

«Der Mensch am Lenkrad stört nur»

Samstagsgespräch Wie sieht die Zukunft des Verkehrs aus? Mobilitätsforscher Andreas Herrmann über den Abschied vom Privatwagen, den Spass in selbststeuernden Autos und intelligentere Massnahmen als Tempo 30.

Michael Marti

Herr Herrmann, weshalb wollen Sie uns unsere liebste Sache, das Auto, wegnehmen?
Ich beabsichtige nicht, jemandem das Auto wegzunehmen. Ich möchte aber, dass es effizienter genutzt wird. Deshalb sollten wir Autos nicht mehr besitzen, sondern teilen.

Wenn ich ein Auto teilen muss, gehört es mir nicht mehr.
Zugegeben, unsere Beziehung zum Auto ist höchst emotional. Ein Auto bedeutet Prestige, Freiheit, Identität. Die Autoindustrie hat es verstanden, ihr Produkt emotional so aufzuladen, dass es die ganze Welt begeistert hat. Aber die sozialen Kosten und die Umweltschäden sind einfach zu hoch. Wir haben in der Schweiz um die 20 Millionen Sitzplätze in Autos – auf 8,6 Millionen Einwohnerinnen und Einwohner. Diese Kapazität ist viel zu gross. Wir haben jedoch eine immense Infrastruktur von Strassen und Abstellflächen geschaffen.

In Ihrem neuen Buch entwerfen Sie ein Mobilitätsszenario der Zukunft. Wie wollen Sie die Menschen dazu bringen, auf ein Privatauto zu verzichten?
Durch Reden allein werden wir das nicht erreichen. Das verlangt Anreize. Aber auch Regulation, ja, womöglich Verbote.

Zuerst die Anreize.
Wir können Carsharing-Modelle steuerlich markant begünstigen. Oder wir reservieren bestimmte Fahrspuren in der Stadt exklusiv für gemeinsam genutzte Fahrzeuge; in Tel Aviv ist dies bereits Realität. Und vor allem: Als Alternative müssen wir intermodale Transportmöglichkeiten anbieten, also eine Mobilität, bei der alle Verkehrsträger vom Velo bis zur S-Bahn miteinander verbunden werden.

Und an welche Erschwernisse oder Verbote denken Sie?
An Roadpricing; an Fahrverbote für Fahrzeuge mit bestimmten Motoren; oder an den Rückbau von Parkplätzen, wie dies in Kopenhagen geschieht. Die Idealvorstellung ist, dass wir, zumal in Städten, Bezirke etablieren, in denen es gar keine privaten Fahrzeuge mehr gibt. Vielmehr fahren dort autonome Shuttles, die über eine App bestellt werden.

Weshalb darf der Mensch nicht mehr selbst steuern?
Es klingt hart, aber der Mensch am Steuer stört nur – er fährt viel zu hektisch und ruckelig. Das ständige Bremsen und Gasgeben erzeugt Staus und verschmutzt die Umwelt. Der Einsatz von Fahrzeugen ist dann nachhaltig, wenn die Autos autonom fahren und miteinander vernetzt sind.

Eine grauenhafte Vorstellung für viele Autofans.
Für einige vielleicht. Aber für viele andere Menschen – davon bin ich überzeugt – ist dies ein wünschenswertes Szenario. Und andernorts bald Realität: Die norwegische Hauptstadt Oslo hat eine Ausschreibung gemacht für 30'000 autonome Fahrzeuge, mit denen man die Metropolregion



«Elektromobilität ist nur ein Teil der Lösung», sagt Andreas Herrmann. Foto: Daniel Ammann

komplett abdecken will. In diesem Gebiet soll es zukünftig kein privates Fahrzeug mehr geben.

Wirklich keines mehr?
Das ist die Idee, und bis 2030 soll dies Realität sein.

Die EU hat beschlossen, dass ab 2035 keine Autos mit Verbrennungsmotoren mehr verkauft werden dürfen. Wieso soll ich mein Fahrzeug noch teilen, wenn es mit einem sauberen E-Motor fährt?
Elektromobilität ist nur ein Teil der Lösung. Wir versuchen, mit ihr die Emissionen zu reduzieren – immer unter der Annahme, es werde grüner Strom verwendet und die Batterie dereinst recycelt. Aber es gibt natürlich noch ganz andere negative Effekte der Automobilität. Nehmen wir den Landverbrauch: Etwa ein Drittel der Fläche unserer Städte geht für die Mobilität drauf, für Strassen und Parkplätze.

