

«Es verändert sich nicht nur die Technik,

Jörg Beckmann Der Geschäftsführer der Mobilitätsakademie des TCS sagt, das Elektroauto sei der Kristallisationspunkt der Autowende: «Es notwendig, ein Auto zu besitzen, um automobil zu sein.

Interview: Tobias Graden

Jörg Beckmann, in Biel wird derzeit über die geplanten West-Anschlüsse der Autobahn A5 gestritten. Viele Leute wehren sich dagegen, obwohl die Stadt unter dem Verkehr leidet. Wie ist das zu interpretieren?

Jörg Beckmann: Ich kenne die Verhältnisse in Biel nicht im Detail. Was sich aber sagen lässt: Gut ist, dass überhaupt ein demokratischer Diskurs stattfinden kann über solche Verkehrsinfrastrukturen, und dass sie nicht einfach in die Landschaft gebaut werden. So wird sichergestellt, dass sich auf dem politischen Weg Lösungen finden lassen.

Es handelt sich um die letzte bestehende Lücke im Schweizer Nationalstrassennetz. Sind Sie auch der Meinung, dass es weiterhin genügend Strassenkapazitäten braucht, weil das Verkehrsaufkommen weiter zunehmen wird?

Es gibt diesen alten Satz: Wer Strassen sät, wird Verkehr ernten. Dieser ist aber nur bedingt richtig, er lässt sich nur in den seltensten Fällen belegen. Biel leidet ja auch unter Transitverkehr, als Stadtbewohner sollte man dankbar sein, wenn dieser entfällt. Im Stadtverkehr selber geht die Entwicklung zu immer mehr unterschiedlichen Verkehrsmitteln, die sich auf den Strassen bewegen. Klassischerweise wurden die Verkehrsträger getrennt, doch das wird immer schwieriger. Kernstädte zu entlasten durch Infrastrukturausbau, das halte ich darum für vernünftig, denn so wird mehr Raum geschaffen für die Nahmobilität.

Das Bundesamt für Raumentwicklung geht in seinen Szenarien von einer deutlichen Zunahme des Verkehrs bis 2040 aus: Der öV wird um 51 Prozent zunehmen, der Langsamverkehr um 32 und der motorisierte Individualverkehr um 18 Prozent. Brauchen wir also auch künftig höhere Strassenkapazitäten?

Die Mobilität wird sicher weiterwachsen. Es ist dies ein Merkmal demokratischer Gesellschaften: dass sie immer mobiler werden. Es gibt kein Beispiel in der Geschichte moderner Gesellschaften, dass Menschen weniger mobil geworden wären. Der Verkehr wird also auf bestimmten Strecken weiterwachsen und das braucht Infrastrukturen – für alle Verkehrsarten. Jedoch dürfen wir auch mit kolossalen Veränderungen rechnen, die sich auch auf die Verkehrsnachfrage und das Verkehrsaufkommen auswirken werden.

Zum Beispiel?

Zuvorderst ist das vollautomatisierte Auto zu nennen, das übrigens alles andere als autonom ist, sondern hochgradig

«Das automatisierte Auto ist alles andere als autonom, sondern hochgradig vernetzt.»

vernetzt. Das International Transport Forum hat am Beispiel der Stadt Lissabon untersucht, was passieren würde, wenn sämtliche private Personenwagen durch ein vollautomatisiertes Personenverkehr-Individualsystem ersetzt würden: 42 herkömmliche Fahrzeuge würden durch ein vollautomatisiertes ersetzt, 90 Prozent aller Parkplätze entfallen. Es gibt also Entwicklungen, die dafür sorgen könnten, dass wir mit neuen Fahrzeugen vorhandene Infrastruktur wesentlich effizienter nutzen könnten. Wir könnten vor einer Effizienzrevolution stehen. Prognosen wie jene des Bundes sind also mit den aktuellen Entwicklungen zu spiegeln und sollten nicht einfach als Legitimation dienen, Strassen- und



Mobilitätsakademie-Direktor Jörg Beckmann: «Mit dem elektrischen Lastenvelo kann ich tun, was ich bislang nur mit einem Auto tun konnte.» Andreas Blatter

Schieneninfrastruktur unhinterfragt auszubauen.

