

# klimafreundlichere Mobilität

Jugendsession SG AI AR 29. April 2023



# klimafreundlichere Mobilität

- ein bürgerlicher Input
- Michael Schöbi (1970), Altstätten
- Rechtsanwalt, verheiratet, vier Kinder (20/18/16/14)
- Kantonsrat CVP/Mitte seit 2010
- Vizepräsident TCS St. Gallen-Appenzell I.Rh.

# klimatefreundlichere Mobilität

Drei Thesen: These, Antithese, Synthese, (...frei nach J.G. Fichte...)

- **Mobilität, Mensch, Gesellschaft und Gemeinwesen**
- **Klimawandel**
- **Mobilität im gewandelten Klima.**

# klimafreundlichere Mobilität

## 1. Was bedeutet Mobilität für Mensch, Gesellschaft und Gemeinwesen?

### **Mensch**

Mobilität ist ein menschliches Grundbedürfnis und bedeutet soziale Teilhabe (Stadt und Land, Jung und Alt). Mobilität darf kein Luxusgut sein.

### **Gesellschaft**

Mobilität hat eine zentrale Rolle in einer modernen, arbeitsteiligen Gesellschaft. Dafür braucht es eine sichere und zuverlässige Infrastruktur. Arbeitnehmer, Konsumenten und Unternehmen leben von der Produktivität menschlicher Arbeit.

### **Gemeinwesen**

Der Kanton St. Gallen ist ein Siedlungsgebiet mit hoher Wohn- und Arbeitsqualität. Deshalb: der ganze Kanton muss erreichbar und die Mobilität der Bevölkerung muss sichergestellt sein. Wohngebiete, Wirtschaftsstandorte und Arbeitsplätze müssen erreichbar sein.

# klimafreundlichere Mobilität

**Zentral ist das Menschenbild.**

Der Mensch bildet seinen Willen frei.

Der Mensch ist für sein Handeln verantwortlich.

Gesetze sind für den Menschen da und nicht der Mensch für Gesetze.

Erkenntnis:

**Das Mobilitätsverhalten des Menschen lässt sich nicht vollständig lenken, er reagiert aber beschränkt auf Anreize.**

"Jäger und Sammler" seit mindestens 30'000 Jahren.

# klimafreundlichere Mobilität

## **2. Klimawandel**

Mobilität ist klimaverträglich zu leben:

Treibhausgasemissionen (CO<sub>2</sub>) und der Verbrauch nicht erneuerbarer Energieträger sind zu verringern, mit dem Ziel: CO<sub>2</sub> neutral.

Begrenzen der Luft- und Lärmbelastung und von Infrastruktur/Flächenverbrauch.

# klimafreundlichere Mobilität

## **3. Mobilität im gewandelten Klima – Handlungsmöglichkeiten, Handlungsbedarf**

alternativ und radikal: Verzicht

oder

Nutzen der menschlichen Intelligenz

# klimafreundlichere Mobilität

## **Alternativ und radikal: wer ist zu persönlichem Verzicht bereit?**

### Mobilitätsverzicht

Ich wandere im Alpstein und schwimme im Bodensee, statt Zürich, Amsterdam, London Barcelona, ... Strand und Meer.

### Konsumverzicht

Ich bestelle weniger im Internet, kein Versandhandel/Auswahlsendungen, ich kaufe lokal, was hier angeboten wird.

### Pendeln-Verzicht

Ich wohne in Gehdistanz / Velodistanz zu meinem Arbeitsplatz. Beim Stellenwechsel ziehe ich konsequent um.



# klimafreundlichere Mobilität

... nicht umsetzbar. Dann bleibt nur:

**Nutzen der menschlichen Intelligenz**

**in fünf Thesen:**

# klimafreundlichere Mobilität

## **1. Mobilität ist über das je effizienteste Verkehrsmittel abzuwickeln.**

Effizienz-Kriterien sind

- Geschwindigkeit/Reise- bzw. Transportzeit
- Erreichbarkeit
- Betriebszeiten
- Energieverbrauch
- Alter/eingeschränkte Mobilität.

Strassenräume werden den Verkehrsmitteln nach ihrer Nachfrage und ihrer Eignung zugeteilt, unter Berücksichtigung der Sicherheit.

