

## «Über den Lebensstil der kurzen Wege»

Prof. Dr. phil. Timo Ohnmacht, dipl. soz. tech. (Verkehrssoziologe), studierte Verkehrswesen und Soziologie an der Technischen Universität Berlin, an der Universität Lancaster (UK) und an der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich (ETH Zürich). Seit 2011 forscht und doziert er in der Schnittmenge der Themenfelder Energie, Raum, Verkehr und Gesellschaft an der Hochschule Luzern – Wirtschaft im Kompetenzzentrum für Mobilität.

Am Mobilitätskongress vom 26. Januar 2022 hielten er und Professor (FH) Dr. Widar von Arx ein Referat zum Thema «Verhaltensänderung: Umsteigebereitschaft an Mobilitätshubs». WIR vom BUWD hat nachgefragt.

Timo Ohnmacht, seit fast zehn Jahren erstellen Sie an der Hochschule Luzern in Auftrag des Verkehrsverbunds Luzern, der Stadt und des Kantons Luzern das Monitoring Gesamtverkehr. Wenn Sie den zeitlichen Verlauf der Verkehrsdaten betrachten, was ist ihre zentrale Erkenntnis?

Wir können für den Kanton Luzern auf eine Zeitreihe zurückschauen, die bis 2010 zurückgeht. Es gibt einerseits leichte Tendenzen, dass der Autoverkehr in der Stadt Luzern anteilmässig abnimmt, dafür der öffentliche Verkehr zunimmt. Andererseits nimmt das Gesamtaufkommen in der Tendenz ab. Es wird aber deutlich, dass der Verkehr bezogen auf Veränderungen ein sehr träges System ist.

**Und dann kam die Coronapandemie!**

Ja, das hat unsere Zeitreihe ganz schön verändert. Im Agglomerationskordon gab es 2020 einen merkbaren Rückgang auf Autobahn, Kantonsstrassen und Bahn. Die Abnahme beim ÖV beträgt da-

bei zum Vorjahr 34%, beim MIV 8%. Im Kennblatt 2022, das wir gerade erarbeiten, werden wir zeigen, ob die Pandemie eine Zahnücke in den Daten zurücklässt und sich das System auf das Niveau vor der Pandemie zurückschwingt.

**Ein energiepolitisches Ziel ist es, dass der Verkehr nahräumig und klimaneutral stattfindet. Wie können wir solche Veränderungen im Verkehr bewirken, wie sie während der Pandemie beobachtet werden konnten?**

Die Pandemie war ein singuläres Ereignis, was uns rasch zum Umdenken gezwungen hat. Unter normalen Umständen bedarf es einen breiten Massnahmenfächer, der die Verkehrswende einleitet, um eine erfolgreiche Verlagerung und Vermeidung zu erzielen. Die notwendigen Veränderungen im Verkehrssektor stecken seit Jahren fest, was auch unsere Datenreihe bestätigt. Es zeichnet sich noch kein Energieabsenkepfad ab.





**Können die allorts diskutierten Verkehrsdrehscheiben ein Modell für die Zukunft werden, damit der Verkehr die klimapolitischen Ziele erreichen kann?**

Verkehrsdrehscheiben können Alternativen zum Auto bieten. Einerseits können durch ihre zentrale Lage Serviceleistungen wie Coworking oder Sitzungszimmer angeboten werden und andererseits schaffen sie eine gute Durchlässigkeit zwischen dem öffentlichen Verkehr und auch der Veloinfrastruktur und weiteren Verleih- und Sharing-Systemen. Die Verkehrsdrehscheiben sind ein Element des Massnahmenfächers für eine umweltfreundliche Mobilität. Es benötigt aber noch mehr Elemente.

**Welche weiteren Elemente sind dies? Was ist Ihr Rezept, um die Verkehrswende herbeizuführen?**

Verkehrswende bedeutet für mich, dass Menschen einen «Lebensstil der kurzen Wege» führen können. Die Areale werden in der Schweiz so entwickelt, damit Arbeit, Freizeit und Erholung im Nahraum erfolgen kann. Das ist schon mal ein erster Schritt. Mein Eindruck ist, dass die Verkehrswissenschaften erkannt haben, dass die Technik und der Faktor Mensch die Verkehrswende nicht allein einläuten können. Der Trend geht aktuell in Richtung wesensgerechter Einsatz von Verkehrsmitteln. Das Auto hat seine Vorteile in der Fläche und in der Geschwindigkeit. Der Umweltverbund in der Dichte. Beispielsweise kommt der Bau des Luzerner Bypasses

dem Wesen des Autos entgegen, während Dosierungsanlagen und Autoverkehrsberuhigungen in der Stadt Luzern die Qualität des zu Fussgehens und des Velofahrens erhöhen. Das heisst, Regulierung bei gleichzeitigem Ausbau der Alternativen scheint ein gangbarer, wenn auch nicht allseits beliebter Weg zu sein. Wichtig ist natürlich, dass die Wahlfreiheit bestehen bleibt. Automobilisten müssen abwägen, ob sie sich die Fahrt mit dem Auto ins Stadtgebiet zeitlich und finanziell leisten mögen. Falls nicht, stehen Ihnen die Verkehrsdrehscheiben für die An- und Abreise als attraktive Alternative bereit.

**Wie sind sie persönlich im Alltag unterwegs?**

Ich habe den Luxus, dass mein Wohnort und mein Arbeitsort in angrenzenden Quartieren der Stadt Luzern miteinander zusammenfallen. So gehe ich viel zu Fuss. Wenn es aber in die Melchsee-Frutt zum Skifahren geht oder in den Schwarzwald zu meinen Eltern geht, greife ich gern auf das Auto zurück.

Interview: Andrea Muff