Die Schweizer Verkehrspolitik, bewegt sich im Schnecken-tempo. Weshalb ist das so?

Dies ist tatsächlich ein Dilemma. Verkehrsinvestitionen sind immer langfristige Investitionen. Bestellen die SBB heute neue Züge, dann fahren diese in 15 oder 20 Jahren. Planen wir heute Strassen, sind sie erst Jahrzehnte später befahrbar. Kommt hinzu, dass das Mobilitätsverhalten der Menschen stark erlernt und fest verankert ist. Um Veränderungen herbeizuführen, reicht gut zureden nicht. Es

Experte für die Mobilität der Zukunft

Andreas Herrmann (58) leitet das Institut für Mobilität an der Universität St. Gallen und lehrt auch an der London School of Economics. Er hat als Autor und Co-Autor 15 Bücher und mehr als 200 wissenschaftliche Artikel publiziert. Davor war Herrmann für namhafte Automobilhersteller tätig. Sein neuestes Buch heisst «Mobilität für alle» (zusammen mit Johann Jungwirth und Frank Huber) und entwirft ein Zukunftsszenario für eine nachhaltige Mobilität. (MMA)

braucht oft harte Massnahmen. Davor scheut die Politik zurück.

Für Städter kommt die Mobilität der Zukunft hauptsächlich in Form von Parkplatzreduktionen und Tempoeinschränkungen daher. Ist Tempo 30 sinnvoll?
Verkehrspolitik ist oft ein unkoordiniertes Klein-Klein. Die eine Stadt richtet autonome Shuttles ein, die dann zwei Kilometer hin- und herfahren. Die andere verbreitert ein wenig die Velowege. Und die dritte führt Tempo 30 ein. Was wir bräuchten, wäre eine Modellstadt.

Eine Modellstadt?
Ja, wir müssten Mobilität in der Stadt umfassend denken, alle neuen Konzepte vernetzt verwirklichen. Es genügt nicht, ein paar Scooter hinzustellen – die dann auf den Trottoirs herumliegen und die Fussgängerinnen und Fussgänger behindern. Wir benötigen eine Modellstadt, in der wir alle neuen Verkehrstechnologien verbauen und testen. Und gleichzeitig einen Markt

schaffen für Start-ups, die sich um diese Technologien scharen.

Zurück zu Tempo 30. In Ihrer Zukunftsvision kommt Tempo 30 nicht vor. Weshalb?
Ein fixes Tempo 30 macht in zukünftigen Mobilitätskonzepten keinen Sinn, weil wir die Fahrzeuge hochautomatisiert denken. Dann können Sie die Geschwindigkeit mal auf 20 Kilometer pro Stunde drosseln, etwa zur Schulzeit. Und dann wieder auf 50 Kilometer erhöhen, wenn keine Schüler die Strassen benötigen. Wir werden viel mehr Möglichkeiten haben, wenn wir uns in automatisierten Fahrzeugen bewegen und nicht mehr selbst am Steuer sitzen.

Wenn man Ihnen so zuhört, gewinnt man den Eindruck, der Mensch sei nur ein Störfaktor im Verkehr.
Das ist so. Der Mensch muss weg vom Steuerrad. Er ist ein miserabler Autofahrer. Es gibt Jahr für Jahr weltweit Hunderte Tote, allein weil Leute am Lenkrad Kaf-

«Wir müssen die Dynamik des permanenten Ausbaus brechen.»

fee verschütten und von der Fahrbahn abkommen. Wir wollen eine Mobilität, in der es keine Toten mehr gibt und die keine Emissionen mehr verursacht.

