

«Guter Wille allein reicht nicht»

Als Professor für Mobilität weiss Andreas Herrmann, wie wichtig es ist, unterwegs zu sein. Doch er kennt auch die negativen Konsequenzen: Klimawandel, Stau, Unfälle, Platzverschwendung. Was, wenn Mobilität auch ohne all das möglich wäre?

TEXT YAËL JAKOB UND JULIA GOHL FOTOS CHRISTOPH KAMINSKI

Andreas Herrmann, Mobilität zerstört das Klima. Wieso reisen und pendeln wir trotzdem freudig weiter?

20 bis 25 Prozent der weltweiten CO₂-Emissionen sind dem Verkehr geschuldet. Das muss sich ändern. Aber unterwegs zu sein, ist ein grundlegendes Bedürfnis. Es bereichert uns. Hinzu kommt, dass unser Mobilitätsverhalten über Generationen gelernt wurde. Wir hätten so viele Möglichkeiten: Velo, Bus, Zug... und trotzdem landen wir immer wieder beim Auto. Das ist tief verankert.

Mobilität ist also wichtig, weil sie uns bereichert?

Nicht nur. Eine gute Mobilität ist das Rückgrat einer funktionierenden Wirtschaft und wichtig für den Erfolg jedes Einzelnen. Untersuchungen in Chicago, Peking und Berlin zeigen, dass Bewohner schlecht angebundener Quartiere ein niedrigeres Einkommen haben und schneller arbeitslos werden.

Bessere Mobilität bedeutet somit mehr soziale Gerechtigkeit?

Genau. Man könnte sagen: Mobilität ist Sozialpolitik. Zugang zu Mobilität eröffnet Menschen Chancen in allen Lebensbereichen. Sie haben bessere berufliche Möglichkeiten, können sich weiterbilden und finden Anschluss an das soziale Leben.

Sollte Mobilität denn nicht ein Menschenrecht sein?

Doch. Zurzeit werden viele Menschen ausgeschlossen. In der Schweiz ist die Mobilität für etwa sieben bis acht Prozent der Menschen unzugänglich, aufgrund von Behinderungen. In anderen Ländern betrifft das sogar bis zu 30 Prozent der Menschen. Für sie müssen wir Mobilität neu denken. Denn jeder müsste die Möglichkeit haben, unterwegs zu sein, beruflich und privat weiterzukommen. Mobilität darf keine Hürde sein.

«Milliarden von Stunden werden im Stau verschwendet.»

In Bezug auf das Klima diskutiert man Ausstossbegrenzungen oder höhere Flugpreise. Ist das sinnvoll?

Ja, guter Wille allein reicht nicht. Die Leute fliegen schnell über das Wochenende weg, weil Tickets teilweise nur 20 Franken kosten. Das kann man mit höheren Preisen regulieren. Am besten wäre es aber, möglichst schnell auf synthetische Treibstoffe umzustellen, die CO₂-neutral sind. Deren Herstellung ist aber noch sehr teuer und braucht viel Energie.

Wir müssen also künftig nicht auf Langstreckenreisen verzichten?

Wie gesagt, diese Kraftstoffe sind klimaneutral und unterwegs sein etwas Positives. Verbote alleine sind der falsche Weg. Wir müssen dort intervenieren, wo es nicht anders geht, aber auch klimaneutrale Technologien nutzen.

Mobilität sorgt aber nicht nur für Klimaprobleme, oder?

Nein. Ein Drittel der Fläche einer Stadt geht für Infrastruktur drauf – Strassen, Schienen, Parkplätze. Was man da alles machen könnte. In Barcelona oder New York, wo immer mehr Quartiere autofrei werden, platzieren Kinder plötzlich Fussballtore auf der Strasse, und Cafés stellen mehr Tische raus. Und das ist erst der Anfang.

Was würde noch wegfallen, wenn es weniger Mobilität gäbe?

Unfälle! Jedes Jahr kommen weltweit 1,3 Millionen Menschen im Verkehr um, weitere 50 Millionen werden verletzt. Und Staus: Allein in Deutschland bringt jeder Mensch pro Jahr gut 100 Stunden im Stau. Weltweit werden so Milliarden von Stunden verschwendet.

In den Städten stehen jetzt überall E-Scooter. Eine gute Lösung?

Ja, für die erste und letzte Meile. Mikromobilität braucht viel weniger Fläche und die Emissionen sind → Seite 19



Mikromobilität wie Trottinette hält Andreas Herrmann für ein sinnvolles Mittel gegen Verkehrsprobleme – aber nur, wenn sie richtig eingebunden werden.

