

Bericht des Forums Avenir Mobilité Lémanique vom 13. Oktober 2023

Auf Einladung von Avenir Mobilité (Schweiz) und unter Chatham House rules trafen sich am 13. Oktober 2023 in Annemasse rund 20 Mobilitätsexperten von Behörden, Betreibern und Planungsbüros von beiden Seiten der Grenze, um einen Tag lang darüber zu diskutieren, wie die (Personen-)Mobilität im Grossraum Genf und darüber hinaus in Zukunft "gemanagt" werden kann.

Von Anfang an in der Diskussion erwies sich der Grossraum Genf als eine zu restriktive territoriale Einheit, da sich die Métropole Lémanique bereits weit darüber hinaus erstreckt, insbesondere in Richtung Annecy, Lausanne und Chablais Valaisan. Allerdings wird diese Metropole noch nicht als solche wahrgenommen, da sie zwischen Frankreich (Departements Ain und Haute-Savoie, Region AURA und Ballungsräume) und der Schweiz (Kantone Genf, Waadt und Wallis) aufgeteilt ist. Und doch ist sie eine ganz reale "Schicksalsgemeinschaft", die nicht geleugnet werden kann. Sie ist einerseits durch ein in Europa unerreichtes Wachstum gekennzeichnet, andererseits aber auch durch die soziale und politische Fragilität ihres Wachstumsmodells, die teilweise auf das Lohngefälle zwischen der Schweiz und Frankreich zurückzuführen ist. Diese ist eine der Haupttriebfedern für die Mobilität in der Métropole Lémanique.

Die Entwicklung der Metropole und noch mehr die Mobilität, die mit dieser Entwicklung einhergeht, müssen sich nunmehr mit der Endlichkeit und den damit verbundenen Herausforderungen auseinandersetzen. Wieso Endlichkeit? Da ist zunächst die Endlichkeit des Territoriums, die insbesondere grosse Infrastrukturprojekte einschränken wird, dann die Endlichkeit des Kohlenstoffbudgets angesichts der Pariser Vereinbarungen, bis 2050 CO₂-neutral zu werden. Dies wird die motorisierte individuelle Mobilität einschränken oder sogar beenden. Weiterhin gilt es die Endlichkeit der reichlich vorhandenen und billigen Energie, die in die gleiche Richtung drängt, aber zusätzlich die Gütermobilität beeinträchtigen wird, zu berücksichtigen. Letztlich gibt es die Endlichkeit der Zeit, der Geduld und der Widerstandsfähigkeit der Nutzer angesichts einer immer anstrengenderen Mobilität. Diese Endlichkeiten bedeuteten, dass wir in Zukunft anders vorgehen müssen: Mit anderen Worten, wir müssen die Mobilität grenzüberschreitend und multimodal managen, indem wir gemeinsam ein Modell finden, welches sie mit den enormen Herausforderungen, vor denen wir stehen, vereinbar macht. Ein solches Modell hat es noch nie gegeben und fordert uns daher auf, Mobilität neu zu denken. Eine der Grundlagen dieses neuen Modells besteht darin, Mobilität als formbar zu verstehen und nicht als eine starre Gegebenheit, die als Schicksal hingenommen wird. Mit anderen Worten: Es geht jetzt darum, die Bedingungen für die Mobilität zu schaffen, die wir uns wünschen, und nicht mehr darum, automatisch und mechanisch auf Ströme zu reagieren und eine Dynamik der Flucht nach vorn zu erzeugen.

Unsere anfängliche Diskussion hat ergeben, dass sich dieses Mobilitätsmanagement in drei miteinander verknüpfte, aber dennoch klar erkennbare Dimensionen unterteilen lässt. "Das Gebiet gestalten", "das Angebot gestalten" und "die Nachfrage gestalten".

Die Gestaltung des Territoriums in einem Kontext der Endlichkeit ist aufgrund der langen Zyklen, der Trägheit der sozio-technischen Systeme und des Fehlens einer eigenen Governance in der Metropole sicherlich das Schwierigste, was es zu tun gibt. Aber diese Massnahme ist sowohl unumgänglich als auch äusserst wirksam, da ein gut durchdachtes und gestaltetes Gebiet viele Mobilitätsprobleme "von selbst" löst. Dies geschieht unweigerlich

durch das Prinzip der Kompaktheit und der Nähe. Es ist jedoch offensichtlich, dass die frühere Planung und Verwaltung der Gebiete auf beiden Seiten der Grenze bzw. der einzelnen Gemeinden die heutige Mobilität geprägt haben. Umgekehrt können die heutigen Mobilitätsmöglichkeiten ihrerseits die Entwicklung der Gebiete bestimmen. Dies kann verhindert werden, wenn es zu einer proaktiven und kohärenten "Gestaltung" des gesamten Gebiets der Métropole Lémanique kommt. Dies wiederum setzt Mechanismen zur Steuerung dieser Wechselbeziehung zwischen Mobilität und territorialer Entwicklung voraus. Weltweit nehmen solche Steuerungsmechanismen in der Regel die Form einer metropolitanen Mobilitätsbehörde an, die typischerweise die Keimzelle einer späteren, umfassenderen metropolitanen Governance darstellt.

