ja gesagt vier Aspekte und das ist der Technologische. Klar macht die Automobilindustrie muss dorthin gehen oder will dorthin gehen. Deshalb, das ist der Antrieb und dann gibt es noch das, was in der Forschung bei den Grossen oder den innovativen Automobilherstellern sind eben solche Systeme, die ich erwähnt hatte mit diesen, mit der Autopilotisierung, dass man sagt, das sind Systeme, wo ich natürlich dann, da komme ich in irgendwas, was systematisch zwischen Massenverkehr und Individualverkehr liegt. #00:21:01-5#

#00:21:01-9# Interviewer: Und können Sie sich da was vorstellen für die Zukunft? #00:21:07-1#

#00:21:07-2# Person 1: Ja. Aber wie gesagt, vor allem das System Automobil im Fernverkehr und für den Nahverkehr spielt das Automobil für mich keine grosse Rolle. Sondern eigentlich wirklich nur für Ausnahmen oder Sonderfälle. Oder wenn ich hier drei Kisten mit Ordner mit nach Hause nehme, dann. #00:21:25-0#

#00:21:25-3# Interviewer: Macht es dann nicht vielleicht irgendwie Sinn, so ein Taxisystem... Also wir haben ja Taxisysteme heutzutage, aber die sind teuer. Ich meine, wenn man zwei drei Kisten mitnehmen muss, dann braucht man doch kein Auto. Dann kann man doch ein Taxi nehmen, oder? #00:21:40-5#

#00:21:41-1# Person 1: Ja, das wäre auch oder sowas wie Mobility. So was, ja. Wobei ich, ich bin froh, dass ich zu Hause ein Auto habe. Wo ich was reinschmeissen kann. Das steht auch meistens.

Aber eine Garage ist nicht so schlimm, sage ich. Aber, ja, ich kann sie überall auf der Strasse hinstellen. #00:21:59-5#

#00:21:59-6# Interviewer: Und natürlich auf die Freiheit wollen Sie nicht verzichten. #00:22:03-6#

#00:22:04-1# Person 1: Nein, will ich nicht, um ehrlich zu sein. Aber man muss halt sehen oder bleiben wir vielleicht mal bei Leuten, die ein Auto haben. Wie schaffe ich es, dass die das nicht für jede Fahrt benutzen? Das ist ja das nächste, was man machen muss. Also was führt dazu, dass ich meine Fahrten intelligent plane. Und da kommen wir sicher auf was, was sie dann auch machen. Irgendwo der Kostenaspekt. Also dieses budgetieren von Fahrten, dass sie irgendwas kostet und das wird sicherlich ein Thema sein in der nächsten Zeit. Aber was ja jetzt auf einer lustigen politischen Ebene getrieben wird in Deutschland, dass wird sicherlich. Was man in der Schweiz nicht mehr im Moment bei Behörden nicht benutzen darf, dieses Roadpricing, das wird sicherlich in irgendeiner Form kommen. Trassenbenutzung. Was die Bahn jetzt macht, indem sie sagt: 'Ich bezahl eine Trasse zu einer bestimmten Zeit an einem bestimmten Ort, die ist dann unterschiedlich bepreist', das wird auch im Autoverkehr kommen. #00:23:10-5#

#00:23:10-6# Interviewer: Ich meine das ist die Infrastruktur, die nicht mehr ausgebaut werden kann. Die muss irgendwie effizienter genutzt werden. #00:23:17-5#

#00:23:17-7# Person 1: Und das sind natürlich dann, das sind dann Gesellschaften die fragen, die sich stellt. Da bin ich ein bisschen überfragt. Also ist es sinnvoll, dass einer, der genügend Geld hat sich das Haupttrasse kaufen kann und einer, der es eigentlich bräuchte, kann sich das nicht leisten. Das sind gesellschaftliche Probleme. Ich weiss nicht, ob bei Ihnen sowas nachher eine Rolle spielt. Bei Ihren vier Punkten. #00:23:42-8#

#00:23:42-9# Interviewer: Ich meine man darf nicht aus diesen #00:23:45-6# (Wort) hier rausfahren, weil dann auch dem sozialen Aspekt schaffen wir dann Benachteiligung. Dann sind manche Menschen halt benachteiligt. #00:23:55-2#

#00:23:55-4# Person 1: Und da ist natürlich dann die grosse Frage: Wie empfindet das der Einzelne? Wie empfinde ich das, wenn ich, ich sage gegängelt werde? Ich will doch jetzt fahren. Ich darf nicht oder es kostet mich zu viel. Der darf, der verdient eh genug. #00:24:10-8#

#00:24:11-1# Interviewer: Kann es zu irgendwelchen gesellschaftlichen Unruhen oder Unbalancen führen? #00:24:16-8#

#00:24:17-3# Person 1: Ja. Glaube ich schon. Also zumindest Unzufriedenheit. Ich weiss nicht, ob es da Umstürze deswegen geben wird. Aber das hat sich einen gesellschaftlichen Aspekt. Den ich so nicht diskutieren kann, aber da bin ich sicher, dass das. Uns hier geht's ja gut in der Schweiz, sage ich mal. Aber wenn man über sowas wie Mexico-City redet, weiss nicht, #00:24:40-3# (Worte). Das sind gesellschaftliche Aspekte. #00:24:44-4#

#00:24:44-7# Interviewer: Das heisst also, man müsste, damit man dann dem entgegenwirkt, dann auch der anderen Schicht quasi dann auch diese Mobilität gewährleisten, eine zumutbare Mobilität. #00:24:58-9#

#00:24:59-2# Person 1: Auf irgendeine Art, ja. Also ich meine, ich sehe es fast wie Sozialsysteme heute. Ich meine, ich verdiene gut, ich zahl viele Steuern, damit andere, die weniger verdienen und keine steuern zahlen irgendwas davon haben. Also in die Richtung gehört es wahrscheinlich. Aber da muss irgendwas sein. Ja, man kann ja sagen, gewisse Mobilität ist sicherlich Grundbedürfnis. #00:25:22-2#

#00:25:22-5# Interviewer: Das heisst, es ist, ich meine Mobilität hat ja auch gewisse Aspekte dann für die Wirtschaftlichkeit oder für die Wirtschaft. Also die muss halt beibehalten werden, damit die Wirtschaft wieder aufrecht erhalten werden kann. Ist das so? #00:25:35-3#

#00:25:35-7# Person 1: Ja. #00:25:35-8#

#00:25:35-9# Interviewer: Gibt es da einen kausalen Zusammenhang irgendwo? #00:25:38-8#

#00:25:38-9# Person 1: Meine ich schon. Also das werden Sie bei Ihren Interviews mit Wirtschaftsvertretern sicherlich sehr stark merken. Das glaube ich auch, weil ich merke es ja auch. Obwohl man jedem eine Mail schreiben kann, man muss reisen. Und wir reisen immer mehr. Wir sind ja heute nur noch schweizweit unterwegs. Also für einen Job, wo ich muss sagen, ich könnte es ja mit Plänen machen hier. #00:26:06-5#

#00:26:07-7# Interviewer: Diese Reduktion der Automobilität. Stellen Sie sich vor einen Faktor 10. Ist das in der Stadt möglich? Weil Sie haben gesagt, Umland, da muss man anders denken. Also für diese langen Strecken muss dann ein Verkehrsmittel wie Auto dann zur Verfügung stehen. Aber dann in der Stadt, wäre so eine Reduktion möglich? #00:26:35-5#

#00:26:35-9# Person 1: Also diese Automobilität. Faktor 10 ist natürlich heftig. Und ich sage mal, wenn wie jetzt unsere optimierten Systeme anschauen oder die Leistungsfähigkeit unseres Strassensystems und das um Faktor 10 zu reduzieren. Da müssen Sie eigentlich alles zurück bauen. Damit da keiner mehr durchfährt. Faktor 10 finde ich sehr sehr heftig. Ich sage mal so, ich wäre schon froh über Faktor 2 oder sowas. Aber Faktor 10, das heisst, wenn Sie 1600 Fahrzeuge pro Stunde auf eine Hochleistungsstrasse angenommen, haben Sie in Zukunft 160. Das ist eine lustige Erschliessungsstrasse. #00:27:22-1#

#00:27:22-3# Interviewer: Aber ich meine, wenn man halt diese Wege entsprechend steuert, wie Sie das gesagt haben, durch andere Konzepte, durch optimierte vielleicht öffentliche Verkehrssysteme oder Langsamverkehr, vielleicht brauchen Leute keine Autos mehr in der Stadt. Also das heisst, man braucht dann nicht mehr 100.00 Autos in Basel-Stadt sondern nur 10.000. #00:27:45-6#

#00:27:46-1# Person 1: Autos, ja. Also statt 100 brauchen sie nur noch zehn, aber voraussichtlich die Anzahl Wege geht nicht entsprechend zurück. Also die persönlichen Wege, aber das sind ja zwei Aspekte. Das eine ist: ich bewege mich besser, also mit einem richtigen Verkehrsmittel. Ich nutze besser aus, ich sage mal der technische und der zweite ist ja was anders. Das ist sicherlich das Raumplanerische zukünftige Bild, dass über so eine wiederum, ich sag mal nicht Spezialisierung innerhalb der Stadt sondern wieder eine Vermischung innerhalb der Stadt, dass weniger Wege notwendig wären. Also da sind wir dann bei der ursprünglichen Mobilität. Dass sie gar nicht mehr soweit und irgendwo hin müssen, sondern dass ich das selber habe hier. Das sind ja die beiden. Und

wenn man sagt, Faktor 2 mal Faktor 2, da sind wir ja schon bei vier. Faktor 2 durch technologische Aufrüstung und Faktor 2 durch raumplanerische Aufrüstung, dann kommen wir auf die Hälfte von Ihrer zehn. Dann hätten Sie schon was erreicht. #00:28:49-8#

#00:28:50-0# Interviewer: Also das ist die Frage, weil der Faktor 10 ist angeschlossen an die Arbeiten vom Wuppertaler Institut. Aber die haben auch Faktor 4 gehabt, der Ulrich von Weizäcker damals. #00:29:03-5#

#00:29:03-8# Person 1: Ah ja, war jetzt einfach so ein Schnellschuss von mir. #00:29:07-9#

#00:29:08-7# Interviewer: Welche Dynamik wird bei der Durchsetzung dieser Mobilitätskonzepte, die Sie jetzt gerade aufgelistet haben erwartet? Ihrer Meinung nach. #00:29:19-8#

#00:29:20-1# Person 1: #00:29:20-9# (Worte) #00:29:24-4# Langsam. Also ich will Ihnen da den Schneid nicht wegnehmen, aber die Leute sind ja träge. Also, mein Kopf der reagiert ja sehr, sehr träge und mein Bauch reagiert sehr, sehr träge. Ich weiss zwar, dass das alles wünschenswerte wäre, aber das geht einmal von der Person her, von den Handelnden und zum Zweiten speziell hier Schweiz, wenn ich hier jahrelange Planungspraxis hier, wenn sie was planen, dann geht es ein Vielfaches von Jahren bis es umgesetzt wird. Also das ist so der zweite Aspekt. Wie reagiert nachher auf Konzepte die Politik und nachher die Umsetzung in der Verwaltung und nachher bis es angelaufen ist. Also das geht sicherlich sehr lang. #00:30:13-2#

#00:30:13-5# Interviewer: Was müsste passieren damit das überhaupt passiert? Ich meine die Gesellschaft ist hier die Nachfragerseite letzten Endes. #00:30:20-6#

#00:30:20-8# Person 1: Dann kämen wir oder Sie als Planer oder die Verwaltung muss natürlich dann an die Angebotsseite ran. Also sprich die Alternativen, was wir erläutert hatten, die Alternativangebote müssen vorhanden sein, müssen besser sein. Und dann halt push and pull. #00:30:41-4#

#00:30:41-7# Interviewer: Kann das aber von der Gesellschaft selbst kommen? Also können die sich irgendwann mal irgendwie anders überlegen? Oder welche Situation müsste eintreten? #00:30:59-1#

#00:30:59-9# Person 1: Von der Gesellschaft, was meinen Sie mit der Gesellschaft jetzt? #00:31:02-2#

#00:31:02-3# Interviewer: Ja, dass sie zum Beispiel sagen: 'Ok, das Autosystem ist für mich jetzt nicht mehr lohnenswert. Ich brauche jetzt etwas anderes'. Dann wird halt was anderes nachgefragt. #00:31:14-7#

#00:31:15-0# Person 1: Ja, aber das Angebot muss vorhanden sein. Ich benutze mein Auto ja dann, wenn ich meine, es bringt mir einen Vorteil. Wenn ich sehe, was anderes ist vorteilhafter, was vorhanden ist, dann Benutzer ich das. #00:31:32-5#

#00:31:32-9# Interviewer: Also quasi subjektiver Nutzen irgendwo. #00:31:36-1#

#00:31:36-4# Person 1: Subjektiver Nutzen, natürlich. Ich reagiere ja als Benutzer, sehe ich mein eigenes Wohl wahrscheinlich sehr stärker, als wenn ich ein sehr guter Mensch bin und sage: 'Nein, nie ein Auto #00:31:49-9# (kaufe)'. #00:31:52-1#

#00:31:52-3# Interviewer: Das ist also der Nutzen aus den anderen Bewegungsmitteln. #00:31:57-3#

#00:31:57-6# Person 1: Der Nutzen muss vorhanden, muss erkennbar sein. Meine Kosten müssen höher sein für die Benutzung meines eigenen Fahrzeugs. Also was man dort macht. Die Kosten im Sinne von, was Stieg-um jetzt macht ist, ich will die Kapazitäten reduzieren, ich will die Geschwindigkeiten voraussichtlich nochmal reduzieren fürs Automobil. Also, das sehe ich auch als Kosten. #00:32:23-9#

#00:32:24-2# Interviewer: Sie haben gesagt Zeit und Geld. #00:32:25-7#

#00:32:25-9# Person 1: Richtig, Zeit und Geld sind die Nutzerkosten. Aber das wird ein langsamer Prozess sein. #00:32:32-7#

#00:32:32-9# Interviewer: Erzählen Sie ein bisschen über dieses Stieg-um und über die Zielsetzungen und wie Sie das sehen zum Beispiel. Also das waren jetzt gute Einblicke, finde ich. #00:32:41-3#

#00:32:41-4# Person 1: Was ich bisher gesehen habe, macht es ja genau die beiden Sachen, dass es sagt, was Alternativmöglichkeiten sind. Wo sind im Sinne, und das ist jetzt diese neue Arbeit, was ja ausgeschrieben war, wo sind Möglichkeiten im Automobil und im Strassensystem selbst technologisch diese Widerstände zu erhöhen. Hier diese Baracke umzustellen. Ich glaube daran arbeiten die und ich sage, dass wird wahrscheinlich sehr lang gehen, denn da sind jede Menge Widerstände. Nicht nur Baselland sondern intern. #00:33:16-9#

#00:33:17-2# Interviewer: Das war jetzt eine neue Ausschreibung gewesen? #00:33:23-2#

#00:33:23-3# Person 1: Das war eine, die ist jetzt gerade abgegeben an einige Büros. Wie, die kennen Sie nicht? #00:33:29-4#

#00:33:29-6# Interviewer: Ich glaube, die habe ich noch nicht... #00:33:31-8#

#00:33:31-8# Person 1: Wie kann ich den Strassenraum so beeinflussen, dass ich die Verkehrsleistung, und das sind hier Fahrzeuge mal Kilometer pro Tag, reduzieren kann und wie gross kann das sein. Denn die haben ja hier nicht den Faktor 10 sondern zehn Prozent. Also ein bisschen was anderes, aber wie kann ich die erreichen. Denn man hat ja jetzt so immer ganz klein bisschen immer plus minus. Also, Sie sehen, wir arbeiten ja schon hier auf der planerischen Seite und auf der Administrationsseite, als sehr sehr kleine Bereiche. Ich sage mal ein jahrelanger Prozess. Deshalb sage ich, habe ich hier langsam angestrichen. Bei der Frage waren wir vorher. #00:34:14-5#

#00:34:14-7# Interviewer: Die Voraussetzungen, um diese zehn Prozent Reduktion zu erreichen jetzt mit dem Stieg-um. Also was glauben Sie, was muss da passieren? #00:34:32-3#

#00:34:32-5# Person 1: Bei dem baselstädtischen Konzept jetzt? Also.. #00:34:36-7#

#00:34:36-8# Interviewer: Oder wo sehen Sie die Hindernisse erst mal? #00:34:38-8#

#00:34:39-1# Person 1: Hindernisse sehe ich einmal im, auf der ersten Seite Alternativangebote. Da fehlt ja ein kapazitätsgrosses Verkehrsmittel, sprich die zum Beispiel Herzstück oder Verbindung, dass man S-Bahn, was Massentransport und schnelle Massentransport garantieren kann, dass man das ausbaut. Also da geht es sicherlich nochmal 20 Jahre bis das richtig vollständig zur Verfügung steht, dass ich wirklich grosse Kapazitäten abdrücken kann auf das Verkehrsmittel. Das sind die einen Hinderungsgründen. Die anderen sind die, was wir vorher gesagt haben: die in jeder Person sind. Meine Bequemlichkeit und meine Kostenrechnung. Die wahrscheinlich in den meisten Fällen fürs Automobil ausgeht. Und was da die Stadt machen kann, die kann ja nicht die Kosten ändern. Also die monetären Kosten, sondern nur, dass sie sagt: 'Du musst jetzt gegenüber dem Fahrrad und gegenüber dem ÖV musst du relativ mehr Zeit brauchen mit dem Automobil'. Das ist so wohl das Konzept. #00:35:43-2#

#00:35:43-3# Interviewer: Also auf der Preisseite nein, weil Sie, Sie meinen hier das Mobility Pricing, oder? #00:35:48-3#

#00:35:48-5# Person 1: Ja, das können sie nicht machen. Sie können ja den Benzinpreis und den Automobilpreis nicht verändern. Das geht nicht. #00:35:54-5#

#00:35:55-0# Interviewer: Aber Parkraum. #00:35:56-4#

#00:35:56-6# Person 1: Ja, aber den gibt es eigentlich nicht mehr. Also ich kann ja nur parkieren indem ich hier einen Parkplatz am Haus habe. Also das ist, ich sage, dass ist zum grossen Teil ausgereizt. Das ist bereits ausgereizt für Basel. #00:36:10-8#

#00:36:11-0# Interviewer: Aber dieses Mobility Pricing, das wird kein Thema sein für Basel, oder? #00:36:13-6#

#00:36:13-8# Person 1: Ich gehe davon aus, nein. Im Moment nicht. Ich sage mal, die nächsten fünf oder vielleicht auch zehn Jahre nicht. #00:36:19-8#

#00:36:20-1# Interviewer: Aufgrund der... #00:36:21-2#

#00:36:21-9# Person 1: Es gibt keine Gesetzgebung dafür und es ist sicherlich im Moment technisch schwierig umsetzbar. Also ich sage, da kommt der technologische Aspekt dazu, dass das sicherlich noch Jahre geht. #00:36:36-1#

#00:36:36-3# Interviewer: Der eine Aspekt ist Basel-Stadt, aber das andere ist dann Baselland, weil die Verkehre kommen dann von Ausserhalb. Oder Baselland, Solothurn, Frankreich, Deutschland. Was sind da die Hindernisse oder Voraussetzungen? #00:36:49-7#

#00:36:50-0# Person 1: Da möchte Basel-Stadt ja, möchte die einfach puffern an einer Eingangsachse. Ich nehme, was ich gehört habe ist, dass sich Baselland vor allem dagegen wehrt, weil sie dann eigentlich nicht mehr in die Stadt reinkommen und ja Basel-Stadt sagt natürlich, ich glaube 60 70 Prozent sind Zielverkehr und nicht mehr Binnenverkehr. Es ist fremder Verkehr. Jetzt nochmal wieder #00:37:22-8# (Worte) des Gewerbetreibenden. Ich will natürlich, dass einer von Baselland zu mir reinkommt nach Basel-Stadt mit dem Auto. Was mitnimmt. Das nimmt... oder was war die Ausgangsfrage? Ich weiss es gar nicht mehr. #00:37:35-0#

#00:37:35-2# Interviewer: Ist das eigentlich sinnvoll, diese Einfahrtsachsen quasi Stadttore wieder einzuführen? #00:37:46-5#

#00:37:46-8# Person 1: Ich meine, man sollte nicht unbedingt die behindern sondern die müssten in ein grösseres Konzept. Aber wahrscheinlich ist es die Massnahme, die am einfachsten im Moment technisch durchführbar ist. Man findet sicherlich, ich kenne auch zwei drei Achsen, wo man das machen kann, wo man die aufstellt und dann sagt: 'Jetzt puffere ich dich schön rein'. Und ich sage mal, in einer ähnlichen Form, nicht unter dem, mit dem Hintergrund gibt's das schon in Zürich. Wir haben das Gleiche in St. Gallen jetzt gerade untersucht, wie puffere ich den Verkehr. Aber nicht unbedingt verdrängen sondern ich will, dass er irgendwo angehalten wird, damit im Zentrum der Verkehr richtig fliesst. Das ist was anderes und nicht den umzustellen sondern das waren verkehrstechnische Konzepte. Und Zürich sagt: 'Ich will den eigentlich immer gepulkt weitergeben können'. Also der soll mir und das ist, was wir noch gelernt hatten als Verkehrstechniker, möglichst ausnutzen der Verkehrsanlage. Der soll sich überall anmelden und wenn der Pulk vorhanden ist, wird er weitergeschoben. Dann kriegt er sein Zeitfenster. Sie merken, es geht ein bisschen fast wie ein Bahnsystem. Und was ich auch immer wieder sage, die Autos müssen Pulk sein und sich im Pulk weiterbewegen. Und nicht ein Einzelfahrzeug, dass sehr viel ein grosses Zeitfenster braucht relativ. Und dann nur als Einzelfahrzeug weiterkommt, aber das wäre Ausnutzen von Kapazitäten. #00:39:11-8#

#00:39:12-0# Interviewer: Und das erreicht man durch diese Dosierungsanlagen oder welche Möglichkeit besteht da? #00:39:16-9#

#00:39:17-1# Person 1: Das ist die eine Möglichkeit, dass man sagt: 'Ja, jetzt kriegt der ein Zeitfenster'. Das sind 30 Autos, denn kann ich ein schönes Zeitfenster bereitstellen, die schiebe ich jetzt durch. Aber das ist was anderes als das hier. Das ist reine Verkehrstechnik. Wie bewältige ich, weil die Kapazität ausgenutzt ist. Hat aber mit dem nichts zu tun. Basel will eigentlich was anderes, meine ich. Basel will, ich sage mal, jetzt in Anführungszeichen "den Autofahrer solang quälen bis er sagt 'jetzt nehme ich das Fahrrad'". Und will ihn zurückhalte dort. Oder will auch abbauen in einzelnen Knotenpunkten dort. Was auch durchaus verständlich ist, es geht in diese Richtung. Also die zehn Prozent Richtung. #00:40:00-1#

#00:40:00-3# Interviewer: Warum ist das verständlich? #00:40:01-6#

#00:40:01-8# Person 1: Ja, sie haben den politischen Auftrag. Politischen Auftrag und wir reden ja auch. Unsere Eingangsfeststellung war ja, wir haben zu viele Fahrzeuge in der Stadt. Also aus vielen Gründen. Und zu viel Fahrzeugskilometer auch. Nicht Menschenkilometer wahrscheinlich sondern Fahrzeugkilometer. Das hatten wir ja ganz am Anfang diskutiert. #00:40:24-8#

#00:40:25-0# Interviewer: Sagen Sie mir nochmal, Sie haben gesagt die Zielsetzung von Baselland und Bastel-Stadt sind völlig unterschiedlich. Also da gibt es einfach mal kein quasi Kompromiss oder was? #00:40:38-9#

#00:40:39-1# Person 1: Das müssen Sie die Politiker fragen. Ich sehe das als Planer einfach so, dass Baselland ist sehr Autoaffin und Basel-Stadt das Gegenteil. Und wir leben natürlich hier, ja, Sie kennen es #00:40:52-3# (Worte). Wir leben hier auf der Grenze. Das St. Jakob Stadion ist direkt auf der Grenze. #00:40:58-6#

#00:40:58-9# Interviewer: Aber dann, wie kann man diese beiden Stellen oder diese zwei unterschiedlichen Sichtweisen vereinen? #00:41:09-0#

#00:41:09-3# Person 1: Baselland hat halt das Problem nicht. Hat das Problem nicht, dass es eine Stadt hat, die überfüllt ist. Ich weiss nicht, wie man das vereinigen kann. #00:41:18-7#

#00:41:19-1# Interviewer: Kann man irgendwelche Mechanismen herbeiführen oder machen, die es dann vielleicht vereinfachen würden, da zwischen Basel-Stadt und Baselland zu einer zu Zusammenarbeit zu kommen, damit man dann quasi zusammen am gleichen Strang ziehen kann? #00:41:39-0#

#00:41:39-1# Person 1: Ich meine schon, wenn man zum Beispiel sagt: 'Wir wollen Mobilität gewährleisten, aber die muss nicht automobil sein'. Und das man dann sagt, ja, das Angebot an anderen Verkehrsmitteln, also Baselland macht ja auch mit bei Regio S-Bahnausbau. Das man sagt, dort muss der #00:41:54-9# (Kapazität~) sein, wenn wir Kapazitätszuwachs brauchen. Basel-Stadt sagt ja Reduktion. #00:42:00-8#

#00:42:00-9# Interviewer: Aber trotzdem, Baselland wird nach wie vor das Problem haben, dass die Leute dann ihre eigene Garage haben, ihr eigenes Auto davor stehen und natürlich die aus Bequemlichkeit werden sie einfach das Auto nehmen, auch wenn da... #00:42:11-7#

#00:42:11-8# Person 1: Da müssen wir den Ansatz nehmen, den wir diskutiert hatten: Wie kann man den Einzelnen dazu bringen, dass er das bessere Verkehrsmittel wählt? #00:42:18-0#

#00:42:18-2# Interviewer: Aber ist Baselland bereit, was in der Richtung zu machen? #00:42:21-7#

#00:42:21-8# Person 1: Weiss ich nicht. Ich sage mal, Baselland braucht ja nicht #00:42:28-5# (Worte), wenn einer von Arlesheim nach Arisdorf will. Denn dort ist die Kapazität vorhanden, aber wenn er nach Basel-Stadt will und dann wäre ja Basel-Stadt wieder, ich sage mal, Teamchef. #00:42:51-7#

#00:42:52-1# Interviewer: Was... Ja? #00:42:53-5#

#00:42:53-6# Person 1: Ich überlege gerade, es ist ja hier so ein bisschen die, also die Priorität, auf wessen Gebiet bin ich. Und ich glaube Baselland sagt nur: 'Ihr dürft uns nicht in unseren Kanton rein strahlen'. und das ist wohl das Problem. Gerade wenn man so diese Enge, diese enge Agglomeration, diese Grenzen mit in der Agglomeration drin hat. Ich nehme an, es wird sich ergeben, aber so genau kenne ich die politischen Diskussionen nicht. #00:43:30-8#

#00:43:31-0# Interviewer: Was würde Ihnen nochmal so in den Sinn kommen, was Sie mir mitgeben wollen? Also was müssten halt die Voraussetzungen sein dafür, dass man diesen Verkehr oder diese Mobilität also vereinbart. Also zwischen der Stadt und dem Umland. #00:43:48-1#

#00:43:48-6# Person 1: Also ich glaube die beiden Aspekte, wo wir gesagt hatten, langfristig, ich sage mal fast Systemwechsel. Dass ich auch das Angebot habe oder dass ich weiss, das Angebot im Fernverkehr ist was ganz anderes als im Nahverkehr. Das es vorhanden ist für mich, das ist klar. Einsichtig ist, ja, wenn ich in die Stadt gehe, ist das optimale Verkehrsmittel voll. Das oder das oder das. Und das Zweite ist der persönliche Schub für den Einzelnen. Also wie gesagt, ich habe gesagt, Bequemlichkeitsfaktor ist so 70 80 Prozent. Wie kann ich oder wie kriege ich das rüber, dass der einzelne sagt: 'Ja, ich verzichte auf den, weil das andere Verkehrsmittel bietet mir im Sinne von minimale Kosten, im Sinne von hohe Geschwindigkeit zum Beispiel, die besseren Voraussetzungen. Und das eine ist rein Planerarbeit und das andere ist so, in gesellschaftliche, soziale Dinge oder Mobilitätsvorsorge oder Kosten der Mobilität. Also diese Diskussionen, dass sind die beiden Stränge, wo es in Zukunft hingehen muss. #00:45:02-8#

#00:45:03-1# Interviewer: Das ist aber Ihre Meinung nach auch wünschenswert so eine Entwicklung? #00:45:08-0#

#00:45:08-0# Person 1: Ja, ich sage, es ist fast unabdingbar. Also wenn man daran denkt, die Entwicklung kann ja nicht weitergehen so. Wenn wir über 50 Jahre reden oder irgendwas. #00:45:19-5#

#00:45:19-7# Interviewer: Also schon die Überlegung Faktor 10, auch wenn das irgendwie natürlich provokant ist und sehr sehr weit geht, ist schon die Überlegung, die man... #00:45:29-6#

#00:45:30-3# Person 1: Ja, ob das jetzt zehn ist oder acht oder vier, dass sei ja dahin gestellt, aber sicherlich in so eine Richtung soll es gehen. Oder wenn Sie Megastädte nehmen. Die haben natürlich ein Wachstum von über Faktor 10. Und wenn man dann reduziert auf Faktor 10 oder 11, ist man immer noch auf dem Ist-Zustand. #00:45:51-1#

#00:45:51-3# Interviewer: Was ich noch fragen wollte zum Abschluss. Können Sie vielleicht nochmal kurz ein wenig über den Artikel erzählen, was Sie mit Ihrem Sohn geschrieben haben? #00:46:01-1#

#00:46:01-2# Person 1: Also das war ein technologischer Artikel. Ich gebe es Ihnen aber mit. Das ist ganz kurz, weil das ist sehr populistisch gehalten. Er erforscht Elektromobilität am Fahrzeug, also sprich: Wie optimiere ich Motoren und die Ausrüstung der Fahrzeuge von den (Antonio Set) Karlsruhe und ich bin eben Verkehrstechniker. Wir sagen und das wird natürlich auch schon zum Teil erforscht, Sie sehen es hier ein bisschen an dem Bild, die Fahrzeuge werden in Zukunft in solchen Pulks herumfahren, fast wie ein Zug oder eine S-Bahn. Und die heften sich so zusammen, wie sie ihr Ziel eingeben technologisch. Ich sage, ich drücke hier nur noch: 'ich will nach Zürich' und dann komme ich in den richtigen Pulk, der mich dann irgendwann ausspuckt. Und der Gag dran ist, dass die induktiv laden. Das heisst, das Problem heute ist natürlich bei den Elektrofahrzeugen, die halten nur so bestimmte Kilometerleistung und wenn man die induktiv lädt, was ja die Bahn zum Teil auch schon machen, und hier irgendeine Induktion reinlegt, dann könnten die, das ist hier ein bisschen lustig gezeichnet, von der Energie direkt ihre Energie wieder beziehen. Fast energieautark fahren. Das war so ein bisschen. #00:47:15-5#

#00:47:15-7# Interviewer: Und sind sie dann autonom, die Fahrzeuge? #00:47:18-1#

#00:47:18-4# Person 1: Die sind nachher wieder autonom. Die klinken sich aus und können autonom weiterfahren. Denn daheim will ich zu meiner Garage, also letzte Meile brauche ich ja nichts. Das ist wirklich das Gegenteil von dem, was Sie machen. Das ist eine Optimierung oder Maximierung der Kapazitäten, aber auf vorhandenen Anlagen. Dass ich nicht ausbauen muss. #00:47:37-8#

#00:47:38-0# Interviewer: Die Frage ist, weil ich meine, da gehen Sie davon aus, dass man das autonome Auto auch besitzt? #00:47:43-4#

#00:47:43-6# Person 1: Ja, aber das wird, das sagt uns die Industrie in zehn Jahren, stellen sie nur noch Fahrzeuge her, die solche, die die Voraussetzungen mitbringen. Das heisst, in 20 Jahren, wenn die anderen wieder abgelöst sind, ist es soweit. #00:47:56-0#

#00:47:56-3# Interviewer: Meine Frage ist noch: In einer Stadt, macht es auch Sinn, dass man autonome Fahrzeuge besitzt oder gibt es eine Möglichkeit oder Konzept? #00:48:04-2#

#00:48:04-3# Ich meine nein. Das ist, deswegen habe ich gesagt, mein Fahrzeug für lange Strecken wird in Zukunft ein anderes sein. In der Stadt macht es Sinn. Das ist der Autopilot wo ich hinsitze und der parkiert ein. Das ist quatsch. Das brauche ich nicht. Solange ich noch gehen und laufen kann, brauche ich das nicht. #00:48:22-0#

#00:48:22-3# Interviewer: Aber so zum Beispiel so ein Ruf-Taxi-System? #00:48:24-5#

#00:48:24-7# Person 1: Ja klar. Das ist technologisch was anderes. Hatten wir ja auch gerade eingangs gesagt: Die Belegung des Fahrzeugs ist eine falsche. Also das einer oder 1,4, wissen wir heute, sitzen drin, das ist ein quatsch. Da müssten vier drin sitzen. Und solche automatischen Systeme, ja, auf jeden Fall. #00:48:47-7#

#00:48:47-8# Interviewer: Stellen Sie sich sowas vor oder ist das eher nur ein Wunschdenken? #00:48:51-7#

#00:48:51-8# Person 1: Nein, weiss ich nicht. Das ist für mich sowas, was wir auch gesagt hatten: City-Logistik, was es ja für Güterverkehr gibt, muss es sicherlich für Personenverkehr geben. Aber da kenne ich mich nicht aus. Da könnten Sie ja dann als Logistiker, ja, erforschen, erfinden.

Person 1: Ich arbeite bei der Kantons- und Stadtentwicklung, bei der Fachstelle Grundlagen und Strategien innerhalb des Präsidialdepartements. Wir erarbeiten Grundlagen und Strategien für eine nachhaltige Stadtentwicklung und sind interdisziplinär aufgestellt. Also wir sind ein interdisziplinäres Team und wir versuchen den ganzheitlichen Blick einzubringen in alle Themen, weil wir sagen, diese drei Dimensionen, die haben untereinander Wechselwirkungen und können nicht isoliert betrachtet werden. Deshalb braucht es eine ganzheitliche Blickweise. Wir sind zuständig für die Legislatur, für die Begleitung des Prozesses der Legislaturplanung. Die Legislaturplanung ist das Regierungsprogramm der Regierung, das alle vier Jahre neu geschrieben wird und wir sind auch zuständig für die Nachhaltigkeitsberichterstattung und das macht auch Sinn, weil die Nachhaltigkeit, als langfristiges Ziel, quasi die nachhaltige Entwicklung, eine Grundlage ist für die Legislaturplanung. #00:01:33-4#

#00:01:33-6# Interviewer: Können Sie vielleicht mal noch erklären, wo genau sind sie dann angehangen von der Abteilung her? Also das ist Präsidialdepartement... #00:01:47-1#

#00:01:47-2# Person 1: Ist eines von sieben von Departementen. #00:01:50-3#

#00:01:50-5# Interviewer: Und das Departement ist dann oder Ihre Abteilung ist dann für die Nachhaltigkeit oder für die Nachhaltigkeitsstrategien für die Stadt zuständig? #00:02:01-3#

#00:02:01-4# Person 1: Unsere Abteilung heisst Kantons- und Stadtentwicklung und im Präsidialdepartement gibt es keine Ämter sondern Abteilungen. Also es heisst ein bisschen anders. Unsere Fachstelle innerhalb der Kantons- und Stadtentwicklung heisst Grundlagen und Strategien und wir machen Grundlagen und Strategien zu stadtenwicklungsrelevanten Themen und auch eben für die Regierung. #00:02:27-6#

#00:02:27-8# Interviewer: Also direkt für den Regierungsrat? #00:02:31-6#

#00:02:31-7# Person 1: Im Prinzip schon. #00:02:32-7#

#00:02:32-7# Interviewer: Was ist Ihre Verbindung oder der Zusammenhang mit dem Departement für Bau- und Verkehrsdepartement? #00:02:46-0#

#00:02:46-1# Person 1: Das ist ein anderes Departement. #00:02:47-7#

#00:02:47-8# Interviewer: Also eines von diesen sieben. #00:02:50-2#

#00:02:50-3# Person 1: Genau und wir beziehen Sie auch ein, wenn wir etwas machen. Also wenn wir jetzt zum Beispiel die Nachhaltigkeitsstrategie überarbeiten, selbstverständlich beziehen wir alle anderen Departemente mit ein und jetzt im Prozess von Stieg-Um, waren wir eingeladen, jetzt weiss ich nicht genau wie diese Gruppe hiess, ich glaube Begleitgruppe. Wir waren einfach eingeladen, ein paar Leute aus der Verwaltung, das Ganze anzuhören, anzuschauen, sich einzubringen, zu reflektieren, so. Und dort habe ich auch versucht wieder so den ganzheitlichen Blick einzubringen. Das sehen wir als unsere Aufgabe an. #00:03:49-4#

#00:03:49-5# Interviewer: Verstehe. Weil Sie, ich versuche nochmal die Begriffe zu klären damit ich auch selber das verstehe. Sie meinen also Ihre Abteilung in dem Departement heisst... #00:04:05-6#

#00:04:06-2# Person 1: Kantons- und Stadtentwicklung heisst die Abteilung. Die Fachstelle heisst Grundlagen und Strategien. #00:04:13-4#

#00:04:13-5# Interviewer: Genau und dann in dem anderen Departement für Bau- und Verkehrsentwicklung gibt es diese Mobilitätsstrategie als Fachstelle, glaube ich. Das ist das Pendant nehme ich an. Hier gibt es jemanden, der dann hauptsächlich für die Mobilität oder für die Strategie der Mobilität einer Stadt zuständig ist, in der Verwaltung des Kantons und hier gibt es auch eine Fachstelle, die sich mit Grundlagen und Strategien beschäftigt. Was ist die Differenz da? #00:04:44-9#

#00:04:45-0# Person 1: Gute Frage. Wir befassen uns mit Themen, also Stadtentwicklungsrelevanten Themen, die andere Departemente nicht schon abdecken. Also zum Beispiel, jetzt sind wir schon bei Frage der Mobilität, ist für uns nachhaltige Mobilität hat zum Beispiel sehr viel zu tun mit 'Wie ist eine Stadt geplant?'. Also zum Beispiel kurze Wege, funktionale Durchmischung, die Bedürfnisse des Alltags möglichst rasch zu erreichen ohne gross Verkehr zu produzieren. Solche Sachen. #00:05:38-0#

#00:05:38-1# Interviewer: Aber da gibt es natürlich auch das andere Departement für das, das ist dann die Stadtentwicklung oder die Kantons- und Stadtentwicklung? #00:05:45-3#

#00:05:45-3# Person 1: Das sind wir, ja. #00:05:46-0#

#00:05:46-2# Interviewer: Aber ich meine jetzt gerade die Abteilungen dort am Münsterplatz. #00:05:52-7#

#00:05:52-9# Person 1: Also Städtebau und Architektur, meinen Sie das? #00:05:55-3#

#00:05:55-3# Interviewer: Ja, was ist dann der Zusammenhang hier? #00:05:58-4#

#00:05:58-6# Person 1: Die schauen solche Fragen vom Räumlichen her an vor allem. Die machen ja die Planung. Wir, bei uns sind zum Beispiel dann noch andere Faktoren relevant. Also zum Beispiel sagen wir: 'Es ist für die Leute ja nicht attraktiv in eine kleinere Wohnung zu ziehen, weil es jetzt ökologisch sondern es braucht einen Mehrwert, sonst funktioniert es nicht'. Und der Mehrwert ist zum Beispiel, dass es, eben da durch, dass es eine Siedlung ist ohne Autos, sind wir zum Beispiel bei der Mobilität, hat es mehr Platz für Freiräume. Dadurch, dass die Wohnungen kleiner sind gibt es dafür zusätzlich gemeinschaftlich genutzte Räume oder Gärten oder was auch immer. Da haben dann die Leute einen Mehrwert, also von der Lebensqualität her, soziale Netzwerke, gute starke Nachbarschaften, die sehr wichtig sind. Wenn es zum Beispiel dann am Sonntag ein Fest gibt im Garten, muss man nicht mit dem Auto irgendwo hinfahren weit weg auf einen Berg, damit man etwas erlebt, weil man hat ja hier ein tolles soziales Umfeld. Das ist spannend zu Hause zu bleiben zum Beispiel. Solche Überlegungen. Aber, es basiert alles auf Freiwilligkeit. Also unsere Idee ist eigentlich, dass es solche Angebote braucht, für die Leute, die so leben wollen. Dass es auch andere Angebote braucht für andere Lebensstile. #00:07:44-2#

#00:07:44-5# Interviewer: Das bedeutet also, wenn ich das jetzt richtig verstehe, die Zuständigkeiten meine ich jetzt gerade, Sie sind dann eher für diese übergeordnete Planung, wenn es um die Kantons-

und Stadtentwicklung geht und das andere Departement ist dann eher für Planung zuständig und für die Ausführung der Ziele, die übergeordnet hier geschaffen werden. #00:08:11-3#

#00:08:11-5# Person 1: Im Idealfall arbeiten wir eng zusammen. Also da muss ich vielleicht sagen, wir sind ein junges Departement. Uns gibt es seit 2009 und das muss sich vielleicht noch ein bisschen einpendeln, diese Zusammenarbeit. Im Idealfall wäre es so, dass man am Anfang eine wirklich ganzheitliche Auslegeordnung macht und aus ganzheitlicher Sicht, die besten Lösungen sucht. Und dann aufgrund von solchen Überlegungen Ausschreibungen macht. Also und was auch ist, im Bau- und Verkehrsdepartement gibt es ja einen Schwerpunkt nachhaltige Entwicklung und sie arbeiten sehr stark daran, auch auf der Ebene von Arealentwicklungen, auch diese ganzheitliche Sichtweise einzunehmen und das macht Sinn. Also es ist nicht, dass wir hier im Präsidialdepartement die Einzigen sein sollen, die über nachhaltige Entwicklung nachdenken sondern eigentlich müssen das alle. Und es gibt in der Kantonsverfassung den Paragraph 15. Das ist so eigentlich unser Nachhaltigkeitsparagraph und den kann man auch auf alle anderen Artikel anwenden und dieser Paragraph zeigt eine sehr offene ganzheitliche Sichtweise zur betreffend nachhaltigeren Entwicklung auf. Also das geht es auch um Chancengleichheit, um Integration. Also wirklich so das Ganze. #00:10:05-6#

#00:10:05-8# Interviewer: Verzeihen Sie bitte, dass ich so ein bisschen Dränge. Also das Präsidialdepartement ist das jetzt eine Stelle, die quasi so eine Aufsicht über die anderen hat oder ist das eine Stelle, die dann vielleicht eine Stossrichtung vorgibt? Weil ich nachwievor die Schwierigkeit habe, diese Unterscheidung klar zu sehen. #00:10:37-8#

#00:10:37-9# Person 1: Wir verstehen uns als strategische Dienstleister. Zum Beispiel, aus einem anderen Bereich. Ich habe jetzt ein Grundlagenpapier zur urbanen Agrikultur verfasst und #00:10:53-4# Störung #00:11:02-3# das ist auch so ein Thema. Wir haben die Grundlagen zusammengetragen und in Zusammenarbeit mit der Stadtgärtnerei, die ja dann zuständig ist draussen vor Ort, wenn es darum geht, ob jetzt hier dieser Platz, also darf mit Salat bepflanzt werden und mit dem Amt für Umwelt- und Energie, das zuständig ist für die Landwirtschaft im Kanton. Wir haben immer sechs Landwirtschaftsbetriebe im Kanton Basel-Stadt. Und dann daraus eine Stadtentwicklerische Sicht, also eine für die Stadtentwicklung relevante Sicht erarbeitet. Wir kommen zum Schluss, das urbane Agrikultur wahrscheinlich nicht den Nahrungsbedarf decken werden kann. Also man kann nicht Selbstversorger sein auf diesem engen Stadtraum. Das es aber auch nicht nötig ist, weil wir andere Verhältnisse haben als Mega-Citys, wo die Landwirtschaft Stunden weg ist. Wir können ein bisschen raus, zehn Minuten mit dem Tram und dann haben wir Felder mit Getreide und alles. Dass aber urbane Agrikultur einen wertvollen Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt sein kann, indem zum Beispiel soziale Kontakte verstärkt werden, die Stadt grüner wird und so weiter. Also solche Sachen. #00:12:45-1#

#00:12:45-5# Interviewer: Und das versuchen Sie dann auch auf bestimmte Art und Weise auch den anderen vor Augen zu halten beziehungsweise dann auch aufgrund dessen bestimmte Stossrichtungen für eine Entwicklung einer Stadt anzustossen. #00:13:03-6#

#00:13:03-8# Person 1: Wir erarbeiten alles, was wir machen, zusammen mit den anderen. Also wir geben nichts vor sondern wir erarbeiten es mit diesen Fachstellen zusammen. Also was wir machen

ist eine Grundlagenarbeit, das wir mal die Auslegeordnung machen. Das nächste Grundlagenpapier ist zum Beispiel zum Thema Suffizienz. Das geht es mal darum ein gemeinsames Verständnis von Suffizienz zu haben innerhalb der Verwaltung. Und wenn wir das haben, dann können wir schauen, was passiert dann schon und was können wir noch tun. Und das machen wir auch zusammen mit anderen Verwaltungsstellen. Also wir machen das nie alleine. Was wir aber machen ist so eine Art Dienstleistung, strategische Dienstleistung für die Verwaltung quasi, dass wir Grundlagen erarbeiten und daraus im Dialog mit den anderen involvierten Fachstellen etwas weiter erarbeiten. Also meine Kollegin zum Beispiel hat mal ein Konzept erarbeitet, das Regierungsrätliche Konzept für mehr Lebensqualität und Sicherheit im öffentlichen Raum. Das ist zum Beispiel ein sehr gutes Beispiel. Da hat sie alle involvierten Stellen der Verwaltung in eine Arbeitsgruppe zusammengenommen und dann hat man sich auf Leitsätze geeinigt, wie zum Beispiel 'Der öffentliche Raum gehört allen', 'Der öffentliche Raum soll für alle zugänglich sein', so Grundsätze. #00:14:55-9#

#00:14:56-0# Interviewer: Diese Arbeitsgruppen, die da geschaffen werden, um diese einheitliche Sicht zu erarbeiten, weil darum geht es letzten Endes. Gouvernance. Ist das ein Werkzeug, dass Ihnen zur Verfügung steht, um mit anderen Fachstellen zu arbeiten oder ist das was, was sie einfach mal gesagt haben: 'Wenn wir dann diese Grundlagen verbreiten wollen, also in die breite Masse in der Verwaltung, dann müssen halt in Arbeitsgruppen arbeiten' oder ist das irgendwas, was Ihnen als Werkzeug zur Verfügung steht, dass Sie das ausnutzen können, um die anderen Stellen einfach mal anzusprechen und die auf die gemeinsame Basis zu bringen? #00:16:00-7#

#00:16:01-1# Person 1: Wir haben einen ganz klaren Auftrag, das sind unsere Funktionsbeschriebe. Dort steht drin Koordination und so weiter, oder. Und als die Kantons- und Stadtentwicklung gegründet wurde, wurde auch für die Fachstelle Grundlagen und Strategien genau definiert, welche Aufgaben zu erfüllen haben. Was wir tun entspricht diesen Aufgaben. #00:16:30-6#

#00:16:30-8# Interviewer: Das heisst, diese Arbeitsgruppen werden von Ihnen ins Leben gerufen. #00:16:36-7#

#00:16:37-1# Person 1: Zum Beispiel, wenn es nötig ist. Wenn es nicht nötig ist, dann machen wir das bilateral oder schriftlich. Was auch immer. Also zum Beispiel beim Grundlagenpapier zur urbanen Agrikultur machte ich das schriftlich und zum Teil telefonisch. Also es kann je nachdem unterschiedlich sein. Wir machen nicht immer Arbeitsgruppen. #00:17:02-4#

#00:17:02-6# Interviewer: Verstehe, aber ich wollte einfach mal wissen, wie die die Basis geschaffen wird und welche Werkzeuge Ihnen zu Verfügung stehen, um über diese Grenzen hinweg mit den anderen sprechen zu können, kommunizieren zu können und vor allem bestimmte Grundlagen zu schaffen damit sie auch vom Gleichen sprechen. Jetzt noch eine Frage zu den Zuständigkeit: Inwieweit das was Sie hier erarbeiten, also diese Forschungsarbeit oder diese Papiere, die Sie erstellen, inwieweit sind Sie als Vorgabe für die anderen, als eine Richtlinie zu sehen? Oder ist das eher dann für die anderen Departements, andere Fachstellen eher nicht obligatorisch, dass sie sich daran halten? #00:17:53-4#

#00:17:53-5# Person 1: Zum Beispiel dieses Regierungsrätliche Konzept wurde ja von der Regierung beschlossen, also das mit dem öffentlichen Raum. Dann ist das so. Dann muss man sich daran

halten. Je nach Thema kann das unterschiedlich sein. Es kann von der Regierung beschlossen werden, das kann aber auch einfach, also wir haben jetzt zum Beispiel bei der Suffizienz das Amt für Umwelt- und Energie, das Interesse daran hat, so eine Grundlage zu haben für den Kanton. Die sind auf uns zugekommen und wir wissen, dass das Bau- und Verkehrsdepartement auch daran arbeitet am Thema nachhaltige Entwicklung. Wir werden uns auch mit ihnen austauschen und sie werden wahrscheinlich in irgendeiner Form sich auch daran beteiligen und dann sind wir schon zu dritt. Und wenn wir das wirklich ganzheitlich anschauen wollen, dann wäre das toll, wenn wir dann auch zum Beispiel, wir haben ein Gesundheitsdepartement, ein Erziehungsdepartement und so weiter auch noch einbinden könnten. #00:19:05-0#

#00:19:05-2# Interviewer: Können Sie mir vielleicht ein bisschen mehr von diesem Thema Suffizienz noch erzählen und mir das noch stärker erklären, was Sie darunter verstehen? #00:19:14-7#

#00:19:15-0# Person 1: Also wir haben noch kein gemeinsames Verständnis definiert innerhalb der Verwaltung. Suffizienz kommt vom Wort ca suffit. Genügsamkeit, und es hat sehr viel auch mit Mobilität zu tun, weil immer mehr Mobilität, auch nachhaltige Mobilität, ist ja nicht eine nachhaltige, entspricht nicht den Zielen einer nachhaltigen Entwicklung. Das ist wie so mit dem Rebound-Effekt. Wenn man zwar einen energieeffizienteren Fernseher hat, aber alle kaufen sich jetzt grössere Bildschirme. Dann nützt das alles nichts mehr. Oder man hat zwar LED-Lampen, aber überall an der Decke wimmelt es von solchen Lämpchen, dann nützt es auch nichts mehr. Also, und dann haben wir noch das Bevölkerungswachstum. Dürfen wir ja auch nicht vergessen. Wir haben deshalb schon einen gewissen Druck auch grundsätzlich anders. Ich sage nicht nicht zu konsumieren, aber anders. Das hängt, also auch die ganze Diskussion um nachhaltigen Konsum. Nachhaltiger Konsum ist besser als herkömmlicher Konsum, aber immer mehr Konsum ist auch nicht gut. Auch wenn er nachhaltig ist. Sondern es geht auch darum eben zu schauen, wie kann man das reduzieren und da gibt es unterdessen von (Bottmer) ganz viele tolle Initiativen. Zum Beispiel Tauschbörsen und so weiter. Also da gibt es ganz viel, auch mithilfe von neuen Technologien. Die tragen sehr viel dazu bei, dass immer mehr solche Aktionen entstehen. Zum Beispiel wurde im Rahmen vom Faktor 5 - Festival #00:21:20-4# (Worte) ein Projekt prämiert, die sammeln, also die stellen so Essboxen auf in den Strassen in Basel und dann kann man einen Salat, den man nicht mehr braucht dort reintun und jemand anderes kann ihn dann holen. Also es geht wirklich darum, nicht so verschwenderisch umzugehen.

#00:03:03-7# Interviewer: Ich würde gerne anschliessen an das, was Sie gesagt haben. Das Amt für Mobilität ist eine Fachstelle oder wie ist das einzuordnen, in welche Hierarchie? #00:03:19-2#

#00:03:19-4# Person 1: Ich bin zuständig im Regierungsrat, also Mitglied der kantonalen Regierung direkt unterstellt. Wir sind da auf einer Stufe, wie zum Beispiel mit dem Tiefbauamt oder auch der Basler Stadtgärtnerei. Das heisst auch, dass wir einen sehr direkten Draht zur Politik haben. Das war mir persönlich auch, als es darum ging diese Verwaltungsreform irgendwie mitzugestalten auch sehr wichtig, weil es für mich klar schien, das hat sich hinter her auch bestätigt, dass Mobilität, Verkehr ist ein politisch extrem umstrittenes, diskutiertes Thema, das auch in den Medien, in der Öffentlichkeit teilweise sehr polarisiert diskutiert wird und deswegen finde ich es wichtig und richtig, dass ein solches Amt wirklich nah bei der Politik angesiedelt ist und nicht irgendwie auf der dritten Hierarchiestufe. #00:04:24-4#

#00:04:24-6# Interviewer: Was war die Idee dahinter gewesen, ein Amt für gesamtheitliche Mobilität zu gründen? Was waren die Hintergründe? #00:04:39-4#

#00:04:39-7# Person 1: Ich glaube die Hintergründe waren vor allem eben die Situation mal aufzulösen, die vorher bestanden hat, dass man drei von sieben Regierungsräten hat, die ein bisschen für Mobilität oder Verkehrspolitik zuständig waren und ich sage dann immer ein bisschen überspitzt, wenn drei von sieben verantwortlich sind, ist keiner verantwortlich. Das heisst Basel, ist auch wieder etwas provokativ formuliert, hatte bis 2009 eigentlich keine Verkehrspolitik. Wer sollte sie auch gestalten, wenn drei von sieben Regierungsräten da irgendwie so teilweise zuständig sind. Der eine für öffentlichen Verkehr, der andere fühlt sich für den Strassenverkehr zuständig und der Dritte für den Langsamverkehr, Fuss- und Veloverkehr. Das kann natürlich keine ganzheitliche Sicht ermöglichen. Es gab dann auch einen entsprechenden politischen Vorstoss, der verlangt hat, dass man das ändert und das wurde dann im Zuge dieser Verwaltungsreform auch so umgesetzt. Aus meiner Sicht hat sich das auch sehr bewährt, dass man jetzt die Verkehrspolitik, die Mobiliätspolitik überhaupt gestalten kann und das nicht nur aus sektoriellen Interessen jeweils betrachtet wird. Und das man wirklich versucht, das als System zu entwickeln. #00:05:56-4#

#00:05:56-4# Interviewer: Wie war dann die Aufteilung von dem Sie gerade gesprochen haben? Wie hat sie ausgesehen? Also welche Regierungsräte waren für welchen Bereich der Mobilität damals zuständig vor der Reform? #00:06:08-1#

#00:06:08-4# Person 1: Also ich war im Wirtschafts- und Sozialdepartement und war dort zuständig für den öffentlichen Verkehr. Das Baudepartement hat sich im wesentlichen verantwortlich gefühlt für den Fuss- und Veloverkehr und hat so ein bisschen versucht auch eine koordinative Rolle einzunehmen zwischen allen Verkehrsmitteln und das Sicherheitsdepartement beziehungsweise die Kantonspolizei hat sich im wesentlichen als Anwalt des motorisierten Individualverkehrs verstanden. War auch zuständig für die konkrete Verkehrslenkung, die verkehrstechnischen Massnahmen wie Parkverbote, Tempo 30 Zonen und so weiter und die Kompetenzen wurden dann so geändert, dass das Wirtschaftsdepartement heute praktisch keine Berührungspunkte mehr zur Verkehrspolitik hat, abgesehen vom Luftverkehr und von der Schifffahrt, aber die kann man in diesem Zusammenhang ein bisschen ausklammern. Das Sicherheitsdepartement ist nach wie vor zuständig für die

Verkehrssicherheit. Das haben wir auch bewusst so gestaltet mit dem Gedanken, dass es gut ist nach dem Vieraugenprinzip, wenn noch jemand von aussen quasi auf die Aspekte der Verkehrssicherheit schaut. Die Polizei muss natürlich auch sehr operativ, wenn es irgendwo Probleme gibt, einen Unfall oder so, ins Verkehrsgeschehen eingreifen. Und alle anderen Aufgaben sind eigentlich jetzt im Bau- und Verkehrsdepartement. #00:07:44-7#

#00:07:45-0# Interviewer: Vor der Reform, wie hat es da eigentlich ausgesehen? Sie haben gesagt, drei von sieben sind dafür verantwortlich, das heisst keiner ist verantwortlich. Ist es da zu bestimmten Konfliktsituationen dadurch gekommen oder Kämpfe um Budget? Können Sie das vielleicht noch ein wenig stärker beleuchten? #00:08:03-7#

#00:08:04-1# Person 1: Was man halt gespürt ist wenn Projekte ganz konkret in einem bestimmten Bereich nur zu bearbeiten waren. Also zum Beispiel die Tramlinie von Basel nach Weil am Rhein, die jetzt im Dezember in Betrieb gesehen soll, war klar ein Projekt des öffentlichen Verkehrs, wurde vom Wirtschafts- und Sozialdepartement vorangetrieben. Man hat das Baudepartement dazu genommen, als es dann auch um die Projektierung ging. Aber da war eigentlich das Problem, das Problem, aus meiner Sicht, war eher, dass niemand ein Konzept auf der strategischen wirklich erarbeiten konnte. Es gab zwar den sogenannten Verkehrsplan Basel 2001. Der war aber aus meiner Sicht nicht sehr, sehr griffig. War eher eine Zusammenstellung dessen, was irgendjemand in seinem Bereich erarbeitet hat, aber eine Strategie, wo will ich eigentlich hin mit der Mobilitätspolitik im Sinne des verkehrspolitischen Leitbildes an dem wir jetzt gerade arbeiten, gab es in der Qualität aus meiner Sicht damals nicht. Und war auch sehr schwierig zu erarbeiten. Und natürlich gab es dann einerseits eben das Wirtschaftsdepartement, das für den öffentlichen Verkehr sich eingesetzt hat, andererseits dann Entscheidungen über die Fahrspuraufteilung, wo man eigentlich hätte sagen müssen: 'Da machen wir eine Busspur', was aber dann das Sicherheitsdepartement nicht so wichtig fand und dann auch nicht so umgesetzt hat. Also solche Situationen gab es dann durchaus. Ich möchte nicht sagen, dass heute alles perfekt ist, perfekt ist sowie so relativ, aber ich denke, es ist heute klarer, wo die Verantwortlichkeiten sind. #00:09:54-0#

#00:09:54-2# Interviewer: Gab es damals auch so bestimmte Schnittstellen, die es erlaubt haben trotz dieser Aufteilung, dass die Ämter miteinander doch gearbeitet haben? #00:10:10-1#

#00:10:10-3# Person 1: Ja, klar. Es gab eine Koordinationskommission, Verkehr Fachstufe und auch eine Regierungsrätliche Delegation Verkehr, wo dann die drei Regierungsräte sich aller paar Monate getroffen haben und gewisse Themen, die zu koordinieren waren, zu diskutieren. #00:10:26-2#

#00:10:26-4# Interviewer: Und der politische Vorstoss, der dazu geführt hat, dass man die Zuständigkeiten zusammengeführt hat und hier im Amt für Mobilität angesiedelt hat, was war das für ein politischer Vorstoss? #00:10:41-9#

#00:10:42-2# Person 1: Oh, jetzt gehen Sie ziemlich in die Vergangenheit zurück. Bin noch nicht ganz sicher, ob wir jetzt bei dem Thema sind, was ich für Ihre Arbeit als relevant betrachte. Ich habe den nicht mehr so genau vor Augen. Der wurde irgendwie 2003 oder 2005 eingereicht und hat im wesentlichen verlangt, dass man diese Kompetenzen, die verzettelt sind auf mehrere Stellen, das

man die zusammenlegt, um eine griffige Verkehrspolitik überhaupt gestalten zu können. #00:11:19-2#

#00:11:19-4# Interviewer: Politischer Vorstoss heisst, es kam aus dem Regierungsrat quasi? #00:11:22-8#

#00:11:23-0# Person 1: Aus dem Parlament. #00:11:25-3#

#00:11:25-4# Interviewer: Genau das war, was ich erfahren wollte. Also wo kam der Vorstoss eigentlich her. #00:11:32-4#

#00:11:32-5# Person 1: Der Vorstoss kam vom Grossen Rat. Also vom Parlament, der ja im schweizer System sehr oft die Anstösse gibt, dass die Regierung sich mit einem Thema befasst. #00:11:42-4#

#00:11:43-2# Interviewer: Ich verstehe jetzt den Hintergrund. Jetzt haben Sie aber eingangs noch gesagt, dass Sie eher prozessual aufgestellt sind. Was bedeutet das genau? #00:11:53-9#

#00:11:54-2# Person 1: Das bedeutet, dass wir im Amt für Mobilität vier Abteilungen haben. Die Abteilung Mobilitätsstrategie, die Abteilung Mobilitätsplanung, die Abteilung Verkehrstechnik und Verkehrssteuerung. Einzelheiten zur Organisation können Sie auch auf unserer Website dann nachschauen, aber den Grundgedanken verstehen Sie schon. Das eben die Abteilung Mobilitätsstrategie am Anfang der Wirkungskette sich zu den Strategien Grundlagen Gedanken macht, auch das Controlling macht, Datenauswertungen und eben Strategien erarbeitet, wie zum Beispiel im Zusammenhang mit der Städteinitiative, im Zusammenhang mit der Strasseninitiative. Dann die Abteilung Mobilitätsplanung, die dann quasi eine Stufe konkreter wird. Wo es auch quasi die praktischen Kompetenzen im öffentlichen Verkehr versammelt. Wo es darum geht auch die Angebotsplanung, Infrastrukturplanung für Tram und Bus und noch die Eisenbahnpolitik. Und dann auch Dinge wie Velo-Verkehrskonzepte erarbeitet auf der konzeptionellen Stufe. Die Abteilung Verkehrstechnik ist dann sehr auf der konkreten Stufe. Da geht es wirklich um die Verkehrstechnischen Massnahmen. Alles was Draussen mit Schildern signalisiert wird, markiert wird, wird eigentlich dort bearbeitet. Aber die Parkraumbewirtschaftung. Das Konzept wurde dort erarbeitet und wird jetzt aber auch umgesetzt. Umsetzung des Verkehrskonzeptes Innenstadt. Ganz konkret mit der Frage: 'Welches Schild kommt da an welche Strasse? Wie sehen jetzt auch die Ausnahmeregelungen genau aus?', das wird dann intensiv auch mit der Kantonspolizei diskutiert. Die das ja nachher auch kontrollieren muss. Und dann haben wir die Abteilung Verkehrssteuerung. Das ist die vierte Abteilung. Die ist so ein bisschen speziell von der Rolle her, weil sie eigentlich die ganzen, die Hauptaufgabe ist eigentlich die Lichtsignalanlagen zu betreuen. Die übrigens in anderen Städten wie Zürich zum Beispiel, sind die Lichtsignalanlagen nachwievor in der Obhut der Kantonspolizei. Und hier haben wir eine Ausnahme quasi zur Prozessorganisation, weil die Abteilung Verkehrsteuerung eigentlich über den ganzen Prozess die Lichtsignalanlagen betreut. Also von der Planung über die konkrete Programmierung bis hin zum Bau und auch zum unterhalt. Also dort arbeiten auch ein paar Handwerker, die dann die Ampel reparieren, wenn dort ein Schaden dran ist oder so. Das hat sich einfach ergeben, dass das von der Organisation her am Sinnvollsten ist. Aber so haben wir eigentlich, also das ganze Verkehrsgeschehen, haben wir eigentlich im Griff oder können es im Griff haben. #00:14:49-7#

#00:14:50-5# Interviewer: Die drei unterschiedlichen Mobilitätsstrategien kann man vielleicht sagen, also öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr, Güterverkehr, wenn das jetzt unter einer Obhut ist im Amt für Mobilität, gibt es nicht irgendwie solche Konfliktsituationen in denen man sagt, man setzt sich zum Beispiel stärker für den öffentlichen Verkehr ein anstelle der Automobilität, weil die Politik das jetzt gerade so verlangt. Gibt es da nicht Vorwürfe, dass man zu stark auf einer Schiene ist oder wie kann man das sicherstellen, dass unterschiedliche Verkehrsarten doch gleich behandelt werden? #00:15:48-9#

#00:15:49-2# Person 1: Ich fange mal hinten bei Ihrer Frage an. Es ist ja nicht unsere Aufgabe, alle Verkehrsarten gleich zu behandeln sondern es gibt da eigentlich politische Vorgaben. Es gibt nicht eigentlich politische Vorgaben, es gibt politische Vorgaben. Die sind eigentlich recht klar. Die sind in der Kantonsverfassung sind die Grundätze schon definiert. Da ist auch in Artikel 30 der schöne Satz drin: 'Der öffentliche Verkehr geniesst Vorrang'. Und das Umweltschutzgesetz, interessanter Weise übrigens, das Umweltschutzgesetz enthält eigentlich wesentliche Grundsätze aus der Verkehrspolitik. Auch dort ist klar festgehalten, dass der nichtmotorisierte Verkehr und der öffentliche Verkehr Vorrang vor dem motorisierten Verkehr haben sollen. Das ist jetzt noch verschärft mit dem neuen Passus in Paragraph dreizehn im Umweltschutzgesetz, dass der motorisierte Individualverkehr bis 2020 um zehn Prozent reduziert werden soll. Gemäss Volksabstimmung von 2010. Insofern ist es nicht so, dass wir da den Auftrag haben, eine Gleichbehandlung sicher zu stellen sondern wir haben, müssen eigentlich den politischen Vorgaben konform die Abwägung machen und das ist selbstverständlich, das ist unser tägliches Brot, mit Zielkonflikten behaftet, weil wir natürlich auch nicht den Auftrag haben einfach den Strassenverkehr oder den motorisierten Individualverkehr rauszuschmeissen oder zu verhindern. Das wäre ja relativ leicht. Man könnte ja auch einfach sagen, dann verbieten wir motorisierten Strassenverkehr in ganz Basel. Aber das ist ja nicht der Auftrag. Wir müssen ja auch die Erreichbarkeit sicherstellen. Wir müssen auch sicherstellen, dass die Wirtschaft nachwievor funktioniert und die basiert ja heute zu einem gewissen Teil darauf, dass motorisierter Strassenverkehr stattfindet. Die Leute sind auch darauf angewiesen, dass sie mit dem Auto irgendwo hinkommen und da wieder wegkommen und das Auto auch einfach abstellen können. Insoweit sind, das habe ich auch schon so formuliert, ein Amt für Zielkonflikte. Wir haben in den allerwenigsten Fällen gerade auch in einer recht engen Stadt wie Basel, Basel wurde ja nicht in einem Weltkrieg irgendwie zerstört, Basel ist auch tendenziell eine konservative Stadt, also man hat auch nicht irgendwie gross #00:18:22-7# (Strassen~) umgebaut, wie es Paris #00:18:26-5# (Worte) und ganze Häuserzeilen abreisst und neue Boulevards baut. Das gab es in Basel ganz, ganz wenig. Und insofern haben wir auch selten den Platz, um es allen Verkehrsarten quasi gerecht zu machen. Abgesehen mal davon, dass, wenn man es genauer anschaut, das Bereitstellen von eigenen Flächen für jede Verkehrsarten nicht heisst, dass sie dann optimal funktionieren. Das hat man natürlich vielerorts so, dass man zwei Autospuren pro Richtung, eine Eigentrasse für den öffentlichen Verkehr, eine eigene Fahrradspur und so weiter hat. Aber da, wo die Konflikte eher kommen ist eigentlich an den Knotenpunkten und da nützt mir die eigene Fläche nichts mehr, wenn ich dann entsprechende Wartezeiten habe. Da muss ich das dann doch irgendwie managen. Und wenn ich das dann versuche zweistöckig zu lösen, indem ich sage: 'Gut, da mache ich Einführung, dann kommen die alle gut aneinander vorbei', dann habe ich natürlich Situationen, die Städtebaulich schwierig sind, aber ich habe

dann auch Situationen, die für Fussgänger nicht mehr angenehm sind, weil sich die Fussgänger nicht mehr wohlfühlen. Also das vermehren von Flächen ist auch nicht die Lösung, wo man sagen kann, da macht man es dann allen gerecht. Also soweit sind wir natürlich permanent in Zielkonflikten. Man wirft natürlich auch permanent uns als Verwaltung, aber auch hinsichtlich der Politik vor, sie kümmere sich zu sehr um den Autoverkehr oder sie kümmere sich zu sehr um den Veloverkehr oder sie mache zu viel für den öffentlichen Verkehr. Das gehört auch zum Job, dass natürlich die Verkehrspolitik im Fokus der Diskussionen ist und sehr oft sehr kritisch angeschaut wird und man natürlich dann der Verwaltung vorwirft, wir würden da willkürlich handeln. Einfach weil wir verblendet sind und irgendwie einen Verkehrsträger besonders zusprechen und deswegen machen wir das alles damit dieser Verkehrsträger gut behandelt wird. Ich denke, dass es natürlich auch viel damit zu tun hat, dass Verkehr ist oder mobil sein ist ja heute ein absolut zwingender Teil des menschlichen Lebens. Wenn Sie ein normales menschliches Leben führen, haben Sie Freizeitbeschäftigungen, Sie müssen einkaufen gehen, Sie wollen Freunde besuchen, Ihre Freizeit irgendwo verbringen, Sie haben einen Arbeitsplatz oder einen Ausbildungsplatz, gehen in die Schule und so und um all diese Aktivitäten bewerkstelligen zu können, müssen Sie dazwischen mobil sein. Die finden selten an einem Ort statt. Und unsere Städte sind heute natürlich auch, oder auch nicht nur die Städte, auch die Agglomeration und der ländliche Raum sind ja so gestaltet, dass Sie das in wenigstens Fällen zu Fuss machen können. Wenn Sie alles zu Fuss machen könnten, hätten wir keine Verkehrsprobleme. Aber die Organisation sieht heute natürlich anders aus als vor 100 oder 200 Jahren. Und so wird das unterwegs sein zu einem zwingenden Bestandteil des täglichen Lebens und zu einem inzwischen selten lustigen Teil des täglichen Lebens. Weil das Unterwegs sein, in der Regel, mit irgendwelchen Schwierigkeiten verbunden ist. Sie müssen warten, Sie müssen selber fahren, Sie müssen einen Parkplatz suchen, Zug hat Verspätung, Sie fühlen sich gefährdet, wenn Sie zu Fuss unterwegs sind. Das ist mehr sehr vielen negativen Elementen heute verbunden. Vielmehr als vielleicht vor Jahrzehnten #00:22:32-5# (Wort), vielleicht auch im Zweiten Weltkrieg als da noch so das Auto als Volkswagen, im wahrsten Sinne des Wortes, ja seinen Durchbruch hatte. Da versprach diese individuelle motorisierte Mobilität einfach Freiheit. Und das war es auch damals. Sie konnten plötzlich irgendwo hinfahren, wo sie vorher nicht hinfahren konnten. Sie konnten plötzlich nach Italien in den Urlaub. Sie konnten plötzlich einen Arbeitsplatz annehmen, wo sie sonst nicht hingekommen wären mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Das ist halt wie vieles andere auch in der Gesellschaft. Wenn es nur wenige sind, dann funktioniert das und wenn es zu viele sind, die eine Freiheit geniessen, dann geht es plötzlich zu Lasten ganz vieler anderer. Das ist bei dem öffentlichen Verkehr heute auch so. Es war halt vor Jahren ganz toll, wenn man da mit der Bahn mal irgendwo hinfahren konnte, aber heute, wo die Züge alle voll sind und ein grosses Gewühl an den Bahnhöfen ist und dann fallen Züge aus und sind verspätet und so weiter, da ist das irgendwie nicht mehr lustig. Ich denke, ich habe mir da viele Gedanken darüber gemacht, das trägt auch sehr zu dieser Emotionalität bei, dass man eben dieser Mobilität, die ja vor 100 Jahren noch gar kein Thema war. DAs muss man sich ja auch vor Auge halten. Jahrtausende lang hat die Gesellschaft eigentlich ohne diese grossen Distanzen funktioniert und jetzt hat man eigentlich in wenigen Jahrzehnten auch die Städte, die Landschaft extrem umgebaut, um dieser Mobilität gerecht zu werden. Hat da einen Hype entwickelt, mobil sein ist Freiheit, Freude am Fahren. Man kann sich auch die Werbesprüche anschauen, da sieht man das sehr

gut. Und innerhalb, jetzt hat man die ganzen Städte umgebaut und plötzlich ist die ganze Freude weg, weil es dann, das kann man sich auch in der Mobilwerbung anschauen, waren dann plötzlich nicht mehr die Freude am Fahren und das Auto, das irgendwo an der kroatischen Küste da so entlang gefahren ist, ganz alleine, in der Werbung sondern plötzlich kam dann nur noch Sicherheit und Airbags und so weiter. Jetzt kommt dann nur noch saubere Energie, grüne Autos. Oder auch so ein verzweifelter Versuch doch noch das Autofahren als Individualität darzustellen. Wenn ich ein bestimmtes Modell kaufe, dann hebe ich mich aus der Gesellschaft heraus. Und gerade, denke ich auch, weil man ja natürlich heute wusste, dass man sich mit einem Auto nicht mehr heraushebt. Alle fahren Auto, alle stehen im Stau und alle ärgern. und die Freude ist eigentlich nur noch ganz selten zu haben. Jetzt bin ich glaube von Ihrer Frage weit entfernt. #00:25:30-0#

#00:25:30-3# Interviewer: Das ist schön, dass Sie sich auch so tiefgründig darüber Gedanken machen. Also wie Automobilität sich entwickelt hat und das sie jetzt irgendwo einen Zenit erreicht oder den Höhepunkt und jetzt weiss man halt nicht, was damit passiert. #00:25:51-3#

#00:25:51-5# Person 1: Ja, die Frage war ja so ein bisschen nach den Zielkonflikten und so bin ich auch die Emotionalität gekommen und vielleicht kann ich da mit meiner Antwort noch kurz abschliessen, dass ich denke, unsere Aufgabe und da hilft die Struktur eines Amtes für Mobilität auch, ist meines Erachtens auch da in dieser Diskussion Ruhe und Objektivität reinzubringen. Es hilft keinem mehr heutzutage dieses Thema emotional anzugehen und es hilft keinem mehr, wenn die einen schreien 'wir müssen alle Autos abschaffen' und die anderen schreien 'wir müssen mehr Strassen bauen'. Da kommen wir mit beiden Aussagen nicht weiter. Wir müssen uns eigentlich wirklich bewusst machen, was ist eigentlich Mobilität, wozu brauchen wir sie, in welcher Form können wir sie handhaben. Ich bin ja Verkehrsingenieur, ich habe mein ganzes Berufsleben bis jetzt mit dem Thema verdient, aber ich bin heute auch entschieden der Meinung: Verkehr ist nicht ein Selbstzweck. Verkehrsinfrastruktur und das Verkehrsgeschehen ist Teil des gesellschaftlichen Lebens, ist Teil der Stadt, ist Teil der Landschaft und muss eigentlich dienen. Es kann sein, dass man die Städte umbaut, um dem Verkehr gerecht zu werden sondern man muss eigentlich den Verkehr so gestalten, dass er dem gesellschaftlichen Leben gerecht wird. Um aus dieser sehr, sehr emotionalen, sektoriellen Betrachtung herauszukommen, da können #00:27:35-4# (Worte) Beitrag leisten. #00:27:38-3#

#00:27:38-6# Interviewer: Glauben Sie, dass es möglich ist, wenn Automobilität zum Beispiel oder das Thema Verkehr so stark emotionalisiert ist, weil die unterschiedlichen Stellungen so extrem voneinander entfernt sind, dass sie immer dann gegeneinander stossen werden. Ist es überhaupt möglich, diese Ruhe da reinzubringen? Es ist auf jeden Fall ein schöner Gedanke und Idee, das zu machen, aber kann man das überhaupt schaffen? #00:28:09-6#

#00:28:09-7# Person 1: Ja, ich glaube nicht, dass die immer aufeinander stossen werden. Ich denke, das ist auch ein gesellschaftlicher Prozess, ein historischer Prozess, der sich da ergibt. Ich denke die meisten Leute, die heute so sehr emotional reagieren und vor allem vielleicht auch noch die Freiheit des Autofahrens vertreten, verteidigen, sind ja, ich weiss nicht, ob das politisch korrekt ist, wenn ich das sage, aber sind ja wahrscheinlich, wenn man das statistisch auswertet, sind das zu 80 Prozent

Männer über 50. Und lustigerweise glaube ich allerdings auch, dass die allermeisten echten Eisenbahnfans sind, auch Männer über 50. Insofern bin ich schon sehr zuversichtlich, dass es einfach über das Fortschreiten der Zeit, das Fortschreiten des Bewusstsein der jüngeren Generation, dass was sie einfach antreffen an Geschehen auf den Strassen, auf den Schienen und so weiter, dass sie einen völlig anderen und wesentlich entspanntere Haltung zur Thematik bekommen. Es ist ja auch bekannt, dass inzwischen die Führerscheinquote schon wieder abnimmt. Also viele junge Leute den Führerschein als gar nicht mehr so wichtig betrachten und das auch viele junge Leute ein sehr entspanntes Verhältnis dazu haben wie ein Auto aussieht, ob sie überhaupt eins haben oder ob sie nur eins mieten, wenn sie eins brauchen oder eins ausleihen von einem Freund oder so. Da haben sich schon einige Dinge massiv geändert und ich denke auch, dass die jungen Leute noch mehr als die ältere Generation sehr unemotional also das Verkehrsmittel nutzen, dass ihnen in dem Moment gelegen kommt. Ich bin selber Vater von zwei jungen Erwachsenen und das erlebe ich auch bei ihnen, sie verteufeln nicht das Auto, sie lieben auch nicht innig das Auto sondern sie schauen einfach, wenn sie von A nach B müssen wie sie da am gescheitesten hinkommen. Sie wollen nicht soviel Geld ausgeben, um mobil zu sein und sie kennen natürlich schon seit sie einen Führerschein haben, die Situation jetzt schon, dass sie auch mit allen Verkehrsmitteln teilweise unangenehme Erfahrungen machen. Das sie mit dem Auto im Stau stehen, dass die Züge voll sind, dass die Züge Verspätung haben und, und, und. Insofern denke ich gibt es wirklich einen geschichtlichen Prozess, mit dem Fortschreiten der Zeit werden sich diese Polarisierungen von alleine irgendwo auflösen. #00:31:30-3#

