

) GRUNDAUSSTATTUNG

von Dirk Ruschmann

Base Cap

Genau, Baseballmütze. Nicht das schöne Ding, das Sie unten auf dem Kopf von David Beckham sehen. Sondern jenes Teil, das The Donald gern mal trägt und das vor allem viele hiesige Cabrio-Fahrer über ihre Köpfe ziehen, sobald sie das Dach öffnen. Ich kann ja noch nachvollziehen, dass man sich nicht die erkahlende Stirn verbrennen möchte (wenn man sich schon ein Cabrio zulegen muss, was man durchaus geschmacklich in Frage stellen kann). Und auf Landstrassen mag das noch angehen, da sieht es ja keiner. Aber wenn es schon Posieren im schicken Cabriolet in der City sein muss, sollte es schon zum eigenen Vorteil gereichen. Heisst: Base Caps sind was für Baseballschiedsrichter. Für ältere Herren in papageienfarbenen Polos mit eingestickten Polospielern ist diese Art Kappe der optische Todesstoss beim Publikum. Da kann das Faltdach auch in ein Luxuscoupé eingefahren sein, der Sozialkoeffizient sinkt dennoch auf null.

Quälen Sie Ihre Umwelt also nicht länger, und leisten Sie sich statt einer Wagenwäsche «Premium» mit «Lotus-Pflege» lieber eine richtige Mütze. Ganz Mutige greifen zur Pilotenmütze in Leder. Aber so viel Selbstironie hab nicht mal ich.

Richtige Mützen fürs Cabrio heißen Ballon- oder Schiebermützen oder Flatcaps und gibts bei Stetson.



„Die Welt hat sich entschieden“ Wie werden wir in Zukunft reisen und pendeln? Und dank welcher Treibstoffe? Lesen Sie das hier!

Herr Herrmann, wie bewegen wir uns in 10, 20, 30 Jahren?

Ich glaube, wir werden multimodal unterwegs sein, das wird das «neue Normal». Ansätze sieht man schon heute, etwa in Städten Skandinaviens oder Koreas: Die wollen keine Autos mehr im Zentrum. Man fährt also zu einem Bahnhof in der Peripherie, steigt auf den Zug um, für den letzten Kilometer dann auf einen Roller.

Der ÖV, also kollektive Mobilität, verdrängt die individuelle?

Dieses Begriffspaar gehört aufgelöst. Wenn Sie zu zweit in einem autonomen Shuttle der Verkehrsbetriebe sitzen, ist das individuell oder kollektiv?

Schwer zu trennen.

Genau. Es wird viele Mischformen geben. Solche Shuttles kauft sich keiner privat.

Die Schweiz hat keine

Mega-Cities. Was erwartet uns hier?

Wir haben zwei Vorteile: Es gibt hier keine klassische Autoindustrie, und wir sind offen für neue Mobilitätsformen. Denn mit dem starken ÖV sind wir gewohnt, Mobilitätsraum zu teilen, wir beharren nicht auf eigenen Fahrzeugen. Und die Kleinräumigkeit mit der Nähe zur nächsten Stadt erlaubt uns neue Verkehrsformen, zudem ist genug Geld da. Ich glaube, die neue Mobilität wird auch in der Schweiz Einzug halten.

Gibt es in Zukunft noch Autos?

Ja, die neue Mobilität wird den Fahrzeugbesitz nicht ablösen. Ein Auto ist mehr als ein Fortbewegungsmittel. Darin stecken Elemente wie Sozialprestige oder Selbstbelohnung, die der multimodale Verkehr nicht abdeckt. Und wir werden nicht in zehn Jahren autonom von St. Gallen nach

Berlin fahren können. Es wird nur Insellösungen geben, vor allem in Ballungsräumen.

Und unsere künftigen Autos?

Die werden immer mehr Automatisierung mitbringen. Sodass man etwa auf der Autobahn bis Tempo X in Ruhe Zeitung lesen kann.

Was sind für Sie sinnvolle Treibstoffe der Zukunft - Batterie, Wasserstoff oder doch Verbrenner?

Vorab: Es gibt kein optimales Konzept. Batterien sind erstens sehr schwer, zweitens benötigen sie seltene Erden, die vor allem in China zu finden sind. Synthetische Treibstoffe brauchen zur Herstellung enorm viel Energie.

Also was kommt?

Mein Eindruck: Die Welt hat sich für die Batterie entschieden. Synthetische Kraftstoffe könnten dereinst im Motorsport oder bei

Oldtimern das Benzin ersetzen und Wasserstoff in Nischen, beispielsweise für Lastwagen, eine Rolle spielen. Schauen Sie etwa nach Paris: Ab 2025 erlaubt die Stadt keine Diesel mehr, ab 2030 gar keine Verbrenner. Vorerst ist der Entscheid gefallen.

Sie leiten das neue HSG-Institut für Mobilität. Was machen Sie da neu?

Es gibt bereits Mobilitäts-Institute an der ETH oder der EPFL, aber die betrachten Verkehr stark technisch. Wir denken mehr vom Menschen her. Beispiel: Wir wissen, dass viele aus Gründen begrenzter Reichweite E-Autos ablehnen, sie aber täglich nur 30 Kilometer zurücklegen. Es geht bei Mobilität also stark um Gewohnheiten, Vorlieben, Verhaltensmuster. Solche Muster können Hürden sein. Wir glauben an den multimodalen Verkehr und forschen in diese Richtung.



Andreas Herrmann ist Professor für BWL und leitet das Institut für Mobilität an der HSG in St. Gallen.