Was die "Gestaltung des Angebots" an Mobilität in der Métropole Lémanique betrifft, so muss dieses natürlich mit der Gestaltung des Gebiets koordiniert werden und gleichzeitig die Nachfrage befriedigen. In dieser Hinsicht ist der Léman Express (LEX) das beste Beispiel für ein Projekt, das nicht nur einer realen (und ursprünglich unterschätzten) Nachfrage entspricht, sondern darüber hinaus auch eine Antwort auf die verschiedenen oben erwähnten Endpunkte ist. Solche öffentlichen Verkehrsprojekte müssen fortgesetzt werden und werden teilweise durch grenzüberschreitende Erweiterungen der Strassenbahn ergänzt. Es ist jedoch offensichtlich, dass das Potenzial von Schiene/Metro bei weitem noch nicht ausgeschöpft ist, insbesondere was das Südufer des Sees, nach Annecy oder in das Pays-de-Gex betrifft. Die Zeit für den Bau neuer Autobahnen sollte vorbei sein. Stattdessen sollte auf eine wesentlich effizientere Nutzung der bestehenden Autobahn- (und Strassen-) Infrastruktur fokussiert werden. Zum Beispiel sollten auf Autobahnen Fahrspuren für Car-Sharing und BHNS und auf Strassen, welche für sanftere Formen der Mobilität reserviert werden. Daher sollte die bestehende Autobahninfrastruktur flexibler genutzt werden, z. B. durch die Nutzung von Notspuren während der Hauptverkehrszeiten, anstatt neue Spuren zu bauen, wie dies auf der Achse Lausanne-Genf geplant ist. Auch die in Strassen und Autos eingebaute Intelligenz muss viel aktiver für Effizienz, Dekarbonisierung und Resilienz genutzt werden, als dies bisher der Fall ist. Neue Investitionen sollten vor allem die Verkehrsverlagerung hin zu Multimodalität und Sharing (z. B. Park & Ride) fördern. Letztendlich ist es offensichtlich, dass der See als Mobilitätsplattform derzeit völlig unzureichend genutzt wird, aber neue Möglichkeiten für eine sowohl grenzüberschreitende als auch multimodale Mobilität eröffnen würde.

Was die "Nachfragegestaltung" der Mobilität in der Métropole Lémanique betrifft, so stehen wir praktisch erst am Anfang. Während die technologischen Möglichkeiten vorhanden sind, bleiben sie bisher weitgehend ungenutzt. Das Hindernis ist hier natürlich das Fehlen eines integrierten (multimodalen und grenzüberschreitenden) Ansatzes für die Nachfragesteuerung, was ein weiteres, gewichtiges Argument für eine metropolitane Steuerung der Mobilität im Genferseegebiet darstellt. Was den öffentlichen Verkehr betrifft, ist *pay as you go* ein solcher Ansatz, der heute bereits möglich ist. Dieser kann leicht auf alle Mobilitätsarten, einschliesslich der motorisierten, individuellen und geteilten, ausgeweitet werden. Ein solcher multimodaler Ansatz könnte und sollte die derzeit in Genf als Pilotprojekt geplanten City-Mautgebühren ersetzen. Es liegt auf der Hand, dass dieser multimodale *Pay-as-you-go-Ansatz* alle möglichen Formen eines *Mobility Pricing* und damit alle vorstellbaren Formen von Mobilitätsanreizen oder -hemmnissen ermöglichen würde, sei es bei der Wahl des Verkehrsmittels, der Häufigkeit, der gemeinsamen Nutzung oder auch der sozialen Dimension. Die Gestaltung der Nachfrage durch die Nutzung der technologischen

Möglichkeiten von *Pay as you go* wird jedoch sicherlich schrittweise erfolgen, da sie durch die physischen Einrichtungen und die rechtlichen Rahmenbedingungen eingeschränkt sein werden.

Wie soll es weitergehen? Offensichtlich fehlt es an einer Mobilitätsbehörde für die Métropole Lémanique, die einen umfassenden - und grenzüberschreitenden und multimodalen - Überblick über die Gestaltung des Gebiets, des Angebots und der Nachfrage hat. Der Experten-"Club", der sich am 13.10.2023 in Annemasse traf, kann und will natürlich nicht an die Stelle einer solchen Behörde treten, die ohnehin nicht so bald entstehen wird. Allerdings könnte ein solcher Club auf die Schaffung einer solchen Behörde hinarbeiten, indem er auf rein technokratischer Ebene Experten zusammenbringt, die alle Akteure vertreten, die von der grenzüberschreitenden und multimodalen Mobilität am Genfersee betroffen sind. Das nächste Forum Avenir Mobilité Lémanique sollte dann, systematischer als es diesmal der Fall war, die wichtigsten betroffenen Akteure (30 bis maximal 35) zusammenbringen und die Hauptachsen sowie die Prioritäten eines Mobilitätsmanagements für die Genferseeregion in diesem neuen Kontext der Endlichkeit festlegen.

Matthias Finger
17.10.2023