

Solaranlage speist das Hybridauto

Trendforscher Matthias Horx referierte an den «Reinacher Gesprächen»

BaZ 9.5.2009

GEORG SCHMIDT

Die Gemeinde Reinach und die BLT als Veranstalter stellten Mobilitätsfragen ins Zentrum der Tagung.

Ist das unsere Zukunft oder bereits die Gegenwart, in der wir leben? Der Trendforscher Matthias Horx stellte die Frage mehrmals in seinem Referat über die Megatrends (speziell im Bereich der Mobilität), welche unsere Welt prägen. Ganz neu waren die



Matthias Horx.

von ihm präsentierten Inhalte zwar nicht. Die teils ironisch gefärbten Ausführungen (mit einigen freundlichen Seitenhieben gegen die Schweiz) und die hochstehende grafische Aufbereitung boten aber viel Informations- und Unterhaltungswert. Das Publikum der «Reinacher Gespräche», zu dem neben vielen Gemeinde- und Behördenvertretern auch die Baudirektoren Jörg Krähnbühl (BL) und Hans-Peter Wesels (BS) gehörten, dankte es mit lang anhaltendem Applaus.

«Mobilität ist nicht eine technische, sondern eine soziale Frage», sagte der durch viele Publikationen zum bekanntesten Zukunftsforscher im deutschsprachigen Raum aufgestiegene Horx – und wandte sich gegen «funktionale Verkürzungen». Horx' Panoptikum unzureichend in drei Sätze gefasst: Die Mobilität folgt den Lebensformen, die sich ausdifferenzieren. Die Frauen gewinnen an gesellschaftlicher Bedeutung. Und die (städtischen) Lebensräume ändern sich.

Horx prophezeit eine rasante Evolution der Autos: Sie werden nicht mehr bloss immer schneller – sondern, ja, intelligenter: Wenn man eine Solaranlage auf dem Dach hat, könne man

mit einem Plug-in-Hybridauto bald schon 100 Kilometer Fahrstrecke für zwei Euro haben. Solche Autos für die mehrheitlich gefahrenen Kurzstrecken bis 30 Kilometer würden zum «Primärauto», das 80 Prozent der Mobilität abdeckt. Für längere Strecken werde in einer fernerer Zukunft ein grösseres Auto auf Basis Sharing oder Leasing genutzt. Und wenn ein europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz realisiert sei, werde auch der Zug eine Renaissance erleben. Auch dem Velo und Verleihsystemen wie Vélib (in Paris) dürfte das absehbare Ende des Erdölzeitalters entgegenkommen.

SCHNITTSTELLEN. Wichtig seien, so Horx, nahtlose Übergänge an den Schnittstellen der Verkehrsträger, einfache Bezahlsysteme («One price fits all») und ein ausgeprägter Servicecharakter der Angebote.

Schliesslich: «Die Knotenpunkte werden zur zentralen Aufgabe der Stadtgestaltung.»

Direkt auf die trinationale Region am Oberrhein anwendbar ist eine Erkenntnis von Horx zur «Glokalisierung», dem Gegenteil zur Globalisierung: Neue Kerne des Wachstums bilden sich weniger in den «alten» Ballungszentren, sondern an den Grenzen. «Entscheidend ist aber, dass sich diese eigentlich peripheren Regionen intern zu organisieren wissen.» Diese Aussage kann man vielleicht auf die einleitend vom Reinacher Gemeindepräsidenten Urs Hintermann geäusserte Einsicht beziehen, dass die einstige Vorzeigeregion in Sachen öffentlicher Verkehr (Stichwort U-Abo) inzwischen an Boden verloren hat.

Die Unterlagen von Horx sind online:

> www.reinach-bl.ch

(Button «Reinacher Gespräche»)

Expresstrams und mentale Grenzen

LOKALE SICHT. Nach dem Referat von Matthias Horx stand gewissermassen die Knochenarbeit an. In fünf Arbeitsgruppen diskutierten Teilnehmerinnen und Teilnehmer der «Reinacher Gespräche» lokale Mobilitätsprobleme. In der abschliessenden Diskussionsrunde fielen Stichworte wie Expresstram, separate Spuren respektive Priorisierung für den öffentlichen Verkehr oder auch Gratistram. Auch über Premiumabteile in Tram oder S-Bahn wurde gesprochen. Diese Punkte werden teils aber kontrovers eingeschätzt.

Dass die Verkehrsplanung immer auch mit der Steuerung der Siedlungsentwicklung zusammenhängt,

zeigten weitere Voten. Genannt wurden die bewusste Verdichtung am Bahnhof, wie Laufen sie anstrebt, oder die Neubelebung der Ortszentren mit ihren kurzen Wegen, der sich Reinach oder Therwil verschrieben haben.

Potenzialanalysen seien gut und recht, hiess es weiter, bloss harze es bei der Umsetzung – gerade im trinationalen Raum. Beklagt wurden «mentale Grenzen», gefordert wurden Fusionen oder die Forcierung von Projekten à la Birsstadt. Aber: Der Leidensdruck sei noch nicht gross genug. Wenn man aber – anders als Zürich – keine konkreten Projekte präsentieren könne, verliere man eben den Anschluss. **gs**