Sie kritisieren also den Bund, der einfach die letzbekannteste Entwicklung in die Zukunft extrapoliert?

Extrapolation ist immer eine heikle Veranstaltung. So werden Prognosen klassischerweise erstellt, doch gilt es zu berücksichtigen, dass wir heute vor Transformationen stehen, die in der Vergangenheit im Verkehrssektor noch niemals in dieser Form aufgetreten sind. Wir stehen vor Veränderungen, wie wir sie in den letzten 100 Jahren nicht erlebt haben. Das sehen Sie auch am Elektroauto: Innerhalb weniger Jahre hat dieser Antrieb Einzug gefunden ins Automobilwesen.

Die Aussage des Bundes ist ja, dass vor allem der öffentliche Verkehr massiv ausgebaut werden muss. Sehen Sie das auch so?

Dieser hat sicherlich auch in Zukunft eine tragende Bedeutung für das Schweizer Verkehrssystem, keine Frage. Doch wir sehen bereits in einzelnen Städten, dass der Ausbau des klassischen öV an seine Grenzen stösst. Auch deswegen wollen viele Städte ein gross angelegtes Bikesharing-System etablieren. Dieses kann den öV an den Rändern unterstützen und in den Zentren entlasten.

Zum Elektroauto: Stimmen Sie mir zu, wenn ich sage, dass die seit Jahren gehypte Elektromobilität ihr Versprechen bislang nicht ansatzweise eingelöst hat?

(lacht) Überhaupt nicht! Ich sehe es andersrum. Der gesamte Automobilsektor steckt bis vor einigen Jahren tief in einer Pfadabhängigkeit gegenüber dem Verbrennungsmotor. So entstand ein industrieller Komplex rund um die Verbrennungstechnologie. Innerhalb weniger

Jahre haben es nun Leute wie beispielsweise Elon Musk (Gründer und CEO von Tesla, Anm. d. Red.) geschafft, nicht nur einen alternativen Antrieb ins Auto zu bringen, sondern auch Tesla zum international wertvollsten Automobilunternehmen zu machen.

Das nach wie vor noch nie Gewinn geschrieben hat.

Dies ist auch der Fall bei Travis Kalanick, der nun zwar nicht mehr CEO bei Uber ist, aber offenbar in den nordamerikanischen Städten ein Verkehrsangebot geschaffen hat, das dafür gesorgt hat, dass Autobesitz nicht mehr zwingend notwendig ist, um automobil zu sein. Ob dort rote oder schwarze Zahlen geschrieben werden, ist erst mal egal.

Ohne erwirtschaftete Gewinne besteht mittelfristig die Gefahr einer Blase. Irgendwann wollen die Investoren ihren Einsatz zurückhaben.

Diese Geschäftsmodelle sind im Kontext der Digitalisierung zu sehen. Viele der heutigen ICT-Unternehmen sind in den letzten Jahren so gross geworden. Sie haben sich mit Risikokapital eine Marktmacht gesichert, und dann heisst es: The Winner Takes it All. So können sie ihr Geschäftsmodell irgendwann gewinnbringend umsetzen. Bei Uber und beim Elektroauto interessiert mich aber weniger das Geschäftsmodell, das dahintersteckt, sondern das, was diese Verkehrsangebote und neuen Technologien an Nachhaltigkeitspotenzial haben. Und dieses ist enorm. **Gerade in der Beurteilung von Uber kann man das Geschäftsmodell aber nicht ausklammern, zumal nicht, wenn man von Nachhaltigkeit spricht. Prekäre Anstellungsverhältnisse, fehlende Sozialleistungen und die Abwälzung des unternehmerischen Risikos auf den einzelnen Fahrer sind nicht**

gerade Anzeichen eines sinnvollen Nachhaltigkeitspotenzials.