#00:31:30-4# Interviewer: Glauben Sie, dass bei dem Umdenken besonders bei den jungen Menschen, dass sie mehr in der Hinsicht Mobilität, mobil sein, unterwegs sein, dass sie mehr rational als emotional sind, weil wir fühlen uns emotional mit dem Auto verbunden, weil unser Besitzgedanke ist völlig anders als bei der jungen Generation? #00:32:00-9#

#00:32:01-0# Person 1: Sie zählen sich zur älteren Generation? #00:32:04-0#

#00:32:04-2# Interviewer: Ich bin 82 geboren, ich habe glaube diese zwei Welten erlebt. Ich habe noch die Welt erlebt, die nicht digital gewesen ist und die auch jetzt voll digital ist. #00:32:16-8#

#00:32:17-0# Person 1: Also mein Sohn ist 93 geboren, meine Tochter 95, das sind jetzt nochmal, ist eine Generation später, aber nochmal paar Jahre später auf die Welt gekommen. ich bin 15 Jahre älter als Sie. Ich bin wahrscheinlich so, also ich fühle mich auch schon so ein bisschen zwischen den Generationen. ich war auch noch sehr stolz, als ich meinen Führerschein hatte und mein erstes Auto hatte. Bin aber heute auch, aber wahrscheinlich auch aus beruflichen Überlegungen, etwas rationaler bei der Thematik. Nein, ich denke, es ist so, dass die jüngeren Leute rationaler rangehen, aber nicht weil sie klüger geworden wären sondern schlicht weil die Rahmenbedingungen anders sind. Eben, sie haben diese Zeit nicht erlebt in den 50er, 60er Jahren, als das Autofahren halt was ganz tolles war und ganz was Neues war. Ich glaube aber, dass es genau so bei den heute wirklich älteren Leuten auch oft so ist, dass sie sich auf der Strasse nicht mehr unbedingt wohlfühlen. Dass sie sagen: 'Das ist mir zu viel Verkehr. Ich habe zwar einen Führerschein, aber ich gebe den freiwillig ab oder ich fahre eigentlich heute nur noch ungern, weil es ist mir zu viel los und ich komm da nicht mehr klar. Oder ich ziehe zum Beispiel vom Land in die Stadt, weil dort kann ich dann mit öffentlichen

Verkehrsmitteln unterwegs sein'. Das ist ja auch ein Trend, der zu beobachten ist und der Druck auf die Städte ist ja zur Zeit wirklich in Zentraleuropa, ich kann da jetzt nicht für ganz Europa sprechen, für Zentraleuropa wirklich spürbar, dass die Leute wirklich wieder zurück in die Städte ziehen und dort die Mieten explodieren und auf dem platten Land der Druck wirklich abgenommen hat oder abnimmt. Ich bin auch persönlich überzeugt und erlaube mir zu sagen, dass ich vielleicht als Luxemburger, der auch in verschiedene Ländern gearbeitet und studiert hat, habe ich auch das Gefühl, habe ich eine gewisse Aussensicht, ich bin sehr überzeugt, dass die Leute generell viel rationaler in ihrem Verkehrsverhalten sind als das allgemein angenommen wird, vor allem auch von der Politik ab und zu dargestellt wird. Ich glaube, dass die Leute schlicht und einfach das Verkehrsmittel nutzen, was am geschicktesten ist. Und natürlich, wenn dann in 90 Prozent der Fälle oder in 98 Prozent der Fälle das Auto, das bestgeeignetste Mittel ist, dann fühlen sie sich dem auch emotionale vielleicht etwas näher, aber wenn sie diese Leute nehmen, die wechseln den Wohnort und plötzlich ist dort einfach der öffentliche Verkehr viel attraktiver, dann sagen sie: 'wieso soll ich mich da jetzt mit dem Auto plagen'. Sie können das beobachten. Ich kenne Leute privat, die irgendwann mal in Basel gewohnt haben oder nach Basel gezogen sind und gesagt haben: 'Ist toll, in Basel brauche ich kein Auto. Vorher habe ich mein Auto gebraucht. Es ist eine Qualität, dass ich das in Basel nicht brauche und da fahre ich selbstverständlich mit dem Tram. Ich wäre ja blöd, wenn ich es anders machen würde'. Es gibt auch Leute, die dann, eigentlich immer, im täglichen Leben mit dem Auto unterwegs sind, die dann aber in eine Grossstadt, nach Berlin oder München fahren und dann sagen: 'Das fanden wir ganz toll. Wir haben am ersten Tag unser Auto abgestellt und sind danach nur noch S-Bahn gefahren. Die haben so schöne Tageskarten da und so'. Da merkt man, dass die Leute durchaus, wenn die Rahmenbedingungen so sind und es ist ihnen lästig in einer fremden Stadt Auto zu fahren und sie haben dort ein gutes Angebot, ein übersichtliches Angebot, öffentlichen Verkehr, ein einfaches, übersichtliches Tarifsystem, dann ist die Emotionalität gar nicht so gross. #00:36:25-3#

#00:36:25-5# Interviewer: Würde das bedeuten, das eine Stadt nicht zwingend dann auf Automobilität angewiesen ist? #00:36:38-1#

#00:36:38-6# Person 1: Also das können Sie sicher nicht aus dem folgern, was ich gerade gesagt habe. Ich denke, dass hängt immer davon ab, was die Leute konkret für Dinge tun wollen. Mobilität ist nicht ein Selbstzweck sondern ich bin in A und muss nach B und muss von A nach B kommen und dafür brauche ich eigentlich Mobilität. Und wenn ich jetzt einen normalen acht Stunden Arbeitsplatz tagsüber habe im Zentrum vom Basel und ich ziehe in einen Stadtteil von Basel, dann brauche ich für meine tägliche Mobilität wahrscheinlich in vielen Fällen kein Auto, weil ich auch im Quartier einkaufen kann, weil ich mit dem Tram auch zum nächsten Stadtpark komme oder auch dahin laufen kann, weil ich zu meinem Arbeitsplatz problemlos mit dem Bus komme und so weiter. Und ähnlich ist es natürlich, wenn ich in meiner Freizeit irgendwo nach München fahre und dort ins Museum gehe und so weiter, dann kann ich mich auch ein bisschen richten nach den Fahrplänen, dann brauche ich dort sicher kein Auto. Aber es gibt natürlich Tätigkeiten, vor allem auch wirtschaftliche Tätigkeiten, die natürlich heute ohne Auto, ohne Lieferwagen, ohne Lastwagen so nicht oder nicht mit vernünftigem Aufwand abwickelbar sind. Wir haben auch im Amt für Mobilität drei Dienstfahrzeuge. Das ist einmal für den Bauleiter und zwei Lieferwagen für die Service-Equipe, dass sie den

Unterhalt machen. Die können natürlich schlecht mit einem Fahrrad zu irgendwelchen lichtsignalanlagen fahren und dort feststellen, sie brauchen die und die Ersatzteile oder sie müssen da vielleicht auch eine Absperrung aufstellen und auch Material und dann haben sie das nicht dabei, weil sie das mit dem Fahrrad nicht transportieren können. Da gibt es Aktivitäten, wirtschaftliche Aktivitäten, die ohne motorisierten verkehr sehr schlecht funktionieren und dann gibt es natürlich die Frage, jetzt bewegen wir uns Richtung Güterverkehr generell oder auch den Ferngüterverkehr, wo man sich natürlich sehr rational auch verhält und sagt: 'Na gut, wenn die Lohnkosten in Polen soviel niedriger sind als in Frankreich, dann fahre ich halt, dann lasse ich halt meine Stahlträger in Polen herstellen und hole sie mit dem Lastwagen dort'. Das mache ich als Firma genau so lange, wie das wirtschaftlich interessant ist. Sobald die Transportkosten höher sind als die Differenz im Angebot des Herstellers, dann such ich mir einen Hersteller in Frankreich. Dann mach ich diesen Transport nicht mehr. Und so bin ich auch der Meinung, gerade beim Güterverkehr, aber natürlich auch bei dem, was im städtischen Verkehr recht viel ausmacht, so die kleinen Dienstfahrten, Nutzfahrten, Lieferverkehr. DAs hängt natürlich extrem davon ab, wie die Anreize sind. Die Geldanreize und auch was natürlich die Reglementierung angeht. Man merkt aber auch natürlich, jetzt anhand der LSVA in der Schweiz, wo ja die Verlagerungsziele seit Jahren hochgradig verpasst, wie massiv man da eigentlich in die Preise des Transportes eingreifen muss, damit es wirklich eine Wirkung hat. #00:40:45-4#

#00:40:45-6# Interviewer: Jetzt noch in der Stadt: Was macht der Quellzielverkehr aus? Weil ich meine, das ist auch ein wesentlicher Aspekt dann im städtischen Verkehr oder Stadtumland. #00:41:01-9#

#00:41:02-2# Person 1: Das ist ja auch institutionell oder organisatorisch eines unserer grössten Probleme als Stadt-Kanton. Wir haben ein Problem, aus meiner Sicht jetzt auch im Vergleich zu anderen Städten kein riesiges Problem, aber wir ein gewisses Mobilitätsproblem, Verkehrsproblem, aber die Lösung für dieses Problem befindet sich eigentlich nicht unbedingt in der Stadt sondern befindet sich eigentlich im Umland. Der Anteil, ich kann Ihnen da jetzt keine Zahlen aus dem Handgelenkt nennen, aber ich denke der Anteil des motorisierten Individualverkehrs, der auf Baselstrassen stattfindet, der aber mit von Bewohnerinnen oder Bewohnern gemacht wird, die nicht in Basel wohnen ist wahrscheinlich sehr hoch. Ich kann es nicht sagen, aber ich vermute irgendwie so zweidrittel und 80 Prozent oder so. Oder dann sicher auch zu einem gewissen Teil sind es natürlich Bewohner Basels, die aus Basel herausfahren, aber das, weil sie zum Beispiel dort, wo sie hinwollen, keinen öffentlichen Verkehr finden oder nicht in genügender Qualität. Da sind wir natürlich bei zwei wichtigen Elementen. Das eine ist, dass wir auf die Verkehrsplanung nicht nur mit einer integrierten Sicht schauen müssen sondern das eben auch partnerschaftlich mit dem Umland diskutieren müssen, deswegen ist es auch so wichtig und wir sind auch so aktiv bei diesem Agglomerationsprogramm dabei. Was zwar in gewissen Teilen, auch das ist jetzt nicht ganz politisch korrekt wenn ich sage, es ist zu gewissen Teilen ein bürokratisches Monster, aber es ist natürlich ein ganz, ganz wesentliches Instrument damit wir uns mit den Nachbarkantonen, mit den Nachbarn aus Frankreich und Deutschland, mit den Gemeinden zusammensetzen, mit den mal gemeinsam nachdenken. Das ist das

eine, das Agglomerationsprogramm. Das andere ist natürlich, dass wir und das ist eine Binsenweisheit, dass wissen Sie natürlich schon lange, genauso gut wie ich, das man die Probleme nicht nur auf Eben der Verkehrsplanung sondern auf Ebene der Raumplanung, der Siedlungsplanung anpacken muss und ich denke, da ist natürlich, ich bin persönlich nicht der, der nur das hohe Lied der Verdichtung singt. Ich denke, dass es, Verdichtung in den Städten, um die Knoten sehr viel Verkehr herum, hat natürlich durchaus positive Effekte auf das Verkehrsgeschehen. Was ich nicht weiss, ob es wissenschaftlich hinreichend untersucht ist, ist aber inwieweit löst Fluchtreaktionen aus. Dass ich, weil ich einem hochverdichteten Quartier wohne, wo ich zwar kurze Wege auch zum Arbeitsplatz habe, kurzen Weg zur nächsten Strassenbahn- oder S-Bahnhaltestelle habe, dass ich aber schaue, sobald ich die Möglichkeit habe in der Freizeit irgendwo rausgehe oder irgendwo mein Wochenendhäuschen im Tessin habe oder Wallis und dann durchaus übers Wochenende oder mit meinen Urlaubsflügen das jetzt an nachhaltiger Mobilität nachhole oder nicht-nachhaltiger Mobilität nachhole, was ich im täglichen Leben mit meinen Velofahrten vielleicht gut gemacht habe. #00:45:02-4#

#00:45:02-8# Interviewer: Also das wären dann diese Rebound-Effekte? #00:45:06-0#

#00:45:06-3# Person 1: Genau. Also ich bin jetzt persönlich in der Lage, dass ich in einem kleinen Dorf wohne, was dazu führt, dass ich meine tägliche Mobilität kombiniert machen muss. Ich muss mit dem Auto zum nächsten Bahnhof fahren, fahre dann mit dem Zug nach Basel, #00:45:25-3# (Wort) mit dem Velo, aber ich gehe jetzt mal davon aus, dass ich natürlich am Wochenende eher einfach auch zu Hause bin und vielleicht Holz schlage oder im Garten sitze. Während andere vielleicht dann irgendwo an den Vierwaldstätter fahren oder in den Schwarzwald, um dort auszuspannen. Diese Effekte, weiss ich nicht, wenn man das jetzt, es ist auch immer die Frage, was betrachtet man eigentlich: Betrachtet man die tägliche Pendlermobilität und sagt Verkehrsplanung, Verkehrspolitik muss vor allem diese Überlastungseffekte, Staueffekte und so weiter lösen. Das ist für mich keine ganzheitliche Betrachtung. Oder sagt man, man muss eigentlich die Verkehrsbewegung, das Mobilitätsgeschehen auch gesamtheitlich betrachten. Von Januar bis Dezember. Von Null Uhr bis 24 Uhr. Da könnten diese Rebound-Effekte durchaus ihre Wirkung haben. #00:46:36-0#

#00:46:36-2# Interviewer: Ich muss an dieser Stelle fragen: Wie sieht das zeitlich bei Ihnen aus? Haben Sie noch eine viertel Stunde? #00:46:43-8#

#00:46:44-0# Person 1: Ich könnte noch eine viertel Stunde dranhängen, wäre aber froh, wenn wir wirklich schauen könnten, dass wir um Viertel abschliessen könnten. Ich bin erst seit zwei Tagen aus dem Urlaub zurück, ich habe noch ein bisschen was zu tun. Das habe ich Ihnen auch schon gesagt, als wir den Termin vereinbart hatten, dass ich weg bin. #00:46:59-2#

#00:46:59-6# Interviewer: Ich würde mal noch ein oder zwei Fragen stellen, um vielleicht mal noch den Teil abzuschliessen. Wir sind nicht dann auf die Themen wie Stieg-Um-Konzepte eingegangen und ich glaube das macht keinen Sinn, dass ich dann dort einsteige. Vielleicht wenn es möglich ist... #00:47:16-6#

#00:47:16-8# Person 1: Ich gehe davon aus, wenn Sie die mit Simon Kettner schon besprochen haben, dann würde ich Ihnen wahrscheinlich ähnlich und weniger qualifizierte Antworten geben, als er sie geben kann, weil er natürlich mit den Details noch besser vertraut ist und selbstverständlich

wird er nicht unterschiedliche Haltungen oder so haben. Das wir auch gemeinsam diskutiert haben. #00:47:39-3#

#00:47:39-6# Interviewer: Was ich mit Ihnen doch noch besprochen kann in Bezug auf Stieg-Um sind dann diese politischen Hintergründe. Wie sind die Zusammenhänge zwischen den unterschiedlichen Akteuren, die da mitmachen oder an den Draht ziehen. Ich gehe davon aus, dass Sie das stärker beleuchten könnten. Hingegen Herr Kettner hat mir eher das Konzept vorgestellt, wie es dazu gekommen ist und wie der ganze Prozess ausgesehen hat. Ich würde nochmal kurz, Sie haben das Umland erwähnt, dass das eigentlich die Lösung der Verkehrsprobleme doch im Umland liegt. Jetzt gehe ich doch mal kurz auf Stieg-Um ein, weil schon aus anderen Gesprächen mit den Experten hat sich herausgestellt, dass dieses Stieg-Um-Konzept eigentlich diese Lösungen doch nicht im Umland gesucht hat sondern die Lösungen sind sozusagen an der Grenze der Stadt haben sie aufgehört. Im Sinne von, dass man das Gefühl hatte, dass man einfach mal den Verkehr absperren will oder den Leuten, die aus dem Umland kommen, bestimmte Hindernisse in den Weg legt, damit sie sich zwei Mal überlegen, ob sie mit dem Auto in die Stadt kommen wollen. Aber eigentlich diese gesamtheitliche Sichtweise, die Sie gerade erwähnt haben und sich zusammenzusetzen und sich zu überlegen, wo sind eigentlich die Probleme, wo sollen wir ansetzen und das sind doch gerade im Umland nicht wirklich drin. #00:49:18-7#

#00:49:18-9# Person 1: Ja, nein. Es ist halt so, dass der Kanton Basel-Stadt eine Zuständigkeit auf 37 Quadratkilometern hat. So gross ist der Kanton Basel-Stadt und alles was ausserhalb dieser 37 Quadratkilometer passiert, da können wir versuchen zu reden, können allenfalls Anreize schaffen, allenfalls Mitfinanzierungen anbieten, aber wir sind nicht kompetent. Wir sind nicht zuständig. Insofern denke ich, ist es richtig und logisch, dass das Stieg-Um Konzept beziehungsweise das verkehrspolitische Leitbild natürlich beschreibt, was können wir auf Gebiet des Kantons konkret machen. Was dann teilweise natürlich Auswirkungen hat oder Druck ausüben soll oder Verhaltensänderungen anregen soll von Menschen, die nicht im Kanton wohnen oder von Fahrten, die nicht aus dem Kanton herkommen. Natürlich ist es dann von Aussen betrachtet, da sind wir dann auf eine Besonderheit unserer politischen Lage auch, sieht es immer so aus: 'Die wollen sich jetzt Probleme entledigen, indem sie einfach den Stau zu uns rüberschieben'. Ist aber, wenn man das jetzt wieder ganz objektiv betrachtet etwas was wahrscheinlich ganz viele Städte auf der Welt machen, dass sie irgendwo versuchen den Verkehr im Zufluss zu dosieren und dadurch natürlich implizit Rückstau auf die Nachbargemeinden rausschieben, was auch nicht Neues ist. Also Fahrzeugdosierungsanlagen Pförtnerampeln oder so, das ist ja nicht Neues. Es wird vielleicht dann in Basel aufgrund der politischen Lage oder aufgrund der politisch strukturellen Lage, aufgrund der Kleinheit des Kantons dann noch etwas emotionaler diskutiert als in anderen Stadträumen. Aber nicht mal davon bin ich so überzeugt. Ähnlich ist es natürlich mit der Parkraumbewirtschaftung oder mit so Überlegungen da irgendwann mal Mobility Pricing, Road Pricing. Das wird dann schnell so betrachtet: 'Die verlangen jetzt eine Zutritts gebühr zu ihrer Stadt und die anderen müssen das dann zahlen, damit die ihre Probleme lösen'. Ich denke, es ist nicht auflösbar, Ihre Frage. Es ist einfach so, wir sind nur zuständig für 37 Quadratkilometer. Wir können eigentlich Massnahmen nur konkret vorschlagen, die wir auf diesen 37 Quadratkilometern ergreifen und parallel dazu natürlich in Programm, mit dem Ag-

glomerationsprogramm, mit den Nachbarn zusammen da auf strategischer Ebene versuchen gemeinsam an gewisse Probleme heranzugehen. Und der dritte Baustein ist zum Beispiel der Pendlerfond. Das machen wir mit Geldern, die aus der Parkraumbewirtschaftung stammen Projekte mitfinanzieren ausserhalb des Kantons, um dort vielleicht die Möglichkeiten zu verbessern auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen. Ich habe noch gestern mit jemanden darüber gesprochen, ob denn nicht der Kanton Basel-Stadt noch viel mehr machen müsste, um den regionalen Eisenbahnverkehr in Deutschland zu verbessern. Aus dem südbadischen Raum hier nach Freiburg, nach Waldshut, weil eigentlich hätten wir das Interesse, dass die Grenzgänger gut nach Basel kommen und das es keine Verkehrsprobleme in Basel gibt. Das ist immer diese Interessensfrage, die nie 100 Prozent korrekt zu beantworten ist, die man natürlich hier im Raum immer wieder stellt, weil sich bei sehr vielen Projekten die Situation ergibt, dass territoriale Investitionen in einer anderen Gebietskörperschaft stattfindet als der Nutzen vielleicht nachher anfällt. Dann ist sofort die Frage, ob die, die den Nutzen haben, mitfinanzieren sollen. Wer hat denn wirklich den Nutzen? Wie viel nutzen fällt wo an? Also fällt die, etwas provokativer gefragt, Basler Wirtschaft zusammen, wenn morgen kein Grenzgänger nach Basel kommen? Oder fallen die Nachbarräume in Deutschland und Frankreich in sich zusammen, wenn sie morgen keine Grenzgänger mehr in die Schweiz schicken können, die dort Geld verdienen und in Frankreich und Deutschland wieder ausgeben? Diese Frage ist nie mit schwarz oder weiss zu beantworten sondern schlussendlich läuft es immer wieder darauf hinaus, wir müssen die Probleme gemeinsam lösen. Wir sind aufeinander angewiesen. Wir sind ein sehr spezieller Raum, europaweit, denke ich, einmalig. Auch mit dieser Sprachgrenze noch drin. Das ist im Verkehrswesen eigentlich nicht viel anders als in anderen Bereichen. Es braucht dann immer Kreativität, politischen Wille und auch Engagement der jeweiligen Fachleute, um zu sagen: 'Doch, wir wollen gewisse Projekte zusammen machen'. Nehmen Sie das Beispiel der Tramlinie 8. Der geht jetzt im Dezember in Betrieb nach Weil am Rhein. Da hat der damalige Regierungsrat, Ralf Lewin, gesagt: 'So, wir kriegen jetzt Bundesgelder. Jetzt müssen wir alles machen, dass wir eine von diesen grenzüberschreitenden Tramlinien nach Saint-Louis oder nach Weil am Rhein vorwärts bringen'. Er hat sich enorm reingekniet und hat da natürlich unsere Unterstützung, ich war da persönlich auch sehr intensiv involviert, die Gespräche gesucht und das Ziel war klar vor Augen. Und er hatte diesen Willen. Es hätte problemlos, hätte man auch viele Gründe gefunden, das nicht zu wollen. Und das ist das ganz Besondere an diesen grenzüberschreitenden Projekten und grenzüberschreitend meine ich jetzt bewusst nicht nur Landesgrenzen überschreitend sondern auch Kantons überschreitend. Es gibt da nie scharfe Spielregeln. Es steht nirgendwo geschrieben, wenn man ein Tram nach Weil am Rhein baut, wer muss denn wie viel daran finanzieren. DAs ist alles Verhandlungssache. Da es Verhandlungssache ist, können sie wollen. Wenn sie nicht wollen, können sie positiv beeinflussen, können sie blockieren. Ich denke, das ist mit diesen Verkehrslösungen generell auch so. Wir können nicht als Basel-Stadt jetzt vorschreiben, wie die Raumplanung im (Ergostal) aussehen soll. Wir können nicht vorschreiben, ob Lörrach eine Parkraumbewirtschaftung machen soll. Wir können nicht vorschreiben, wie die Siedlungspolitik im Elsass aussehen soll. Wir können nur reden und versuchen und allenfalls Anreize geben. Aber das auch im begrenzten Rahmen. Ja, ich denke insoweit ist das Systeminhärent, dass wir da gewisse Probleme versuchen auf unserem Gebiet quasi zu lösen, auch wenn es dann Auswirkungen auf die Nachbargebiete hat. Mit der Parkraumbewirtschaftung kommt ja auch

schon der Vorwurf: 'Ja, ja, ihr verlagert euer Problem und der Parkdruck kommt dann über die Grenze'. Ja, das ist so. Aber ich wüsste nicht, wie es anders geht. #00:57:25-3#

#00:57:25-9# Interviewer: Jetzt abschliessend: Dieser Vorwurf der Verlagerung nach Aussen. Was glauben Sie, wie weit kann man gehen, um den Automobilverkehr in der Stadt zu reduzieren? Wie weit bis man halt wirklich dann, bis der Schmerz unerträglich wird. Wirtschaftlich gesehen und auch politisch in den Diskussionen mit den Nachbarn. #00:58:00-4#

#00:58:00-8# Person 1: Ich warte immer noch darauf, dass Sie Ihre Frage stellen, ob die zehn Prozent denn realistisch sind. Also nicht die zehn Prozent Abnahme sondern Faktor 10. Aber das wäre wahrscheinlich so ein bisschen die Überleitung zu der Frage. Es ist eine sehr politische Frage, die Sie da stellen. Man könnte es sich jetzt einfach machen und sagen, man muss einfach den politischen Mut haben, aber das würde ich zwei Hinsichten zu kurz greifen. Erstens mal sind wir in Basel natürlich in einer direkten Demokratie. Das heisst, wenn man den Bogen überspannt als Regierung wird man schnell vom Parlament eingefangen oder es ein Referendum, eine Volksinitiative und dann sehen die Dinge schon wieder anders aus. Das ist das eine. Das andere ist, dass die Strukturen, die wirtschaftlichen Strukturen, gesellschaftliche Strukturen, Wohnorte, Arbeitsplätze und so weiter sind alle sehr träge Dinge. Wirtschaftsstrukturen noch vielleicht am wenigsten. Privatfirmen sind da relativ schnell in Entscheidungen. Ich bestelle meine Stahlträger künftig nicht mehr dort sondern bestelle die woanders. Die sind da vielleicht am flexibelsten. Die Firmen sind einerseits flexibel, sind aber andererseits sehr beharrend. Sie beharren auf ihren Gewohnheitsrechten. Das hatten Sie im letzten Monat vielleicht auch ein bisschen verfolgt bei der ganzen Diskussion um das Verkehrskonzept Innenstadt. Wer darf jetzt noch reinfahren? Wer bekommt Sonderbewilligungen? Aber auch gerade so Entscheidungen Wohnort, Arbeitsort, das sind Dinge, die ja Privatpersonen auch für Jahrzehnte eigentlich fällen und das nicht ständig ändern wollen. Die Menschen mögen keine Veränderung und das ist auch klar. Die sind immer skeptisch, immer zurückhaltend, wenn es Veränderungen gibt. Soweit, denke ich, ist es Aufgabe der Politik und auch der Verkehrsplanung entlang der Gratwanderung zu marschieren und zu schauen, wie weit können wir noch gehen ohne den Bogen zu überspannen und selbstverständlich kann man da auch nicht morgen Leuten, die ihr Lebensmodell auf irgendeine tägliche Mobilität auch ausgerichtet haben, den von heute auf morgen zu sagen, dass es nicht mehr geht. Das ist auch sehr schwierig. Finde ich auch gesellschaftspolitisch problematisch. Insofern muss man aber den Mut haben und auch die Offenheit haben, den Leuten zu sagen: 'Das kannst du jetzt auch noch machen. Das nehmen wir dir nicht heute und morgen weg, aber du musst dich darauf einstellen, dass das nicht ewig so weiter geht'. Ein Thema, dass vielleicht so ein bisschen am Rande ist, also für mich sehr symptomatisch bei der Diskussion die wir vor ein paar Jahren hier im Raum Basel über den Einheitspreis beim U-Abo hatten. Ich weiss nicht, ob Sie das verfolgt haben? Wir haben für die ganze Nordwestschweiz einen einheitlichen Preis und der ist für kurze Strecke, also für Leute, die kurze Strecken fahren, eher an der oberen Grenze. Da es ein Einheitspreis ist, ist das natürlich für die ganze Region vergleichsweise tief. Das heisst, der Kostendeckungsgrad in der Nordwestschweiz ist wesentlich tiefer als in anderen Verbindungen in der Schweiz, weil wenn sie halt 20, 30 Kilometer jeden Tag pendeln, zahlen sie hier 93 Franken im Monat und bekommen noch eine Subvention. Da sind sie, glaube ich, bei 73 mit der Subvention und für dieselbe Strecke

zahlen 200 Franken im Monat. Basel-Stadt hat dann die Diskussion angestossen und gesagt: 'Ja eigentlich, wir haben ja eher Kurzstreckenpendler. Eigentlich zahlen unsere Leute zu viel und da steckt doch noch eine Menge Potential drin und wir müssen doch eigentlich eine Zonierung hinbekommen, eine Differenzierung im Preis'. Es gab sehr schnell, bevor irgendwelche Fakten auf dem Tisch lagen, wie man das denn lösen kann, gab es eine sehr emotionale Diskussion, eine sehr politische Diskussion. Ich glaube der Landrat in Liestal hat mit 80 zu Null Stimmen eine Resolution gefällt: 'Hände weg vom U-Abo. Lasst das so wie es ist'. Ich behaupte jetzt einfach mal, es hat sich kaum jemand wirklich ernsthaft mit dem Inhalt auseinandergesetzt. Ich sage auch heute, es ist natürlich für gewisse Familien brutal, wenn sie einfach sagen: 'Da haben sie heute ein Abo für 73 Franken. Ab nächsten Jahre 200, 250 für dasselbe Abo'. Das würde wirklich Probleme stellen. Aber ich finde, man muss die Ehrlichkeit haben, den Leuten zu sagen: 'Ewig könnt ihr das so nicht weiterhin haben'. Da müssen wir vielleicht Übergangslösungen finden, das muss man etablieren, die Differenzierung der Preise. Aber wir können da nicht auch noch in 20 Jahren immer noch ein solches Dumpingangebot machen. Aber, auch da hat man gemerkt, bevor man überhaupt darüber nachdenkt, was vielleicht auch die negativen Auswirkungen sind, dass da vielleicht auch Leute lange Strecken jeden Tag fahren, die es gar nicht fahren würden, wenn nicht der Preis so günstig wäre und die vielleicht immer noch in der Stadt wohnen würden oder direkt bei der Stadt, also weniger Verkehrsprobleme verursachen würden. Diese Diskussion wurde gar nicht zugelassen. Die Angst vor der Veränderung war so gross, dass es eine riesen Emotion ausgelöst hat. Von links bis rechts, von sehr vernünftigen bis zu etwas weniger vernünftigen Politikern und Fachleuten gab es sehr emotionale Reaktionen. Das ist für mich ein Lehrstück eigentlich für die, wie man behutsam an Veränderung herangehen muss. Wenn sie rational, jetzt morgen im Coop sagen würde, es gibt die Milch nur noch in fünf Liter Kanistern und zwar zum Einheitspreis. Kostet immer, müssen immer für fünf Liter kaufen. Selbst wenn sie nur einen Liter kaufen, sie zahlen immer denselben Preis. Dann würden sie sagen: 'Geht's eigentlich noch? Ich brauche doch nur einen Liter. Ich schütte nachher drei Liter weg. Ich trinke vielleicht auch zwei. Drei schütte ich weg'. Beim U-Abo ist es eigentlich das Gleiche. Aber wenn sie das gewohnt sind, dass sie einfach zu ihrem Preis immer die fünf Liter bekommen und plötzlich sagt man ihnen: 'Nein, in Zukunft bieten wir ihnen drei verschiedene Grössen an und zum bisherigen Preis bekommen sie nur noch die kleine Flasche' und dann gibt es ein riesen Geschrei. #01:05:12-5#

#01:05:12-7# Interviewer: Dann hätte man sich wohl zuvor Gedanken machen müssen bevor man halt solche Preise angeordnet hat. #01:05:20-2#

#01:05:20-5# Person 1: Es wurde gar nichts angeordnet. Es wurde einfach mal auf fachlicher Stufe diskutiert, wie so etwas aussehen könnte, wenn man im Raum Basel das schrittweise umsetzt, was in allen anderen Verbindungen in der Schweiz oder sonst in Europa Standard ist. #01:05:35-7#

#01:05:36-0# Interviewer; Damals, als man das U-Abo eingeführt hat, hat mit solchen Preisen... #01:05:40-0#

#01:05:40-5# Person 1: Ja klar, aber das war natürlich eine Zeit, 1987 glaube ich, Waldsterben und 'wir müssen möglichst viele Pendler auf den öffentlichen Verkehr bekommen und da denken wir

nicht lange, da diskutieren wir nicht lange, wir bieten jetzt so ein Einheitsabo an und das soll auch solidarisch sein. Die lange Strecken fahren sollen nicht mehr zahlen, weil es ist am Wichtigsten, dass man die auf den öffentlichen Verkehr bringt'. Das waren so die Überlegungen. Ich war damals nicht dabei, aber so kann man das auch aus den Diskussionen und aus den Unterlagen, die es von damals gibt, herauslesen. Das merken Sie ja auch, wenn Sie das so ein bisschen verfolgen, bei der Mautdiskussion in Deutschland. Das entzieht sich ja jeglicher rationalen Betrachtung. Es ist haarsträubend. Aber sobald so Themen wie Maut und Preise kommen, reagieren die Medien vor allem auch sehr hysterisch. Da vielleicht noch, so abschliessend noch eine Betrachtung. Ich glaube, der ganz grosse Unterschied, wenn wir so als Fachleute, Wissenschaftler, Chefs, Strategen uns irgendeine Strategie überlegen, da finden sie noch relativ schnell auch eine grosse Zustimmung. Ich glaube, es gibt kaum jemanden in Europa, der bezweifelt, dass man eigentlich den Strassenverkehr eindämmen sollte und wieder insgesamt braucht es, das Fahrtenaufkommen reduzieren sollte. Es gab auch eine klare Mehrheit dafür, dass man Verkehrskonzept Innenstadt in Basel einführt. Da, wo es dann schwierig wird, ist dann in der Detailumsetzung und da vor allem, wenn sich einzelne dann benachteiligt fühlen gegenüber anderen. Das ist ja das Lustige, es kann auch um Krankenkassenprämien, um Besteuerung gehen oder was auch immer, die Medien greifen dann immer die Wenigen heraus, die irgendwie den Nachteil und sagen: 'Schaut mal, die Familie. Alleinerziehend, drei Kinder und die haben bis jetzt 700 Franken pro Monat bezahlt und müssen in Zukunft 800 bezahlen. Wie sollen sie es sich leisten?'; suchen immer die Einzelfälle heraus. Aber sobald sie was verändern, haben sie in der Regel immer jemanden, der natürlich gegenüber Vorher irgendeinen Nachteil hat. Aber wenn sie längerfristig Anreize schaffen wollen, dass Leute ihr Verhalten ändern, dann müssen Sie was verändern. Das Schlimmste, was Politik eigentlich machen kann, einfach nicht zu entscheiden. Das ist auch eine Entscheidung. Das ist dann, dass man alles lässt, wie es ist. Aber darunter leiden auch gewisse Leute. Entschuldigung, jetzt habe ich am Schluss nochmal ganz weit ausgeholt. #01:08:46-2#

#01:08:46-6# Interviewer: Das ist schon richtig, weil das ist dann auch dieser subjektive Nutzen, den man auch beim Verkehr hat.

#00:13:50-4# Person 1: Verkehrsinfrastruktur muss man nicht immer dort ausbauen muss, um eine Wirkung zu haben, wo man gerade ist. Also territorial, die Wirkung territorial. Dieses Bauwerk kann territorial sein, aber die Wirkung kann ganz woanders liegen und Herzstück ist der Klassiker. Das Herzstück wird in Basel-Stadt gebaut, bringt aber Baselland am meisten von allen Partnern. Rein wirtschaftlich. Das kann ich nur sehr schwierig jemand am hintersten Eck vom Kanton erzählen, dass das so ist. Dann kommt dann gleich wieder der Vorwurf, ihr werdet dann von Basel-Stadt übers Ohr gehauen. Ja, es ist natürlich klar. Es ist soweit, das ist teilweise soweit weg und gerade bei der S-Bahn, wo es auch darum geht, dass man die Linien auch verhängt von einem Tal, diese durch gebundenen Linien. Wo es ja heisst, wenn ich heute von Liestal nach Lörrach fahre mit dem Zug habe ich 50 Minuten. Wenn ich mit dem Auto fahre über die A98 habe ich eine viertel Stunde. In der Zukunft mit dem Herzstück hätte ich 30 Minuten mit dem Zug ohne umsteigen. Dass heisst natürlich, auf der einen Seite habe ich viel mehr Arbeitskräftepotential hier, auf der anderen Seite habe ich viel mehr Arbeitsnehmer, die in Baselland sitzen, in Riehen, das ist eine Gemeinde bei Basel, arbeiten könnten, die heute da nicht arbeiten, weil sie stehen eine Stunde im Stau und das geht nicht. Das ist sowohl als auch. Ich kann auch einkaufen gehen in Deutschland und so weiter. Oder die Deutschen können hier am Wochenende schön in die Wirtschaften gehen. Das hat einen Gesamtnutzen, aber die Bauwerke sind irgendwo verstreut. Der Nutzen ist nicht gleich der Ort, wo gebaut wird und das denke ich, ist sicher ein grosses Problem. #00:15:48-1#

#00:15:48-2# Interviewer: Was verstehen Sie unter nachhaltiger Mobilität? #00:15:51-7#

#00:15:52-1# Person 1: Ich bin Realist. Ja nachhaltig, den Begriff muss man nicht mehr definieren. Der ist ja schon 100 Mal definiert worden. Von dem her soll man die Ressourcen nicht ausbeuten, die man zur Verfügung hat. DAs ist eine gute Frage. Das habe ich mich schon oft gefragt. Was ist eigentlich, wenn die Autos in Zukunft, der MVI in Zukunft mit regenerativen Antrieben fahren würde? Ist das dann nachhaltiger? Es geht natürlich auch um den Flächenverbrauch, dass muss man ja auch diskutieren. Aber es kann ja durchaus sein, dass der MVI dann durch Ressourcen schonender wird über die Jahre. Grundsätzliche Frage. Ja, klar. ich bin ja eine Art Bundesbeamter und ich muss ja sagen, was Bern sagt. Von dem her, ÖV fördern und Langsamverkehr, also Fahrrad, Fuss, Siedlung. Also für die Wohngebiete mit den Arbeitsgebieten möglichst nahe zusammen zu bekommen und dadurch weniger Pendler. Das heisst Mobilität, der erste Ansatz eigentlich um Mobilität zu verringern ist Wohn- und Arbeitsort zusammen zu führen. Also das ist ja, das machen wir bei der aktiven Raumplanung. Wir haben hier da hinten hängt diese Zukunftsvision, ich kann Ihnen da auch noch, Material haben Sie wahrscheinlich alles schon. Ich hole mal kurz noch etwas. Also die Idee ist ja eigentlich, wir haben ja so eine Zukunftsvision hier, sogenanntes Zukunftsbild. Wo man eigentlich gesagt hat, dass ist die ganze Agglomeration Basel. Hier wäre irgendwo die Grenze. Frankreich. Deutschland. Die Schweiz. Das man gesagt hat: 'Wir wollen uns eigentlich entwickeln von der Bevölkerung her'. Die Arbeitsplätzen, diesen orangen Gebieten hier und dem Kern. Und eigentlich entlang von diesen S-Bahnen, die schwarze Linie ist S-Bahn, S-Bahnerschliessungsgebiete. Und wenn man das halt schafft oder wenn man das, heute ist das Wachstum eigentlich hier aussen, im Umland. Da ist das Wachstum am höchsten. Da wollen halt immer noch sehr viele hin. Aber es ist immer noch sehr schlecht erschlossen. Das heisst, man muss entweder sehr viel investieren in den öffentlichen Verkehr, was eigentlich nicht

rentabel ist. Oder die Leute kommen mit dem Auto mit dem Ergebnis, dass hier irgendwo dann der Stau anfängt. Wenn man das wirklich schafft mit Siedlungsbegrenzung und Anreizschaffung von Entwicklung von Siedlungsgeflechten hier drin, würde das eigentlich heissen, dass man die Bevölkerung, die eigentlich pendelt innerhalb von diesem überschaubaren orangefarbenen Bereich und mit dem Herzstück bindet man die Linie genau so durch. DAs ist für mich nachhaltig. DAs hat etwas mit Raumplanung zu tun, indem man jetzt schon überlegt, wo möchte man die Leute eigentlich ansiedeln. Und dann natürlich Fusswege, öffentliche Räume, Stadt lebenswert machen. Dieses Ganze, was man immer hört. #00:19:30-7#

#00:19:31-7# Interviewer: Sie haben gesagt, nachhaltige Mobilität ist aus der Perspektive eines Beamten Langsamverkehr fördern, MIV nicht reduzieren, nicht attraktiv machen. #00:19:46-4#

#00:19:46-7# Person 1: Also eigentlich aus dem wissenschaftlichen würde ich ja sagen, es ist ein Auslaufmodell, so wie das Auto heute daherkommt. Es hat keine, es ist nicht effizient, hat einen hohen Flächenverbrauch, hat nicht nachhaltige Energiequellen. Müsste man ja so eigentlich mal sagen. Auf lange Frist hat das keine Zukunft. So wie es heute ist. Von dem her müsste man, wenn man von der wissenschaftlichen Seite her kommt, sagen, man müsste die Priorität bei den Strategien klar auf Abbau von MIV legen. Das geht politisch nicht. Es ist unmöglich und die Bevölkerung ist auch nicht so weit, dass das funktioniert. Dementsprechend setze ich oder wir im Moment eigentlich darauf, dass wir Alternativen schaffen zum MIV. Es geht weniger darum, den MIV jetzt wirklich abzuschaffen oder einzudämmen im grossen Mass, weil das wirklich einfach sehr schwierig ist. Es geht darum die Alternative herzustellen. Zürich hat das gemacht zum Beispiel. Zürich hat ein grosses Bevölkerungswachstum gehabt in den letzten zehn. 15 Jahre und hat aber keinen Zuwachs des MIV gehabt. Wissen Sie vielleicht. Die haben den ganzen Zuwachs kompensiert über die S-Bahn und den öffentlich Verkehr. Das ist das, was mir eigentlich auch vorschwebt. Also man muss anständige Alternativen anschauen im öffentlichen Verkehr und im Langsamverkehr und damit dann die Leute auch erziehen. Das fängt ganz klein an. Quasi umzusteigen und das Auto wesensgerecht einzusetzen als Vorher. Nicht automatisch am Morgen in das Auto steigen, Schlüssel rein und los fahren sondern man darüber nachdenken. 'Möchte ich noch was einkaufen auf dem Rückweg oder nicht? Dann lasse ich es heute besser mal stehen'. Diese erste Schwelle am Morgen bevor ich aus dem Haus gehe, auf die kommt es an. Wenn ich keine Alternative zum Auto habe, dann stelle ich mir diese Frage schon gar nicht. Dann nehme ich einfach das Auto und gehe, weil ich keine Alternative habe. Es gibt Agglomerationen wie Zürich, die haben schon viele Alternativen. Da sieht man, dass ja auch, wie das wirkt. Wir haben hier nicht so viele, so gut funktionierende Alternativen und das ist genau mein Job, auch diese Alternativen hier her zu bringen. #00:21:56-7#

#00:21:57-3# Interviewer: Ist das jetzt Ihre persönliche Einstellung oder ist das einfach mal Ihre Beamtensicht? #00:22:05-4#

#00:22:05-6# Person 1: Ich bin kein Beamter. Ich bin kein Angestellter vom Kanton, aber es ist ok. #00:22:11-2#

#00:22:11-4# Interviewer: Gut, dann nehme ich das zurück. #00:22:12-8#

#00:22:13-0# Person 1: Nein, das ist ein Witz. Wir sind ein Verein hier. Ein Verein, der den Kantonen und den Ländern gehört. #00:22:21-6#

#00:22:21-7# Interviewer: Aber dann ist das in den Statuten des Vereines verankert, dass der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr? Was sind dann die Ziele? Soviel Geld wie möglich aus Bern zu holen, oder? #00:22:37-2#

#00:22:37-6# Person 1: Die Spielregeln werden ja von Bern definiert. Eigentlich, es gibt eine Weisung, heisst es. Man sieht, wie das aussieht. Das ist so ein Dokument, 90 Seiten. Da steht genau drin, was man im Agglomerationsprogramm machen muss, um möglichst Erfolg zu haben. Vieles von dem kann man nicht machen oder einiges, weil es politisch nicht geht. Aber es gibt gewisse Sachen, die man machen kann. Also alles, was wir, das Agglomerationsprogramm versucht umzusetzen oder mit dem Kanton sich einig zu werden, kommt eigentlich von dieser Vorgabe. Und natürlich, wir haben auch eigene Ideen, die wir mit einbringen oder man kann ja auch noch Sachen machen, die hier nicht drinstehen. Da ist man ja frei zum Beispiel. Was mir zum Beispiel jetzt gerade vorschwebt ist, dass man mal überlegt, wie viel bringt denn volkswirtschaftlich eigentlich so ein Ausbau von einer Verkehrsinfrastruktur. Also man hat immer ein Set von Verkehrsmassnahmen drin. Irgendwie drei Milliarden Franken wert. Die spannende Frage wäre: Wenn man die drei Milliarden Verkehrsinfrastruktur baut, wie viel gibt Zuwachs, verfügbares Einkommen und so weiter habe ich dadurch? Oder ist dieses ganze Ding finanziell tragbar im Betrieb nachher? Das sind so Überlegungen, die ich noch habe. Die stehen hier gar nicht drin. Aber grundsätzlich kann man sagen, dass was wir überlegen, kommt eigentlich daher und dann haben wir natürlich auch noch unsere eigene Meinung und die sage ich mal, mit jedem Jahr, wo man hier ist, wird man mehr Realist. #00:24:19-7#

#00:24:19-9# Interviewer: Dann eine unrealistische Frage. Nächste Frage: Ist eine radikale Reduktion der Automobilität, sagen wir mal um Faktor 10, wünschenswert aus Sicht einer Stadt wie Basel? #00:24:31-2#

#00:24:31-5# Person 1: Ja klar. #00:24:32-2#

#00:24:32-5# Interviewer: Und dann aus Sicht der Agglomeration? #00:24:35-9#

#00:24:36-7# Person 1: Das Problem, ja natürlich ist das wünschenswert. Also die rein jetzt aus der Sicht Basel-Stadt. Wenn ich mir vorstelle, es geht genau um das, das sind so Bilder, die habe ich dann im Kopf. Und ich sage, ich will hier Fussgänger, Kinderspielplatz, das ist die moderne Stadt. Das will Hamburg sein, das will Berlin sein, das will Warschau wahrscheinlich auch sein. Das so. Da geht natürlich MVI nicht im grossen Stil. Sonst ist ja irgendwo das lebenswerte einer Grossstadt dann hinüber. Also von dem her, ja klar, ist richtig, oder? Die Frage ist die Abstimmung und wie schaffe ich das? Und im Moment ist es einfach so, dass Basel-Stadt mit dieser engen Grenzen einfach den Vorteil hat, ja, sie ist wie eine Burg. Sie bauen eigentlich wie eine Burg um sich auf und schützen ihren inneren Bereich und alles, was aussen passiert, passiert halt. Und das passiert nicht mehr auf ihrem Boden. Ich mach jetzt mal eine provokante These: Wenn jetzt Basel-Stadt die Grenze so wäre, also heute ist sie so und plötzlich stehen hier alle im Stau und das ist eine Gemeinde von Basel-Stadt, dann würde es anders aussehen. Da käme es auch nicht mehr einfach so durch Stimmvolk. Der Vorteil ist aber, dass die Stadtgrenze sehr eng ist. Deswegen, ich glaube nicht, dass es möglich ist, so eine markante

Reduktion zu haben ohne frankierende Massnahmen aussen zu treffen. Also es muss a), man muss erst mal eine gesamte Strategie haben zum Strassennetz. Das machen wir im Moment. Das ist ziemlich schwierig. Mal das Erste: Wie, wo will man ausbauen? Wo will man Stauräume haben? Verkehrsmanagementsysteme`? Das ist mal überhaupt das Erste. Die Infrastruktur quasi noch weiter auszulasten, effizient zu gestalten. Vielleicht auch Tageszeitenabhängig, da irgendwie Einflussmöglichkeiten zu haben. Heute hat man das nicht. Heute kann man nicht steuern, gar nichts. DAs Zweite ist, die Alternativen schaffen. Aussen. Dass ich eben, wenn ich hier wohne, eine Alternative habe. Nicht das Auto nehmen muss und hier parkiere und hier reinfahre. Und das Dritte ist ja eben die Parkplätze abzubauen. Und eigentlich läuft es immer so herum, dass die Alternative geschaffen wird und wenn die da ist, baue ich, ziehe ich den Parkierungsperimeter an. Basel macht es anders herum. Basel zieht im Moment das Parkierungsregime an, es gibt aber noch nicht wirklich Alternativen. Gut, das Beispiel ist die Tram 8 nach Weil, die jetzt im Dezember aufgeht. Tram 3 Saint-Louis nach Frankreich ist noch gar nicht gebaut. Eigentlich müsste man ja erst diese Angebote schaffen und nachher sagen: 'Ok, jetzt habt ihr ein Angebot, also jetzt machen wir die Mauer hoch. Ihr könnt kommen, aber'. Das ist glaube ich das Problem. Das es ein unterschiedliches Tempo ist und auch nicht Aufgabe sein kann von einem Kanton Basel-Stadt über die ganze Agglomeration zu denken. Das funktioniert nicht. Also dann ist es immer gleich eine Einmischung in ein Belangen von einem anderen Kanton. Denke deswegen ist unsere Stelle im Moment so anerkannt, weil wir genau dieses Scharnier eigentlich bilden zwischen 'was sie gerne hätten' und 'sie nicht können'. Verstehen Sie was ich meine? #00:28:04-8#

#00:28:05-1# Interviewer: Ich verstehe ganz gut. Aber ist das dann nicht irgendwo dann diese 'wir ziehen uns aus der Verantwortung zurück. Wir bauen unsere Tore und wenn ich kommen wollt, zahlt ihr einfach und wenn nicht, dann nicht'. Die Verantwortlichkeit, was hier draussen passiert, wird verlagert dann auf Ihre Geschäftsstelle. #00:28:32-9#

#00:28:33-1# Person 1: Das ist sicher so, dass vieles verlagert wird. Also die Frage ist einfach: Was ist denn die Alternative? Also mache ich mal ganz provokativ müsste man eigentlich sagen: Basel-Stadt muss ja ein extremes Interesse daran haben, dass es gut erreichbar ist. Standortfaktor für Firmen, gut erreichbar, viele qualifizierte Arbeitsplätze. Wenn sie ein Parkierungsregime die Mauern hochziehen, machen sie eigentlich ein stückweit das kaputt. Erst wenn die Alternative da ist, haben sie das quasi wieder kompensiert. Sie können natürlich selber viel schneller mit finanziellen Mitteln Geld in die Hand nehmen und sagen: 'Ich baue euch diese Linie mit eigenem Geld' oder Lösungen mit eigenem Geld vorantreiben. Es gibt zum Beispiel die Quellensteuer, Kennen Sie ja wahrscheinlich. Weiss nicht, ob Sie es kennen. Es ist die Ausländer oder beziehungsweise die Grenzgänger, die in Deutschland wohnen und der Schweiz arbeiten, die zahlen eine Quellensteuer von acht oder zehn Prozent auf ihren Lohn. Die Quellensteuer wird genommen, weil die ja Infrastrukturen mitbenutzen, aber eigentlich keine Steuern zahlen in der Schweiz. Also die sitzen an der Bushaltestelle, die bedienen den Ticketautomaten, die machen so noch irgendwelche Sachen oder sitzen im Park auf der Bank oder reissen ein Blümchen aus. Und für diese Geschichten, dass die Leute einfach da sind jeden Tag, aber eigentlich, weil sie ja nicht da wohnen, keine Steuern zahlen, müssen die Quellensteuer zahlen. Diese Quellensteuer, die geht eigentlich in den Finanzhaushalt und verschwindet irgendwo. Aber eigentlich müsste man die ja zweckbinden. Müsste ja sagen, dass diese Steuer wird ja genau gezahlt für

Pendler, die von aussen in die Stadt reinkommen, hier arbeiten oder in die Schule gehen oder an der Uni Professor sind oder was auch immer und dieses Geld müsste man eigentlich dazu verwenden, die Verkehrsbeziehungen zum Beispiel umweltfreundlicher zu machen. Und das sind ein paar 100 Millionen pro Jahr. #00:30:59-2#

#00:30:59-6# Interviewer: Da gibt es natürlich den Pendlerfond. Das ist wahrscheinlich dann... #00:31:08-0#

#00:31:08-1# Person 1: Ja, das sind nur zweieinhalb Millionen. Der Pendlerfond ist nur der Erlös aus der Pendlerkarte. Das sind zweieinhalb Millionen im Jahr. Die Quellensteuer ist, glaube ich, 300 Millionen im Jahr. Jetzt, wenn man nur mal sagt, 50 Millionen im Jahre würde Basel-Stadt zur Verfügung stellen, um die S-Bahn und die Trams und was auch immer auszubauen, dann könnte man jedes zweite Jahr eine Tramlinie, wie die Weiler Tramlinie bauen. Ich provoziere jetzt mal. #00:31:36-6#

#00:31:36-8# Interviewer: Ich muss aufpassen, bei dem was Sie jetzt sagen. Das sind mögliche Lösungsvorschläge. Ich weiss nicht, ob die teilweise Verwendung der Quellensteuer bereits diskutiert wurde. Oder ist das mal eine Überlegung, die mal aus dem Agglomerationsprogramm kommt? #00:31:53-6#

#00:31:53-8# Person 1: Genf macht das. Würde sich lohnen in Genf mal nachzuschauen. Die machen das so. Da wird die Quellensteuer teilweise wieder zurückgegeben an die Franzosen. Von dem her weiss ich das. Es ist ja nicht wirklich die Handelskammer beider Basel hat das mal vorgeschlagen, einen Fond zu machen, die sich unter anderen aus der Quellensteuer zahlt, um Verkehrsinfrastrukturen schneller bauen zu können. Die grenzüberschreitend sind. Die für Basel-Stadt wichtig sind, für die Industrie, für die Unternehmen dort. Es geht einfach im Moment ein bisschen zu langsam. Auf der einen Seite möchte man, diesen Schutz, auf der anderen Seite kommt man mit dem Ausbau der Infrastrukturen nicht hinter her. Und dann ist natürlich wieder Einsprachen und Bevölkerung und das dauert ja alles immer 15, 20, 30 Jahre. #00:32:50-2#

#00:32:50-3# Interviewer: Das ist ein #00:32:50-5# (Wort), glaube ich. Oder was war das? #00:32:52-4#

#00:32:52-6# Person 1: Genau, richtig. Die Frage vorher war ja 'Finden Sie Reduktion', ja klar, natürlich, völlig logisch. Es geht nur so. Und am besten gleich alle orangefarbene Gebiete so. Nicht nur den Kern sondern auch gerade Lörrach und Liestal und Saint-Louis auch in dieser Art. #00:33:16-2#

#00:33:16-5# Interviewer: Sie haben gesagt Alternativen schaffen, haben sich dann bezogen auf den öffentlichen Verkehr, Langsamverkehr. Was ist mit innovativen neuen Konzepten, wie zum Beispiel Sharing. Autonomes fahren vielleicht in der Zukunft? Das könnte vielleicht man eine Möglichkeit sein? Was sehen Sie da, also ich weiss, in den nächsten 15, 20 Jahren ist das wahrscheinlich sehr schwierig umsetzbar, aber weiter vorausschauend. #00:33:53-1#

#00:33:53-3# Person 1: Ich habe mich früher schon einmal in der Zukunftsforschung, in der Beratung umgetan. Prognos, weiss nicht, ob Sie das kennen. Wir haben viel überlegt, viel diskutiert, auch in Zürich. Ich war ja vorher in Zürich bei der Entwicklung. Wir sind immer wieder zu dem Entschluss gekommen, dass es Konzepte gibt, die toll sind, die funktionieren, die haben aber keine Kapazität. Ich würde nicht mit einer Seilbahn und ein bisschen Carsharing irgendwie die Welt bewegen. Es ist ok,

das nutzen einige Leute, man schafft eine gewisse Anzahl Leute, es ist ok. Aber wenn es wirklich um die Masse geht, die Pendler jeden morgen oder einkaufen, da geht eigentlich nur der Schienengebundene ÖV. Über das bekomme ich die Masse hin. Und eben, ich bin auch der Meinung, Carsharing ist absolut sinnvoll. Auch dieses Pilotprojekt was Basel-Stadt jetzt hat. Ich glaube genau das ist auch ein ganz wichtiger Punkt diese free flow Cars. Das man eben nicht mehr ortsgebunden wieder zurück muss. Die kann man wieder zurückstellen. Ich glaube das ist alles sinnvoll und gut. Ich glaube auch von Mobilitätszentralen und Mitfahrzentral, das ist alles toll und gut, aber, oder auch Informationstechnik wie Apps, das ist alles gut, aber ich glaube nicht, dass das in der Masse funktioniert. In der Masse ist es immer, wir sind alle irgendwo Gewohnheitstiere. Und ich will nicht, Sie wollen auch nicht jeden Morgen aufstehen im Bett und wissen, wann jetzt genau Ihr Zug nach Wuppertal reinfährt oder ob es überhaupt ein Zug ist. Vielleicht ist es auch ein Fahrrad. Da ist man irgendwo ein Gewohnheitstier und möchte man Morgen aufstehen und genau wissen, um 7.31 Uhr und dann gehe ich zwei Minuten und so. Und das würde eigentlich heissen, wenn man wirklich diese alternativen Verkehrskonzepte im grossen Stil ausbaut, da hat man den Platz glaube ich gar nicht, dann würde das zu einer totalen, es wäre dann nicht mehr so ein geordneter Ablauf, wo man eben auch dafür sorgen kann, dass viel. Oder man reduziert die Pendleranzahl. Da glaube ich eher dran. Das ist für mich #00:36:18-0# (Wort) Mobilitätskonzept. Pendleranzahlen reduzieren. Es hat aber eigentlich mit Mobilität nichts zu tun sondern mit Wohn- und Arbeitsorten. #00:36:28-3#

#00:36:28-5# Interviewer: Das sind auch Themen, die Sie im Agglomerationsprogramm sich mit beschäftigen. #00:36:32-8#

#00:36:32-9# Person 1: Das ist eigentlich das Erste, was man nachdenken muss. Wenn man einen Pendler hat, ist es eigentlich schon zu spät. Man muss eigentlich den Pendler schon mal gar nicht haben. Sondern am besten sagen, der wohnt in Liestal und der arbeitet in Liestal. Dann geht er nämlich mit dem Fahrrad oder zu Fuss. Da braucht er keine S-Bahn, da braucht er kein Auto. DAs ist eigentlich das aller innovativste ist eigentlich das. Das ist allerdings recht schwierig. Und sonst, Auto, wir haben auch in Zürich diese ganzen Halb, wie heissen denn diese Pedelecs oder wie heisst das Zeug alles, diese Kabinensysteme und was es alles gibt. #00:37:13-0#

#00:37:13-4# Interviewer: Dieses PRT. Personal Rapid Transportation? #00:37:18-2#

#00:37:18-5# Person 1: Nein, das ist PRT. Ja genau, das, richtig. Da ist einfach immer die Frage, das ist ja so ein Kapselsystem, wo man eine Schiene hat oder Magnet oder irgendwas und dann hat man eine Kapsel und dann tut man irgendwie rein wo man hin will. Dann fährt die Kapsel irgendwo rum. Das Problem ist, erst mal muss man eine zweite Infrastruktur herstellen. Also es braucht Wege, es geht ja vielleicht noch, aber es braucht vor allem Stationen. Stationen mit Überholspuren und möglichst noch einer Parkspur, weil die muss ja diese Kapseln auf Vorrat irgendwo haben. Ist ja wie beim Skilift. Und das braucht verdammt viel Platz. Eben, wir haben es für die Stadt Zürich angeschaut. Es ist nicht unterbringbar. Man kann es einfach vergessen. Und die Kapazität von Personen, wo ich transportieren kann, steht dann in keinem Verhältnis zu den Kosten für die Infrastruktur, die ich hinstellen muss. Dementsprechend glaube ich auch nicht, das funktioniert vielleicht für einen Flughafen oder

so. Von einzelnen Terminals. Aber es funktioniert nicht für eine Stadt. Das wäre meine persönliche Meinung. #00:38:28-5#

#00:38:28-7# Interviewer: Um hier dran anzuknüpfen. Also die ganzen Pendler entstehen durch bestimmte Firmen, die dann zum Beispiel ist Basel-Stadt ihren Sitz haben. Und da morgens gibt es den Verkehr und nachmittags beziehungsweise abends. Was wäre oder gibt es das auch im Agglomerationsprogramm, dass man punktuelle Eingriffe macht? Weil wir sprechen, wenn ich mit Experten spreche, dann spricht man quasi von diesen grossen Projekten, Herzstück, Tramausbau. Das sind alles Megaprojekte, nicht dass es irgendwann zu Stuttgart 21 irgendwann mal wird, so ein Herzstück. Was ist dann mit diesen Ideen punktuell bestimmte Massnahmen zu treffen? Zum Beispiel zusammen mit Novartis und Roche jetzt als Beispiel in Basel-Stadt? #00:39:18-2#

#00:39:18-6# Person 1: Spricht eigentlich nichts dagegen. Also es gibt ja viele Überlegungen. Es gibt ja heute schon irgendwelche Sammelbusse, die aus dem Elsass in die Werke nach Schweizer Halle fahren. Also irgendwelches Mobilitätsmanagement in Unternehmen, wo irgendwelche Angebote geschaffen werden. Man kann sich auch überlegen, ob man irgendwelche Bus-Pendel-Systeme zwischen den Werken macht. Das Problem dabei ist immer, dass der Staat das eigentlich nicht finanzieren kann, weil er schafft in der Regel immer eine Alternative zum bereits bestehenden Bussystem. Also wenn ich heute zum Beispiel ein Werk hier habe und hier habe ich ein Dorf und die Novartis richtet einen Bus ein. Hier dazwischen. Jetzt habe ich aber zufällig noch einen Stadtbus, der fährt zwar nicht von hier aber von hier und macht dann irgendwie so. Die Leute, die hier sind und Heim wollen, die nehmen nicht mehr den öffentlichen Bus. Die nehmen den direkten Bus Heim. Wenn jetzt der Staat hier dran finanziert, macht er sein eigenes Angebot kaputt. Und das ist, glaube ich, so ein Grundproblem, von diesen ganzen punktuellen Busmassnahmen, wo ich finde, ok, es ist gut, aber müsst es dann halt selber zahlen auch. Oder der Staat schafft ein Angebot, wo wirklich Konkurrenzlos ist. Dann finde ich es wieder vertretbar. Ansonsten, was kann das sein? Also das können irgendwelche Mobilitätskarten sein, das geht ja dann auch ins Mobilitätsmanagement rein. Das man sagen kann, man schenkt den Mitarbeitern irgendwie eine ÖV-Jahreskarte und dafür bekommen sie keinen Parkplatz mehr. Solche Sachen sind sicher alle sinnvoll. Hat aber mit Infrastruktur nichts zu tun. Das ist Mobilitätserziehung oder Mobilitätsverhalten. Da denke ich, da kann man viel machen. Auch in Schulen oder Altersheimen gibt es grosse Potentiale. Ist aber nicht verortbar. Man kann da nicht auf den Punkt zeigen, wo sich das auswirkt. Das ist auch ganz schwierig messbar. Also wenn ich jetzt zehn Kurse im Altersheim mache mit Leuten und zeige, wie ein Ticketautomat funktioniert, kann ich das nachher nirgendswo mehr messen, leider. Bringt vielleicht aber trotzdem was. Ansonsten Hardwaremässig. Seilbahn, das hat es auch schon gegeben die Diskussion. #00:41:43-8#

#00:41:44-0# Interviewer: Um wieder auf diese PRT-Systeme sprechen zu kommen: Was glauben Sie, ich meine eine zweite Infrastruktur ist zwar Unsinn in einer Stadt, das würde dann die ganze Strasse zubauen und dann die ganzen Umbauten, alles unsinnig. Wenn man sich aber überlegt, dass autonome Fahrzeuge kommen und wenn sie soweit ausgereift sind, dass man sie im grossen Masse einsetzen kann, was stellen Sie sich vor? #00:42:14-1#

#00:42:14-3# Person 1: Ich glaube, das ist ein ganz grosses Ding. Also diese automatisch gesteuerten, also es gibt ja heute schon die selbstfahrversuche da in Kalifornien von den Autos. Das glaube ich, das wird kommen. Und auch Verbände von Lastwagen und so weiter. Ich denke, es wird ja an der Infrastruktur erst mal nichts ändern. Die fahren genau auf der gleichen Strasse, die belegen ja schlussendlich einfach einen Slot auf diesem Teilstück und nutzen das effizienter aus als ein Auto bisher. Von dem her kann ich erst einmal nichts dagegen haben, weil das ist ja eigentlich wunderbar und man nimmt eine Infrastruktur, die ausgelegt ist auf x Autos, 20.000 Autos oder was auch immer, und bekommt plötzlich mehr Autos drauf, weil automatisches Fahren heisst weniger Abstand und so weiter, bremsen. Das ist eigentlich eine Entwicklung, wo wahrscheinlich sehr nachhaltig irgendwo dann auch ist. Man muss weniger bauen. Man muss die Dinger weniger ausbauen und wenn die selber fahren, sicher ist es auch noch. #00:43:16-5#

#00:43:16-7# Interviewer: Also Sie glauben, dann würde man die Effizienz der Strasse erhöhen, aber nicht unbedingt den Verkehr? #00:43:24-1#

#00:43:24-3# Person 1: Es müsste, bereits von der Theorie her müsste es ja so sein, wenn alle oder wenn die, doch, eigentlich müsste man fast alle Fahrzeuge irgendwie teilgesteuert sein, müsste eigentlich ja die Kapazität der Strasse höher sein. Weil dieses ganze menschliche Versagen. Mir fällt irgendwie der Kaffee über die Hose und dann bremse ich und dann habe ich hinten schon wieder einen der bremst. Das fällt ja alles weg. Also mir kann der Kaffee über die Hose fallen, ich kann runter gehen und das Auto fährt immer noch. Also rein aus der Theorie heraus, müsste die eine Effizienzsteigerung sein. Und eigentlich, wenn ich die Effizienz gesteigert habe, muss ich weniger ausbauen, weil ich bekomme mehr Autos auf die bereits bestehende Infrastruktur. Theorie. Ob das jemals so kommt, das ist im Moment, denke ich, noch ganz schwierig zu sagen, ob das Massentauglich wird. Was sicher ganz spannend werden würde, ich denke, das ist auch das erste, was kommen wird, sind diese Verbände der LKWs, dass man die zusammen bindet. Auf der Autobahn. Also das man Verbände von drei Fahrzeugen macht, die man elektronisch zusammenhängt und der Erste fährt, oder so. Die Technik ist ja für alles da. Man kann das heute eigentlich schon machen. Was sagen denn die anderen dazu? #00:44:58-2#

#00:44:58-7# Interviewer: Unterschiedlich. Also das autonome Fahren wird unterschiedlich eingeschätzt. Manche sagen das kommt nie. Das werden genau solche Lösungen sein, wo man dann über längere Strecken autonom fahren kann, aber in der Stadt, da geschieht einfach zu viel und auch wenn diese Fahrzeuge so ausgereift sind, dann kann es noch sein, dass niemand diese Restverantwortung übernehmen will. Man muss es ja auch versichern und was passiert, wenn ein Auto dann ein Kind umfährt oder wenn es dadurch zu einem Unfall kommt, weil in der Stadt noch Mischverkehr stattfinden wird und, und, und. Da sind die skeptisch. Es gibt dann natürlich die anderen, die dann eher Technologieaffiner sind und sagen dann dazu, dass das die Zukunft ist. Man wird es mit Carsharing verbinden können und wird in einer Stadt oder im Umland nicht gezwungen sein ein Auto zu besitzen, weil man quasi ein Ruftaxi haben wird. Und dann das ganze Sharing, was dazu kommt. #00:46:06-3#

#00:46:06-5# Person 1: Ich bin fest davon überzeugt, dass das in irgendeiner Form kommt. Da bin ich mir absolut sicher. Ich glaube, es ist eine Frage der Zeit. Ist es 30 Jahre, ist es 50 Jahre, ist es 100 Jahre. #00:46:20-7#

#00:46:20-8# Interviewer: Ich hatte mal ein gutes Interview mit einem Kollegen aus Berlin. Der hat so ein Start Up entwickelt und die haben so eine Hardware entwickelt und eine Software dazu. Das heisst Cars Up. Das stellt man einfach in das Auto und das ermöglicht einen herstellunabhängigen Zugang zum Auto zu gewährleisten und seine Aussage war, dass man durch die IKT man auf die Automobilindustrie, auf die Hersteller einen unglaublichen Druck ausübt, weil Google und Apple, die wollen auch in die Autos reinkommen, die wollen Daten haben und aus dem Grund müssen sich die KFZ-Hersteller schon überlegen, wie sie dann mit den kooperieren. #00:47:05-8#

#00:47:05-9# Person 1: Weil sonst kommt irgendwann das erste Google-Auto. #00:47:08-2#

#00:47:08-6# Interviewer: Genau. Ja, die testen da nach wie vor. Die werden dann auch sagen: 'Wollt ihr nicht kooperieren, dann bringen wir halt zusammen ein Auto raus und dann schauen wir mal, wie ihr dann da steht'. #00:47:18-7#

#00:47:19-2# Person 1: Ich glaube auch und ich glaube auch diese Haftungsfrage schlussendlich in letzter Konsequenz muss der Automobilhersteller die Haftung übernehmen. Und das wird er auch tun. Weil wenn er gut ist, dann dürfte er eigentlich kein Risiko mehr haben. Aber es wird wahrscheinlich so eine Übergangsfrist geben, wo es halt dann ein paar tote Hunde gibt. #00:47:46-0#

#00:47:46-1# Interviewer: Ich meine auch mit AKWs haben wir auch das Risiko, das Restrisiko aufgenommen. Warum soll das dann nicht bei den Autos auch so sein. #00:47:59-4#

#00:47:59-6# Person 1: Es gibt ja diese ganzen Safety-Geschichten, dieses Bremssystem, das gibt es ja heute schon alles. Wenn ich einen neuen Mercedes fahre habe ich in der Scheibe schon die Geschichten drin. Also ich kann ihn sogar bremsen lassen. Mein Eindruck ist, dass es schneller eigentlich kommt und das war ja die letzten 20 Jahre immer der Fall, dass es eigentlich schneller geht. Wer hätte vor fünf, sechs Jahren - Wie lange gibt es jetzt schon Smartphones? Vielleicht sechs, sieben Jahre? Wer hätte mir vor sechs, sieben Jahren gesagt, oder als die Blueberries, dass man das heute ohne einzustecken einfach in der Sporttasche, im Kofferraum meines Autos lasse und ich kann es über Sprachsteuerung steuern. DAs hätte mir kein Mensch abgenommen. Noch vor sechs, sieben Jahren. Dann lohnt es sich wirklich einfach mal zurückzuschauen auf das was alles passiert ist in den letzen zehn, 15 Jahren. Nur in dieser Technologie hier. Und es geht genau um die. Und dann zu sagen, das kommt die nächsten 30 Jahre nicht, da würde ich sagen, ui. #00:49:14-3#

#00:49:14-7# Interviewer: Da gab es auch ein gutes Beispiel, dass man Anfang der 90er in Deutschland abgeschätzt hat, wie viel Mobiltelefone auf den Markt kommen. Ich weiss nicht genau, bis wann das abgeschätzt worden ist, bis 2000 oder 2005, das da irgendwie vier Millionen sein werden. Mittlerweile ist es viel mehr als die Anzahl der Gesellschaft. #00:49:36-0#

#00:49:36-3# Person 1: Ich fände viel mehr die spannende Frage hinter diesem automatischen Fahren: Ist das gewollt? Der Spassfaktor. Es ist ja noch spannend, wenn man heute Automobilwerbung

sieht, Freude am Fahren, BMW. Das kann ich halt dann nicht mehr erzählen. Also wenn ich eine Autowerbung BMW mache, Emotionen. Es geht ja alles über Emotionen. #00:50:04-8#

#00:50:05-1# Interviewer: Ich glaube, das war der Herr J. der hat dann diese Beispiele gebracht. Also es war damals in 70er, 80er, 90er Jahre, wo man wirklich die Emotionalisierung in den Vordergrund gestellt hat. Haben wir heutzutage wirklich Freude am Fahren, wenn wir pendeln zum Beispiel? Ist das wirklich immer noch so? Wenn wir in den Staus stehen und wenn wir Zeit verlieren, ist das nicht mehr eine Freude. Deswegen, was Automobilhersteller machen, ist eher diese Technik ausbauen, dass man den Spass im Auto hat. Noch zusätzlich. #00:50:40-9#

#00:50:41-3# Person 1: Das es gar nicht mehr das Fahren an und für sich ist. DAs finde ich eine spannende Frage: Wird das angenommen? Es müsste, ich denke, es wäre ein teilautonomes System, dass ich mich, wenn ich auf dem Land bin oder so, da will ich nicht gewarnt werden. Oder wenn ich jetzt in den Ferien bin und fahre durchs Death Valley in den USA und das Ding fährt für mich. Sorry, das geht nicht. Da brauch ich #00:51:08-2# (Wort) und gute Musik und so. Also es müsste so ein System sein, wo ich mich, wenn ich will, mich einklinken kann. Erst mal. Man kann die Leute auch erziehen über 100 Jahre hinweg. Spannende Diskussion. #00:51:27-4#

#00:51:27-5# Interviewer: Glauben Sie, dass die Implementierung von diesen Mobilitätskonzepten, was Sie zum Beispiel aus dem Agglomerationsprogramm vorgestellt haben, auch gezielt beeinflusst werden kann? #00:51:46-1#

#00:51:46-4# Person 1: Nein. Das Agglomerationsprogramm hat den Horizont hier 2030, da geht es um Hardware, das ist nicht visionär. Das schaut nicht weit genug in die Zukunft. Es ist eigentlich noch Schema alt. Das glaube ich nicht. #00:52:13-1#

#00:52:13-3# Interviewer: Wir sind dann bei den neuen Mobilitätskonzepten? #00:52:16-1#

#00:52:16-3# Person 1: Natürlich kann man sagen, wenn man den Tramausbau fördert und parallel das Ticketing umgestellt mit irgendwelchen Zeitkarten und Automat, dann kann man das natürlich fördern, wie wenn gar kein Tram da ist. Durch die Schaffung der Infrastruktur, was zur Folge hat, dass neue Konzepte überhaupt erst möglich sind - ja. Aber zum Beispiel jetzt sagen, ich fördere mit dem Agglomerationsprogramm das automatische Fahren, nein. Das glaube ich nicht. Aber zu ermöglichen, vor allem erst in Zukunft ermöglichen. Vielleicht geht es auch um das. Die Hardwarevoraussetzung schaffen, so was man in Zukunft machen kann - ja. Aber in den Programmen liest man nichts darüber. Es ist nicht der Horizont. Es ist nicht 2050, 60, 70. #00:53:11-2#

#00:53:11-6# Interviewer: Aber wenn man jetzt zum Beispiel diese Schaffung der Alternativen und die Reduktion der Automobilität so wie sie das heute machen, welche Einflussfaktoren gibt es dort oder Stellschrauben? Ich weiss nicht, ob die Frage präzise genug ist? #00:53:31-8#

#00:53:31-9# Person 1: Also ob man, wenn man Verkehr verlagert zum Beispiel, ob man damit eine Voraussetzung schafft, um anderen Mobilitätskonzepten Raum zu schaffen, so? #00:53:41-5#

#00:53:41-9# Interviewer: Nein, ich bin immer noch eine Ebene tiefer. Glauben Sie, dass man diese Umsetzung der Konzepte, die Sie jetzt gerade erarbeiten, positiv beeinflussen kann? Sei es durch die Politik, die Wirtschaft, bessere Kommunikation, also allgemein. #00:54:12-6#

#00:54:12-8# Person 1: Ja klar, man kann immer natürlich. DAs beste System, das ist ja ein Programm, wo man Infrastrukturmassnahmen auflistet, die man braucht und je mehr man selber baut und gar nicht beantragt, je schneller geht's. Also das ist das Geld, wo ich vorher schon sagte, das wäre sicher der allerschnellste Treiber, wenn man selbst fürs Geld sorgt. Das Geld muss man aber vom Volk genehmigen lassen. Habe ich also wieder einen politischen Prozess irgendwo. Dann wird es wahrscheinlich wieder schwierig. Grundsätzlich denke ich, man kann, wenn man einfach mehr finanzielle Mittel in ein Programm reinsteckt, gerade so im Marketingbereich oder auch in der Aussendarstellung, dass man schon noch etwas erreichen kann, weil das ist im Moment, wir haben jetzt drei Leute, Genf hat 19 Leute in der Geschäftsstelle. Die haben einen Internetauftritte mit Filmen und so, da kann man sicher vieles machen. Aber wahrscheinlich ist es schwierig. Auf der einen Seite haben wir ein Gesamtprogramm. Dieses Label in Genf hat auch ein Label. In Genf ist das bekannt bei der Bevölkerung, bei uns nicht. Wenn aber dann Projekte vors Volk gehen, weil die Projekte gehen immer einzeln vor die Volksabstimmung, die Grossen, und dann kann es trotzdem sein, obwohl die Teile eines solchen Programmes sind, dass die nachher nicht finanziert werden. Das Erlenmatt war ja auch ein Projekt, wo das Volk nein gesagt hat. In Genf sind auch Projekte nicht durchs Volk gekommen. Es ist eine Frage, die ich mir die ganze Zeit stelle. Wie viel Marketing muss man eigentlich machen. Wie viel braucht es. Ich bin noch nicht wirklich zu einem Entschluss gekommen. Was ich mir vorstellen könnte, was mehr bringen würde, den Kontakt zu den Gemeinden verstärken. Das machen wir auch im Programm. Da könnte man durchaus viel mehr mit den zusammen arbeiten. Das hat allerdings auch wieder ein Problem, weil wenn man mit Gemeinden zusammenarbeitet, dann kommen Erwartungen von der Gemeinde und die werden dann wieder an die Zentralregierung gebracht und die hat dann das Problem zu allem wieder nein zu sagen. Zum Beispiel Kanton Baselland hat jetzt zehn Jahre lang einer Gemeinde gesagt: 'Ihr dürft die Umfahrungsstrasse, nein, die bauen wir euch nicht'. Jetzt kommen wir vom Programm her und nehmen mit der Gemeinde Kontakt auf und sagen, was können wir tun, mehr Bevölkerung hier. Und dann sagen die: 'Ja, aber da brauchen wir die Umfahrungsstrasse'. Und dann sagen wir: 'Ok, Umfahrungsstrasse, lasst es uns prüfen'. Und Schwups, ist die Umfahrungsstrasse wieder da. Dann muss der Kanton wieder sagen: 'Netter Versuch, aber die gibt es jetzt immer noch nicht'. Also das ist auch nicht so ganz. Partizipation der Gemeinden ist gut, aber es kann auch schwierig sein. #00:57:45-4#

#00:57:45-5# Interviewer: Also Marketing wäre dann so eine Massnahme um Akzeptanz zu schaffen, dann Kommunikation mit den Gemeinden, aber mit bestimmten Spielregeln, nehme ich an. Was kommt Ihnen sonst noch in den Sinn? #00:57:59-2#

#00:57:59-3# Person 1: Also Marketing ist eben noch die Frage: Wer ist die Zielgruppe. Das finde ich wirklich schwierig. Marketing zu treiben für die kantonalen Angestellten, ich glaube das kann man sich sparen. Marketing zu treiben in Richtung Politik, kann man sich wahrscheinlich auch sparen, weil das eher kontraproduktiv wäre. Also wenn ein grosses Programm kommt, trinational und quasi sagt: 'Ihr dahinten, ihr müsst das machen', dann ist es der Reflex des Kleinen der sagt: 'Ja, ist schon gut.