→ überschaubar. Das Problem ist aber, dass diese Angebote zusätzlich sind und nicht in das Verkehrsnetz integriert werden. Ohne eine Verschlechterung des bisherigen Angebots bringt das nichts, da den Leuten der Wandel sowieso schon schwerfällt.

Um Wandel geht es auch in Ihrem neuen Buch. Ihnen schwebt für die Zukunft ein neues Mobilitätskonzept vor. Wie sieht dieses aus?

Es basiert auf autonomen Fahrzeugen, die allen Zugang zu Mobilität ermöglichen und sich effizient auslasten lassen. Heute steht ein Auto im Schnitt 23 Stunden am Tag still. Und wenn es fährt, ist es nur mit 1,3 Personen besetzt. In der Schweiz gibt es 4,6 Millionen Fahrzeuge, mal fünf macht das 16 bis 20 Millionen Sitze – für acht Millionen Einwohner. Brauchen wir das? Könnte ein Auto nicht Fahrdienste für diverse Personen verrichten? Das richtige Fahrzeug am richtigen Ort zur richtigen Zeit.

Wie würde eine solche Fahrt aussehen?

Das werden wir bald erleben. Ab 2023 startet mein Co-Autor Johann Jungwirth mit «Mobileye»: In München, Paris und New York werden jeweils 50 autonome Taxis in den Verkehr integriert. Über eine App bestellt man das Fahrzeug. Der Algorithmus berechnet die Routen der Fahrzeuge so, dass sie nie leer sind.

Was steht einer solchen Mobilität noch im Weg?

Die Technologie ist es nicht. Autonome Fahrzeuge können jetzt schon problemlos im chaotischen Grossstadtverkehr fahren und in Notsituationen reagieren. Es liegt an den Menschen selbst.

Diese neue Mobilität ist also ökologischer und platzsparender. Aber ist sie auch sicherer?

Über 90 Prozent aller Verkehrsunfälle passieren wegen menschlichen Fehlverhaltens. Mit autonomen Fahrzeugen können wir Unfälle massiv reduzieren. Ein Restrisiko gibt es immer. Viele

fürchten etwa, dass Hacker in autonome Autos eingreifen. Das lässt sich nicht komplett ausschliessen. Aber damit sollten wir leben können, wir tun es ja beispielsweise auch bei Atomkraftwerken.

Und was ist mit den Kosten?

Vielen Leuten ist gar nicht bewusst, wie viel Geld sie für Mobilität ausgeben. Für sie hört die Rechnung nach dem Autokauf und dem Tanken auf. Würde man sich autonome Fahrzeuge teilen, wären die Kosten für alle geringer. Aber der Besitz eines Autos hat immer noch viel mit Prestige zu tun.

Wie bekommt man dieses Gedankengut aus den Köpfen der Leute?

Das ist ein langer, steiniger Weg. Zum Glück stellt man bei jungen Leuten schon jetzt ein Umdenken fest. Für sie hat ein Smartphone oft mehr Prestige als ein Auto. Es braucht aber Zuckerbrot und Peitsche: Das Zuckerbrot ist das Smartphone und die Peitsche die Umgestaltung der Verkehrssituation mit Benachteiligung des Individualverkehrs.

Und das funktioniert?

Ja. Das sieht man zum Beispiel in Kopenhagen. Die Spuren für E-Scooter und Velos sind heute breiter als diejenigen für Autos. Und die Leute steigen um.



Wenn es nach Andreas Herrmann geht, soll der Blick aus dem Fenster seines Büros in St. Gallen schon bald ganz anders aussehen.

Wie weit entfernt liegt denn nun eine solche zukünftige Mobilität?

Wir befinden uns bereits im Wandel. Gewisse Städte beginnen damit, die Innenstadt vom Individualverkehr zu befreien, und führen autonome Fahrzeuge ein. Bis die Veränderungen im ländlichen Verkehr ankommen, wird es noch mehrere Jahrzehnte dauern. Und in der Schweiz braucht es wohl länger als etwa in Skandinavien oder asiatischen Städten. Wir probieren hierzulande zwar schon vieles, aber sehr verzettelt. Ich würde mir eine Modellstadt wünschen, bei der wir alles gleichzeitig einführen: Wir machen die Spuren kleiner, bieten autonome Fahrdienste an, setzen Mikromobilität ein. Das wäre wegweisend.

Andreas Herrmann, wir danken Ihnen für das Gespräch. ●

.....
ANDREAS HERRMANN

Der Mobilitätsexperte

Andreas Herrmann (57) leitet das Institut für Mobilität an der Universität St. Gallen. Er hat bereits 15 Bücher veröffentlicht. In seinem neuesten Werk «Mobilität für alle... auf Knopfdruck» beschreiben seine Co-Autoren und er, wie wir in Zukunft unterwegs sein könnten.