# klimafreundlichere Mobilität

Konsequenz 1: Kein Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen.

Auf verkehrsorientierten Strassen führt Tempo 30 nicht nur zu einer Verringerung der Verkehrsleistung, sondern unweigerlich auch zu Schleich- und Ausweichverkehr in den Quartieren, zu einer Einschränkung des öV und der Rettungsdienste sowie zu einer unerwünschten Beeinträchtigung des Individualverkehrs inklusive Güterverkehr. Die Güterversorgung erfolgt überwiegend strassengebunden. Lärm ist mittels Flüsterbelägen und lärmarmen Reifen zu begegnen.

Konsequenz 2: Verkehr flüssig bewältigen ( $\text{Masse} \times \text{Zeit} = \text{Leistung}$ )

Der motorisierte Individualverkehr ist zu bewältigen und hat auf verkehrsorientierten Strassen Vorrang. Betriebs- und Gestaltungskonzepte dürfen die Kapazität der betroffenen Strasse, unter Berücksichtigung der Sicherheit, nicht reduzieren. Dosier- und Pfortneranlagen dürfen nur dazu eingeführt werden, den Verkehrsfluss zu erhalten und so viel Verkehr wie möglich abzuführen. Fahrbahnhaltestellen dürfen keine Beeinträchtigung des Verkehrsflusses zur Folge haben.

Deshalb: Aufrechterhaltung der Kapazität und des Verkehrsflusses auf Zubringern und Hauptverkehrsachsen für den öffentlichen Strassenverkehr, den motorisierten Individualverkehr und den Güterverkehr.

# klimafreundlichere Mobilität

## **2. Die Bevölkerung trifft die Wahl der Mobilität selbst**

Die Bevölkerung ist weder uneingeschränkt „lenkbar“ noch kann sie „umerzogen“ werden. Die Bevölkerung, die Arbeitnehmer und das Gewerbe haben ein gutes Gespür, was effizient ist. Die Bevölkerung trifft die Wahl der Mobilität selbst: je nachdem ob der Fussweg, das Velo oder das Auto geeigneter sind.

Diese Tatsache wurde empirisch erhärtet durch das Verhalten der Bevölkerung in der Pandemie. Verbote (Abstandhalten, Obergrenzen von Personengruppen, Händewaschen) wirken nur beschränkt. Dies sind empirisch festgestellte Tatsachen. Die Bevölkerung weiss sehr genau, was sie will. Alles andere ist Wunschdenken, entspricht nicht der Realität und bleibt reines Planspiel.

Das Mobilitätsverhalten von Bevölkerung und Wirtschaft lässt sich nicht staatlich lenken.

# klimafreundlichere Mobilität

## **3. Partnerschaftliche Teilung der Mobilitätsräume**

Individualverkehr und öffentlicher Verkehr teilen sich die Mobilitätsräume partnerschaftlich. Es braucht ein Miteinander. Jede Verkehrsart hat ihren Platz und Berechtigung, sie braucht aber auch Platz. Eine ideologische Priorisierung des ÖV, der Fussgänger und Velofahrer ist ein Denkverbot und abzulehnen.

Vielmehr sind Anreize zu setzen, auf die die Bevölkerung reagiert: Gezielte Entwicklung von Infrastrukturen, die das Umsteigen zwischen Verkehrsmitteln erleichtern (intermodale Mobilitätsketten, attraktive multimodale Schnittstellen unter Einbezug des motorisierten Individualverkehrs).

# klimafreundlichere Mobilität

## **4. Mobilität muss bezahlbar bleiben**

Unser Wohlstand basiert auf der Arbeitsproduktivität der Wirtschaft. Diese ist auf Erreichbarkeit angewiesen.

Deshalb: Die Steuer- und Abgabenbelastung darf nur mit Augenmass erfolgen. Keine Lenkungsabgaben. Denn der Mensch ist per se nicht vollständig lenkbar. Er ist nru intrinsisch motivierbar: Der Anreiz muss im Vorteil der Mobilitätsart selbst liegen.