Aber wir machen das schon selber'. Von daher habe ich das Gefühl, in Richtung Politikmarketing zu treiben auch nicht. Ich sehe es eher, Bevölkerung kann man erst recht vergessen. Es ist einfach so schwierig, so komplex. Ich glaube eher, dass man Projekte, die im Programm drin sind, Labels, Brands macht, aus dem Projekten Herzstück. Das man Projekte branded und die vermarktet, die zum Beispiel einer Gesamtstrategie entsprechen. So kann man es der Bevölkerung erzählen. Dafür müsste man viel mehr aufwenden und immer versuchen, alles in einen Gesamtzusammenhang zu stellen. Das wird im Moment noch nicht so gemacht. Wir haben zwar oben die Strategien hier, aber unten die Projekte werden irgendwie dann verkauft. Das müsste man noch viel mehr. Das wäre für mich das Marketing. Nur das Problem ist, dass ich darauf keinen Einfluss habe. #00:59:38-5#

#00:59:38-6# Interviewer: Warum ist das Herzstück ein schlechtes Beispiel? #00:59:41-6#

#00:59:41-9# Person 1: Das Herzstück ist ein gutes Projekt, aber ich finde die Marketingkampagne dahinter nicht gut. Ich finde die einfach mit BS und BL, das sind nicht BS und BL. Das ist ein Jahrhundertprojekt, da geht es nicht um BS und BL. Aber das kommt vielleicht. #01:00:07-4#

#01:00:07-5# Interviewer: Diese Marketingsteuerung, wo sehen Sie dann die Verantwortlichkeit dafür oder diese Gesamtstrategie fürs Marketing? #01:00:17-8#

#01:00:17-9# Person 1: Was wirklich gut wäre, das ist aber auch ein Lernprozess, die Kantone fangen ja an, das ist ja relativ neu. Kantone gibt es seit Jahrhunderten und das gibt es seit vier Jahren. Dass die Kantone noch mehr anfangen diese übergeordnete Strategie zu nehmen und dann quasi das anzuwenden. Wir haben das immer mehr, dass zum Beispiel Tram 3 nach Saint-Louis, dass es jetzt als Agglomerationspgrogrammprojekt verkauft wird auch und die Bevölkerung das auch mitbekommt, dass da Geld aus Bern fliesst. Aber das war nicht immer so. Ich glaube, man muss das auch immer mehr darstellen, für was man, also diesen Gesamtzusammenhang und das liegt schlussendlich am Kanton selbst. Das heisst auch ein bisschen verzichten auf ein eigenes Label. Das fällt halt auch wieder schwer zu sagen, es ist ein Agglomerationsweites Projekt und mein kleines Basel-Stadt Logo ist halt dann da unten irgendwo. Das fällt halt auch schwer, weil der Regierungsrat der möchte seinen Basler Stab ganz oben haben und dann vielleicht unten noch sponsored bei #01:01:32-1# (Agglo). Da sind wir wieder bei der Politik. Deswegen sagte ich vorhin, bei der Politik anfangen kann man vergessen. Politik möchte immer ihr Label ganz oben haben, weil für das werden sie gewählt. #01:01:48-0#

#01:01:48-3# Interviewer: Es gibt keinen eigenen Verantwortlichen, das ist vermutlich das Problem. #01:01:53-2#

#01:01:53-5# Person 1: Ja, das sind dann alle. Ich beschäftige mich jetzt schon länger mit der Frage. Die ist wirklich nicht einfach. Genf hat es einfach so gemacht, kennen Sie das, Grand Genève? Die haben einfach wirklich einen riesigen Marketingetat. Das lohnt sich wirklich mal. Grand Genève mit Videos und allen Zeug, das ist wirklich. Das sind 19 Leute, zwei Geschäftsstellen. Eine in Frankreich, eine in der Schweiz. Sie gehen aber wirklich hin und verstehen sich dann als Grand Genève. Das ist auch ein politisches Steuerungsgremium, nicht nur für Verkehr und Siedlung. Sie haben auch Kultur und alles Mögliche hier drin. #01:02:59-6#

#01:02:59-6# Interviewer: Warum ist das denn hier nicht so möglich? Der erste Schritt ist ja schon getan. Man hat das Agglomerationsprogramm. Aber dann die ganzen Sachen um Basel-Land, Basel-Stadt-Integration - ist das aufgrund der politischen Unterschiede, aufgrund der allgemeinen Unterschiede auch im Volk vielleicht? #01:03:29-3#

#01:03:29-5# Person 1: Es ist auch einfach nochmal komplexer. Die haben zwei Kantone, zwei Länder und eine Sprache. Hier sind es vier Kantone, drei Länder und zwei Sprachen. Wichtige Sitzungen haben wir simultan übersetzt. DAs ist ein riesiger Aufwand. Mein ganz persönliches Gefühl ist, man braucht einfach mehr Zeit. Wir brauchen mehr Zeit und wir brauchen ein paar erfolgreiche, wie das Tram 3 zum Beispiel, wo kommt. Auch im S-Bahn-Bereich. Vielleicht das Herzstück, die S-Bahn #01:04:05-9# (Worte) #01:04:08-2# jetzt. Es braucht Zeit. Es muss noch wachsen. Es muss Erfolg haben und dann wird es irgendwann einen Stellenwert haben. Aber das geht langsamer hier als dort. #01:04:23-0#

#01:04:23-0# Interviewer: Wie ist jetzt nochmal kurz der Zusammenhang Stieg-Um und Agglomerationsprogramm. Sie waren mit dabei bei der Entwicklung des Umsetzungskonzeptes oder in einer gewissen Art beteiligt? #01:04:39-0#

#01:04:39-2# Person 1: Ja, ich habe es einfach mitbekommen. Schlussendlich war es einfach. Man hat ja versucht diese Stieg-Um-Initiative, also dieses Konzept und eigentlich hat man relativ schnell gemerkt, es gibt gewisse Sachen, die kann man hier Innen machen. irgendwelche Aktivitäten. Durchfahrverbot oder sonstiges. Und dann kamen aber Fragen auf wie regionales Verkehrsmanagement für die Strasse. Da haben wir gemerkt, dass kann man hier nicht regeln. Das hat etwas mit Aussen zu tun. Und da hat dann Stieg-Um immer gesagt, oder die Behörden, dass dafür dann das Agglomerationsprogramm zuständig ist und das haben wir aufgegriffen und unsere grossen Projekte, die wir haben, sind daran geknüpft. Das dann in zwei, drei Jahre wir soweit sind, Antworten gegeben werden auf die Fragen, die wir haben. Aber bei Fragen, die sie hatten, wo sie gemerkt haben, sie haben gar keine Zuständigkeit. Und bei vielen Sachen haben sie keine Zuständigkeit. #01:05:47-5#

#01:05:47-6# Interviewer: Aber Sie haben das eher mit Freude aufgegriffen, oder? #01:05:52-7#

#01:05:52-8# Person 1: Nein, es lief eher parallel. Wir haben zum einen im letzten Programm, das wurde ja 2012 beim Bund eingereicht, haben wir im Anschluss ein halbes Jahr lang mit Experten zusammengesetzt und überlegt, was eigentlich die Lücken im Programm waren. Da hat der Bund sich noch nicht dazu geäussert gehabt und als er sich geäussert hat, waren es auch dann ganz genau diese Lücken. Ein grosses Thema war zum Beispiel diese trinationale Strategie für den Strassenverkehr. Heute ist es so, wir hatten Strassen gebaut, aber es gibt kein Gesamtkonzept von Strassen. Es wird einfach, wenn Baden-Württemberg findet, es baut jetzt hier eine Strasse ohne das die Schweiz was davon weiss. Eigentlich müsste man hingehen, ähnlich wie bei der S-Bahn, und ein Gesamtkonzept der Strasse mit Nord-Süd-Tangente entwerfen und so weiter, und nach Frankreich und in Richtung Zürich und das möglichst in Zusammenhang mit der Güterverkehrsstrategie richtig ein grosses Konzept. Was beraterfirmen gerne zum Beispiel machen, was ich früher gemacht habe. Solche Sachen. Und darauf dann abzuleiten: Was sind die Baumassnahmen, die man braucht; Wo gibt es die Engpässe; Wo wird es Stauräume geben; Wo will man die Stauräume nicht haben. Und dann kommt man

gleich zum Management, weil Stauraum hat was mit Management zu tun. Und das haben wir uns genau so her überlegt und dann kam diese Anforderung und haben gesagt: 'Hey, das ist genau das, was wir jetzt eigentlich überlegen'. Also es ging dann so ein bisschen auch zusammen. Bei der Parkierung genau das Gleiche. Stieg-Um-Parkierung wird ja angezogen hier drin, aber die umliegenden Gemeinden, die nicht mehr Basel-Stadt sind, die haben jetzt zwei Möglichkeiten: Entweder sie machen nichts bei der Parkierung, dann haben sie hier ganz viele Autos stehen oder sie machen was eigenes, ein eigenes Parkierungsregime. Das Lustige ist ja, wenn die nicht alle das Gleiche machen, dann wird immer dort parkiert, wo es am günstigsten ist. Deswegen ist es am gescheitesten, die machen den Prozess gleich zusammen. Und das war die zweite Lücke wo wir gesagt, dass man das unbedingt machen muss. Und das ist ja auch ein Teil davon, dass Basel-Stadt nicht mit Stieg-Um kann an die umliegenden Gemeinden gehen, die gar nicht mehr Basel-Stadt sind. #01:08:17-2#

#01:08:17-4# Interviewer: Aber dann ist Basel-Stadt wirklich eine treibende Kraft, weil plötzlich kommen sie mit so einem Konzept und dann wird das vorgelegt und die Gemeinden wissen aber nicht was machen. #01:08:27-8#

#01:08:27-8# Person 1: Ja ohne das wäre es viel schwieriger. Also jetzt zu den Gemeinden zu gehen und zu sagen: 'Ihr müsste eure Parkierung überdenken' ohne das hier Druck besteht, da würde wahrscheinlich niemand kommen. Sprich man macht's vorwärts ohne auf die Infrastrukturen zu warten. Ja, es gibt für alles #01:08:43-9# (Worte). #01:08:44-9#

#01:08:45-1# Interviewer: Genau das Argument von Herrn J. war, dass sie sich dann nicht über die Stadtgrenzen überlegt haben, was das dann für Auswirkungen hat. Sie machen dann quasi eine Burg, wie Sie gesagt haben, dann überlegt ihr euch selber, wie ihr dann.. #01:09:02-2#

#01:09:02-3# Person 1: Vielleicht ist es ja auch gewollt. Also ich denke, es ist gewollt. #01:09:06-3#

#01:09:07-0# Interviewer: Das war auch meine Erkenntnis gewesen, dass es absichtlich so ist. Ich kann mir nicht vorstellen, dass sie das nicht in Erwägung gezogen haben, dass es solche Auswirkungen haben wird. #01:09:16-5#

#01:09:16-7# Person 1: Das Grundproblem ist einfach, in letzter Konsequenz habe ich weniger Autos und dementsprechend weniger Standortattraktivtät. Ohne Alternativen geht das nicht. Das ist mir wirklich wichtig, dass klar zu machen. Man hat Leute, die wollen hier rein. Wenn sie hier nicht mehr parken können, gehen sie hier hin. Wenn sie hier nicht parken können, gehen sie dahin. Irgendwann kommen sie nicht mehr. Dann gehen sie nach Zürich. Ich übertreibe jetzt ein bisschen. Dementsprechend ist es wichtig, das Zeug auszubauen und da könnte Basel-Stadt mit eigenem Geld sehr viel schneller sein. Das führt zu den zehn Prozent - Geld in die Hand nehmen und bauen. Das ist meine Meinung. #01:10:11-8#

#01:10:12-1# Interviewer: Aber noch nicht ausserhalb der Stadt, oder? #01:10:13-7#

#01:10:13-9# Person 1: Aber natürlich. Pendlerfond mal 100 oder so. #01:10:19-8#

#01:10:19-9# Interviewer: Also wenn ihr Faktor 10 haben wollt, dann müsst ihr Faktor 100 investieren. #01:10:26-2#

#01:10:26-4# Person 1: Ja, ich meine, was machen sie beim Pendlerfond? Sie geben ja kein Geld aus. Sie geben Geld, was jemand zahlt, diese 900 oder 600 Franken im Jahr Pendlercard oder was. Die geben sie wieder zurück. ist ja nicht eigenes Geld, was sie aus ihrer Steuerzahlerkasse nehmen und rausgeben. Warum geht das mit der Quellensteuer nicht, frage mich? #01:10:54-7#

#01:10:54-7# Interviewer: Um einmal jetzt die Essenz hier rauszubekommen: Basel-Stadt müsste stärker mit dem Umland partizipieren an solchen Massnahmen. Oder was ist die Essenz? #01:11:15-2#

#01:11:15-8# Person 1: Vielleicht würde es schon helfen, sie fangen ja an. Basel-Stadt geht ihren Weg zu dieser Stadt, da sind wir uns glaube ich einig, das machen sie gut. Das probieren sie. Das Problem ist, sie haben zu viele Autos. Um jetzt wirklich den Weg schneller gehen zu können und da fangen sie an mit dem Pendlerfond, nur das bringt nichts, weil es viel zu wenig Geld ist, müssten sie vor allem bei Projekten, wo vielleicht auf der Kippe stehen bei der Finanzierung die vor allem sagen: 'Hey, jetzt lege ich noch zehn Millionen drauf und dann kommt das'. Es gibt teilweise wirklich sehr langwierige Diskussionen über irgendwelche Kostenschlüssel von Projekten, wo ich sage: 'Hey, wollt ihr im Lead sein, dann müsst ihr einfach mal sagen, ok, wir kürzen die Diskussion ab und legen zehn Millionen auf den Tisch'. Ein gutes Beispiel ist zum Beispiel: Wenn man hier schaut die S-Bahn-Linie, die hat einen halbstunden Takt bis Zell. Das ist Riehen, Lörrach, Schopfheim, Zell. Die fährt ja die SBB GmbH, also ein deutsches Unternehmen unter schweizer Flagge quasi, jede halbe Stunde. Der Bedarf ist eine viertel Stunde ab Lörrach nach Basel. Wäre heut schon kein Problem, der Zug wäre voll. Jetzt ist es so, diese Linie hier, dieses Abschnittchen Lörrach-Basel sagt Baden-Württemberg: 'Viertelstunden Takt ist nicht Landesstandard. Also wenn sie es hier bestellen, müssen sie es überall bestellen. Können wir nicht machen. Wir bestellen es euch, wenn ihr es zahlt'. Es kostet nicht so viel und die Hälfte davon liegt noch in Riehen, also schweizer Boden, das mal zu bestellten. Es würde enormen Input haben, wenn ich hier einen Viertelstunden Takt anstatt einen Halbstundentakt habe. Viele Autos würden stehen bleiben. Das wird einfach nicht gezahlt. Nehmt die Quellensteuer, nehm fünf Millionen pro Jahre davon und finanziert das Ding. Ihr wärt 0,5 Prozent näher an den zehn Prozent, wie mit allen anderen Massnahmen. Und da denke ich so manchmal, da bekomme ich so Wallungen. #01:13:54-7#

#01:13:54-8# Interviewer: Warum geschieht das? #01:13:57-8#

#01:13:58-0# Person 1: Weil es einfach schwierig ist Geld auszugeben ins Umland. Es sind ja dann doch wieder Steuermittel oder Geld was dem Kanton Basel-Stadt gehört. Ich würde mir manchmal wünschen ein bisschen eine Leaderrolle. Sie haben eine Leaderrolle, aber sie hätten viel mehr Möglichkeiten und das sehe ich so ein bisschen.

#00:00:44-6# Stephan Erne: Leitung der Verkehrsplanung bei EWP:

- Strategische Planung
- Konkrete Planung von Strassenräumen, Fuss- und Radverkehrsmassnahmen, Verkehrstechnik etc.
- Interessiert in moblitätsplanerischen und -strategischen Fragestellungen. Deswegen wurde EWP ausgewählt, um an der Studie in Basel mitzuwirken. #00:01:25-0#

#00:02:17-5# Was verstehen Sie unter Mobilitätsstrategie und was ist Ihrer Meinung nach eine nachhaltige Mobilität? #00:02:23-2#

Bedürfnisse der Menschen zusammengefasst in einem gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Kontext - Ihre verschiedenen Aktivität zu planen und dabei mit anderen Menschen zu ineragieren und den Aktivitäten nachzugehen. Das bedingt Ortsveränderungen. Dann ist Mobilität auch eine Fragestellung der Raumplanung, weil diese Aktivitäten unterschiedlich angeordnet sind. Verkehr ist nur eine Folge, die sich aus der Mobilität der Menschen ergibt. Menschen sind daran angewiesen ihre Aktivitäten an unterschiedlichen Orten auszuführen. Für einzelne Bedürfnisse muss der Raum überwunden werden und dafür wird Zeit benötigt. Strategische Mobilitätsplanung setzt Rahmenbedingungen dafür: es soll einerseits auf der verkehrsplanerischen Ebene, es sollen aber auch die raumplanerischen Aspekte einbezogen werden. D.h. die Rahmenbedingungen der Raumnutzung werden auch berücksichtigt. Bei Verkehr wird gefragt:

- mit welchen Mitteln wird der Raum überwunden

- und wie funktioniert das ganz konkret: welche Angebote müssen zur Verfügung stehen, wie werden die Verkehrsströme geführt, wie können dort Anreize in eine bestimmte Richtung gesetzt werden!

#00:04:42-2# Nachhaltige Mobilität:

Wenn es um die Anreize geht, dann geht es um die Ziele: was man erreichen will. Nachhaltig ist ein schwieriger Begriff. Es kann mit den drei klassischen Dimmensonen beschrieben werden. Die ersten Definitionen der Nachhaltigkeit der Bruntland-Kommission sind gut. Es sollte soll heute so entwickelt werden, dass die späteren Entwicklungen nicht gehindert werden sollen. Es ist auch eine Frage der gerechten Planung, dass man allen Menschen ermöglicht ihren Bedürfnissen nachzugehen und die Mobilitätsangebote in Anspruch zu nehmen. Und hier entsteht der Interessenskonflikt:

- auf der einen Seite möchte man möglichst allen den Zugang gewährzuleisten - Verkehrsangebote. Das kann natürlich zu der Aussage führen: "freie Fahrt für freie Bürger".

- auf der anderen Seite hat der Verkehr der aus der Mobilität entsteht negative Folgen hat. Diese müssen möglichst reduziert werden.

Das ist eigentlich der Ansatz einer nachhaltigen Mobilität: es gelingt ein Maximum an persönlicher Entscheidungsfähigkeit, -freiheit zu kombinieren mit einem Minimum an negativen Auswirkungen für die Umwelt heute und in der Zukunft.

Wenn man über die Konzepte zur Messung dessen nachdenkt, kann man nicht eindimensional denken. In der strategischen Mobilitätspalnung gibt es Konzepte, dass man das an eine ökonomische Instanz delegiert: im Sinne es lässt sich messen, es lässt sich eine Kosten-Nutzen-Analysen machen, es lassen sich die negativen Auswirkungen einpreisen. Dann gibt es einen Netto-Barwert dieser Investition. Das greift zu kurz! Es gelingt nicht diese Preisschilder unbestechlich festzulegen. Es braucht andere Dimensionen. Der weitere Grund dafür ist, dass sich die Gesellschaft nicht unbedingt ökonomisch sinnvoll verhält. Das wird sie wahrscheinlich nie und vielleicht ist das gar nicht erstrebenswert. Weil es daneben auch andere Aspekte gibt und die Menschen durchaus dazu bereit sind, sich unökonomisch zu verhalten, weil sie sich in anderen Aspekten Nutzen erhoffen und sie zum Teil irrational handeln. Das ist ein Spannungsfeld von Unschärfen. Mit disem ganz groben Zielbegriff: Erreichung eines Optimums an Freiheit bei einem Minimum an negativen Auswirkungen. In diesem Raum sollte man sich bewegen, wenn man eine nachhaltige Mobilität erreichen möchte. #00:08:50-0#

#00:08:50-0# Was bedeutet das für die Mobilitätsstrategie einer Stadt?

Die Irrationalität und die Tatsache, dass wir in langen Zeithorizonten denken müssen, einerseits die Entscheidungswege, andererseits die Dauer der Investitionen, die getroffen werden, bedingt, dass es robust geplant wird. Wir können nicht alles auf eine Karte setzen, wir müssen uns Optionen und Spielräume freihalten. Auf der anderen Seite, um diese Ausgewogenheit zu erreichen, braucht es einerseits eine Kombination aus verschiedenen Methoden - hier haben die marktwirtschaftlichen Instrumente ihre Berechtigung. Auf der anderen Seite braucht es die normativen Instrumente, um gewisse Leitplanken zu erhalten. Es braucht auch, gerade in der Schweiz, mit der sehr starken Mitwirkungskultur, braucht es einen Prozess, der das aufnimmt, der die Diskussionen ermöglicht. Der aber immer wieder die Grenzen aufzeigt. Eine Schwierigkeit, die wir sehr viel in den Städten antreffen, dass gerade heute diese Mitwirkungsprozesse sehr stark an Gewicht gewonnen haben. Was manchmal dazu führt, das die Beteiligiten in Mitwirkunggremiem das Gefühl haben, sie könnten eigentlich mitbestimmen. Oder auch, dass Meinungen die geäussert werden, vielleicht gar nicht auf einem fachlichen Wissen fundieren, sondern einfach Ideen oder Vorschläge sind, die sehr stark gewichtet werden, weil sie von Interessensgruppen geäussert werden. Die kritsiche Auseinandersetzung damit, wie etwas eingedämpft wird - man will den Mitwirkungsprozess nicht stören.

Ein Beispiel aus einer anderen Stadt: seit Langem läuft dort die Diskussion bezüglich eines Umfahrungstunnels. Die bisherigen Lösungen, die gescheitert sind, sind zu teuer gewesen. Mit spezialisierten Mediatoren hat man einen breiten Mitwirkungsprozess gestaltet. Da kamen dann Ideen, dass man den Tunnel länger und unter einem See machen und ihn dann mit einer Nationalstrasse auf der anderen Seite verbinden sollte. Dass aber auf so einem Tunnel deutlich weniger Verkehr ist und damit auch die Entlastung geringer ist, weil nur der Grossraumtransit aufgenommen wird, dass daneben die Kosten exorbitant sein werden, dass die baulichen Machbarkeiten, die umweltrechtliche Bewilligungsfähigkeit sehr fraglich sind, wurde dann in den Diskussionsrunden nicht direkt geäussert. Das wurde dann an den Kanton weiter delegiert und er hat das abgelehnt. Man nimmt die Mitwirkungsgremien dann nicht ernst, wenn man sie nicht zu Beginn darüber aufklärt, was ihre Rolle ist.

Dann auf der anderen Seite muss man den Mut haben aufzuzeigen, wenn die Lösungen einfach unrealistisch sind und zwar an der Veranstaltung direkt. Im Stiig-Um hatte ich das Gefühl, dass es noch gut gelungen ist. Insbesondere die Rollen waren am Anfang klar. Es gab zwar Ideen, die von den Anspruchsgruppen eingeflossen sind - ganze Massnahmelisten. Wir haben diese in unsere Überlegung hineinfliessen lassen aber das war nicht so, dass wir zwingend darauf eine Antwort haben müssen. Dort hat es gut funktioniert. #00:13:07-2#

#00:13:07-2# Das Ziel der Umverkehrinitiative ist es, den MIV langfristig um 50% zu reduzieren. Was glauben Sie von einer solchen Zielsetzung und ob das erstrebenswert ist, so radikal das Thema MIV anzugehen? #00:13:34-6#

#00:13:32-3# Man muss ja sehen, dass schon vor der Umverkehrinitiative z.B. in Zürich diese sukzessive Veränderung des Modal Splits schon bereits spontan begonnen hat. In der Stadt Zürich ist der MI-Verkehr an den Stadtgrenzen seit 1995 konstant, die Tagesverkehrsbelastung. Der S-bahn-Verkehr ist seitdem an den Stadtgrenzen um 300% angestiegen. Bevor eigentlich diese Umverkehrinitiative lanciert wurde, hat dort schon eine Verknappung begonnen, oder hat die Kanppheit der Kapazitäten, die überhaupt für den MIV zur Verfügung gestellt werden konnten und das gleichzeitige Wachstum des Gesamtverkehrsaufkommens haben automatisch dazu geführt, dass der Anteil abgenommen hat, aber absolut hat er allerdings nicht abgenommen. Das Spannende an dieser Umverkehrinitative ist, dass sie zum ersten Mal ind er Schweiz das Thema eingeführt hat, dass man nicht nur die Kapazitäten irgendwann als endlich begreift und dann diese Knappheit sozusagen automatisch einsetzt - man baut einfach nicht mehr aus und nutzt das was zur Verfügung steht. Man ist einen Schritt weiter gegangen und gesagt hat: es muss eine künstliche Knappheit geschaffen werden. Ihr musst die Verkehrsleistung künstlich drosseln, indem ihr die Kapazitäten für den MIV künstlich verringert.

Wenn man nach den Herausforderungen geht, die sich einer städtischen Mobilität stellen, dann gibt es Teilbereiche bei denen es sicher sinnvoll ist: man will die Belastung (im SInne Lärm und Luftbeeintrechtigung) über den ganzen Tag reduzieren. Dann ist das sicher ein Ansatz. Wenn das Thema ist die Rückstaus zu vermeiden, dann würde vielleicht auch andere ANsätze dazu reichen.Wir haben heute sehr starke Spitzen. Bei den Zufahrten zu den Städten sind sie heute vielleicht nicht so stark ausgeprägt aber die gibt es immer noch. Dann gäbe es auch andere Ansätze, als die Gesamtverkehrslkeistung über den ganzen Tag zu reduzieren.

Da gibt es auch Herausforderungen. Die klassischen Steuerungskonzepte mit Dossierungen an den Stadtgrenzen haben bisher darauf abgezielt, diese Spitzen zu brechen, den Verkehr dort besser zu verteilen. Das reichte da nicht mehr. Man muss die Kapazitäten da über den ganzen Tag reduzieren und das geht nicht einfach nur so mit Ampeln. Man muss ganz gezielt diese Auseinandersetzungen dann führen, wo wollen wir insgesamt weniger Verkehr reinlassen. Ich finde es noch schwierig abschliessend zu beurteilen, ob das ein guter Ansatz ist, um eine nachhaltige Bewältigung des Verkehrs in Städten zu erreichen, weil man die sekundären Flechte nicht ausblenden darf. Gibt es dann noch mehr Unternehmen, die sagen: wir verlassen die Städte und ordnen unsere Arbeitsplätze ausserhalb an, weil unsere Arbeitnehmer nicht mehr in die Stadt reingelassen werden. Das ist auch die

Frage. Wahrscheinlich gibt es diese Effekte weniger, wenn es gelingt gute Alternativen bereitzustellen. Das ist klar mit dem ÖV und mit dem Fuss- und Radverkehr. Gerade im Stiig-um haben wir aufgezeigt, dass ein häufiges Argument, dass man durchaus noch weitergehen kann, d.h. die Leistung des MIVs weiter reduzieren kann, ist jeweils das wenig ausgeschöpfte Potential für den Fuss- und vor allem für den Radverkher. Da werden immer die klassischen Radverkehrsstädte zitiert, wie z.B. Kopenhagen oder Münster, Freiburg oder neuerdings München in Deutschland. Häufig, wenn man sich die Zahlen genauer anschaut, dass gerade in diesen Städten dann der ÖV-Anteil nicht sehr hoch ist. Offensichtlich gibt es mit dem heutigen Set an Massnahmen, dass wir jetzt üblicherweise anwenden an Ausbauten an Alternativen, gibt es irgendwann nur noch Umverteilung zwischen diesen Alternativen aber nicht mehr eine starke Senkung des MIVs.

Da denke ich ist das schon wichteg, wenn man diesen Weg gehen möchte, dass man sich bewusst ist, und das sage ich jetzt wertneutral, dass das bedingt, dass man nicht nur mit den Pullmassnahmen arbeiten kann und einfach immer weiter die Alternativen ausbauen kann, zumindest davon ausgehend, dass diese auch immer noch wirtschaftlich sein müssen (im ÖV), sondern das es auch Pushmassnahmen dann verstärkt brauchen wird, dass wir ganz gezielt sagen müssen: wir strengen uns an, den Leuten das Autofahren zu vermiesen. Im gewissen Masse zu sagen: wir bestrafen Euch, wenn ihr das noch weiter tut.

Wenn man die Daten im Stiig-um angeschaut hat, dann gibt es einen ziemlich grossen Teil Lieferwagenverkehr, der sicher direkt mit der Wirtschaft verbunden ist. Dort stellt sich wieder die Frage: wie verträglich lässt sich das dann reduzieren, welche Ansätzen haben wir denn da? Es geistern die Konzepte immer weider durch die Fachwelt von der City-Logistik. Das scheint mir schon ein sehr spannender Ansatz aber immer noch am Anfang. Die Frage ist wie weit kommen wir da? Die Zitrone lässt sich sicher noch im Pendlerverkehr auspressen. Aber dort sieht man, da sind wir sehr weit.
#00:20:30-1#

#00:20:30-1# Diese City-Logistik Thematik da gibt es unterschieldiche Einschätzungen bzw. Stellungen, dass es sich dort noch was machen lasst aber es wurde schon vor 10 Jahren gelobpreist. Es gab schon Entwicklungen aber nicht wirklich erfolgreich. Es gibt Stellungen, die besagen, dass das Thema vorbei ist. Was ist Ihre Stellung? #00:21:05-6#

#00:21:05-6# Bin kein Experte für City-Logistik aber ich teile Ihre Einschätzung. Seit meinem Studium (2003) geistert dieser Begriff durch die Fachwelt. Konkret hat man bisher wenig gesehen. Ich glaube es hätte tiefgreifende Massnahmen in der Struktur der Wirtschaft bedingen. Es wird immer das Beispiel aufgeführt: neben der Verteilstrukturen für die Geschäfte sind auch Bauarbeiter für einen Hammer oder ein paar Nägel noch zweimal durch die Stadt fahren. Das mag sein. Aber die Frage ist, ob wir überhaupt Anreize setzen können, damit der Bauunternehmer mit seinem kleinen Bauunternehmen, gerade in der Schweiz haben wir eine kleinteilige Struktur, seine Bestellung an eine zentrale Stelle gibt, von wo dann eine Sammelbestellung und -lieferung in eine Tour ausgeführt wird. Und die Mitarbeiter werden dann mit dem ÖV oder Rad zur Baustelle geschickt. Dann brauchen sie dafür kein Auto, weil sie kein Material mehr dabei haben. Das wäre ein denkbarer Ansatz.

Ich frage mich wie die Anreizestruktur oder wie hart die Anreize sein müssten, damit das sich einstellen könnte. Grössere Chancen sehe ich beim Freizeit- und Einkaufsverkehr. Dort haben wir noch Potenzial auch noch im Quell- und Zielverkehr in Basel. Bei unserem Bericht haben wir den Fokus sehr stark darauf gesetzt. Pendelrverkehr ist das noch Landesgrenzenquerede und dort kann man noch echt mit den Pullmassnahmen arbeiten - die Alternativen im landesgrenzenüberquerenden Verkehr sind deutlich schlechter als innerhalb der Schweiz im ÖV und Radverkehr. Innerhalb von Basel und auch von den direkt angrenzenden Gemeinden nach Basel hinein - dort ist das Potenzial grösser beim Freizeit- und Einkaufsverkehr.

Das ist die wichtige Schnittstelle zu Raumplanung. Daher sind auch die wichtigen Massnahmen auch bei der Raumstruktur oder der Stärkung der Quartierzentren. Warum müssen die Leute in die Stadt einkaufen gehen. Die könnten das innerhalb der Quartiere erledigen und dann nur einmal die Woche ins Stadrzentrum oder in die Peripherie. Heutezutage wird sehr oft für Güter auch in die Peripherie rausgefahren. Das ist definitiv im Regelfall mit einem Privatfahrzeug. #00:24:20-7#

#00:24:20-7# Der Pendlerverkehr, Q/Z-Verkehr - aber jetzt aus dem angrenzenden Ausland - hier sind diese Pullmassnahmen (ÖV) relativ schlecht ausgebaut sind und die Pendler auf den MIV angewiesen sind. Was wären hier die möglichen Konzepte, die Ihnen hervorschweben würden, um die Leute zum Umdenken zu bringen. #00:24:56-3#

#00:24:56-3# Zum einen sind das die Angebote selbst: die Verfügbarkeit vom öv als Alternative. Hier ist das zentrale Thema die Taktdichte und die Fahrzeiten. Wie häufig komme ich in welcher Zeit. Und natürlich die ortliche Verfügbarkeit der Haltestellen. Oder Zugang mit dem Fahrrad zur Bahn, also Bike&Ride-Konzepte. Das ist eine Ergänzung. Bei der Bushaltestelle habe ich meine Zweifel. Mit einem Fahrrad zu einer Bushaltestelle zu fahren und dann von dort mit dem Bus ins Zenturm. Erstens hat der Bus deutlich länger als die Bahn (in der Regel). Das wird immer wieder propagiert aber ich schätze das Potenzial als gering ein. Also der Angebotsteil muss stimmen.

Dann gibt es als Teilspekt das Thema der geringeren Hemmschwelle der Benutzung. Das ist das Thema des Tarifverbunds. Ich muss ein Ticket lösen können und dann muss ich damit fahren können. Ohne komplexe Tarifstrukture, die niemand versteht. Die Schwellen müssen möglichst tief sein. Auf der anderen Seite braucht es ergänzend dazu die Hemmnisse beim MIV. Der ÖV ist in der Regel praktisch immer günstiger oder billiger, im Sinne, dass die geringeren direkten Kosten anfallen. Ich habe den Nachteil, dass die fixen Kosten des PW vom Verkehrsteilnehmer kaum in Betracht gezogen. Das spielt erstmal eine Rolle, wenn ich gar kein Auto habe. Es kommt noch dazu, dass ich etwas gebunden bin, wenn ich mich auf den ÖV setze. Diese Differenz muss aufgefangen werden, indem der MIV auch etwas teurer ist. Es gibt ganz klar fachliche bzw. sachliche Gründe dafür: die Kostenwahrheit, insbesondere bei der Parkierung nicht komplet gegeben ist. Wenn man sich überlegt, dass die Parkplätze im öffentlichen Raum diesen öffentlichen Raum beanspruchen und diese Kosten werden häufig nicht komplett eingepreist. Es gäbe durchaus auch sachliche Gründe zu sagen, dass die Parkgebühren in den Innenzentren erhöht werden. #00:27:44-3#

#00:27:44-8# Was müssten die Voraussetzungen dafür sein, damit solche alternativen Angebote ausgebaut werden und die Hemmnisse zu reduzieren. Basel-Stadt ist ein Einzelfall, weil er mit mehreren

Akteuren zusammenarbeiten muss. Was sind dann die wichtigsten Voraussetzungen, die dazu führen könnten, dass das passiert.

#00:28:27-2# Es gibt zwei Aspekte: das Eine ist die Angebote müssen geschaffen werden - wie sollten die Voraussetzungen hier sein? Das andere ist, dass sie noch genutzt werden - was sind die Voraussetzungebn hier? Damit sie geschafen werden können, ist das in erster Linie keine fachplanerische Aufgabe. Diese lassen sich von verschiednesten Fachplanern vernünftig lösen. Es geht in erster Linie darum, dass auf der prozesuallen Ebene Voraussetzungen geschaffen werden müssen, die die verschiedenen nötigen Angebotsausbauten, die alle einzelne Bestandteile sind, damit diese auch wirklich koordiniert umgesetzt werden können. Das schlimmste, was immer passieren kann, gerade wenn es so viele Grenzen gibt und verschiedene Körperschafte, ist das ein Teil des Ganzen Angebotsausbaus ausgebaut wird und ein anderer nicht, weil dort etwas abgelehnt wird. Sei es schon in der Exekutive, in der Legislative oder dann vom Stimmvolk. Beim ÖV ist das besonders gravierend, weil der ÖV nur als Netz funktiniert - das Axiale oder einzelnen Axen schaffen noch kein gutes ÖV-Angebot, sondern nur die Verbundwirkung als Gesamtes kann ein atraktives Angebot generieren. Zuerst ist das gut, dass man Einigkeit über das Gesamtkonzept hat. Das wird eigentlich mit den Agglomerationsprogrammen ein gutes Instrument geschaffen. Dass die Grundsätze klar sind, in welche Richtung es gehen soll. #00:30:28-0#

Dann denke ich braucht es auf einer politischen Ebene ein klares, und zwar grenzenüberschreitendes Commitment zu diesen verschiedenen Ausbauten. Jetzt ist gerade der Newsletter wieder rausgekommen vom Herzstück. Da hat es im Impressum Statements von Herrn Wessels und seinem Pendant in BL, die sich dafür stark machen, für eine Massnahme, die es in Basel-Stadt liegt. Weil es Beiträge von darum gibt. Aber wenn es keine Beiträge von BL gäbe, aber diese Massnahme wichtig wäre für das Gesamte, dann wäre es auch wichtig, dass man sich wirklich von rund herum gegenseitig den Rücken stärkt und sagt und aufzeigt, dass es ein Gesamtkonzept ist, dass diese Massnahme wichtig ist und dann natürlich auch "quid pro quo" wieder übers Kreuz diese Commitments erfolgen. Manchmal brucht es dafür auch Geld. Aber es ist dann in der Regel mit dieser Mitfinanzierung geregelt.

Das sind so die wichtigsten Punkte bei der Umsetzung. Ich glaube, dass es meistens scheitert, weniger am Planerischen, sondern am Politischen. Oder schlussendlich dann auch an der Kommunikation, wenn die Bevölkerung ein Wort mitreden soll/darf. Dass es dann etwa mal scheitert, weil es zu wenig gelungen ist, darzulegen, warum jetzt diese Massnahme so wichtig ist. Manchmal ist das besonders schwierig. In Zürich ist das sehr gut gelungen. Aber diese Durchmesserlinie ist an sich eine sehr technische Massnahme - man fragt sich im ersten Moment, da baut man einfach mal vier Gleise. Dass aber diese vier Gleise eine viel höhere Kapazität haben, dass diese vier Gleise oben eine annähernd so hohe Kapazität generieren können, wie der ganze Sackbahnhof, der mit seinen 16 Gleisen so gross ist. Weil eben bei einem Durchgangsbahnhof eine viel dichtere zugsfolge möglich ist - das ist teilweise in Zürich gelungen, das zu vermitteln. Und aufzuzeigen, warum es es braucht, damit das ganze Netz weiterzuentwickelt werden kann. Man muss möglichst viele Leute, auch Meinungsmacher, dazu bringen, dass sie das verstehen können und dass sie das multipliieren bei ihren entsprechenden Gruppen. #00:32:55-6#

#00:33:06-8# Interviewer: Das Beispiel, was Sie hier gebracht haben mit dem Herzstück, haben Sie als gutes Beispiel angedeutet. #00:33:16-5#

#00:33:16-6# Person 1: Ich habe es sonst nicht so verfolgen können. Ich habe jetzt einfach den Newsletter erhalten. #00:33:22-1#

#00:33:22-1# Interviewer: Ich meine den Newsletter. Aber das Statement war, dass es ein gutes Beispiel der gemeinsamen Kommunikation. Das wollte ich mal festhalten. Ich wollte im nächsten Schritt auf diese innovativen Mobilitätskonzepte kommen bevor wir dann in diese EInflussgrössen erneut einsteigen. Diese Automobilität und Stadt. Wir haben vorhin gesagt, dass die Wirtschaft quasi sehr stark darauf aufbaut, dass die Automobilität auch gegeben ist bzw. möglich ist in der Stadt. Was sind dort die Zusammenhänge, eigentlich? Gibt es irgendwelche Konzepte, die dazu führen, dass die Wirtschaft so stark auf die Mobilität angewiesen ist oder ist das nur irgendwo in den Köpfen der Wirtschaftsleute verankert, dass die Automobilität frei sein muss oder kann man das rein theoretisch durch Erreichbarkeit, Geschwindigkeit erklären? #00:34:38-2#

#00:34:38-3# Person 1: Die Wahrheit liegt wahrscheinlich dazwischen. Es gibt einen Teil, gewisse Nutzen der Automobilität, die wirklich auch erklärbar sind und die für die Wirtschaftlichkeit eines Unternehmens wahrscheinlich auch in gewissen Situationen unabdingbar sind. Da gibt es auch den andren Bereich, bei dem Spielräume bestehen. Am Beispiel unseres eigenen Unternehmens hier: Wir sind sehr gut erschlossen unmittelbar direkt neben dem Bahnhof und wir haben ein Umweltkonzept und versuchen unsere Mitarbeiter einerseits zu motivieren, dass sie mit dem Zug anstatt mit dem Auto zur Arbeit kommen. Wir unterstützen das auch teilweise mit finanziellen Anreizen. Wir haben auch in der Geschäftstätigkeit selber Richtlinien, die sagen, wenn ein Ziel gut erreichbar ist mit dem ÖV, dann soll man das zuerst mit dem ÖV, diese Dienstfahrt, erledigen und dann allenfalls mit Mobility. Wir haben auch Mobility Cards und wenn es dann nicht anders geht, dann mit dem Auto. Wenn es nicht anders geht, dass sind vor allem Themen, wenn es um die örtliche Verfügbarkeit geht. Das klassische Beispiel bei uns sind Bauleiter. Eine Baustelle ist irgendwo draussen, vielleicht auf einer Autobahn, weit ab von uns, es hat gar keine Bushaltestelle in der Nähe. Die Alternative wäre im Grunde genommen, dass wir dem Bauleiter mit dem ÖV rausschicken zur nächstgelegenen Haltestelle und er dann von dort zwei Kilometer läuft oder vielleicht allenfalls das er das Mobility nimmt. Dann kommt aber dazu, dass der Bauleiter ziemlich viele Akten mittragen muss oder vielleicht auch mal irgendwie Pläne mit sich trägt. Man kommt an Grenzen. Gleichzeitig aber haben wir einen grossen Teil Fahrten, die mit dem ÖV erledigt werden und die könnten durchaus mit dem Auto erledigt werden. DAs gibt vielleicht eine ganze Reihe anderer Firmen, bei denen solche Fahrten mit dem PW anstelle des ÖVs absolviert werden. Da denke ich, dort ist schon der Spielraum bei den Unternehmen vorhanden. Da sind die Unternehmen auch aufgerufen, im Sinne ihrer gesamtgesellschaftlichen Verantwortung da auch ihren Beitrag zu leisten. Das hat sehr viel zu tun, diesen Teil, bei dem man Spielräume hat, ist es nicht in erster Linie so, dass sich die Unternehmen dadurch finanziell engagieren müssten, weil in der Regel gibt es dort einen Spielraum, der keinerlei negative Auswirkungen hat auf das Geschäftsergebnis. Ein Beispiel: Wenn ich jetzt in einen Kantonshauptort reise von hier, dann ist es unterm Strich sogar für das Unternehmen günstiger, wenn ich mit dem Zug fahre, weil ich dann während dieser Zeit arbeiten kann, als wenn ich mit dem Auto fahre und

wahrscheinlich nicht mal schneller bin. Aber dann während dieser Zeit nichts tun kann. In diesem Bereich hat es auch sehr viel zu tun mit Bewusstseinsbildung und mit einer gewissen Kultur. Das Unternehmen ist da nur ein Abbild der gesamten Gesellschaft. Auch beim Freizeitverkehr ist es eine Kulturfrage. Solange man eher komisch angeschaut wird, wenn man lustigerweise auch zum Sporttraining mit dem ÖV anreist anstatt das man mit dem Auto kommt, solange es so ist und nicht genau umgekehrt, nämlich das man in ein Sportzentrum fährt, obwohl es eine gut erschlossene Bushaltestelle hat vor der Haustür, solange muss man sich auch nicht wundern, wenn es kein Umdenken gibt. Es hat auch sehr viel damit zu tun, was als Norm angeschaut wird. Das ist natürlich ein gesellschaftlicher Wandel, der auch Zeit braucht. Der kann aber durchaus denke ich von einem Staat beeinflusst werden. Das kann erfolgen, es kann erfolgen einerseits durch die Rechtekampagnen, wie das auch gemacht wird. Ich finde das Beispiel aus München sehr gut. Wir hatten es mal auf einer Fachtagung vor einem Jahr. München hat in der Fahrradstrategie, haben die auch sehr stark darauf gesetzt, das Radfahren sexy zu machen. Das mit einer ganzen Reihe von Massnahmen. Mit öffentlichkeitswirksamen Massnahmen, Plakatkampagnen, Events. Mit so banalen Dingen wie dem Aufmalen des Symbols auf dem Marienplatz. Wenn man München eingibt bei Google Maps, dann fokussiert das genau auf den Marienplatz. Das heisst, was man dann über Google Maps als erstes sieht, wenn man München sucht, ist dann eben das Radler Zeichen. Das ist ein sehr gelungenes Beispiel, wie man wirklich einen Kulturwandel erzeugen kann. Vorher ist niemand auf die Idee gekommen in München Fahrrad zu fahren und heute finden das alle selbstverständlich. Kopenhagen ist da auch ein Beispiel. Wenn man dort eine Bewusstseinsveränderung schaffen möchte, dann muss man auch neben dem Angebot sehr stark an der Kultur arbeiten und was die Unternehmen anbelangt, kann dort sehr viel über Information und Bewusstseinsbildung bei den unternehmen funktionieren. Das man bei Unternehmeraperos, bei Gewerbevereinen etc., dass dieses Thema deponiert wird und gemeinsam mit ihnen diskutiert wird, wo Chancen gesehen werden, wo Unterstützung benötigt wird und sie auch dafür sensibilisiert, dass sie selber auch davon profitieren. Es gibt ein gutes Image, die Erreichbarkeit steigt, weil der Stau abnimmt, wenn wir mit dem Rad unterwegs sind. Es gibt auch handfeste Gründe für ein Unternehmen und für eine Wirtschaft in einer Stadt sich für nachhaltige Mobilität und einen tieferen MIV-Anteil einzusetzen. #00:41:26-2#

#00:41:26-2# Interviewer: Sie haben gesagt, es gibt handfeste Gründe. Gibt es dazu bestimmte Modelle oder Theorien, die das belegen oder unterstützen würden? #00:41:39-4#

#00:41:39-6# Person 1: Es gibt Untersuchungen bei Firmen, die Mobilitätsmanagementkonzepte erarbeitet haben und umgesetzt haben. Ein wichtiger Katalysator war dort vor allem der ruhende Verkehr, weil das sieht man dann direkt wieder im Portemonnaie des Unternehmens. Das waren Unternehmen, die erweitert haben. Die die Anzahl der Mitarbeiter erweitert haben und darum das Parkplatzangebot knapp wurde und die dann vor der Entscheidung standen: Neues Parkhaus oder Alternativen? Das war mit ein Beweggrund für einzelne Unternehmen solche Konzepte zu erarbeiten. Zum Teil war es auch auf der anderen Seite, weil es planungsrechtliche Vorgaben gab und dort ist dann wieder die Möglichkeit, mit sanftem Druck durch den Staat nachzuhelfen. Planungsrechtliche Vorgaben zu erlassen, dass bei Neuansiedlungen ab einer bestimmten Grösse zwingend ein Mobilitätskonzept vorgesehen werden muss, bei dem versucht wird, die Mobilität des Unternehmens

möglichst effizient zu lösen. Dass das im Rahmen eines Baugesuchs zwingend eingefordert wird. Da gibt es erste Beispiele in der Schweiz, die in diese Richtung gehen oder auch in der Sondernutzungsplanung. Wenn es ganze Arealbebauungen gibt, wird das so gemacht. Das scheint mir auch ein sehr wichtiger Aspekt: man muss jetzt gerade im Fall von Basel mit der kleinen kompakten Kernstart und dem grossen Umland, dass ja immer mehr städtische Funktionen übernimmt. Pratteln, Reinach, die sind ja im Grunde genommen Städte. Die grossen Herausforderungen, die wir dort jetzt antreffen im Kanton Baselland für den wir viel tätig sind, ist eigentlich, dass der Graben zwischen urbanen Strukturen und Agglomeration oder sogar ländlichen Strukturen nicht mehr an der Kantonsgrenze verläuft sondern der verläuft irgendwo durch den Kanton Basellandschaft. DAs Problem im Moment ist noch, dass ein grosser Teil des Kantons Basellandschaft ausserhalb des urbanen Raumes liegt und diese Herausforderung erleben wir ganz konkret. Es gibt Gemeinden dort, die würden gerne restriktivere Parkplatzbestimmungen verhängen. Sie dürfen aber nicht, weil es die kantonale Gesetzgebung nicht vorsieht. Also sind ihnen die Hände gebunden. Sie würden gerne zum Beispiel die Bauherren dazu verpflichten, bei Neuansiedlungen Mobilitätskonzepte vorzulegen und können das aber nicht aus rechtlichen Gründen. Dem Kanton Basel-Stadt sind etwas die Hände gebunden. Das einzige, was er kann, ist dann versuchen über die eigenen Politiker auf deren Kollegen im Kanton Basel-Landschaft etwas Einfluss zu nehmen und die dafür zu sensibilisieren, dass es für die urbanen Gebiete im Kanton Basel-Landschaft wichtig wäre, die könnten auch so urbane Raumplanungsbestimmungen erlassen. Das ist im Moment zum Teil ein Thema, aber es ist sehr schwierig. Im Kanton Basellandschaft leben sie immer noch nach dem Grundsatz, das in den Raumplanungsbestimmungen eigentlich drin steht: 'ihr braucht mindestens einen Parkplatz pro Wohnung' und gegen Oben gibt es keine Reduktionen zum Beispiel wegen guter ÖV-Erschliessung oder keine Möglichkeiten zu sagen: 'wir führen autoarmes Wohnen ein' oder so. Das ist alles nicht möglich. #00:45:30-3#

#00:45:30-4# Interviewer: Ist das dann aufgrund der politischen Lage der Fall oder ist das auch die konservative Stimmung, die im Land oder in Baselland herrscht? #00:45:42-1#

#00:45:42-1# Person 1: Ja. Die politische Lage ist ja nicht einfach so vom Himmel gefallen sondern das hat mit den Lebensrealitäten zu tun. Der Kanton Basel-Landschaft hat noch sehr ausgedehnte Täler, die sehr ländlich ins Umland hinausgreifen und die Leute in Bubendorf und im Laufental an den Hügeln sind mit ganz anderen Problemen und Realitäten konfrontiert, als ein Einwohner in Reinach. Vor den Toren der Stadt, sozusagen. Diese Schwierigkeiten lassen sich nicht einfach so wegdiskutieren. Das braucht sehr viel Zeit und auch Überzeugungsarbeit und vielleicht auch manchmal ein gewisses Momentum, dass es dann einfach sprunghaft ermöglicht wird. Vorher ist man jahrelang in diesem politischen Grabenkrieg, der sich aber eben auch aus dieser Realität ergibt, ist man manchmal etwas gefangen. #00:46:53-6#

#00:46:53-7# Interviewer: Bedeutet das jetzt gerade für Baselland, dass keine Option besteht, da zum Beispiel stärker gegen den MIV vorzugehen bzw. vielleicht stärker eine gemeinsame Strategie mit Baselstadt abzuwickeln oder zu bestimmen? Ich weiss, es gibt das Agglomerationsprogramm, was ein sehr gutes Beispiel ist und eine sehr gute Grundlage für eine gemeinsame Verkehrsstrategie zu erarbeiten, das hat mir auch Herr Leypold gestern erzählt. Sie sagen selbst, die Realität an sich schafft die Grundlage oder die Voraussetzungen dafür, wie es dort politisch abgeht. Die Frage ist, ob es überhaupt

möglich, dass man einen bestimmten Angleich findet und auf die gleiche Augenhöhe kommt? #00:47:51-4#

#00:47:51-4# Person 1: Es gibt eine fachliche Ebene und dort ist es ja ganz klar, da ist das Bewusstsein beim Kanton Basellandschaft in der Verwaltung ist sehr gross für diese Problemstellung. Die Fachleute erarbeiten dann häufig auch zu einem bestimmten Teil zusammen mit den Beauftragten Planer das Agglomerationsprogramm. Die andere Ebene ist natürlich dann die politische Ebene. Die ist wahrscheinlich noch sehr stark geprägt aus diesen Realitäten und man könnte etwas salopp sagen: 'solange nicht mehr als 50 Prozent in urbanen Gebieten leben und mit den Herausforderungen der urbanen Räume konfrontiert sind und sich das auch in den Mehrheitsverhältnissen abzeichnet, solange wird es vielleicht dort auch kein Umdenken geben'. Wobei mir das jetzt etwas fatalistisch erscheint. Es ist durchaus denkbar, dass auch vorher schon ein Umdenken stattfindet, aber es muss gelingen den Leuten, die nicht davon betroffen sind zu erklären, warum es für den ganzen Kanton, vielleicht auch für sie ab und zu, wenn sie Richtung Stadt fahren, warum es für sie besser und zumindest für die wirklich Betroffenen besser ist, wenn man jetzt dort Änderungen an den Rahmenbedingungen vornimmt. Die besondere Schwierigkeit dabei ist, warum ich aber auch glaube, dass es Chancen gibt, zum Teil sind diese Ängste total irrational und haben auch hier mit anderen zu tun, die Herausforderungen in den ländlichen Gebieten sind ja auch da. Dort sind es einfach andere Fragen. Kann sogar eine Frage von gewissem Bevölkerungsschwund oder auf Schwund von Grundversorgungseinrichtungen sein, was auch Ängste auslöst. Diese anderen Bestimmungen für urbane Gebiete würden ja sogar in der Regel die ländlichen Regionen nicht einmal tangieren, die würden diese einfach nicht nutzen. Aber einfach die Tatsache, dass sie es selber nicht brauchen können, nicht davon profitieren können und auf der anderen Seite ja selber auch Verlustängste haben, führt dann wahrscheinlich zu einem Teil dazu, dass dann einfach mal ganz irrational eine Abwehrhaltung da ist. Man kennt ja auch die Probleme nicht in der Art und sieht auch nicht ein, warum man daran etwas ändern soll. #00:50:33-4#

#00:50:33-5# Interviewer: Wie würden Sie dann vorgehen gegenüber solchen Gesellschaftsgruppen, die zum Beispiel die Vorteile einer gewissen Verkehrspolitik dann nicht mitbekommen. Wie könnte man die abholen, dass die dann quasi auch akzeptieren, dass diese Änderung vorgenommen wird? #00:50:52-5#

#00:50:52-6# Person 1: Ich habe den Eindruck, dass es zwei, wahrscheinlich gibt es zwei Hauptstossrichtungen. Das eine ist wirklich flächig Information zum Beispiel mit einer gezielten Medienarbeit über die Strategien und Massnahmen, die man verfolgt. Wahrscheinlich machen wir das als Planer, sei es jetzt private Büros wie auch insbesondere die verantwortlichen Leute in der Verwaltung immer noch zu wenig, hinaus gehen und erklären, warum wir etwas tun und auch die Ängste abholen und darauf zeigen, dass wir uns deren sehr wohl bewusst sind, dass es aber Gründe gibt, warum wir das so tun, wie wir es tun. Das kann so eine flächige Stossrichtung sein und gezielter, denke ich, kann es nur funktionieren, wir können nicht zu den einzelnen Leuten gehen. Entweder fehlen die Orte häufig. Es gibt vielleicht öffentliche Informationsveranstaltungen, bei einzelnen kann es sicher funktionieren. Aber wenn es um die grundsätzlichen Fragestellungen geht, ist wahrscheinlich das Thema mit Multiplikatoren. Das heisst, die Politiker in den vorberatenden Kommissionen

gut informieren. Ihnen klar machen, warum wir eben etwas so tun, damit die dann wieder die anderen Politiker auch gut informieren und das diese das nach Möglichkeit, wenn sie gefragt werden, nach Aussen tragen. Aber es ist auch klar, dass sind zwei drei Schwellen dazwischen, die dann immer wieder mal... da habe ich jetzt zu wenig Verwaltungserfahrung, um beurteilen zu können, wie gross wirklich der Effekt dort ist. Zum Teil braucht es auch einfach etwas Zeit. Es tönt zwar etwas unspektakulär, aber ich glaube, dass die Leute einfach nur gewisse Dinge vielmehr hören und erfahren müssen, bevor sie bereit sind ihre Meinung zu ändern. Darum eben: steter Tropfen höhlt den Stein und nicht aufhören zu informieren und dann auch etwas Zeit haben. #00:53:12-3#

#00:53:12-3# Interviewer: Zu dem Thema Stieg-Um-Konzept. Jetzt merkt man auch in den Medien, dass da gewisse Widerstände entstehen und dass sich bestimmte Politiker, die vielleicht eingangs Befürworter waren, ihre Meinungen jetzt relativieren und auch nicht so stark dahinterstehen. So dass man quasi jetzt vor der Tatsache steht, dass die Reduktion um zehn Prozent vielleicht doch nicht erreicht werden kann bis 2020. Trotzdessen, das man ein umfangreiches Massnahmenkonzept erarbeitet hat. Woran liegt das Ihrer Meinung nach, dass diese Widerstände entstehen. Welche Akteure sind da am meisten mitwirkend und gibt es Möglichkeiten, das gezielt zu beeinflussen? So, dass es auch akzeptiert wird? #00:54:11-2#

#00:54:11-4# Person 1: Ich habe jetzt nicht genau verfolgt, aus welcher Ecke die Widerstände kommen. Ich kann es mir aber ungefähr vorstellen. #00:54:21-9#

#00:54:22-0# Interviewer: Auch aufgrund Ihrer Erfahrungen, die Sie bei der Arbeit gemacht haben. #00:54:27-0#

#00:54:27-1# Person 1: Ich habe vorher schon einmal gesagt, dass die künstliche Verknappung das Neue an den Verkehrsinitiativen ist und das ist natürlich auch der natürlichste Ansatzpunkt für Kritik. Man kommt nicht herum, wenn man die Reduktion verteidigt, dass man anerkennt, dass man den Automobilisten ihr Recht in die Stadt hereinzufahren wegnimmt. Man muss das der Ehrlichkeit halber auch eingestehen, dass man der Meinung ist, dass ein Teil eigentlich Alternativen hätte gegenüber dem Auto hätte. Man verbietet das zwar nicht direkt, aber man setzt die Anreize so, dass es vermiest wird. Da gibt es dann natürlich sofort eine ganze Reihe von Ansatzpunkten für Opposition. Man kann sagen, dass es Wirtschaftsfeindlich ist. Was ja dann auch immer wieder in Zusammenhang mit Roadpricing gesagt wird. Es ist asozial, weil damit Leute, die auf das Auto angewiesen sind, aber nicht viel Geld haben im Grunde genommen bestraft werden. Was meines Erachtens ausblendet, dass es ja an sich überhaupt schon Geld kostet ein Auto zu haben. Die grundsätzliche Frage, die Freiheit wird eingeschränkt und das steht dem Staat nicht zu. Das wären die Gründe. Was war die zweite Frage? #00:56:22-7#

#00:56:22-7# Interviewer: Die zweite Frage, was mich eigentlich hauptsächlich interessiert: Diese Widerstände entstehen ja, die Politiker passen ihre Meinungen an, sie wollen schliesslich auch wieder gewählt werden. Was glauben Sie, welche Voraussetzungen oder EInflüsse oder Einflussfaktoren gäbe es, um die Wahrscheinlich der Umsetzung der Massnahmen zu erhöhen, um diese Reduktion hinzubekommen bis 2020? #00:56:50-7#

#00:56:50-8# Person 1: Man müsste ganz klar aufzeigen, was der Nutzen ist. Das war die grosse Herausforderung. Wir haben das dort auch diskutiert. Vielleicht mit den ganzen Beteiligten im Prozess da vielleicht etwas weniger offen, aber in den Teams und auch in den Pausen war das jeweils schon auch ein Thema. Durch die klare Zielsetzung von zehn Prozent weniger, die Zahl steht einfach mal so im Raum, ist jetzt noch nicht gesagt, was das bringen soll. Es ist weder gesagt, dass es hinreichend ist, noch das es notwendig ist. Weil der Nutzen direkt zu wenig erklärt ist. Das habe ich als Wermutstropfen an der Forderung gesehen. Ich bin grundsätzlich sehr der Meinung, dass es richtig ist, das Aufkommen des MIV in Städten eher zu reduzieren, aber es muss aufgezeigt werden, was dann der Nutzen ist, den man als Ganzes daraus zieht und es braucht in der Gesamtgesellschaft einen positiven Gesamtnutzen und der muss klar kommuniziert werden und der muss auch anschaulich gemacht werden und auf der anderen Seite wird es aber trotzdem Verlierer geben. Wir haben mal im Nachdiplomstudium haben wir mal die etwas provokante These, der heute im Kanton Basellandschaft arbeitet, aufgestellt: Raumplanung heisst Verlierer schmieren. Es ist vielleicht etwas salopp gesagt, aber man wird nicht darum herumkommen, auch den Leuten, die etwas verlieren, aufzuzeigen, wie man in einem gewissen Masse diese Verluste kompensieren kann. Das ist natürlich eine sehr schwierige Aufgabe, weil man hat ja dann die Problematik, dass man Interessensgruppen hat, die einfach mal grundsätzlich dagegen sind und das geht auch nicht darum, die selbst zu schmieren sondern es geht eher darum, Kompensationsmechanismen zu finden für die Leute, die von denen vertreten werden. Wobei dann noch die Frage ist, ob sie überhaupt willentlich oder ungefragt von diesen Interessengemeinschaften vertreten werden. Was natürlich ein riesen Unterschied ist. Darum finde ich es immer noch schwierig, dort auch wirklich konkrete Massnahmen zu finden. Die Alternative dort ist natürlich zu sagen, dass man es in Kauf nimmt, solange es nicht allzu viele sind. Man findet vielleicht einen gewissen Bestandteil an Leuten, bei denen man aufzeigen kann, dass es nicht so schlimm ist, dass man den Verlust mildern kann und bei den anderen muss man es tolerieren und denen klaren Wein einschenken und sagen, dass es immer Verlierer gibt, wenn man etwas ändert. Das war jetzt vermutlich etwas schwammig. Konkrete Massnahmen weiss ich nicht. Wir haben es vorhin schon mit dem Thema Kommunikation gehabt. Es ist sicher sehr wichtig zu erklären, warum man etwas tut, wie man es macht. Das auch gemeinsam als Ganzes. Im Idealfall würde, gerade in dem Fall, wo besonders viele Zugpendler aus den Nachbarregionen beteiligt sind, wäre es natürlich sehr gut, man könnte die Meinungsführer der umliegenden Kantone und angrenzenden ausländischen Gebieten, die Politiker könnte man dazu bringen, sich auch dazu zu bekennen. Die Frage ist natürlich, ob die dann was tun. Dafür muss man es denen gut erklären können. #01:01:08-6#

#01:01:08-6# Interviewer: Aus den vorherigen Gesprächen ist so ein Bild entstanden, dass sich Basel-Stadt quasi gesagt hat: 'wir machen hier alles, weil wir natürlich unsere Lebensqualität erhöhen wollen', aber man hat das Umland oder die Umgebung nicht wirklich in Betracht gezogen. Also was könnte man dort eigentlich machen, um den Verkehr in der Stadt zu reduzieren oder zu mildern. Das war dieser Vorwurf auch an Basel-Stadt. Die Frage wäre jetzt, ob die Kommunikation zwischen Basel-Stadt und Basel-Land nicht richtig gut funktioniert. Ich bin unsicher, ob ich das jetzt richtig darstelle. #01:02:04-9#

#01:02:05-1# Person 1: Auf der fachlichen Ebene bin ich der Meinung, soweit ich das einschätzen kann, funktioniert das sehr gut. Dort ist das Problem nicht. Auf der politischen Ebene kann ich es zu wenig beurteilen, dass können vielleicht andere wie P. Leypold oder S. Kettner selber, können das wahrscheinlich besser beurteilen, ob das stattfindet. Es ist natürlich immer auch ein... #01:02:27-6#

#01:02:27-7# Interviewer: Ich habe mich einfach nicht deutlich geäussert. Ich wollte an den Nutzen zu sprechen kommen. Weil Sie sagten, dass man den Nutzen vielleicht nicht genug aufzeigt und vielleicht ist es halt für Basel-Stadt ganz gar. Sie wollen ihre Lebensqualität erhöhen und ich habe im Agglomerationsprogramm diese schönen Bilder gesehen, wie unsere Stadt aussehen kann mit wenig Autos auf den Strassen, mehr Parkräume oder Spielplätze, aber vielleicht für Baselland. Also vielleicht sind sie dann die Verlierer dann in dem ganzen Spiel oder denen wird der Nutzen nicht genug aufgezeigt. #01:03:05-4#

#01:03:05-5# Person 1: Das ist ganz sicher so. Wir haben darum auch bei uns im Stieg-Um, die Stärkung der Quartierzentren. Da haben wir damals auch eine Massnahme formuliert und haben gesagt, dass es auch eine Stärkung der Regionalzentren braucht. Also wenn natürlich immer mehr Nutzungen im Zentrum angeordnet werden in Basel-Stadt und gleichzeitig der Widerstand herein zufahren, zumindest mit dem Auto, erhöht wird, dann wächst natürlich automatisch der Eindruck, dass man ausgeschlossen wird und das man verliert. Vielleicht könnte eben dort auch eine Antwort sein, dass man auf diese Subzentren stärkt. Wenn man heute schaut, ist es so, dass diese Gebiete zum Teil bereits heute sehr wichtige Funktionen in der gesamten Agglomeration Basel einnehmen. Aber zum Teil sind sie auch etwas monofunktional und auch etwas so, der Raum Pratteln mit dem grössten Areal ist vielleicht steuerpolitisch vielleicht gar nicht so unattraktiv, für eine Gemeinde wie Pratteln, aber es ist schon etwa so, was man in der Stadt nicht haben wollte, wurde da draussen angesiedelt. Und wenn natürlich dieses Gefühl entsteht, diese Verkehrsintensiven Einrichtungen nach Draussen zu verlagern und dahinter die Barriere runter und die Nutzung, die in der Innenstadt bleibt, wird für die Aussen schwerer erreichbar, aber die eigenen Bürger von Basel-Stadt fahren nach ausserhalb, um Möbel zu kaufen und dann wird es etwas schwieriger. Darum sind wir auch schon der Meinung, wir sind jetzt intensiv mit Salina Raurica in Pratteln beschäftigt. Solche Nutzungen, wenn es gelingt, die auch wirklich gemäss der ursprünglichen Planung umzusetzen oder auch die Überlegungen, die in Birseck südlich von Basel angestellt werden, dort auch Subzentren zu schaffen innerhalb der gesamten Agglomeration, die sind enorm wichtig, gerade wenn es darum geht, die Verkehrsleistung in Basel-Stadt zu reduzieren. Dort hat auch der Kanton Basel-Stadt eine Verantwortung, sich im Gegenzug für die Unterstützung für das Herzstück auch dafür stark zu machen und hin zustehen und zu sagen: 'es ist uns wichtig, das Salina Raurica entwickelt wird. Es ist uns nicht egal, was in Birseck passiert. Wir konzentrieren uns nicht nur als arrogante Städter auf unsere Themen sondern wir verstehen uns als Mittelpunkt, als geografischen Mittelpunkt und irgendwie auch als Herz dieser gesamten Agglomeration, aber diese Agglomeration hat wichtige Aussenstellen, die für das Funktionieren der ganzen Region von grosser Bedeutung sind'. #01:06:17-0#

#01:06:17-0# Interviewer: Ist der Eindruck tatsächlich so, wie Sie jetzt gerade das Schildern, also wie ich das jetzt auch wahrnehme? Dass man doch Basel-Stadt in so einer Lead-Position sehen würde, aber die nehmen diese nicht wahr und das Baselland Basel-Stadt als "arrogant" ansieht? #01:06:45-6#

#01:06:45-7# Person 1: Ich kann es zu wenig sagen, da bin ich zu weit weg. Wir sind ja vor allem planerisch dort tätig. Mit den politischen Rundherum nur teilweise vertraut. Ich habe jetzt aber aus den eigenen Erfahrungen jetzt bei Besprechungen mit Gemeindepräsidenten schon das Gefühl, man spricht etwa so vom grossen Basel. Nicht wörtlich, aber im übertragenen Sinn. Ich glaube, es hat viel damit zu tun, dass der Kanton Basel-Landschaft kann auf Augenhöhe mit dem Kanton Basel-Stadt sprechen. Wahrscheinlich schon eine etwas schlankere Verwaltung, aber Kanton Basel-Stadt ist auch im Grunde genommen die städtische und die kantonale Verwaltung kombiniert. Kann er dem her auch etwas grösser sein, aber die können auf Augenhöhe miteinander sprechen. Aber die Stadt Basel und die Gemeinde Pratteln, das wird natürlich nie eine Kommunikation auf Augenhöhe sein, wenn beide einfach versuchen wie gleichberechtigt miteinander zu sprechen. Wahrscheinlich braucht es, ich kann jetzt nicht beurteilen, ob das auch so der Fall ist, aber wahrscheinlich braucht es das Bewusstsein bei der Verwaltung und auch bei den Politikern von der Stadt Basel, dass sie vielleicht auch sich selbst etwas stärker erklären müssen gegenüber dem Umland, damit die das nachvollziehen können und nicht den Eindruck erhalten, sie werden einfach übervorteilt. Viele Gemeinden im Umfeld haben in der Verwaltung einen Bauverwalter. Der kümmert sich von der Friedhofsbepflanzung bis zur Ortsplanung um Alles. Der wird nie in der Lage sein auf fachlicher Ebene Kontra zu geben bei solchen Vorschlägen wie diesem Stieg-Um. Wenn man es nicht genau versteht und nicht die Möglichkeit hat, das wirklich im Detail zu verstehen, dann wird man es in erster Linie ablehnen. Und das wird auch der politische Druck sein. Wenn der Bauverwalter das seinem politisch Vorgesetzen nicht erklären kann, dann wird der Politiker sagen: 'Wir sind dagegen'. Wir erleben das teilweise nur schon bei Innerbaselländern, Diskussionen als teilweise Opposition der Gemeinde gegenüber dem Kanton. Also wie viel stärker wird das noch sein der Gemeinden gegenüber einem Nachbarkanton, der als übermächtig empfunden wird. #01:09:17-5#

#01:09:17-6# Interviewer: DAs sind gute Punkte, weil es genau diese Diskrepanz zwischen Baselland und Basel-Stadt zeigt. #01:09:25-6#

#01:09:25-7# Person 1: Und die sind ja natürlich. Man kann sie nicht wegdiskutieren. Man sollte sich lieber überlegen, was löst das jeweils beim Gegenüber aus. Wahrscheinlich muss der Stärkere da.... Ich habe keine Ahnung, ob sie es machen, aber ich denke, an sich müsste die Stadtverwaltung von Basel sich überlegen, ob sie von sich aus die Initiative ergreift und regionale Bauverwaltertagungen durchführt, bei denen sie versucht auf Augenhöhe zu diskutieren über das Verständnis und Verbesserungsmöglichkeiten der Pläne. Ich habe den Eindruck, durch das Basel ein Stadtkanton ist, findet jetzt der Austausch auf kantonaler Ebene statt, aber der Kanton Basellandschaft ist viel stärker geprägt von seinen einzelnen Gemeinden. Die haben ganz unterschiedliche Problemstellungen. #01:10:31-5#

#01:10:31-7# Interviewer: Das ist ein guter Punkt. Haben Sie sonst noch was, was Ihnen noch in den Sinn kommt, was Sie mir mitgeben wollen. Etwas, was Sie noch nicht angesprochen haben und glauben, dass es wichtig wäre. #01:10:51-6#

#01:10:51-8# Person 1: Nein, ich glaube wir haben etwa alles so. Ich bin jetzt selber erstaunt. Ich dachte im Voraus, es wird noch schwierig zu dem etwas zu sagen, aber wenn man so ins Sprechen kommt, fällt einen doch der ein oder andere Punkt noch ein. #01:11:11-6#

#01:11:11-6# Interviewer: Ich habe noch zwei Fragen. Also was ich Ihnen noch zeigen wollte: Das war gestern aus dem Gespräch mit Herrn Leypold, was Sie gemeint haben Stärkung der Subzentren. Das ist eigentlich das, wie ich es gestern verstanden habe, was Sie eigentlich im Agglomerationsprogramm 2030 dann auch vorsehen. Das ist aus dem Projekt 2012, das man halt stärker entlang dieser Achsen diese Subzentren. stärkt. #01:11:40-5#

#01:11:40-7# Person 1: Das war nicht völlig von uns neu erfunden. Wir haben das auch #01:11:48-2# (Worte) #01:11:50-7# drin waren. Das ist genau gleich aus dem Aggloprogramm, #01:11:55-3#

#01:11:55-4# Interviewer: Ich habe eine Frage zu einer Abbildung, die Sie hier mal gemacht haben und zwar war das ein Wirkungsmodell, glaube ich. Wie sind Sie darauf gekommen bzw. gibt es solche Wirkungsmodelle, die es einem erlauben würden zum Beispiel zu untersuchen, das was Sie hier gemacht haben. Also eine Reduktion von zehn Prozent im Automobilverkehr würde dann 50 Prozent Reduktion im Pendlerverkehr bedeuten oder eine Stärkung des ÖV um 30 Prozent. Wie sind Sie zu diesen Zahlen gekommen und gibt es dafür entsprechende Modelle? #01:12:43-4#

#01:12:43-5# Person 1: Ja, es gibt Verkehrsmodelle, jetzt in Basel wird gerade ein Neues erarbeitet. Das war noch das Alte. Das sind Modelle, die mit einzelnen Zonen arbeiten bei denen Nutzung hinterlegt. Einwohner, Arbeitsplätze, Verkaufsflächen etc. und dann wird ein Verkehrsaufkommen geschätzt dieser Zonen und es wird geschätzt wohin die fahren und woher sie kommen, für den Zielverkehr. Das gibt dann Überlagerung aller Verkehrszwecke, Pendlerverkehr, Einkaufsverkehr, gibt es dann ein Gesamtverkehrsaufkommen und das lässt sich dann umlegen und dann ergeben sich Belastungen der einzelnen Netzelemente. Die werden dann im heutigen zustand mit den Zähldaten verglichen und dann lässt sich herausfinden, wie genau das das Modell ist und gegeben falls wird es dann feinjustiert. Wir haben als Grundlage, das haben wir im Anhang drin, haben wir eigentlich diese Matrizen, diese Quell-Ziel-Verkehrsmatrizen haben wir dann #01:13:46-4# (Wort). Das war jeweils... #01:13:54-6#

#01:13:54-7# Interviewer: Mal eine ganz blöde Frage, diese Zahlen zum Beispiel, diese Fahrzeugkilometer, die beziehen sich auf Tag? #01:14:07-5#

#01:14:07-6# Person 1: Ja, das ist pro Tag. Das ist der durchschnittliche Wochentagsverkehr. Da waren jeweils für den heutigen Zustand Referenz 2020, Referenz 2030 haben wir zum Beispiel geschaut, wie gross ist das Gesamtaufkommen, gegliedert nach Hochleistungsstrassen, städtischen Strassen und die beiden miteinander und dann haben wir es gegliedert nach Binnenverkehr, also nur innerhalb Kanton Basel-Stadt, Quell-Ziel-Verkehr und den Transitverkehr. Dann haben wir das auch gehabt für den ÖV. Wie viele Personenfahrten. Hier wieder das Aufkommen, die Verkehrsleistung für den Fussverkehr. Dann hier unten hatten wir es auch noch nach Verkehrszwecken gegliedert. Das haben wir alles als Grundlagen erhalten. Wegelängen und dann gab es auch noch die Verkehrsleistungen. Die Überlegung hier war eigentlich aufgrund dieser Zahlen haben wir dann Tabellenkalkulationen, haben wir untersucht, wie gross der Einfluss verschiedener Stossrichtungen ist. Es

ging darum zu sagen, wenn wir jetzt einfach nur beim Binnenverkehr ansetzen, alles andere gleich lassen, dann müssten wir den Binnenverkehr, MIV um 38 Prozent reduzieren, um dieses Ziel der minus zehn Prozent Verkehrsleistung zu erreichen. Wenn wir uns nur auf den Pendlerverkehr und zwar dort nur auf den kantonsüberschreitenden konzentrieren, Baselland, Deutschland, Frankreich etc., dann müssten wir den halbieren, um das Ziel zu erreichen. Es ging nicht darum zu sagen, wir wollen nur eine dieser Massnahmen umsetzen sondern einfach aufzuzeigen, wie gross geht das auf oder wie sind die Elastizitäten eigentlich zueinander. #01:16:20-4#

#01:16:20-4# Interviewer: Das heisst also anhand der Daten, die man hier hatte, konnte man feststellen, wenn wir dann um zehn Prozent den MIV reduzieren, dann muss sich das auf 30 Prozent auf den ÖV verlagern. #01:16:39-5#

#01:16:39-6# Person 1: Genau. Beziehungsweise haben wir es umgekehrt formuliert und haben gesagt: 'wir müssen den ÖV so ausbauen, dass er ein um30 Prozent höheres Aufkommen übernimmt gegenüber heute und dann können wir die Verkehrsleistung um zehn Prozent reduzieren'. #01:16:59-6#

#01:16:59-7# Interviewer: Wie kann so eine Beispielsrechnung zum Tragen kommen? Wie sieht das aus? #01:17:07-7#

#01:17:07-7# Person 1: Wir haben dann geschaut bei der Gesamtverkehrsleistung, dieses Zielwert Verkehrsleistung 2030 war diese eben gut 1 Million Fahrzeugkilometer gegenüber den 1,2 Millionen heute. Der Zielwert gegenüber 2008 ist es eine Reduktion, also diese 1,198 zu 1,08 sind 112.000 Fahrzeugkilometer pro Tag und dann haben wir geschaut, wie lang ist eine mittlere Fahrzeugfahrt. Dann mussten wir noch korrigieren mit dem Besetzungsgrad, weil zum Teil mehr als eine Person sitzt im Auto. Dann gab es eine Anzahl Personenkilometer MIV, die wir einsparen, also verlagern müssen. Da haben wir geschaut, wie lange ist eine mittlere Fahrt mit dem öffentlichen Verkehr und haben diese Verkehrsleistung durch diese Distanz geteilt und sind dann auf zusätzliche Anzahl Fahrten mit dem ÖV gekommen und dann haben wir einfach geschaut, wie viel Prozent ist das vom heutigen Verkehr. Das waren dann eben diese 30 Prozent Wachstum. Wir haben nicht nachgewiesen auf welchen Achsen genau, wo das eintreten muss. Einfach so diese Umrechnung gemacht. #01:18:48-1#

#01:18:48-2# Interviewer: Aber genau diese Rechnungen würden mich interessieren, falls Sie das noch irgendwo in Ihren Unterlagen haben. Ich würde mal gerne in meine Arbeit, die ich dann aufstelle, mal eine ganz theoretische Gedankenaufgabe zeigen wollen. Also wie sich das verschieben kann. Ich will auch nicht auf die einzelnen Strassen gehen, weil ich glaube, dass das auch unmöglich ist. Da braucht man unglaublich viele Daten, um das dann so zu machen, aber ich würde mal gerne einfach aufzeigen, auch um den Faktor 10 zum Beispiel zu berechnen, um zu sagen: 'Hey Leute, passt mal auf, ich rechne hier mit dem Modell und rein theoretisch wäre der Faktor 10 möglich'. Genau so kann man das dann auf eine 90 Prozent Reduktion anwenden und dann zeigen, dass es dann beim ÖV um 200 Prozent steigen. #01:19:40-7#

#01:19:40-8# Person 1: Ich kann Ihnen die Excel-Datei schon schicken. #01:19:44-2#

#01:19:44-2# Interviewer: Das würde weiterhelfen. #01:19:47-4#

#01:19:47-5# Person 1: Ich hoffe man kann dann alles nachvollziehen. #01:19:50-9#

#01:19:51-0# Interviewer: Ich habe mir die Tabelle angeschaut, weil die mich auch sehr interessiert hat. Zum Beispiel diese Übersetzungsgrade. Ich konnte die Rechnungen nicht ganz nachvollziehen, deswegen frage ich jetzt. #01:20:02-0#

#01:20:02-0# Person 1: Mit den Formeln sollte es dann möglich sein. Sonst einfach nachfragen, wenn etwas unklar ist. #01:20:08-8#

#01:20:08-9# Interviewer: Dann setzen wir an dieser mal einen Punkt. Danke für Ihr Zeit und die ganzen Einblicke. Das war sehr, sehr lehrreich. Was sehr interessant ist, dass man sieht, dass sich bestimmte Meinungen auch gleichen. #01:20:27-5#

#01:20:27-7# Person 1: Da bin ich dann auch gespannt. Ich bin sehr interessiert an dem Ergebnis, weil wir sind an diesen Prozessen und eben auch an solchen Strategien sind wir sehr interessiert. #01:20:36-7#

#01:20:36-9# Interviewer: Ich muss sagen, Sie vertreten die Meinung oder, ich will es nicht zu deutlich bezeichnen, aber die Stellungen, die zum Beispiel in Baselland vertreten werden. Ich habe zum Beispiel mit Herrn J. bereits gesprochen und mit Herrn Leypold und die haben dann wirklich etwas distanzierte Meinung, wie die Basel-Stadt Akteure. Die sind dann eher "arrogant", aber ich meine, sie sind sehr stark auf Basel-Stadt orientiert und ich glaube, dass es nicht von ungefähr kommt. Es ist ein gesellschaftlicher Auftrag, den sie haben, um zehn Prozent zu reduzieren und ihre Zuständigkeit endet natürlich irgendwo an der Grenze der Stadt und aus dem Grund können sie nicht oder haben auch nicht die Zeit Einfluss zu nehmen in Baselland irgendwelchen wirksamen Massnahmen zu treffen, weil das einfach mal viel zu viel Zeit kosten würde. #01:21:42-1#

#01:21:42-3# Person 1: Also es ist ganz sicher so, S. Kettner kann sich nicht mit den Bauverwaltern in der Umgebung treffen. Im Grunde genommen müsste im Kanton Basel-Stadt die Erkenntnis reifen, eine Stelle zu schaffen, die das genau tut. Denn nur dann wäre so etwas überhaupt machbar, wenn das überhaupt, ich weiss jetzt nicht, ob die Baselländer das dann auch so sehen. Die sagen sich dann vielleicht: 'noch ein weiterer Termin'. Kann ja auch sein. Aber wenn es jetzt eine sinnvolle Massnahme wäre, dass ist nicht gratis. Da müsste die Überzeugung da sein, dass das etwas bringen würde. #01:22:15-0#

#01:22:15-2# Interviewer: Ich glaube, die Idee, der erste Schritt wie eine jährliche Konferenz zum Beispiel dieser Bauleiter, Bauherren zu organisieren, wo sie sich dann erst mal nur austauschen und vor allem auch kennen lernen, weil es kann sein, dass sie sich vielleicht untereinander nicht kennen, wäre auf jeden Fall schon mal ein richtiger Schritt in die Richtung.