Aus verkehrspolitischer Sicht ist es aber zu befürworten, wenn ich die Möglichkeit habe, sehr einfach ein Auto nicht nur zu mieten, sondern auch poolen zu können. Dies macht das ride-sharing interessant. Uber ist bislang einfach am meisten in der Presse aufgetaucht, gerade weil es sich über bestimmte regulatorische Kontexte hinweggesetzt hat. Das heisst aber nicht, dass das ride-sharing schlecht ist – sondern dass wir offenbar ein Problem haben mit dem regulatorischen Rahmen. Andere Anbieter gehen durchaus anders mit den Städten um, in denen sie tätig sind. Gleichzeitig haben es aber Anbieter wie Uber geschafft, dass im etablierten Taxi-gewerbe Innovation stattfindet. So gibt es mittlerweile in vielen grösseren Städten eine App nach dem Vorbild von Uber. Zu den sozialen Standards: Ich habe gestern in Bern ein Taxi genommen und die FahrerIn gefragt, ob sie davon leben kann. Sie kann es nicht. Es ist also nicht so, dass wir im Taxiwesen bislang Standards gehabt hätten, die dafür sorgen, dass ein Fahrer eine Familie ernähren kann. Sondern es sind auch prekäre Jobs.

Zurück zum Elektroauto: Dieses ist nach wie vor zu teuer, um eine Alternative für den Massenmarkt zu sein.

Auch der sogenannte «Massen-Tesla» soll noch 40 000 Franken kosten.

Die Preisparität ist mittlerweile erreicht. Sie kriegen heute ein vollelektrisches Fahrzeug zu einem ähnlichen Anschaffungspreis wie ein vergleichbares Fahrzeug mit klassischem Verbrennungsmotor. Sie können natürlich nicht einen Dacia-Kleinwagen mit einem Tesla vergleichen. Bei der Elektromobilität zählt aber nicht nur der Anschaffungspreis, sondern es zählen die gesamten Kosten über die

Dauer des Besitzes, also die Betriebskosten. Diese sind bei einem elektrischen Fahrzeug deutlich geringer. Die Perspektiven sind noch wesentlich rosiger, da durch die technische Entwicklung mit Skaleneffekten zu rechnen ist. Ohnehin: Wenn der Preis wirklich der bestimmende Faktor für den gesellschaftlichen Erfolg einer Transporttechnologie wäre, würde es all die Mercedes und Porsches gar nicht mehr geben. Offenbar zahlen wir in der Schweiz ganz gerne viel Geld für Premium-Fahrzeuge.

Ein Problem ist aber nach wie vor die Reichweite. Für den Alltag mag jene eines Elektroautos ausreichen, die Fahrt nach Italien ans Meer wird aber umständlich.

Klar, wenn Sie mit dem Auto 1000 Kilometer am Stück fahren möchten ohne anzuhalten, dann wird das mit einem E-Auto schwierig. Aber wie alltagsrelevant ist das wirklich? Autos werden in der Schweiz durchschnittlich gut 30 Kilometer pro Tag gefahren. An vielleicht sieben Tagen im Jahr fahren wir mehr als 200 Kilometer. Mittlerweile haben wir aber in der Schweiz ein flächendeckendes Schnellladenet, wo man innert einer Stunde wieder laden kann. Sie können also von Romanshorn nach Genf fahren, dort aufladen und wieder zurückfahren. **Dieses Schnellladenet reicht aber für den Fall eines Massendurchbruchs nicht aus. Man muss ja dort innert kurzer Zeit dann 50 Fahrzeuge laden können.**

Nein, eben nicht. Sie müsste sich lösen vom Gedanken, dass Sie Ihr Fahrzeug an einer Tankstelle laden müssen. In erster Linie laden Sie es zuhause auf. Der Ladeinfrastrukturausbau wird mit dem Fahrzeugpool wachsen, keine Frage. Aber wir sind heute schon so weit, dass niemand,