# klimafreundlichere Mobilität

## **5. Innovative Mobilität: Digitalisierung und klimafreundliche Antriebe und Treibstoffe**

### **5.1 Digitalisierung**

Die digitale Revolution ist in den Dienst der Mobilität stellen: automatisiertes Fahren, Glätten der Verkehrsspitzen durch Flexibilität im Arbeits- und Ausbildungsbereich (z.B. Home Office, Coworking-Spaces, Ansetzung des Schulbeginns usw.), bessere Auslastung und Nutzung der Kapazitäten im Personentransport und der Frachtlogistik, Infrastruktur-Erweiterungen unterirdisch (Tunnelsystem) sowie in der Luft (Drohnen).

# klimatefreundlichere Mobilität

## 5.2 Klimatefreundliche Antriebe und Treibstoffe

E-Mobilität, erneuerbare Treibstoffe, Wasserstoff: Fördern statt Verbote.

Die Nutzung erneuerbarer Energien (Biotreibstoffe, Wasserstoff, Entwicklung synthetischer Treibstoffe) und die ökologische Transformation der Mobilität sollen konsequent gefördert werden – planungssicher und kostenbewusst.

Die Elektromobilität muss nutzerfreundlich gestaltet und über alle Staatsebenen gefördert werden.

Es braucht leistungsfähige Ladeinfrastrukturen im öffentlichen und privaten Bereich und Laden muss zu transparenten und marktüblichen Preisen möglich sein.

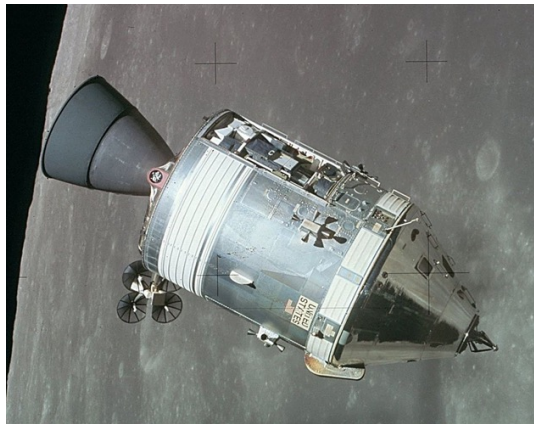
Anreize steuerlicher Art für E-Fahrzeuge sowie zur Installation privater Ladesäulen für E-Fahrzeuge in Neu- und Umbauten sind zu setzen.



# klimafreundlichere Mobilität

## 6. Rückblick und Seitenblick: Hatten wir nicht schon einmal diese beiden Chancen? Welche Chancen haben wir genutzt und welche links liegengelassen?

1968, **vor 55 Jahren**: Apollo 7, Raumschiff für die Mondlandungen, wird erstmals im Weltraum getestet. Sojus 3, Raumschiff, Sowjetunion/Russland.



3 BRENNSTOFFZELLEN (Wasserstoff) für Stromversorgung    2 SOLARPANEL (Photovoltaik) für Stromversorgung

# klimafreundlichere Mobilität

**Digitalisierung**



1968 Telefon ("Fernsprech-Tischapparat")



2007 – erstes I-Phone

# klimafreundlichere Mobilität

Vergleich 1968 – 2007 – 2023 über die letzten 55 Jahre

wie hat sich die **Kommunikation** entwickelt?



wie die **Stromversorgung / Antriebe** ?

*na ja....*

# klimafreundlichere Mobilität

Daraus folgt: benutzen wir den **menschlichen Intellekt** für die Zukunft, für die Mobilität und das Klima. Keine neue Idee, übrigens:

Horaz, 20 vor Christus: sapere aude!

Dare to know! Have courage to use your own reason!

**Wage, Deinen Verstand zu gebrauchen! Nutze die menschliche Intelligenz! Hirne!**

# klimatefreundlichere Mobilität

## **7. Bürgerliches Fazit: was brauchen Mensch, Gesellschaft und Gemeinwesen?**

- Bezahlbare Mobilität in leistungsfähigen Infrastrukturen.**
- Anreize setzen und eine freie Wahl des Verkehrsmittels gewähren.**
- Innovative Mobilität: Digitalisierung u. klimatefreundliche Antriebe/ Treibstoffe**