#00:03:32-8# Als Einstiegsfrage: was halten Sie von der nachhaltigen Mobilität, was ist für Sie eine nachhaltige Mobilität? #00:03:42-8#

CE: Also das Wort Nachhaltigkeit wird wirklich viel verwendet. Für mich bedeutet das einerseits umwelttechnisch, dass unsere Nachfahren auch no so leben können, wie wir es tun. Aber andererseits auch wirtschaftlich nachhaltig, dass wir den Anschluss an den Rest der Welt behalten. Das sind zwei "Nachhaltigkeiten", die sich auf den ersten Blick im Widerspruch stehen. Aber für mich sind die nicht im Widerspruch, sondern eben langfristig sollte sich das auszahlen. Von dem her ist eine nachhaltige Mobilität eine Mobilität, die es erlaubt der Wirtschaft zu wachsen oder den Status, den sie hat, zu halten, dabei aber die Lebensqualität gewinnt. Dass die Stadtflucht, die früher stattgefunden hat, die aber jetzt, nicht nur in Basel aber überall, ein bisschen zum Erliegen gekommen ist und eine kleine Gegenbewegung ansetzt. Für mich ist nachhaltig, wenn jetzt der Verkehr nicht mehr stört und doch dazu beiträgt, dass die Wirtschaft funktioniert. #00:04:56-1#

Das heutige Wirtschaftssystem ist definitv darauf ausgelegt, dass es Mobilität braucht. Deiser Punkt ist nicht umkehrbar. Der hängt zusammen mit der Spezialisierung der Firmen. Sobald etwas verschoben werden muss, sei es Produkte oder Personen. #00:05:23-1#

TJ: Spielt in diesem Zusammenhang, welchen Sie gerade eruiert haben, Automobilität eine Schlüsselrolle nach wie vor? #00:05:35-8#

CE: Ja, würde ich sagen. Zumindest zur Zeit noch. Diesen Übergang kann man nicht allzu krass machen. In der Zukunft wird das Auto noch eine Rolle spielen. Vielleicht weniger wird das eigene Auto in den Hintergrund treten mit der Zeit. Aber man kann nicht alles mit anderen Verkehrsmitteln abdecken. Ich sehe die Zukunft in der Kombination von allen. #00:06:06-8#

TJ: Wäre dann eine radikale Reduktion wünschenswert oder empfehlenswert für eine Stadt wie Basel-Stadt? #00:06:19-2#

CE: Das ist eine einfache Frage mit komplizierten Antworten. Ich würde sagen: nein oder noch nicht. Also was heisst radikal? In erster Linie massiv und schnell. Das ist nicht so einfach umsetzbar. (Satz nicht verständlich #00:06:55-0#). Ich habe immer das Gefühl, wenn ich auch hier in den politischen Prozessen sehe, Leute wollen das zwar schnell, man muss zum Teil schnell aber wenn man das zu schnell macht, dann setzt eine Pendelbewegung ein. Und das hin und her ist nicht so gut. Da haben wir dann auch falsche Bewegungen wieder. Es muss sich langsamer entwickeln aber in die richtige Richtung geht und die Voraussetzung dafür geschaffenw erden. #00:07:22-5#

TJ: Ist das so, vielleicht die Wirtschaft oder bestimmte Sektoren in der Stadt abhängig von der Automobilität sind. Dass eine starke Reduktion natürlich das beeinträchtigen könnte. Aber längerfristig sehen Sie da Potenziale? #00:07:43-3#

CE: Eine radikale Änderung wäre einfach ein Experiment. Wenn Basel eine einzige Stadt ist, die das macht, dann hat sie je nachdem Nachteile, je nach Firma. Das heutige Wirtschaftssystem ist so aufgebaut, dass je grösser das Gebiet, das eine Frima mobilitätsmässig abdeckt, desto aus mehreren Personen kann sie aussuchen. Und gerade in einer hochspezialisierten Welt ist das eigentlich vom Vor-

teil. Einerseirts für die Firma: die hat mehr Leute zur Auswahl. Und andererseits für die Einzelperson: sie kann ohne den Wohnort zu wechseln - die Mehrheit der Menschen wechselt den Wohnort ungern - relativ viel Auswahl an Arbeitsstellen haben. Es wird ein Prozess sein, dass man wieder etwas näher zu Arbeitsstelle hingeht aber im Grundsatz bleibt das so: wenn man als Wirtschaftsregion erfolgreich bleiben will, dann ist das ein Spagat zwischen der Gewährleistung der Erreichbarkeit, die aber auf möglichst nachhaltiger Weise macht. Deswegen glaube ich nicht an die radikalen Lösungen. Dort verliert man dann die Arbeitkraft, weil die dann in einer Region geht, wo die Erreichbarkeit gegeben ist. Es sind auch nicht nur die Personen die mobil sind, sondern auch Firmen. Auch eine Firma wechselt ihren Standort nicht gerne aber sie macht das dann relativ schnell. #00:09:25-1#

TJ: Glauben Sie, dass die Thematik der Erreichbarkeit wichtiger ist als die Thematik der Geschwindigkeit oder höheren Geschwindigkeiten? Gibt es Interdependenzen zwischen den beiden Themen? #00:09:42-9#

CE: Klar hat das einen Zusammenhang. Die Geschwindigkeit spielt fast eine untergeordnete Rolle. Die Erreichbarkeit ist wichtiger. Klar gibt es ein Zeitbudget, das jeder Mensch bereit ist, für eine Pendelfahrt maximal einzusetzen. Das hat sich gezeigt, dass das relativ konstant geblieben ist, verglichen mit den Reichweiten. Von daher spielt die Geschwindigkeit schon eine Rolle. D.h. aber nicht, dass das technisch schnellste Verkehrsmittel auch physisch das Schnellste ist. #00:10:37-6#

TJ: Wie glauben Sie könnte die städtische Mobilität in Basel 2050 aussehen? Natürlich Agglomeration mit einbezogen. #00:11:03-4#

CE: Basel ist ein Spezialfall. Dass Basel jetzt Sachen machen kann, dass andere Kantone nicht machen können, weil sie eben politisch nicht zersplittert sind. Das ist vielleicht einer der wenigen Experimentiervorteile, dass Basel-Stadt etwas freier ist als die anderen Städte in der Schweiz. Und vieleicht sogar Europaweit. Dass hier relativ viel bewegt werden kann auch ohne sich mit dem Umland allzu fest abzusprechen. #00:11:45-5#

Ich erwarte aber nicht Riesensprünge. Einerseits sind die Verkehrsmittel, die wir haben, die sind bis 2050... das ist schon weit. Fast 40 Jahre. Trotzdem glaube ich, dass es immer noch die Eisenbahn geben wird. Dass es das Auto geben wird - einfach elektrisch. Die Velos wird es auch geben und zwar verstärkt. Bei ganz neuen Verkehrsmitteln bin ich ein bischen skeptisch. Weil die Einführungsphase fehlt. Die fahrerlosen Fahrzeuge wird es eher auf der Langstrecke geben. Vielleicht gibt es noch eine U-Bahn in Basel (lachend) - das wäre noch möglich. Aber das ist ja auch nichts Neues. #00:12:54-6#

Was ich mir vielleicht für 2050 vorstellen könnte, wenn man wirklich in Richtung Innovationen geht, ist, dass siche der ÖV und IV mehr vermischt. Z.B. die Autobahnen könnte man viel besser auslasten, wenn man die Fahrzeuge elektronisch vernetzen würde. Dass man auf der Autobahn nicht fahren muss, sondern gefahren wird - computergesteuert. Da könnte man schon eine Leistungssteigerung von mindestens Faktor 2 hinbekommen. Dann ist man aber nicht ganz individuell unterwegs. Es könnte soweit gehen, dass die Fahrzeuge nicht mir gehören, sondern sie stehen einfach rum. Cat-a-car ist erst ein Anfang. Ich sage dem Auto, wo ich hin will und es fährt mich dorthin. Und es kombiniert sich mit den anderen Fahrzeugen. #00:14:07-3#

Aber in der Innenstadt sind die Verkehrsmengen in der Regel so hoch, dass der ÖV (Tram und Bus) eher bleiben wird. #00:14:25-1#

TJ: Sind Sie in der Lage die Schlagkraft dieser Mobilitätskonzepte zu beurteilen? Ob die wirklich das Potenzial haben, umgesetzt zu werden. #00:14:56-1#

CE: Beim autonomen Fahren könnten wir das heute realisieren. Warum es nicht gemacht wird, ist ein rein juristisches und ein ablauftechnisches Problem, weil wir heute noch andere Fahrzeuge haben. Ich glaube das wird sich nicht ändern. Wir können kein Parallelsystem aufbauen, wir haben keinen Platz dafür. Das neue System muss isch in das Alte integrieren und es mit der Zeit verdrängen. Und in der Stadt glaube ich weniger dran, weil wir dort Fussgänger haben. Vielleicht in der Agglomeration eher. Beim juristischen Problem, wer ist dann schuld, wenn es doch einen Unfall gibt. Ist das der Fahrzeughersteller oder der da drin sitzt und etwas programiert hat. Das wird recht unterschätzt. Die Lösung momentant ist, dass alles Assitenzsysteme sind, die man auf eigene Verantwortung dazu schalten kann. Da sind die Automobilfirmen auch vorsichtig. Es geht eher in die Richtung Unfallverhinderung als autonomes Fahren - die Grenze ist fliessend. #00:16:52-2#

TJ: Wäre das in den ländlichen Regionen auch eine mögliche Lösung? #00:16:59-9#

CE: Denke ich auch. Das Problem entsteht, wo wir sehr viel Mischverkehr: Fussgänger, Velos. Ein geschlossenes System wäre besser, für ganz innovative Systeme. Und da sind wir bei der Autobahn - ist quasi geschlossen. Oder Untergrund oder eine neue Verkehrsebene. Und da ist 2050 fast zu kleiner Zeithorizont. #00:17:38-6#

TJ: Glauben Sie, dass diese Verantwortlichkeit für Aufbau solcher Systeme abgegeben werden kann, dass das nicht die Stadt ist, die investieren muss? #00:18:29-2#

CE: Es sind viele Beteiligte. Ich könnte mir vorstellen, dass wir eben in den Untergrund gehen aber dann mit dem Güterverkehr. Dass wir ein intelligentes Güterverteilsystem in den Städten entwickeln. Das sind kleiner Tunnels, die Sicherheitsanforderungen bzw. -vorschriften sind viel kleiner, viel unproblematischer. Ein Palettenverteilsystem - z.B. das interurbane Swiss-Cargo-Tube-Projekt - sind reltiv kleine Behälter, aber nicht ganze Lastwagen. Das könnte ich mir durchaus in den Städten vorstellen. Da glaube ich, dass eine Stadt Interesse hat, das zu forcieren, weil man dort relativ viel Verkehr wegnehmen kann. Gerade die Innenstädte haben einen relativ grossen Zuliefererverkehr, Das wäre eine spannende Investition in die Zukunft. #00:19:46-2#

TJ: Beim autonomen Fahren könnte es z.B. Google sein, der ein völlig neues Mobilitätssystem anbietet. Oder ein Automobilhersteller. Glauben Sie könnte ein neues Mobilitätssystem von einer privaten Hand angeboten werden? #00:20:41-6#

CE: Dieser Schritt mit dem Carsharing ist wichtiger als das autonome Fahren in der Innenstadt. Das sind einfach zu hohe Verkehrsmengen und die wollen wir eigentlich gar nicht. Ich denke es muss in andere Richtung geben. Ich will weniger Fläche dafür verbrauchen. Wir müssen den Verkehr reduzieren, der jetzt so flächeninteniv ist. #00:21:42-1#

Ich glaube diese Sharing-Konzepte - es gehört mir nicht - vermischt mit dem öffentlichen. Ich glaube da verbirgt sich noch viel mehr dahinter. #00:21:54-6#

Das Stiig-um hatte eine grosse Rahmenbedingung - das Mobility Pricing war nicht berücksichtigt worden. Diese 10% erreichen wir nur mit diesen Massnahmen und dann nicht sicher. Aber wenn man diese Rahmenbedingung rauslässt, dann erreichen wir diese Reduktion ohne grosse Investitionen. #00:22:42-0#

Ich glaube das Sharing geht in diese Richtung. Dort ist es eher akzeptiert, dass ich pro Fahrt bzw. Benutzung was zahle. Das ist eines der Probleme, dass wir heute haben - die Autos sind in der Anschaffung so teuer sind. Aber wenn ich es habe, dann sind sie verhältnismässig günstig. Kein Mensch rechnet den Kilometerpreis. Bei dieser berechnung muss man sich fragen - wie viel fährst du eigentlich? Je mehr ich fahre, desto günstiger wird der Kilometerpreis. Da erwarte ich eigentlich viel mehr. In 2050 ist das normal, dass man wo auch immer fährt, bezahlt. #00:23:34-8#

TJ: Das wird wiederum zu einem gewissen Umdenken führen. #00:23:43-0#

CE: Ich glaube in der Kombination mit dem Gedanken, dass das Fahrzeug mir nicht gehört, dass man sich fragen wird, was ist jetzt schneller, was kostet mich mehr. Da erwarte ich schon grössere Prozentsätze. #00:23:57-4#

TJ: Was glaube Sie von solchen Konzepten wie das mit den gerade und ungeraden Kennzeichenzahlen? #00:24:16-8#

CE: Das sind radikale Massnahmen. Das kann man machen. Fördert wahrscheinlich den Besetzungsgrad. Oder eine Umgehungsstrategie wäre Kauf eines zweiten Autos (lacht). Da können die reichen mehr Fahren. So ist das auch bei Mobility Pricing. #00:24:55-1#

Ich habe mal das Wort "Soziales Road Pricing" eingeführt, wo man einen gewissen Prozentsatz zugestanden (allowed) als Grundmobilität bekommt. Das wäre ein interessantes Mobilitätskonzept zum studieren. #00:25:08-1#

TJ: Können Sie das detaillierter ausführen? #00:25:11-8#

CE: Ich nenne das Social Road Pricing. Das Prinzip wäre z.B.: 20000 km pro Jahr sind ok. Wenn ich weniger brauche, dann krioege ich was zurückerstattet und wenn ich mehr brauche dann kostet was. Das wäre eine neue Strategie, den Verkehr neu zu organisieren. Das könnte recht erfolgreich sein. Es wäre vielleicht einfacher einzuführen als zu sagen man zahlt nur. #00:25:42-0#

Weil die, die es nicht wollen, sagen das lohnt sich nciht wegen den Verteilungskosten. #00:25:47-3#

Elektrisch macht man das in Basel-Stadt so. Man hat eine Umverteilungspauschale. Ale zahlen was ein und die, die weniger brauchen, kriegen mehr zurück. Jeder kriegt eine Pauschale zurück aus dem Topf - eine Kopfprämie oder Arbeitsplatzprämie. Die jenigen, die mehr brauchen, dann ist das eine Zusatzabgabe auf die Kilowattstunde. Jeder zahlt einen höheren Preis für Strom und es kommt in den Topf rein. Das wird dann pauschal verteilt. Somit kriegt der, der weniger verbraucht was zurück. Z.B. ich mit 4 Kindern, alo 6-Personen-Haushatlt, kriege mehr zurück, als ich einbezahlt habe.

Wegen der Anzhal Köpfe und nicht wegen dem Verbrauch (lacht). Das wäre vielleicht ein innovativer Ansatz, das Road Pricing schneller einzuführen. #00:26:50-2#

Generell spüre ich - ist jetzt eine politsiche Beobachtung aus meiner Sicht - dass unter dessen auch Gegner von solchen Mobility Pricing-Systemen realisieren, dass man Schwierigkeit hat, das Verkehrssystem grundsätzlich auszubauen und dass sie am Schluss im Stau stecken. Wenn man im Stau steht, dann überlegt man sich, was man machen könnte. Das geht dann jetzt schneller, sobald man Verkehrsprobleme hat, dass dann solche Lösungen mehrheitlich und shcneller akzeptabel sind, die eben vorsehen, dass man für die Benutzung der Strasse, was zahlen muss - eine nutzungsabhängige Gebühr. #00:27:42-6#

TJ: In BS gibt auch Konzepte zusammen mit der Wirtschaft, die Anreize geben sollten, dass die Pendler bzw. die Arbeitnehmer weniger fahren. Was könnte man ohne diese Push-Massnahmen anders machen, damit die Unternehmen realisieren, dass es so weiter nicht geht? #00:28:23-8#

CE: Die Firmen müssen das selber merken, dass es nicht ein Riesennachteil ist, wenn man Leute hat, die mit dem Fahrrad statt Auto kommen. Sicher interessant zu ebobachten, was Roche macht, die das grösste Bürogebäude der Schweiz ohne Parkplätze erstellt. Die organisieren sich jetzt neu - das ist ein Verschiebespiel natürlich. Trotzdem haben sie keine Parkplätze gebaut. Während der Konkurrent keine Parkplatzprobleme hat, weil sie an der Grenze sitzen. Da ist es keine grosse Diskussion wegen der Parkplätze. Wenn Firmen sehen, dass sie trotzdem gut angeschlossen sind, dann sind auch die Firmen interessiert. Die automobile Mobilität hat auch für sie relativ beträchtliche Nebenkosten. Man ist sich nicht bewusst, was ein Parkhaus kostet. Die gesamtheitliche Betrachtung wird jetzt vielleicht mehr gemacht. Wenn man das Platzproblem hat, dann fängt man an, schneller mitzudenken. #00:30:07-9#

TJ: Hat Roche jetzt bestimmte Anreize von der Stadt bekommen, sich zu entscheiden keine Parkplätze zu bauen? #00:30:23-1#

CE: Anreize von der Stadt haben sie nicht bekommen. In BS gibt es kein Gesetz, dass sie das machen müssen, sondern nur wie viel sie maximal dürften. Das ist schon anders als in anderen Kantonen. Das ist eine wirtscahftliche Berechnung gewesen. In dem ersten Antrag für den ersten Turm, der dann überarbeitet wurde, war ein Parkhaus dabei. Ich gehe davon aus, dass sie ausgerechnet haben, wo sie überhaupt Parkplätze sonst noch kriegen. Und ein Parkhaus kostet nochmals paar hundert Millionen CHF. Dann haben sie das gerechnet und bestimmt überlegt, ob sie das ohne Parkhaus schaffen. Sie haben dann auch noch ein Mobilitätskonzept gemacht, das eben klar definiert wer darf und wer darf nicht: also wer kriegt das Recht überhaupt. Und dann entsprechende finanzielle Anreize gesetzt. Die sind da am weitesten gegangen und das ist interessant zu beobachten, wie das akzeptiert wird. Gerade die Firmen, die im globalen Wettbewerb stehen. Wenn jetzt jemand aus einer autoaffinen Kultur nach Basel kommt und dann ein Fahrrad hingestellt bekommt, dann kann es schon sein, dass natürlich jemand abspringt. #00:31:47-0#

TJ: Es ist vielleicht sinnvoller, bevor man solche Megaprojekte, wie Herzstück macht, punktuell bei denen anzusetzen, die den Verkehr am meisten verursachen oder einen grösseren Teil des Verkehrsaufkommens? #00:32:11-8#

CE: Momentan regelt sich das System nur über die Verkehrsprobleme. Es ist wirtschaftlich schlecht, führt zur schlechten Stimmung. Wenn ich halt weniger Autoverkehr haben will, dann mache ich weniger Parkplätze. Die, die noch ein Auto haben werden fuchsteufelswild. Sie könnten Herrn Wessels auf den Mond schiessen. Das ist eigentlich schade. Es gibt Leute, die nicht anders können als mit dem Auto zu kommen. Es gibt aber wahnsinng viele, die wirklich nicht müssen, aber das trotzdem machen und stehen gemeinsam im Stau und ärgern sich über die Infrastruktur statt über sich selbst. Dort fehlt für mich die Möglichkeit den Verkehr zu regulieren. Wenn man die Strassenbenutzung nicht mit Gebühren versieht, dann ist die einzige Beeinflussungsmöglichkeit die Parkplätze oder der Kapazitätsabbau, damit es staut. Und dann setzt das ein, dann fahre ich nicht mehr mit dem Auto. Solang ich gut zu meinem Parkplatz komme, dann ist das immer vor das schnellste Verkehrsmittel. Sobald ich heute am Verkehrssystem etwas nachbessere, dann hat es meistens zur Folge, dass mehr Verkehr nachfliesst. Das ist eigentlich das Problem. Mit Gebührenerhebungssystemen haben wir einen zusätzlichen Regler. #00:35:12-2#

TJ: Wir können hier vielleicht den Bogen zum Stiig-Um-Konzept machen. Das Konzept betrachtet die Stadt nur zu ihren Grenzen. D.h. es sind die betroffen, die von ausserhalb kommen. Ihnen wird die Einfaht vermiest. Was ist mit denen, die keine andere Wahl haben? #00:36:14-7#

CE: Das ist die Gefahr. Ich glaube nicht, dass diese Richtung auf die lange Frist nicht erfolgreich ist. Nur die Vermiesungstaktik kann sehr gefährlich sein - für die interkantonalen oder internationalen Beziehungen. Das wurde aber ein bisschen abgedämpft. In der Empfehlung gibt es durchaus Punkte, dass in Elsass, wo es schwierig mit der ÖV-Erschliessung ist, dass man hilft P&R-Stationen zu erstellen. #00:37:08-6#

Auch die Parkraumbewirtschaftung geht in diese Richtung. Man kann die Parkkarte beziehen, die ist natürlich sehr teuer, aber wenn die Firma das wirklich braucht, dann trägt sie vielleicht bei. Oder sie macht die Lösungen mit den Firmenfahrzeugen, das man diese auch privat nutzen kann. Das passiert wahrscheinlich noch relativ häufig. Trotzdem hat das schon einen regulierenden Einfluss. #00:38:11-3#

TJ: Kam die Umverkehrinitiative oder die Städteinitiative ungelegen? #00:38:39-6#

#00:38:39-6# Person 1: Die Städte-Initiative war wahrscheinlich, viele ärgern sich darüber, aber ich denke, es war trotzdem ein Zeichen dafür, dass die Stadtbewohner weniger Verkehr möchten. vielleicht waren sich einige tatsächlich nicht bewusst, dass weniger Verkehr, dass man nicht so viele Mittel hat und dann auch mit Kapazitätsreduktion nur dieses Ziel erreichen kann. Das ist die grosse Unbekannte. Werden radikale Massnahmen oder werden Massnahmen, die zu Verkehrschaos führen wirklich akzeptiert. Da bin ich mir nicht so sicher, ob das dann nicht eben dazu führt, dass am Schluss eine Zweitabstimmung, wo diese Städte-Initiative dann verworfen wird, weil alle sagen: 'nein, ich möchte nicht immer Stau haben'. Das ist die grosse Gefahr. Aber als Initialzünder war es sicher wichtig, dass man gemerkt hat, auch bürgerliche Bewohner der Stadt möchten eigentlich nicht so viel Verkehr haben. #00:39:43-7#

#00:39:44-2# Interviewer: Dann kam es dann in das Parlament oder in den Grossen Rat. #00:39:49-2#

#00:39:49-5# Person 1: Die Städte-Initiative hat ja nicht gefordert zehn Prozent sondern... #00:39:52-2#

#00:39:52-4# Interviewer: (Worte), oder? #00:39:53-2#

#00:39:53-4# Person 1: Nein, es hat eine andere Grösse. Sie hat abgezielt auf den Modalsplit. Hat gesagt zehn Prozent Modalsplitverschiebung. Das hätte bedeutet... #00:40:04-2#

#00:40:04-2# Interviewer: Um 25 Prozent. #00:40:05-5#

#00:40:05-5# Person 1: Ja, das hätte umgerechnet bedeutet, dass der MIV um rund ... Eben, wenn zehn Prozent vom MIV auf den ÖV oder der ÖV-Anteil um zehn Prozent steigen würde, dann hätte es deutlich grössere Reduktionen im MIV gebraucht. Das habe ich so im Kopf. Das tönt jetzt nicht logisch, aber irgendwo ist es so. Das war der Unterschied der Städte-Initiative und der Gegenvorschlag hat dann gesagt: 'wir bleiben realistisch'. Der erste Gegenvorschlag von der Regierung war, meine ich sogar: 'wir behalten den Status' und die Umwelt-, Verkehr- und Energie-Kommission hat dann zehn Prozent Reduktion reingeschrieben. #00:40:56-8#

#00:40:56-9# Interviewer: Das war schon im Parlament? #00:40:58-6#

#00:40:58-6# Person 1: Das war im Parlament drin. Dann gab es eine Volksabstimmung und die grosse Diskussion war noch ein bisschen, weil man es eben nur auf die Stadt beziehen kann, wie man mit den Autobahnen umgeht. Da gab es grosse Diskussionen, ob man die Autobahn berücksichtigt und da hat man gesagt: 'nein, berücksichtigen wir nicht. Zuwachs auf der Autobahn ist ein kurzes Stück mit hoher Verkehrsleistung, aber doch relativ stark fremdbestimmt'. Wir haben dort keinen Einfluss. Da hat man dann gesagt, dass es sich mit den Ausbauten anders verhält. Wir wussten dort schon, dass die A2, also von der Schweiz Richtung Deutschland, die ist im Anschlag und die Erweiterung muss eigentlich kommen und anders heisst, der Gundelitunnel, also eine Art Wurmfortsatz der Autobahn Richtung Baselland. Dort hat man sich dann am Schluss darauf geeinigt, da müssen Sie es aber schnell nachprüfen, wenn Sie es zitieren. Bei Gundelitunnel bin ich sicher, dass es heisst, das was an Verkehrsvolumen in den Tunnel geht, muss oben kompensiert werden. Bei der Osttangente bin ich nicht mehr ganz sicher, ob das auch kompensiert werden muss oder nicht, oder ob man dort gesagt hat, diese Kapazitätserweiterung mit der, das ist, dass es in erster Linie keine Staus mehr gibt. #00:42:19-6#

#00:42:19-8# Interviewer: Sie meinen jetzt mit der Osttangente den Beipass, oder? #00:42:22-8#

#00:42:23-0# Person 1: Nein, also ja, wir reden jetzt über den Beipass. Ursprünglich war dort einfach eine zusätzliche Spur geplant. Dort ist eigentlich allen bewusst, dass, wie gesagt, die Zahlen, wo man jetzt sozusagen die Erfolgskontrolle macht, die sind jetzt eigentlich alle Zählstationen in der Stadt und nicht auf der Autobahn. Es heisst ja, dieses Volumen muss um zehn Prozent zurück und eigentlich ist wirklich klar, dass wenn die Autobahn überlastet ist, erreichst du dieses Ziel nie. Dann fliesst der Verkehr ab. Dann hast du den Verkehr, der sonst auf der Autobahn ist, auf der Strasse und dann hast du steigende Verkehrszahlen und deswegen meine ich, hat man dort gesagt: 'der Autobahnausbau auf der A2 oder dieser Rheintunnel, dass der noch exklusiv ist'. Da bin ich mir aber selber nicht mehr ganz sicher. #00:43:20-7#

#00:43:20-9# Interviewer: Ich glaube, irgendwo gibt es diesen Satz, dass die Ausbauten kompensiert werden sollten dann auf die umliegenden innerstädtischen Strassen, aber dann gibt es auch eine Anmerkung, dass die Autobahn nicht betroffen sind von dem Ziel, weil sie auch nicht, genau wie Sie gesagt haben, direkt beeinflusst werden können. #00:43:44-3#

#00:43:44-3# Person 1: Der Gundelitunnel, da bin ich überzeugt, dass das, was unten in dem Tunnel ist, muss oben sozusagen kompensiert werden. #00:43:51-4#

#00:43:51-4# Interviewer: Ich glaube, darauf hat es abgezielt. #00:43:53-4#

#00:43:53-5# Person 1: Ich denke, dass ist dort das Richtige. Dass wenn man eine Umfahrung baut, da muss man auf der Entlastungsstrecke wirklich etwas machen sonst wird das Ding natürlich nicht entlastet. #00:44:07-4#

#00:44:07-5# Interviewer: Nennen Sie mir bitte die wichtigsten Akteure, die einen direkten Einfluss auf die Ausarbeitung und die Umsetzung der öffentlichen Akzeptanz des Stieg-Um-Konzeptes hatten oder haben. #00:44:22-4#

#00:44:23-6# Person 1: DAs sind natürlich die üblichen Verdächtigen. Also es ist jetzt in erster Linie die Verwaltung: Was mache ich, wie schnell gehe ich vorwärts. Das geht vielen zu wenig schnell vorwärts und vielen zu viel oder zu schnell. Also sicher die Verwaltung hat da einen grossen Einfluss, der Regierungsrat, das Parlament indirekt. Also ich denke, das reagiert dann einfach auf Anforderungen aus der Bevölkerung, dass man da je nachdem Entscheidungen wieder umstösst. Ich denke da jetzt wieder ein bisschen an das Verkehrskonzept Innenstadt, das dort wieder Änderungen verlangt werden. Aber ich denke dann schon, die Lobbyverbände haben da schon einen grossen Einfluss und ich denke in diesem Sinne das Volk am Schluss. Das hat in der Schweiz schon den Vor- und Nachteil, dass man das befragen muss. Aber meistens hat es, ich denke, dort geht es zwar langsamer, also ich sage, in #00:45:29-3# (Wort) kann halt der Bürgermeister mal was machen oder setzt das durch und dann wird er einfach im schlimmsten Fall nicht wiedergewählt und dann der Neue, der setzt alles wieder ausser Betrieb. In der Schweiz ist halt eher so, wenn dann mal entschieden ist, also ich sage immer, die Herrn #00:45:45-3# (Wort) so kritisieren, sage ich: 'ja, er hat den Verfassungsauftrag und muss schauen, dass es zehn Prozent weniger Verkehr gibt. Er kann das nicht ignorieren'. Wie wären die ersten Bürgerlichen, die reklamieren würden, wenn irgendein Regierungsrat nichts umsetzen würde, dass eigentlich in der Verfassung steht. Das geht eigentlich nicht. Er muss das Projekt mindestens bringen und uns vorlegen und wir können es dann verwerfen. Er kann dann sagen: 'ist nicht mein Problem'. Das ist jetzt eigentlich der Fall. Von dem her kann ich uns schon reinnehmen als Akteure. Die meisten Massnahmen kommen nochmals in Parlament, weil sie für das Geld brauchen. Also der Stieg-Um-Entscheid ist ein rein politischer Entscheid. Es ist auch ein sehr unkonkreter Entscheid. Es ist eine Zielvorgabe. Die Regierung schlägt Massnahmen vor und braucht in der Regel Geld dafür. DAs beantragt sie hier und wir entscheiden dann, ob wir das gewillt sind zu akzeptieren oder nicht. Im Kleinen hat man natürlich schon die Möglichkeiten. Es gibt ja Leute, die unterstellen der Verwaltung, dass die Baustellen nicht nicht schlecht koordiniert sind sondern bewusst falsch koordiniert sind. Ich würde jetzt nicht soweit gehen. Ich behaupte, sie sind einfach

schlecht koordiniert. Dort haben wir natürlich auch schon ein wenig Einfluss in den Zuständigkeitsbereichen. #00:47:08-8#

#00:47:09-0# Interviewer: In den Medien stand im Mai ein Bericht, dass diese Ziele schwierig zu erreichen sind, ich glaube, dass hat sich auch auf Herrn Wessels bezogen, dass er doch nicht so weit geht, wie er auch gehen wollte. Wissen Sie wovon ich spreche? #00:47:28-2#

#00:47:28-4# Person 1: Ja, sie machen ja eine Erfolgskontrolle, sie vergleichen, ob sie auf dem Zielpfad sind, indem sie das linear verteilen, die Reduktion. Also müsste jetzt einfach pro Jahr um ein Prozent zurückgehen. In den ersten zwei Jahren war das, glaube ich, sogar so. Jetzt hat man dann gemerkt, man hat es jetzt wieder verlassen, diesen linearen Zug und hat kommuniziert: 'wir werden das Ziel wahrscheinlich nicht erreichen diese zehn Prozent bis 2020'. Was ist der Zielhorizont? 2020? #00:48:00-3#

#00:48:00-3# Interviewer: Ganz genau, ja. #00:48:01-1#

#00:48:01-2# Person 1: Es war bisschen eine Alarmglocke: 'Hallo, wir kommen mit den Massnahmen, die wir vorgesehen haben, die müssen wir wirklich umsetzen. Sonst schaffen wir es nie'. Ich denke, es war ein politisches Statement, dass sie einfach sagen: 'hört, wir müssen oder sonst erreichen wir das Ziel nicht'. Ich denke, es war wirklich ein bisschen die Alarmglocke. Ein politisches Spiel. Wenn ich dann das nächste Paket bringe, kann ich dann mit dem argumentieren, dass ich das Ziel nicht erreiche. Wobei viele Massnahmen, muss man auch sagen, zum Beispiel die Parkraumbewirtschaftung, da bin ich überzeugt, dass das nicht von heute auf morgen wirkt. Das ist ein langsamer Prozess, der sich dann aber vielleicht schneller umschlägt. #00:48:51-7#

#00:48:51-7# Interviewer: Die Frage ist, ob die Messbarkeit auch gewährleistet ist. Vielleicht können Sie das auch mal kurz ansprechen, ob man wirklich direkt den Einfluss auch messen kann. #00:49:04-2#

#00:49:04-3# Person 1: Wobei, da bin ich jetzt, denke ich, da haben wir nach Zielvorgabe eine messbare Grösse vorgegeben. Nämlich wie viel Verkehr haben wir auf den Strassen. Was man nicht vorgegeben hat, ist eigentlich in dem Sinne ein Fehler, wir reden von Totalverkehr. Was uns ärgert sind vor allem die Spitzenstunden und momentan ist es ja eigentlich so, dass sich der Verkehr jetzt einfach mehr anfängt zu verteilen. In den Spitzenstunden, bin ich überzeugt, haben wir keine Zunahme mehr. Die Zunahme wird jetzt eher an den Rändern passieren. Irgendein Büro in Stieg-Um hat das eigentlich noch schön gezeigt. Man muss jetzt die Spitzen brechen, sonst schaffen wir es nicht, aber die Gefahr besteht, dass die Spitzen die Nicht-Spitzen füllen. #00:49:53-8#

#00:49:53-8# Interviewer: Verlagerungseffekt? Ich glaube, das war auch mal die Idee noch gleitendere Arbeitsstunden einzuführen und dann irgendwie Anreize setzt, dass es sich verteilt. #00:50:06-1#

#00:50:06-2# Person 1: Dort kann man dann sagen, wenn man jetzt die Verkehrsfläche reduziert, die gleiche Verkehrsmenge drüber lässt - ist das jetzt gut oder schlecht. Weiss nicht, ist dann Ansichtssache, ob man an dieser Strasse wohnt. Dann hat man zwar weniger Verkehr, man kommt besser über die Strasse, was grundsätzlich positiv ist, hat aber dann vielleicht den ganzen Tag den Strassenlärm. #00:50:27-5#

#00:50:27-6# Interviewer: Es sind die ganze Zeit Konflikte. #00:50:29-8#

#00:50:29-9# Person 1: Ich bin wahrscheinlich von dem her schon zu fest Politiker, dass ich da irgendwo schon am abwägen und ausbalancieren bin und auch ein bisschen nicht mehr ganz so an die grossen Schritte glaube. Gerade in der Schweiz. Ich glaube grosse Schritte sind in anderen Ländern wahrscheinlich schneller möglich, aber auch Rückschritte. Das ist meine Erfahrung jetzt. Gebührenerhebungssystem Österreich hat es, glaube ich, viel Anläufe gebracht bis es endlich dann funktioniert hat. Die Schweiz hat ein #00:51:06-8# (Wort) nachdem das Volk entschieden hat 'Wir machen es'. Dann wurde es gebaut. Das war eine lange Diskussion, bis es dann akzeptiert wurde, aber dann gab es keine Diskussion mehr. Auch keine #00:51:19-0# (Wort), Demonstrationen oder Blockaden. #00:51:23-2#

#00:51:23-2# Interviewer: Das führt mich auch gleich zu der nächsten Frage, was Sie bereits angesprochen haben und versucht haben zu erläutern. Aus der Erfahrung, aus der Städte-Initiative aus dem Gegenvorschlag aus dem Umsetzungskonzept: Welche Hemmnisse sehen Sie bei der Umsetzung von neuen Mobilitätskonzepten oder bei direkten Eingriffen in die bestehende Verkehrspolitik? Wo sind diese Hemmnisse? #00:51:53-5#

#00:51:53-6# Person 1: Die Hemmnisse sind eben die juristischen bezüglich autonomes Fahren. Der Leidensdruck ist von dem her noch nicht so gross. Ich sage immer, wenn man grosses Leiden hat, dann ist man bereit Sachen zu ändern. Sonst sagt man ja, dass es funktioniert. Die erste Sache, wenn etwas nicht funktioniert, muss man es einfach wieder instand stellen. Aus meiner Sicht ist ein Hemmnis, dass die Akzeptanz für grosse Schritte noch nicht vorhanden ist. Aber für kleine Schritte ist sie vorhanden und ich finde, dass man das nutzen sollte. Vielleicht, da gehe ich dann noch schnell in das Finanzielle rein, dass die Leute noch nicht nachhaltig denken. Sie reden zwar davon. Wobei, es ist bei mir auch so. Ich weiss, ich sollte mein Haus isolieren, aber ich mache es nicht, weil die Anfangsinvestition so hoch ist, dass ich es mir eigentlich nicht leisten kann. Ich denke, da hat der Staat eigentlich noch eine wichtige Rolle. Er hat die Mittel, um nachhaltig zu denken und diese Vorinvestition zu machen. Bei den Privaten denke ich, als Klammerbemerkung, das sind Geschäftsmodelle, die jetzt zum Teil gemacht werden. Das ist irgendeine Firma, die das Haus saniert und sagt 'ich will für die nächsten zehn Jahre einen Betrag haben'. Das ist jetzt beim Verkehr weniger der Fall. Da spricht eigentlich vieles, gerade was die Kosten betrifft, für diese Sharing Konzepte. Wenn du das verrechnest, bist du meistens im Vorteil. Es gibt wenige Beispiele, wo du das nicht bist. Wenn du bereit bist, auf das Autopendeln zu verzichten. #00:53:49-7#

#00:53:49-7# Interviewer: Was wäre mit dem politischen Willen? Der ist anscheinend dort, weil das wurde auch vom Volk so abgestimmt und dann ging es durch das Parlament. #00:54:03-0#

#00:54:03-4# Person 1: Ja, wobei da muss ich betonen, dass das die Stadt Basel war, die das entschieden hat. Diese Volksabstimmung wäre kaum gewonnen wurden, wenn sie richtig die Agglomeration durchgeführt hätte. Deswegen habe ich gesagt, dass das der Vorteil von Basel, dass sie das trotzdem alles so machen. In Zürich wurde sie meiner Meinung nach nicht mit so einer scharfen Version angenommen, also die Stadt. Die Stadt und auch der Kanton Basel-Stadt ist eben nicht so selbstständig, wie viele behaupten. Wir müssen uns da mit dem Partner auseinandersetzen. Wir können

uns da nicht den nächsten Streit erlauben. Es gibt jetzt zwar ein städtisches Verkehrslenkungskonzept, das ist ein Auftrag, der ausgeschrieben wurde, wo die Ausgangslage ist, wie, was können wir innerhalb der Grenzen jetzt wirklich umsetzen und können wir ein Rotlicht an die Kantonsgrenze stellen oder nicht. Eigentlich müsste man sagen: 'wir können schon, aber es hat dann Konsequenzen'. #00:55:02-7#

#00:55:02-8# Interviewer: Wie sieht das jetzt aus, diese Zusammenarbeit oder Kooperation. Jetzt haben Sie einen Partner genannt, das sind mehrere. Das ist mir schon klar. Der Grösste ist Basel-Land, nehme ich an. Wie ist das da zwischen Basel-Stadt und Basel-Land oder zwischen den anderen Kantonen beziehungsweise Ländern? Wie gestaltet sich da die Zusammenarbeit in Bezug auf diese Verkehrsinitiative? #00:55:28-7#

#00:55:28-9# Person 1: Einerseits ist man autonom, man kann relativ viel selbst machen. Aber dann für den grossen Wurf, den man bräuchte, muss man dann eben mit den anderen zusammenarbeiten. Es bringt nichts, das ist meine Meinung, diese zehn Prozent durchzuboxen gegen alle Widerstände. Dann werden die sinnvollen Projekte nämlich auch geopfert, die dann in der Agglomeration, zum Beispiel, was bringen würden. Man braucht auch den Support der Wirtschaft, also ich denke, das ist auch immer wichtig, dass man den dabei hat. Ich denke, jedes Konzept, das gegen die Partner geht, schlussendlich, ab einer gewissen Stufe ist das sehr kontraproduktiv. #00:56:15-7#

#00:56:16-0# Interviewer: Merkt man dort diese Widerstände, zum Beispiel, die dann von den Partnern kommen jetzt in Bezug auf dieses Stieg-Um-Konzept? #00:56:28-1#

#00:56:28-2# Person 1: Ist noch lustig, habe ich jetzt noch nicht so festgestellt. Also man merkt, es ist in der Debatte wegen der Kantonsfusion wird diese Verkehrspolitik immer wieder gegeiselt von Basel-Land von den Gegnern. Lustigerweise mache ich dann immer darauf aufmerksam, dass das genau der Punkt ist, wo sie dann mitreden könnten, wenn wir ein Kanton wären. Aber das ist ein Indiz für mich, dass die Verkehrspolitik nicht mittragen und dass die sich darüber ärgern. Allerdings auf der Verwaltungsebene habe ich jetzt eher festgestellt, dass da, ich sage mal in den Grundprinzipien, dieselben Absichten dahinter stecken. Im Siedlungsgebiet möchte man eigentlich, also man will den Verkehr ausserhalb der Siedlung, also auch in Basel-Land, auch in Deutschland will man in der Stadt den Verkehr nicht. Man muss ihn anders organisieren. Mit Parkhäusern oder Umfahrungsstrassen oder was auch immer. Da fühle ich jetzt eigentlich noch viel Verständnis oder auch Wille zur Zusammenarbeit, dass man da versucht einen Weg zu finden, dass man das schafft. So ganz in dem Sinne eine Opposition, die sagt: 'wir müssen alles auf Auto umstellen', das verfolgt eigentlich niemand aus meiner Sicht. Ich glaube fast Europaweit fast niemand. #00:57:55-5#

#00:57:55-6# Interviewer: Hier im Parlament, wie ist dann die Einstellung zu dem Stieg-Um-Konzept wie ist dann die Aufteilung, wie sind dann die Stellungnahmen? #00:58:06-7#

#00:58:06-9# Person 1: Wir haben noch nicht viele Massnahmen besprochen. Die Parkraumbewirtschaftung, die war eigentlich schon vorgegeben. Die kam hier durch. Grundsätzlich ist die Mehrheit hier gegeben bei solchen Themen durch, ist sie grün liberal, grüne und SP und mich als grüner Flügel, da bekommt relativ einfach eine Mehrheit. Ich denke eben es wird schwierig, wenn es richtige

Push-Massnahmen sind. Dann wird es schwierig. Dann wird auch mit Referendum gedroht. Die Tramabstimmung zu Erlenmatt war vielleicht auch wieder so ein bisschen, nicht ein Wendepunkt, aber mindestens das sich die Leute bewusst wurden: 'wir dürfen es nicht zu schnell machen'. Da war ich ja schon Präsident. Da durfte ich mich nicht öffentlich äussern. Ich habe schon immer in der Kommission gesagt: 'hört mal, der Kosten-Nutzen-Faktor muss einfach wichtig sein, der muss zählen. Ich will das Geld sinnvoll einsetzen'. Dort hat man jetzt eine Tramlinie realisieren wollen, wo der Kosten-Nutzen-Faktor nahe bei eins oder eher darunter war. Also er war darunter. Von dem her muss ich sagen, dass ich es zwar schade fand, dass es nicht gebaut wurde, aber es war vielleicht noch richtig, bei einer relativ unwichtigen Tramlinie mal auch diesen Schuss vor den Bug zu setzen. Wie er nötig war auf der anderen Seite mit der Städte-Initiative war vielleicht auch mal wichtig, dass das Volk das Parlament ganz klar durch gewunken wird. Das Volk hat jetzt hier die Notbremse gezogen. So glaube ich auch, dass es auch bei anderen Projekten sein könnte. Ich habe die Erfahrung gemacht, wir reden immer von Parkplätzen, ewig, und wenn da zu viele Parkplätze wegfallen. Wenn es eine kleine Anzahl, dann wäre es nicht so. Wenn irgendwie fünf Prozent wegfallen, dann haben wir noch Mehrheiten oder kleinere Diskussionen. Wenn aber dann 30 Prozent der existierenden Parkplätze wegfallen, dann wird es ein Problem. Dann wird die Stimmung sehr gehässig. #01:00:30-8#

#01:00:30-9# Interviewer: Was glauben Sie, kann Basel-Stadt in gewissem Umfang in Basel-Land auch bestimmte Massnahmen treffen? Inwieweit kann sich Basel-Stadt auch mit Basel-Land zusammen setzen oder mit anderen Kantonen oder umliegenden Gemeinden und dann gemeinsame Umsetzungskonzepte oder andere Konzepte, die jetzt gerade zum Beispiel in diesem Stieg-Um-Konzept nicht definiert worden sind, weil sie sich nur auf die Stadt beziehen, aber die, die dann im Umland doch eine Verkehrsreduktion hier in Basel bewirken würden. #01:01:09-9#

#01:01:09-9# Person 1: Ich sage ja, man muss ja auch Alternativen schaffen. Das war gerade die Diskussion vorher zum Herzstück. Wenn wir nur das Herzstück bauen, dann haben wir einfach mehr Verkehr. Aber der Bau des Herzstücks ermöglicht einen Ausbau der S-Bahn. Mit dem Ausbau der S-Bahn gibt es dann auch Möglichkeiten den Individualverkehr stärker einzuschränken ohne der Wirtschaft zu schaden. Wir müssen eben teilweise verlagern. Ich glaube verlagern ist einfacher als reduzieren. Die Reduktion muss irgendwie anders kommen. Verlagern kann man eher mit Push, aber reduzieren da sind mehr Massnahmen angezeigt. Da glaube ich eher an das Finanzielle. Das man dort eher Erfolg hat, wenn man über die finanziellen Massnahmen kommt, dass es dann eine Reduktion gibt. #01:02:17-9#

#01:02:18-2# Interviewer: Hat Basel-Stadt irgendwelche Möglichkeiten darauf Einfluss zu nehmen, was im Umland passiert? #01:02:25-5#

#01:02:25-5# Person: Ja schon. Das Problem ist, wenn man auf Oppositionskurs fährt mit den Partnern, dann kommen die je nachdem auch mit Opposition. #01:02:38-9#

#01:02:39-0# Interviewer: Gerade umgekehrt. Also kooperativ eher. Also aufzuzeigen: 'hey Leute, also bei uns geht das nicht mehr mit dem Verkehr, wir müssen bei euch irgendwas machen, was vielleicht dann das beeinflussen würde, dass die Verkehre bei uns (...)' #01:02:51-3#

#01:02:51-3# Person 1: Ich finde das Elsass gut. Wir helfen mit Tramlinien und Buslinien über die Grenze zu führen, das Leute nicht mehr umsteigen müssen. Wir stellen Geld in Aussicht für diesen Ausbau. Die Schweiz finanziert jetzt Tramlinien in Deutschland, in Frankreich, Elektrifizierung der Rheinstrecke, der Eisenbahn. Wir finanzieren über diese Parkkartenverkäufe auch Parkplätze an S-Bahn-Stationen oder Tram-Stationen im Ausland. Ich denke, dass da schon so finanzielle Anreize helfen und gemeinsame Konzepte entwickeln. Das Herzstück ist jetzt zum Beispiel so ein Konzept. Das ist jetzt mehr kantonal, wobei Deutschland setzt sich auch schon recht dafür ein. #01:03:43-8#

#01:03:43-8# Interviewer: Diesen Pendlerfond finde ich eine sehr gute und eine positive Initiative. Ich glaube, das ist auch eine Richtung in die man gehen kann. Was glauben Sie, kann das noch weiter gehen? Könnte man sich zum Beispiel überlegen, irgendwie die Quellensteuer anzuzapfen und von dort ein gewisses Budget frei zu legen, um solche Konzepte zu realisieren? #01:04:16-1#

#01:04:16-2# Person 1: Ich denke ja. Für mich ist eine Kosten-Nutzen-Abwägung durchaus sinnvoll. Ich wäre bereit, dann sagen wir: 'dann zahlen wir das Herzstück halt allein'. Wir profitieren immer noch genug. Die anderen profitieren auch von unserem Geld. Es kann mir eigentlich egal sein, solange ich noch profitiere. Schlimm wird es erst, also das erinnert mich an Diskussionen wie heute morgen, wo es darum geht, wer mehr zahlt. Man versucht möglichst auszuloten, dass der den Nutzen hat, der auch mehr zahlt. Das Nutzen und Kosten im gleichen #01:04:56-5# (Wort) sind. Das führt aber dazu, dass wir manchmal nichts realisieren, weil man sich nie einig wird. Weil man es schlicht nicht kennt. Wir sind zum Teil, gerade deswegen ist auch die Kantonsfusion aus meiner Sicht nötig, wir verlieren manchmal Projekte wegen dem. Wir werden uns einfach nicht einig, wer profitiert da jetzt mehr. Eigentlich darf ein Projekt nie verloren gehen, wenn ein Kosten-Nutzen-Faktor grösser eins ist. Dann muss man das Projekt eigentlich realisieren. Die Berechnung muss nachhaltig sind. Aber wenn es auch unter der Berücksichtigung der Nachhaltigkeit positiv ist, dann müssen wir es machen. Ich will nicht das Elsass finanzieren, dass die dann ein besseres Verkehrssystem haben. Ich muss dann schon profitieren. Der Kosten-Nutzen-Faktor muss einfach grösser eins sein bei mir, wenn ich zahle. Aber ob die anderen dann eigentlich profitieren, müsste uns eigentlich egal sein. Ist es uns natürlich nicht. Aber wenn wir jetzt ein Parkhaus an einer Tramstation finanzieren, das nebenan noch ein Einkaufszentrum hat und #01:06:09-8# (Wort) für das gebraucht, das ist dann natürlich nicht die Idee. Da haben wir jetzt einen Vorteil, dass die Gemeinden in Frankreich und in Deutschland relativ wenig Geld haben. Da kann man mit Geld relativ viel erreichen. Sei es Tramlinienbau, das wäre in Deutschland wahrscheinlich nie gebaut worden. Es wurde nur gebaut, weil die Schweiz massgeblich mit bezahlt hat. #01:06:33-3#

#01:06:33-4# Interviewer: Ist das dann aus dem Agglomerationsprogramm? #01:06:35-6#

#01:06:35-6# Person 1: Das ist jetzt aus dem Agglomerationsprogramm. #01:06:38-8#

#01:06:38-9# Interviewer: Ich will Sie auch nicht länger aufhalten, aber die letzte Frage habe ich noch. Das ist die Frage, wo ich Ihre Antwort unbedingt brauche: Was wären die Voraussetzungen, die diese öffentliche Akzeptanz dauerhaft nachhaltig gewährleisten würde? Mich würde interessieren, wo Sie Potentiale sehen, wo man das nochmal ausweiten kann, wo Sie glauben, dass das einen positiven Einfluss auf Akzeptanz, Umsetzung und eine partnerschaftliche Zusammenarbeit hätte? #01:07:17-6#

#01:07:17-8# Person 1: Das ist jetzt schwierig in unserer Region, weil wir dann auch noch zwei Länder haben, die das zum Teil nicht gleich sehen. Ich denke, wir kommen in der Verkehrspolitik weiter, wenn man das Mobility Pricing wirklich ernst nimmt. Da eine Lösung sucht, wie finden wir da ein System, das aber auch berücksichtigt, Carsharing, dass das da eingebunden ist in so ein System. Das würde sehr helfen und wäre sehr attraktiv. Würde die Mobilität in keinster Art und Weise einschränken. Die, die müssen können und würde auch alles andere berücksichtigen. Dort denke ich, das ist mal ein grosser Punkt. Dann denke ich, müssen wir Erfolgsprojekte haben, die nachweislich zeigen, dass es funktioniert. Wir brauchen Projekte, wo autofreies Wohnen realisiert wird und zeigt, dass das toll ist, das Wohnen in der Stadt toll ist. Mit dem Fahrrad viel gemacht werden kann. Ich mache fast alles nur mit dem Fahrrad. Es ist auch nicht immer nur toll. Wenn es regnet zum Beispiel, ist es ziemlich mühsam. Also ich denke Erfolgsprojekte gehören dazu und ich bin eher der Mensch der kleinen Schritte in die richtige Richtung. Kleine Schritte kann man auch besser korrigieren als Grosse. Es wird dann teuer, meistens. #01:08:56-6#

#01:08:56-8# Interviewer: Andere Aspekte vielleicht noch? Zusammenarbeit oder die Kommunikation mit der Wirtschaft, Medien? #01:09:05-8#

#01:09:05-8# Person 1: DAs habe ich mit Erfolgsprojekten eigentlich gemeint. Die schliesse ich da jetzt fast mit ein. Das sind nicht nur Infrastrukturprojekte sondern eben auch, ich denke, man muss die Wirtschaft auf jeden Fall mit einbeziehen. Wobei die Wirtschaft nicht immer nur recht hat. Das nicht falsch verstehen. Man muss sie einfach mitnehmen und vielleicht auch Mobilitätskonzepte, das Mitarbeiter durchaus gewillt sind solche Konzepte zu akzeptieren. Das man Parkplätze nicht einfach zur Verfügung stellen muss sondern die durchaus verteilen kann. Dass das dann akzeptiert wird. Das auch der Chef nicht unbedingt ein Fahrzeug braucht, dass das nicht ein Grundrecht ist. Wie gesagt, das Verkehrssystem gehört für mich zu einem der Schlüsselfaktoren für erfolgreiche Wirtschaftsregion. Was aber nicht heisst, dass es autoorientiert sein muss. Es muss einfach die Erreichbarkeit sicher stellen. Das Schlimmste, was wir haben können, ist das der Verkehr einfach zusammenbricht. Das ist einfach für die Anwohner blöd, für die Wirtschaft blöd, es kostet viel. Es ist eigentlich die ungünstigste Lösung von allen. #01:10:25-7#

#01:10:25-8# Interviewer: Auf der Linie Stadt-Umland, Stadt-Länder, was könnte da besser gestaltet werden? Wo sehen Sie da Verbesserungspotentiale? #01:10:37-2#

#01:10:37-2# Person 1: Die Erkenntnis, dass es nicht so weiter gehen kann, wie es gegangen ist, daran muss man noch weiter arbeiten. Das Einfamilienhaus in Höllstein hat eigentlich realisiert, dass er Verkehr verursacht oder dass die Siedlungsplanung wichtig ist. Das ist eben das Regionale, dass das abgestimmt werden muss. Die Gemeinde ist daran interessiert. Da kommen wir dann zum Thema Wachstum - muss das überall sein beziehungsweise wollen wir das wirklich? Weil ich auch dort denke, wenn man die wahren Kosten-Nutzen wirklich die richtige Ordnung stellen würde, dann würde das eigentlich automatisch korrigiert. Aber durch den Finanzausgleich wird da schon noch ein bisschen stark subventioniert. Das führt dann dazu, dass sich Gemeinden vergrössern, die es sich eigentlich nicht leisten könnten. Nicht, dass ich die jetzt abschaffen will, aber an diesem System müsste man wahrscheinlich auch noch ein bisschen schrauben. Die dort wohnen, ist auch idiotisch,

die mit dem öffentlichen Verkehr abzuholen, weil das ist auch wegen einer Person ein Bus, der jede Stunde hochfährt ist unökologisch oder weniger nachhaltig, als ein Auto, das runterfährt, Das Problem ist erst, wenn er unten ist. Da müsste er eigentlich umsteigen. #01:12:14-6#

#01:12:14-6# Interviewer: Aber deswegen auch die ganzen Konzepte von denen Sie gesprochen haben, ob das Carsharing oder ähnliches auch in dem Fall diese letzte Meile dort gerade auch in diesem Umland abdecken könnte. #01:12:24-7#

#01:12:24-8# Person 1: Ja.

PAUSE

#01:19:52-4# TJ: Der Punkt mit der Mobilitätskarte wurde bereits in mehreren Gesprächen erwähnt. Die Kombination der Mobilitätskarte mit dem Social Mobility Pricing, mit einer quasi Mobilitätspauschale oder Flatrate, die man für alle Verkehrsmittel nutzen kann. Wenn man über die Schwellengrenze kommt, dann kostet was. #01:20:26-3#

CE: Das habe ich eigentlich mit dem Road Pricing gemeint. Das lohnt sich das zu vertiefen. #01:20:25-8#

TJ: Man könnte dann nämlich die Integration mehrerer Verkehrsmittel schaffen, um die Hemmnisse zu überbrücken und eine intermodale Reisekette ohne Hürden zu ermöglichen. #01:20:43-0#

CE: Eines der Probleme, das wir haben. Wir kriegen relativ viel Geld. Wenn wir es haben, was machen wir mit dem Geld. Wenn wir das ins Verkehrssystem sputen, dann werden wir wahrscheinlich... Also wir haben wirklich viel Geld. Wird haben das Zeugs finanziert, davon bin ich überzeugt. Diese Diskussion würde man sich ersparren mit dem. Man köntne sagen wir haben Einnahmen. Nehmen wir weg, was wir haben und den Rest verteilen wir wieder. Muss nicht eins zu eins wieder zurück fliessen. Eine gewisse Ist-Benutzungsgebühr und der Rest wieder verteilen. Also Gewinnverteilung machen. Das wäre politisch wahscheinlich einfacher durchzusetzen. Dass die Leute merken ich kriege was, wenn ich nicht Auto fahre. Je nachdem kriege ich vielleicht was zurück.

#00:03:30-9# Interviewer: Was verstehen Sie unter nachhaltiger Mobilität bezogen auf Basel-Stadt? #00:03:38-9#

#00:03:39-1# Person 1: Es ist schwierig eine genaue Definition abzugeben, was nachhaltige Mobilität ist. Wir verstehen darunter der öffentliche Verkehr, der nachhaltig sein soll. Der Langsamverkehr ist sicher auch nachhaltig. Beim motorisierten Verkehr wird es schon sehr schwierig, was nachhaltig ist. Für mich ist es nicht nachhaltig, wenn ich ein Elektrofahrzeug habe und das mit nachhaltigem Strom auffülle. Für mich ist das Antriebskonzept nicht relevant, ob es nachhaltig ist sondern es geht darum, wie viel Energie verbrauche ich und wie viel Raum nehme ich in Anspruch. Diese Definition der Begrifflichkeit habe ich so bisher noch nicht gefunden. #00:04:33-0#

#00:04:33-1# Interviewer: Kann man, bezogen auf Mobilität, überhaupt von Nachhaltigkeit sprechen? Letzten Endes ist das eigentlich Verbrauch. Man verbraucht ständig Rohstoffe. #00:04:46-9#

#00:04:47-1# Person 1: Ich glaube jemand, der sich ausschliesslich zu Fuss bewegt, der bewegt sich schon nachhaltig, weil er keinen Schaden anrichtet. Wenn sich aber alle zu Fuss bewegen und dann Strassen betoniert werden für die Fussgänger, dann stellt sich schon wieder die Frage: Ist das noch nachhaltig? Aber ich glaube schon, dass Fussverkehr und Fahrradverkehr nachhaltig sind. bei der Elektromobilität bin ich mir nicht sicher, ob das nachhaltig ist und beim motorisierten Individualverkehr ist es für mich schwierig, den Begriff der Nachhaltigkeit wirklich zu finden. Ist es nachhaltig, wenn ich ein Auto Habe und pro Jahr nur 1.000 Kilometer mache oder dafür habe ich einen schlechten Wirkungsgrad im Motor und hohe CO2-Belastungen. Ist das nachhaltiger, als wenn ich jemand habe, der 50.000 Kilometer macht, aber dafür mit einem Motor, der nur zwei oder drei Liter Benzin verbraucht. Es ist schwierig zu definieren, wo jetzt hier die Nachhaltigkeit ist. #00:05:49-6#

#00:05:49-8# Interviewer: Würden Sie das unterschreiben, dass Automobilität nicht nachhaltig ist, in der Form in der sie heute existiert? #00:05:58-1#

#00:05:58-2# Person 1: Ja. #00:05:58-7#

#00:05:59-4# Interviewer: Ist das wünschenswert, das man aus Sicht einer Stadt wie Basel-Stadt oder aus Sicht des Kantons, die Automobilität radikal langfristig zu reduzieren? #00:06:15-5#

#00:06:15-6# Person 1: Das ist eine rein politische Frage. Das ist keine Fachfrage. Die Frage kann man aus meiner Sicht nur politisch beantworten. Politisch bin ich schon der Meinung, dass wir Verantwortung haben für unsere kommenden Generationen und sorgsam mit unsren Ressourcen umgehen müssen. Aber das ist eine politische Frage, das ist eine Haltungsfrage, ist nicht eine wissenschaftliche Frage, die ich Ihnen hier beantworten kann oder eine Fachfrage. Politisch bin ich der Meinung, ja, wir haben eine Verantwortung mit unseren Ressourcen so umzugehen, dass auch nachfolgende Generationen nicht unter unserem Umgang leiden müssen. #00:06:51-0#

#00:06:51-1# Interviewer: DAs heisst, das wäre dann mal eine politische Stellungnahme. Und wissenschaftlich kann man das gar nicht beantworten? Wenn man das wissenschaftlich beantworten wollte, wie müsste man dann heran gehen? #00:07:04-8#

#00:07:05-0# Person 1: Ich finde die Idee des Fussabdrucks finde ich schon noch gut. ist ja in letzter Zeit auch ein bisschen in Diskussion gekommen, ob diese Fussabdruckdiskussion sinnvoll ist. Aber diese Fussabdruckdiskussion, die finde ich schon noch spannend. Auch die Diskussion, wie viel Energie man eben pro Jahr und Person verbrauchen darf und soll. Deswegen finde ich es schon richtig, wenn man Heizsysteme fördert, die nachhaltig sind, indem man Holzheizungen fördert und in dem man Solarheizungen fördert und auch Warmwasser nur noch mit Solar erwärmen darf und nicht mit Fossilienbrennstoff. Ich glaube, das ist schon so, ja. #00:07:46-8#

#00:07:46-9# Interviewer: Aus Sicht der Verkehrssicherheit oder aus Sicht Ihrer Rolle: Wäre das auch wünschenswert, Automobilität zu reduzieren? #00:07:54-7#

#00:07:54-8# Person 1: Wir haben heute die Situation, das wir ein so dichtes Verkehrsaufkommen haben, dass nicht mehr zu schnell gefahren werden kann. Geschwindigkeit ist eine Hauptursache für Verkehrsunfälle. Von daher, wenn ich weniger Verkehr habe, habe ich vermutlich wieder mehr Unfälle, weil wieder schneller gefahren wird. Also das ist auch wieder ein zweischneidiges Schwert. Es ist eigentlich noch ganz gut, wenn ich zu viel Verkehr habe. Dann sinkt das Geschwindigkeitsniveau. Deswegen meine ich, das Geschwindigkeitsniveau einer Stadt zu beobachten und dafür zu sagen, dass das Geschwindigkeitsniveau nicht steigt und wenn das Geschwindigkeitsniveau sinkt, dann steigt die Verkehrssicherheit. #00:08:37-1#

#00:08:37-3# Interviewer: Und demnach auch die Attraktivität anderer Angebote, weil Auto bekanntermassen als schnellstes Verkehrsmittel gilt. #00:08:46-8#

#00:08:47-0# Person 1: Da bin ich auch überzeugt, solange ich schneller bin mit dem Auto, wird der Autobesitzer das Auto nehmen. Erst wenn er länger braucht mit dem Auto, dann wird er umsteigen. #00:09:04-0#

#00:09:04-1# Interviewer: Wie glauben Sie, aus Ihrer Expertenperspektive, wird Mobilität in Basel-Stadt in 2050 aussehen? #00:09:19-1#

#00:09:19-2# Person 1: Ich glaube, wir werden viel weniger privaten Motofahrzeugbesitz haben. Ich glaube, der private Motorfahrzeugbesitz wird zurückgehen, weil das in einer Stadt das Statussymbol am Sinken ist. Wir haben in Basel-Stadt die tiefste Motorisierungsrate der Schweiz. Wir haben ungefähr 350 Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner. Das ist eine der tiefsten Raten überhaupt. Auch schon weltweit sind wir ein Entwicklungsland und ich glaube diese Rate wird noch weiter sinken, weil man keinen Parkplatz mehr findet, weil die Akzeptenz des Autos sinkt und weil es alternative Angebote gibt, die günstiger sind und die besser verfügbar, die Mobilität besser verfügbar machen. #00:10:09-1#

#00:10:09-3# Interviewer: Jetzt aus Sicht der wirtschaftlichen Seite oder aus Sicht der Gewerbe, die schreien immer, wenn man irgendwelche Reduktionen vornimmt, jetzt bezogen auf die Mobilität oder irgendwelche Hindernisse für die Menschen, die dann mit dem Auto unterwegs sind. Wie sehen Sie das? Ist das berechtigt, dass sie dann immer einen Aufschrei machen sobald man ein Auto anfasst? #00:10:30-8#

#00:10:31-0# Person 1: Wir stellen auch Gewerbeparkkarten aus und werden sehr starke Kriterien eingeführt, wer Anspruch auf eine Gewerbeparkkarte hat. Und es gibt Gewerbe, das unbedingt auf das Auto angewiesen ist und da habe ich Verständnis. Die brauchen das Auto. Ein Elektriker, der im Unterhalt tätig ist, der braucht ein Auto. Ein Elektriker, der auf einem Neubau tätig ist, der braucht vermutlich kein Auto, weil er das Material anders zur Baustelle bringen kann, als dass er das mit, das kann man in einem Taxidienst machen und die Ware vorbei bringen jeden Tag, was er braucht. Ich glaube man muss unterscheiden, um welches Gewerbe es sich handelt. Ich glaube ein Gärtner, der wird immer mit seinem Werkzeug zu einem Haus fahren und dort den Gartenunterhalt mit einem Auto machen müssen. Da meinen, man könne zurückgehen zum Handkarren, das ist Illusion. Das ist vorbei. Aber ob der Versicherungsvertreter mit dem Auto unterwegs sein muss oder der Berater, der IT-Berater, da glaube ich schon, dass da Alternativen heute attraktiv sind. #00:11:43-0#

#00:11:43-1# Interviewer: Dieser Zwangsverkehr von dem Sie sprechen in einer Stadt, also diese Verkehre #00:11:48-5#

#00:11:48-7# Person 1: Logistik, oder? #00:11:49-0#

#00:11:49-2# Interviewer: Die Logistik, Güterverkehre oder Gewerbe, also die Gewerbe, die darauf angewiesen sind, kommen Ihnen Mobilitätskonzepte oder Massnahmen in den Sinn, die man dann einführen könnte? Sie haben schon mal erwähnt dieser Taxiservice zum Beispiel, welches dann zukunftsfähig wäre, diese Mobilitätsnachfrage oder Bedürfnisse zu befriedigen? #00:12:15-0#

#00:12:15-1# Person 1: Ich bin überzeugt, dass die Industrie oder das Gewerbe Lösungen finden wird und auf die Politik reagieren. Wir haben zurzeit in Umsetzung das Verkehrskonzept Innenstadt. Da wird es nicht mehr möglich sein, nach 11 Uhr morgens in die Innenstadt zu fahren. #00:12:33-2#

#00:12:33-3# Interviewer: Alles, auch Güterverkehr? #00:12:34-6#

#00:12:34-7# Person 1: Alles. Also ab 11 Uhr wird kein Güterverkehr mehr möglich sein. Güterumschlag ist von 5 Uhr morgens bis 11 Uhr morgens noch möglich, anschliessend nicht mehr. Deshalb wäre ich für grosse Perimeter und wir haben viele Diskussionen mit Gewerbetreibenden, die sagen, dass geht nicht. In der Tat gibt es einige wenige, wo es schwierig ist. Wenn sie eine Spenglerei oder einen Klempnerbetrieb in dieser Zone haben und der muss Ware bringen und holen, dann ist es fast nicht möglich, diesen Betrieb aufrecht zu erhalten an diesem Standort. Aber für alle anderen betriebe gibt es Lösungen, die sich finden lassen. #00:13:10-1#

#00:13:10-2# Interviewer: Können Sie vielleicht über das Verkehrskonzept Innenstadt kurz ein wenig mehr erzählen und das noch stärker eruieren und schildern? #00:13:18-4#

#00:13:18-5# Person 1: Der gesamte Perimeter der Innenstadt, Grossbasel und Kleinbasel, wird Motorfahrzeugfrei. Es gibt eine Motofahrzeugfreie Kernzone in der Innenstadt und dort ist noch der öffentliche Verkehr erlaubt und die industriellen Betriebe. Also öffentlicher Verkehr ist erlaubt, irgendein Unterhalt von Infrastruktur wie Wasserversorgung und so weiter, das wird auch noch erlaubt sein. Aber Kurierdienstleistungen werden nicht mehr erlaubt sein, zum Beispiel. Also es gibt

keine Kurierdienste, wenn sie nachmittags um 3 Uhr Kontaktlinsen in die Verkaufszone geliefert bekommen möchten, dann geht es nicht mehr mit dem Auto. Dann müssen sie Alternativen entwickeln und da gibt es Möglichkeiten, das alternativ zu betreiben. Es gibt ja Autofreie Städte. In den Alpen gibt es etliche Autofreie Städte und die funktionieren auch. Es ist einfach unbequem. Es ist viel bequemer mit dem Auto jederzeit hinzufahren und seine Geschäfte zu erledigen, aber es ist nicht nötig. #00:14:26-4#

#00:14:26-4# Interviewer: Können Sie nochmal genau schildern, welcher Perimeter das genau ist? Ist das wirklich das ganze Grossbasel und Kleinbasel? #00:14:34-6#

#00:14:34-7# Person 1: Nein, das sehen Sie im Internet. Geben Sie Verkehrskonzept Innenstadt ein und dann Basel und dann sehen Sie diesen Perimeter. Aber ist schon ordentlich gross. Ist einer der Grösseren, die ich kenne. #00:14:46-9#

#00:14:47-0# Interviewer: Was bezweckt man damit? #00:14:49-1#

#00:14:49-1# Person 1: Man bezweckt eine höhere Aufenthaltsqualität für die zu Fussgehenden, dass das Flanieren und die Aufenthaltsqualität in der Stadt zunehmen. Also das man in Boulevardcafés sich hinsetzen kann und die Atmosphäre der Innenstadt geniessen kann. Und das soll attraktiv sein. So attraktiv, dass viele Leute in die Innenstadt kommen und dann eben keine Verkaufseinbussen sondern Verkaufszunahmen stattfinden indem eben die Qualität der Innenstadt hoch ist und die Aufenthaltsqualität. Das die Leute gerne in die Stadt kommen. #00:15:29-5#

#00:15:29-6# Interviewer. Gibt es da noch irgendwie andere Facetten? Also jetzt zum Beispiel der Widerstand der Gewerbe. Glauben Sie, dass da bestimmte Geschäfte auch wegziehen werden, weil sie glauben, dass es sich für sie nicht mehr lohnt? #00:15:45-1#

#00:15:45-2# Person 1: Ja, wenn sie einen Betrieb haben und sie wollen Möbel verkaufen oder Kühlschränke, dann geht das nicht mehr, weil die Kunden nicht mehr ihren Kühlschrank abholen kommen können. Wenn sie jetzt sagen, mein Geschäftsmodell ist, dass der Kunde den Kühlschrank abholt oder ein Getränkegrosshandel und das Konzept ist, dass die Kunden hinfahren und die Getränke einladen, dann hat dieses Geschäftsmodell keine Möglichkeit mehr zu existieren in dieser Kernzone. Das heisst, das dieses Geschäftsmodell dann aufgegeben werden muss oder angepasst, indem sie eben einen Lieferdienst anbieten und immer von 6 bis 11 Uhr morgens ausliefern und anschliessend können Sie nicht mehr ausliefern oder nur noch mit Handwagen. Es gibt schon Veränderungen, aber das ist politisch gewollt. #00:16:34-3#

#00:16:34-4# Interviewer: Das ist also, so wie ich das verstehe, dann Wiedereroberung der Innenstadt durch Menschen? #00:16:40-2#

#00:16:40-4# Person 1: Genau. Absolut. #00:16:42-5#

#00:16:42-7# Interviewer: Aus Sicht der Verkehrssicherheit, welche innovativen Mobilitätskonzepte sehen Sie als fördernd für die Verkehrssicherheit in einer Stadt? #00:16:56-0#

#00:16:56-2# Person 1: Die Automatismen, die jetzt eingebaut werden, wie Volvo mit Selbstbremssystem und so weiter, das ist auf alle Fälle vielversprechend. Da denke ich schon, dass dies sehr

wichtig sein wird in Zukunft, dass die intelligenten Autos reagieren auf Fussgänger, die die Fahrbahn betreten und so weiter und selber ausweichen, selber bremsen. Das denke ich schon, dass das Konzepte sind, die einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrssicherheit geben. In städtischen Verhältnissen hat Müdigkeit nicht so eine grosse Bedeutung, das ist dann eher auf den Transitachsen, aber auch Müdigkeit erkennen und den Fahrer darauf hinweisen, dass er Pause machen muss, dass denke ich schon, dass das Ideen sind, die gefördert werden sollten. #00:17:42-9#

#00:17:42-9# Interviewer: Und aus Sicht des Verkehrsaufkommens, also wenn man dann tatsächlich langfristig den Autoverkehr reduzieren möchte wie in Basel-Stadt, welche Konzepte sehen Sie da als, abgesehen von diesen, die definiert worden sind, das ganze Stieg-Um-Konzept, was sehen Sie vielleicht als innovativ in der Zukunft, was dazu beitragen könnte, dass der Autoverkehr reduziert wird? #00:18:07-1#

#00:18:07-3# Person 1: Ich denke die Free Floating und Carsharing Modelle, die habe schon Zukunft und wenn diese Angebote attraktiv sind, ich kenne heute schon viele Familien, die auf ein Auto verzichten, weil sie sagen, sie brauchen es in der Stadt nicht. Wenn ich einen sehr guten öffentlichen Verkehr habe und sehr gute Veloqualität, dann glaube ich schon, dass das dazu beiträgt, dass der Verkehr abnimmt. Und dann müssen die Schikanen, ich meine wirklich, wenn der Automobilist schikaniert wird, dass gefällt ihm nicht. Das gibt dann vielleicht politisch eine Gegenbewegung, aber wenn er schikaniert wird, wenn es mühsam ist, wenn er Umwege fahren muss, dann überlegt er sich umzusteigen. Insbesondere auch der Pendlerverkehr, der jetzt vergrault wird, indem man eine Parkraumbewirtschaftung einführt, dass Pendler 10 Franken pro Tag zahlen müssen, um auf dem öffentlichen Grund parkieren zu können. Diese 10 Franken schrecken schon ab und das gibt schon eine Steuerungswirkung, das glaube ich schon. #00:19:14-8#