Aus Ihnen spricht der Wissenschaftler. Aber für grosse verkehrspolitische Würfe fehlt in der Schweiz der politische Konsens.
Die Frage ist doch: Welche Rolle will die Schweiz in der Verkehrsindustrie der Zukunft spielen? Die klassische Automobilindustrie schafft Forschungslabore an ganz neuen Standorten, in Israel, in Singapur. An Orten, wo neue Mobilität entsteht. Dieser Billionenindustrie sollte sich die Schweiz als Testfall anbieten und damit hochwertige Arbeitsplätze ins Land bringen. Wir haben so viel zu bieten: Hervorragende Hochschulen, einen gut ausgebauten öffentlichen Verkehr und Menschen, die sich an Verkehrsregeln halten – was nicht ganz unwichtig ist bei der Einführung neuer Mobilitätsformen.

Wie würde Mobilität in solch einer Modellstadt aussehen?
Nur ein paar Stichworte. In der Innenstadt autonome Shuttles, die man über eine App ruft, statt Privatautos; dazu E-Roller und Fahrräder zur Abdeckung der letzten Meile; und über eine Mobilitätsplattform werden Autos, Busse, Bahnen und Mikromobilität zu einer komfortablen Reisekette verbunden. Eine Stadt kann das nicht allein stemmen, der Bund müsste dies initiieren.

Wieso soll so etwas der Markt nicht allein schaffen? Weshalb soll der Staat so massiv intervenieren?

Weil sich im Moment keiner der Player bewegt. Die Automobilindustrie sagt, die Städte und die Konsumenten seien nicht bereit. Die Städte sagen, die Technologie sei noch nicht so weit. Und der Bund schaut auf die Kantone. Und die Kantone auf den Bund. In dieser blockierten Lage braucht es einen, der vorangeht. Das ist die Aufgabe des Uvek, des Staates. Er muss die Leitlinien setzen. Er kann die Akteure zusammenbringen, Geld zur Verfügung stellen. Ist der Wandel angestossen, dann kann wieder der freie Markt übernehmen.

Konkret: Werden wir 2032 in Zürich autonome Fahrzeuge über eine App bestellen können?
Es wird bestimmt Quartiere geben oder Industriebereiche, die mit autonomen Fahrzeugen erschlossen sind. Die Technologie ist bereits verfügbar. Generell gilt: Statt grosse Infrastrukturprogramme anzustossen, die teuer, politisch umstritten sind und fürchterlich viel Zeit benötigen, sollten wir mehr in Verkehrsintelligenz investieren.

Verkehrsintelligenz?
Nur ein Beispiel. Hätten wir in den Städten mit Sensoren bestückte Parkplätze, die kommunizieren, ob sie frei oder belegt sind, könnten wir den Suchverkehr um 30 Prozent reduzieren. Das bedeutet Verkehrsintelligenz. Wir müssen die Dynamik des permanenten Ausbaus brechen und stattdessen smarte Lösungen verwirklichen.

Das klingt nicht nach der grossen Mobilitätsrevolution.
Was uns betrifft, ja. Aber wir werden staunen, wie weit andere Städte 2032 sind. Gut möglich, dass es in zehn Jahren in Oslo in der Innenstadt keine Privatfahrzeuge mehr geben wird. Diese Pläne verfolgen viele der sogenannten Smart Citys.

Noch ein Blick in die Zukunft: Wie wird Mobilität aussehen in 30 Jahren in einer Megacity wie Mumbai?
Wir werden unterschiedliche Konzepte sehen, weil Megacitys in ihrer Struktur stark voneinander abweichen. In einer dicht besiedelten asiatischen Metropole wird ein Grossteil des Verkehrs durch einen unterirdischen ÖV geleistet werden müssen; ergänzt mit oberirdischer Mikromobilität. In Städten wie Dallas mit sehr viel Raum werden womöglich zusätzliche Fahrspuren gebaut, die für die autonomen Fahrzeuge reserviert sind.

Mobilität bedeutet mehr als nur sich von A nach B zu bewegen. Wo bleibt der Spass? Die Selbstbestimmung, Freiheit gar?
Ich glaube, die Mehrheit der Menschen wird es geniessen, in einem selbststeuernden Wagen zu lesen, Videos zu schauen oder online zu shoppen. Aber wer will, der soll sich einen Luxusshuttle bestellen, in dem er allein unterwegs ist. Und ich hätte nichts dagegen einzuwenden, wenn die Schweiz ein paar Rennstrecken bauen würde, auf denen man die Begeisterung für Lenkrad und Pedale ausleben kann.