

Interview Verkehrsexperte Jörg Beckmann hält in Schaffhausen ein Referat zur Mobilität der Zukunft

«Während der Fahrt ein Glas Wein trinken»

Die Zukunft des Autos ist nicht nur elektrisch, sondern auch automatisch. Verkehrsexperte Jörg Beckmann geht zudem davon aus, dass Autos nicht mehr privat besessen, sondern gemeinschaftlich genutzt werden.

VON ALEXA SCHERRER

Herr Beckmann, in der Schweiz sind derzeit gegen 10 000 Steckerfahrzeuge unterwegs – das sind im europäischen Vergleich viele. Ist die Schweiz umweltbewusster als das restliche Europa?

Jörg Beckmann: Es kommt immer darauf an, mit wem man sich vergleicht. Norwegen etwa ist im Bereich der Elektromobilität sehr innovativ. Aber auch in der Schweiz ist das Elektroauto bereits seit den 90er-Jahren in den Köpfen der Bevölkerung. Zudem fehlt hier die klassische Autoindustrie, die zum Beispiel gerade in Deutschland während einiger Jahre viele Entwicklungen blockiert hat. Auch Zahlungsbereitschaft und -fähigkeit sind vorhanden, sogar für Premiumpakete wie diejenige von Tesla. Und nicht zuletzt sind die Schweizer autobesessener. Man identifiziert sich noch immer gerne mit seinem Auto. Wenn es nicht nur schön und schnell, sondern auch noch nachhaltig ist, umso besser.

Ein schöner und schneller Wagen – das klingt nach klassischem Autofan. Werden die Liebhaber vom Verbrennungsmotor auf den Elektromotor umsteigen?

Beckmann: Dass ein richtiges Auto einen Verbrennungsmotor braucht, höre ich zum Glück immer seltener. Diese Mär ist vorbei. Klar gab es noch in den frühen 2000er-Jahren Elektroautos, deren Fahrer despektierlich als grüne Socken abgestempelt wurden. Um sich in ein solches Fahrzeug zu setzen, musste man noch wirklich viel Umweltbewusstsein mitbringen. Heute sind Elektroautos konkurrenzfähige Fahrzeuge, die das gleiche Fahrgefühl und die gleiche Freude am Fahren vermitteln wie verbrennungsmotorisch angetriebene Autos.

Der Tod des Verbrennungsmotors ist also besiegelt?

Beckmann: Absolut. Der Verbrennungsmotor hat ausgedient – wir brauchen ihn schlichtweg nicht mehr.



Verkehrsexperte Jörg Beckmann geht von 100 000 Elektrofahrzeugen in der Schweiz bis 2020 aus.

Bild Key

Ist das auch bei den grossen Autobauern angekommen?

Beckmann: Bei einigen Automobilproduzenten hat der Wandel stattgefunden. Audi sagt zum Beispiel, dass in 20 bis 25 Jahren jeder zweite verkaufte Audi einer mit Elektroantrieb sein wird. Dieser kolossale Wandel im Automobil-Leitbild braucht seine Zeit. Aber was Tesla erreicht hat, kann nicht ignoriert werden. Elektrische Premiumpkete haben insbesondere den Deutschen sehr wehgetan. Den Herstellern bleibt gar keine andere Wahl, als ebenfalls auf diese Technologie zu setzen. Sicherlich wird es auch in zehn oder zwanzig Jahren noch einen Bugatti mit Verbrennungsmotor geben – das Pferd gibt es heute ja auch noch. Aber nicht mehr als Verkehrsmittel, sondern für die Freizeit.

Sie sprechen von Tesla und anderen Oberklasse-Herstellern. Wann wird die Elektromobilität flächendeckend bei den massentauglichen Mittelklassewagen angekommen sein?

Beckmann: Ich schätze, dass im Jahr 2020/21 gegen 100 000 Steckerfahrzeuge auf Schweizer Strassen unterwegs sein werden. Und dieses Wachstum wird weitergehen. Derzeit gibt es in der Schweiz ungefähr fünf Millionen Personenkraftwagen. Nach meiner Prognose sind um 2030 90 Prozent davon elektrifiziert.

Ist die Schweiz hinsichtlich der Ladeinfrastruktur dafür gewappnet?