#00:19:14-9# Interviewer: Eine Steuerungswirkung schon, man muss aber auch sehen, das Basel-Stadt natürlich nicht in dem Sinne alleinstehend ist sondern das ganze Umland und die Kantone und die zwei Länder, die dann nochmal angrenzen, die diese Pendler hier hinschicken, weil sie hier arbeiten, dass sie zum Teil keine alternativen Konzepte haben oder Mobilitätskonzepte, diese Pendler hier hinzuschicken. Und das schikanieren von diesen Pendlern kann natürlich dazu führen, dass die Attraktivität des Standorts sinkt. #00:19:46-7#

#00:19:46-8# Person 1: Da bestehen Bestrebungen über den Fon von Parkraumbewirtschaftung, der wird gehäuft mit diesen Mehreinnahmen. Mit diesem Fond dann Park and Ride Anlagen in Deutschland oder in Frankreich zu fördern oder bessere Veloanbindungen mit Deutschland und Frankreich zu fördern oder auch in Baselland. Es ist in der Tat ein Dilemma: auf dem Land fördert man den Verkehr, weil man die Quartiere, weil es billiger ist, die Quartiere mit dem MIV zu erschliessen als mit dem ÖV. Der ÖV ist teuer. Man will Bauzonen schaffen, um Prosperität zu haben und in der Stadt will man keinen verkehr, weil der ÖV schon sehr gut ist und dieses Dilemma besteht. Das ist so. Das ist ein Interessenkonflikt. #00:20:40-3#

#00:20:40-4# Interviewer: Glauben Sie, so ein Pendlerfond, was ich selbst als sehr innovativ finde, weil ich das auch bisher nirgendwo anders so gesehen habe, ist das genug? Das sind 2,5Millionen Franken im Jahr. #00:20:56-2#

#00:20:56-4# Person 1: Wenn es denn soviel ist. Das wissen wir noch nicht. #00:20:58-7#

#00:20:58-8# Interviewer: Wann wurde das eingeführt? #00:21:01-2#

#00:21:01-3# Person 1: Vor zwei Jahren in etwa. Als ich die Einführung der Parkraumbewirtschaftung vorangetrieben habe, ist ein Projekt von mir, da wurde relativ bald klar, dass es nur einen Kompromiss gibt, wenn der Staat nicht mehr Geld einnimmt. Also das Projekt findet keine Akzeptenz, wenn es eine versteckte Steuer ist. Deswegen haben wir gesagt, wir müssen das Geld der Bevölkerung, die bezahlt, zurückgeben. Die Automobilisten, die bezahlen, müssen wir das Geld, es darf nicht einfach die Staatsquote erhöht werden. Wir haben dann überlegt, ob man die Motorfahrzeugsteuer vergünstigen soll, wie man mit diesen Mehreinnahmen etwas machen kann, das man zurückgeben kann. Und sind dann zum Schluss gekommen, dass dieser Pendlerfind eine Lösung wäre. Aber das ist sehr schwierig umzusetzen und hier Ideen zu finden, wer gefördert werden soll und wer nicht. Aber ich glaube, wir sind auf guten Weg. #00:22:04-4#

#00:22:04-4# Interviewer: Können Sie das nochmal stärker oder detaillierter beschreiben. Also was heisst es, wir sind auf einem guten Weg? #00:22:10-7#

#00:22:10-8# Person 1: Ja, wir sind jetzt im zweiten Jahr. Wir haben die ersten Gelder gesprochen. Diese Gelder sind für Projekte eingesetzt, die sinnvoll sind. Es ist aber schwierig dann zu sagen: soll man jetzt ein Grossprojekt von drei Millionen fördern oder 20 Projekte von 150.000 Franken? Oder 40 Projekte von 75.000 Franken oder 100 Projekte? Also soll man viele kleine Massnahmen treffen oder eine Grosse und welches ist dann, bei welchem ist dann der Gesamtnutzen grösser. Das ist schon noch schwierig, da eine gute Balance zu finden. Dass einerseits die kleinen Projekte, die irgend auf einem kleinen Bauernhof 20 Veloabstellplätze, das kostet vielleicht 20.000 Franken, bringt einen geringen Beitrag oder dann eben ein grosses Parkhaus für Velos an einem Bahnhof zu bauen, wo man 1.000 Velos abstellen kann. Dafür kostet es dann 3.5 oder 5 Millionen Franken und jetzt zu gewichten, was ist wichtiger: Sind diese 3.5 Millionen wichtiger oder diese 20.000 Franken? Diese Fragen, da haben wir noch keine abschliessende Lösung. #00:23:17-6#

#00:23:17-7# Interviewer: Welche Projekte sind das zum Beispiel, die dann jetzt gerade... #00:23:20-1#

#00:23:20-2# Person 1: Ja, was ich jetzt gesagt habe. Das sind kleine Korrekturen von Velowegen, das irgendwelche Verbesserungen von Park and Ride Anlagen, das sind solche Projekte, über die wir jetzt sprechen. Wenn jetzt aber eine Grossfirma kommt, ein Grosskonzern kommt und sagt: 'Wir möchten einen Busshuttlebetrieb betreiben von unseren fünf Standorten untereinander. Können wir Geld dafür bekommen, damit die Leute nicht mehr mit dem Privatauto fahren', da wird es schon schwierig. Ist das jetzt ein Konkurrenzprodukt zum Öffentlichen Verkehr? Ist das konzessioniert? Sollen wir da? Da kommen ganz viele rechtliche Fragen auf. #00:23:59-9#

#00:24:00-1# Interviewer: Aber das ist ein guter Punkt, weil zum Beispiel eine Idee wäre, punktuell dort anzusetzen, wo die Pendler am meisten dann kommen und das sind halt die Mitarbeiter von grossen Konzernen und ich verstehe schon Ihre Sorge, dass man dann ein Konkurrenzangebot dann zu einem ÖV bestehenden machen kann, aber auf der anderen Seite hat man halt dieses Potential wirklich

punktuell, bestimmte Massnahmen zu treffen, um den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren. Ist das immer das Dilemma oder kann man dort irgendwelche Auswege finden? Oder eine Lösung? #00:24:35-4#

#00:24:35-6# Person 1: Die Mittel sind immer begrenzt. Und wenn ich 10 Millionen habe, dann ist es besser als wenn ich nur 2.5 Millionen habe und wenn ich 2.5 Millionen habe, muss ich halt unterscheiden, wo habe ich den grössten Wirkungsgrad, wo erziele ich die grösste Wirkung. Das ist schon die Messlatte, dass wir überlegen, wo haben wir die grösste Wirkung. #00:24:52-5#

#00:24:52-8# Interviewer: Ist es vielleicht nicht so, dass die Stadt oder der Kanton doch dazu nicht unbedingt über den Pendlerfond, aber irgendwie anders sich mit den Konzernen abrechen würden, um diese alternativen Angebote für die Mitarbeiter zur Verfügung zu stellen, um genau an den Punkten anzusetzen, wo es dann nötig ist? Also meine Frage ist, ob es nicht eine Lösung wäre, doch Geld in die Hand zu nehmen und das dort einzusetzen? #00:25:29-9#

#00:25:30-1# Person 1: Ja wenn das Geld vorhanden ist. Wenn das Geld nicht vorhanden ist, dann ist es nicht möglich. #00:25:35-7#

#00:25:35-9# Interviewer: Sind die Konzerne da von sich aus bereit etwas zu tun? #00:25:40-7#

#00:25:40-9# Person 1: Wir sind ja alle auf eine funktionierende Infrastruktur angewiesen und wenn die logistische Versorgung nicht mehr funktioniert, dann hilft es nichts, wenn die Mitarbeiter überall hinkommen, aber sie brauchen sehr lange und verlieren sehr viel Arbeitsarbeit auf dem Arbeitsweg, weil zu viele Fahrzeuge unterwegs sind. Das ist halt ein Dilemma, dass mit mehr Verkehr, die Staus grösser werden. #00:26:08-3#

#00:26:08-5# Interviewer: Glauben Sie, da kommen wir zu den EInflussgrössen bei Umsetzung und der Akzeptanz von diesen neuartigen Mobilitätskonzepten wie zum Beispiel Carsharing oder betriebliches Mobilitätsmanagement, dass es positiv beeinflusst werden kann? #00:26:32-7#

#00:26:32-9# Person 1: Ja. Also wenn sie Parkplätze an Mitfahrgelegenheiten binden, dass sie sagen, zu uns darf nur jemand kommen, der einen Arbeitsweg hat mit dem ÖV, der länger ist als 45 Minuten und wenn er von dort kommt, muss er noch jemanden oder noch zwei Personen in seinem Auto mitnehmen, um den Parkplatz zu rechtfertigen. Ansonsten kostet es mehr. Das sind schon Lenkungswirkungen, die funktionieren. Ich glaube auch, die Mobilität ist immer noch viel zu billig. Es ist viel zu billig einen Arbeitsweg mit dem Auto von 15 oder 20 Kilometern zurückzulegen, weil die Wohnlage dann eben günstiger ist. Also wenn ich von hier 30 Kilometer ins Elsass fahre, dann bezahle ich noch einen Viertel der Mietzinsen, die ich hier in der Stadt bezahle und solange diese Mobilitätskosten günstiger sind, solange es sich lohnt diesen Weg zurückzulegen, wird es gemacht. Wenn es sich nicht mehr lohnt, dann wird man den Wohnort näher zum Arbeitgeber verlegen. Für mich ist schon klar, dass Wohnen und Arbeiten zusammen wachsen muss und deswegen muss die Qualität des Stadtwohnens höher werden und wenn die Qualität des Stadtwohnens hoch ist, dann ist es auch nicht nötig eben 50 oder 30 Kilometer wegzuziehen und dann noch die Mobilitätskosten von steuerabzugsfähig zu haben. #00:28:02-4#

#00:28:02-5# Interviewer: Also das wäre dann auch eine Stellschraube wahrscheinlich? #00:28:05-3#

#00:28:05-5# Person 1: Das ist auch eine Stellschraube. Das haben wir in Basel-Stadt schon gemacht. Wir können diese Kosten nicht mehr abziehen. #00:28:12-6#

#00:28:12-9# Interviewer: Jetzt basierend aus Ihren Erfahrungen zum Beispiel aus dem Verkehrskonzept Innenstadt und Stieg-Um, was sind dann die Haupthemmnisse bei diesen ganzen Eingriffen in die Verkehrspolitik, in die Mobilitätskonzepte einer Stadt? Wo sehen Sie die Haupthindernisse, Hauptlimitationen? #00:28:38-2#

#00:28:38-4# Person 1: Es gibt Verlierer. Das Haupthindernis, es gibt Verlierer. Es kommt darauf an, wie sehr dem Verlierer der Verlust schmerzt und wenn der Verlust sehr schmerzhaft ist, dann wird er sich entsprechend politisch und dann sind die Massnahmen schwierig umzusetzen. #00:28:55-8#

#00:28:56-1# Interviewer: Beim Stieg-Um oder beim Verkehrskonzept Innenstadt? #00:29:02-5#

#00:29:02-6# Person 1: Wenn ich nicht mehr in die Stadt fahren kann und das ist unbequem und ich muss mir einen Parkplatz an der Peripherie suchen und ich habe noch einen Betrieb, wo ich die Logistik sicher stellen muss, dann ist dann das schmerzhaft. Dann ist es schwierig, dann muss ich mich umgewöhnen. Dann wird es teurer. Dann ist der Profit in Frage gestellt. Dann währt sich die Wirtschaft, währt sich das Gewerbe und das ist ja auch passiert. Das war ein sehr langer Prozess, um dieses Verkehrskonzept Innenstadt umzusetzen. #00:29:34-9#

#00:29:35-1# Interviewer: Wenn Sie namentlich die Akteure nennen würden, Sie haben gerade die Wirtschaft, die Gewerbe genannt. Das sind dann die Hauptverlierer oder? #00:29:45-4#

#00:29:45-6# Person 1: Das sind dann die Hauptverlierer oder die Verkehrsverbände, die für den motorisierten Verkehr einstehen. Das ist heute wieder in der Basler Zeitung ist heute ein Artikel des Geschäftsführers des ACS, der sagt wir müssen aufhören, alles immer mehr zu begrenzen. Und dann ist es eine Einschränkung der Freiheit des Einzelnen. Wenn das kollektiv, wenn die Stadtbewohner eine hohe Lebensqualität wollen und nicht wollen, dass ihre Strassen zugeparkt sind mit Fahrzeugen, dann ist es eine Haltung. Und diejenigen, die dann das Auto da haben gratis auf der Strasse und die müssen jetzt vielleicht ihr Auto in eine Tiefgarage stellen. Bis heute zahlen sie 130 oder 140 Franken pro Jahr. Neu wenn Sie in einer Tiefgarage sind, bezahlen sie 140 Franken pro Monat. Das ist unwillkommen. #00:30:33-6#

#00:30:33-8# Interviewer: Wird das so sein? #00:30:35-3#

#00:30:35-4# Person 1: Das sind die Probleme, ja. #00:30:37-7#

#00:30:37-8# Interviewer: Aus den anderen Gesprächen hat sich so eine, ich nenne das Schizophrenie, ergeben der Gesellschaft. Auf der einen Seite hat die Bevölkerung dann Stieg-Um akzeptiert, dass wurde dann auch im Gesetz verankert, Reduktion. Aber sobald man halt mit Massnahmen kommt, dann.. #00:30:57-8#

#00:30:57-9# Person 1: DAs ist das, was ich sage: Wenn es schmerzt, dann ist man nicht mehr einverstanden. Die Freiheit des Einzelnen ist sehr wichtig in der Schweiz. Also wir wollen alle viel Frei-

heit haben, wir wollen uns nicht einschränken und Einschränkungen für alle anderen sind gut, solange ich nicht betroffen bin. Ich finde, der Satz: Jeder will mobil sein, aber kein will Verkehr. Und das ist ein Widerspruch. Unter diesem Dilemma leben wir, dass wir eine hohe Mobilität wollen, ich möchte am Wochenende in die Berge fahren, ich möchte am Abend ein schönes Wein trinken, ich möchte eine hohe Lebensqualität haben, aber trotzdem möchte ich, wenn es sein muss, mobil sein und schnell einen anderen Ort erreichen. Diese individuellen Bedürfnisse über das Kollektiv zu regeln ist halt sehr schwierig. #00:31:51-9#

#00:31:52-2# Interviewer: Was sind dann die EInflussgrössen, die Stellschrauben, wo man diese Akzeptanz erhöhen könnte oder wo man diese Hemmnisse etwas sanfter gestalten könnte oder gar beseitigen? Also wir könnte man diese Verlierer zu Gewinnern machen? #00:32:14-4#

#00:32:16-4# Person 1: Das geht nicht, weil sie weniger Verkehr wollen. Das heisst, sie machen es unbequem von A nach B zukommen und heute ist ja der privat induzierte Verkehr beinah gleich gross oder sogar grösser schön, als der geschäftlich induzierte Verkehr. Das heisst, meine persönliche Freiheit, wenn ich meine Sportveranstaltungen besuchen will, wenn ich in mein Training gehen will und ich kann das nicht mehr mit dem Auto machen, dann muss ich vielleicht den Wohnort wechseln, dann muss ich vielleicht meinen Sport aufgeben, weil ich dort keinen Parkplatz mehr habe. Ich bin am Montag zum Training gefahren, bin durch die Strasse gefahren und habe keinen Parkplatz bekommen. Noch vor einem Jahr habe ich einfach gesucht und irgendwann schon einen gefunden. Gestern, Montag, bin ich jetzt in die Tiefgarage gefahren und habe für mein Training sechs Franken bezahlt. Vorher habe ich vielleicht noch einen Parkplatz gratis gefunden, heute ist das Verkehrsaufkommen so hoch, dass ich weiss, ich schaffe es nicht und gehe dafür in die Tiefgarage und bezahle dafür. Es ist ein bisschen Fatalismus, dass ich mich daran gewöhne und dann gehört es einfach dazu, dass wenn ich mit dem Auto ins Training will, dass ich sechs Franken zahle für zwei Stunden. #00:33:28-2#

#00:33:28-4# Interviewer: Was könnte man machen, damit man den Verlierer da etwas unterstützt? Dass er vielleicht sagt, dass er mal nicht mit Auto fährt sondern ... #00:33:39-4#

#00:33:39-6# Person 1: Ja, ich könnte mit dem Fahrrad hinfahren, aber nach dem Training muss ich dann noch nach Hause und mir ist es jetzt sechs Franken wert, dass ich nachher nicht mit dem Tram oder mit dem Fahrrad nach Hause fahre sondern mit dem Auto. #00:33:55-3#

#00:33:55-6# Interviewer: Aber dann jetzt zum Beispiel eine Ebene höher gesprochen, also mit den Verkehrsverbänden oder mit der Wirtschaft. Wie könnte man dann mit denen eine Einigung finden und sagen: 'Pass mal auf, wir greifen eingrenzend ein, aber auf der anderen Seite können wir euch dann andere Angebote zur Verfügung stellen'? #00:34:15-6#

#00:34:15-8# Person 1: Ich glaube schon, dass es monetär funktioniert. Eine Verweigerungshaltung geht nicht. Man muss Parkplätze anbieten, die können unter der Erde sein, aber sie müssen dann teuer sein, weil die Lage in der Stadt ja auch attraktiv ist. Man findet gut qualifizierte Arbeitskräfte. Es ist schwierig irgendwo in einer ländlichen Gegend gut qualifizierte Arbeitsplätze zu finden. Dafür ist dann das Parkieren gratis. Das ist eine Gratwanderung, die richtigen Möglichkeiten zu finden. Das ist schwierig. Das ist anspruchsvoll. #00:35:01-6#

#00:35:01-8# Interviewer: Wie hat man den Kompromiss beim Verkehrskonzept Innenstadt gefunden? #00:35:07-6#

#00:35:07-7# Person 1: Es gab eine Volksabstimmung. Der Gewerbeverband hat das Referendum ergriffen auf das Verkehrskonzept Innenstadt. Beim Verkehrskonzept Innenstadt habe ich eine Vorlage ausgearbeitet für den Grossen Rat. Im Grossen Rat bin ich gescheitert. Der hat gesagt: 'Das wollen wir nicht'. Da habe ich dem Grossen Rat gesagt, also dem Parlament: 'Dann müsst ihr mir sagen, was ihr wollt, der Kommission'. Dann hat die Kommission gesagt: 'Wir einigen uns auf sieben Grundprinzipien' und hat die Grundprinzipien formuliert. Dann war der politische Wille da, ein Verkehrskonzept umzusetzen nach diesen sieben Vorgaben. Dann haben wir das gemacht mit dem Baudepartement, das war das Baudepartement, den haben wir das vorgestellt, und das hätte man nicht ins Parlament bringen müssen. Das hätte die Regierung beschliessen können und der der Regierungsrat der Zuständige hat gesagt: 'Ich möchte aber das OK des Parlaments'. Und er hat noch eine geschickte Verknüpfung gemacht. Er hat gesagt: 'Ich mache das Kleinbasel und das Grossbasel separat'. Und wenn sie beides wollen, dann heisst es, dass die Mittlere Brücke nicht mehr befahren werden kann. Das war ein sehr geschickter Schachzug. Das Parlament hat gesagt: 'Jawohl, wir wollen eine Fahrzeugfreie Innenstadt und wir wollen beide Quartiere Motorfahrzeugfrei haben. Wir wollen sie verbunden haben. Also nicht nur das Grossbasel sondern verbunden haben'. Dann war es ein politischer Entscheid. Dann kann man sich schon noch winden und dann hat es geheissen, ich bin dann für die Ausnahmen zuständig, wer doch noch hineinfahren kann und ich konnte immer sagen: 'Aber es gibt diese grundsätzlichen Überlegungen, die das Parlament gesprochen hat und daran können wir nicht rütteln'. Aber es war ein schwieriger, jahrelanger Prozess, bei welchem die Politik massiv Einfluss genommen hat. DA hat es geheissen: 'Die Gebrechlichen, die müssen aber jederzeit zufahren können'. Niemand kann mehr zufahren, aber die Gebrechlichen können noch zufahren. Aber wer ist gebrechlich? Das ist wieder eine schwierige Frage. Sind Sie gebrechlich? Bin ich gebrechlich? Ist unsere Grossmutter gebrechlich? Was ist gebrechlich? Aber das war der Politiker, der dann gesagt hat: 'Gebrechliche lassen wir zu und Kleinkinder lassen wir auch noch zu'. Also Kleinkinder, die man im Kinderwagen, die dürfen dann noch zugefahren werden mit dem Auto und das ist dann wieder die politische Ausgestaltung, die wahnsinnig schwierig ist im Detail. #00:37:26-2#

#00:37:26-3# Interviewer: Das ist aber schon alles ausgearbeitet ins Detail? #00:37:28-4#

#00:37:28-6# Person 1: Das ist alles schon ausgearbeitet im Detail. Und es ist ziemlich kompliziert mit allen Ausnahmen. Anwohner dürfen das, wenn sie da wohnen. Wenn sie nur Geschäftssitz haben, dürfen sie nur das. Das ist ziemlich schwierig. #00:37:39-4#

#00:37:39-5# Interviewer: Was wäre dann Ihre Empfehlung für andere Städte, die auch sowas durchführen wollen? Also können Sie mir so drei bis vier Empfehlungen geben, die ich dann mitnehmen könnte? #00:37:48-5#

#00:37:48-6# Person 1: Es ist ein langer politischer Prozess. Der dauert Jahre. Man muss Extrempositionen versuchen zu vereinigen und einen gemeinsamen Nenner zu finden. Der Teufel steckt im Detail. Ich denke wirklich, es gibt kaum ein politisches Thema, das kaum so polarisiert wie der Verkehr. Jeder ist ein Verkehrsexperte. Jeder weiss, wie man es machen sollte. und wenn man sich dann

einigt auf eine Vorgehensweise, dann ist die schon recht. Aber im Detail muss man dann noch das regeln und das muss separat geregelt werden. Der Verkehr ist eine derart emotionale Angelegenheit, dass man mit langen Fristen, Einsprachen, Recht, wir haben dann Einsprachen gehabt, wir haben Gespräche geführt mit den Einsprächen, haben denen Lösungen angeboten. Dann haben sie aus Prinzip wieder Nein gesagt, sie halten an ihrer Einsprache fest. Dann musste man diese abweisen lassen. Das dauert Jahre. #00:38:51-6#

#00:38:51-7# Interviewer: Das heisst, es liegt darin, dass man das Gespräch sucht und versucht die fundamentalistische Haltung dann zusammen zu führen und dauert das einfach seine Zeit? #00:39:09-1#

#00:39:09-3# Person 1: Das dauert. Man muss ein Bild vermitteln, wie es dann, was dann der Vorteil der zukünftigen Lösung sein wird. Die Nachteile hat man so oder so, die kann man nicht wegdiskutieren. Ein Frauenarzt, der in der Innenstadt seine Praxis hat und bis in der Vergangenheit immer mit dem Auto hineinfahren konnte, weil er gesagt hat: 'Ich habe Schwangere, die müssen vielleicht notfallmässig ihre Kinder zu Welt bringen. Deswegen muss ich mit dem Auto'. DAs haben wir jetzt abgestellt. Das ist unbequem für den Frauenarzt, dass er jetzt sein Auto nicht mehr da hat. Aber da braucht es Grundsatzentscheidungen und wenn man da ein Bild vermittelt und sagt: 'Hier kann man ein Boulevardcafe, hier können wir mit grün etwas gestalten in dem wir schöne Bäume hinstellen. Hier kann man vielleicht einen Kinderort bauen. Hier könnte man sich Konzerte vorstellen' und wenn man das Gewerbe mit einbezieht und sagt: 'Da habt ihr dann bessere Chancen eure Produkte zu verkaufen, weil eben eine angenehme Atmosphäre stattfindet, wo ich noch einen schönen Kaffee trinken kann', dann findet es Akzeptanz. Man muss Bilder vermitteln, wie es in Zukunft sein könnte und man muss die Infrastruktur dann anpassen. Waren Sie schon mal auf dem Münsterplatz oben`? Der Münsterplatz ist neugestaltet, ist wunderschön. Und wenn man diese Qualität auch in eine freien Strasse hineinbringt, in eine Rheingasse, in Örtlichkeiten und das bildlich animiert und sagt: 'So können wir uns das vorstellen'. Oder der Spalenberg, der ist auch sehr schön geworden. Wenn man dies in Aussicht stellen kann. Aber wenn die Freiestrasse in fünf Jahren genau gleich ist wie heute, dann sagt jeder: 'Was hat das jetzt gebracht? Ich habe immer noch diese Bordsteinkante. Die Leute gehen immer noch nicht auf der Strasse, weil es immer noch zu viel Verkehr hat'. Wenn es aber eine attraktiv gestaltete Verkehrsfläche ist, auf der vorwiegend Fussgänger sich bewegen und wenn Autos sich bewegen, dann nur im Schritttempo. Dann gibt es eine andere Qualität und dann wird es auch attraktiver für Geschäfte. Dann kommen vielleicht wieder gute Geschäfte, die bereit sind höhere Mieten zu bezahlen. #00:41:19-6#

#00:41:19-7# Interviewer: Das heisst, es kann schon als Nebenfolge das haben, dass bestimmte Gewerbe oder zum Beispiel dieser Frauenarzt wegziehen. Ist das auch gewollt? #00:41:31-5#

#00:41:31-5# Person 1: Nein, das ist eine Nebenerscheinung, die man in Kauf nehmen muss. Da muss man dann einfach sagen: 'Ja, ein Pizzakurierdienst in der Innenstadt, der 24 Stunden Pizza ausliefern will, motorisiert, das geht nicht'. Also der Pizzakurier, der muss dann in ein Aussenquartier und von dort seine Pizzas liefern. Oder er macht einen Pizzalieferdienst nur für die Kernzone und liefert von Hand aus, aber das ist kein erfolgsversprechendes Geschäftsmodell. Und dann muss man halt sagen: 'Dieser Pizzakurierdienst ist hier halt nicht mehr möglich'. Das muss man in Kauf

nehmen. Da kann man noch Übergangsfristen bestimmen, kann man sagen: 'Noch zwei Jahre habt ihr Zeit' und kann da versuchen kulant zu sein, aber zwei Jahre und dann ist Schluss. Dann muss das Geschäftsmodell entweder ohne Auslieferung auskommen, dass man halt die Qualität des Lokals steigert oder dann einfach den Pizzakurierdienst woanders hinmacht. #00:42:17-6#

#00:42:17-8# Interviewer: Hat man da im Zuge des Verkehrskonzeptes gewisse Studien durchgeführt? Also welche Sektoren zum Beispiel dort bleiben werden, welche wegziehen werden, welche sind wünschenswert und welche sind nicht wünschenswert? #00:42:29-6#

#00:42:30-3# Person 1: Das kann man nicht sagen. Man kann nicht Wert werten und sagen: 'Ein Schmied hat keinen Wert, dass er hier noch ist'. Wir haben einen Kunstschmied beim Münsterberg. Diese Kunstschmiede ist seit hunderten von Jahren da und der gehört da hin. Ich kann jetzt nicht sagen, der hat keine Berechtigung mehr dort zu sein. DAs ist juristisch nicht haltbar. #00:42:55-2#

#00:42:55-4# Interviewer: Aber das man mal eine Studie durchgeführt hat im Sinne von 'das könnte die Folge sein oder das könnten die Konsequenzen sein'? #00:43:05-0#

#00:43:05-1# Person 1: Nein, es sind ganz wenige Betriebe die in Frage gestellt sind. Es ist eine Hand voll oder ein Dutzend. #00:43:10-8#

#00:43:11-0# Interviewer: Hat man nicht das Argument gebracht 'Wenn wir jetzt die Innenstadt zu machen, dann werden sich die Verkehre dann vermehren ausserhalb'. #00:43:20-0#

#00:43:20-2# Person 1: Nein, war kein Thema. #00:43:21-3#

#00:43:21-5# Interviewer: Und das ist auch nicht irgendwie denkbar, dass das eine Konsequenz sein wird? Oder vielleicht wird der Verkehr sogar abnehmen, weil die Leute sagen, dass sie eigentlich kein Auto brauchen? #00:43:30-5#

#00:43:30-7# Person 1: Also für die Mittlere Brücke wurde behauptet, dass so viel Verkehr über die Mittlere Brücke fliesst, dass kann woanders gar nicht aufgenommen werden. Jetzt haben wir Verkehrsmessungen gemacht und es hat sich gezeigt, es ist so wenig Verkehr, das lässt sich problemlos über die anderen Brücken bewerkstelligen. Aber da braucht man Fakten. Da muss man Untersuchungen machen, da muss man Geld ausgeben, um Studien zu machen, um Verkehrszählungen zu machen und dann kann man entsprechend sagen, doch diese Brücke verträgt noch so und so viel Verkehr und die Erschliessung ist trotzdem möglich. Es braucht viel Planung, es braucht viel Geld, es braucht viel Überlegung. #00:44:12-0#

#00:44:12-3# Interviewer: Sie glauben also, dass wird dann, sobald man diesen Leuten die Vorbilder zeigt oder diese Leitbilder, die Akzeptanz steigern? #00:44:30-7#

#00:44:31-0# Person 1: Ja, ich glaube schon. #00:44:32-4#

#00:44:32-6# Interviewer: Jetzt politisch gesehen: Wie kann man von der Politik Unterstützung bekommen oder was waren Ihre Erfahrungen gewesen? #00:44:45-1#

#00:44:45-4# Person 1: Es ist schwierig den Politikern zu vermitteln, dass sie sich nicht immer nur beliebt machen können. Sie müssen unbequeme Entscheide fällen, die auch für die eigene Wählerschaft unbequem ist. Das hat man nicht gern. Man hat nicht gerne das Gewerbe gegen sich, man hat nicht gern das Gastgewerbe gegen sich. Kein Politiker will einen Konflikt mit einem Verband aufnehmen. Das ist sehr unbequem. Das ist eigentlich die Schwierigkeit. Ich wäre da viel konsequenter gewesen und meine Mitarbeiter sagen auch, was wir jetzt haben, ist eigentlich eine schlechte Lösung. Der erste Vorschlag war, es fährt niemand mehr Heim, es gibt keine Zufahrtsberechtigung ausser in ganz wenigen Fällen und heute haben wir viele Ausnahmen. Die sind politisch gewollt. #00:45:37-9#

#00:45:38-0# Interviewer: Solche Sachen, solche Verkehrskonzepte, weil der #00:45:40-7# (Worte), wie Sie gesagt haben auch ein hochsensibles Thema ist, da braucht man halt politischen Willen. Oder jemanden, der da wirklich sehr stark oder wie der Regierungsrat auch intelligent agiert, damit dann solche Sachen durchgesetzt werden. #00:45:56-6#

#00:45:56-6# Person 1: Also vielleicht wenn ich das so gemacht hätte, wie ich es hätte machen wollen, wäre ich vielleicht gescheitert. Weil ich eben diese politische Sensibilität vielleicht zu wenig habe. Der Politiker weiss genau, mit dieser Gruppierung darf er sich nicht anlegen, also muss er dieser Gruppierung irgendwie entgegen kommen. Die Politiker haben gesagt: 'Taxis dürfen überall und jederzeit zufahren'. Ich habe gesagt: 'Nein, ich der Freiestrasse wollen wir keinen Taxiverkehr, dass sich die alte Frau am Samstagnachmittag um 3 Uhr in der Freiestrasse in einer Fussgängerzone ein Taxi bestellen kann, kommt für mich nicht in Frage'. 'Ja, aber dort und dort muss es dann doch und es müsse doch möglich sein, wenn ich jetzt da zum Essen gehe, dass ich da abgeholt werde mit dem Taxi'. Die Politik hat entschieden, dass Taxis immer und überall zufahren können. Vielleicht ist es auch der Garant, dass es überhaupt erfolgreich ist. #00:46:44-7#

#00:46:44-9# Interviewer: Haben Sie auch eine Erfahrung gemacht, um das Parlament von eigenen Ideen, eigenen Konzepten? Muss da auch eine gewisse Koalition in der Regierung gebildet werden oder so eine flankierende Massnahmen oder wie ist das? Weil ich kann mir nicht vorstellen, dass Sie als Polizei dann auch so einen starken Einfluss nehmen können. Oder braucht es auch quasi Koalitionen? #00:47:14-8#

#00:47:14-9# Person 1: Doch, das braucht es. Man muss Einfluss nehmen, weil andere sich nicht vorstellen können, was es dann braucht, um die Durchsetzung auch sicher zu stellen. Sie müssen ja dann das auch durchsetzen können, das heisst ein Polizist muss vor Ort prüfen können, ob der berechtigt ist oder nicht. Und die Mitarbeiter, die Berechtigungen ausstellen, müssen subjektiv wissen oder besser gesagt, sie müssen objektive Kriterien haben, wer zugelassen wird und wer nicht. Wenn die Kriterien unscharf sind, dann kann die Verwaltung nicht mehr richtig funktionieren. Deswegen braucht es das Fachwissen der Verwaltung, um überhaupt machbare Lösungen zu entwickeln. Ansonsten kommen Lösungen, die mit viel Fantasie entwickelt sind, die aber nicht durchsetzbar sind am Schluss. #00:48:11-4#

#00:48:11-6# Interviewer: Wie hat man das sichergestellt bei Ihnen? #00:48:13-9#

#00:48:14-1# Person 1: In dem wir die Fachspezialisten mit am Tisch hatten. Die Ausarbeitung der Verordnung, das ist in meiner Abteilung geschehen. Da haben wir einen Dialog geführt, was wie machbar ist zwischen der kontrollierenden Polizei und der ausstellenden Behörde, habe wir ganz enge Gespräche geführt, welche Kriterien, wie eine Karte aussehen muss und so weiter. #00:48:36-3#

#00:48:36-4# Interviewer: Aber andere Verwaltungsbereiche wurden auch mit einbezogen? DAs war natürlich gewollt, aber gab es irgendwelche offizielle Institutionen oder haben Sie das einfach entschieden 'wir müssen mal die Leute von der Mobilitätsstrategie mit einbeziehen oder von dort, damit wir die Einigung in der Verwaltung selbst auch finden'? #00:48:56-2#

#00:48:56-3# Person 1: Ja, da bekommt schon jemand den Lead und derjenige, der den Lead hat, der hat ein Interesse daran, dass er mit seinem Konzept durchkommt und deswegen bezieht er die relevanten Player mit in seine Überlegungen mit ein. #00:49:10-1#

#00:49:10-1# Interviewer: Wird er auch entsprechend unterstützt? Also hat er bestimmte Instrumente, um zu sagen 'Du kommst jetzt rein in mein Projekt, du kommst jetzt rein und wir arbeiten jetzt zusammen daran'. Weil man zieht dann bestimmte Ressourcen auch weg von den Leuten. #00:49:26-0#

#00:49:26-1# Person 1: Ja, aber das ist nicht ein Problem. #00:49:30-7#

#00:49:30-9# Interviewer: Aber auch jeden Fall wünschenswert dann auch? #00:49:34-8#

#00:49:34-8# Person 1: Zwingend, das braucht es. Man muss die Fachspezialisten in der Verwaltung mit einbeziehen sonst gibt es keine guten Lösungen. Sonst scheitert man am Ende, weil man eine Überlegung nicht gemacht hat und wenn man sie gemacht hätte, hätte man eine bessere Lösung gefunden. #00:49:51-6#

#00:49:52-6# Interviewer: Haben Sie noch etwas, was Ihnen spontan noch in den Sinn kommen würde, was Sie noch nicht erwähnt haben? Wo Sie glauben, dass wäre wichtig zu erwähnen, damit ich das entsprechend auch mit einbeziehen kann? #00:50:06-3#

#00:50:06-5# Person 1: Ich glaube, was ich vorhin schon gesagt habe, ist schon wichtig. Ich glaube in der Tat, dass die Mobilität viel zu billig ist. Es ist schön, dass man eine hohe Mobilität hat, aber sie ist schon sehr billig. Die ganzen Rohstoffe sind derart günstig verfügbar für uns, dass es keine Rolle spielt, ob ich jetzt heute Nachmittag noch schnell nach Zürich fahre oder nicht. Das ist keine finanzielle Überlegung. Das ist höchstens eine Zeitüberlegung, ob mir die Zeit wert ist. Es ist halb sechs und jetzt erzählen Sie mir, heute Abend ist ein tolles Konzert in Zürich, ob ich mit komme. Da sage ich 'was für ein Konzert', da sagen Sie 'ja diese' und ich habe Lust, ja dann fahre ich. Die Transportkosten sind keine Überlegungen im Entscheid. #00:50:54-4#

#00:50:54-7# Interviewer: Das stimmt. Also ich gehe davon aus, dass Sie damit versuchen das Mobility Pricing mit ins Spiel zu bringen? #00:51:04-4#

#00:51:04-6# Person 1: Mobility Pricing ist für mich das einzig Sinnvolle. Wir müssen in der Schweiz die Importzölle meiner Meinung nach abschaffen. Wir müssen die Treibstoffzölle massiv

reduzieren, wir müssen die Motorfahrzeugsteuern die kantonalen abschaffen und ein Mobility Pricing einführen und dann regelt sich das. Bin ich überzeugt. #00:51:22-3#

#00:51:22-4# Interviewer: Das heisst, wenn man das eine einführt, dann muss man halt die anderen Sachen entsprechend... #00:51:26-2#

#00:51:26-3# Person 1: Dann werden eben die Mobilitätskosten für jemand, der 50 Kilometer weit weg wohnt, die werden dann so teuer, dass es ihm zu teuer wird, dort zu wohnen. Dann erzielt man eine Lenkungswirkung. Dann nimmt die Mobilität ab. #00:51:39-6#

#00:51:39-6# Interviewer: Eine letzte Frage dann: Wenn man dann Mobility Pricing einführen würde. Ich weiss es ist ein schwieriges Thema. #00:51:45-1#

#00:51:45-3# Person 1: Das ist kein schwieriges Thema. Ich bin überzeugt, die Experten sind sich einig, die Verkehrsexperten sind sich einig, dass Mobility Pricing die einzig sinnvolle Lösung ist. #00:51:53-7#

#00:51:53-8# Interviewer: Welche Voraussetzungen braucht man denn? Also ich meine technisch? #00:51:56-9#

#00:51:57-0# Person 1: Technisch kein Problem. Kann man lösen. #00:51:58-6#

#00:51:58-7# Interviewer: Politisch? #00:52:00-3#

#00:52:00-3# Person 1: Politisch ist das Problem. Die Bevölkerung muss überzeugt werden, dass das nicht eine akademische Lösung ist, sondern dass es eine praktikable Lösung ist, die dem Einzelnen zu gute kommt. #00:52:14-3#

#00:52:14-5# Interviewer: Ist allerdings Basel wirklich ein Standort, der das zuerst einführen wird? #00:52:19-7#

#00:52:19-8# Person 1: Nein, das muss man schweizweit einführen. Und wir haben ungefähr vor acht Jahren, da kam die Frage auf und der Regierungsrat hat sich entschieden, nicht sich als Pilot zur Verfügung zu stellen, obwohl es in Basel besonders einfach wäre. Man könnte Mobility Pricing über die Brücke regeln. Jeder, der eine Brücke befährt, muss zahlen. Also es braucht nicht viele Mautstellen, an welchen erhoben werden muss, wer wo durchfährt. Man hätte die EInfahrtsachsen in die Stadt und die Brücken und dann hätte man das Mobility Pricing. Das wäre von der Infrastruktur vermutlich relativ günstig zu realisieren. #00:52:54-2#

#00:52:54-4# Interviewer: Ich kenne das aus New York zum Beispiel. Da hat man diesen Easy Pass, dann fährt man durch und da gibt es Schranken, dann geht die Schranke auf und dann fährt man. #00:53:04-1#

#00:53:04-3# Person 1: Oder London, ich kenne das System London. Das ist sehr teuer und sehr ineffizient, ist Fehler anfällig. Ich finde das System London untauglich. Es müsste technisch mit einem Chip im Fahrzeug, der automatisch ausgelesen wird und bei dem eine Berechnung stattfindet, auf welche Kategorie Strasse man zu welcher Zeit durchgefahren ist und das ganze muss anonym sein, die Daten dürfen nicht ausgewertet werden, der Datenschutz muss sicher gestellt werden. Das

ist keine Frage. Das ist technisch lösbar. Aber politisch, das ist die Frage, ob man das politisch lösen kann. #00:53:37-9#

#00:53:38-0# Interviewer: Was glauben Sie, wann kommt das hier? #00:53:39-8#

#00:53:40-0# Person 1: Ja, ich glaube, wenn die Verkehrsprobleme zunehmen und die Infrastruktur an den Anschlag kommt, aber es ist schlecht ausgelastet. Ich bin heute von um 10 Uhr von der Motorfahrzeugprüfstation in die Stadt gefahren. Ich bin alleine gefahren. Es war herrlich. Ich bin noch nie so schnell von der Motorfahrzeugprüfstation hier an den Clarahof gefahren. Ich habe irgendwie acht oder zwölf Minuten gebraucht. Auf dem Hinweg habe ich 25 Minuten gebraucht, weil ich um halb acht nach draussen fahren musste. Wenn es aber um halb acht drei Mal so viel kostet wie um zehn, dann überlegen sich viele, ob die Fahrt jetzt nötig ist oder nicht. Dann fängt der Gewerbebetrieb vielleicht erst um zehn Uhr mit der Arbeit an und arbeitet dann vielleicht bis acht Uhr abends. Damit es billiger wird. Jetzt kann man schon sagen 'der arme Arbeiter' muss dann bis acht Uhr abends arbeiten, aber vielleicht fängt er schon um sechs Uhr an und ist dann um 2 Uhr nachmittags fertig und hat dann die Fahrt und dann ist die Infrastruktur besser ausgelastet und dann muss nicht mehr Beton gebaut werden, dann kann die bestehende Infrastruktur besser ausgelastet werden. Bin ich überzeugt. DAs ist das einzig sinnvolle System.

#00:02:09-6# Person 1: Ich gehe einfach mal meine Notizen, meine Gedanken durch. Wie Sie es dann zuordnen, das überlasse ich Ihnen. Ich habe mir folgende Gedanken gemacht: In Stadt Basel ist der Modalsplit bereits sehr hoch. Das heisst, wir haben in Basel ein sehr gutes Angebot für den Fussverkehr, Veloverkehr und ÖV. Das ist ein Motivationsgrund zum Umsteigen von der Automobilität auf andere Transportsysteme, Transportmöglichkeiten. Wir in der Stadt Basel haben in der Zwischenzeit ein Fahrzeugbestand auf die Anwohner umgerechnet, dass praktisch wieder das Level eines Entwicklungslandes hat. Weil wir gute Systeme haben, weil die Automobilität nicht zwingend notwendig ist und genügend Alternativen zur Verfügung stehen. Ich denke aber das die Rahmenbedingungen teilweise der Realität nachhängen oder nachgefolgert sind und durch das die Umsetzung teilweise erschwert wird. Also zum Beispiel möchte man den Veloverkehr fördern. Man baut oder richtet sehr viele Veloachsen ein, aber wirklich Abstellplätze für Velos, die organisiert sind, die vielleicht auch sicher sind im Sinne von Diebstahl oder im Sinne von sich wohlfühlen dort ein Velo abzustellen, dass gibt es fast nicht. Dort könnte man das Angebot attraktiver gestalten. Ich stelle auch fest, dass die Toleranz gegenüber neuen Systemen oder anderen Systemen relativ klein ist. In der effektiven Umsetzung. Von der Idee her sagt man ja, ich bringe aktuell das Verkehrskonzept Innenstadt, wo es darum geht, eine Fussgängerzone einzurichten. Da haben anfänglich alle ja gesagt. Am Schluss kommen die partikularinteressen so stark zum Vorschein, dass das ganze wieder verwässert wird. Also niemand hat den Mund, im Endeffekt ein grosses Konzept auch gross umzusetzen. Also als Grossentwurf. Ich habe mich etwas daran gestört, dass nur die Automobilität im Vordergrund steht. Das heisst, PW oder PKW. Weil für mich gibt es ein Problemgebiet, das in der ganzen Mobilität vernachlässigt wird und das ist die Logistik. Es wird nirgends, aber wirklich nirgends darauf geschaut, wie könnte man die Logistik schlanker machen, koordinierte Logistiksysteme verwenden. Das heisst, wenn ein Lieferant, also wenn ein Geschäft etwas bestellt bei verschiedensten Lieferanten, dann kommen verschiedenste Lieferanten und das gibt nicht eine Lieferung. Die Stadtlogistik, also wenn ich sehe, was hier am Morgen für Lieferwagen herum stehen und wir reden nicht nur von der Anlieferung, wir reden auch von der Abfuhr. Hier sind drei oder vier Abfuhrunternehmen, die fahren die gleiche Strasse herunter. Vielleicht haben sie einen Auftrag, vielleicht haben sie 40 Aufträge in der gleichen Strasse, aber vier verschiedene Abfuhrunternehmungen fahren dort vorbei. Ich verstehe das nicht. Und niemand will die Logistik in dem Sinne, vielleicht weil es auch ein Pilotprojekt wäre, optimieren. Wenn man dort einen Schritt weitergehen würde, dann könnte man sich ja überlegen, ob man nicht eine unterirdische, vollautomatisierte Auslieferung an verschiedenen Standorten machen würde. Analog ein Grosslager, Grossregallager, das vollautomatisiert ist. Dann hätte man eigentlich so genannte Einspeispunkte und die Ware würde automatisch von dort n den Zielort kommen und ich hätte den ganzen Liefer- und Abfuhrbereich nicht. Also wenn ich schaue Spital hier in Basel, hat unterirdisch ein grosses Wegenetz, wo alle Fahrzeuge automatisiert ihren Standort erreichen. Sie bringen saubere Wäsche, sie holen schmutzige Wäsche. #00:07:41-0#

#00:07:41-3# Interviewer: Ist das so? #00:07:41-8#

#00:07:41-9# Person 1: Das ist so. Alles unterirdisch. Vollautomatisch. Warum nimmt man nicht so etwas für ein Logistiksystem. Auslieferung an die Geschäfte, abholen, einem leeren Wagen könnte

man Leergutabfall wieder mitgeben. Es gibt Einspeispunkte und der Ausladepunkt ist dann der gleiche. Man könnte so innerhalb eines Systems massiv den Verkehr reduzieren. Das ist Vision. #00:08:13-7#

#00:08:14-2# Interviewer: Aber das ist auch gut so. Darum geht es auch in der ganzen Befragung. Wenn Sie mir vielleicht mal, weil diese Idee wurde schon einmal angesprochen, das war aber immer mit 'Vision' und 'das ist Zukunft' verbunden, aber ich sehe, Sie haben sich auch schon Gedanken darüber gemacht, wie das grundlegend aussehen könnte. Können Sie mir das vielleicht etwas detaillierter schildern, wie man zum Beispiel diese Einspeispunkte machen könnte, wie das aussehen könnte, wäre das irgendwie punktuell in einer Stadt oder müsste man erst einmal schauen, welche Punkte das wären, um das optimal zu gestalten? #00:08:52-8#

#00:08:52-9# Person 1: Als Rahmenbedingung bräuchte es ein unterirdisches System. Sei das jetzt, also wir kennen ja von den Infrastrukturenleitungen, sei es Wasser, Gas, Abwasser, sogenannte Leitungstunnels. Da muss man nicht jedes Mal eine Aufgrabung machen sondern die Leitungen liegen in diesen Tunnels. Das heisst, man müsste ein Tunnelsystem erstellen, was sicher etwas kosten würde und dann mit dem die Hausanschlüsse, das wäre aber, meistens im Untergeschoss und dort sind ja auch meistens die Lager. Die Fahrzeuge, also ich nenne jetzt wieder das Beispiel Kantonsspital, da ist ein Kupferdraht eingelegt, da kennt die Industrie genügend vollautomatisierte Fortbewegungsmittel, die am Einspeispunkte mit dem Strichcode eingelesen wird und dann wird es automatisch ausgeliefert. Es bedingt eine hohe Investition. Man würde aber dadurch den Verkehr aus dem gewünschten Gebiet wegnehmen. Einspeispunkte wäre im Prinzip wie jede Anlieferungshalle, das normal mit Palettrollis das ausgeladen werden kann auf die diese Wagons umgeschichtet wird und dann los. Genau gleich kommt es wieder zurück, geht zum Beispiel in grosse Abfallcontainer und die werden dann einfach geholt, wenn sie voll sind oder ausgetauscht und dann die vollen holen. Es hätte aber mit dem ganzen Denken, also zurzeit geht jeder davon aus, es wird mir zum Haus geliefert. Das braucht einen komplett anderen Denkansatz wie man es heute hat, eine Lösung, eine gesamtheitliche Lösung, wie man es angehen könnte. #00:11:13-4#

#00:11:13-5# Interviewer: Dieses Umdenken, müsste das gesellschaftsweit passieren, also auch die Einwohner müssten da umdenken oder die Gewerbe oder die Politik? #00:11:28-6#

#00:11:28-8# Person 1: Hauptsächlich die Gewerbe und im Endeffekt auch die Politik, die bereit ist dort Investitionen zu tätigen. Es ist ein weiterer Punkt den ich habe und da kommen wir auch noch darauf. Die Verkehrskulturen, das Verkehrsverhalten. Wir sind auch an dem Punkt, wo sind die Möglichkeiten der Einflussnahme? Also wir haben die Unfallsituation, die Verkehrssicherheit auf ein hohes Level gebracht, nur mit rein baulichen Massnahmen kommen wir fast nicht mehr weiter. Wenn wir hier eine Steigerung wollen, müssen wir in die Verhaltensebene kommen: Toleranz, Respekt. Das sind gesellschaftliche Probleme teilweise. Damit wir die Verkehrssicherheit nochmal ein Level höher bekommen und wo setzt man dort an, damit die Verkehrskultur geändert werden kann und wie lange braucht es? Das sind Fragestellungen, die wir aktuell versuchen zu durchleuchten. Mit dem Auslieferungsdienst, jetzt einfach nochmal auf das Thema zurückzukommen, wir haben bis jetzt erst von der Logistik gesprochen für die Ware in die Geschäfte zu bringen. Es wird sicherlich

auch das Argument kommen: Wie kann dann der Kunde, der etwas Grösseres kauft zur Ware kommen, damit er es mit nach Hause nehmen kann, er muss doch mit dem Fahrzeug vorfahren können. Je nachdem wo man den Einspeispunkte wählt, könnte man ja auch eine Kundenlieferung direkt in das Parkhaus bringen lassen, so dass es von dort ausgelöst werden kann, ins Fahrzeug und nach Hause fahren. Der Lieferdienst, teilweise wird heute geworben, dass wenn ein Gerät diese Dimension hat, dann gibt es einen Gratislieferdienst. Das ist eine Möglichkeit. Die andere Möglichkeit: Jemand kommt, stellt das Fahrzeug in ein Parkhaus und es wird ihm dorthin geliefert und von dort kann man es mit nach Hause nehmen. Das heisst, wenn Spontankäufe geschehen, dann ist es jederzeit möglich, den Kunden soweit zufrieden zu stellen, dass er es auch mit nach Hause nehmen kann. Dort muss ein Umdenken stattfinden. #00:14:14-2#

#00:14:14-4# Interviewer: Das habe ich nicht ganz verstanden: Es wäre ein direkter Lieferservice aus dem Einspeispunkte oder direkt nach Hause? #00:14:22-0#

#00:14:22-1# Person 1: Nein. Wir nehmen das Beispiel: Sie stellen das Fahrzeug im Parkhaus Heuwaage ab und Sie sehen am Marktplatz, sei es im Globus, sei es im City ein Fernsehgerät. Das können Sie nicht unter den Arm nehmen und wenn Sie es dort kaufen, wird es elektronisch, da fragt man, wohin das gesendet werden kann, dann sagen Sie Parkhaus Heuwaage und das läuft unterirdisch dorthin. Sie halten eine Marke oder einen elektronischen Code, den können Sie dort auslösen und dann in Ihr Fahrzeug einladen. Ende. Schluss. Sie haben Ihr Produkt. Bis Sie zu Fuss vom Marktplatz in die Heuwaage sind oder auch mit dem Tram, es ist dort. Das wäre eine Möglichkeit. Städtischer Auslieferungsdienst an den gewünschten Punkt. #00:15:25-1#

#00:15:25-4# Interviewer: Um hier einfach mal ein Kommentar zu machen: Ich glaube mit dem Verkehrskonzept autofreie Innenstadt könnte man schon längerfristig oder mittelfristig sogar dazu beitragen, dass die Geschäfte oder das Gewerbe, das mit solchen Gütern handelt oder solche Güter verkauft, langfristig oder mittelfristig auch weggetrieben wird. Weil wenn Sie merken 'Ok, ich kann diesen Lieferdienst hier nicht gestalten oder Leute können nicht mit dem Auto kommen, dann muss ich eigentlich aus dem Zentrum der Stadt irgendwo in ein anderes Quartier umziehen'. #00:16:10-5#

#00:16:10-6# Person 1: Nein, um das geht es nicht. Die Geschäfte könnten ja den Standort halten und der Kunde, der ja so oder so nicht mehr in der Innenstadt fahren sollte, weiss 'ich kann in die attraktive Innenstadt mit vielen Geschäften kommen und die Ware, die ich kaufe, die kann ich gleich mitnehmen, ab dem Ort, wo ich mein Fahrzeug parkiert habe'. Das heisst nicht, dass die Geschäfte rausgehen müssen sondern dass die Dienstleistung da ist, dass wenn ich etwas sehe, kann ich es auch mitnehmen. Um das geht es. Und ich denke, da sind die Geschäfte noch zu wenig innovativ. Wir haben ja das Problem, topografisch gesehen, dass wir keine Parallelstrasse haben wie grosse deutsche Städte. Wenn die Anlieferungen haben, haben sie die Fussgängerzonen und parallel dazu haben sie Strassen, dass sie von hinten anliefern oder auch ausliefern können. Das haben wir nicht. Also brauchen wir innovative Systeme, die so etwas anschauen. Und da fehlt dann aber die Kooperation unter den Geschäften. Da kommt wieder das Partikularinteresse nur für sich und nicht eine gemeinsame Sache. Ich denke dort muss auch ein Ansatz gefunden werden, dass man gemeinsame Konzepte angeht und nicht nur einzelne Anliegen versucht abzudecken. #00:17:49-6#

#00:17:49-7# Interviewer: Wie könnte man das herbeiführen, dass diese Partikularinteressen nicht so in den Vordergrund gestellt werden sondern es kooperativ zu lösen? #00:17:58-3#

#00:17:58-4# Person 1: Das ist etwas, und da komme ich auf ein anderes Problem. Sie haben mich gefragt, was sind Hindernisse, die ein Konzept zur Umsetzung erschweren. Ich sage es mal so: Wir haben fast zu viel Demokratie. Ich meine das in dem Sinne, da könnten wir zum Beispiel über ein Konzept abstimmen. Der Volksentscheid wählt 'ja', man will ein solches Konzept. Und dann bei der direkten Umsetzung besetzen so viele Einsprachemöglichkeiten, dass eigentlich Umsetzung wieder verhindert wird. Eigentlich erlebt haben wir das mit dem Verkehrskonzept Innenstadt. Eigentlich wollte man keinen Verkehr mehr in der Innenstadt. Da kam das Gewerbe, da kamen die Behindertenverbände, da kamen diese und jene. Am Schluss ist es nicht mehr das, was es eigentlich sein sollte, weil einfach zu viel, ich sage mal so, einfach zu viel Demokratie, zu viel Mitsprache im Endeffekt da war. Das hindert daran grosse, innovative Verkehrskonzepte anzugehen und da reden wir nicht mehr nur von PW, denn auf das schiesst man jetzt am meisten. Wenn man aber den Modalsplit anschaut, was haben wir noch? 40 Prozent PW und wenn man den um zehn Prozent reduzieren wollte, über alles gesehen müsste man ungefähr 50 Prozent ausschliessen. Mit dem Modalsplit den wir haben, würde es den, aber die Stadtlogistik will man nicht mal aufgreifen. Daran störe ich mich. Es gibt andere Orte, wo man mehr oder auch etwas erreichen könnte. #00:20:15-0#

#00:20:15-2# Interviewer: Um bei dieser Citylogistik oder diesen innovativen Auslieferungsdiensten noch kurz zu bleiben: Ist das im Gespräch oder ist das nur am Rande behandelt worden? #00:20:34-0#

#00:20:34-2# Person 1: Ich habe schon zwei, drei Mal aufgenommen und alle sagen 'das ist zu gross, das ist zu komplex' und es ist wieder vom Tisch. Es will niemand bearbeiten, weil es vielleicht auch ein unbekanntes Gebiet ist. Ich erwarte eigentlich für Verkehrsplanung, dass man alle Aspekte immer wieder anschaut. Das ist aber ein Aspekt, den man nicht. Da heisst es 'ja, das sind auch die Privaten, die dafür zuständig sind, die Verwaltung nicht'. Ich denke es braucht beides. Es braucht die Privaten und die Verwaltung, um grosse Konzepte verwirklichen zu können. Das geschieht in dem Sinne nicht. #00:21:22-1#

#00:21:22-4# Interviewer: Was müsste Ihrer Meinung nach passieren, damit eine solche Idee doch bearbeitet werden könnte? #00:21:33-5#

#00:21:33-8# Person 1: Ich denke da braucht es Visionen. Aber echte Visionen. Nicht nur Leitbilder sondern Visionen auf der obersten Ebene zwischen Gewerbe und Politik, damit die Rahmenbedingungen geschaffen werden, dass man das will. Das wäre ein Konzept, das zehn, 20 Jahre braucht als Vorbereitung, weil das kann man nicht, nicht nur als kleinen Versuch machen. Wenn, dann müsste konsequent mit einer Vision arbeiten. Wie es jetzt zum Beispiel mit der Bahn, die sie unter der Stadt durch planen. Herzstück. Dort arbeitet man an einer Vision. Schritt für Schritt geht es in die Richtung und so müsste es eigentlich auch bei einem Logistikkonzept für eine Stadt sein. #00:22:46-3#

#00:22:46-5# Interviewer: Aber eigentlich sind sich alle einig, dass der Güterverkehr und das die Logistik der Stadt eigentlich auch der Zwangsverkehr ist, der immer stattfindet und immer da bleiben wird. #00:22:56-8#

#00:22:57-0# Person 1: Genau darum müsste man es angehen. Genau darum, weil man weiss, die Stadtlogistik ist essentiell für das Überleben des Gewerbes und die Attraktivität in der Stadt. Aber warum wird das nicht thematisiert, warum wird das nicht angegangen? Das sind etliche 1.000 Transporte, die wir hier haben. #00:23:26-6#

#00:23:26-6# Interviewer: So am Rande: Haben Sie dazu bestimmte Statistiken, die ich mir anschauen könnte. Das wäre natürlich sehr interessant. #00:23:36-7#

#00:23:36-7# Person 1: Nein, von der Zählung da haben wir nichts. #00:23:41-9#

#00:23:41-9# Interviewer: Kann man irgendwie sagen, wie viel Prozent des Tagesverkehrs es ausmacht? Gibt es eine Faustregel oder? #00:23:49-6#

#00:23:49-7# Person 1: Da müssten Sie beim Amt Mobilität nachfragen, weil die machen die Verkehrszählungen. Aber wenn man einfach schaut, wie viel Tonnen nur Tonnagen die es braucht damit die Versorgung organisiert ist. Jetzt haben wir aber erst die Versorgung. Die Entsorgung kommt ja auch. Man kann das, ein anderes simples System, um Parallelitäten zu ziehen, Trinkwasser wird ja auch nicht in Kanister oder in Tanklastwagen angeliefert. Da hat man ein Leistungssystem gemacht. Gut, Trinkwasser ist einfacher zu transportieren. Aber wenn man das Wasser ins Haus bringt, braucht es auch wieder eine Abwasseranlage. Dort muss man zwei getrennte Systeme haben. Für die Logistik könnte man ein System haben. Auf dem gleichen Fahrzeug das statt leer zurückfährt, könnte man auch entsorgen. Aber im Denken, das ist Gleiche, ich möchte da eine Parallelität ziehen: Es ist ja enorm mit welchem Aufwand das Leute sich versorgen, aber eigentlich kümmert sich niemand um die Entsorgung. Wenn ich es anschaue, es ist ja enorm, wie viel Fläche für den verkauf von Produkten zur Verfügung stehen und wie wenig Flächen zur Verfügung stehen zum Entsorgen. Da betreiben Leute einen riesen Aufwand, um ein Sofa zu kaufen, um es nach Hause zu bringen und dann stellen sie das alte Sofa vor die Türe, weil nämlich mit der gleichen Sorgfalt, wie man ein neues Sofa kauft auch den Gedanken dazu macht, es zu entsorgen. Das fehlt bei unserem Denken. Entsorgung ist an einem ganz kleinen Ort. Sage ich mal. Gut, ich war auch eine Weile zuständig für die Stadtreinigung, darum kenne ich diese Problematik. Es ist unverhältnismässig: Die Verkaufsfläche, also die Versorgungsfläche zur Entsorgungsfläche. #00:26:15-8#

#00:26:16-0# Interviewer: Das müsste eigentlich in so einem Life Circle drin sein. Wenn man kauft, dann muss auch der Verkäufer eine Option bieten, wenn die Lebensdauer zu Ende ist, dass man das auch entsorgt. #00:26:29-9#

#00:26:30-0# Person 1: Die Entsorgungsgebühr ist drin. Auch, man könnte sämtliche Elektrogeräte in den Laden zurück bringen. Die müssen es zurücknehmen, aber die Leute sind nicht bereit, es in den Laden zurück zubringen. Sie stellen es lieber vor das Haus. Das ist so ein bisschen die Mentalität dahinter. Das ist eine Verhaltensänderung, das ist eine Kulturfrage und wo setzt man dort an, dass das Verständnis kommt. Als die Grünen Ökologie aufwarfen als Thema auf der politischen Ebene, wurden sie belächelt. Inzwischen haben alle Parteien in irgendeiner Form Ökologie in ihren Programmen drin. Das braucht 20, 30, 40 Jahre. Und so ist es auch mit neuen, echten neuen Verkehrskonzepten. Die brauchen so lange, weil es ist eine Kulturfrage, die da verändert werden muss. #00:27:36-0#

#00:27:36-1# Interviewer: Bei diesen kulturellen, verhaltensbezogenen Änderungen, die Sie jetzt auch gerade angesprochen haben und die Sie vorhin auch in den Vordergrund gestellt haben, was glauben Sie: Sie haben gesagt Visionen, das ist das eine, damit halt da oben auch auf der gleichen Augenhöhe gearbeitet wird, aber um diese Verhaltensänderung herbei zuführen bei den Leuten, also bei der Masse, wo sehen Sie da Stellschrauben? Wie könnte man das machen? Wie könnte man das bewirken? Oder welche Instrumente stehen Ihnen zur Verfügung? #00:28:09-1#

#00:28:09-2# Person 1: Das ist genau das, was wir zurzeit, ein Projekt darüber haben, um das herauszufinden. Wo müssen wir, wo haben wir Schrauben, an denen wir drehen können und die Wirkung machen und wo muss ich drehen, damit ich hier eine Wirkung habe? Wir haben, ich meine, zu einem grossen Teil, instrumentalisiert, wo wir direkte Wirkung haben. Wir kennen aber das Umfeld, wo wir indirekt eine Wirkung erzielen können noch zu wenig und dem wollen wir jetzt nachgehen. #00:28:42-9#

#00:28:43-1# Interviewer: Diese direkten Massnahmen, das sind wahrscheinlich irgendwelche finanziellen Sachen? #00:28:47-3#

#00:28:47-5# Person 1: Ja und auch die Instrumente bei der Verkehrssicherheit, die Infrastruktursicherheitsinstrumente. Da sind wir gut dokumentiert. Arbeiten bereits, teilweise auch in Vorreiterrolle mit diesen Instrumenten in der Schweiz. Aber die indirekten, also das Fehlverhalten von Velofahrern, die das heute als legale Handlung ansehen. Wie kann ich die Kultur ändern, dass das nicht mehr geschieht? Nur mit Repression kann ich dort nicht etwas erreichen. Es muss ein Verständnis dafür sein, dass man das nicht macht. Es hat etwas mit Respekt zu tun, das System verstehen, dass wenn ich mich fehl verhalte, dass ich eine Bedrohung für andere bin. Wo die Schrauben sind, um dort eine Justierung hinzubekommen, dass wissen wir noch nicht. #00:29:51-2#

#00:29:51-3# Interviewer: Haben Sie schon Ideen? #00:29:53-2#

#00:29:53-3# Person 1: Nein. Wir werden da ein grösseres Projekt für die nächsten drei Jahre starten, den Verkehrssicherheitsplan, wo wir genau solche Sachen auch analog anderen Gebieten mal anschauen werden. Wie haben die es gemacht und was können wir dort für uns gebrauchen. Im Endeffekt wollen wir die Verkehrssicherheit erhöhen, aber das heisst, wir wollen die Verkehrskultur ändern, damit hier eine Wirkung entsteht. Verkehrskultur heisst auch Verkehrsverhalten. Heute sind ja die Kommunikationskanäle so breit. Also wo, welche Kanäle brauche ich, wenn ich welche Altersgruppe oder welche Wirtschaftsgruppe erreichen will. Das ist für uns Neuland. Das ist in der Disziplin Verkehrssicherheit in dem Sinne noch nie da gewesen. #00:31:00-1#

#00:31:00-1# Interviewer: Also jetzt die direkte Ansprache bestimmter Gruppen und die Instrumente, die einem zur Verfügung stehen. #00:31:10-1#

#00:31:10-3# Person 1: Die direkte Ansprache von Gruppen, das haben wir. Da sind direkte Wirkungen. Aber wo sind indirekte Wirkungen, damit wir hier eine Wirkung erreichen. #00:31:29-6#

#00:31:29-7# Interviewer: ich wollte nochmal kurz zu der Logistik kommen. Kennen Sie schon solche Systeme, jetzt abgesehen von dem Spitalsystem, aber jetzt gross aufgezogene Systeme in anderen Städten? #00:31:42-1#

#00:31:42-6# Person 1: In anderen Städten, nein. Ich meine aber, dass es eine Stadt gibt, die die ganze, das könnte sogar Stockholm sein, die ganze Entsorgung mit Unterdruckrohrsystemen erledigt hat. Also es heisst, ich werfe es ein und es wird per Unterdruck in die grossen Bunker eingesogen und von dort nachher in die Kehrrichtverbrennung gebracht. mit der Logistik, nein. Aber ich kenne analoge Systeme, Hamburg Containerhafen. Wenn ein grosses Containerschiff kommt, 7.000, 8.000 Container, die werden abgeladen mit einem Kran, welcher aber aus zwei Kränen besteht. Also Zwischendepot. Die ganze Verteilung der Container auf Lastwagen oder auf Standort ist vollautomatisch. Wir kennen auch das im Grosshochregallager in der Industrie. Da sage ich nur, was ich brauche und der holt das und bringt es mir. Mit dem nächsten Transport nimmt er Ware und versorgt es wieder. Es ist nicht mehr die Ordnung, wie wenn ich ein Handregal habe. Da habe ich diese Schraube hier, dieses Werkzeug da. Das Hochregallager ist völlig durchmischt, aber er weiss wo was ist. Problem ist es einfach wenn die Software abstürzt, dann beginnt man von vorne mit der Suche. Aber grundsätzlich gibt es analoge Systeme, wie sie einsatzfähig sein könnten. Man müsste sie einfach mal auf eine Stadt adaptieren. Das heisst, man müsste auch wieder in einem grösseren Rahmen denken. #00:33:37-9#

#00:33:38-0# Interviewer: Was bedeutet für Sie nachhaltige Mobilität? #00:33:44-0#

#00:33:44-1# Person 1: Nachhaltig ist auf eine längere Zeit ein stabiles System erstellen, welches sich aber auch positiv auswirkt. Also gut, Nachhaltigkeit gibt es auch negativ. Wir verwenden es meist mit positiver Entwicklung. Aber ich kann auch nachhaltig negativ sein. Ja, aber das Wort wird meist im positiven Sinne verwendet. #00:34:16-0#

#00:34:16-6# Interviewer: Glauben Sie, dass eine radikale Reduktion der Automobilität ist auch wünschenswert? #00:34:29-1#

#00:34:29-2# Person 1: Ja. Ja, ist wünschenswert. Es steigert die Lebensqualität. Ich denke mit dem tiefen Mobilisierungsgrad, mal auf das Auto betrachtet, in Stadt Basel hat, im Vergleich zu anderen Städten, haben wir schon einen Schritt in die richtige Richtung getan. Wenn ich aber natürlich die Zeitschriften aufschlage, Zeitungen aufschlage, Fernsehen, was dort noch für das Auto geworben wird, dann wir einem, vielleicht ist das eine Möglichkeit Kulturveränderung herbeizuführen, da wird einem immer noch die grosse Freiheit mit dem Fahrzeug versprochen. Basel ist jetzt auch Pilot bei Mobility, dass man das Fahrzeug eigentlich überall abstellen kann. Also Carsharing war vor 15 Jahren kein Thema. Ist in der Zwischenzeit eine echte Alternative. Ich selbst habe auch kein Fahrzeug mehr. Ich brauche es nicht mehr, weil ich hier genügend Angebote habe und weil ich auch gerne mit der Bahn oder mit dem ÖV reise. Weil ich da auch Zeit habe zu lesen. Es gab eine Werbung, die mich vielleicht massgeblich beeinflusst hat. Das war etwas vor 30 Jahren. Da hat man gesehen, wie eine Person strickt, eine Person am Computer arbeitet, wie eine Hand zeichnet, wie eine Hand schreibt und dann kam der Spruch: 'Unsere Hände sind das grösste Kapital was wir haben und wollen wir das blockieren', das war am Steuerrad. Das war Werbung für die Deutsche Bahn. Und das hat was. Wenn ich im ÖV sitze kann ich was lesen, ich kann schreiben, ich kann arbeiten. Wenn ich im Auto sitze bin ich blockiert. Es hat mir geholfen, im Ansatz umzudenken. #00:37:04-1#

#00:37:04-2# Interviewer: Ja, das ist ein schönes Beispiel. Das wusste ich gar nicht, dass man schon damals... #00:37:07-8#

#00:37:08-0# Person 1: Es war die Deutsche Bahn, die diese Werbung gemacht hat. Es hat mich irgendwie fasziniert. Ja, eigentlich ist das mein grösstes Kapital, das ich habe und das ist blockiert. #00:37:17-5#

#00:37:17-8# Interviewer: Es ist schön, wie man dann den Vorteil zeigt mit einer solchen Werbung. #00:37:23-9#

#00:37:24-4# Person 1: Wir dürfen nicht davon ausgehen, dass wir alles wegbekommen. Also es wird immer ein Sockelwert an Mobilität sein müssen. #00:37:39-2#

n#00:37:39-3# Interviewer: AN Automobilität meinen Sie? #00:37:43-0#

#00:37:43-1# Person 1: An Automobilität wird immer ein gewisser, auf Null werden wir es nie bringen. Wo ist dort das Mass, dass die Freiheit noch als Freiheit wahrgenommen wird, ohne das es gesetzlich verordnet wird und mit dem automatisch ein Widerstand kommt. Das hat auch noch niemand gefragt. Eigentlich will man immer nur reduzieren, reduzieren, reduzieren, aber wo ist der Sockelwert von unten? Arbeitslosigkeit unter drei oder zweieinhalb Prozent werden wir es nie bekommen, weil es gibt immer Leute, die nicht arbeiten wollen und dadurch der Arbeitslosenkasse anfallen. Also da reden wir von einem Sockelwert. Wir haben zwei bis drei Verkehrstote pro Jahr. Wenn wir mal Null haben, ist das statisch ein Zufallstreffer. Wir werden immer zwei bis drei haben. Das ist der Sockelwert. Da müssen wir uns nicht einmal Mühe geben. Wir werden es nicht auf Null permanent bringen. Was ist der Sockelwert an Mobilität? Bis jetzt drückt man nur, aber man hat noch nie gesagt sind wir schon dort? #00:39:00-8#

#00:39:01-0# Interviewer: Was glauben Sie? #00:39:02-3#

#00:39:02-5# Person 1: Ich denke, wir bekommen es runter, aber nicht verordnet sondern das muss jetzt, wenn es weiter runtergehen muss, muss es über das Verhalten, über den Kopf, über die Kultur gehen. Und da bekommen wir, eben, dass eine ist, wir wollen uns verordnen, da gibt es Widerstand, das sind verschiedene Mechanismen, die dann zum Zug kommen. Wenn ich bereit bin und ich denke Basel hat da eine Vorreiterrolle mit dem hohen Modalsplit, den wir heute schon haben. Wir haben verschiedenste Systeme attraktiver gemacht und darum ist die Bereitschaft umzusteigen, denn ich bin heute mit dem Fahrrad oder mit dem Tram, Bus genau so schnell in der Stadt und ich habe nicht das Problem, dass ich noch einen Parkplatz suchen muss. Das ist für mich attraktiver und eine bessere Alternative, als mit dem Fahrzeug zu gehen. Nebst dem, dass wir hier in der Schweiz auch keine wirklichen Distanzen haben. Das ist in anderen Ländern, das ist in Deutschland, das ist in Amerika. Da hat man andere Distanzen bis man an einem Einkaufsort kommt aus dem ländlichen Gebiet. Innerhalb der Stadt sind das keine Distanzen. #00:40:29-5#

#00:40:29-7# Interviewer: Wenn man New York sich anschaut, hauptsächlich Manhattan, da gibt es eigentlich auch keine Automobilität in dem Sinne, weil man kennt diese ganzen Leitbilder, dass es immer voll gestopft ist, aber wenn man es sich anschaut, dann sind das nur Taxen darum fahren und die Leute eigentlich nur mit dem öffentlichen Verkehr dahin kommen. Aber nur aufgrund dessen, also das

ist nur meine persönliche Meinung, das es halt so eng ist, die können auch nicht mehr wachsen. Es ist auch begrenzt. Und Basel hat eine ähnliche Struktur, könnte man sagen. #00:41:05-8#

#00:41:06-0# Person 1: Also das ist die Gegentheorie zur Verkehrssicherheit. Wenn ich das Verkehrschaos mache, habe ich auch keine Unfälle. Weil man kann sich gar nicht bewegen, man kann keine schnellen Geschwindigkeiten fahren, also geschieht auch weniger. Und wenn etwas geschieht, ist es im kleinen Rahmen. Etwas Blechschaden, weil ich die Kräfte gar nicht aufbringe für grosse, schwere Unfälle. Hört mein Chef nicht gerne, obwohl das ist die andere These. #00:41:37-9#

#00:41:38-4# Interviewer: Aber das hat er gestern erwähnt. #00:41:39-8#

#00:41:40-1# Person 1: Diese Chaostheorie, also das Chaosmanagement wäre auch eine Möglichkeit. Also wenn wir einen Unfall haben auf der Autobahn. Der ganze Verkehr auf der Autobahn, das ist die zweite meistbelastete Strecke der Schweiz, Durchgangsautobahn, wenn der über die Stadt ausweicht, dann haben wir hier das Chaos. Dann geht nichts mehr oder nur noch ganz langsam. Dann haben wir auch keine Unfälle. Das will aber niemand hören. Das wäre die Gegendarstellung mit dem vergleich Manhattan. Wir könnten es auch so eng machen, dass es effektiv nicht mehr attraktiv ist. Und dann werden automatisch andere Systeme. Eben, wo setze ich nun den Hebel an? Mache ich das Chaos, dann zwinge ich die Leute aus einem anderen Grund ihr Verhalten zu ändern. Was muss ich machen, das Verhaltensänderung geschieht? Und da gibt es verschiedene Ansätze. #00:42:46-0#

#00:42:46-2# Interviewer: Klar, wenn man jetzt den Verkehr reduziert, aber dann auch nichts mit den Strassen macht, dann denke ich, dann sind die Strassen frei, dann komme ich halt mit dem Auto in die Stadt. Das hat so einen Rebound Effekt. #00:43:01-3#

#00:43:01-5# Person 1: Da sind wir jetzt eben dran. Was ist die Balance? Jetzt wird hier alles 30 gemacht, 30 Stundenkilometerzonen. Ds heisst, wir müssen aber auch Anpassungen am Strassenbild machen damit ich dann auch 30 Stundenkilometer fahre. Weil wenn ich eine zu breite Strasse habe, nur mit der Signalisation fahren die Leute noch nicht 30. Da gibt es genügend Beispiele. Also das heisst, ich muss das Strassenbild entsprechend anpassen. #00:43:29-8#

#00:43:30-0# Interviewer: Wie macht man das? #00:43:31-0#

#00:43:31-1# Person 1: Da gibt es Fahrspurverschmälerungen, Einführen Velogegenverkehr, versetzte Parkierungen. Da gibt es verschiedene Möglichkeiten. Wenn es eng wird, dann fahren die Leute automatisch langsamer. #00:43:50-3#

#00:43:50-4# Interviewer: Haben Sie noch andere Beispiele? Wir haben dann die Logistik sehr ausführlich betrachtet. #00:44:00-0#

#00:44:00-2# Person 1: Ja, es gibt noch ein Thema von der Mobilität her, dass man es vielleicht auch entsprechend der Aktivität zuordnet. Also ich habe den Berufsverkehr. Die Person, die am Morgen vom Wohnort zum Arbeitsplatz geht. Ich habe die Logistik. Darüber haben wir gesprochen. Ich habe auch das Konsumieren, also einkaufen gehen, in die Stadt gehen. Und ich habe auch Freizeit. Das

sind andere Personengruppen, andere Personenkreise. Braucht es auch andere Kanäle, um diese anzusprechen. Ich habe auch unterschiedliche Zentren. Wir reden immer nur von Stadt, aber irgendwie ist Einkaufsbereich, irgendwo ist Arbeitsortbereich. Also wenn wir jetzt nur das Beispiel nehmen: Campus von Novartis oder das Hochhaus der Roche. Das wird so und so viel mehr Berufsverkehr geben. Wie wird der bewältigt? Man sagt einfach 'man baut da ein Hochhaus, eine Tiefgarage'. Aber der Verkehr, die Achsen dorthin müsste man jetzt auch anschauen. Also diese Auswirkungen, die werden teilweise zu spät erkannt. Was heisst Freizeitverkehr? Wo? Also hier in Basel ist die Steinenvorstadt, Barfüsserplatz, das ist der Ort um auszugehen. Ich rede nicht von #00:45:33-3# (Wort). Aber dort sind fast alle Kinos, für Auswärtige ist das die Kinostrasse. Dort kommen sehr viele Personen für Freizeitaktivitäten in die Stadt. Die Freizeitaktivität ist dann aber erst um sieben Uhr, samstags bis vier Uhr sonntags. Teilweise sind die Zeiten verschoben. Teilweise sind sie parallel. Man redet nur über Verkehr. Aber man ordnet den Verkehr nicht den Aktivitäten zu. Und ich denke, dass wäre auch mal ein Thema. #00:46:18-9#

