

DIE ZUKUNFT DES AUTOMOBILS

*Das Auto bietet genau das, was wir wollen, auf eine Weise, wie wir es genau nicht wollen.
Zeit, es neu zu denken.*

→ von Paul Dominik Hasler

Das Auto ist ein Relikt aus alten Zeiten, auch wenn es uns jeden Tag ein Stück Modernität bietet. Wer seinen Charakter genauer studiert, lernt jedoch das Grauen: Das Auto hat in seiner kurzen Geschichte mehr Menschen umgebracht als der zweite Weltkrieg, und jedes Jahr werden es 1.2 Millionen mehr. Diese Zahl ist so monströs, dass die meisten Menschen sie gar nicht glauben mögen.

Die Sündenliste aber ist noch länger: Verschmutzte Luft, mit Russ und Feinstaub vergiftete Atmosphäre, durch Lärm, Gestank und Gefahr zerstörte Städte, zerschnittene Lebensräume und seelisch verstümmelte Kinder, denen jeder Auslauf genommen wird.

Saubere Autos, z.B. mit Elektroantrieb, werden keinen wirklichen Wandel bringen. Ihre Zerstörung ist einfach weniger schmutzig. Sie ändern nichts an der Aussage, dass die Zeit des Autos eigentlich vorbei ist. Sie lenken davon ab, dass es im Grunde etwas ganz anderes braucht als das bessere Auto, nämlich eine Art von Mobilität, die zwar alles kann, was ein Auto bietet, seine schlechten Sitten aber nicht erbt.

Das Auto der Zukunft soll leise sein, niemanden bedrängen oder töten, unsere Siedlungsräume in Ruhe lassen, wenig Energie brauchen und uns trotzdem jederzeit überall hinbringen, oder zumindest in die Nähe. Wer jetzt spontan «ÖV» sagt, ist ebenso von gestern wie die Freunde des Verbrennungsmotors, denn auch der ÖV ist über hundert Jahre alt und eine Art Zwangssozialismus der Fortbewegung. So richtig es sein kann, da und dort den Zug zu nehmen, so übertrieben ist die Forderung, den ersten Schritt in die Mobilitätszukunft mit dem Warten an der Bushaltestelle zu beginnen.

Unsere Städte und Dörfer haben sich ursprünglich zur Strasse hin entwickelt. Heute ist das Gegenteil der Fall: Wir wenden uns von der Strasse ab und verbarrikadieren uns hinter Schallschutzwänden.

Erst die Synthese von ÖV und Auto bringt uns weiter:

■ Wir werden in Zukunft einen Pool an «Kabinen» nutzen, die uns von A nach B bringen. Die Kabinen lenken sich selber, haben die Masse eines Minibusses und gehören unterschiedlichen Anbietern.

■ Wir geben unsere Fahrwünsche dem Mobilitätssystem bekannt, das die Kabinen steuert, worauf es uns mitteilt, zu welchem Preis es mich wann wo abholt und wohin bringen kann.

■ Wir können Wünsche anbringen, die aber Kostenfolgen haben: alleine reisen, ohne Umsteigen reisen, komfortable Kabine, schnelle Verbindung, Sofa oder Minibar in der Kabine.

■ Bei längeren Reisen wird man meist zu einem Bahnhof geführt, wo man den Zug nimmt. Am Ankunftsbahnhof wartet wieder eine Kabine (oder das Tram).

■ Auch Waren reisen in Kabinen. Beladen mit einer oder zwei Paletten können diese Kabinen fast alles bewegen, was wir benötigen. Chauffeure wird es kaum mehr geben.

Wenn aber Kabinen statt Autos unsere Städte verstopfen, ist noch nicht viel gewonnen. Wir suchen nicht nur die Zukunft des Automobils,

sondern auch die Zukunft der Strasse. Auch hier ist der Blick zurück spannend: Unsere Städte und Dörfer haben sich ursprünglich zur Strasse hin entwickelt, solange diese die Qualität eines Begegnungsortes hatte. Heute ist das Gegenteil der Fall: Wir wenden uns

von der Strasse ab, verbarrikadieren uns hinter Schallschutzwänden und Isolationsfenstern und behalten die Kinder im Haus, damit sie nicht totgefahren werden.

Die Strasse wird ihren Charakter gänzlich ändern müssen, um von der «Todeszone» (Verkehrsexperte Hermann Knoflacher) wieder zum Lebensraum zu werden:

■ Der Strassenraum gehört der Begegnung und dem Austausch. Autos sind Gast auf der Strasse und haben sich auch wie Gäste zu verhalten.

■ Kabinen verkehren so langsam, dass keine echte oder gefühlte Gefährdung mehr eintritt. Im Siedlungsgebiet sicher langsamer als 25km/h.

■ Mit der Kabine als Gemeinschaftsvehikel steigt der mittlere Besetzungsgrad von heute 1.3 auf vielleicht 4 oder 6 Personen pro Fahrzeug. Damit verkehrt nur noch ein Viertel der Fahrzeuge auf unseren Strassen.

■ Grössere Verkehrsströme kann man zu Hochbahnsystemen zusammenfassen, in die sich die Kabinen einklinken können. Sie verkehren dort lautlos, werden mit frischem Strom betankt und können sich für die letzten Meter wieder ausklinken.

Auto und Strasse haben 100 Jahre lang unser Leben geprägt, dominiert und terrorisiert. Warum hat das niemand gemerkt? Und warum haben wir es nie geändert? ■

Paul Dominik Hasler führt das Büro für Utopien in Burgdorf und ist Mitinhaber des Büros für Mobilität in Bern.