Beckmann: Ja. Die Infrastruktur wächst mit. Wir müssen uns davon verabschieden, wie bei den Verbrennungsmotoren in Tankstellen-Dimensionen zu denken. Wir fahren zum Beladen der Elektroautos nicht mehr eigens an die Tankstelle, sondern machen das zu 90 Prozent zu Hause, am Arbeitsplatz oder beim Einkaufen. Detailhändler wie Ikea, Lidl, Aldi, Migros oder Coop investieren massiv in den Aufbau von Ladeinfrastrukturen an ihren Parkplätzen.

Und woher kommt der Strom?

Beckmann: Auch das Angebot an erneuerbarem Strom wird wachsen. Wir müssen unsere Atomkraftwerke nicht für ewig am Netz behalten, damit wir Elektromobilität ermöglichen und fördern können. Die Auto- und die Energiewende gehen Hand in Hand. Zudem sollten wir über Energie- und nicht über Strombilanzen sprechen. Ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor braucht etwa dreimal mehr Energie als ein Elektroauto.

Braucht nicht schon allein die Produktion der Batterien viel Energie?

Beckmann: Dieses Gerücht hält sich in der Schweiz hartnäckig. Aber sämtliche namhaften, grossen europäischen Umweltforschungsinstitute, inklusive der Empa, kommen zum Schluss, dass

die Gesamtbilanz eines Elektrofahrzeugs besser ist als die eines jeden verbrennungsmotorisch angetriebenen Fahrzeugs – selbst wenn es ein hocheffizienter Diesel ist.

In ihrem Konzept der Mobilität der Zukunft gehen Sie davon aus, dass das Auto nicht mehr wie heute privat besessen wird. Was steckt hinter der Vorstellung dieses Gemeinschaftswagens?

Beckmann: Was mit dem Einzug des Elektromotors im Automobilsektor ausgelöst wurde, ist eine Transformation, wie wir sie die vergangenen 100 Jahre nicht erlebt haben. Denn plötzlich werden ganz andere Dinge, wie etwa ein automatisiertes Fahrzeug, das gänzlich ohne Lenkrad auskommt, möglich. Das ist mehr als ein Fahrassistenz-System wie der Tesla-Autopilot, bei dem man zwischenzeitlich nicht steuern muss. Bei der Vollautomatisierung hat man ein gänzlich neues Produkt, das Ihnen nicht mehr gehört. Sie müssen das gar nicht mehr kaufen, denn Sie können dieses Fahrzeug über eine App nach Hause bestellen und bezahlen je nach Zeitdauer der Nutzung. So haben Sie die gleiche Autonomie, die Ihnen jetzt ein privat genutztes Auto bringt. Aber Sie müssen das Fahrzeug nicht mehr 24 Stunden besitzen, wenn Sie es lediglich eine Stunde täglich benutzen – denn das ist die durchschnittliche Nutzungsdauer eines privaten Autos. Ein voll-

automatisiertes, gemeinschaftlich genutztes Auto ersetzt so eine Vielzahl von privat besessenen Autos. In Zukunft wird es also weniger Autos geben.

Wir legen unser Leben in die Hände einer Maschine?

Beckmann: Über 90 Prozent der tödlichen Verkehrsunfälle passieren, weil wir rasen, am Steuer trinken oder nicht angeschnallt sind. In einem automatisierten Fahrzeug können Sie nicht rasen. Sie können sogar durchaus während der Fahrt ein Glas Wein oder Bier trinken. Und der Wagen wird gar nicht erst losfahren, wenn Sie nicht angeschnallt sind.

Zum Schluss eine persönliche Frage: Wie bewegen Sie sich fort?

Beckmann: Ich fahre am liebsten ein elektrisches Lastenvelo. Damit kann man bis zu 100 Kilo transportieren. Es ist für mich das Stadtauto der Zukunft. Wenn wir über die Zukunft des Verkehrs sprechen, sollten wir nicht nur über die Zukunft des Autos sprechen. Heute verbringen wir etwa 50 Prozent unserer Unterwegszeit in den Städten zu Fuss oder auf dem Velo. Ich spreche gerne von der Neuerfindung des Velos. Dieser alte Drahtesel, der uns früher so viel Freiheit gegeben hat, der wird uns – in einer elektrifizierten Form – in Zukunft noch mehr Freiheit bringen.



**Zur Person Verkehrs-
experte Jörg Beckmann**

Der Referent Dr. Jörg Beckmann ist Verkehrssoziologe und Diplomingenieur für Raumplanung. Er amtiert als Direktor der Mobilitätsakademie AG und als Vizedirektor im Touring Club Schweiz (TCS). Er ist zudem Geschäftsführer des Verbandes Swiss eMobility.