#00:46:19-0# Interviewer: Dass man entsprechend dann auch agiert und flexibel die Mobilität gestaltet beziehungsweise die Verkehrsentlastung. #00:46:31-7#

#00:46:31-9# Person 1: Ja, vielleicht bekommt man es auch hin, dass man verschiedene Aktivitäten nacheinander und dann heisst es: 'Bedarf ist aber nur für das'. Das heisst, dass Parkhaus Heuwaage, teilweise ist es für den Berufsverkehr, tagsüber ist es für den Einkauf, für Konsum und abends ist es dann für den freizeitverkehr. Dort habe ich Folgeaktivitäten, die nacheinander kommen. Problematisch wird es, wenn ich Freizeit und Konsumieren über einander lagere. Dann habe ich zwei Aktivitäten, die gleichzeitig passieren und dann habe ich zwei verschiedene Interessensgruppen und doppelte Verkehrsmenge, eigentlich. Weil es ja nicht die Gleichen sind, die konsumieren und Freizeit wollen. #00:47:21-5#

#00:47:21-7# Interviewer: Sie meinen, dass man das intelligenter Steuern könnte? #00:47:26-0#

#00:47:26-2# Person 1: Das könnte man steuern, wenn man konkrete Zahlen hat, um diese auseinander zu halten. #00:47:32-6#

#00:47:32-8# Interviewer: Ich wollte nur kurz über dieses Stieg-Um-Konzept sprechen und über die Umsetzung oder was Sie gerade auch am Anfang erwähnt haben, dass manchmal auch der Mut fehlt, da wirklich Sachen durchzusetzen, weil sonst werden sie verwässert. Das hat man beim Verkehrskonzept Innenstadt gemerkt. Da haben Sie das Beispiel gebracht. Beim Stieg-Um habe ich das Gefühl, dass es auch ungefähr so ist oder das es auch gerade verwässert wird. Jetzt sagen die Leute, dass wir fast 2015 haben und bis 2020 sieht es nicht so optimistisch aus, dass diese zehn Prozent Reduktion erreicht werden. Was glauben Sie, wo sind dann dort die Hindernisse, auf der einen Seite und auf der anderen Seite, wie könnte man das besser gestalten beziehungsweise wo sind die Stellschrauben, um die öffentliche Akzeptanz sicher zu stellen? #00:48:39-2#

#00:48:39-2# Person 1: Das ist jetzt aber rein meine persönliche Meinung. Stieg-Um findet auf einem relativ hohen akademischen Level statt. Der Einbezug, der Leute, die eine Umsetzung von Stieg-Um unterstützen könnten, der wurde ein bisschen vernachlässigt. Sei es die politische Ebene, man hat verschiedene Sektoren, Massnahmen hat sie beurteilt, aber ein grosses Konzept, wenn man

schon auf rein theoretischen Wert machen will, über das ganze Thema, dort hat man nur die Automobilität betrachtet. Man hat die anderen, dort habe ich auch Stadtlogistik eingebracht und man wollte es nicht aufnehmen. Stieg-Um ist für mich, gut die Volksinitiative oder die Städteinitiative hat nur den Automobilverkehr berücksichtigt oder im Visier gehabt. Aber warum kann man dann nicht sagen: 'Ja, eigentlich meinen wir die ganze Mobilität exklusive ÖV und Radfahren. Also alles was Automobilität, Stadtlogistik' um es dann als grosse Vision hinzubekommen und eigentlich das Endprodukt von Stieg-Um fehlt mir die Vision. Man hat Einzelmassnahmen, Massnahmenpakete schön aufgelistet, bewertet, ist zum Schluss gekommen, dass es eigentlich gar nicht möglich ist, hat aber Bereiche bewusst nicht bearbeitet, wo vielleicht auch Potential drin gewesen wäre. #00:50:40-6#

#00:50:40-8# Interviewer: Das heisst, die grosse Vision im Sinne von 'Wie sieht Mobilität in Basel-Stadt in 2020'.. #00:50:50-6#

#00:50:50-7# Peron 1: Wie sieht die Mobilität 2050 in Basel aus? Hätte man 35 Jahre, um dorthin zu arbeiten. Mit dem Herzstück, da hat man eine Vision gehabt. Ist am Arbeiten daran, kommt Schritt für Schritt näher. Am Schluss wird es auch Geld kosten. Und genau so könnte man Visionen angehen oder müsste man angehen. Auch als politisches Ziel. Auch als Richtung, wo die Verwaltungstätigkeit sich hin entwickeln muss. Die Bearbeitung, die Vorbereitung, damit eine Vision umgesetzt werden kann. Weil irgendwann wird es zum Leitbild, irgendwann wird es zu einer übergeordneten Zielsetzung und irgendwann ist es ein Handeln. Also wenn ich keine Vision habe, kann ich es auch nicht runter brechen. #00:51:52-7#

#00:51:52-9# Interviewer: Das hört sich so an, als ob Stieg-Um so eine kurzfristige Gegenbewegung gewesen ist. #00:52:02-0#

#00:52:02-1# Person 1: Also ich habe Stieg-Um am Ende so empfunden, dass es eigentlich eine Realitätsanalyse ist, aber nicht ein Projekt. Gut, man kann daraus Konsequenzen ziehen und sagen: 'Dort haben wir noch etwas zu wenig gemacht'. Stieg-Um ist aber nicht als Vision daher gekommen sondern wirklich nur als Realitätsbericht, um kleine Korrekturen vorzunehmen und dort hat man, meine ich, auch eine Chance verpasst. Also bis heute. Vielleicht kann man es korrigieren. #00:52:48-1#

#00:52:48-2# Interviewer: Die grosse Vision, wie Stadtmobilität in Basel aussehen könnte - Wie würde Sie dann Ihrer Meinung nach aussehen? #00:53:00-2#

#00:53:00-3# Person 1: Ich denke, da müsste man wirklich Players von verschiedenen, von der politischen Ebene über den Grossen Rat auch, Verwaltungsrelevante Personen mit ins Bott nehmen, die aber befähigt sind oder die man sich befähigt, Visionen zu entwickeln. Es sind nicht alle Personen, die im Bereich der echten Visionen denken können. Und Visionen, da rede ich von 20, 30, 50 Jahren. Wie könnte es aussehen. Da gehört aber auch zum Beispiel dazu, dass man, also Volvo betreibt ja in Schweden eine Versuchsstadt, die die vollautonome Automobilität ist, da fahren die Fahrzeuge vor, bringen einen an den nächsten Ort, den man einprogrammiert hat, könnte auch übers Handy sein. Dort gibt es Visionen, die im Versuchsstadium sind. Man könnte solche Dinge anschauen. Das meine ich mit befähigen. Ich stelle es immer wieder fest im Gespräch mit Personen, dass nicht überall die Fähigkeit in Visionen zu denken vorhanden ist. Und ich will da niemanden angreifen, manchmal will

man Visionen auch nicht hören. Aber Städte, die gute Entwicklung gemacht haben, haben von Visionen gelebt. Ein Beispiel, dass wir in der Stadt haben, man kann gegen die Person sagen, was man will. Aber Vasella ich mache einen Campus, der für alle Arbeitnehmer attraktiv ist und hat den Campus gebaut und heute strömen die Leute dorthin und schauen sich das an, nebst dem, dass er gesagt hat: 'Ich will nur berühmte Architekten'. Das Mehr, auch das die Gebäude einen speziellen Wert erhalten. Das war eine Vision und als er begonnen hat, hat man fast die Hände verworfen: 'Das ist nicht möglich'. Er hat die Rahmenbedingungen geschaffen, dass die Vision verwirklicht wurde. Und der Erfolg hat ihm Recht gegeben. Er hat, das ist jetzt einfach das Beispiel, einen Campus gebaut mit der Idee, dass interdisziplinär gearbeitet wird, im gleichen Gebäude, in gleichen Teams, damit das Produkt was rauskommt, schneller durch die ganzen Versuchsreihen gehen, bereits abgesprochen sind und das im Endeffekt die Entwicklungskosten für die Medikamente kleiner werden. Eigentlich hat begonnen mit den Entwicklungskosten der Medikamente und ist dann bei der Vision Campus gelandet. Also hat er hier den Hebel angesetzt, dass es hier Wirkung zeigt. #00:56:01-6#

#00:56:01-8# Interviewer: Das die Kosten dann niedriger werden? #00:56:03-8#

#00:56:03-9# Person 1: Ja, weil bereits interdisziplinär zusammen gearbeitet wird und nicht eine Disziplin zu einem Produkt Stellung nahm. Nein, der Elektriker, der IT-Mann, der Physiker, der Chemiker und das alles auch in einem Team und entwickeln ein Medikament. Das war ein neuer Ansatz und das hat er dort verfolgt. Und dann hat er gesagt: 'Damit die gut haben, müssen die alle Geräte haben, sie müssen ein gutes Arbeitsklima haben, ein Umfeld, das stimmt' und so ist es zum Campus gekommen. #00:56:38-1#

#00:56:38-3# Interviewer: Übertragen jetzt auf die Mobilität einer Stadt - Wie würden Sie sich das wünschen oder vorstellen, dass man hier in dem Bereich ähnlich arbeitet? #00:56:50-4#

#00:56:50-5# Person 1: Ich weiss nicht ob Visions-Workshops, aber das wäre eine Möglichkeit. Das man dort Leute, die befähigt sind, Visionen zu haben und ungeachtet sämtliche zurzeit geltenden Arbeitsabläufe, die Visionen entwickeln können. Hamburg hatte eine Vision mit dem alten Hafenareal. Das ist jetzt Hafencity. Dort hatten sie eine Vision. Und als sie begonnen haben, das Areal zu planen, dachte niemand, dass das so rauskommt. Gut, das Leben fehlt noch in Hafencity etwas. Da muss man schon noch etwas arbeiten. Aber Grundsätzlich hatten die mit einer Vision gearbeitet. #00:57:45-2#

#00:57:45-4# Interviewer: Das heisst, man muss irgendwie so eine übergeordnete 'Institution', Möglichkeit bieten damit die Leute aus der Verwaltung, aus der Politik, aus der Wirtschaft irgendwie doch zusammen kommen können. Ungeachtet dieser Grenzen, die dort normalerweise tagtäglich bestehen? #00:58:05-2#

#00:58:05-3# Person 1: Da müsste man neue Lösungsansätze suchen. Vielleicht ist das schon eine Vision. Wenn man so Workshops, wie man das auch nennen will, ist ja gleichzeitig auch ein Kommunikationsgefäss. Also wenn man gemeinsam eine Vision in die Richtung entwickelt, dann ist es ja unter den Leuten das Verständnis über die Vision schon mal kommuniziert und die können das als Multiplikationsfaktor nach Aussen tragen. Weil heute, wenn gewisse Interessensvertreter an eine Infoveranstaltung kommen wird das Interesse nur in dem Sinne aufgenommen 'was müssen wir

tun, damit wir unsere Interessen wahren können'. Also die informieren sich nur, damit sie sehen, wie ihre Interessen. Aber wenn man es mal über alles hinweg stellen würde und könnte, dann könnte man vielleicht wirklich Systeme, vielleicht liege ich falsch, aber es ist erlaubt, über die Grenzen, über die Horizonte auszudenken und irgendwo kommt ein Produkt heraus, wo man sagt: 'Gut, das machen wir jetzt'. #00:59:42-5#

#00:59:42-7# Interviewer: Eine abschliessende Frage: Wo sehen Sie die höchsten Widerstände bei der Umsetzung von Mobilitätskonzepten zurzeit? Also wir haben da die Kulturverhalten angesprochen, aber wenn Sie da... #00:59:58-4#

#00:59:58-5# Person 1: Es gibt verschiedene Ebene. Weil auf der Umsetzungsebene ist es immer wieder Wechsel von Personen in den Funktionen, die unterschiedliche Haltungen haben und die teilweise die Entstehung eines Konzeptes nicht selbst miterlebt haben. Es gibt die Partikularinteressen, dass was ich vorhin mit zu viel Demokratie, also dass die Partikularinteressen in den Vordergrund gestellt werden gegenüber einem Konzept. Und ich denke, dass liegt in der Natur des Menschen, wenn es um die Umsetzung geht, Veränderungen verängstigen Leute. Wir haben ganz viele Bewahrer. Ich rede da nicht nur von der Verwaltung. Ob das nun um Eigeninteresse geht, um Gewohnheiten. Die Bewahrer sind sehr stark und das hindert manchmal daran, dass eine Veränderung statt finden kann. Ja, das sind die Punkte die ich aufgeschrieben habe. #01:01:16-6#

#01:01:16-7# Interviewer: Haben wir alles abgedeckt, was Sie aufgeschrieben haben? #01:01:18-8#

#01:01:19-0# Person 1: Ich meine, ich habe alle Punkte einbringen können. #01:01:22-2#

#01:01:22-4# Interviewer: Weil sonst, wenn Sie noch glauben, dass Sie noch etwas haben, was wichtig für mich wäre, dann haben Sie jetzt noch die Möglichkeit. Ansonsten würde ich jetzt an der Stelle... #01:01:48-1#

#01:01:48-3# Person 1: Einen Punkt habe ich noch. Es werden immer wieder sogenannte Konzepte ausgearbeitet. Das sind meistens aber Fachkonzepte und es fehlen Konzepte oder Arbeitspapiere als Begleitkonzepte. Sei es Informationskonzepte, sei es Finanzierungskonzepte. Man hat die Leitidee, aber was braucht es, damit die Leitidee komplett umgesetzt werden kann? Und wenn man dann falsch kommuniziert, ist das Konzept schon mal abgeschossen oder die Finanzen. Also erlebe das manchmal, dass Konzepte nur Fachkonzepte sind, aber nicht gesamtheitliche Konzepte. Also der Ansatz fehlt mir etwas. Stieg-Um nochmals. Eigentlich wollte die Verwaltung zusammengezogen als Fachspezialisten, es wurde aber extern erarbeitet. Das heisst, wo ist im Endeffekt auch die Identifikation? Es ist ja nicht ein Produkt. Doch es wurde ein Produkt abgegeben. Ende. Und jetzt sollen wir das umsetzen. Wie? Es wurden nur Massnahmen aufgezeigt, wo Möglichkeiten wären. Aber wie konkret. Da fehlt mir persönlich die Identifikation, damit ich es umsetzen kann. Drum habe ich gesagt, ein sehr akademische Ansatz oder ein sehr hoher Ansatz. Das wären meine Punkte gewesen.

#00:04:49-2# Interviewer: Kommt es da oft zu Diskrepanzen, die Sie erwähnt haben, zwischen den Fachabteilungen (in/und) dem Finanzdepartement? #00:04:55-8#

#00:04:56-4# Person 1: Ja, die gibt es schon. Vor allem auch zum jetzigen Zeitpunkt, wo verstärkt die Investitionen priorisiert werden. Da stehen auch Verkehrsinvestitionen in direkter Konkurrenz zu Investitionen in Universität, Schulen oder in die Kultur oder innerhalb der Strassen. Da gibt es begrenzte Mittel und entsprechend wir müssen garantieren, egal aus welchem Fachbereich, die Projekte gleich oder zumindest sehr ähnlich geprüft werden, dass sozusagen eine Gleichbehandlung vorliegt. Klar, da gibt es immer wieder Projekte, wo es zu Diskussionen, zu Fragen kommt. Umsetzungsdauer ist auch oft so ein Punkt, dass man halt sagt: 'Später, langsamer', damit wir auch finanzpolitisch die Last tragen können. #00:05:48-8#

#00:05:49-1# Interviewer: Könnten Sie mir vielleicht über die Prozess der Finanz- oder der Investitionsrechnung nochmal schildern, wie er aussieht? Macht man dann eine Kosten-Nutzen-Analyse oder haben Sie da eine spezifische Vorgehensweise oder wie ist das zu verstehen? #00:06:07-0#

#00:06:07-5# Person 1: Wenn es rein betriebswirtschaftlich wäre, dann wäre es ja einfach. Da könnte man mit unseren Methoden, wenn der Nutzen sozusagen klar quantifizierbar wäre, wäre das nicht schwierig. Es gibt Projekte, wo das der Fall ist, aber bei Verkehrsprojekten wird der Nutzen selten ganz klar in Franken ausgedrückt. Von dem her geht es da stärker um die Fragen, es werden schon Nutzenüberlegungen nachgeprüft, aber es ist eher ein #00:06:33-8# (Wort) Prozess und nicht eine schematische Investitionsrechnungskalkulation. Wir haben auch schon versucht den Nutzen zu quantifizieren, aber meistens hat man dort dann schon die Differenz auch zu dem Fachdepartement. Von dem her ist es eher eine fallbezogene Betrachtungsweise. Sind alle Kosten ausgewiesen, gäbe es andere Möglichkeiten. Sind die Kostenteile nachvollziehbar, eben auch in bikantonalen oder auch mit Agglomerationsprojekten haben wir genügend Mittel, um das finanzieren zu können. Wir wissen schon, dass die Fachleute in den Departementen sitzen. Aber jetzt bei der Strasseninitiative, wo es darum geht, die Fussgänger, die den ÖV und den Veloverkehr attraktiver macht, da haben wir dann eher darauf tendiert, dass man die Umsetzungsfrist länger macht, damit man nicht bestehende Infrastruktur vernichten muss, die eigentlich noch nicht erneuert werden muss sondern das man sich verstärkt an den normalen Lebenslauf der Infrastrukturen hält und dann, wenn sowie so eine Erneuerung oder Sanierung stattfinden muss, dass man auch dann gleich die Umgestaltung und die neue Infrastruktur aufsetzt. Da sind wir halt auch so ein bisschen stärker bei der Erhaltungsplanung und das Fachdepartement möchte vielleicht schneller umsetzen. Das sind so Orte, wo es zu Differenzen kommt. Oft werden wir auch von der Politik getrieben, also vom Parlament. Zum Beispiel der Rahmenkredit für den Tramausbau, da gab es eine Volksinitiative und der Gegenvorschlag war dann bei 200 Millionen und das Parlament hat das dann auf 350 Millionen erhöht. Das Fachdepartement wollte es nicht. Wir wollten es nicht. Aber jetzt haben wir diese 350 Millionen mit der Erwartung, dass wir das in Schienen giessen. Das Parlament ist da oft sehr investier freudig. Weil sie das Einzelprojekt sehen und nicht das Ganze. #00:08:47-1#

#00:08:47-3# Interviewer: Welches Projekt war da jetzt gemeint? #00:08:50-3#

#00:08:50-5# Person 1: Das ist kein konkretes Projekt sondern da gab es einfach eine Initiative, die gesagt hat: 'wir wollen mehr Tram und wir wollen das vor allem über eine Brücke'. Die Johanniterbrücke. Die Tramverbindung gab es früher mal, wurde dann irgendwann heraus gerissen und jetzt fährt eine Buslinie, die relativ hoch frequentiert ist. Unsere Nutzen-Kosten-Analysen und auch die des Fachdepartements haben eigentlich gezeigt, dass das eigentlich nicht das vordringlichste Projekt ist. Es ist sehr teuer über die Brücke zu gehen mit der Schiene und das war nicht in den Vorschlägen. Auch nicht des Fachdepartements. Und man hatte das Parlament, die wollten das und hatten einen Rahmenkredit vorgeschlagen, eben diese 200 Millionen. WO man sagt, das brauchen wir für Ausbauten in der Schieneninfrastruktur und das Parlament hat einfach gesagt, wir geben dir gleich 350 Millionen, damit du noch mehr ausbauen kannst. Aber welche Projekte das jetzt konkret sind, dass muss auch das Fachdepartement, sie haben jetzt das Tramnetz 2020 als Studie, jetzt müssen sie zeigen, wo macht es am meisten Sinn, wo ist es am dringlichsten, dass diese Gelder hinfliessen. #00:09:58-7#

#00:09:58-9# Interviewer: Das ist aber interessant. Es gab doch diese zwei Tramprojekte in Basel. Einmal Margaretenstich und Erlenmatt. #00:10:11-2#

#00:10:11-6# Person 1: Das Erlenmatt wurde von uns geprüft, wird als gut befunden, hat auch im Regierungsrat und im Grossen Rat eine Mehrheit gefunden und in der Volksabstimmung haben die Gegner sehr stark auf den Frankenbetrag pro Meter umgerechnet, das kritisiert. Und die Mehrheit der Bevölkerung hat dann gesagt: 'Wollen wir nicht'. Es war eine knappe Mehrheit, aber es war eine Mehrheit, die gesagt hat, wir wollen das nicht. Es ist schon ein Zeichen, dass man auch Investitionen in Projekte trotzdem auch gut begründen muss. Der Margaretenstich, da sind sich eigentlich viele einig, dass das Sinn macht. Da war die grosse Schwierigkeit, weil der Nutzen vor allem in Baselland liegt und die Infrastruktur zum grossen Teil in der Stadt. Da war halt lange der Kampf, wer das finanziert. Mit dem alten Territorialprinzip, dass jede Gebietskörperschaft den Teil auf seinen Boden finanziert, bekommt man einfach keine optimalen Lösungen, weil rein für Basel genommen optimiert, würde ich das dann nicht bauen. Es macht erst Sinn, wenn ich eine regionale Perspektive einnehme und die Gesamtregion optimiere und dann kommt man zu dem Schluss, dass es was bringt und da muss man dann den Nutzen, die dann dahinten im Baselland, im Leymental und in Solothurn sind, denen muss man dann auch zeigen: 'hey, du hast einen grossen Nutzen, wenn dein Anschluss an den Knotenpunkt an den Bahnhof SBB verbessert sich stark. Deshalb musst du auch nicht mitfinanzieren, auch wenn es nicht auf deinem Territorium liegt'. Und da ist dann die Schwierigkeit, der funktionale Raum ist nicht mit einer Gebietskörperschaft abgebildet. Dann hat man schon zwei Veto-Player und jeder muss eine Lösung finden, die er vertreten kann und die in seinem Interesse liegt und das hat man jetzt auch gefunden. Ich gehe jetzt auch davon aus, dass es schlussendlich gebaut wird. Das ist auf der Infrastruktur und dann kommen noch die ganzen absurden Diskussionen über die Betreiberfrage. Wer fährt dann drüber? Und weil jede Gebietskörperschaft eine eigene Tramunternehmung hat, für jede Gebietskörperschaft das natürlich seine darüber fährt, das hat das Projekt vor allem auch stark verzögert. Diese Diskussion, ob die Trams gelb oder grün sind. Aus ökonomischer Sicht ist das dann nicht nachvollziehbar, aber es wird ja nicht alles ökonomisch entschieden. #00:12:40-9#

#00:12:41-1# Interviewer: Können Sie mir nochmal anhand des Projektes erklären, wie man den Leuten den Nutzen aufzeigt? Das ist genau die Diskussion, in die ich eigentlich hin will. Sie haben gesagt, die Infrastruktur liegt dann in Basel-Stadt, der Nutzen in Baselland. Das sind bestimmte politische Diskussionen, die da geführt werden, aber wie kann man den Nutzen (Wort)? #00:13:09-5#

#00:13:10-4# Person 1: Jetzt bei Margaretenstich war es einfach ein Kuhhandel und meistens Halbe, Halbe ist keine schlechte Lösung, weil die beiden Kantone, Baselland hat zwar mehr Leute, aber rein vom Potential, auch von der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit, sind die ja ziemlich in absoluten Zahlen, ziemlich auf gleicher Eben. Deshalb macht auch eine paritätische Finanzierung, auch aus Gerechtigkeitssicht Sinn und ist vertretbar. Komplexer war es eigentlich beim Herzstück, beim Vorprojekt. Da hat man jetzt eine Kostenteilung 2:1 festgelegt. #00:13:44-0#

#00:13:44-4# Interviewer: Zwei bei Baselland. #00:13:46-1#

#00:13:46-2# Person 1: Zwei Basel-Stadt, eins Baselland. Dort hat man externe Nutzenstudien in Auftrag gegeben. Das war ein externes Büro, das den Nutzen rein verkehrlich angeschaut hat, aber dann auch die Agglomerationseffekte versucht hat zu quantifizieren. Das heisst, die Agglomeration rückt näher zusammen. Was heisst das für den Wirtschaftsstandort Basel? Was heisst das für den Wohnstandort und Wirtschaftsstandort Baselland? Die Studie kam zu dem Schluss, dass beim Volkseinkommen die Nutzenverteilung ungefähr gleich ist, aber beim BIP sehr stark Basel-Stadt mehr Nutzen hat davon. Man kann die Methode hinterfragen, aber das war dann ein Stück eiserne Grundlage, um sich dann auf diesen Teil, auch wenn er auch nicht wissenschaftlich exakt ist, aber sich auf diesen Teil für das Vorprojekt zu einigen. Die Erwartung ist schon, dass der Bund auch mitfinanziert. Das auch sein Netz entlastet und auch er ein Interesse hat an diesem Herzstück. Das sind dann aber die nächsten Diskussionen. Aber da hat man auch lange diskutiert. Zuerst ging es nicht mal um die Kostenteilung sondern rein um die Linienführung. Da hat man diverse Studien machen lassen, die die Mitte-Variante und dann gab es Parlamentarier in Baselland, die wollten aber die Ringvariante, damit ihre Leute zu den Arbeitsorten und Entwicklungsgebieten kommen und dann hat man das nochmal analysiert und kam zu dem Schluss: 'Nein, (Wort) mit späterer Abzweigemöglichkeit Richtung Frankreich Flughafen sei besser'. Da hat man sehr viel Zeit verloren und das merkt man halt auch im Ringen in der Schweiz um Bundesbeiträge. Wir sind einfach oft langsamer. Zürich mit einem grossen Flächenkanton und auch Luzern, die waren schneller mit ihren Projekten und wir verbrauchen da sehr viel Zeit. Von dem her wäre die ablehnte Fusion sicher hilfreich gewesen, sozusagen weil der funktionale Raum stärker dann auch den Finanzierungsraum und Entscheidungsraum entspricht. Wo man Mehrheitsentscheide fällen kann und nicht einfach zwei Vetoplayer hat. #00:16:06-5#

#00:16:06-7# Interviewer: Ich wollte diese Antwort nicht herausfordern von Ihnen, aber das ist gerade sehr stark in der Diskussion. Weil irgendwie würde ich schon4 darauf kommen, ob das vielleicht auf Verkehrsinfrastrukturen und den Verkehr, weil der Verkehr kennt keine Grenzen, ob das vielleicht doch nicht sinnvoller wäre, wenn man dann eine Körperschaft hätte, die dann auch zusammen... #00:16:35-0#

#00:16:35-7# Person 1: Ja, sicher. Für diese Frage sind die politischen Grenzen sicher im Moment nicht optimal. Ich glaube das sagen uns die wenigsten. Klar, man kann sagen, so kann ich die grössten Vorteile für mich herausholen, aber für den Gesamtraum, den würde man schneller und besser optimieren, als wenn jeder für sich seinen Raum optimiert und dann noch die Schnittstellen zum Nachbar anschaut. Fricktal, Kanton Aargau gar nicht zu sprechen. Ich meine, die müssten ja, die haben ein sehr grosses Interesse eigentlich am Herzstück, aber die nehmen sich da total raus, weil sie nirgends mitfinanzieren wollen, ist auch eine Free Riding Situation, sozusagen, wenn andere da sind die zahlen, wieso soll ich mich beteiligen? Weil wenn man diese Nutzenstudie genommen hätte, dann hätte Aargau auch einen substantiellen Beitrag leisten müssten ans Vorprojekt. Der deutsche Raum würde auch stark davon profitieren. Aber das ist illusorisch. Dann würde das Projekt noch viel länger gehen. Ich denke man muss dann, wenn das Vorprojekt vorliegt und es konkret um das Bauprojekt geht, da muss man sicher diese Gebietskörperschaften reinnehmen, aber jetzt musste man einfach mal vorwärts machen und deshalb war es dramatisch, dass die beiden Hauptkantone, die betroffen sind, gesagt haben: 'ok, wir ziehen jetzt weiter, weil wir können noch jahrelang streiten und diskutieren und dann...'. Deshalb denke ich, ist es wichtig, dass das Vorprojekt vorliegt und dann schaut man, wer zahlt dann. Kann man Nutzer involvieren, können sich andere Gebietskörperschaften beteiligen und was zahlt der Bund und wie viel bleibt noch übrig für die Kantone. #00:18:10-5#

#00:18:10-7# Interviewer: Als Vorprojekt meinen Sie das Vorprojekt des Herzstücks, also quasi dann... #00:18:16-9#

#00:18:17-0# Person 1: Jetzt kommt ja die ganze technische (Worte). Erste Machbarkeitsstudien gab es, aber jetzt kommt die ganze technische Machbarkeit und das ist ja ein 30 Millionen Projekt und dann die Baureife sozusagen, zu erlangen, dann kommt dann der grosse Kredit. Die Kosten sind ja auch von diesem Vorprojekt. Man hat erste Schätzungen. Es ist eine Milliarde, aber ohne die Bahnhofsanschlüsse und dann, wird man diese Kosten präzisieren müssen, damit man dann weiss, was man mit dem Bauprojekt hat. An technischen Schwierigkeiten, aber auch an finanziellen Folgen. #00:18:50-8#

#00:18:51-3# Interviewer: Was glauben Sie, ist nachhaltige Mobilität, falls Sie dafür auch eine Definition haben, für sich. Sie haben gesagt, Sie sind kein Verkehrsexperte, aber Sie haben doch schon in dem Bereich gearbeitet und Erfahrungen gesammelt. Können Sie mir vielleicht sagen, was Sie von nachhaltiger Mobilität halten? Zweitens würde mich interessieren, ob das ein Aspekt ist, der in einer Stadt behandelt werden kann, sobald ein bestimmtes Niveau an Lebensqualität erreicht worden ist? #00:19:30-2#

#00:19:30-5# Person 1: Nachhaltige Mobilität heisst für mich sicher, dass es sehr emissionsarm ist. Dann ist immer die Frage, weil Emission am wichtigsten ist. CO2-Schadstoffe, Lärm eigentlich auch. Was für mich auch irgendwie zur Nachhaltigkeit gehört, ist die finanzielle Nachhaltigkeit. Aber da ist vielleicht die Stadt zu klein. Aber generell muss man feststellen, dass die Mobilität ihre Kosten nicht trägt sondern wirklich stark subventioniert wird. Also eigentlich der nachhaltigste Mensch, der dort arbeitet wo er wohnt und auch sonst seinen Raum klein hält und nicht viele Kilometer abspult. Der

subventioniert einfach die Mobilität der anderen, der viel stärker Mobilen. Nachhaltigkeit würde hier auch bedeuten, dass man eine höhere Kostenwahrheit durch den Nutzer bekommt. Heute sind alle Systeme subventioniert auf ihre eigene Art und Weise. ich denke diese Nachhaltigkeit ist für mich doch auch entscheidend. Die finanzielle Nachhaltigkeit, wir müssen auch mit den finanziellen Ressourcen nachhaltig umgehen. Das heisst, wir können nicht die finanziellen Lasten auf die nächste Generation verschieben. Ausser sie haben auch einen Nutzen. Unsere Vorfahren haben auch Schulden gemacht für den Gotthard Tunnel und wir haben noch einen Nutzen davon. Dann ist es auch in Ordnung, dass sie uns einen Teil der Schulden mitgeben. Das ist kein Problem. Aber diese finanzielle Nachhaltigkeit, dass man für die Mobilität, die man verwendet und die man braucht, auch eigentlich selber zahlt. Das geht oft verloren zwischen den verschiedenen Interessensgruppen. Die einen finden dann den ÖV super, die anderen Velos und die Dritten die Autos. Die Fussgänger und Fahrradfahrer, ich denke, die sind am nahsten dran bei der eigenen Finanzierung ihrer Mobilität. Das ist schon der Fall und sind aber auch aus ökonomischer Sicht das Verkehrsmittel, die auch zu fördern sind. Beim ÖV ist das nicht der Fall und beim Autoverkehr auch nicht. #00:21:44-9#

#00:21:45-3# Interviewer: Das heisst jetzt, um auf die zweite Frage zu sprechen zu kommen, ist nachhaltige Mobilität ein Wunschgedanke? Ist das irgendwas, was kommt, wenn man alle anderen Bedürfnisse befriedigt hat? #00:22:02-8#

#00:22:03-1# Person 1: Ich sage, die Subventionierung des Verkehrs kann man sich nur leisten, wenn es einem gut geht. Ok, auch arme Länder subventionieren das Benzin oder weiss ich was. Aber das kostet ja eigentlich. Das wäre ja billiger aus staatlicher Sicht, wenn jeder seine Mobilität selber finanziert. Das ist eigentlich, dass wir so grosse Infrastrukturen aufstellen können und Verkehrsträger subventionieren können. Das können wir nur, weil es uns finanziell gut geht. Von dem her dieser Umkehrschluss, weiss ich nicht, ob der einfach so stimmt. Klar, dass man #00:22:38-4# (Wort) auch berücksichtigt, dass ist sicher ein Zustand der eher in entwickelten Volkswirtschaften stattfindet. Dass man da sagt: 'Wenn ich meine Lebensgrundlage zerstöre, hat das auch seine Kosten' oder 'Lärm hat auch einen Preis'. Ich denke, da ist schon ein gewisser Wohlstand notwendig, bevor man solche externe Kosten auch berücksichtigt. #00:23:12-9#

#00:23:13-0# Interviewer: Können Sie mir nochmal den Zusammenhang erklären zwischen der Automobilität und der Wirtschaftskraft beziehungsweise Wirtschaftsstärke eines Standorts. Sehen Sie da einen direkten Zusammenhang, einen kausalen Zusammenhang? #00:23:34-5#

#00:23:34-6# Person 1: Nein, ich sehe keinen direkten Zusammenhang. Es gibt sicher Gesellschaften, die gar nicht entwickelt sind. Da gibt es sicher dann einen Schub, wenn die Wirtschaftsentwicklung kommt, dass auch die Autos ansteigen. Aber irgendwann mal denke ich, dass es wieder abnimmt. Basel-Stadt ist jetzt rein vom BIP pro Kopf einer der reichsten Orte in diesem Land und auf diesem Kontinent und deswegen hat trotzdem nur jeder zweite Haushalt ein Auto. Die Autodichte ist relativ klein für die Bewohner dichte. Ich denke das Auto stärker eine Frage: was habe ich täglich für Bewegungen zu vollziehen. Jeder Mensch optimiert doch für sich selbst. Klar gibt es auch ideologische Verbundenheit, aber schlussendlich ist es die ökonomische Grundhaltung oder Rationalität, dass jedes Individuum schaut, wie viel Zeit brauche ich und was kostet es mich und dann optimiert

für sich. Wenn man in der Stadt wohnt, dann ist in vielen Fällen das Fahrrad einfach am schnellsten und am günstigsten. Dann nehme ich das Fahrrad. Alles andere wäre irgendwie vollkommen irrational. Gibt es auch, aber ich sage mal im Grundsatz, wird das doch optimiert und ich denke, da muss man auch einhaken. Sei es bei der Zeit als Kosten oder bei den effektiven Kosten. Darauf reagieren die Menschen. Wenn die Parkplätze teurer werden, dann kommen sie seltener mit dem Auto, weil mit dem ÖV zahlen sie keinen Parkplatz. Ganz einfach gesprochen. Wenn wir diese Preisrelation verändern, denke ich, kann man auch steuernd eingreifen. Kann man, wenn man möchte. Das ist schon spannend. Wenn man jetzt das politische Ziel hat, den Autoverkehr um zehn Prozent zu reduzieren, dann ist natürlich die effizienteste Massnahme, diesen Autoverkehr zu verteuern. Mit der Parkkarte hat man das versucht. Das ist im ersten Anlauf nicht gescheitert, dann kam eine billigere Lösung. Der Effekt war natürlich kleiner auf dieses Reduktionsziel. Zeit und Geld, dass sind schon die beiden Hauptfaktoren. Je reicher man ist, desto stärker ist vielleicht die Zeit gewichtet und je stärker man auf das Budget schauen muss, desto stärker sind die Kosten gewichtet. #00:26:05-3#

#00:26:05-5# Interviewer: Das ist nämlich der entscheidende Punkt, weil das Auto nach wie vor sehr irrational gewählt wird als Verkehrsmittel, weil man nicht den Nutzen oder die Kosten nicht wirklich spürt. #00:26:28-8#

#00:26:28-9# Person 1: Autos haben hohe Fixkosten und kleine Grenzkosten. DAs heisst, wenn ich mal ein Auto habe, dann ist im einzelnen Fall ist dann das Auto oft sehr günstig, weil ich nur Benzin und ein bisschen Abnutzung bezahle. Aber die ganz grossen Kosten, die Kapitalkosten, Versicherungskosten, habe ich einmal, das sind Gesamtkosten, abgeschrieben, weg. Von dem her ist der Einzelentscheid auch wieder rational. Ich denke der schwierige Entscheid ist beim Beschaffungsentscheid. Wenn ich grundsätzlich das System entscheide. Ich persönlich, Automobilität kaufe ich mir, wenn ich es brauche, von Mobility sozusagen. Dann habe ich keine Fixkosten, aber relativ hohe variable Kosten verglichen mit anderen Autofahrern. Dann entscheide ich halt im konkreten Moment anders, weil jede Stunde zählt. Jeder Kilometer wird mir berechnet und dann sind die Entscheide auch anders, aber höchstwahrscheinlich über die Lebensdauer rationaler, weil ich jedes Mal, wenn ich das Auto nehme, muss ich überlegen. Dann nehme ich das Auto nicht mehr nach Zürich, weil es einfach zu teuer ist, wenn ich die vollen Kosten trage. Mache ich nicht, nehme ich den Zug. Ausser ich muss dann wirklich was transportieren oder spät nachts nach Hause. Aber eigentlich mache ich das als rationaler Mensch dann nicht mehr. Da sehe ich auch eine Möglichkeit für die Mobilität der Zukunft, dass man wegkommt von diesem Fixkosten, stärker zu variablen Kosten zu verschiedenen Möglichkeiten, die ich nutzen kann als Mensch, als Einwohnerin und Einwohner. Und sich dann das Mobilitätsmittel wählen kann, dass für den konkreten Fall den höchsten Nutzen gibt. Deshalb denke ich eben, gerade so Carsharing, auch jetzt Sharoo oder Catch a Car, all diese Möglichkeiten, die führen schlussendlich in ein rationaleres Entscheidfindung der Nutzerinnen und Nutzer. #00:28:24-2#

#00:28:24-4# Interviewer: Wenn wir jetzt gerade über diese Kostenwahrheit sprechen, gerade bei den Geschäftsmodelle wie Mobility oder Catch a Car, die da jetzt gerade kommen, dass sind bestimmte Versuche, um das wirtschaftlich zu machen, auch damit es sich für die Investoren rechnet. Aber wenn wir dann über Mobility Pricing sprechen, warum ist es dann so schwierig in einem Land wie der Schweiz zu

sprechen und sich zu überlegen, dass man das vielleicht doch einführen sollte. Beim Stieg-Um war es nie das Thema. Das wurde schon als Voraussetzung gesetzt, kein Mobility Pricing. #00:29:06-6#

#00:29:06-7# Person 1: Wir vom Finanzdepartement würden natürlich gerne solche Massnahmen sehen, eben, die näher an die Kostenwahrheit kommen und stückweise die Mobilitätskosten auch den Nutzer auferlegen. Höchstwahrscheinlich ist der Raum Basel zu klein für Mobility Pricing. Da müsste man höchstwahrscheinlich in grössere Gebietskörperschaften denken. Man hat Angst davor. Parkraumbewirtschaftung war auch Stück ein Mobility Pricing, dass man sagt: 'Hey, du bekommst deinen Parkplatz nicht mehr gratis auf der #00:29:39-6# (Wort). Wenn du Flächen nutzt, dann zahlst du auch dafür'. Der erste Anlauf hat nicht geklappt. Da musste man die Preise reduzieren und jetzt nach dieser ersten verlorenen Abstimmung ist natürlich politisch sehr schwierig, die Preise da relativ rasch wieder zu erhöhen. Aber klar, ich sage, dass wäre ein sehr effizienter Steuerungsmechanismus. #00:30:03-3#

#00:30:03-4# Interviewer: Wie war das mit der Parkraumbewirtschaftung? Wann kam der erste Versuch, das umzusetzen? #00:30:09-5#

#00:30:09-7# Person 1: Da bin ich jetzt überfragt. Vor fünf Jahren vielleicht? Es war eine ganz, ganz knappe Mehrheit, die dagegen war und dann hat man nachgebessert. Die Preise reduziert. Vor allem auch Möglichkeiten geschaffen für die Pendler, die reinkommen, wenn sie hier in der Stadt arbeiten. Dann gab es kein Referendum mehr. Dann wurde es dann akzeptiert von den politischen Playern. Aber Parkraumbewirtschaftung auch für einen kleinen Raum wie Basel-Stadt ein sehr gutes Instrument, weil es einfach umzusetzen ist und es erhöht die Kosten des Individualverkehrs oder schafft höhere Kostenwahrheit auch. Das war politisch nicht umsetzbar. Ich weiss auch nicht weshalb. War spannend, weil in der Stadt hatte man eine Mehrheit, aber die war zu knapp und dann hat Riehen, die halt öfters mit dem Auto reinfahren, die haben es dann gekippt. Aber klar, eigentlich müsste man sagen, jeder zweite Haushalte in dieser Stadt hat kein Auto. Also von dem her, jeder der kein Auto hat, muss ja sagen 'Ja. Sofort. Bepreist diese Autofahrer'. Ist dann das Abstimmen auch nicht irgendwie nur im eigenen Interesse. #00:31:20-3#

#00:31:20-5# Interviewer: Es sind sogar weniger glaube ich als die Hälfte. Es sind glaube ich 350 Fahrzeuge pro 1000 Einwohner. Wenn wir dann über diese regionale oder überregionale Zusammenarbeit sprechen, wo sehen Sie da die meisten Hindernisse? Warum ist es so schwierig, Sie haben das Vetorecht zum Beispiel angesprochen, wo Sie sehen Sie da weitere Hindernisse? #00:31:41-6#

#00:31:41-7# Person 1: Vetorecht ist sicher ein Problem. Dann ist es halt immer ein Gefeilsche um die Finanzen. Gerade bei Infrastrukturen und auch bei grenzüberschreitenden Projekten ist immer die Frage, wer zahlt was. Es ist oft die Erwartungshaltung, dass die Stadt, die hat den meisten Nutzen, weil die Leute kommen nicht mehr mit dem Auto, die muss auch am meisten bezahlen. Das ist dann oft die Logik, bei jeder Tramerweiterung zu sagen, dass die Forderung kommt, dass die Stadt bezahlen muss. Aber das Feilschen um das Geld, das ist nervenaufreibend. Und wenn es natürlich ein Kanton wäre oder eine Gebietskörperschaft, da muss man einfach sagen welches Projekte, aber wenn man das Projekt hat ist es klar, dass man es finanziert. #00:32:24-0#

#00:32:24-3# Interviewer: Glauben Sie, dass es am Ende erschwert, weil letzten Endes die Einwohner der ländlichen Region, die sind sowie so aufs Auto angewiesen. Bevor man das mit öffentlichem Verkehr erschlossen hat, dauert das auch Jahre. Wie würde dann diese politische Stimmung dann aussehen, wenn man zwei Kantone funktionieren lassen würde, aber dann die Stadteinwohner dann doch gegen das Auto wären, aber die ländlichen Regionen wären natürlich für das Auto? #00:32:59-6#

#00:33:00-0# Person 1: Grundsätzlich klar. Wenn man den Veloverkehr vergleicht der beiden Kantone, dann ist der in der Stadt schon ÖV freundlicher und ein bisschen weniger Auto freundlich als der auf dem Land. Es ist nicht so, dass es autofeindlich ist, aber die Präferenzen sind klar beim Langsamverkehr und beim ÖV und beim Baselland ist es eher Auto orientiert. Klar, weil man halt stärker auf das Auto angewiesen ist mit neuen Möglichkeiten, die man hat oder ebne nicht hat. Und da würde es eine Annäherung geben. Vielleicht würde Baselland dann eine Umfahrungsstrasse weniger bauen, weil das halt kippt durch die städtischen Stimmen. Der Städter hat nicht viel davon, wenn #00:33:42-7# (Worte) eine Umfahrungsstrasse gebaut wird, um ein Beispiel zu nehmen. Wenn der entscheiden muss, warum soll ich da irgendwie 100 Millionen in die Umfahrungsstrasse investieren. Dann sagt der 'nein' und dann kippt das Resultat vielleicht. Wäre vielleicht nicht gekommen. Und vielleicht würden auch Projekte in der Stadt nicht kommen. Also Erlenmatt, da muss man halt immer noch fragen, ok, dann zahlt es halt die Stadt und nicht der Kanton. Das würde ja bleiben. Aber das würde schon Unterschiede oder Annäherungen geben von den Präferenzen. #00:34:17-0#

#00:34:17-4# Interviewer: Glauben Sie das wäre dann für die nachhaltige Mobilität wirklich förderlich oder wäre das für die Innovation tödlich? #00:34:29-4#

#00:34:29-6# Person 1: Also für die Innovation und für die optimale Verkehrsraumgestaltung wäre es schlussendlich besser. Doch eigentlich, weil man kann das besser planen. Wir können als Stadt nicht die Mobilität revolutionieren, wenn die umliegenden Gebietskörperschaften nicht mit machen. Es muss Lösungen geben mit den Umliegenden Gebietskörperschaften. #00:35:07-0#

#00:35:07-1# Interviewer: Gibt es da bereits Lösungsansätze? Also das Agglomerationsprogramm, aber was gibt es zum Beispiel noch? #00:35:16-1#

#00:35:16-2# Person 1: Agglomerationsprogramm, da bringt jeder seine Projekte, die er haben will und dann unterstützt man gegenseitig, weil man will, dass der andere auch unterstützt. Kostet mich ja nicht die Unterstützung, von dem her geht das eigentlich noch gut. Ich weiss nicht, ob das vorkommt, dass einer ein Projekt bringt und die anderen sagen: 'das wollen wir nicht'. Klar, man muss dann priorisieren und so, aber das ist kein Anhaltspunkt. Gute Beispiele gibt es schon. Das Tramnetz 2020 hat man gemeinsam als Projekt organisiert und auch gemeinsam finanziert und auch gemeinsam vorangetrieben, jetzt. Das ist sicher gutes Projekt. Das hat man relativ schnell gemacht. Das habe ich als ein sehr gutes Projekt erlebt in der partnerschaftlichen Zusammenarbeit. Herzstück hat man sich schlussendlich auch gefunden, aber das war ein riesen Gefeilsche und da hat man jetzt sehr viele Jahre verloren, die wichtig waren. Margarethenstich hat man sehr viele Jahre verloren, die wichtig waren. Jetzt beim Nationalstrassennetz, da ist der Bund verantwortlich. Bei der Osttangente hat man auch unterschiedliche Vorstellungen. Basel-Stadt sagt: 'natürlich, wenn Kapazität erweitert wird, dann muss das unter der Erde sein' und Baselland sagt: 'uns ist doch egal ob unten oder oben,

Hauptsache die Kapazität ist erweitert'. Bisschen stark reduziert jetzt. Da sind schon unterschiedliche Ansichten und Präferenzen. #00:36:37-2#

#00:36:37-2# Interviewer: Den Zeitverlust, den Sie immer ansprechen wie zum Beispiel beim Herzstück oder beim Margaretenstich, wo Jahre verloren gegangen sind, das ist dann genau auf diese Abstimmung Ihrer Meinung zurückzuführen? #00:36:49-6#

#00:36:49-8# Person 1: Sicher. Also nicht nur. Es kann auch sein, #00:36:52-3# (Worte), wenn man nur ein Gebilde hat. #00:36:54-5# (Worte) Diskussion führt und das Parlament das eine zurückweist und nochmal einen Experten beiziehen muss. Das ist schon möglich, auch. Aber es sicher stark erschwert durch die Sache, zwei Parlamente, die haben vielleicht unterschiedliche Meinung. Ein Parlament kann nicht eine unterschiedliche Meinung haben. Da entscheidet einfach die Mehrheit. Schlussendlich, wenn es dann hart auf hart kommt. Eben, das Gefeilsche um die Finanzierung. Wer zahlt wie viel. Wir haben ja keine fixen wissenschaftlichen Regelungen und selbst wenn wir die hätten, gäbe es Gründe, sich nicht daran zu halten. #00:37:28-7#

#00:37:28-8# Interviewer: Um vielleicht mal kurz auf dieses Stieg-Um-Konzept zu sprechen zu kommen. Was glauben Sie, weil ich meine Stieg-Um ist eigentlich eine reine städtische Initiative von Basel-Stadt. Das heisst, da sind regional oder überregional wurde da keine Abstimmung vorgenommen. Da wurden Leute herangezogen, dass weiss ich, aber quasi nur beratend. Da hatte keiner so ein Stimmrecht dagegen vorzugehen. #00:38:01-0#

#00:38:01-0# Person 1: Ja, es fängt schon da an, dass die Zielsetzung ja nicht offiziell mitgetragen wird von den anderen Gebietskörperschaften. Von dem her, warum sollten die da mitmachen? Von dem her ist man angewiesen, eben sage ich mal, der Pricing Teil, motorisierten Individualverkehr teurer zu machen hat man ausgeschlossen. Für mich natürlich die effizienteste Variante vor allem als Zentrum des Kantons, weil da kann man ja bestimmen, weil alle, die da rein wollen, ja die brauchen einen Parkplatz und dann kann ich eigentlich mit dem Pricing die Kosten auch auf die anderen abwälzen ohne das die mitentscheiden können. Das wäre eine relativ starker Hebel, wenn man den spielen könnte und all die anderen. Ich habe, vielleicht der Ökonom in mir wieder, wenn man dann so Güterverkehrskonzepte machen will und so weiter, der Staat organisiert die Güterlogistik jetzt, da habe ich dann einfach meine Bedenken. Ich denke nicht, dass der Staat der richtige Akteur ist, um den Güterverkehr zu organisieren. Er soll bei den Infrastrukturen, bei den finanziellen Anreizen sich überlegen, wie man das steuern kann. Aber schlussendlich, wie die Güter von A nach B kommen. Ich glaube, das überlassen wir doch den Logistikern. #00:39:14-8#

#00:39:14-8# Interviewer: Es gab schon irgendwelche Vorschläge, dass man das irgendwie unterirdisch macht. Halten Sie nichts davon, oder? #00:39:24-9#

#00:39:24-9# Person 1: Nein, das ist ja schlussendlich, das sind Utopien, die einfach nicht finanzierbar sind. Ich weiss auch nicht, wie stark sie bündeln möchten, Sie wollen ja den Güterverkehr, eben möchten sie so ein Konzept machen. Ich weiss nicht, ob das bei Stieg-Um teil war. Beim Verkehrsleitbild war es auf jeden Fall drin. Wir hatten da schon Diskussionen. Velo-Verleihsystem, sehen wir den nutzen gleich Null, weil den Einwohnern, denen es etwas bringt, die haben ihr eigenes Fahrrad

und Nutzen tut das den Touristen und wenn die kein Fahrrad haben, dann nehmen sie das Tram oder gehen zu Fuss. Da denke ich, ist der Nachhaltigkeitsfaktor relativ gering. Deswegen sind wir auch der Meinung, dass das Geld nicht effizient investiert ist. Weitere Ideen, ich komme jetzt auf die #00:40:14-2# (Worte), irgendwelche Linienschiffe auf dem Rhein zu installieren. Die teuer sind und zwei Leute und behindertengerecht und praktisch kein Zeitgewinn bringen, weil man ja überall Brücken hat, wo schon öffentlicher Verkehr rüberfährt. Das ist dann ein nettes Gatched, das viel Geld kostet und der Nutzen relativ gering ist. Das sind jetzt so zwei Projekte, wo wir... #00:40:39-1#

#00:40:39-2# Interviewer: Das Catch a Car. Was halten Sie davon? #00:40:42-1#

#00:40:42-2# Person 1: Catch a Car ist schlussendlich ein privater Anbieter und der wird ja nur unterstützt mit der Parkcard, was ich richtig finde. Ich weiss nicht, ob Catch a Car wirklich die Automobilität verringert, weil für kurze Distanzen in der Stadt ist ja das geeignetste Verkehrsmittel selten das Auto. Ausser man muss etwas transportieren. Aber dann ist Catch a Car auch nicht so geeignet, wenn ich zum Auto hin muss in der Nähe und nicht genau weiss, wo es ist und es sowie so Kleinwagen sind. Für sich alleine betrachtet, glaube ich, führt es eher zu mehr Verkehr als zu weniger, also vom Individualverkehr. Als Gesamtkonzept, das ist schwierig abzuschätzen, ob jetzt jemand sozusagen wegen Catch a Car halt auf sein eigenes Auto verzichtet und jetzt einfach diese Spielmöglichkeiten hat. Das kann ich nicht beurteilen. Mobility bin ich klar der Meinung, dass es sehr gut ist. Erstens man braucht weniger Kapital, zweitens, man ist in der Grenzkostenlogik und nicht in der Vollkostenlogik, auch im Einzelentscheid. Da bin ich überzeugt, dass es wirklich was bringt. Aber eben, catch a Car habe ich mir schon überlegt: es regnet und ich muss von dem einen Quartier schnell ins andere und ich brauche dafür eine viertel Stunde und zahle dafür sechs, sieben Franken. Dann ist die Versuchung schon gross, dieses Auto zu nehmen und nicht in den Bus oder ins Tram zu steigen. Oder das Fahrrad zu nehmen. #00:42:08-3#

#00:42:08-4# Interviewer: Aber das wäre dann nur Witterungsbedingt. Weil sonst würden Sie das Fahrrad nehmen, oder? #00:42:15-1#

#00:42:15-2# Person 1: Ja, Fahrrad oder halt auch Bequemlichkeitsbedingt. Es ist ein attraktives Angebot für gewisse Sachen. Ich finde es gut, dass man das macht. Ich finde es gut, dass man das begleiten lässt und dann kann man das schauen. Ja, wenn es einen Anbieter gibt, ist es auch schwierig das zu verbieten. Das ist dann nicht meine Vorstellung. Klar, man kann fragen, wie viel verlangt man für diese Karten und so. #00:42:43-0#

#00:42:43-1# Interviewer: Diese Karten, Sie meinen die Registrierung dann? #00:42:46-3#

#00:42:46-4# Person 1: Nein, für das Parkieren. Die haben jetzt eine Spezialbewilligung, dass man überall in der blauen Zone die abstellen darf in der ganzen Stadt. Das gibt es eigentlich sonst so nur für das Gewerbe und sie sind halt nicht Gewerbe, in der Definition unserer Verordnung. #00:43:00-1#

#00:43:00-3# Interviewer: Welche anderen innovativen Konzepte sehen Sie als eine gewisse Möglichkeit für die Zukunft, wo Sie glauben, das würde unser Mobilitätsystem... #00:43:11-8#

#00:43:11-8# Person 1: DAs Google Auto. #00:43:12-2#

#00:43:12-3# Interviewer: Warum nicht. Also ich meine, das Thema kommt erstaunlicher Weise so oft vor bei diesen Experteninterviews. #00:43:18-2#

#00:43:18-4# Person 1: Eigentlich kenne ich es zu wenig, aber ich meine das ineffizienteste am Auto ist ja, dass das Kapital dauernd rumsteht und nicht genutzt wird. Jetzt ökonomisch betrachtet. Also klar, das führt auch zu Emission, dass man viel zu viele Autos baut auf dieser Welt. Aber das ist ja eine der grossen Ineffizienzen des Autos. Auch, dass man 1000 Kilos braucht, als #00:43:41-8# (Wort) für, dass man irgendwie 100 Kilo oder 80 Kilo Ware transportiert. Das sind ja die Ineffizienten. Ich denke schon, dass die Autos effizienter werden mit weniger Schadstoffen. Wie das dann genau aussieht, Google Auto. Für die Sicherheit wäre es ein Gutes. Könnte ich mir vorstellen, wenn da nicht mehr die Leute und mit ihren Fehleranfälligkeiten da. Aber ich kann das zu wenig beurteilen. Ich denke, diese Entscheide fallen an anderen Orten. #00:44:17-7#

#00:44:17-8# Interviewer: Beim Stieg-Um-Konzept, da will ich nochmal etwas tiefer einsteigen, wir haben noch zehn Minuten. Sie waren im #00:44:27-6# (Wort) oder waren Sie als Finanz...? #00:44:31-0#

#00:44:31-1# Person 1: Nein, wir waren da nicht gross involviert. #00:44:35-9#

#00:44:36-1# Interviewer: Weil mich würde jetzt noch interessieren, wo sehen Sie da Stellschrauben, um diese Konzepte, Massnahmenkonzepte, die Umsetzung dieser Konzepte zu fördern, noch stärker die Akzeptenz herbei zuführen bei der Gesellschaft und bei der Politik. #00:44:54-7#

#00:44:54-8# Person 1: Das generelle Ziel wurde klar unterstützt von den Leuten. Also die wollen eigentlich weniger Autos in dieser Stadt. Diese Botschaft ist klar und die Konflikte treten auf, wenn es dann um die konkreten Massnahmen geht. Aber es ist ja spannend, weil die Projekte, die zum Beispiel Strassen zurückgebaut haben, die haben auch alle eine Mehrheit gefunden. Also ich denke, wenn man dort einsteigt, da findet man schon Mehrheiten. #00:45:21-6# (Worte), Luzernring, diese riesen Strasse, die bis jetzt vierspurig war, also zwei in jede Richtung und jetzt reduziert wird auf eine. #00:45:30-6#

#00:45:30-8# Interviewer: Bei der Elisabethen... #00:45:33-0#

#00:45:33-1# Person 1: Beim Morgartenring. Nein, die Elisabethen ist die Zweite, wo man eine Fahrtrichtung rausnimmt. Ist ja auch sozusagen, das Strassenangebot wird verkleinert für die Autos. Hat auch eine Mehrheit gefunden. Sozusagen diese Strassenreduktionsmassnahmen, die finden eigentlichen Mehrheiten und Akzeptenz. Sie sagen immer, dass der Verkehrsfluss gleich bleibt, aber das ist sicher so ein Punkt, wenn sowie so Erneuerungsarbeiten stattfinden, immer zu überlegen, wie gestalte ich jetzt eine Strasse. Wo ist meine Fahrradspur und wenn man Holland geht, sieht man schon, dass eine gute Veloinfrastruktur auch Einfluss hat auf die Verkehrsmittelwahl der Leute. Wenn die Velofahrten sicherer werden und ungehinderter. Das ist sicher ein Weg und ich denke, auf diese Infrastrukturseite muss immer, wenn was umgestaltet wird, muss man das wirklich in diesem Aspekt auch anschauen. Es ist halt eine sehr langfristige Geschichte. Bei den grossen Investitionen in den öffentlichen Verkehr, denke ich auch, dass gut investierte ÖV-Massnahmen den ÖV attraktiver

machen und einen Beitrag leisten. Aber ich denke wirklich reduziert wird dann, wenn es mehr kostet. #00:46:53-9#

#00:46:54-0# Interviewer: Es würde mich noch mehr interessieren, gerade auch in der Zusammenarbeit zwischen den unterschiedlichen Akteuren, wie Wirtschaftslobby, Autolobby, Fahrradlobby, Regierungsrat, Parlament, wo sehen Sie da am meisten die Hindernisse? Wo würden Sie sich wünschen, dass die Zusammenarbeit besser aussieht? Was wären Ihre Wünsche damit es besser, schneller läuft damit diese Investitionen durchgeboxt werden und dann endlich mal gebaut wird? #00:47:27-5#

#00:47:27-7# Person 1: Wir wollen ja auch nicht alles sondern einfach die richtigen. Dort, wo es um die eigenen kantonalen Sachen geht, das läuft eigentlich nicht so schlecht. Ich finde eigentlich, dass das gut läuft. Eben, da ist es zum Teil mühsam, wenn gewisse Projekte keine Mehrheit finden, dass sie trotzdem immer weiter bearbeitet werden. Da würde ich mir wünschen, dass man schneller sagt: 'Ok, diese Projekt hat jetzt keine Mehrheit. Das setzen wir auf die Seite' und sich wirklich auf die wesentlichen Projekte fokussiert, die mehrheitsfähig sind. Parlament ist eben, die legen oft sogar noch was drauf. Ist zwar in der Mehrheit schon ÖV freundlich und aber eben, die Schwierigkeit ist dann doch Mehrheiten zu finden für teure Ausgaben in der Bevölkerung. Ich meine, dass Veloparking am Badischen Bahnhof, ich meine, das sind so Preise, da überzeugt man die Leute nicht. Das ist dann irgendwie, das war bei uns noch durch, dieses Vorprojekt, aber eigentlich sind das Projekte... #00:48:36-5#

#00:48:36-6# Interviewer: Sie meinen dann das Pricing? #00:48:39-5#

#00:48:39-6# Person 1: Das ist für Fahrräder, um die einzustellen, die den Zug nehmen. #00:48:43-0#

#00:48:43-2# Interviewer: Genau, das wurde schon mal erwähnt, dass das geplant wird, gerade. Aber Sie meinen, die Preise sind zu hoch? #00:48:51-7#

#00:48:51-8# Person 1: Die Investitionskosten sind sehr hoch. Sind eigentlich zu hoch für einen Veloparkplatz. Es ist vielleicht technologisch innovativ. #00:49:00-5#

#00:49:00-6# Interviewer: Ist das für die Leute, die rausfahren oder die reinkommen? #00:49:03-4#

#00:49:03-5# Person 1: Beides. Normalerweise die Leute die kommen, die haben dann vielleicht ein Fahrrad hier und dann können sie zum Arbeitsgeber fahren mit dem Fahrrad oder jemand, der nach Deutschland will, der fährt mit dem Fahrrad dorthin und nimmt dann den Zug. Also es ist in beide Richtungen möglich. Aber eben, das ist vielleicht technologisch innovativ, wenn ich da einfach mit einem Computer gesteuert, der mir das aus dem Regal herausbringt mein Fahrrad in relativ kurzer Zeit und dann hoffentlich das richtige. Aber die Kosten pro Fahrradabstellplatz sind halt wirklich sehr hoch und für mich ist das dann auch in der Gesamtbetrachtung nicht innovativ, wenn es dann so teuer wird. #00:49:39-0#

#00:49:39-0# Interviewer: Also innovativ ist es schon, aber es ist nicht nachhaltig? #00:49:40-9#

#00:49:40-9# Person 1: Technologisch innovativ, aber finanziell betrachtet nicht innovativ. #00:49:47-4#

#00:49:47-5# Interviewer: Vielleicht können Sie mir das ein bisschen näher erläutern. Also das sind so Sachen, die dann tatsächlich neu sind, innovativ sind, die dann auch die Akzeptanz der Gesellschaft oder mehr Leute davon überzeugen können, dann doch auf Fahrrad umzusteigen. Der Nutzen kommt vielleicht mal später. Sie machen die Investitionsrechnungen und schauen sich das wahrscheinlich langfristig an und trotzdem kommen Sie zu dem Entschluss, dass es zu teuer ist. Aber vielleicht ist das von der Prestige oder vom Status her, doch besser da rein zu investieren und dann sagen: 'Ok, das kostet ein bisschen mehr, aber da bekomme ich dann mehr Leute auf das Fahrrad'. #00:50:30-2#

#00:50:30-3# Peron 1: Ja, Leuchttürme braucht es vielleicht schon ab und zu, denke ich. #00:50:34-1# (Worte), ok, Fahrrad ist wichtig und ist auch toll. Weiss auch nicht, die Fussgänger-Velo-Brücke beim Dreiländereck, irgendwie sowas, was Deutschland und Frankreich verbindet. Ich weiss nicht, ob Sie die kennen, die Europabrücke. Die ist noch nicht so alt. Beim Bahnhof hat man da mal mit den Neubauten ganz schöne, die gehen an den Schienen entlang, einen tollen Fahrradweg gebaut. Jetzt ist die Frage, ob man den zoologischen Garten, der ist auch ein bisschen Trend, ob man da eine Fahrradbrücke drüber machen. Vielleicht muss man einfach schauen, welches das Prestigeobjekt ist, was den meisten Nutzen bringt. Also das Finanzdepartement war einverstanden mit dieser Vorprojektierung dieses unterirdischen Abstellsystems am Badischen Bahnhof. Aber ich glaube einfach nicht, dass man damit Abstimmen gewinnt. Also wenn das ein Veloabstellplatz 10.000 Franken kostet. Dann Fragen die Leute sich schon, ist das Geld gut investiert. Ich glaube nicht, dass man damit die Mehrheit gewinnt. #00:51:36-9#

#00:51:37-0# Interviewer: Das geht durch das Parlament, weil das wahrscheinlich.... #00:51:41-3#

#00:51:41-4# Person 1: Das geht durch das Parlament und dann kann ein Referendum ergriffen und die Gegner, die werden das Referendum (ergreifen), weil es in relativ attraktives Thema ist mit so hohen Kosten. #00:51:53-4#

#00:51:53-4# Interviewer: DAs heisst also, Sie meinen, um jetzt nochmal daran anzuschliessen, was Sie ganz am Anfang gesagt haben, dass die Innovation irgendwo durch die ganze Abstimmung durch Finanzen auch getötet wird. Was... #00:52:08-3#

#00:52:08-3# Person 1: Also getötet wird ja, klar. Nein, ich sage immer, je mehr Vetoplayer es gibt, und das Volk ist halt auch ein Vetoplayer, desto schwieriger haben es solche Ideen. Das ist so. #00:52:16-7#

#00:52:16-7# Interviewer: Es gab Experten, die gesagt haben, dass Sie zu viel Demokratie hier haben und deswegen bestimmte Sachen doch nicht umgesetzt werden können, obwohl sie auch gut wären. Aufgrund dessen, dass das Volk vielleicht zu viel zu sagen hat. #00:52:31-3#

#00:52:31-5# Peron 1: Ja, ich denke schon, das Volk ist ein weiterer Vetoplayer und eine weitere Institution, die ein Projekt beenden kann. Von dem her, ja, ohne dieses Volk hätten wir ein Erlenmatttram jetzt oder wenn solche Sachen verwirklicht werden würden. #00:52:58-7#

#00:52:58-8# Interviewer: Wann kann man die Akzeptenz dieses Vetoplayers, des Volkes, noch erhöhen? müsste man Investitionen vornehmen, die dann vielleicht nicht so hoch sind, aber trotzdem innovativ? Oder wie kann man darauf Einfluss nehmen? #00:53:16-8#

#00:53:17-0# Person 1: Ich denke beim Erlenmatttram war halt schwierig, dass es ein Quartier ist, dass es noch gar nicht richtig gibt, wo man sagt, ja für dieses kleine Ästchen kann ich auch einen Bus durchfahren lassen. Also die Alternativen waren eigentlich da und es gelang dem Befürworter nicht, den Mehrwert dieser Tramschiene zu zeigen. Weil Netzeffekt, aus meiner Sicht, war ja auch relativ gering, weil heute gibt es, in die andere Richtung gibt es ja eine Schiene. Da kann ich ja die Tram durchführen. Es war knapp. Jetzt Margarethenstich, glaube ich nicht, dass ein Referendum ergriffen wird. Da werden die Leute, der Betrag ist auch kleiner und obwohl die Kosten pro Meter höher sind, glaube ich nicht, dass da genug Widerstand da ist. Weil das sehen die Leute ein. Da wohnen viele Leute im Leymental, die müssen zum Bahnhof. Wenn die da direkt hochfahren können. Das kann man erklären. Man muss halt den Nutzen wirklich erklären können und einfach ein Quartier, das man auch mit dem Bus bedienen könnte, hat anscheinend nicht gereicht. Es gibt ja heute eine Tram, die vom Badischen Bahnhof über die Dreirosenbrücke zu Novartis fährt. Die Nachfrage ist gleich Null. Also Sie müssen diese mal anschauen, der Deckungsgrad ist katastrophal. #00:54:38-3#

#00:54:38-3# Interviewer: Warum ist das so? #00:54:39-4#

#00:54:39-5# Person 1: Weiss auch nicht. Müssen Sie die Verkehrsplanung fragen. Ds Novartistram ist nicht wirklich voll. #00:54:47-8#

#00:54:48-0# Interviewer: Weil das sind dann quasi die Verursacher des Verkehrs, die ganzen Pendler, die dann dahin fahren. Die Frage ist, dann nehmen die anstelle des Trams doch das Auto und fahren dann mit dem Auto, weil da irgendwie viele Parkplätze freistehen? #00:55:04-9#

#00:55:04-9# Person 1: Novartis hat viele Parkplätze. Vielleicht kommen die Leute eher vom SBB Bahnhof, da haben Sie auch eine gute Tram, die auch gut besetzt ist und weniger am Badischen Bahnhof. Am Badischen Bahnhof sind eher deutsche Grenzgänger. #00:55:19-9# (Worte) und ins Tram, da ist dann vielleicht das Auto doch im Vorteil. #00:55:28-8#

#00:55:28-8# Interviewer: Ich glaube hier können wir mal einen Schluss ziehen. Es sei denn, Sie haben noch etwas, was Sie mir mitgeben wollen. Also irgendwie noch die letzten Worte. #00:55:43-9#

#00:55:43-9# Person 1: Ich sage immer, das bepreisen wäre eigentlich die effizienteste Massnahme, aber das ist dummerweise politisch nicht sehr populär. #00:55:50-5#

#00:55:50-5# Interviewer: Aber kommt das irgendwie? Glauben Sie, dass das einfach unabdingbar ist? Also irgendwann muss man ml dieses Thema anfassen, auch wenn es stinkt? #00:56:01-7#

#00:56:01-8# Peron1: Ja, das kommt immer wieder und jetzt mit den ganzen Infrastrukturmassnahmen hat ja auch der #00:56:06-9# (Wort) gesagt: 'der ÖV-Nutzer muss stärker mit den Billettpreisen dazu beitragen'. Da hat eine Erhöhung stattgefunden. Pendlerabzüge bei den Steuern werden erhöht. Ist ja auch stückweise eine Erhöhung der Kosten. Es gibt schon so einzelne Massnahmen, die funktionieren. Aber es ist einfach sehr schwierig, weil jeder, der das Gefühl hat oder direkt sieht, da muss ich dann mehr bezahlen, ist dann potentieller Gegner. Das indirekt mit seiner Steuerrechnung und mit seiner Lebensqualität zahlt, das ist einfach indirekt und deswegen nicht so einfach nachzuvollziehen. #00:56:45-3#

#00:56:45-4# Interviewer: Also ist die Schlussfolgerung doch Schritt für Schritt eine Strategie kleiner Schritte zu machen, um dahin zu kommen. #00:56:52-3#

#00:56:52-5# Person 1: Ja, das sowie so immer. #00:56:54-8#

#00:56:54-9# Interviewer: Aber das ist das Problem. Vielleicht macht es doch Sinn. Aber da braucht es jemanden mit politischen Willen, der das vielleicht mit einmal durchsetzt. #00:57:04-0#

#00:57:04-1# Person 1: Wenn das Herzstück kommt, ist das schon ein grosser Schritt. Es ist viel Geld und es verändert unsere S-Bahnlandschaft ziemlich stark. Das ist kein kleiner Schritt, das ist ein riesen Sprung. #00:57:18-0#

#00:57:18-1# Interviewer: Aber nach wie vor geht es darum, die alternativen Angebote zum Automobil attraktiver zu gestalten und die Leute dazu zu bringen, auf Automobilität zu verzichten. Ist das irgendwas das Leitbild hier in Basel-Stadt? #00:57:32-5#

#00:57:32-7# Person 1: Ja, grundsätzlich schon. Aber ich würde noch sagen, man muss ja auch das Automobil unattraktiver machen. Bei der Energie haben wir Lenkungsabgabe. Unser Stromverbrauch steigt nicht sehr stark, weil das ist halt bepreist. Die Leute bekommen es wieder zurück. Wer wenig Strom verbraucht bekommt mehr zurück als er bezahlt. #00:57:57-6#

#00:57:58-6# Interviewer: Wie funktioniert das? Ich habe davon mal gehört, ich weiss nicht genau... #00:58:02-7#

#00:58:02-9# Person 1: Wir haben zwei Systeme. Historisch ist es entstanden durch den Kampf gegen das Atomkraftwerk Kaiseraugst. #00:58:08-4# (Worte) das eine Mehrheit nicht wollte. Dann hat man gesagt, man kann nicht nur gegen das #00:58:13-6# (Wort) sein, man muss auch seine Energie effizienter einsetzen. Eine Massnahme ist wirklich die Lenkungsabgabe. Pro Kilowatt ist eine Abgabe drauf. Das gesamte Geld wird an die Firmen und an die Einwohner zurück bezahlt. Also Staatsgut neutral, eigentlich. #00:58:29-8#

#00:58:30-0# Interviewer: Das bedeutet also, wenn jemand eine bestimmte Grenzte nicht überschreitet... #00:58:34-0#

#00:58:34-1# Person 1: Dann bekommt er Geld zurück. Mehr als er bezahlt hat. Und dann gibt es noch die Förderabgabe. Da zahlt auch ein weiter Teil und damit werden dann Solarzellen subventioniert oder solarthermische Anlagen. Ich habe jetzt auch Warmwasser aufs Dach gezogen. DA bekommt man halt 4.000 Franken vom Kanton. Das ist aus dieser Förderabgabe. #00:59:00-3#

#00:59:00-6#Interviewer: Glauben Sie, dass es bei der Mobilität eine mögliche Lösung wäre. Leute haben, glaube ich, Angst vor Mobility Pricing, weil das direkte Kosten für die bedeutet. Direkt, ich muss da irgendwas draufzahlen und das ist eine zusätzliche Steuer. #00:59:14-5#

#00:59:14-6# Person 1: Ja, man hat es versucht. Ich meine die ökologische Steuerform wurde abgelehnt vom Volk. Da wäre es ja gewesen, man hätte die Benzinpreise erhöht und das direkt an die Einwohner zurück erstattet. Und jeder, der unterdurchschnittlich fährt, hätte profitiert. Der, der überdurchschnittlich fährt, hätte bezahlen müssen. Es hat nicht geklappt. Die Leute wissen nicht, bin ich jetzt ein Profiteur oder nicht. Dann bleibe ich lieber im Status Quo.

