

JOURNAL

D E R A U T O S T A D T

1 – 2017



VERSTÄDTERUNG DER WELT

DIE MOBILITÄT DER ZUKUNFT

Wie Elektroautos, autonomes Fahren
und das Smartphone in den Metropolen
den Verkehr verändern werden

→ SEITE 10

MODELLE FÜR MORGEN

Wie Bürger und Stadtplaner mit Engagement
und interessanten Ideen die Lebensqualität
in den Städten verbessern

→ SEITE 26

MOBILITÄT IST EIN MENSCHLICHES BEDÜRFNIS

Der Architekt Markus Schaefer über autonomes Fahren, Elektroautos und Mobilitätsketten in den Städten.

FOTO: JENS UMBACH



Markus Schaefer leitet seit 2003 zusammen mit seiner japanischen Frau Hiromi Hosoya das Architekturbüro Hosoya Schaefer Architects in Zürich. Zuvor arbeitete er mit Rem Koolhaas in dessen Büro OMA (Office for Metropolitan Architecture) und war Direktor und Miteigentümer des Think-Tanks AMO. Für die Autostadt arbeitet Schaefer seit 2005 an der Installation MobiGlobe, die seither mehrere Male erneuert und erweitert wurde.

In den meisten Großstädten steht der Autofahrer in den Rushhours im Stau. Was kann man dagegen tun?

Im Prinzip ist es normal, dass Autos in den Städten im Stau stehen. Städte sind zentrale Orte; sie bilden die Infrastruktur für Kultur und Märkte. Es wollen also viele Menschen an diesen Orten sein. Und generell wählen Menschen das Verkehrsmittel, das sie am schnellsten dorthin bringt, wo sie hinwollen. Wenn der Zug schneller ist, nehme ich den Zug, wenn das Auto schneller ist, nehme ich das Auto. Genau das führt dazu, dass die Verkehrsmittel in lebendigen Städten immer gut ausgelastet sind. Wenn es keinen Stau gäbe, hieße das, die Städte sind tot.

Trotzdem – Autofahrer wären froh, wenn sie durch Staus weniger Zeit verlören.

Das allerbeste Mittel gegen Staus wäre der Bau von weniger Straßen.

Wie bitte?

Der Bau von Straßen generiert Verkehr. Und ganz generell werden Städte durch ihre Infrastrukturen geformt. Städte, in denen Menschen mit der Eisenbahn pendeln, haben dichte Zentren, solche mit Autopendlern sind eher flach, zersiedelt und haben große Parkflächen im Zentrum. Wenn wir Straßen zurückbauen und Fußgängerzonen schaffen, dann verändern wir das Verkehrsregime der Stadt. Städte sind immer dann gut bedient, wenn sie Zonen haben, die leicht erreichbar sind und in denen sich viele Menschen drängeln.

Sind mehr Fahrradwege der richtige Weg?

Es ist einer von vielen Wegen hin zu einer gut gemischten funktionierenden Mobilität. Die muss aus Mobilitätsketten bestehen, aus denen man immer das Modul wählt, das für den jeweiligen Zweck am besten geeig-

net ist. Fahrräder sind interessant, weil sie emissionsfrei sind und damit der räumliche und ökologische Fußabdruck klein ist.

Kann das Fahrrad das Auto ersetzen? Bei Kälte und Regen steigen doch die wenigsten aufs Rad.

Sicher werden wir auch in Zukunft weitere Mobilitätsformen benötigen. Das können selbstfahrende Autos sein, neue Formen von öffentlichem Verkehr, der auch individuell verfügbar ist.

Wie könnte ein künftiges System aussehen, das alle Verkehrsmittel einschließt und vernetzt?

Hier schlägt wie in allen Lebens- und Arbeitsbereichen die Digitalisierung durch. Das führt dazu, dass wir im Internet nicht nur Zugriff auf einen Anbieter haben, sondern mit Hilfe eines Dienstleisters auf die weitverzweigte Mobilitätskette. Das können Google Maps, „Rome2rio“ oder irgendwelche anderen sein, mit deren App man Bus, Bahn oder eben auch Mietwagen und Car-Sharing-Anbieter kombinieren kann. Über solche digitalen Systeme kann jeder die Art von Mobilität wählen, die für seine Zwecke am besten geeignet ist. Salopp gesagt: Das Smartphone ist der Schlüssel zur Mobilität. Diese Entwicklung ist zumindest in dichten Städten unumgänglich.

Wie weit werden Elektromobilität und autonomes Fahren den Verkehr verändern?

Die Elektromobilität ist interessant, weil sie im Verkehr emissionsfrei ist. Man hört nichts, man riecht nichts. Die Fahrzeuge können überdies sehr klein sein, sehr wendefreudig. Sie sind also bestens geeignet für einen öffentlichen Individualverkehr mit vernetzten Einheiten, die uns wie ein Taxi irgendwohin fahren. In diesem Sinne werden E-Mobility und autonomes Fahren den städtischen Verkehr sehr stark verändern.

Ist es denkbar, dass die Autos der Zukunft sich vor allem in Parkhäusern selbstfahrend abstellen und nicht mehr in Wohnstraßen?

Es ist absolut realistisch, dass Autos sich dort selber parken, wo Flächen billig sind und Menschen nicht gestört werden. Das lasse sich sehr effizient organisieren.

Wann könnte das so weit sein?

Die Technologie für das autonome Fahrzeug ist schon da. Die Schwierigkeiten sind sicherheitstechnischer, regulatorischer und ethisch-moralischer Natur. Wir sind noch nicht gewohnt, mit diesen neuen Systemen umzugehen. Wenn irgendwo ein Benzinmotor in Brand gerät, macht das keine Schlagzeilen, wenn ein Elektroauto in Flammen aufgeht, hingegen schon. Wenn ein Mensch einen tödlichen Unfall verursacht, ist das tragisch, aber Alltag. Wenn ein autonomes System einen Unfall verursacht, ist das ein völlig neuartiges Problem.

Könnten künftige Mobilitätssysteme, basierend auf Elektromobilität, Digitalisierung und autonomem Fahren, auch auf dem Land funktionieren?

Der Unterschied zwischen Stadt und Land ist ein urmenschlicher Konflikt. Er begleitet uns seit 4000 Jahren Stadtgeschichte und ist unvermeidbar. Städte ermöglichen Zugang zu Ausbildung, Jobs, Chancen, Ideen und eben auch Infrastruktur, die das Land nicht bieten kann. Je städtischer unsere Welt wird, desto gespaltener wird sie werden. Es gibt diese Kluft übrigens auch zwischen den westlichen Metropolen und den Slum-Städten auf anderen Kontinenten. Es ist eine Aufgabe der nächsten Generationen, diese Klüfte zu überwinden.

Unter welchen Bedingungen lässt sich Mobilität für die Folgegeneration verwirklichen?

Mobilität ist ein grundlegendes menschliches Bedürfnis. Wir bewegen uns gern, wir treffen gern Leute an anderen Orten und entdecken Neues. Die Geschichte der Stadt ist auch eine Geschichte der Mobilität. Umgekehrt ist die Zukunft der Mobilität eng verknüpft mit unserem Verhalten, unseren Städten, Technologien und Ressourcen. Das heißt, wenn man über die Zukunft der Mobilität nachdenkt, darf man nicht nur über die Zukunft von Automobiltechnik, sondern muss systemisch über die Zukunft der Menschheit und ihrer Städte nachdenken. Wie wir leben, wie wir uns bewegen werden.