Das Referat Zum Thema «Mobilität – jenseits alter Gräben neu erfinden» spricht Beckmann auf Einladung der Schaffhauser Vortragsgemeinschaft am morgigen Donnerstag, 10. November, um 18.30 Uhr in der Rathauslaube.

Digitale Welten Oliver Thiele über Kleiderschleudern aus Berlin, ökologischen Unsinn und analoge Literatur

Online Kleider shoppen

Offenbar kann das Einkaufen im Internet dazu führen, dass man «schreit vor Glück». Jedenfalls suggeriert das die weitherum bekannte Kleiderschleuder namens Zalando aus Berlin in ihrer Werbung. Kleiderschleuder ist natürlich salopp formuliert. Zalando ist der südländischer benannte Nachfolger von Otto, Neckermann, Quelle, Veillon, Cornelia und wie die Modeversandhäuser alle heissen und hiessen.

Ich selber kenne zwar niemanden, der bei Zalando übers Internet Kleider postet. Aber gepostet wird in grosser Zahl – allein in der Schweiz hat Zalando nach eigenen Aussagen mehr als eine Million Kunden. Im Monat wird die Zalando-Website derzeit über 100 Millionen Mal aufgerufen. Zalando ist die ganz grosse Erfolgsgeschichte im



Oliver Thiele

Onlinehandel, mit explodierenden Börsenkursen und allem, was dazugehört.

Besonders viel Gewinn macht Zalando allerdings nicht. Damit befindet sich das Unternehmen allerdings, siehe Amazon und Co., in illustrierter Gesellschaft. Zu schaffen macht den Berlinern vor allem das, was sie bei den Kunden so beliebt macht: die

kulanten Geschäftsbedingungen. Online einkaufen ist ja eigentlich schwierig, wenn's um Schuhe oder Kleider geht. Wie sieht das denn in der Realität aus? Wie sieht das an mir aus? Wie fühlt sich das an? Diese Fragen lassen sich digital bekanntlich schlecht beantworten. Die Antwort von Zalando auf dieses Problem lautet: Dann schick halt zurück, was Dir nicht passt, und zahl am Schluss das, was Du behältst. Die Versandkosten gehen auf uns. Das ist prima für Kunden mit lockerer Zahlungsmoral und für alle, die einen Partyfummel brauchen, ihn aber nachher nicht im Schrank hängen haben wollen.

Auch die Post freut sich sehr – es heisst, die Rücksendequote betrage deutlich über 50 Prozent. Nur wird es dann eben schwierig, überhaupt Gewinn zu machen.

Nun arbeiten in den Zalando-Lagern keine Roboter, sondern, ganz analog: Menschen. An deren Löhnen und Arbeitsbedingungen wird gespart, jedenfalls, wenn man den Reportagen deutscher Medien Glauben schenkt. Und die Lagerhallen mietet man günstig (bitte an dieser Stelle keine unpassenden Scherze über die Kammgarn West). Insgesamt eine äusserst interessante Verbindung von digital und analog – bestellen und bezahlen geht elegant-digital, und nachher wird's analog-brachial mit Bergen von Paketen und Verpackungsmaterial, die über den halben Kontinent hin- und hertransportiert werden. Natürlich ist das eine komplette Ressourcenverschwendung und ökologischer Unsinn. Nur ist das nicht auf einen Klick und im Zalando-Preis ersichtlich.

Mit den Büchern und Amazon sieht es im Übrigen ja ähnlich aus. Drum lege ich Ihnen ans Herz: Berücksichtigen Sie, wenn Sie ein Buch kaufen, Ihre lokale Buchhandlung – Schaffhausen hat ja glücklicherweise noch mehrere davon. Haben Sie die Ferrante jetzt schon gelesen? Band eins der vierbändigen neapolitanischen Frauenfreundschaft unter dem Titel «Meine geniale Freundin» war der Bestseller des Jahres. Die sehnlich erwartete Übersetzung von Band 2, «Die Geschichte eines neuen Namens», soll im Januar herauskommen. Ihr Buchhändler, ihre Buchhändlerin nimmt – ob digital, ob analog, gewiss auch Vorbestellungen entgegen ...!

Oliver Thiele ist Stadtbibliothekar von Schaffhausen. Kontakt: oliver.thiele@stsh.ch