Interviewer: Wollen Sie vielleicht kurz anfangen, ein wenig von Ihnen zu erzählen und dann gehen wir zu den Fragen über. #00:00:11-5#

#00:00:11-8# Person 1: Ja, das kann ich machen. Also die Wirtschaftskammer Baselland, ich bin hier Direktor und wir haben 10.000 Mitgliederunternehmen im Kanton Baselland. Wir haben nicht wie in Deutschland eine Zwangsmitgliedschaft. Wir haben Gewerbefreiheit. Sie können einfach mit einer Firma beginnen und nicht Meisterprüfung, so etwas gibt es bei uns nicht. Das heisst, wir haben keine Pflichtmitgliedschaft und müssen uns eigentlich mit unseren Dienstleistungen attraktiv genug machen damit die bei uns Mitglied sein wollen. Die kommen zu uns, weil sie eine politische Interessenvertretung möchten. In aller erster Linie ist das ein Beitrag an eine gewerbefreundliche, wirtschaftsfreundliche Interessenvertretung und dazu gehört selbstverständlich die Mobilität, die in unserer Region sehr stark eingeschränkt ist zu wichtigen Zeiten. Nämlich dann, wenn eigentlich gearbeitet werden muss. Das führt dazu, dass die Wirtschaftskammer, das der Zentralvorstand der Wirtschaftskammer vor zwei Jahren das Thema Verkehr zu einem A-Geschäft erklärt hat und seither haben wir uns eigentlich sehr aktiv in die Verkehrspolitik in der Region eingeschaltet. Es gibt Interessenvertreter, die spezifisch, also Verkehrsverbände, ACS, TCS, ich bin selber auch im TCS Schweiz im Vorstand aufgrund der Aktivitäten, die wir jetzt da entfachen. Für mich ist einfach die regionale Geschichte sehr stark geprägt vom Verhalten der Stadt Basel. Sie kennen die schweizer Strukturen mit den 26 Kantonen, die Kantone mit einer relativ grossen Selbstbestimmung und das Bundesamt für Strassen als zuständige Behörde für die Hochleistungsstrassen. Das sind Schnittstellen und eben bei Schnittstellen haben sie entsprechende Koordinations- und Reibungsgeschichten am Laufen, aber letztlich glaube ich, ist das Problem ein bisschen noch umfassender von der Grundstruktur unseres Verkehrs. Wir haben das analysieren lassen, weil ich war vor zwei Jahren nicht in der Lage, ich habe einfach festgestellt, viel Stau. Ich konnte ausrechnen lassen, wie viele Staustunden unsere Unternehmen im Auto verbringen statt auf der Baustelle oder bei der Arbeit und das haben wir dann mal hochgerechnet und haben zuerst einmal Symptombekämpfung betrieben. Haben mehr oder weniger darauf aufmerksam gemacht und haben politisch eine sogenannte. Task Force Anti-Stau ins Leben gerufen, die sich damit beschäftigt, mehr oder weniger, festzustellen, wenn gewisse Dinge nicht laufen, wie man sich das vorstellt. Baustellenmanagement ist ein Thema. Wann welche Baustelle, wie viele Baustellen und die versucht sich auch grundsätzlich einzubringen, aber es ist eine relativ heterogene Gruppe. Aber was etabliert wurde, ist der stetige Kontakt mit der Verwaltung. ich bin mittlerweile auch Präsident dieser Task Force Anti-Stau und wir haben vierteljährlich haben wir Austausch mit der Verwaltung des Kantons Baselland und können da die Anliegen eigentlich einbringen. ich bringe selbstverständlich die Anliegen aus Sicht der Wirtschaft ein. Aber als wir gemerkt haben, dass es zwar nett ist, wenn wir miteinander diskutieren, aber dass letztlich die ganz grosse Kiste ganz sich nicht in einem solchem Gremium absolviert wird, haben wir uns dann auch mit Lösungsvorschlägen beschäftigt. Sind deshalb mit der ETH in Kontakt getreten und haben einfach gesagt, dass wir von aussen eine Beurteilung Raum Basel Verkehr haben möchten. Und die Diagnose war eigentlich relativ einfach, das wir eine Struktur voll radial alles aufs Zentrum haben. Das hat mit der Topografie zu tun. Und das man halt verpasst hat in Basel rechtzeitig, also jetzt in der Region Basel, das man keine tangentialen Strukturen bewerkstelligen konnte, wollte, wie auch immer. Fakt

ist, alles dreht über die Stadt. Der Kanton Baselland hat Talschaften. Das sind Täler und die verbinden sich eigentlich über die Autobahn via Stadt. Sie fahren immer zuerst ins Zentrum, das jetzt verstopft und dann wollen sie wieder raus und diese Querachsen, diese Netzstruktur, ich kenne es aus der Ökonomie. Ich habe eine Arbeit geschrieben über die Öffnung des Telekommunikationsmarktes, sie können den Strommarkt nehmen. Überall wo Netzstrukturen eine Effizienz herbeiführen würden, das gilt genau gleich für den Verkehr. Wenn Sie jetzt mit Ihren Vorstellen, die Mobility Geschichten künftig Fahrten ohne Personen am Steuer sogar, da ist der kurze Weg entscheidend. Da ist aber auch entscheidend, dass das Ding fahren kann und nicht im Stau steht. Deshalb propagieren wir eigentlich jetzt seit gut einem Jahr einen sogenannten fünf Punkte Plan. Ich kann Ihnen da sonst Unterlagen schicken. Ein Teil davon ist, dass wir langfristig Netzstrukturen anbieten. Eine innere Tangente und eine äussere Tangente. In diesen Kantonen gibt es immer Investitionsbudget. Jeder Kanton hat das und dann ist immer die Frage, was ist die nächste grosse Investition, die ansteht. Im Kanton Baselland sind das 200 Millionen im Jahr. Das ist auch für Schulhäuser. Für die Strassen haben sie dann einen freien Teil, aber sie haben praktisch jeweils ein grösseres Projekt, indem sie arbeiten können. Sind Sie jetzt mit dem Auto gekommen? #00:05:59-9#

#00:06:00-0# Interviewer: Ja. #00:06:00-2#

#00:06:00-3# Person 1: Dann sind Sie auf diese Umfahrung A22 gefahren. Das war jetzt so die letzte grosse Geschichte für diese ganze Talschaft hier oben. DAs ist enorm entscheidend. Wir haben jeden Tag mehrere Staustunden auf dieser ehemaligen Rheinstrasse verlebt und das ist weg. Aus Sicht der Wirtschaft natürlich sehr positiv. Wir wissen auch, dass der Stau sich verschiebt zum Teil. Obwohl hier hat sich das jetzt nicht bewahrheitet. Es wurde dann immer gesagt, es ist dann immer ein bisschen weiter unten. Am Ende des Tunnels. Das findet so eigentlich nicht statt. Aber wir stellen natürlich fest und dort fordern wir auch seit einem Jahr Sofortmassnahmen, dass auf der Hauptverkehrsachse der A2, dass dort einfach eine Kapazitätsgrenze erreicht wurde vor eben zwei, drei Jahren. Bis dorthin war es immer so, brauchte es einen Unfall oder sonst etwas und sonst war der Stau erträglich. Aber mit dem Ausbau von Kaiseraugst, wo die Roche und die Chemie allgemein mehrere 1.000 Arbeitsstellen, ganz allgemein mit dem Wachstum aus der Region das Bedürfnis, die Leute fahren Auto und die nicht vorhandene Entflechtung mit dem Transitverkehr, der ebenfalls zunimmt. Das kommt einfach rund um Basel alles zusammen und nach drei Uhr Nachmittag, wenn Sie in Richtung Basel fahren wollen, müssen Sie einfach damit rechnen, dass zu ist. Dann ist das wie das Wasser, das sich den Weg in die Quartiere sucht. Birsfelden, Muttenz, Pratteln, das ist eine Katastrophe und das führt dann dazu, dass die Leute versuchen diese Querverbindungen herzustellen. DAs sind dann kriminelle Wege über die Hügel herüber, die dann stark befahren sind. Wir fordern eigentlich von der Politik, dass man das jetzt anerkennt und eben Sofortmassnahmen auf der A2, dass man auch langfristig die nächsten grossen Projekte eben in Tangentialverbindungen steckt. Ein Stichwort ist die Allschwilumfahrung. Dort ist auch ein wichtiges Gebiet für den Kanton Baselland. Wirtschaftsentwicklungsgebiet. Ganz schlecht erschlossen vom Verkehr her und das ist im Moment her angedacht, die nächste grössere Tunnelbaustelle praktisch ist die Umfahrung Allschwil. Das wäre dann Teil einer inneren Tangente. Zurück auf die A2 kann ich einfach nur so sagen, dass sind die verschiedenen Effekte, die ich erwähnt habe, aber unter anderem mit Ausbau der Wirtschaftsgebiete im Aargau,

auch mehr Leute, die generell den Transit beanspruchen haben wir schon das Problem mit der Stauwurzel der Osttangente. Wenn das natürlich so lange geht, dass sind Sünden aus der Vergangenheit, die wir hier bewältigen müssen und wenn die Stadt gleichzeitig Stieg-Um bringt und eigentlich den Verkehr auf die Hochleistungsstrasse schickt, dann ist es einfach nochmal eine Verschlimmerung und das Resultat, das spürt dann eigentlich der Kanton Baselland, die A2 staut und dann kommen sie einfach nicht mehr, auch wenn sie von Liestal nach Arlesheim wollen, es geht dann nicht. Für uns ist es eigentlich eine Unsituation, die zurzeit herrscht und deshalb ist auch der Fokus sehr gross, dass wir Investitionen in den Infrastrukturausbau fordern. Ich bin aber auch einer, der sagt: 'Letztlich will ich nicht ÖV gegen MIV auseinanderspielen'. Darum geht es mir nicht. Meine These ist eben auch, dass künftig Strassen oder Achsen gebraucht werden und ob da ein Tram fährt oder ob da unbemannte Fahrzeuge hin und her fahren, die dann praktisch jeden Kilometer anhalten und vielleicht noch schnell Strom brauchen damit es einfach funktioniert, das spielt nicht so eine Rolle. Wir müssen in den Achsen denken, die wir legen wollen und diese einfach befähigen. Für mich ist die Kapazität Reduktion, dass man praktisch sagt, dass man schaut, dass es unattraktiv ist, auf diesen Strassen zu fahren und dann gehen die Leute hoffentlich mehr auf den ÖV. Unsere Politik war in den letzten Jahren davon geprägt, dass der ÖV ausgebaut werden soll. Das funktioniert für mich in keinster weise. DAs ist für mich eine Fehlentwicklung, die wir korrigieren möchten. #00:10:29-3#

#00:10:29-4# Interviewer: Können Sie das vielleicht nochmal ein wenig erläutern, warum es eine Fehlentwicklung ist? Ist das Ihre eigene Ansicht aus Sicht der Region? Weil in Basel-Stadt sagen sie mir genau das Gegenteil. #00:10:44-8#

#00:10:44-8# Person 1: Vielleicht grundsätzlich: Basel-Stadt ist eine der besterschlossensten Städte, die Sie haben können. Ich bin viel in Amerika und ich weiss was Distanzen da bedeuten. In Basel sind Sie sofort überall. Sie haben überall eine Tramverbindung, Busverbindung, Sie können Velo fahren. Es ist eine kleine Stadt. In Baselland bringt das ÖV-Angebot nicht den gleichen Nutzen, kann es nicht bringen, weil wir die Topografie des Kantons, wir haben die Täler und in diesen Tälern haben Sie die Bahnen und auch Trams fahren da durch, aber es gibt sehr viele Ortschaften auf den Hügeln und sind einfach nicht entlang dieser Bahnlinien. Diese Korridore, die da geschaffen, die eben alle in Richtung Zentrum gehen, die Leute werden nicht in der Lage sein, einfach ÖV zu nutzen, weil sie sonst die Wege, wenn sie in der Stadt arbeiten oder in einem anderen Teil des Kantons, dann würde das dazu führen, die müssen von zu Hause mit dem Auto an die Hauptverbindungsachse kommen und sie können die ÖV-Feinverteilung nie so attraktiv gestalten, weil da müssen so viele Busse und ÖV herum fahren damit sie diese Leute aus diesen weiten, weiten Einzugsgebiet praktisch mit ÖV versorgen können. Eine These, die ich auch aufstelle, es ist auch eine Forderung, ein Park and Ride Konzept, dass den Namen verdient, würde aus meiner Sicht schon eine gewisse Entlastung bringen. Das man dann die ÖV-Nutzung steigern könnte indem man sagt: 'Wir führen jetzt an wichtigen Stellen, an leistungsfähige auch Bahnhöfe, führen wir die Autofahrer hin'. Ich habe einen konkreten Vorschlag bei Pratteln, Salina Raurica, da gibt es heute eine S-Bahn-Station, die ist ungenutzt. Man hatte da mal vor zehn Jahren die Idee, dass das ein Gebiet wird, welches gewaltig überbaut wird. Das ist ein grosses Diskussionsthema im Kanton Basel-Land, sogenannte Wirt-

schaftsoffensive. Aber es sind andere Probleme. Das ist eine zu starke Parzellierung, zu viele Eigentümer, kein Gebietsmanagement. Da ist auch noch nichts gelaufen. Heute haben sie einen Geisterbahnhof und der würde sich hervorragend eignen, da ein leistungsfähiges Park and Ride sprich ein grosses Parkhaus, einfache Erschliessung nach amerikanischem Modell fast. Ich kenne solche Stationen und wenn sie da 1.000, 1.500 Autos ab der Strasse bringen, das könnte ich mir vorstellen. Hätte einen Einfluss, ist aber auch nur ein Mosaikstein aufs Ganze. Aber wenn wir ein Park and Rider Konzept hätten, das praktisch ermöglicht vom Hügel herunter zu fahren, an einen Bahnhof, wo ich wirklich nur noch einsteigen muss und nicht mehr aussteigen und nochmal umsteigen sondern dann am Bahnhof, badisch oder SBB, spielt nicht so eine Rolle. Dann würde man die Schwelle für die ÖV-Nutzung nach unten bringen. Würde dann auch diesen spezifischen Knoten, den wir zurzeit um die Stadt haben, entlasten. Aber die Grossentlastung und dann hoffentlich auch die, ich glaube die Verkehrs-, Mobilitäts- und die Raumplanung, die hängt sehr stark zusammen und wenn wir jetzt Konzepte der ETH angeschaut haben, dann merken wir einfach, dass die Radialkonzepte, ich möchte das vielleicht kurz aufzeichnen, dass diese Radialkonzepte vor allem in einer Phase 1, also wir haben heute praktisch das Birstal, die kommen mit zwei Autobahnen, das ist Basel hier und dann fahren sie Pratteln, Muttenz, das wäre Liestal... also wir sind ungefähr hier. Sie fahren, um nach Basel zu fahren, fahren Sie hier nach Pratteln und dann kommt die A2 und wenn Sie nach Arlesheim möchten, dann müssen Sie diesen Bogen eigentlich machen, weil es anders nicht geht. Dahinter ist dann Allschwil und wenn jetzt das gelingen würde, dass man praktisch solche Verstrebungen machen könnte, um die Stadt herum, das ist dann die A2, die da weggeht, dann werden sie ganz andere Fahrmöglichkeiten haben und vor allem wenn es dann eine weite Tangente gibt. Was die ETH zeigt ist, dass an diesem Knoten sogenannte Aussenzentren entstehen und die wiederum sind attraktiv genug und das ist immer Auto und ÖV, diese Knoten werden attraktiv genug, dass ein Angebot entsteht, wo das Freizeitverhalten nicht komplett auf die Stadt ausgerichtet ist. Das Einkaufsverhalten. Und wir müssen es schaffen, dass werden nicht so viele sein, aber das rund um Pratteln, Sissach, Aesch, das sind so die Gebiete, wo ich denke, da könnte mehr entstehen als heute. Heute hält man das in der Raumplanung relativ klein, man will nicht hoch und man will nicht viele Leute, aber letztlich würde das dazu führen, dass die Fahrten Richtung Stadt nicht mehr so nötig werden und wenn wir es langfristig schaffen, dass man diese Verbindungen herstellen kann, dann haben sie den ganzen Verkehr, die ETH hat vorgeschlagen einen Tunnel von Arlesheim nach Frenkendorf und sagt: 'dann hättet ihr auf einen Schuss praktisch den Ausbaubedarf nicht mehr, die A2 würde reichen und jetzt stecken wir 1.3 Milliarden, vielleicht 1.7 Milliarden in einen Tunnel, um hier breit zu machen'. Aber die Radialkonzepte, einfach alles in die Stadt, dann wird es hier zu eng. Am Anfang Benefit in der Stadt und irgendwann kippt die Stimmung und das ist jetzt in Basel passiert. Dann wird es zu eng und wenn Sie in grossen Städten sind, ich weiss nicht, wenn Sie in San Francisco Kollegen oder so haben, wenn ich mich in grossen Städten bewege, alle Leute sprechen immer vom Quartier. Die wollen Quartier, die wollen Urban Farming, die wollen Freiraum in der Stadt und das sind aber die grossen Städte. Basel hatte das lange nicht. Da war irgendwie lange: 'gut, kein Problem' und jetzt kommen diese Bewegungen auch. Je mehr das kommt, desto mehr wird jetzt praktisch das Problem verschärft. #00:17:02-7#

#00:17:02-8# Interviewer: Dieses Netzwerkknotenkonzept, das habe ich auch schon mal mitbekommen. Ich glaube aus dem Englischen ist es TOD, also dieses Transit Oriented Development. Da ist nämlich gefragt, dass die Verkehrs-, Mobilitäts- und Raumplanung auch zusammen arbeiten. #00:17:19-2#

#00:17:19-2# Person 1: Die müssen zusammen arbeiten. #00:17:20-3#

#00:17:20-5# Interviewer: Wie ist das? Also wie ist genau diese Zusammenarbeit zwischen Verkehrs-, Mobilitäts- und Raumplanung derzeit? #00:17:27-0#

#00:17:27-1# Person 1: Schlecht. Wir sind praktisch die Organisation, non-governmental. Wir sind die, die heute sagen, Raumplanung spricht mehr mit dem Verkehr und das ist im Kanton Baselland bringen wir die zusammen und wir bringen sie auch zusammen mit den Basel-Städtern. Jetzt ist es einfach, dass es verschiedene Ideologien sind. Ich unterstelle jetzt, dass es in der Stadt darum geht, da wird einfach behauptet, wir können mit dem Velo quasi das Gleiche herstellen wie wir heute haben und dann ist es einfach sauberer, besser, läuft besser und gerade für die Wirtschaft ist es unmöglich. Sie bringen die Werkzeuge nicht mit dem Velo. Ich glaube die Convience ist ganz hoch #00:18:15-3# (Wort). Wenn es den Leuten einfach gemacht wird, alternative Mobilitätsmittel zu benutzen, dann haben sie eine Chance. Wenn sie mit Verboten kommen, dann wird das nicht klappen. Ich bin auch überzeugt, eine Google Car Kette, ich bin auch völlig überzeugt, dass die Autos den Bussen um ein x-Faches überlegen sind in Sachen Durchfluss. Ein BUs, der hat vielleicht 100 Plätze und dann warten man wieder fünf Minuten und bei den Autos kommt einfach mehr. Klar, dann haben sie zu plötzlich zu viele Autos, die sind nicht richtig gefüllt, dann gibt es zu viele und so, aber vom Grundkonzept her, finde ich es falsch, wenn man mit grossen ÖV-Einheiten, die einfach praktisch füllen will und die Leute auf diese grossen Einheiten, weil dann haben sie das Problem der Stosszeiten, es ist unflexibel. Wir sehen das an jeder Bergstation mit Gondelsystemen. Das war früher auch 100-Personen-Gondel, dann lässt man die hoch, runter, wieder füllen, hoch, runter. Heute ist der Trend sechs Personen und die Gondeln, die laufen einfach und das ist auch das System, was wir hier irgendwann haben werden. Das einfach ganz viele kleine unbemannte Fahrzeuge auf diesen Achsen herumfahren werden. #00:19:29-8#

#00:19:30-0# Interviewer: Können Sie sich das vorstellen? #00:19:30-9#

#00:19:30-9# Person 1: Ja. #00:19:33-0#

#00:19:33-1# Interviewer: Was wären dann die Voraussetzungen, abgesehen von der Infrastruktur, weil die muss gegeben sein, um so etwas aufstellen zu können. #00:19:42-0#

#00:19:42-2# Person 1: Die Voraussetzungen, dass ein ausgereiftes System kommt, das praktisch eine Art Lane bereitstellt für genau solche Mobilität und das man aber daneben, heute kennen wir die Carports in den Staaten vor allem, wo man sagt, die vierte Spur, das ist nur Carpooling. Funktioniert so lala. Wenn das funktionieren würde, dass man praktisch nebenan, ich war jetzt gerade mit den Kindern im Disneyland, da haben sie auch Fastlanes, wo sie praktisch Privilegierten, weil sie halt etwas anderes gebucht haben, können sie nebendurch und spätestens in dem Moment überlegt sich der andere, wie er da auch darauf kommt. Im Moment, wo diese kleinen Dinge da fahren und sie stehen im Stau, in dem Moment werden sie sich überlegen, wo man auf die Dinger kommt. Aber

heute haben wir ein Problem, dass diese ÖV mit diesen grossen Zügen, grossen Bussen und dann kommen sie und dann wartet man wieder eine halbe Stunde. DAs ist einfach noch zu unattraktiv und dann fühlt man sich dann nicht wohl und dann kann man nicht mehr richtig hinkommen, weil es keine Park and Ride Anlagen gibt. Die Hauptbahnhofssituation in Liestal zum Beispiel, das ist sehr schwierig nach Liestal zu kommen. Ich wohne in Füllingsdorf, wenn ich hier hin zur Arbeit fahre, habe ich fünf Minuten. Wenn ich mit dem Bus zur Arbeit fahren möchte, dann laufe ich zuerst zehn Minuten an eine Busstation, dann fahre an den Bahnhof Frenkendorf, muss da umsteigen, entweder auf den Zug nach Liestal oder einen anderen Bus nach Liestal und dann nochmal einen Bus hier hin. 20, 25 Minuten Minimum und ich werde nie einen ÖV zur Arbeit nehmen. DAs Velo, ich wohne am Hang oben, mache ich auch nicht. Bei mir muss die Convenience stimmen und es funktioniert nur so. Aber solange wir vom Konzept her Strassen haben, die einfach verstopft sind, das wir praktisch die Mobilität behindern, solange befinden wir uns auf einen Pfad, der dann auch alles abstellt zum Schluss. Wirtschaftliche Entwicklung, unattraktiver Wirtschaftsstandort, da will niemand hin. Jetzt haben wir gehört, die Roche will da 6.000 neue Arbeiter in die Stadt hinein bringen. Ich weiss noch nicht, wie das gehen soll. #00:22:09-0#

#00:22:09-0# Interviewer: In den Tower? #00:22:09-8#

#00:22:10-0# Person 1: Ja, in den neuen Tower. Der ist ja super, aber die Leistungsfähigkeit muss da noch massiv erhöht werden. #00:22:16-3#

#00:22:16-5# Interviewer: Die bauen dort keine Parkplätze, glaube ich, oder? #00:22:18-9#

#00:22:19-1# Person 1: Das ist aber auch Basel-Stadt Ideologie. Wenn Roche sagen würde: 'wir bauen jetzt ein grosses Parkhaus', dann wäre da ein kollektiver Aufschrei. Ich weiss nicht, wie die das mit dem heutigen ÖV bewerkstelligen wollen, dass 6.000 Personen mehr dahin kommen. Irgendwie müssen die Auto fahren können. Es ist mir bewusst, die bauen keine Parkplätze. Man kann sagen: 'in den grossen Städten haben Sie auch keine Parkplätze'. #00:22:44-0#

#00:22:44-0# Interviewer: Das Stieg-Um-Konzept. Wie ist das jetzt hier angekommen in Baselland? #00:22:51-6#

#00:22:51-6# Person 1: Ganz schlecht. Das ist Vogel-Strauss-Politik. Kopf in den Sand stecken und das Problem können die Aussen lösen. Das ist nur eine unilaterale Problemlösung der Stadt. #00:23:04-1#

#00:23:04-1# Interviewer: Ist es so, dass die Stadt dafür entscheidet, weil irgendwelche Städteinitiativen eingeführt wurden oder erhoben wurden, dann machen sie einen Gegenvorschlag, der Gegenvorschlag ist angenommen, dann wird eigentlich nicht abgestimmt mit dem Umland. So habe ich das verstanden. #00:23:25-9#

#00:23:26-0# Person 1: Nein, gar nicht. Baselland hat sich gewährt gegen dieses Stieg-Um. Also einfach so, wie man das machen kann. Man kann Proteste anmelden. Da gibt es Sitzungen, Regierung Baselland, Regierung Basel-Stadt und da wurde gesagt, ich meine, wir haben eine eigene Zeitung jede zwei Wochen, wir haben diese Treffen, wir melden das immer an. Aber es nützt nichts. Das ist eine andere Ideologie. #00:23:47-3#

#00:23:47-3# Interviewer: Ist es quasi so eine Strategie? Ok, wir machen halt uns dicht und die anderen sollen sich überlegen, wie Sie das gesagt haben. Ist es aber nicht dann, wenn Sie sich schon mal Gedanken machen, wie das gemacht werden kann, ist das vielleicht auch eine gute Strategie, damit Baselland vielleicht etwas schneller vorangeht mit irgendwelchen Investitionsmassnahmen. #00:24:08-6#

#00:24:08-7# Person 1: Das versuchen wir aufzuzeigen. Also wir haben das präsentiert in der Öffentlichkeit. #00:24:12-7#

#00:24:12-8# Interviewer: Jetzt kann Basel-Stadt dazu beitragen? Basel-Stadt ist ein eigenes Kanton. #00:24:20-7#

#00:24:20-9# Person 1: Ist ein eigener Kanton, der kann ja eigentlich nur sagen: 'ja, das stimmt, dahin müssten wir' und dann kommt die Frage, wer das bezahlt und da wird Baselland keine Unterstützung erhalten von Basel-Stadt. Wir haben zwei, drei gemeinsame Nenner. Das ist sicher so, dass die Transitachse, dass die auch ein Problem darstellt für Basel-Stadt, wenn die einfach nicht läuft. Die Schweiz ist eine offene Volkswirtschaft. Zwei von drei Franken verdienen wir im Ausland. Also sie sind da angewiesen, dass die Schiffe, die Flugzeuge und die Autos fahren und die Lastwagen, aber in der Stadt innen spüren sie das nur bedingt. Da hat man von mir aus gesehen jetzt einfach zu lange die Entwicklung auch verpasst oder hat einfach lange eine ÖV-freundliche Politik gefahren und Angebote angeschafft wie Parkfelder, Auto, überall 30er Zonen, einfach unattraktiv machen für Autos. Das hat dann dazu geführt, ich sage immer, wenn die das machen Quartiere Autofrei, dann sollten sie irgendwie aber Achsen schaffen, wo die Autos dann durchkommen. Die Leute haben ein Auto und die werden das Auto benutzen. Heute haben wir in Basel Situationen, am Bahnhof Richtung Autobahn, diese Achsen funktionieren schon gar nicht mehr. Ich habe immer das Gefühl, bevor man eine Alternative angeboten hat, wird das andere zurückgefahren und das ist für mich einfach keine Option. Das Resultat dieser Politik ist, dass eben mehr auf die Hochleistungsachse geht, auf die A2, auf diese ganzen Strassen rund um Basel herum und das ist dann wieder Kanton Baselland und da sind wir einfach die Hauptleidenden unter diesem Umstand. #00:26:12-6#

#00:26:12-6# Interviewer: Was bedeutet das jetzt für Basel-Land? Sie haben mehrere Punkte angesprochen, aber was können Sie jetzt machen? #00:26:23-9#

#00:26:24-1# Person 1: Gute Konzepte empfehlen und gemeinsam diese Tangentialstruktur einführen und gemeinsam die A2 endlich realisieren. Die A2-Kapazität erweitern bezahlt ja der Bund und am Schluss will der Bund nur wissen, wie wollt ihr es haben und dann baut er das. Jetzt hat es zehn Jahre gedauert bis Basel wusste, wie sie es haben möchten und der Bund fährt, einfach damit das endlich mal aus den Beinen ist, er sagt: 'ok, wir versuchen mit den 1.3 Milliarden durch das schweizerische Parlament zu kommen'. Wie gesagt, ich bin im TSC Schweiz, ich glaube nicht, dass das funktioniert. Das ist zu teuer. Das ist eine zu teure Variante, die dann erst noch technische Mängel hat mit dem starken Gefälle und mein Punkt ist halt der, dass wir diese Osttangente, so wie sie heute ist, ich finde das auch nicht schön, das ist wirklich nicht für die schönen Fotos vom Stadtbild, aber das wurde in den 60er Jahren so entschieden und ich glaube jetzt einfach, das Problem Mobilität ist wichtiger als die schöne Stadt. OB es jetzt jeweils zwei oder drei Meter breiter wird auf beiden Seiten oder doppelstöckig wird, da sieht man keinen grossen Unterschied. Aber jetzt praktisch die

Stadtverschönerung auf Kosten der besseren Mobilität, da habe ich Widerstände in mir. Ich glaube wir mit dem extrem teuren Vorschlag, der jetzt gebracht wird, geht man taktisch ganz bewusst auch das Risiko ein, dass es nicht geht und dann ist es halt wieder so, wie es ist. Das ist für uns keine Option. Ich finde es zwar toll, wenn es so lösen kann und dann ist die Osttangente weg, aber es hat noch niemand die Machbarkeit aufgezeigt und vor allem die Finanzierung, die wird in der Schweiz umstritten sein. Es gibt viele andere Stadtgebiete, die brauchen auch Umfahrungen und ich weiss beim Bund sind 2 Milliarden bereitgestellt, im Moment, in diesen verschiedenen Programmen. Die haben da Finanzierungstranchen und 915 Millionen sind eingestellt für die Osttangente und da sind schon die Restschweiz sagt schon: 'Geht's eigentlich noch so viel Geld'. Und wenn wir jetzt kommen, wir sind gekommen und sagen: 'Jetzt kostet es noch #00:28:47-6# (400) Millionen, weil wir möchten die Stadt ein bisschen schöner haben. Wir haben nicht so gern da die Brücke'. 'Dann bezahlt ihr das selber'. #00:28:56-1#

#00:28:56-3# Interviewer: Jetzt ist es mir auch ein bisschen klarer, worum es eigentlich geht, da im Hintergrund. Was ich mal fragen wollte: Wie ist dann die Auswirkung auf die Wirtschaft? Wenn die Mobilität jetzt unter solchen Massnahmen, so einer Politik oder Ideologie leidet, welche direkte Auswirkungen hat das auf die Wirtschaft? #00:29:19-2#

#00:29:19-3# Person 1: Die kann sich sehr schlecht entwickeln. Ich habe es jetzt ganz schlecht gezeichnet, ich mache das jetzt nochmal besser, ich glaube man versteht es schon anhand der Topografie in unserem Kanton. Basel-Stadt ist irgendwo so und jetzt fangen wir mit der A2 an. Die geht so durch und da geht es dann Richtung Liestal weg. Da sind Gebiete, wo gearbeitet und gewohnt wird, das ist entlang dieser Achsen und dann geht es in die Höhe. Der zweite grosse Weg heraus ist hier, da sind relativ grosse Gebiete und da ist aber nichts. Wenn hier alles verstopft und das ist im Moment so, dann führt es dazu, dass sich die Wirtschaft von hier oben, die beschränkt sich auf hier oben. Die kommt nicht mehr nach unten. Das Gleiche ist hier, ich komme nicht mehr rein. Es bleiben abgeschnittene Systeme. Die befruchten sich nicht gegenseitig. Dann schaffen sie aus einem eigentlich grossen Raum, schaffen sie plötzlich drei kleine Räume und das ist das faktische Problem, das im Moment besteht. Das eigentlich ein Betrieb von hier, wenn er weiss, er muss seine Leute losschicken, das macht er nicht mehr, weil die Transaktionskosten zu gross sind, die Transportkosten, die Dauer der Transporte. Man beschränkt sich eigentlich auf sein kleines Gebiet, dass man dann hier hat und da fehlen ihm die Skaleneffekte, der Effizienzgewinn, alles. Da geht am Schluss gar nichts mehr. Das ist eigentlich extrem schädlich. #00:31:30-6#

#00:31:30-7# Interviewer: Geht es dann am Ende um die Erreichbarkeit? #00:31:33-4#

#00:31:33-5# Person 1: Ja. Mobilität, alle sagen Wirtschaft braucht Mobilität und wir stellen aktiv die Mobilität ab. Durch lange nicht entscheiden bei der Osttangente, das ist die Lebensader dieser Automobilität, der Gütertransport ist schon auf der Schiene, aber die Feinverteilung, da ist das Auto, der Lastwagen überlegen. Wir haben hier, von mir aus gesehen, massive Probleme. #00:32:03-7#

#00:32:03-7# Interviewer: Jetzt ist mir der Punkt gerade entgangen. Können Sie mir vielleicht sagen, wenn es ein Status Quo bleibt, wie es gerade ist, wie stellen Sie sich die regionale Entwicklung in den nächsten zehn Jahren vor? #00:32:36-7#

#00:32:36-8# Person 1: Es geht immer irgendwie weiter, aber ganz sicher wird die Dynamik abflachen. Wir haben Glück mit den grossen Pharmabetrieben, die hier eigentlich Motoren spielen. Die ganze Life Science Branche ist eine starke Branche und solange die so gut zieht, solange dieser Motor gut läuft, solange wird man das immer irgendwie vertuschen können. Da haben sie auch gute Mitarbeiter, die entsprechend verdienen und die wohnen dann hier, dann haben sie gute Einkommenssteuerverhältnisse. Kanton Baselland hat schlechte Ertragssituationen bei der Unternehmenssteuer und das hat mit dieser Situation zu tun. Wir haben tiefe Erträge aus Steuern von Unternehmen. Das ist nicht, weil der Steuersatz tief ist und die eigentlich gut wegkommen sondern wir haben hohe Steuersätze im schweizerischen Vergleich, also wir sind irgendwo im Mittelfeld, es gibt viel günstigere Kantone, aber es ist kein Top-Standort, weil wir uns in der Mobilität schwer tun. Die Gebiete sind schlecht erschlossen. Wir haben das Gebiet Salina-Raurica bei Pratteln, da wird zwar jetzt gebaut, die Idee war ursprünglich mal hochwertige Arbeitsplätze sprich Dienstleistungsbetriebe. Jetzt kommt der Coop, das ist vor allem Transport, der dann dort stattfindet. Hunderte von Lastwagen, die dann praktisch die Achse zusätzlich verstopfen. Von mir aus gesehen das Gegenteil von dem, was man wollte. Man wird die Situation noch verschärfen, aber man war praktisch froh, dass man einen Investor hat. Aber das ist eigentlich der falsche Weg. Sie müssen eigentlich attraktiv genug werden, dass wirklich die kommen, die kommen sollen. Jetzt machen wir einfach so reaktiv statt aktiv an die Geschichte heranzugehen. Ich hoffe jetzt eigentlich, dass der Coopbau dort, dass das jetzt einmalig ist und man den Rest des Gebiets anders entwickelt. Aber für das müssen sie die Erschliessung aufzeigen. DAs ist wie an der Börse. Eine Unternehmung schaut sich einen Platz an und dann überlegt sich, ob man sich das vorstellen kann, kommen die Mitarbeiter da irgendwie hin und wenn nicht gehen sie wieder und die Kunden und die Materialien, die sie brauchen. #00:34:57-9#

#00:34:57-9# Interviewer: Wir haben auch über die Mobilitätskonzepte gesprochen, auch schon die innovativen Mobilitätskonzepte auch angesprochen. Ich glaube, das Tangentialsystem oder -struktur, dass ist glaube ich auch etwas Innovatives. Gibt es da noch andere Konzepte, die Sie sich mal überlegt haben oder die sich die ETH vorgestellt hat, was man hier einführen könnte, damit es besser läuft? #00:35:37-7#

#00:35:37-8# Person 1: Ich glaube, die Wege möglichst kurz gestalten mit solchen Netzverbindungen, also Netzstrukturen und ich glaube daran, dass diese fahrerlosen Fahrzeuge, dass es einfach viele kleine Einheiten braucht statt die grossen Einheiten. Deshalb auch diese extreme Ausbaukultur der heutigen ÖV-Systeme. Ich bin nicht sicher, ob wir da auf dem richtigen Weg sind, weil das viel schneller gehen kann, als man meint. Das man dann praktisch merkt, zu einem Bruchteil der Investitionen haben sie die gleiche Leistung, weil die sind effizienter, die sind überlegen, viele kleine Einheiten, die das abwickeln als die grossen Kisten. Wie der Vergleich mit den Gondelbahnen, mit den Bergbahnen. Das ist für mich der gute Vergleich. Da sieht man, wie viel mehr Leute diesen Berg hinauf kommen und wie viel schneller und wie viel mehr Convenience und heute können sie auch schauen, und da bin ich auch sicher, diese schlauen, das haben wir auch gefordert, dass man, es ist eine Forderung dieser Task Force Anti-Stau, ist, dass wir an den Strassen signalisieren, wo Staustellen sind. Nicht jeder hat das Navi, dass das entsprechend angibt, diese Systeme sind noch zu wenig

verbreitet, als dass sie dann wirklich gut genutzt sind. Und wir meinen mit unserer speziellen Struktur hätten wir die Möglichkeit, weil eben, sie da in ein Tal herunter und wenn sie dann in einen Stau hereinkommen, dann können sie weder zurück noch vorwärts. Dann stehen sie einfach. Ich bin überzeugt, es gibt viele Leute, die würden, wenn sie merken, dass die Achse verstopft ist, dann verschieben sie die Fahrt. Der ganze Freizeitverkehr, den es stark gibt, mit einer verbesserten Mobilitätssteuerung können sie schon mal relativ viel herausholen, aber die Technologie ist heute noch zu wenig verbreitet. Sie können auch nicht jedem Autofahrer in Baselland, können sie machen als Kanton und sagen: 'jeder bekommt so ein Gerät ins Auto', aber sie haben ganz viele ausserkantonale. Sie müssen es heute noch anders anschreiben, als vielleicht in 15 Jahren, wo jedes Handy das kann für sie oder jedes Auto das selber erkennt und wir fordern das, dass man mit guter Signalisation darauf hinweist, wo die Stausituationen sich zur Zeit befinden. Und dann eine relativ pragmatische oder banale Geschichte: Ich setze mich halt dafür ein, dass man nicht mehr nur links überholen kann sondern das man die Spuren von mir aus mit weniger Tempo, aber drei Spuren, weil wir haben einen Fakt, die rechte Spur, die ist leer. Die wird nicht benutzt auf einer dreispurigen Autobahn, weil die Leute gerade in diese, wir haben viele Auffahrten, Abfahrten, Autobahnrestaurant, da wird einfach auf der mittleren Spur parkiert, die rechte Spur 'sie dürfen hier nicht überholen', die ist praktisch obsolet. DA gibt es auch Studien, die sagen: zehn Prozent locker holt man da raus, wenn man das ermöglichen würde und ich glaube, in dieser ganzen Situation um Basel wäre das sehr sinnvoll, wenn man das machen würde. #00:38:45-7#

#00:38:45-8# Interviewer: Zehn Prozent mehr Kapazitätsauslastung? #00:38:49-7#

#00:38:49-8# Person 1: Genau. #00:38:55-7#

#00:38:55-8# Interviewer: Dann kommen wir mal zum letzten Block. Ich würde mal gerne über diese Einflussfaktoren sprechen. Ich will einfach jetzt erfahren, aus Ihrer Sicht, was müsste passieren oder wo glauben Sie gibt es Stellschrauben, die es erlauben würden langfristig ein nachhaltiges Mobilitätssystem zu bauen oder zu installieren hier in der Region. Und unter nachhaltig, jetzt in unserem Gespräch, bedeutet jetzt noch ÖV oder Langsamverkehr sondern nachhaltig ist, welches nachhaltig auch den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen auch entspricht. #00:39:30-7#

#00:39:30-8# Person 1: Das es auch funktioniert? #00:39:31-8#

#00:39:31-9# Interviewer: Ein funktionierendes, langfristiges System. #00:39:35-9#

#00:39:35-9# Person 1: Ich glaube, es hat am Schluss mit Leidensdruck zu tun. Also wenn es dann wirklich den Leuten aushängt, dann ist der Wille da, etwas zu ändern. In der Schweiz speziell sieht man Veränderungen nicht so gerne und ich meine, wir haben heute einen Leidensdruck, der viele Leute dazu veranlassen wird, der eine Mehrheit dazu bringen wird, zu sagen: 'ok, wir müssen etwas ändern'. Dann ist es letztlich das Aufzeigen von solchen Konzepten. Das Aufzeigen von Lösungen. Schön wäre, man hätte Best Practices, wo man sagen könnte: 'schaut, da funktioniert es'. Ds wird jetzt die Aufgabe der Politik sein, um aufzuzeigen, wie das funktioniert. Am Schluss ist es ein Kampf der Systeme, also der Konzepte und da haben sie natürlich wie überall Lobbyorganisationen, sie haben die Bahnlobby. Die werden ihnen immer erzählen: 'wir brauchen einfach mehr Trams, mehr Zü-

ge'. Mein Konzept wird sein, dass wir alles daransetzen müssen Achsen-, Netzstrukturen zu schaffen, aber Achsen, die sowohl ÖV, ich sage auch der ÖV der Zukunft, beispielsweise kleine Fahrzeuge, die da einfach selber fahren. Das sie Achsen schaffen, die die Wege kurz machen. Also die Effizienz steigern. Wir brauchen eine Entflechtung, da haben wir jetzt nicht soviel darüber gesprochen. Das ist ein Teil der Forderung, die Entflechtung des Regionalverkehrs und des Transitverkehrs. Wir haben gefordert, dass auf der A2 eine sogenannte Regionalspur eingeführt wird, dass die Leute, die eben von einem Kantonsteil in den anderen möchten, dass sie nicht im Lastwagenstau vor der Grenze stecken bleiben. DAs verschlimmert dann alles. Am Schluss müssen diese Konzepte überzeugen und das ist halt immer einfacher, wenn sie Beispiele haben. Dann kann man sagen: 'schaut, in dieser funktioniert das'. Die gibt es so natürlich nicht unbedingt. Das ist alles so heterogen. Jedes System ist ein bisschen anders gewachsen und es wird am Schluss deshalb für die Politik wird es ein bisschen der Kampf der Konzepte sein. Da hoffen wir einfach mit möglichst vielen Interessenvertretern, das durchzubringen. #00:41:51-4#

#00:41:51-4# Interviewer: In meiner Arbeit erarbeite ich das Konzept der Konsistenz und da meine ich nicht die Konsistenz im Sinne von Nachhaltigkeit. Jetzt sehe ich gerade, dass, was Sie sagen, das passt gerade unter dieses Dach Konsistenz im Sinne von 'wir müssen mal eine konsistente Mobilität haben oder Mobilitätsplanung, Verkehrsplanung, Raumplanung'. DAs heisst, das muss quasi auf den gleichen Nenner gebracht werden. Es muss abgestimmt sein. Wie kann man das machen? Wie können Sie sich das zukünftig vorstellen, dass es funktioniert? #00:42:26-0#

#00:42:26-0# Person 1: Das ist interdisziplinär und das müssen Sie erörtern. Zum Schluss ist das in der Unternehmung Chefsache, dass man schaut, dass diese Abteilung mit dieser Abteilung arbeitet und in der Verwaltung ist es eigentlich das Gleiche. Aber dort ist es einfach träger. Also Sie haben Sachen der Regierungsräte beziehungsweise der Chefbeamten, die da ihren Abteilungen mit auf den Weg geben 'schaut, dass das ineinander passt' und das spüre ich zu wenig. Da wird fachtechnisch gearbeitet, das stimmt sicher alles, aber man macht es, wie man es schon immer gemacht hat und so in der Mobilitätsplanung als auch in der Raumplanung und wir sind deswegen auch sehr viel in der Zeitung, wir kritisieren die Verwaltung relativ scharf, aber bis zum Umdenken, das ist ein Prozess, der auch dort stattfinden muss. Eigentlich bin ich zuversichtlich, dass das der Weg ist. Mir war auch der Mann von der ETH, der hat gesagt, das Problem in der Politik ist auch der Vierjahreszyklus. Sie haben jemand, der sagt was vier Jahre und dann ist er weg und mein Vorteil ist, ich bin mit 42 Jahren Direktor der Wirtschaftskammer geworden, ich habe 20 Jahre vor mir, wenn ich das möchte, das sind auch Konsistenzen. Nämlich konstant am Thema bleiben und diese Planung eben nicht all drei oder vier Jahre über den Haufen werfen. Das ist auch ganz wichtig. Ich glaube, da leidet man auch. Die Planung in der Politik, das ist fast Tagesaktuell. Was gerade in ist, wird gemacht. Das ist für mich das Gleiche wie mit diesem Tunnel. Das man sagt: 'jetzt machen wir einen Tunnel'. Aber dieser Tunnel im Moment, wo die Probleme hochkommen, wenn man zeigt: 'Moment, da kannst du nur 50 fahren', das gibt wenig Durchstoss, der Stau wird immer noch sein. Da kommen dann wieder der Widerstand und dann auch die Kosten und dann muss die Stadt noch bezahlen. Ich glaube da nicht unbedingt daran. Deshalb wünschte ich mir eigentlich, dass die Verwaltung, die langfristig da ist, die ist nicht politikgesteuert, dass sie auch versucht langfristige Planungen zu betreiben, verbindliche

Planung. Es gibt heute im Kanton Baselland haben wir einen kantonalen Richtplan, KRIP, heisst der, das ist so ein Langfristplan und das ist nur Raumplanung und ich glaube da müsste die Verbindung hergestellt werden, dass bereits im KRIP die Mobilitätsplanung integriert wird. #00:45:04-1#

#00:45:04-5# Interviewer: Kommt Ihnen noch etwas in den Sinn? #00:45:11-1#

#00:45:11-2# Person 1: Nein, ich sehe hier einfach nochmal Stieg-Um. Sie schreiben dann irgendwie nochmal 'Nennen Sie die wichtigsten Akteure, die einen direkten Einfluss auf die Ausarbeitung, die Umsetzung und die öffentliche Akzeptanz von Stieg-Um haben'. Die Stieg-Um-Massnahmen, die gehen in keiner Weise in dieses Konzept sondern das ist einfach machen wir da noch ein bisschen mehr dazu, dann haben wir dann hoffentlich genügend Raum in der Stadt, aber was die Stadt versteht, ist, dass es jetzt relativ lange durch diese radiale Infrastruktur hat sie profitiert, konnte wachsen. Sie war mit Abstand das interessanteste Gebiet, weil dort, das Ganze, wenn Sie das Konzept kennen, das baut auf der Beziehungsqualität auf und sagt einfach, dort, wo Verkehrswege zusammen kommen, dort steigt die Beziehungsqualität und dort, wo sie am besten ist, dort, das ist der Professor Geige von der ETH, der hat die Schweiz seit 40 Jahren hektarisiert. Er hat eine Statistik, ein Modell, dass die ganze Schweiz in Hektarfelder einbaut und der kann heute Voraussagen, wenn dort eine Strasse gezogen wird, die dort anhängt, dann wird die Entwicklung in diesem Knoten so aussehen, dass wird diese Auswirkungen haben. Das sind diese Modelle, die man eigentlich, das ist ja dann so, dass es dann zum Schluss in der Realität passiert ist. Sie müssen da viel mehr einbeziehen, als wenn sie da einfach auf gut Hoffnung planen. Der hat eben auch gezeigt, was passieren würde, wenn jetzt diese Tangenten entstehen würden und es würden Aussenkerne entstehen und diese Aussenkerne würden eine Entlastung bringen auf die Radialverkehrsachsen, die heute so überlastet sind. Mich überzeugt das Konzept, das merken Sie. Die Kunst wird jetzt sein, die Leute auf dieses Konzept zu bringen. Das fängt mal an in der Verwaltung, dass sie nicht einfach weiterarbeiten, wie wenn nichts gewesen wäre, weil die sind immer als Politiker, vor allem Gebietspolitik, wie wir das in der Schweiz haben, haben sie immer eine Informationsassymetrie, die recht substanziell ist. Da können sie zwar am Donnerstag im Parlament sagen: 'so hätte ich das gern', vielleicht am nächsten Dienstag in der Kommission, aber es sind immer zehn Tage dazwischen und oft ist in der Zwischenzeit einfach der Zug abgefahren. #00:47:32-2#

#00:47:32-2# Interviewer: Was ist Ihre Taktik, Strategie? Wenn Sie jetzt diese 20 Jahre... #00:47:39-0#

#00:47:39-1# Person 1: Möglichst laut. Sie müssen sich bemerkbar machen. Wir werden dieses Konzept weiter fordern und im Moment ist es so, dass die Finanzierung, das ist dann halt auch die Stossrichtung der Kommunikation hängt dann auch davon ab, was gerade aktuell ist oder wo die Problempunkte liegen. Wir haben zurzeit eine schwierige Finanzlage im Kanton. Da ist es schwierig mit neuen Infrastrukturbauten und jetzt müssten wir schauen, wir sind jetzt an der Erarbeitung von alternativen Finanzierungsmodellen, dass man Zweckgebunden einen Fond erstellt. Das war bei der A22 hier der Fall. Das ist zwar ein Best Practice, also diese Tunnel hier zwischen Liestal und Pratteln, da hatte man eigentlich auch nicht genug Geld und hat eine Spezialfinanzierung mit der Aufhebung der Verkehrssteuer, eines Verkehrssteuerrabatts hat man das mitfinanziert. Das ganze Projekt hat 500 Millionen gekostet, war teuer, wurde aber zur Hälfte vom Bund bezahlt und dann waren

noch 52 übrig. Die Aufhebung des Verkehrssteuerrabatts, also die Autofahrer, die haben fast insgesamt 150 Millionen mit bezahlt und der Kanton kam praktisch mit 100 Millionen auf der Kantonsrechnung zu dieser Strasse. Wenn man jetzt solche Projekte angeht, Allschwil beispielsweise auch, da muss man schauen, wie sieht das baut beim Bund aus. Das ist eben so in der Schweiz, da sind so Verteilkämpfe, Verteilkriege ein bisschen, schauen, wie viel der Bund gibt und wie schafft man es, weil der Bund macht meistens prozentual, und sagt: 'wir bringen das, was ihr auch bringt'. Da muss man schauen, bringt man das irgendwie zusammen und aus einem ordentlichen Budget können sie vielleicht 15 Millionen pro Jahr nehmen. Wenn die Bauzeit sieben Jahre ist, dann haben sie sieben mal 15 und dann müssen sie schauen, wie man den Rest füllt und das kann sein Verkehrssteuerrabatt, aber nicht nur. Weil wenn die Mobilität insgesamt verbessert wird, ist es für mich nicht fair und politisch auch nicht immer wieder durchzusetzen, immer nur die Autofahrer zu nehmen. Muss man sich überlegen vielleicht eine Infrastrukturpauschale auf eine Steuererklärung, irgendwie so. Das ist auch bei der Fachhochschule in Abklärung zusammen mit Experten ist eine Arbeit am Laufen. Aber ich meine es hat mit guten Finanzierungskonzepten dann auch zu tun in der jetzigen Zeit. Und auch das Aufzeigen, dass künftig nicht mehr einfach Strasse gleich Privatauto und Schiene ist ÖV sondern das wird sich vermischen, bin ich überzeugt.

#00:20:38-0# Person 1: Das löst ein Problem natürlich nicht. Jeder Partner hat auf seinem Hoheitsgebiet hoheitliche Rechte und das Agglomerationsprogramm hat nicht die gleiche Verbindlichkeit, wie zum Beispiel ein kantonaler Richtplan. Ich kann mich im Agglomerationsprogramm, Zukunftsbild auf eine politische Stossrichtung festlegen und sagen: 'so möchten wir das eigentlich alle grundsätzlich zusammen in der Region Handhaben'. Verbindlich ist dann aber erst, was im Kantonalrichtplan drin steht. Nur der Kantonalrichtplan Baselland zum Beispiel oder Aargau bezieht sich ja nicht nur auf das kleine Teilgebiet der Agglomeration Basel sondern bezieht sich auch noch auf ganz andere Gebiete. Darüber diskutieren tut man dann mit einer ganz anderen Optik, wenn man das ganze Kantonsgebiet im Blick hat. Das wird auch eine der Herausforderungen der dritten Generation des Agglomerationsprogramms in Basel, wenn das der Herr Leypold auch so geschildert hat, so ganz kurz und mit einfachen Worten. Das erste Agglomerationsprogramm Basel war eine Liste von Projekten und man hat auch nicht so viel Strategie dahinter gehabt. Beim Zweiten haben wir uns sehr stark darauf konzentriert, Strategien zu entwickeln und jetzt beim Dritten wird es darauf ankommen, die Strategiefrage der Siedlungsplanung, die Umsetzung zu zeigen, wie das jetzt genau passiert. Da haben wir mit der Struktur Agglomeration Basel, also in diesem Verein, der jetzt auch gegründet wurde, haben wir jetzt immerhin eine Organisation, die vom Einzugsgebiet her relativ stimmig ist. Das ist wirklich die Agglomeration rund um Basel. Wir haben natürlich den Vorteil, dass dieser Verein, Geschäftsstelle Patrick Leypold, zwingend auf dem Durchgang zum Bundesgeld steht. Also wenn ich hier bin als Teilgebiet und da drüben ist das Bundesgeld, dann muss ich beim Patrick Leypold vorbei. Sonst komme ich nicht an das Geld heran. Ich war vor ein paar Wochen, haben Sie auch in Zürich Gespräche geführt? #00:23:14-1#

#00:23:14-2# Interviewer: Ja.# 00:23:14-3#

#00:23:14-6# Person 1: Da haben wir nämlich gerade das Thema grenzüberschreitende oder Zusammenarbeit mit den Partnern diskutiert und da gibt es ja diese Agglomerationsprogramme nach Korridoren. Dann gibt es die RZU, Region Zürich Umland irgendwie, die eigentlich für die Koordination der Raumplanung zuständig ist, die aber eigentlich keine Befugnisse hat. Es ist eigentlich ein Verein und der ist ziemlich unverbindlich. Kann eigentlich nicht wirklich etwas bewirken. Dann gibt es vielleicht den kantonalen Richtplan, der ist dann wieder für Zürich, hat dann ein viel sinnvolleres Einzugsgebiet als im Raum Basel. Diese Verzettelung von politischen Strukturen. #00:24:00-8#

#00:24:00-9# Interviewer: Ihrer Ansicht nach ist es schon eine Hürde, dass die kantonalen Richtpläne eigentlich abweichend sind, auch wenn es ein Agglomerationsprogramm gibt, das es versucht abzumildern. Habe ich das jetzt richtig verstanden? #00:24:16-9#

#00:24:17-0# Person 1: Das Agglomerationsprogramm ist #00:24:28-8# (er zeichnet) Wenn ich jetzt hier den Rhein zeichne und ich habe hier den Kanton Basel-Stadt, jetzt habe ich hier die Agglomeration Basel, Frankreich, Deutschland, Basel-Land, Aargau, Solothurn. Wenn ich jetzt (Worte), dann habe ich mit dem Agglomerationsprogramm eine relativ unverbindliche Strategie, dass ich jetzt von mir aus entlang von irgendwelchen Korridoren hier verdichte. Das würde ich gerne verdichten. Es muss hier aufhören. Geht ja nur bis zur Agglomerationsgrenze. Jetzt aus Sicht Kanton Baselland, habe ich natürlich eine Diskussion über den Richtplan über das Gebiet des Kantons und ich

habe da, im Kanton Baselland ist sogar der Richtplan läuft sogar über den Landrat, wenn ich mich nicht täusche. Bei uns wird er vom Regierungsrat verabschiedet. Dort vom Landrat. Viele Landräte kommen da aus den ländlichen Gebieten und finden vielleicht diese Ideen von Verdichtung entlang der S-Bahn-Korridore und dafür Entlastung der Gebiete dazwischen. Die Idee der grünen Zonen zwischen den Korridoren, die lässt man mehr oder weniger in Ruhe. Wenn ich hier oben Bürgermeister bin, dann fände ich es nicht unbedingt lustig, dass meine Gebiete sich nicht mehr gross entwickeln sollen. Da habe ich natürlich eine andere Perspektive als wenn ich aus der Perspektive der Stadt und des Umlands das anschaue oder ob ich dieses Gebiet hier betrachte. #00:26:51-4#

#00:26:51-7# Interviewer: (Worte), dass man sich auch überlegt hat in Baselland, wenn man dann zum Beispiel dieses Wort Netzwerkparadigma sich überlegt dort umzusetzen. Indem man zum Beispiel versucht die beiden Achsen miteinander verbinden, indem man so quasi Knotenpunkte schafft und dann an diesen Knotenpunkten auch die wirtschaftliche Entwicklung weiterfördert. #00:27:21-2#

#00:27:21-2# Person 1: Reden Sie jetzt von Strassen? #00:27:22-8#

#00:27:23-0# Interviewer: Von Strassen. Das ist nur eine gewisse Überlegung gewesen aus einer wissenschaftlichen Sicht, dass man versucht schon zu verdichten, aber genau an diesen Knotenpunkten damit man dort auch eine wirtschaftliche Entwicklung ermöglichen kann. #00:27:44-0#

#00:27:44-3# Person 1: Wenn ich schon solche Tangenten schaffe, macht es wahrscheinlich Sinn an den Netzknoten, Knotenpunkten, gewisse Entwicklungen vorzunehmen. Wenn ich natürlich vielleicht den Strassenverkehr etwas besser kanalisieren und auch vielleicht Distanzen etwas im Griff behalten, eine Verlagerung zum öffentlichen Verkehr erreiche ich natürlich eher, wenn ich die Entwicklungen dort mache, wo die S-Bahn-Stationen sind, also wo der (Wort)-verkehr stark ist. Die andere Frage wäre natürlich, gerade auch wenn Sie mit Herrn Busse gesprochen haben, immer so im Raum schwebt, und ist auch ein Thema im Zusammenhang mit Elba: was ist mit den Tangenten? Braucht es Tangenten? Jede vernünftige Stadt, Region #00:28:51-0# (zeichnet) Da habe ich jetzt hier eine Autobahn, da habe ich eine Autobahn. Jede vernünftige Stadt würde einen Kreis machen, um das weitläufig zu umfahren. Heute machen die Autobahnen ja dies hier. Die gehen mitten durch die Stadt. Bei der Osttangente war es vielleicht auch noch ein Stück zu einer Zeit, als man dachte, man muss die Autobahnen in die Städte reinführen. Aber bei der Nordtangente war es natürlich klar, dass man die hätte weiter nördlich bauen können. Aber da waren wir schon im Ausland gewesen und versuchen Sie mal die Basler Verkehrsprobleme ausserhalb von Basel zu lösen. Da sagen die Nachbarn: 'das ist nicht unser Problem'. Ja, das ist ein zweischneidiges Schwert. Jetzt ist natürlich die Frage, was sind dann die Funktionen von Autobahnen. Je näher sie natürlich in die Stadt kommen, umso mehr können sie auch ein Teil des innerstädtischen oder des nahen Agglomerationsverkehrs aufnehmen. Wenn sie weit aussen verlaufen, da sind sie natürlich im Wesentlichen Fernverbindungen und sie fördern vielleicht auch das noch weiter draussen wohnen. Weiss nicht, ob Sie den Raum Stuttgart gut kennen. Ich habe in Stuttgart studiert und auch dort auch gewohnt. Da sind die Autobahnen relativ weit ausserhalb der Stadt und das heisst natürlich, dass es durchaus attraktiv sein kann, da sehr weit draussen zu wohnen, weil ich über die Autobahn relativ schnelle Verbindung

habe. Während es wesentlich schwerer eigentlich ist, gerade auch mit dem Auto in die Stadt reinzufahren, weil dann dort das Strassennetz sehr viel überlasteter ist. Inzwischen sind die Autobahnen auch permanent überlastet und Raum Stuttgart ist für mich auch ein sehr schön Beispiel, wie man aller fünf Jahre noch eine Spur auf der Autobahn dazu bauen kann und sie ist trotzdem immer voll. Da hat sich enormes verändert, seitdem ich dort gewohnt habe und das einzige, was sich nicht verändert hat, ist, dass es nach wie vor sehr, sehr stark zugestaut ist. #00:31:23-2#

#00:31:24-3# Interviewer: 'Das Problem ist vor allem in der Schweiz, weil es kleinräumig und polyzentrisch organisiert ist, hat die Metropolisierung eine kurze Geschichte. Die Frage ist, wie gut sie mit dem schweizerischen Selbstverständnis vereinbart ist. Sie hat aber stattgefunden, weil die Erreichbarkeitssprünge das ermöglicht haben. Das hat dazu geführt, dass die Städte heutzutage darunter leiden, was ihnen in der Zeit aber gleichzeitig viel Wohlstand beschert hat mit dem ganzen Wachstum. Aber in den letzten Jahren treten Städte selbstbewusster auf und zeigen, wo ihre Grenzen sind. Mehr sind die Städte nicht bereit zu geben. Diese Entwicklung ist wichtig, damit diese Thematik der Grenzen der Belastbarkeiten der Städte überhaupt zur Diskussion kommt. Ob das in den Agglomerationen eine gute Entwicklung bringt, ist noch abzuwarten. In den Agglomerationen ist in den letzten Jahren die quasi Verliererhaltung zu spüren. In den letzten Jahren hat zum Beispiel die wirtschaftliche Entwicklung in Zürich Richtung Stadt statt gefunden und der Agglomeration hat sich das Gefühl entwickelt, dass man jetzt die Stadt zu macht. Wenn das jetzt gelingt, diese Subzentren um Zürich oder um Basel lebensfähig zu erhalten und weiterzuentwickeln, dann kann es gut funktionieren. Vielleicht dann werden auch kritische Grenzen überschritten, die nötig sind, um eine effizientere Mobilität zu organisieren'. #00:33:10-0#

#00:33:10-3# Person 1: Das ist auch ein Thema, was wir bei dem Workshop vor ein paar Wochen in Zürich intensiv diskutiert haben. Ja und nein. Ich denke, es ist relativ logisch. In den letzten Jahren hat die Verdichtung, das Wachstum im Sinne von zusätzlicher Bevölkerung hat ja ausserhalb der Städte stattgefunden. Die Bevölkerung von Basel war schon höher als heute. Die ist dann ziemlich runter gegangen. Von 200.000 auf 160.000 oder so und hat sich jetzt bei 170.000 wieder einigermaqssen stabilisiert. Jetzt ist die Frage, es muss ja nicht zwingend sein, dass alles, was sich drum herum entwickelt und zusätzlich besiedelt wurde, dass all diese Leute in die Städte fahren und wieder heraus fahren. Das ist sowohl für diese Agglomerationsgemeinden oder Subzentren, regionale Zentren keine gute Entwicklung. Es ist auch für Basel oder für die Städte keine gute Entwicklung. Ein Beispiel, dass ich ein bisschen kenne, weil ich da nicht weit weg wohne, ist beispielsweise hier #00:34:42-2# (Wort) Aargau. Vielleicht von der Bahnstrecke Stein Säckingen der Bahnhof. Da weiss ich, dass auch in Immobilienanzeigen, die werben natürlich damit: 20 Minuten nach Basel, 40 Minuten nach Zürich. Das heisst, dass dort Leute hinziehen, da wohnen sicher sehr viele Pendler, die einfach eine super Bahnverbindung haben und teilweise sogar noch so, dass dann der Mann in Zürich arbeitet und die Frau in Basel oder so und beide pendeln. Ob das wirklich eine gute Gemeindestruktur ist, sei jetzt mal dahin gestellt. Natürlich boomt es. Es wird wahnsinnig gebaut dort, auch in vielen anderen Gemeinden im Kanton Aargau, Fricktal. Aber es sind nicht unbedingt Strukturen, die dann in sich qualitativ attraktiv sind und das führt auch dazu, dass die Leute, die dort wohnen eben viel fahren. Nicht nur zu Arbeit sondern auch sonst. Jetzt kann man aus solchen regionalen Zentren

quasi pulsierende Kleinstädte machen, die dann auch in sich funktionieren und so viele Verkehrsbedürfnisse generieren. Das wäre eigentlich das Ziel. Das wäre gut. Ich behaupte, das ist meine Behauptung, ich bin kein Städtebauer, ich bin auch nicht so bewandert in Stadtgeschichte, aber mein Eindruck ist, dass das vielleicht für historisch gewachsene Städte einigermassen funktioniert, also auch Kleinstädte. Aber für Gemeinden, die sich jetzt explosionsartig entwickeln, wie zum Beispiel die sogenannte Glatttalstadt bei Zürich, das sind natürlich Gemeinden, die dermassen schnell Einwohner zusätzlich bekommen haben. Ich behaupte jetzt mal, auch das, was die Züricher Kollegen im Wesentlichen gesagt haben, die Leute, die dort hinziehen, die wollen trotzdem in die Stadt nach Zürich. Die gehen nicht abends dort in Obwiekon einen drauf machen sondern das, was anzieht, sind die historischen Innenstädte, das sind die attraktiven öffentlichen Räume und das wiederum hat dann auch sehr viel mit der Gestaltung der Städte und eben auch des öffentlichen Raumes zu tun. Es wurde da auch gesagt, und ich denke, dass ist hier im Raum genau so, dass sind diese Glatttalstadt ist absolut Autoorientiert. Sie finden dort wenig Radfahrer, Trams und Busse sind in den Hauptverkehrszeiten einigermassen voll, ausserhalb der Hauptverkehrszeiten sind sie relativ leer und diese Gemeinden haben keine attraktiven Zentren. Man geht dort in die Kernstädte hinein, um irgendwie städtisches Feeling zu erleben. Meines Erachtens hängt das sehr damit zusammen, wie attraktiv Städte gestaltet sind, wie Fussgängerfreundlich sie sind oder ob sie im Wesentlichen doch Auto orientiert gestaltet sind. Ich war vor Kurzem in Emmendingen bei Freiburg. 20.000 Einwohner vielleicht. Hat schon vor einigen Jahren eine recht attraktive Fussgängerzone bekommen und da habe ich das Gefühl, dass da auch noch typisch städtisches Leben. Da sind viele Fussgänger und Radfahrer auch am Morgen schon unterwegs und gehen dort einkaufen und so weiter. Ein funktionierender Markt, da haben sie ein Gefühl von einem attraktiven und akzeptierten Zentrum. Das historisch gewachsene Zentrum ist nicht sehr gross. Ist natürlich eigentlich ein Satellit von Freiburg, rein von der Landkarte gesehen, aber es funktioniert noch relativ gut. So ähnlich ist es mit Lörrach zum Beispiel auch. Lörrach ist zwar eigentlich so ein Satellit von Basel, ist aber als Kernstadt absolut funktionsfähig. Weil am Rhein bin ich da wesentlich wenig sicher, ob das da so ist oder auch Grenzbach. Grenzbach hat keinen Kern, der die Leute anzieht, wo die Leute flanieren, wo sie sich aufhalten, wo sie irgendwo draussen im Strassencafe sitzen. Gibt es dort ganz wenig. Es ist ein ganz weiter Weg, diese regionalen Zentren effektiv zum Funktionieren zu bringen. Das hat wahrscheinlich auch damit zu tun, wie schnell sie wachsen. Das ist im Moment eine heikle Diskussion in der Schweiz, wegen dieser 00:40:19-3 (Wort) Initiative. Aber ich denke, wenn die Gemeinden ein Stück weit überfordert sind durch zu schnelles Wachstum, dann wachsen auch nicht die Rahmenstrukturen und dieses Gemeinschaftsgefühl. Das bleibt dann irgendwo auf der Strecke. #00:40:48-4#

#00:40:48-6# Interviewer: Ich wollte diese Aussage nochmal von einer anderen Perspektive beleuchten. Wie ich das verstanden habe, ist es schon so, dass die Städte schon so gewachsen sind, also Basel oder Zürich und dann auch das wirtschaftliche Wachstum so heran gezwungen haben, auf sich. Dann hat es natürlich auch Auswirkungen darauf, dass die Arbeitskräfte in die Städte kommen. Dadurch, dass diese Mobilität auch die Verkehre verursacht hat, dann hat man auch diese Belastbarkeiten in den Städten. Was die Städte jetzt auch versuchen zu machen oder durch die Umverkehrinitiativen dann auch zur Äusserung gekommen ist, von einem gewissen Teil von der Bevölkerung, wurde das einfach mal angesprochen. Die Frage ist jetzt, wenn man dann dort die Wirtschaft motiviert hat, in die Städte

zu kommen, ob man dann vielleicht langfristig versucht dann wieder etwas abzugrenzen durch zum Beispiel die Reduktion des MIVS, besteht nicht das Risiko, dass es vielleicht mal langfristig dazu führen kann, dass die Wirtschaft auch weggehen wird von der Stadt? Ist das überhaupt gewollt von einer Stadt wie Basel? #00:42:10-7#

#00:42:10-8# Person 1: Es ist sicher nicht gewollt von einer Stadt wie Basel, dass sich Arbeitsplätze nicht entwickeln und sicher werden auch die Pläne von Roche verfolgt, noch zusätzliche Arbeitsplätze anzusiedeln. Das hat ja auch über alle politischen Grenzen hinaus positive Reaktionen ausgelöst. Ich denke, dass gehört auch zu einer Zukunft einer Stadt, dass sie als Arbeitsstandort Perspektiven hat und sich positiv entwickelt und das heisst natürlich auch immer, wir heissen ja auch Amt für Mobilität, dass heisst natürlich auch, dass man die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen sicher stellt, dass man die Mobilität der Arbeitskräfte irgendwo hinbekommt. Jetzt ist natürlich die Frage über welche Distanzen? Wohnen die dann in der Stadt? Wohnen sie dann in der Nähe oder in der Agglomeration? Und fahren sie jeden Tag? Oder fahren sie nur an vier Tagen von fünf und da gibt es ja auch noch Gestaltungsmöglichkeiten. Nicht jeder Arbeitsplatz ergibt zwingend ein bestimmtes Volumen an Verkehr. Eine Antwort natürlich auf Ihre Frage ist, dass man auch versucht in den Städten zu verdichten. Also auch wohnen zu ermöglichen, wohnen attraktiv zu ermöglichen. Dass es attraktiv ist, da muss man nicht mehr so viel machen, weil wir hätten nicht einen derart riesigen Wohnungsdruckt, wenn es nicht attraktiv wäre in der Stadt zu wohnen. Wir haben ja kaum noch Leerstand in Basel. Das ist ja eigentlich in allen grösseren Städten auch wirklich ein Problem, inzwischen überhaupt noch eine Wohnung zu finden. Aber die Bereitschaft, auch der Basler Stimmbevölkerung natürlich zusätzliche Verdichtungen zu akzeptieren, ist halt auch begrenzt. Das haben wir bei der letzten Volksabstimmung mitbekommen. Was tun? Das ist natürlich eine gute Frage. Da kann ich Ihnen auch kein Rezept aus dem Hut zaubern. Ich sehe das aus reiner Sicht der Stimmbevölkerung durchaus auch in einem logischen Zusammenhang, dass sie sagen: 'wir wollen einfach als Stadtbevölkerung ein Stück weit in Ruhe gelassen werden. Wir wollen den Verkehr in Griff bekommen, nicht so viel Pendler- und Transitverkehr in der Innenstadt haben deswegen die Städteinitiative Verkehrsreduktion, klares Ja zur Parkraumbewirtschaftung. Aber wir wollen auch nicht noch mehr verdichten, noch mehr Hochhäuser, noch mehr Grünflächen hergeben, also stimmen wir auch gegen diese Stadtentwicklungsprojekte'. Was aber natürlich auch wieder bedeutet, worauf Ihre Frage abzielt, dass Leute pendeln müssen, um zu diesen Arbeitsplätzen zu kommen. #00:45:27-7#

#00:45:28-1# Interviewer: Schizophrenie? #00:45:30-0#

#0:45:31-5 Person 1: Schwierig da irgendwie zu sagen, was es konkret ist. Ich denke, rein aus Sicht der Eigeninteressen der Stadtbevölkerung ist das durchaus nachvollziehbar. Es hat für mich eine gewisse Logik, dass sie sagen, sie wollen nicht mehr Belastung haben. Ich habe vor Jahren im Zusammenhang mit Entwicklung der S-Bahn eine Diskussion mit einer Politikerin, wo ich gesagt habe, dass wir mit dem Ausbau der S-Bahn die Leute vom MIV auf den öffentlichen Verkehr bringen. Was ist die Alternative dazu? Sie könnten ja in der Stadt wohnen. Das geht aber nicht. Die können nicht alle in der Stadt wohnen. Wenn wir keinen attraktiven öffentlichen Verkehr haben, dann kommen sie mit dem Auto nach Basel. Dann war ihre Reaktion: 'aber nur, wenn wir sie rein lassen'. Das war so ein Ausdruck, an den ich mich bis heute daran erinnern kann. Dass ich gedacht habe, dass da so

eine städtische Mentalität dahinter ist. Ich könnte ja eigentlich auch dort einfach den Poller aus dem Boden fahren oder die Schranke runterlassen und sagen: 'jetzt sind schon 10.000 heute reingekommen, jetzt ist Schluss. Jetzt kommt keiner mehr rein'. Es gibt sicher Leute, die das durchaus so sehen, die sagen: 'man könnte einfach die Stadt zu machen und sag, die Stadt gehört den Städtern und die Schweiz gehört den Schweizern'. Man lässt gar keine von Ausserhalb rein. #0:47:23-5

#0:47:23-7 Interviewer: Wer hat diese Aussage nochmal getroffen? #0:47:26-4

#0:47:26-5 Person 1: Das war eine Politikerin. Da möchte ich jetzt nicht gern den Namen nennen. Ich denke, es ist für mich wichtig als Verwaltungsmensch zu verstehen, wie Leute denken können. Wie man mit diesen Meinungen umgeht, wie man natürlich auch argumentiert. Mir ist bewusst, dass man mit einem Ausbau der S-Bahn es tendenziell erleichtert, dass Leute im Umland einen Wohnsitz suchen, vielleicht ein Häuschen bauen oder Investoren dort Mehrfamilienhäuser bauen und die dann vielleicht unterm Strich nicht immer mit dem öffentlichen Verkehr haben, auch wenn sie in der Nähe einer S-Bahn-Station wohnen. Ich frage mich allerdings dann auch immer, wie viel der Gesamtmobilität machen denn die Stadtbewohner tatsächlich mit nachhaltigen Verkehrsmitteln. Sind vielleicht Landbewohner, ein schönes Einfamilienhaus mit einem grossen Grundstück haben, sind die vielleicht auch viel mehr zu Hause auch am Wochenende und machen die vielleicht Urlaub auch mal einfach zu Hause während die Stadtbewohner vielleicht jedes Wochenende in das Engadin mit dem Zug fahren, glauben, dass sei sehr ökologisch und dann Urlaub in Australien oder in der Karibik machen. Damit was ganz anderes sehen als die Stadt, in die sie dann gerne dann wieder zurückkommen. Aber immer dort sein mögen sie auch nicht. Ich weiss nicht, ob es wirklich ernsthafte Studien dazu gibt. Ich weiss, dass die übliche Meinung der Verkehrs- und Siedlungsplaner ist, dass die Leute, die auf dem Land wohnen sich viel weniger ökologisch sich verhalten als die, die in den Städten wohnen. Bin da nicht ganz sicher, ob da wirklich alle Aspekte einfliessen. Ich wohne jetzt auf dem Land, ich habe ein grosses Grundstück, aber auf diesem Grundstück ist nicht nur Beton sondern Tierchen und Vögel. Klar, ist es rechnerisch gesehen Siedlungsfläche und klar fahr ich einen gewissen Weg jeden Tag zur Arbeit. Grösstenteils mit öffentlichen Verkehr, Teil mit dem Velo, Teil mit dem Auto, aber wahrscheinlich habe ich weniger Bedürfnisse am Wochenende zum Beispiel irgendwo in der Gegend herum zu fahren als Leute die in Städten wohnen. Ich kann es statistisch nicht belegen, aber ich kenne auch privat Leute, die sagen: 'Wieso sollen wir am Wochenende wegfahren? Wir haben es doch schön hier?'. #0:50:41-2

#0:50:41-2 Interviewer: Nochmal auf die Aussage von dieser Politikerin zurückzukommen: Ist das vielleicht nicht irgendwo eine Entkopplung der Politiker von der Realität? Das man sagt, eigentlich geht es uns gut, weil es die Wirtschaft gibt. Wenn wir jetzt sagen, dass wir die nicht rein lassen müssen, bedeutet das im Umkehrschluss, dass wir der Wirtschaft schaden können, was letzten Endes als eine Wechselwirkung dann uns auch langfristig einen Schaden zufügt. #0:51:24-4

#0:51:24-6 Person 1: Ich glaube, dass das eine nicht fundierte Aussage war und die Person sich nicht überlegt hat, was das denn wirtschaftspolitisch bedeuten kann. Ich denke, wenn man mit den Wirtschaftsunternehmen, mit den Wirtschaftsverbänden in Kontakt steht, weiss man natürlich wie

die auch Leute rekrutieren müssen. Die können ja nicht den Leuten sagen, dass sie eine Dienstwohnung auf dem Roche Areal nehmen sondern die wohnen irgendwo im Umland und da sind zum Teil auch sehr qualifizierte Leute dabei, die aber dann auch ihre Ansprüche stellen: 'Ich hätte dann gerne einen eigenen Parkplatz. Ich erwarte eigentlich, dass ich eine gute Verbindung zu meinem Arbeitsort habe'. Dann ist es sicher im Interesse des Kantons und auch des Amts für Mobilität, die Erreichbarkeit möglichst gut sicher zu stellen. Die Frage ist auch sofort aufgeworfen wurden, als die Roche Pläne publik wurden. Was macht ihr denn jetzt in Sachen Erreichbarkeit? Was macht ihr denn? Wie könnt ihr verhindern, dass die zusätzlichen 2.000, 3.000 Arbeitnehmer dann alle mit dem Auto kommen? Wie wollt ihr das bewältigen? Wir haben dann auch erst mal erfahren, was da geplant ist. Wir werden uns jetzt mit der Roche anschauen, was man da tun kann. #0:52:58-3

#0:52:58-6 Interviewer: Es wird keine Parkplätze geben? #0:53:01-7

#0:53:01-8 Person 1: Ds Parkhaus, was jetzt abgerissen werden muss, wollen sie irgendwie in ähnlicher Form erstellen und ich glaube nicht, dass es zum Schluss gar keine zusätzlichen Parkplätze gibt. Aber ich weiss es nicht im Detail. Das wird sich sicher in den nächsten Monaten dann noch ergeben. Ich weiss aber auch, als die Roche den Bau 1, also das heutige Hochhaus geplant hat und den Bebauungsplan eingereicht hat, der dann im Parlament debattiert wurde, da war allen völlig klar: 'natürlich finden wir es toll, wenn die Roche sich entwickelt. Aber Verkehr. Wie machen wir das mit dem Verkehr. Wie machen wir das mit der Mobilität?'. Das war eigentlich das einzige Thema, was die Kommission interessiert hat und wo sie sich ganz intensiv rein gedacht hat. Das wird bei den nächsten Entwicklungsschritten vermutlich genauso sein. Diese Wechselwirkung mit der Erreichbarkeit ist nicht allen Stadtbewohnern so bewusst. Es sind ja nicht auch unbedingt in der Privatindustrie tätig und sind vielleicht schon Rentner. Unser Problem in Basel ist natürlich die Erreichbarkeit eines Standorts in Basel nur teilweise Einfluss nehmen können. Das könnte jetzt vielleicht im Kanton Zürich oder im Kanton Genf oder Luzern ganzheitlicher gemacht werden. (zeichnet) Wenn die Roche hier investiert, dann sind wir bis hier und bis hier zuständig. Also auf die Bahneinbindung, darauf können wir Einfluss nehmen. Wir können Briefe nach Bern schreiben, wir können Planungen vorantreiben, aber Schlussendlich werden die Entscheidungen nicht in Basel gefällt. Das ist für mich auch manchmal lustig, aber das hat auch mit politischen Spielchen zu tun, wie Parlamentarier oder Politiker generell, vor allem von der autofreundlichen Seite den Kanton Basel-Stadt quasi dafür verantwortlich machen, dass irgendwo in Pratteln Stau ist. Dabei sind die Autobahnen generell in der Obhut des Bundes und Pratteln liegt nicht auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt. Aber wenn dort Stau ist, dann ist die Politik von Herrn Wessels daran schuld und die städtische Verkehrspolitik. Insoweit ist die Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte, die wollen wir, für mich ist es klar, dass wir das sicherstellen müssen, dass wir das aber versuchen müssen über den öffentlichen Verkehr sicher zu stellen, aber wir brauchen natürlich auf Schweizer Seite vor allem auch infrastrukturelle Engpässe, die Bahnsteige sind eigentlich weitgehend voll. Der Bahnhof SBB ist weitgehend voll. Da passt fast kein zusätzlicher Zug mehr rein. Richtung Deutschland und Frankreich sind es teilweise infrastrukturelle Engpässe, aber sind vor allem die finanziellen Mittel oder die Bereitschaft, finanzielle Mittel zur Verfügung zu stellen und das Angebot auszubauen, was dort fehlt. #0:56:54-0

#0:56:54-3 Interviewer: Ich habe so provokant gefragt. Was ich eigentlich aus den Expertengesprächen bis dato empfinde, ist, dass eigentlich die Meinungen doch nicht so sehr auseinander liegen. Alle wissen, wir müssen eine gewisse Konsistenz in der Verkehrspolitik schaffen oder Planung und das es nicht einfach ist, das ist allen klar, weil es unterschiedliche Gründe dafür gibt. Sei es Politik oder unterschiedliche Prioritäten, aber trotzdem ist die Richtung allen klar. Was glauben Sie, was kann man für die Konsistenz in der Mobilitätsplanung, Verkehrsplanung über die Stadtgrenzen oder Kantonsgrenzen hinaus sicherstellen? Wo würden Sie die Möglichkeiten sehen, wo man das verbessern könnte damit es besser funktioniert in der Zukunft, also langfristig gesehen? #0:58:09-7

#0:58:09-8 Person 1: Generell glaube ich, dass wir in einer Umbruchphase sind, wo das Thema Mobilität und Verkehr versachlicht wird. Ich glaube auch darüber haben wir schon das letzte Mal gesprochen. Die Generation, die mit dem Auto als Allheilmittel, als Symbol der Freiheit, der persönlichen Freiheit gross geworden ist und immer noch irgendwo daran klammert, dass man einfach nur mehr Strassen bauen muss und dann macht das Autofahren wieder Spass, die Generation wird immer mehr abgelöst oder ergänzt durch eine Generation, die Mobilität völlig anders erlebt. Ich weiss nicht wie alt Sie sind? #0:59:07-8

#0:59:07-9 Interviewer: 32. #0:59:09-0

#0:59:09-3 Person 1: Dann sind Sie so ungefähr in der Mitte zwischen meinen Kindern und mir. Meine Kinder sind jetzt beide erwachsen. Die gehen mobil sein, unterwegs sein völlig sachlich an. Sind sehr rational in ihren Entscheidungen, wo sie das Auto nehmen, wann sie das Auto nehmen, ohne Dogma oder verblendeter Glauben an das Auto. Sie machen es heute so, morgen so. Sie fahren mit Kollegen mit, wenn's bequem ist. Sie nehmen den Fernbus, wenn es passt und sie nehmen das Auto und nehmen den Zug. Völlig situativ. Je nach Angebot, je nach Preis, je nach Kumpels die mitfahren. Ich glaube das wir da in einer Phase sind, wo wir einen wesentlich rationaleren Zugang zu der ganzen Thematik bekommen als in den 50er oder 60er Jahren, wo man einfach geglaubt hat, dass das Auto der Fortschritt ist und da muss man jetzt die ganzen Städte umkrempeln. Gleichzeitig hat man jetzt mit der Entwicklung der Fussgängerzonen natürlich auch wieder ein Gefühl bekommen, wie es sein kann, wenn man in gewissen Räumen keine Autos oder sehr wenige Autos hat. Auch das trägt zu dieser Versachlichung viel bei. Ich bin heute davon überzeugt, Sie haben jetzt mehr Verständnis über die Grenze oder so, gesprochen, dass wir zwischen den verkehrspolitischen Ausrichtungen von Basel, Strassburg und Karlsruhe fast keine Unterschiede haben. Auch wenn da Ländergrenzen dazwischen sind. Wahrscheinlich sind die Unterschiede zwischen irgendwelchen Orten im Kanton Baselland und im Landkreis Lörrach und im Elsass auch gar nicht so gross. Deswegen habe ich das vorher gesagt mit diesen räumlichen Anforderungen. Das man einfach in der Stadt, in der Agglomeration, in der erweiterten Region und irgendwo ganz auf dem Land hat man einfach unterschiedliche Bedürfnisse. Ich denke, dass man diese verkehrspolitische Diskussion wird man auch aus der Not heraus, weil das Geld gar nicht mehr da ist, immer nur Infrastrukturen auszubauen, wird man die zunehmend sehr sachlich führen, auch weil immer mehr Leute einen wesentlich rationaleren Zugang dazu haben. Ich war vor einer Woche auf einem Podium hier in Basel im Rathaus zum Thema Mobility Pricing. Also eigentlich war das Thema 'Rezepte aus dem Verkehrskol-

laps'. Wir waren zu sechst auf dem Podium und fünf von sechs haben eigentlich sich sehr offen gezeigt und haben gesagt: 'klar, es braucht noch irgendwelche Lückenschlüsse. Es braucht noch Ausbauten da und dort, wo es wirklich heute ein Engpass ist, weil das hilft städtische Strassen zum Beispiel zu entlasten, aber der Ausbau der Infrastruktur stösst an seine Grenzen und wir müssen vor allem auf der Ebene der Verkehrsnachfrage etwas tun und das kann man praktisch nur über den Preis'. Also es war ein breiter Konsens da. Mobility Pricing, war im Moment noch so ein bisschen ein abstrakter Begriff, aber irgendwie in die Richtung muss es gehen und da war auf dem Podium ein Chefbeamter des Kantons Baselland, die Frau (Wort) von Metro Basel in der FDP, ein Spediteur, und ich und der sechste, das war der Einzige, der sich da anders geäussert hat. Man muss einfach mal die Strassen ausbauen, dann ist das Problem gelöst. Das war der Präsident des Basler Gewerbeverbandes, Marcel Schweizer. War sehr interessant, weil auch aus dem Publikum kamen eigentlich die Voten tendenziell in Richtung: 'man kann doch gar nicht anders'. Ich glaube, dass sich heute viele Leute anders organisieren. Ich glaube auch einen anderen Zugang zur Frage bekommen: 'muss ich denn jeden Tag unterwegs sein? Das macht ja gar keinen Spass mehr'. Also ich den Führerschein gemacht habe, da war es noch lustig Auto zu fahren. Heute ist es nicht mehr Vergnügungssteuerpflichtig. Die Lust jetzt da unterwegs zu sein, das toll zu finden, das nimmt immer mehr ab und ich denke junge Leute werden sich da auch viel rationaler mit dem Thema befassen und über elektronische Medien in Kontakt bleiben und eben Pendlerwege vermeiden, weil es nervt. Zug fahren ist auch nicht lustig. Es ist auch nicht so, dass man sagen kann, man fährt dann mit der Bahn und das ist bequem und schön. Sondern man steht meist in den Hauptverkehrszeiten wie die Sardine in der Dose und das Gedränge im Bahnhof. Ich habe auch bei diesem Podium gesagt: 'wir haben schlicht und einfach ein Mengenproblem'. Das ist genau so wie die Entwicklung in den Skigebieten. Das war mal toll Ski zu fahren, als es noch niemand gemacht hat. Aber wenn sie heute eine halbe Stunde vorm Skilift anstehen müssen, bis sie dann mal wegkommen, dann ist der Spassfaktor nicht mehr da. Das Problem ist einfach, dass es zu viele sind. Das kann man wahrscheinlich nur über den Preis regeln beziehungsweise gilt das auch für den LKW Verkehr. Die ganzen Speditionen und die ganzen Warentransporte, das ist ja rein rational über den Preis geregelt. Wenn es günstiger ist in Polen zu produzieren und die Sachen dann mit dem LKW zu transportieren und wenn das teurer wird, mache ich es nicht mehr. Dann schaue ich, dass ich es in der Nähe produzieren lasse. #01:06:02-2#

#01:06:02-8# Interviewer: Das bedeutet jetzt im Umkehrschluss, um diese Konsistenz oder diese Stabilität zu schaffen, muss man schon über gewisse Push-Massnahmen sprechen, weil der Ausbau der alternativen ÖV #01:06:23-1# (Worte). Man versucht dann die Leute anzulocken, sich dann zu überlegen ein anderes Verkehrsmittel zu nehmen. Sobald aber eine Push-Massnahme kommt, dann greift das natürlich dann direkt in Tasche rein. #01:06:37-6#

#01:06:37-7# Person 1: Man muss ja sagen, dass die Pull-Massnahmen genau so in die Tasche greifen. Da ist halt nicht so in dem Moment wo ich mich bewege, wo es etwas kostet, sondern da ist einfach ein Steuerzahler. Das sind nicht die gleichen Leute, aber letztendlich belastet es die Gesellschaft genau so, belastet sogar sehr nachhaltig, weil das auch für mich ein Aha-Erlebnis bei dieser Podiumsdiskussion war. Jetzt weiss ich auch wieder, wer der sechste Diskutant war. Das war der Vizedirektor des Astra. Alle, eigentlich alle, aber einige der Anwesenden, aber auch Meldungen aus dem

Publikum gingen in die Richtung und wir müssen jetzt aufhören den ÖV so dazustellen, als ob er nur der Gute sei. Wenn wir über Mobility Pricing reden, dann müssen wir auch über die Preise der Fahrkarten, des unterwegs Seins mit dem öffentlichen Verkehr reden und es kann auch nicht sein, auch solche Meinungen kamen, dass wir einfach wie wild die öffentlichen Verkehrsnetze weiter ausbauen. Das verursacht auch wahnsinnige Folgekosten. Vieles von dem, was man ja beim Strassenverkehr veranlassen muss, gilt ja auch für den öffentlichen Verkehr. Auch Bahntrassen trennen Siedlungen. Züge machen Lärm. Weniger, sie haben an der Quelle keine Abgase, aber irgendwo wird ja auch Energie produziert und ein Hochgeschwindigkeitszug ist jetzt auch kein Umweltfreundliches Verkehrsmittel. Vielleicht umweltfreundlicher, als wenn man die gleiche Strecke mit Flugzeug fliegt, aber es ist immer noch besser ich bleibe zu Hause. Ich glaube auch diese Rationalität wird wahrscheinlich auch in der ÖV freundlichen Schweiz, wo man noch vor Kurzem dem Kredit aufgestockt hat zugunsten der Bahn. Das wird nicht mehr sehr lange in die Richtung gehen. Auch diese Rationalität wird kommen, dass man sagt: 'Der Ausbau, mh... der Pull-Massnahmen, der geht auch nicht ewig weiter sondern müssen eigentlich das Ganze angebotsorientiert planen'. Wir haben Flächen, da können wir Fahrspuren drauf haben, wir haben Tramlinien und jetzt müssen wir den Verkehr eigentlich so bewirtschaften, dass man mit diesem Angebot auskommt. Das heisst natürlich auch ein stückweit Schranken runterlassen oder Mauern hochziehen. Im übertragenen Sinne. Aber das darf man nicht politisch verstehen sondern es ist eigentlich ein Mechanismus, um eine vorhandene Stadt so zu bewirtschaften, dass sie weiterhin lebensfähig bleibt. Der Umkehrschluss, dass wenn ich sage, ich mache es nicht und lasse alles zu, dass es dann besser funktioniert, der ist ja völlig falsch. Es gibt auf YouTube viele Filme über Verkehr in Moskau. Zwölf, 15 spurige Strasse, die einfach auf allen 15 Spuren im Stau stehen. Ich weiss nicht, ob Sie Moskau kennen. Ich kenne es nur aus dem Internet und ich finde es ein wunderschönes Beispiel, um zu zeigen: ich kann noch so viele Autospuren bauen, ich kann noch so viel laissez-faire machen und den Leuten den Autoverkehr einfach zu lassen. Dann habe ich danach auch keine Erreichbarkeit. #01:10:56-5#

#01:10:56-8# Interviewer: Was glauben Sie? Das Thema Suffizienz wird jetzt auch strategisch hier in Basel angegangen. Spielt es eine bestimmte Rolle auch dabei, dass man versucht den Menschen bewusst zu machen, eben auch dann nicht so viel Mobilität, nicht so viel in Bewegung sein muss, Verzicht auf Bedürfnisse. #01:11:37-8#

#01:11:38-4# Person 1: Ich würde statt verzichten es anders formulieren. Es hat jemand vor ein paar Monaten auf einem Workshop in Zürich mal gesagt: 'man muss eigentlich mal deutlich machen, dass auch Immobilität, nicht im Sinne von ich kann nicht mobil sein sondern ich muss nicht weit fahren und ich brauche kein Auto, um weit zu fahren'. Das ist auch Lebensqualität. Das, was Suffizienz auch sprachlich impliziert, ich verzichte auf etwas, suffit, es reicht mir, wenn ich halt nicht so viel habe. Rein materiell gesehen ist es natürlich so. Aber der Paradigmenwechsel kommt ja erst daher, wenn ich sage: 'es bringt mir mehr. Ich bin eigentlich glücklicher, wenn ich gar nicht so viel besitze oder gar nicht so viel verdiene. Dafür mehr Zeit habe, dafür ein schöneres Leben haben'. Das ist jetzt nochmal eine Flughöhe höher. Bis jetzt gibt es noch nicht so, bisher bin ich da gespalten. Wenn ich mit jungen Leute rede, habe ich das Gefühl, dass es durchaus diese Bewegung gibt, also junge Leute aus finanziell bequemen Verhältnissen sagen: 'ich brauche gar nicht so viel'. Ich habe noch nie von

meinen Kindern gehört: 'ich hätte gerne ein neues Auto'. Das interessiert die eigentlich gar nicht. Wir leben das auch als Familie so vor. Ich mache mir da auch nichts draus. Wir haben Autos in der Familie und die sind alle ziemlich alt und nicht besonders repräsentativ. Ich habe das Gefühl, dass es schon Leute gibt, sehr schwierig jetzt da einen Trend ausfindig zu machen, die sagen: 'Ich habe ganz andere Dinge, die mir wichtig sind'. Es gibt offenbar auch Leute, dazu zählen jetzt meine Kinder auch, die sich so ganz bewusst mit Handy und Smartphone zurückhalten und sagen: 'da bin ich jetzt gar nicht so. Wie lange das hält, das was man nicht.' Wenn man auch sieht, wie völlig immaterielle Vergnügen wie ich sitze einfach draussen in einem Strassencafé - hat ja in den letzten Jahren enorm zugenommen. Auch in Basel, was da so am Freitag, Samstagabend unterwegs ist und wie die Leute einfach am Rhein sitzen und einfach aufs Wasser schauen. Das ist ein Zeichen dafür, dass die Leute nicht konkret etwas tun müssen oder etwas besitzen müssen, um zufrieden zu sein. Ich kann mir auch vorstellen, dass die Bewegung in diese Richtung noch stärker wird. Aber wenn wir morgen die Zeitung aufschlagen, wird wieder drin stehen: 'die jungen Leute werden alle materialistischer und sind nur noch auf schöne Kleider aus und so'. Das ist schwierig zu sagen. #01:15:11-4#

#01:15:12-2# Interviewer: Ich gebe Ihnen schon recht mit der Suffizienz und mit dem Begriff Verzicht auf irgendetwas, dass das nicht anlockend ist. Man kann nicht sagen, dass jemand auf etwas verzichten soll. Der Punkt ist je eher bewusster mit den Ressourcen umzugehen oder Gütern oder eigenen Bedürfnissen. Ich glaube das ist der Clou und den gegenüber den jungen Leuten auch bewusst macht, dass ein drittes, viertes Auto keinen Mehrwert bringt. Eher einen Verlust. Vielleicht sogar schon das erste Auto. Das hat noch nicht so wirklich statt gefunden, obwohl ich glaube, dass es auch bei den jungen Leuten schon soweit ist, dass dieses Umdenken, dieser Knick auch kommt. #01:16:03-5#

#01:16:03-7# Person 1: Ich denke, ein gewisser Materialismus so in den 90er oder Nuller Jahren war wahrscheinlich auch so eine Gegenbewegung zur Ökobewegung. Wenn du mit Auto fährst bist du ein Böser und wenn du nicht einen Bio-Apfel kaufst, dann tust du was gegen die Natur. Dann halt natürlich auch Nachrichten. Ob Sie stimmen oder doch von einer Organisation gesteuert sind: Der Klimawandel ist vielleicht doch nicht so schlimm und irgendwelche Bio-Labels sind vielleicht gar nicht so biologisch wie sie dargestellt sind und irgendwelche Grünen Politiker fliegen dann doch mit den Flugzeugen. Ich glaube, da ist so eine gewisse Sättigung dann auch bei #01:17:05-9# (Worte), dass sie sagen: 'wir lassen uns von denen da nicht diktieren, was wir zu tun haben, weil die wissen es eigentlich auch nicht besser als wir '. Dazu kommt noch, dass natürlich viele echte ökologische Probleme wie Verschmutzung der Flüsse und die starke Luftbelastung und Giftstoffe, Autoabgase und so sind ja wirklich verbessert wurden. Den Wäldern geht’s besser, den Flüssen geht’s besser, die Luftqualität in den Städten ist besser, man kann im Rhein sogar schwimmen. Ich glaube, dass da heute auch über politische Parteigrenzen hinaus eine rationalere Herangehensweise da ist und viele jugendliche würden sich freuen, wenn sie echt wüssten, was es konkret bedeutet, wie sehr man den Planeten jetzt wirklich belastet, wenn man dieses Hemd für 30 Franken kauft und nicht das im Billigladen für 10 Franken. Was mache ich denn damit konkret? Kann ich damit etwas machen, was gut ist? Ist es wirklich ökologischer, wenn ich den ICE nach Frankfurt nehme? Oder ist es sinnvoller, wenn ich jetzt zu viert im Auto dahin fahre? Diese Dinge auch rational erfassbar. machen, berechenbarer zu machen, ich denke, dass wäre schon ein grosser Schritt bis jetzt. Diese Bemühungen mit

diesen Öko-Labels sind teilweise schief gelaufen. Das sie nicht den tatsächlichen Gegebenheiten entsprechen mit den Anzeigen und der Energiefreundlichkeit von Geräten und Autos wird ja auch darum gerungen, wie man betrügen kann, dass die deutschen Luxusautos dann doch wieder ganz gut da stehen. Da ist bei gewissen Leuten vielleicht auch so eine Haltung: 'kann den ja sowie so nichts glauben', 'ich mache es einfach, wie es mir passt oder wie ich es mir rational am besten ist' und der Rest wird sich schon irgendwie arrangieren. #01:19:30-0#

#01:19:30-5# Interviewer: Glauben Sie, das mit Basel-Stadt und Baselland, diese Diskussion, die wir heute hatten, wie kann man solche Gedanken oder Ideen, um diese Rationalität noch stärker dann auch zu beeinflussen, wie könnte man das schaffen? #01:19:55-3#

#01:19:55-6# Interviewer: Schlicht und einfach indem man miteinander redet oder vielleicht auch Strukturen näher zusammenführt oder sogar zusammenlegt. Die Fusion der beiden Kantone ist ja wahrscheinlich für die nächsten 30 oder 50 Jahre wieder vom Tisch. Aber bei vielen Themen sind wir eigentlich schon heute sehr, sehr eng im Austausch, auch im Rückblick des Agglomerationsprogramms. Das da natürlich motiviert und teilweise auch zwingt an einem Tisch zu sitzen und Dinge zu diskutieren. Auch der Bund zum Beispiel über Fabi und sagt: 'ihr müsst da als Planungsregierung formulieren, was ihr gerne im Regionalbahnangebot hättet'. Also wir sind über Kantonsgrenzen schon sehr intensiv am Austausch. Eins dürfen Sie nie vergessen: wir sind auch eine Stadt und es geht nicht nur um eine Zusammenarbeit Kanton, Kanton sondern oft ist es eigentlich, wir als Stadt, die eigentlich eine ganz andere Rolle hat als der Kanton Basellandschaft; wir sind als Stadt-Kanton auch zuständig für Tempo 30 Zonen´, wir sind auch zuständig für Parkraumbewirtschaftung. Der Kanton Basellandschaft macht keine Parkraumbewirtschaftung. Die Stadt Liestal könnte vielleicht eine machen, Birsfelden hat eine gemacht, Binningen hat eine gemacht, aber nicht der Kanton. Also wir sind da in vielen Themen, wo wir jetzt als Amt für Mobilität zuständig sind, was natürlich als Verkehrspolitik des Kantons angesehen wird, ist eigentlich eine städtische Verkehrspolitik. Ob das jetzt Velostreifen, irgendwelche Quartierstrassen sind, ob es Tempo 30, da sind wir eigentlich als Stadt tätig und nicht als Kanton. #01:21:43-9#

#01:21:42-1# Interviewer: Wäre das vielleicht mal eine Überlegung, dass der Kanton Baselland sich dann vielleicht mal überlegt, also in den auch Themen aufgegriffen werden, die alle betreffen und Richtlinien zu schaffen? #01:21:59-8#

#01:22:00-3# Person 1: Schwer zu sagen. Es ist wahrscheinlich auch innerhalb des Kantons Basellandschaft mit seinen 80 Gemeinden einfach sehr heterogen. Da haben Sie ja Gemeinden wie Allschwill, Münchenstein, Binningen, die eigentlich fast Stadtquartiere sind und Sie haben natürlich auch regionale Zentren wie Laufen, Liestal Sissach. Und dann haben Sie natürlich absolut ländliche Gemeinden, wie wieder ganz andere Bedürfnisse haben. Ob es da jetzt sinnvoll ist, dass der Kanton Basellandschaft für sein Gebiet irgendwelche Leitplanken zur Parkraumbewirtschaftung formuliert, sehr schwer zu sagen. Als Experte setze ich ein grosses Fragezeichen, als Verwaltungsangestellter Basel-Stadt muss ich sagen, dass es mich nichts angeht, muss Baselland entscheiden. Ich sehe aber nicht unbedingt einen grossen Nutzen darin. Sinnvoller ist sicher, dass Basel mit den Umland Ge-

meinden und den Agglomerationsteilräumen zum Beispiel über eine wie abgestimmte Parkraumbewirtschaftung diskutiert. Oder das wir eine gemeinsame Strategie entwickeln, wie wir eigentlich zur Entwicklung des Strassennetzes stehen. #01:23:20-8#

#01:23:21-0# Interviewer: (Worte) #01:23:21-2#

#01:23:21-7# Person 1: Haben wir bisher nicht. Jeder hat auf seinem Gebiet irgendwelche Vorstellungen, aber sehr viele Strassen, die grossen Strassen sind natürlich alle irgendwo Gebietsübergreifend, die verbinden ja irgendwas miteinander, aber es #01:23:38-5# (Worte) der Agglomeration Basel sich mal überlegt, wie will man denn zum Beispiel auch den internationalen Transitverkehr in Zukunft bewältigen. Ist das wirklich sinnvoll? Es gibt ja mit dem Projekt Rheintunnel eine Perspektive, aber ist es wirklich so gut, so viel eigentlich durch städtisches Gebiet zu führen oder wäre nicht eine grossräumige Umfahrung sinnvoller? Wir haben bisher immer nur in politischen Zuständigkeitsgrenzen gedacht und man hat sich nicht geeinigt, weil jeder seine Position vertreten hat. #01:24:10-2#

#01:24:10-3# Interviewer: Um das Ganze jetzt abzuschliessen, so wie ich das verstehe, ist es schon gut eine gewisse Integration unterschiedlicher Perspektiven auf einer höheren Ebene zu ermöglichen. #01:24:23-4#

#01:24:23-5# Person 1: Auf jeden Fall und da bringt das Agglomerationsprogramm, dadurch, dass eben auch Geld dahinter erreichbar ist, wenn man sich zusammenschliesst, ist natürlich ein sehr starker Treiber, dass man zusammenarbeitet. Das finde ich schon spürbar, dass es Partner aus verschiedenen Kantonen und Ländern an einen Tisch bringt. Das hilft sicher. #01:24:51-2#

#01:24:51-7# Interviewer: Gut. Wir haben jetzt gerade eine Punktlandung um 19 Uhr. Ich bedanke mich. Ich habe ein wenig die Zeit überzogen, Entschuldigung. #01:25:00-6#

#01:25:00-6# Person 1: Kein Problem. #01:25:00-8#

#01:25:00-9# Interviewer: Aber das hat sich einfach mal so weiter entwickelt und es war auch sehr spannend. Ich bedanke mich nochmal für Ihre Zeit. #01:25:08-0#

#01:25:08-1# Person 1: Danke Ihnen für die guten Fragen. #01:25:10-3#

#01:25:10-5# Interviewer: Verzeihen Sie, dass es am Anfang vielleicht ein wenig provokant war. #01:25:13-8#

#01:25:13-8# Person 1: Das ist überhaupt kein Problem. #01:25:16-0#

#01:25:16-1# Interviewer: Ich versuche einfach, was ich dann bemerkt habe in den vorherigen Gespräch, ist, das es schon so ist, das man tatsächlich einen gewissen Aspekt mit unterschiedlichen Ansichten hat und es ist für mich auch sehr spannend, jetzt diese dann gegenüberzustellen und zu schauen wo es dann diese Unterschiede und Gemeinsamkeiten gibt. Und wenn ich das dann in einem Bericht beschreibe, dann auch entsprechend so wiedergeben kann. Ich will auf gar keinen Fall subjektiv sein und sagen: 'Baselland hat Recht, weil sie halt den Verkehr bewältigen müssen und Basel-Stadt auf der anderen Seite könnte ich auch sagen, Lebensqualität und so weiter ist auch wichtig und deswegen,

was hier gemacht wird ist auch eigentlich dann Priorität'. Also ich versuche schon irgendwie dann diese zwei Ansichten dann aneinander heranzuführen. #01:26:07-1#

#01:26:07-2# Person 1: Sie müssen sich immer bewusst sein, dass politische Entscheidungen nie ganz rational sind, was wir auch als Experten....

#00:01:57-3# Person 1: Und dann habe ich mich dahinter gemacht, das Grundlagenpapier zu bearbeiten. Ich bin immer noch daran. Aber es gibt so verschiedene Sachen, die ich Ihnen schon einmal sagen kann. Was die Definition von Suffizienz betrifft, da sind wir intern in einem Prozess. Wir haben noch keine Definition für den Kanton Basel-Stadt. Was für mich persönlich aber wichtig ist, ist zum Beispiel Freiwilligkeit, Partizipation, Anreize über attraktivere Arbeits- und Lebensmodelle als bisherige, die eben suffizientes Handeln oder suffizientes Leben ermöglichen und auch das Zulassen verschiedener Lebensentwürfe. Wir leben in einer freiheitlich demokratischen Gesellschaft. Da spielt sicher auch Eigenverantwortung mit rein, dass die Eigenverantwortung auch wieder stärker übernommen wird. Das ist ein Aspekt. Mobilität verstehe ich in diesem Zusammenhang als einen Bereich, der auch in diese Richtung hinwirken sollte. Es geht ja immer um die Lebensqualität. Die steht im Mittelpunkt. Da geht es ja auch, jetzt heute, da konsumieren wir sehr viel, um unsere Bedürfnisse zu befriedigen und haben den Eindruck, dass uns das glücklich macht und nur das, das Richtige ist. Wir haben auch den Eindruck, dass wenn wir das nicht tun, wenn wir nicht so viel produzieren und konsumieren, es dann unserer Wirtschaft dann schlecht geht und es uns dann auch schlecht geht, weil wir dann keine Arbeit mehr haben. Die Frage ist, wenn es um Suffizienz geht: wie können wir unsere Bedürfnisse befriedigen, aber anders. So dass wir einen geringeren Energie- und Ressourcenverbrauch haben. Hier geht es eigentlich darum, dass alle Politikbereiche an diesem Strick zusammen ziehen müssen und dann geht es schnell auch um Gouvernance. Also um eine Politikkohärenz, darum wie man Zusammenarbeit, wie man sicherstellen kann, dass Strategien überall umgesetzt werden. Ich habe dieses Buch gelesen, dass kennen Sie sicher? Und ich habe das einfach mal so für mich jetzt aufgeschrieben, wie diese vier E's, diese Suffizienzstrategien den Rahmen geben und danach eigentlich alle Politikbereiche in die gleiche Richtung ziehen müssen, aber auch miteinander vernetzt sind und sich dann auch wieder gegenseitig begünstigen. #00:05:10-3#

#00:05:10-4# Interviewer: Ich will nicht unterbrechen, genau darum geht es, dass Sie mir halt das erzählen. Können Sie auch auf die Einzelheiten, zum Beispiel diese vier E's im Verlauf des Gesprächs eingehen? Weil eben die Suffizienz ist das eine, aber wie man das hinbekommt, dass auch alle am gleichen Strick ziehen, wie Sie gesagt haben, dass heisst diese Kohärenz oder Konsistenz in der Politik. Wie glauben Sie ist es möglich für eine Stadt wie Basel-Stadt oder für den Kanton? #00:05:45-8#

#00:05:45-9# Person 1: Wir haben ja das letzte Mal darüber gesprochen, dass wir ein Präsidialdepartement haben und da haben wir schon mal sehr gute Voraussetzungen. Wir von der Kantons- und Stadtentwicklung zum Beispiel sind ja auch damit beauftragt den Nachhaltigkeitsbericht zu machen, aber auch die Legislaturplanung zu begleiten, den ganzen Prozess und da ist sicherlich schon mal gewährleistet, dass das inhaltlich, terminlich koordiniert ist. Natürlich kommen wir jetzt eigentlich zum Schwierigsten. Also auch für diesen ganzen Prozess hier, braucht es natürlich einen gesellschaftlichen Wandel. Ein neues Verständnis von 'was ist ein erfolgreicher Lebensstil'. Das ist das Eine und das andere ist auch innerhalb der Verwaltung ist es jetzt im Moment so, dass man einen Auftrag hat, den man erfüllen muss. Ich sage jetzt irgendetwas, zum Beispiel ein Haus bauen und schon so viele Aspekte berücksichtigen muss, dass man dann gar nicht noch Zeit hat, man hat auch einen Termindruck, einen finanziellen Druck, dann hat man gar nicht die Möglichkeit über den Tellerrand weiter hinauszuschauen und zu schauen 'ah, neben dem Haus ist ja ein Park'. Vielleicht gibt

es da eine Verbindung, vielleicht gibt es etwas, was man tun könnte. Man hat gar keine Zeit so zu arbeiten und gleichzeitig ist es ja auch so, dass die Leistung, die man erbringt, auch nicht daran gemessen wird inwiefern man, wie stark man mit anderen zusammenarbeitet. Man muss seine Aufgabe erfüllen. Hier gibt es noch sehr viele Möglichkeiten, falls diese politische Wille dazu da ist, falls eben so ein Wandel statt findet, in der Zusammenarbeit. Das zum Thema Gouvernance. #00:08:20-5#

#00:08:20-7# Interviewer: Sie meinen jetzt, um das zu rekapitulieren, dass es durch die Zusammenarbeit vereinfacht werden kann, oder? Ich habe noch nicht ganz die Essenz der Gouvernance verstanden. #00:08:37-6#

#00:08:37-8# Person 1: Wir erachten es so, dass zum Beispiel eine ganzheitliche Sicht- und Denkweise, die es eigentlich braucht, wenn man eben ganzheitlich arbeiten will, wenn man verschiedene Aspekte mit einbezieht. Zum Beispiel nicht nur jetzt ein Haus baut sondern auch daran denkt Aufenthaltsorte zu schaffen oder irgendetwas, braucht es eine ganzheitliche Sichtweise. Und eine ganzheitliche Sichtweise, um das umzusetzen, braucht es eine ganzheitliche Arbeitsweise. #00:09:25-4#

#00:09:25-4# Interviewer: Das ist das, was ich verstanden habe. Die Frage ist, was dann auch für Arbeit interessant wäre beziehungsweise für bestimmte Empfehlungen, die man aussprechen könnte, ist was denken Sie jetzt so im Tagesablauf beziehungsweise was macht es aus, wo sind dann die Voraussetzungen, dass diese ganzheitliche Sichtweise dann auch über die Departements hinweg funktioniert? Dass auch die anderen das gleiche Verständnis haben? #00:10:01-5#

#00:10:01-6# Person 1: Eine gute Voraussetzung ist ein gemeinsames Verständnis zu haben und sicher gut ist auch, wenn eine gemeinsame Strategie vorliegt, die dann quasi von oben bis unten über alle Departemente umgesetzt wird. #00:10:31-8#

#00:10:32-0# Interviewer: Und die Schlüsselvoraussetzung wäre dann, dass das von oben kommt oder das man aufgrund der, ich weiss nicht, wie es genau im Tagesablauf aussieht, dass die Arbeitsgruppen öfter zusammen kommen oder bestimmte neue Arbeitsgruppen geschaffen werden, wo solche Themen diskutiert werden. Wie bekommt man das hin, dass man es genau von oben nach unten schafft, die gemeinsame Strategie zu etablieren und das dann letzte Ende auch zum gleichen Verständnis führt. #00:11:08-9#

#00:11:08-9# Person 1: Soweit sind wir in Basel noch nicht. Aber ich denke, dass es auch einen Kulturwandel innerhalb der Verwaltung bräuchte, indem man halt einfach mit den Leuten zusammenarbeitet. Mal das Telefon in die Hand nimmt, anruft, fragt: 'was macht ihr eigentlich in diesem Bereich'. Das man sich vielleicht auch informell austauscht, vermehrt in Kaffeepausen oder irgendwo an Aperos, wenn man sich trifft oder irgend so. Es sollte aber nicht so sein, dass es wieder zusätzliche Arbeit bedeutet. Es sollte besser selbstverständlich in die tägliche Arbeit integriert sein. #00:12:01-5#

#00:12:01-9# Interviewer: Was würden Sie sich wünschen? Haben Sie dann einen besonderen Wunsch, wo Sie glauben, dass das funktionieren könnte? Also Sie müssen keine Limitationen haben. Vielleicht haben Sie schon irgendwo gelesen, wo es richtig gemacht wird? #00:12:18-6#

#00:12:18-8# Person 1: Das habe ich bis jetzt noch nicht. Es ist, was ich bis jetzt herausgefunden habe, ist, dass das ganze auch sehr stark von den Personen abhängt. Hier könnte auch ansetzen. Das ist aber jetzt meine persönliche Idee. Nicht die offizielle Idee von Basel oder von der Kantons- und Stadtentwicklung. Das man vielleicht durch irgendwelche Schulungen, also wir arbeiten zum Beispiel so, dass wir immer wieder mal, wenn wir in einer Arbeitsgruppe einen Erfolg erzielt haben, machen wir einen Apero oder so. Das trägt sehr viel dazu bei, dass man sich auf einer anderen Ebene kennen lernt, dass man sich mal Duzis macht. Wir sagen, wenn man dann per Du ist und dann sind die Wege auch schon viel kürzer, also das man sich kennen lernt. Wir schauen auch, dass wir hier und da mal mit Kollegen Mittag essen gehen. Einfach um mal den Austausch zu haben. Das sind aber informelle Sachen. Das ist sehr stark Personen abhängig. Aber es geht auch darum, dass man weiss wo was läuft, woran man ist und das wenn man an einer Arbeit ist und weiss, da kann ich sie fragen oder den fragen und dann schnell mal ein Telefon machen kann und so eigentlich Synergien nutzen kann, Potentiale, die schon da sind, wirklich nutzen kann. #00:14:13-2#

#00:14:13-2# Interviewer: Wo sehen Sie dann Schwierigkeiten? Sie haben auch den kulturellen Wandel angesprochen und das dieser auch in der Verwaltung stattfinden muss. Das ist nicht ohne weiteres. Das sind auch Menschen, die auch diese Tagesabläufe haben und Sachzwänge. Wo sehen Sie da die meisten Schwierigkeiten bei der Umsetzung von solchen Ideen oder Strategien? #00:14:39-1#

#00:14:39-3# Person 1: Ich sehe eine grosse Schwierigkeit darin, dass man halt einfach schon genug zu tun hat mit einem Projekt. Das man Termindruck hat, Budgetdruck und das es dann einfach nicht reicht, auch noch, es wird wie als Luxus empfunden auch noch mit anderen zusammen zu arbeiten. Manchmal ist es auch sehr umständlich, weil auch verschiedene Arbeitskulturen oder Sichtweisen aufeinander treffen und das manchmal dann halt die Arbeit verzögert und man das nicht will, weil man ja schon einen Termindruck hat. Das sehe ich, das könnte problematisch sein, denke ich, dass es halt nicht so häufig gemacht wird. Oder auch, dass man die Leute vielleicht gar nicht kennt. Das man gar nicht weiss, dass jemand genau auch an diesem Thema dran ist, weil die Verwaltung so gross ist. Das kann auch passieren. #00:16:03-2#

#00:16:03-4# Interviewer: Die Einstellung irgendwo? Da sind hochinteressante Themen, Zukunftsthemen, aber eben, es gibt Leute der Alten Schule, die sagen, dass ist alles irgendwo Humbug, das brauchen wir nicht. Was sind dann dort die Voraussetzungen, um genau da anzusetzen? #00:16:30-4#

#00:16:30-5# Person 1:Wir in der Verwaltung haben ja immer den Auftrag umzusetzen. Wir sind ja nur diejenigen, die umsetzen und was wir umsetzen ist vorgegeben. Von den Gesetzen her oder die Politik gibt es vor und wenn etwas wichtig ist, dann ist das entschieden und es wird umgesetzt. #00:17:00-3#

#00:17:00-3# Interviewer: Das beutetet auch, abgesehen von den persönlichen Einstellungen, werden die Themen bearbeitet. #00:17:07-6#

#00:17:07-6# Person 1: Eigentlich sollten ja die Themen unabhängig von der persönlichen Einstellung bearbeitet werden. #00:17:17-9#

#00:17:18-0# Interviewer: Und das ist auch so? Oder sehen Sie da manchmal auch bestimmte Schwierigkeiten? #00:17:24-9#

#00:17:25-9# Person 1: Man kann sich ja nicht Köpfen, wenn man zur Arbeit kommt sondern ist ja immer noch die gleiche Person. Natürlich bringt jeder wieder andere Ansichten mit, aber grundsätzlich glaube ich nicht, dass das grossen Einfluss auf die Arbeit hat, die zu erledigen ist. #00:17:47-6#

#00:17:47-8# Interviewer: Wie ich verstanden habe, ist das Präsidialdepartement etwas übergeordnet oder so eine Schnittstelle zu den anderen Departements? #00:18:02-1#

#00:18:02-3# Person 1: Nein, hier in Basel ist das nicht der Fall. Die sieben Departemente sind gleichberechtigt. Das Präsidialdepartement hat eigentlich wenig Alltagsgeschäft. Also schon Alltagsgeschäft, aber wenig, es muss keine Häuser bauen sondern weniger operative Geschäfte sondern mehr auch Abteilungen im Departement, die verschiedene Aspekte bearbeiten. Über alle Departemente. Aber wir haben natürlich keine Weisungsbefugnisse. Das sind sieben eigenständige Departemente. Das ist so. Das ist unser politisches System und wir arbeiten zum Beispiel einfach mit den anderen zusammen. Wir fragen wir fragen, wir telefonieren, wir machen ab, wir gehen hin. #00:19:15-8#

#00:19:16-0# Interviewer: Ist das auch irgendwo, weil Sie arbeiten in der Abteilung #00:19:24-7# (Wort) Strategien. Ist das irgendwie auch so eine Grundlagenarbeit auch, so Leute ein bisschen darauf einzustellen und in den einzelnen Departements: 'Leute, wir arbeiten gerade an diesen und diesen Themen. Wir wissen, dass sind vielleicht neue Themen für euch, aber ihr müsst euch dann bereits darüber Gedanken machen, weil es mit der Zeit kommen wird, dass diese Themen bei euch auf den Tisch landen werden'. Verstehen Sie, was ich meine? #00:19:49-7#

#00:19:49-8# Person 1: Ja. Also wir verstehen uns als strategische Dienstleister. Und wir befassen uns eigentlich mit so Querschnittsthemen, für die sich eigentlich auch niemand richtig zuständig fühlt. Einerseits. Und andererseits erbringen wir die Dienstleistung, also jetzt zum Beispiel in Hinblick auf Suffizienz, so eine Grundlage zu erarbeiten, welche möglichst für alle stimmt. Also wo alle einen Mehrwert daraus haben und diese dann auch als Arbeitsinstrument nutzen können. Also zum Beispiel konkret Mobilität. Ein Thema ist zum Beispiel die Entschleunigung hier bei der Suffizienz und dann ist mir aufgefallen, wir machen schon ganz, also die Mobilität macht ganz viel in Sachen Suffizienz, aber hat das wahrscheinlich noch nie so genannt. Also zum Beispiel die ganzen Temporeduktionen. Wir haben ja da in Basel, das wissen Sie sicher, eine Strassenhierarchie mit Tempo 50 und Tempo 30 Zonen. Zum Beispiel Temporeduktionen, Tempolimit, das sind ganz klare Massnahmen auch für eine suffiziente Verkehrspolitik. Oder dann auch Mobilität gibt es ganz viele Beispiele. So Fördern von Fahrradwegen. Ist auch eine suffiziente Verkehrspolitik. Gleichzeitig aber auch gut für die Gesundheit, also es hat dann immer verschiedene Aspekte. #00:22:14-0#

#00:22:14-0# Interviewer: Können Sie vielleicht auf Ihre Ideen eingehen? Ich weiss, Sie haben Mobilität hier schon angesprochen. Das finde ich, sind sehr gute Punkte, weil da kann man auch gleich diesen Zusammenhang mit der Strategien anhängen. Also der vier E-Strategie, was Sie gerade erläutert haben. Können Sie darauf nochmal detaillierter eingehen. #00:22:43-6#

#00:22:43-6# Person 1: Also jetzt nur auf die Mobilität bezogen, oder? #00:22:46-0#

#00:22:46-0# Interviewer: Nein, allgemein, auch auf die Suffizienzstrategie bezogen. #00:22:49-8#

#00:22:50-0# Person 1: Also die vier E-Strategien? #00:22:51-2#

#00:22:51-6# Interviewer: Ja, das steht ja im Buch. #00:22:56-2#

#00:22:56-4# Person 1: Das steht alles da und das wiederholt sich immer wieder. Ich habe jetzt sehr viel über Suffizienz gelesen. Es kommt immer wieder das Gleiche. Also irgendwann weiss man, um was es geht. #00:23:05-6#

#00:23:05-7# Interviewer: Das ist Entschleunigung,... #00:23:07-4#

#00:23:07-4# Person 1: Entschleunigung, also entschleunigen, entrümpeln, entflächten, entkommerzialisieren. Entschleunigen bedeutet langsamer, aber auch langsamer im Sinne von mehr Zeit haben. Also es könnte zum Beispiel auch bedeuten, flexiblere Arbeitszeitmodelle. Das kann sehr viel bedeuten, je nach Politikbereich, wo das dann zum Beispiel umgesetzt wird. Entrümpeln bedeutet weniger. Also zum Beispiel bessere Qualität, dafür weniger Produkte, nicht so viel Ressourcenverschleiss. Also zum Beispiel könnte da hier auch Carsharing ein Aspekt sein, jetzt im Bereich der Mobilität, weil man braucht dann nicht noch ein Auto. Zusätzlich kann man entschleunigen, weil man muss ja das Auto nicht warten, nicht putzen, nicht waschen, nichts. Das wird alles gemacht. Entflächten kommt daher, dass eigentlich in der globalisierten Welt der Überblick nicht mehr herrscht, woher eigentlich die Produkte kommen. Entflächten geht soweit, dass man sagt Selbermachen. Zum Beispiel urbane Agrikultur, aber das hat ja dann auch soziale Aspekte, die auch wieder zu einer besseren Lebensqualität beitragen können. Also Gesundheit, soziale Netzwerke und gleichzeitig aber auch eine gesündere Ernährung ermöglichen, selber kochen, selber machen, mehr Zeit hat man ja dann durch die Entschleunigung. Das man dann zum Beispiel einmachen kann. Solche Sachen. Entflächten hängt auch sehr stark mit der Entkommerzialisierung zusammen. Also entflächten ist ja auch eine Reregionalisierung. Es beinhaltet, dass die Wege kürzer werden. Das hat auch wieder mit der Mobilität zu tun, mit den Produkten, die hergestellt werden. Eine Schreinerei, die hier ist und Holz hier aus dem Wald benötigt und qualitätsvolle Produkt macht, die lange halten oder sogar eine Reparaturdienstleistung anbieten, da spielen dann ganz viele von diesen E's mit. Entkommerzialisieren bedeutet nicht kein Konsum sondern anderes konsumieren, wie zum Beispiel durch tauschen, Selbermachen. Es entstehen aber auch wieder neue Wirtschaftszweige, wie zum Beispiel Kurse, die einen befähigen, Sachen selber zu machen. Nähkurse, Kochkurse, Gartenkurse und so weiter. Diese vier E's kann man auch oder werden auch von Schneidewind und (Wort) angewendet auf die Wirtschaft. Also das zum Beispiel mehr vermehrt Dienstleistungen angeboten werden statt Produkte. Die Dienstleistung immer einen guten Teppich zu haben. Häufig werden sogar auch noch Fehler eingebaut, in gewisse Produkte, das ist dann die Spitze des Eisberges. Das man einfach auf Qualität, Langlebigkeit, Tauschen und so weiter setzt. Soviel zum Thema Ressourcenverbrauch. Wenn man jetzt all diese, natürlich braucht es auch Chancengleichheit, das ist ein ganz wichtiger Aspekt. Eine gerechte Verteilpolitik. Wir haben in Basel auch eine Schere zwischen arm und reich. Das entspricht nicht einer nachhaltigen Entwicklung. #00:28:12-7#

#00:28:12-9# Interviewer: Woran kann man das erkennen? #00:28:15-9#

#00:28:16-0# Person 1: Wir haben im Nachhaltigkeitsbericht einen Gini-Koeffizienten gemessen. Also ich kann Ihnen nachher noch einen Bericht geben und dort sieht man, dass es eine Schere gibt zwischen arm und reich. Eine solche Schere ist eigentlich für einen suffizienten Lebensstil und auch für einen nachhaltigen Lebensstil und überhaupt nicht förderlich, weil die Menschen messen sich ja häufig daran, was haben die anderen. Also es gibt so Studien, die haben festgestellt, Menschen sind eher bereit weniger Geld zu haben, wenn alle anderen um sie herum ein bisschen weniger haben oder gleich viel, als mehr zu haben, wenn alle anderen um sie herum viel mehr haben. Das zeigt eigentlich auch, dass die Verteilung sehr wichtig ist für die Zufriedenheit der Menschen. Partizipation ist ein wichtiger Aspekt auf den ganzen Wertewandel. Es stellt sich auch die Frage, wie dann so ein Wertewandel stattfinden kann. Das weiss niemand. Aber sicher ist, dass es schon viele Bewegungen gibt, die versuchen oder viele Projekte gibt, zum Beispiel die Reparierbar, die wir haben in Basel oder Tauschbörsen oder auch die ganze Freiwilligenarbeit. Wir haben hier bei der Kantons- und Stadtentwicklung die Fachstelle Freiwilligenarbeit, die anerkennen Freiwilligenarbeit mit dem Chapeau Preis und jetzt neu auch die informelle Freiwilligenarbeit, wenn jemand Kinder hütet von jemandem oder jemand einkaufen geht oder pflegt oder hilft. Einfach so die solidarische Hilfe zwischen Mensch und Mensch, wir jetzt auch anerkannt und das ist schon mal ein guter Schritt in die richtige Entwicklung. Wir haben auch Quartierarbeit bei der Kantons- und Stadtentwicklung. Das spielt auch mit der Freiwilligenarbeit, der ganzen Partizipation und den sozialen Netzwerken hängt das natürlich zusammen. #00:30:56-0#

#00:30:56-1# Interviewer: Was glauben Sie, was muss dann in der Gesellschaft selbst passieren? Weil das sind bestimmte Sachen, die Sie erwähnt haben, auch Ideen die bereits stattfinden, aber marginal, also im begrenzten Rahmen. Ist es die Idee das zu erweitern und in weiteren Kreisen zu zeigen, dass auch solche Lebensweisen möglich sind oder andere Einstellungen möglich sind und dass diese Einstellungen oder Lebensweisen auch nicht schwieriger sind sondern vielleicht auch mal einfacher. Was glauben Sie, was sind dann die Voraussetzungen dann in der Gesellschaft damit solche Strategien umgesetzt werden können? #00:31:49-7#

#00:31:49-8# Person 1: Wie gesagt, wir leben in einer freiheitlich demokratischen Gesellschaft und es ist nicht so, dass irgendwelche Vorschriften gemacht werden sollten, wie man zu leben hat. Dann sind wir in einer Ökodiktatur. Das kann es nicht sein. Aber was wir aufzeigen können oder was wir diskutieren, ob wir das machen könnten, das ist noch nicht spruchreif, ist attraktive, neue Lebens- und Arbeitsmodelle zu entwickeln oder auch zu ermöglichen. Es gibt ja schon Ansätze in ganz vielen Orten. Zu ermöglichen mit zu helfen, diese umzusetzen damit Leute, die das freiwillig tun wollen, die Möglichkeit haben, dies zu tun. Ich habe mir dann überlegt, ich habe da so von Gewohnheiten gelesen und das es schwierig ist, Gewohnheiten zu ändern, aber eigentlich geht es nur darum, dass es schwierig ist Gewohnheiten zu ändern, wenn man etwas machen muss, dass man eigentlich nicht will. Wenn es attraktiv ist, dann geht das hopp hopp. Jeder hat ein Handy, jeder kann sich nicht mehr vorstellen wie es ist ohne Internet, das geht hopp hopp, wenn es attraktiv ist. Das heisst eigentlich müssen neue Arbeits- und Lebensmodelle so attraktiv sein, dass es alle wollen und gleichzeitig eben weniger Energien und Ressourcen verbrauchen. #00:33:39-1#

#00:33:39-1# Interviewer: Glauben Sie, dass das möglich ist? #00:33:40-2#

#00:33:40-4# Person 1: Ich glaube, das es möglich ist. Sonst wäre ich nicht hier. #00:33:45-4#

#00:33:45-4# Interviewer: Weil das Konzept, was Sie gerade ansprechen, ist der subjektive Nutzen. Das heisse also, wie bewerte ich den Nutzen, den ich gerade habe. Wenn ich dann irgendwo am Ende des Kantons Baselland lebe, dann kann ich mir ein Leben ohne Auto nicht vorstellen und das ist auch ein gutes Recht von den Menschen dort, weil wenn da ein Bus einmal die Stunde fährt und das Auto eigentlich die ganze Zeit zur Verfügung steht, dann ist der Nutzen natürlich viel höher ein Auto zu besitzen als mit dem Bus in die Stadt zu fahren. #00:34:17-6#

#00:34:17-7# Person 1: Wir sagen ja nicht, dass eine solche Person kein Auto besitzen darf. Wir schreiben ja nichts vor. Es ist ja einfach, dass die meisten Menschen in Städten leben und wir haben auch ein Bevölkerungswachstum und das wird noch zunehmen, also dass noch mehr Menschen in Städten leben werden. Hier haben wir natürlich grosses Potential solche Lebensstile zu ermöglichen und auch vorzuleben. #00:34:49-2#

#00:34:49-3# Interviewer: Das würde bedeuten, dass die Kantonsregierung sich diese Gedanken macht, dass es sinnvoll ist, solche Lebens- oder Arbeitsmodelle attraktiv zu gestalten damit die Leute sich überlegen, ob es nicht sinnvoll ist umzustellen oder sich anders zu verhalten im Tagesablauf. #00:35:17-8#

#00:35:18-0# Person 1: Es ist nicht die Kantonsregierung. Das sind wir, die Kantons- und Stadtentwicklung und wir sind mitten in einem Prozess. Es ist noch nichts entschieden. Also wir denken jetzt einfach laut, aber es ist noch nichts entschieden. Zweitens, auch hier ist es nicht so, dass wir dann sagen: 'so, das ist jetzt ein attraktives Lebensmodell. jetzt dürft ihr freiwillig da mitmachen'. Sondern es ginge ja dann darum den Grundsatz der Partizipation zu befolgen und zu schauen, wo dann auch die Bedürfnisse sind und gemeinsam mit den verschiedenen Akteuren attraktive Lebensmodelle zu ermöglichen. #00:36:07-8#

#00:36:07-8# Interviewer: Also es kommt schon aus der Gesellschaft heraus? Weil sonst würde es keinen Sinn ergeben. #00:36:13-5#

#00:36:13-6# Person 1: Einerseits und andererseits gibt es ja auch einen Grund, warum wir Suffizienz, warum wir über Suffizienz nachdenken. Weil das sind ja die begrenzten Energien und Ressourcen, die wir zur Verfügung haben und wir haben auch festgestellt, das mit Effizienz und Konsistenz, dass das nicht ausreicht diesen Energie- und Ressourcenverbrauch einzudämmen. Im Gegenteil, es steigt trotzdem an aufgrund des Bevölkerungswachstums, aber auch aufgrund des Rebound-Effekts. #00:36:57-3#

#00:36:57-5# Interviewer: Können Sie das nochmal stärker beleuchten? Also dieser Rebound-Effekt, der aufgrund der Effizienzsteigerung und Konsistenz... #00:37:06-1#

#00:37:06-3# Person 1: Im Mobilitätsbereich ist man effizienter, also habe ich mal irgendwo gelesen, im Benzinverbrauch geworden, aber es werden mehr Kilometer gefahren, weil man denkt, es macht ja nichts. Zum Beispiel. Sonst gibt es natürlich ganz viele Beispiele. Mit Energieeffizienz

konnte man zum Beispiel die Fernsehrbildschirme effizienter machen, aber sie wurden grösser. Jetzt hat jeder einen grossen Bildschirm, der zwar eigentlich eine effiziente Technologie hat, aber trotzdem mehr Energie verbraucht. Oder die LED-Lampen sind effizient, aber sie werden häufig eingesetzt. Es gibt ja Orte, wo überall an der Decke so Lichtlein scheinen und das sind alles LED-Lampen. Das ist dann so eine Überkompensation, die dann die ganzen Effizienzanstrengungen wieder eigentlich zunichte machen. Sufficere kommt vom lateinischen Wort genügen, ausreichen und das ist ein Aspekt, der dazu gehört. Nicht alleine. Es braucht Effizienz, es braucht alles, aber der muss da eigentlich noch mit rein damit wir auch eine 2000 Watt Gesellschaft erreichen in Basel. Wir haben uns ja vorgenommen, diese Idee umzusetzen, der 2000 Watt Gesellschaft und eine Studie hat belegt, dass wir das mit den herkömmlichen Mitteln tun können und im Jahr 2075 erreichen werden. Aber die Zeit drängt. Also wir haben eigentlich nicht so viel Zeit und das man mit Suffizienzmassnahmen das schon früher erreichen kann. #00:39:11-5#

#00:39:11-6# Interviewer: Die 2000 Watt Gesellschaft, das habe ich schon mehrmals gehört. DAs ist eine Zielsetzung, damit jede Person dann durchschnittlich 2000 Watt verbraucht. #00:39:33-4#

#00:39:33-4# Person 1: Die ständige Leistung 2000 Watt ist und da ist eigentlich alles inbegriffen, ausser die graue Energie. Das ist eigentlich ein bisschen eine Kritik am Konzept. Die graue Energie wird ausgeschlossen. Also die Energie, die wir eigentlich importieren und dann sind wir da wieder beim Entflächten. Das müsste eigentlich auch noch mit rein. In Basel sind wir im Moment gut mit 4000 Watt. Wir müssen es nur halbieren. Durchschnitt in der Schweiz ist bei 6000 Watt. Es gibt Gemeinden, die sind bei 8000 Watt, zum Beispiel der #00:40:16-0# (Wort). Warum? Weil alle Basler nach #00:40:19-3# (Wort) Ski fahren gehen. Diese Energie dort haben wir auch nicht bei uns. Das Halbeiren ist ja schon schwierig. #00:40:35-8#

#00:40:36-0# Interviewer: Das heisst also, Sie denken laut, Sie überlegen sich Konzepte, Strategien. Das ist natürlich keine Vorgabe, aber das ist irgendwo, ist das irgendwo ein Wunsch, dass man das stärker etabliert? Also diesen Begriff Suffizienz und die neuen Lebens- und Arbeitsmodelle? Das ist schön und es klingt alles nett, innovativ, aber dann am Ende sind es die Leute, die diese Sachzwänge haben und wenn man das auch schön verpackt, werden die Leute das nicht abkaufen, wenn der Nutzen nicht da ist. Ich versuche herauszufinden, was dann die Politik oder Sie machen damit solche Sachen dann auch bei der Gesellschaft ankommen? #00:41:35-8#

#00:41:35-9# Person 1: Wir haben in der Kantonsverfassung den Paragraphen 15. Das ist der Nachhaltigkeitsartikel. Ich weiss ihn jetzt auch nicht ganz auswendig, aber es geht darum, die Bedürfnisse der Bevölkerung, auf diese einzugehen und es geht darum, die Lebensgrundlagen zu erhalten und Chancengleichheit zu gewährleisten. Ein ganzheitliches Verständnis von Nachhaltigkeitsentwicklung. In diesem Kontext ist natürlich Suffizienz ein Thema, das wir behandeln müssen, es ist eigentlich unser Auftrag, weil wir müssen ja an der nachhaltigen Entwicklung des Kantons arbeiten. Und Ihre Frage, wie wir das dann unter die Leute bringen wollen... #00:42:35-1#

#00:42:35-2# Interviewer: Im Sinne von, wie man dann vom dem hier dann in die einzelnen Politikbereiche kommt, weil das sind halt diejenigen, die das dann umsetzen. #00:42:44-6#

#00:42:44-6# Person 1: Was wir jetzt in einem ersten Schritt machen, ich mache so eine Auslegeordnung und schaue, was denn heute schon gemacht wird und das ist nämlich schon viel. Man macht es, aber nicht unter dem Aspekt von Suffizienz, aber es ist suffizientes Handeln und da haben wir schon mal eine gute Voraussetzung, wo wir aufzeigen können: 'Ja das wird schon gemacht'. Dann ist es eine Frage, ob es dann auch weitergeht und das ist eine politische Frage. Wir führen aus. Wir machen keine Politik. #00:43:29-2#

#00:43:29-4# Interviewer: Was würde, angenommen, wenn diese Strategien oder Grundlagen erarbeitet werden und die politische Entscheidung kommt: 'ja, wir wollen dann in die einzelnen Bereiche eingehen oder das unterstützen'. Was müsste dann rein politisch geschehen? Müsste das Parlament darüber dann entscheiden, weil es die finanziellen Mittel für unterschiedliche Massnahmen stellt oder was wären dann die nächsten Schritte? #00:44:02-6#

#00:44:02-7# Person 1: Soweit bin ich noch nicht. Ich glaube, dass wir hier schon sehr viel haben und dass man eigentlich auf diese Sachen verstärkt fokussieren sollte und diesen Weg weiter gehen. Ich glaube nicht, dass es ein völliges Umkrempeln braucht hier in Basel. Wir haben, so wie ich das jetzt einschätze, haben wir im Moment eigentlich schon sehr gute Voraussetzungen. Es gibt im staatlichen Handeln schon vieles, das schon passiert und wir haben aber auch eine Zivilgesellschaft, die sehr aktiv ist in diesem Bereich. #00:44:48-8#

#00:44:49-0# Interviewer: Das bedeutet, man muss erkennen, was bereits da ist und das Benennen können und darauf weiter aufbauen. Also man sagt jetzt nicht: 'ok, wir stellen jetzt alles auf den Begriff Suffizienz oder auf diese Strategie Suffizienz um und jetzt muss halt die ganze Politik angepasst werden'. #00:45:07-5#

#00:45:07-6# Person 1: Ich glaube, wir haben schon sehr viel und können darauf aufbauen. Und wir sind jetzt, also das ist auch Teil dieses internen Prozesses, der noch am Laufen ist, ist alles nicht spruchreif. Wir müssen uns wirklich Gedanken machen, sollen wir den Begriff Suffizienz überhaupt verwenden? Das ist eine andere Frage. #00:45:30-4#

#00:45:30-4# Interviewer: Für mich ist das, also Sie wissen es, also Sie haben das einfach mal unter diesen Begriff gebracht, aber nach Aussen kann man das ein bisschen darstellen, falls der Begriff Suffizienz, vielleicht, ich weiss nicht, wie das bei Leuten ist, nicht bekannt ist. Das ist genau so wie mit dem Begriff Nachhaltigkeit. Nicht alle können sich darunter was vorstellen, weil die Definition so schwierig ist und vielleicht ist es dann sogar negativ behaftet. Es gibt auch Kreise, in denen man Nachhaltigkeit negativ sehen kann. #00:46:05-9#

#00:46:05-9# Person 1: Oder auch Suffizienz. #00:46:06-5#

#00:46:06-5# Interviewer: Oder auch Suffizienz. Was glauben Sie, wie könnte man das darstellen? #00:46:12-2#

#00:46:12-6# Person 1: Ich weiss es eben noch nicht. Da arbeiten wir daran. Zum Beispiel Schneidewind und #00:46:17-7# (Wort) schreiben ja vom guten Leben. Das ist ein guter Ansatz. DAs gute Leben will jeder. Suffizienz ist sehr abstrakt. Ich glaube nicht, dass das gut ist, wenn man diesen Begriff einführt. Es geht um Lebensqualität, gutes Leben, gute Lebensqualität. Weil Suffizienz wird häufig

auch mit Verzicht, als Verzicht verstanden und das ist eine sehr enge Definition von Suffizienz. Eine weitere Definition von Suffizienz beinhaltet...'Eine Definition von Suffizienz im weiteren Sinn bedeutet ein neues Wohlfahrtsverständnis und ein kultureller Wandel'. Da gibt es ja auch schon Studien, die belegen, dass immer mehr Wohlstand, sowie wir ihn jetzt verstehen als BIP, nicht zu mehr Glück führt ab einem gewissen Grad. Da gibt es ganz viele, also die OECD, die arbeitet am Better Life Index, dann gibt es amerikanische und kanadische Bundesstaaten, die haben auch einen GPI-Index entwickelt. Deutschland mit dem Nationalen Wohlfahrtsindex, Butan mit dem Cross National Happiness Index. Es gibt ganz viele Bestrebungen, den Wohlstand neu zu definieren und auch neu messen zu können. Das sich das nicht nur auf das BIP konzentriert sondern eben erweitert wird. #00:48:25-4#

#00:48:25-5# Interviewer: Das ist noch ein Aspekt, den ich noch kurz mit Ihnen besprechen möchte. Wie passt das dann in den ganzen Zusammenhang: Basel-Stadt ist eine sehr wettbewerbsfähige Stadt, also die Konkurrenzfähigkeit der Region oder der Stadt an sich ist sehr hoch, und man möchte auch die Wirtschaftsstärke beibehalten und weiter fördern. Das ist natürlich aus Sicht der Bevölkerung und aus Sicht der Stadtentwicklung eine wichtige Voraussetzung für die Weiterentwicklung der Region. Wie kann man solche Strategien damit konsistent machen, damit man am Ende auch die Wirtschaft oder das wirtschaftliche Wachstum beibehalten kann? #00:49:26-0#

#00:49:26-1# Person 1: Diese vier E's kann man, glaube ich, in jedes Unternehmen integrieren. In irgendeiner Form. Also zum Beispiel die Entschleunigung mit neuen Arbeitszeitmodellen. Das ist ja umsetzbar, wenn die Führung das machen will. Wir haben zum Beispiel eine Plattform, familienfreundliche Wirtschaftsregion Basel, und da werden auch solche Ideen betreffend Gender und Familienfreundlichkeit in die Unternehmen integriert und das ist machbar. Ohne Einbussen. #00:50:32-4#

#00:50:32-5# Interviewer: DAs beutetet also, es gibt bestimmte Wege, wie man diese beiden Sichtweisen, Suffizienz auf der einen und Effizienz auf der anderen Seite miteinander verbinden könnte? #00:50:45-0#

#00:50:45-2# Person 1: Ich denke ja. #00:50:46-0#

#00:50:46-0# Interviewer: Also ohne Nachteil für die andere Seite? #00:50:49-4#

#00:50:49-4# Person 1: Was auch wichtig ist, das Ganze ist ein Prozess. DAS Ganze ist ein gesellschaftlicher Prozess, aber auch ein wirtschaftlicher Prozess. DAs geht ja nicht von heute auf morgen. Da gibt es auch Zeit, zum Beispiel neue Produkte, neue Ideen, neue Dienstleistungen zu entwickeln, wo man Basel als attraktiven Wirtschaftstandort aufrecht erhalten kann. #00:51:16-9#

#00:40:01-0# TJ: Anzahl der Fahrzeuge

_#00:43:47-6# SE: Also, wenn man das Potential ausleuchte möchte

Fahrtzwecke berücksichtigen

Die Ganglinie der Nachfrage verfolgen: es gibt Hauptverkehrszeiten, bei denen die Nachfrage grösser ist und die Nebenverkehrszeiten, wo die Nachfrage weniger hoch ist. Bei denen wäre die Auslastun dieser mietbaren Autos geringer. Das würde den Fahrzeugbedarf erhöhen, weil man sie auf die Spitzenstunden auslegen müsste.

_#00:46:26-0# SE: ich würde hier nach den Verkehrszwecken arbeiten: Ich konzentriere mich z.B. nur auf den Einkaufs- und Freizeitverkehr. Wie viele Fahrzeuge bräuchte ich, um dieses Verkehrsaufkommen mit einem realistischen Umschlag bewältigen zu können und wie würde ich ein solches System organisieren. Das könnte ein Ansatzpunkt sein. #00:48:13-3#

Was uns sehr überrascht hat, war dieser enorm hohe Lieferwagenanteil. Da ist das Thema der City-Logisitk wieder ins Spiel gekommen. Es gibt viele Arbeiten dazu aber man hat den Eindruck, dass man immer noch gleich weit ist, wie zu Beginn. Es könnten Leute bei der Verwaltung, wie Simon Kettner oder RappTrans (Bernhard Oehry) mehr zum aktuellen Stand sagen. Da wäre ein gewisses Potential gerade bei den Lieferwagen, mit einer ausgeklüggelten City-Logistik: dass man online gewisse Transportdienstleistungen bestellt. Dann müsste aber sichergestellt werden, dass das Verkehrsaufkommen auch reduziert wird. Das funktiniert nur dann, wenn Synergieeffekte bei den Fahrten realisiert werden können. Sonst wird wieder viel gefahren.

#00:49:57-3# TJ: Wie könnte man weiter vorgehen, damit man zeigt was die Reduktionspotentiale wären?

#00:50:30-1# SE: Das sind einfache Dreisatzrechnungen, die man durchspielen kann. Die Problematik ist nicht die Berechnung, sondern die verlässliche Einschätzung eines realistische Potentials... Für den Einkaufsverkehr hat man im Mikrozensus verlässliche Werte. Der Einkaufsverkehr hat wahrscheinlich einen durchschnittlichen Besetzungsgrad von 1,5. Wenn man von einem mittleren Fahrzeug ausgeht und dass der Einkauf eingepackt werden müsste, dann könnte eine Steigerung um 100 bis 150% erreicht werden. Also entsprechend eine Reduktion auf 40 bis 50% der nötigen Fahrzeugfahrten im Einkaufsverkehr. Bei der Anzahl der Fahrzeug ist die Schwierigkeit, was will man erreichen? Will man zeigen wie stark die Anzahl der Fahrzeuge reduziert werden kann auch wenn sie praktisch die gleiche Verkehrsleistung wie heute erbringen. Es wäre die Überlegung, sich bei den Verkehrszwecken zu überlegen. Jetzt im Einkaufsverkehr wäre ein Ansatz: es gibt Siedlungen, wo die Leute mit dem PW arbeiten gehen und diese PWs sind dann gesetzt, weil sie den ganzen Tag dort sind (Pendlerautos). Und daneben gibt es eine gewisse Anzahl an Mobilty-Fhr. die für den Einkaufs- und Freizeitverkehr genutzt werden. Dann müsste man sich überlegen, wie lange ist die durschnittliche Nutzdauer für eine solche Aktivität und Tour (hin und zurück). Für wie viele Doppel-Fahrten könnte dieses Fahrzeug pro Tag genutzt werden. Das ergäbe wiederum einen Reduktionsfaktor. Die Fahrten bleiben dabei aber gleich.

#00:54:14-8# TJ: Es geht darum,. dass die Mobilität nicht eingeschränkt wird: man vermeidet die Mobilität nicht, man verlagert die Mobilität nicht, man versucht die Effizienz zu erhöhen.

#00:54:34-5# SE: Einerseits wäre eine reine Effizienz bezüglich Raumverbrauch für den ruhenden Verkehr. Und zwar an beiden Orten. An seiner Homebase braucht das Fahrzeug nur einen Platz. Andererseits gäbe ews ein bessere Verteilung über den Tag, bräuchte es an den Zielorten/Einkaufszentren weniger Abstellplätze. Auf der anderen Seite wäre das eine höhere Effizienz bei der grauen Energie des Fahrzeugs. Es wäre keine Effizienzsteigerung bezüglich des Aufkommens der Verkehrsabwicklung. Diese wäre möglich mit einem höheren Besetzungsgrad. Dort wäre das direkt möglich. Und natürlich bei allen Verlagerungen auf andere Verkehrsträger.

#00:56:18-0# TJ: also es gibt diese zwei Strategien: zeitsynchrone Fahrten und das andere ist Besetzungsgraderhöhung. #00:56:55-3#

#00:56:55-3# SE: wenn man dann auf die Fahrleistung zielt - also der Ansatz "Besetzungsgrad", dann ist die Zielrichtung die Reduzierung der Fahrzeugkilometer. Und dort gibt es neben der Verlagerung auch andere Ansätze, wie Wegeketten, dass mehrere Fahrtzwecke, für eine Mobilität nötig ist, miteinander zu verbinden. Oder raumplanerische Massnahmen, um die Distanzen zwischen den beiden Nutzungen zu reduzieren. Also Stadt der kurzen Weg bzw. Netzwerk-Knotten-Paradigma.

#00:57:57-6# TJ: Berechnugnsvorschlag - einfache Formel

Je nach Ansatz gibt es unterschiedliche Berechnungsvorgehen.

A) Wenn es darum geht, dass das gleiche Fahrzeug für verschieden Fahrten genutzt wird. Dann geht es darum den Wert Anzahl mögliche Fahrten pro Tag herauszufinden. Und diesen Wert den Anzhal Fahrten, die sonst pro Tag mit einem einzelnen Auto oder die pro Haushalt oder pro Person pro Tag in diesem Sektor erbracht werden, gegenüberstellen. #00:58:51-9#

Dann hat man die Anzahl der Haushalte, die sich für den Einkaus- und Freizeitverkehr dieses Auto teilen können. Das kann als Quotient für den Einkaufs- und Freizeitverkehr genutzt werden. Das wäre der Reduktionsfaktor.

Im Mikrozensus Verkehr ist aufgeführt wie viele Fahrten pro Tag und Person und Verkehrszwecke unternommen werden. Dort müsste man vielleicht etwas querrechnen. Es braucht schon zwei Annahme, die man nicht ganz klar festmachen. Aber es geht um die Grössenordnung:

- es gibt eine gewisse Anzahl der Wege pro Tag und Person, die im Einkaus- und Freizeitverkehr getätigt werden.

- dann gibt es eine mittlere Haushaltsgrösse.

Dem würde ich dann das multiplizieren... und dann durch den Fahrzeugbesetzungsgrad teilen und dann hat man die Anzahl der MIV/Fahrzeug-Fahrten pro Haushalt und Tag (natürlich nur die MIV-Fahrten, es gibt auch ein Teil ÖV-Fahrten). Das wäre im Nenner. Und im Zähler wäre die Anzahl Touren (also Hin- und Rückfahrten), die mit einem Fahrzeug realistischerweise getätigt werden können.

Man muss aber ganz klar Annahmen treffen. Vielleicht kann man in den Mobilitätstagebücher was dazu finden, wie lange eine solche Tour braucht. Ich hätte aber für eine erste Abschätzung des Potentials geschätzt: eine Aktivität im Freizeit und Einkaufsverkehr dauert ca. 1,5 Stunden, dann habe ich jeweils die Hin- und Rückfahrt, als 2-2,5 Stunden. Man kann ein volltheoretisches Potential rechnen. Die Frage ist einfach, wie viel das für die Realität dann tatsächlich bringt. Ich würde eine gewisse Reservezeit - als Vorlauf- und Nachlaufzeit der Reservation. Vielleicht ist man bei 3 Stunden an Zeitslots. Wahrscheinlich gibt es da 3-4 Slots per Tag. Man sieht dann dort auch schon, wo beim Einsatz die Grenzen sind. In der Regel werden das die Leute am Morgen das reservieren. Dann wird es genau einen Slot gebe, weil die meisten dann irgendwie, wenn sie Kinder haben, dann müssen sie diese zur Schule oder in die Kita bringen. Dann gehen sie die Aktivität erledigen und dann kommen sie zurück. Und dann ist die Frage, ob das jemand über den Mittag auch noch nimmt. Da gibt es sicherlich gewisse Potentiale. Ich habe nur von Mittelwerten gesprochen. Vielleicht gibt es auch kürzere Aktivitäten. Es ist aber schwierig eine Formel dafür zu definieren. Man müsste sich die Abläufe tagsüber überlegen und sich dann überlegen, wo könnte da das Potential sein. #01:03:15-6#

TJ: Man müsste das eigentlich für unterschiedliche Fahrzwecke eigentlich rechnen? #01:03:15-6#

Ja. Z.B. Einkaufs- und Freizeitverkehre sind relativ ähnlich und können gemeinsam betrachtet werden. Von der Struktur her wäre ich davon ausgegangen, dass sie sich nicht allzu stark unterscheiden. Es gibt in Forschungsarbeiten, z.B. Axhausen hat ganz sicher mit Mobilitätstagebüchern gearbeitet. Vielleicht wenn man dort die Daten zur Verfügung hätte, könnte man schauen, was sind so mittlere Aktivitätsdauer solcher Touren... Solche Tourenzeitfenster! Oder Ausgänge, man spricht davon Ausgängen. Ein Ausgang ist eine Tour, die Wohnort basiert ist. #01:04:25-7#

TJ: Und bei der Besetzungraderhöhung?

Dort ist es relativ banal. Das ist die Anzahl der Personen, die man maximal pro Fahrzeug reinbekommt. Das wäre der Nenner. Und der Zähler wäre... Oder wenn man den Faktor nimmt, dann wäre das der Zähler. Und der Nenner wäre der heutige Besetzungsgrad entsprechend dem Verkehrszweck. Aber der Faktor dort ist relativ klar 2 bis 2,5 maximal. Die Frage sit, wie weit bringen einen diese theoretischen Ansätze. Weil die Frage stellt sich dann nach der praktischen Umsetzung: was ist realistisch? #01:05:11-8#

TJ: So ein Uber ist im Vergleich zu einem Taxissystem sehr flexibel und bietet eine Möglichkeit, die Autos viel effizienter und produktiver zu nutzen, dass sie die ganze Zeit umgeschlagen werden.

_EXKURS

- Hinweis dann auf die Studie über das Taxisteilen auf Manhattan. #01:07:24-4#

- SE: Hinweis über witzige Anekdoten über die Verzerrungen in Schwellenländern. Es ergab sich ein neuer Wirtschaftszweig: MITFAHRER für die HOV-Lanes. #01:07:51-0#

_EXKURS ENDE

#01:08:49-4#: Leute, die genug Geld haben können solche Anreizsysteme oder lenkende Systeme relativ schnell umgehen. Das heisst aber nicht, dass man das nicht verfolgen sollte. Man muss sich

aber bewusst sein, was es heissen kann. Gerade bei Uber gibt es auch Einschätzung, dass dadurch der ÖV und das zu Fuss gehen konkurrenziert werden als dass die Verkehrsleistung reduziert wird.

Und ich bin auch etwas skeptisch, ehrlich gesagt. Ob der Nutzen für eine effizientere Verkehrsabwicklung so gross ist. Ich glaube es wird in der Tendenz tatsächlich mehr dazu genutzt, um die Strecken, die man sonst zu Fuss gehen könnte, weil es dann so flexibel geht, mit dem Auto zurückzulegen. Und dann ist der Effekt: wahrscheinlich werden einige Fahrten eingespart. Aber da kommt etwas dazu. Jetzt ist die Frage wie hoch der Level ist. Der Effekt der Reduktion wird zumindest gedämpft oder ausgeglichen.

#01:11:40-3# Ansätze zu Themen: Kultur, Gesellschaft, Konsistenz! TJ erklärt, wovon die Doktorarbeit handelt und warum, sie sich auf die Technologien und Geschäftsmodelle fokussiert aber eben nicht nur, sondern auch auf die Suffizienzstrategien, die dann miteinander intelligent verbunden werden müssen. Aber eben wie?

#01:12:05-2# SE: Vielleicht ein kurzes Kapitel ist noch das Thema der Kultur und des Bewusstseins. Vielleicht gibt es ein paar Fallbeispiele, wie Paris oder München, die in den letzten Jahren massive Radverkehrsstrategien gefahren sind, bei denen dem Marketingaspekte eine sehr grosse Bedeutung beigemessen worden ist.

Die Erfahrungen der Vergangenheit zeigen, dass sich der Mensch, der Verkehrsteilnehmer nicht als Homo Oeconomicus verhält. Die Realität widerlegt m.E. die Ansichten von Prof. Axhausen. Es gibt neben diesen ganzen rein klassisch-ökonomischen Überlegungen des Nutzens, gibt es auch die Überlegungen, dass es ein gewisses Schwarmverhalten unter den Verkehrsteilnehmer gibt. Z.B. an einer Tagung hat der Verantwortliche der Radelstadt München gesagt: wir haben einfach geschaut, das Radeln sexy ist. Das war der ganze Ansatz. Den Aspekt darf man nicht vergessen. Das ist nicht etwas Lineares. #01:13:28-8#

Das ist wahrscheinlich der grösste Nutzen der ganzen Umverkehrsinitiativen, die hier in der Schweiz lanciert wurden. Es wurde das Tabu gebrochen, dass der MIV deutlich reduziert werden könnte. Das ist eine politische Meinungsäusserung einer breiten Bevölkerungsschicht das zu tun. Dadurch sind grosse Grabenkämpfe zwischen den Agglomerationen und den Städten wieder aufgebrochen - diese werden im Moment noch stark akzentuiert. Das ist etwas unschön aber nicht ganz zu vermeiden im Moment. Der grosse Nutzen ist die offene Diskussion darüber. Ob das der Faktor 10 der Automobilität ist, soll erstmal dahin gestellt werden. Diese Sprungeffekte dürfen nicht ausser Acht gelassen werden. #01:14:30-6#

Die Frage ist nicht nur, was technisch möglich ist. Zweifellos braucht es auch, um zu zeigen was grundsätzlich möglich ist. Das Entscheidende ist, was tatsächlich umgesetzt und gemacht wird. Das hat damit zu tun, dass die Rahmenbedingungen sich sprunghaft verändern können, was es plötzlich für die öffentliche Hand einfacher macht, in diese Bereiche zu investieren. #01:15:03-5#

#01:15:03-5# TJ: Diese Dynamiken und Diskussionen zwischen den Städten und der Agglomeration sind heftig. Wie sieht Ihrer Meinung die Entwicklung in den nächsten Jahren hinsichtlich dieser Diskussionen? #01:15:49-3#

Es hängt davon ab, wie die Agglomerationen darauf reagieren. Das Problem ist, vor allem in der Schweiz, wo alles kleinräumig und polyzentrisch organisiert ist, hatte die Metropolisierung eine kurze Geschichte. Die Frage ist wie gut sie mit dem Schweizerischen Selbstverständnis vereinbart ist? Sie aber stattgefunden, weil die Erreichbarkeitssprünge das ermöglicht haben. Das hat dazu geführt, dass sie Städte heutzutage darunter leiden, was Ihnen in der Zeit aber gleichzeitig viel Wohlstand beschert hat - mit dem ganzen Wachstum. Aber in den letzten Jahren treten die Städte selbstbewusster auf und zeigen wo ihre Grenzen sind. Mehr sind die Städte nicht bereit zu geben. Diese Entwicklung ist wichtig, damit diese Thematik der Grenzen der Belastbarkeiten der Städte überhaupt zur Diskussion kommt. Ob das in den Agglomerationen eine gute Entwicklung bringt, ist noch abzuwarten. In den Agglomerationen ist in den letzten Jahren die "Verlierer-Haltung" zu spüren. In den letzten Jahren hat z.B. in Zürich die wirtschaftliche Entwicklung Richtung Stadt stattgefunden und der Agglomeration hat sich das Gefühl entwickelt, dass man jetzt die Stadt zu macht. Wenn es jetzt gelingt diese Subzentren um Zürich oder um Basel lebensfähig zu erhalten und weiterzuentwickeln, dann kann es gut funktionieren. Vielleicht dann werden auch kritische Grenzen überschritten, die nötig sind, um eine effizientere Mobilität zu organisieren. #01:17:46-8#

#01:17:48-7# *TJ: Was wäre denn Ihre Empfehlung für die Zukunft der Zusammenarbeit zwischen den Agglomerationen und Städten? Wie kann man diese erfolgreich und konsistent gestalten? #01:18:14-1#*

Das Miteinandersprechen und sich den gegenseitigen Problemen bewusst sein. Aber auch aktiv bewusst sein. Vielleicht ist das etwas asymmetrisch, dass das Knowhow und verwaltungsressourcentechnisch viel stärkeren Städte auf die Agglomerationsgemeinden zugehen müssen. Insbesondere auch das Zusammenspiel zwischen den Kantonen, die dann jeweils auch für die kleineren Gemeinden zuständig sind und das zwischen den Städten, dass das gut funktioniert. Das Paradebeispiel und das Gegenbeispiel gleichzeitig ist die Stadt Zürich mit dem Rosengartentram und der ganzen Verkehrspolitik der Stadt Zürich. Wo es zwischen dem Kanton und der Stadt zwischendurch ziemlich Verstimmungen gab. Es ist jetzt gelungen einen guten Prozess aufzugleisen. Es ist erstaunlicherweise auch gelungen das Ganze vom medialen Schlachtfeld weg zu halten. Sie sind erst vor die Medien getreten als die Parteien eine gemeinsame Sprachreglung hatten. Bis dort wusste das niemand. Das war ein gutes Beispiel.

http://www.springer.com/978-3-658-20459-4

Paradigm Shift in Urban Mobility
Towards Factor 10 of Automobility
Janasz, T.
2018, XXVII, 360 p. 34 illus., Softcover
ISBN: 978-3-658-20459-4