

# PLANUNG & STÄDTEBAU



*Das Tages-Anzeiger Forum «Mobilität 2015» bot Einblick in die autonome Mobilität.*

Planung & Städtebau

## AUF DER FAHRT ZUM AUTOAUTO

Text: Rahel Marti / 27.11.2015 17:36

Foto: TA

«In 20 years, if you have a car that isn't autonomous, it will be a lot like owning a horse», sagt Tesla-Chef Elon Musk. In zwanzig Jahren besitzen also nur noch Romantiker ein Auto, um damit eigenhändig herumzukurven. Alle anderen lassen sich fahren – und zwar vom Auto selbst. Das autonome Gefährt bringt uns morgens ins Büro, während wir darin schon fleissig arbeiten. Es fährt uns überhaupt immer von allein dorthin, wo wir um eine bestimmte Uhrzeit jeweils hinwollen. Es erleichtert uns das Leben mit allerhand Informationen, es ist unser Smartphone auf Rädern. Und vor allem ist es mit allen anderen Verkehrsteilnehmerinnen verbunden und hilft so, Staus und Unfälle zu vermeiden.

Schöne neue Welt? Bald Tatsache, meinte David Rowan, britischer Journalist und Herausgeber des Magazins Wired, am Tages-Anzeiger Forum «Mobilität 2015». Es fand am vergangenen

Dienstag, 24. November, im Gottlieb Duttweiler Institut in Rüschlikon statt. Als Key speaker liess Rowan keinen Zweifel an der digitalen Revolution des Automobils. Er jedenfalls werde sich nie mehr ein Auto kaufen, sondern nur noch den Zugang dazu. Er frage sich nur, ob er es verhindern könne, dabei noch das letzte private Detail an Konzerne wie Google oder Uber preiszugeben. Ob ihn also – ergänzen wir ein freies und vergleichsweise harmloses Beispiel – immer gleich eine Werbung seines Lieblingsbiers auf dem Bildschirm jenes Wagens erwarte, das er nach Feierabend zur Heimfahrt mietet. Die globalen Datagiganten werden ein gewichtiges Wort mitreden bei der künftigen Mobilität – soviel ist schon heute klar.

Via Smartphone das Auto einem bestimmten Kreis schlüssellos vermieten, den Kofferraum dem Paketlieferdienst öffnen, um Online-Einkäufe zu deponieren, es von der Werkstatt zur Reparatur abholen lassen – all dies gehe schon heute, freute sich Hansjörg Dohrmann vom Startup Sharoo, an dem sich Migros und die Mobiliar beteiligen. Die mobile Sharoo-Box, die den Smartphone-Zugang ermöglicht, lässt sich rasch in jedes Auto einbauen. Sharoo-Star ist zurzeit Vujo, der seinen Porsche auf der Plattform vermietet (da er ihn wegen eines bestimmten Konflikts mit dem Strassenverkehrsgesetz eine Weile nicht selbst fahren darf). Stimmt, Autos stehen 22 von 24 Stunden am Tag still und wir fahren meist alleine damit herum. Wir sollten dringend mehr aus ihnen machen. An Ideen dafür tüfteln wohl neben Sharoo noch einige weitere App-Startups. Dass seine Sharoo-Box aber neben allerlei Dienstfertigem auch eine Menge Überwachungsdaten bietet, sagte Dohrmann nur nebenbei. Die Box weiss, wohin ich wie schnell fahre – und zum Beispiel auch, wie oft ich in Ländern unterwegs bin, in denen gerne Autos gestohlen werden, was über kurz oder lang meine Versicherungsprämie beeinflusse dürfte. Big data ist watching your car.

Substanzieller war das Referat von Pablo Richter von Continental, der aufzeigte, wie sich die Technik im Auto verändern wird. Die heute schon gängigen Head Up Displays in den Frontscheiben will Continental nächstes Jahr mit einer zweiten «Augmented Reality»-Ebene erweitern. Diese verschmilzt optisch mit der Topografie der Strecke. Kameras im Auto speisen einen dicken Computer, der daraus fortlaufend Informationen über die Strecke berechnet, einblendet und selbst nutzt, damit das Auto von alleine die richtige Linie hält.

Klar wurde, dass die Einführung des Selbstfahrautos schrittweise erfolgt. Einerseits durch Techniken wie Augmented Reality, die «normale» Autos temporär selbstfahrend machen. Andererseits, indem noch lange Zeit auch analoge Autos herum fahren werden. Gibt es also bald Autobahnen, deren schnelle Spur den autonomen Autos vorbehalten ist, weil sie schneller und sicherer fahren? Wie sichert man die Autoautos gegen Hacker? Wie lassen sich autonome Fahrzeuge versichern? Genauer gefragt: Wer bezahlt den Schaden? Wie müssen wir das Strassenverkehrsgesetz ändern, damit autonomes Fahren legal wird? Wer bezahlt die Infrastruktur, wenn private Konzerne das Verkehrsangebot dominieren? Solche Fragen wurden erörtert an der Tagung.

Ein aus der Sicht von Hochparterre zentraler Punkt blieb dagegen ausgespart: Kann es sein, dass wir gerade an neuen Autos und neuer Mobilität tüfteln und dies einmal mehr nicht mit der Raum- und Stadtplanung koppeln?

Kay Axhausen, Professor für Verkehrssysteme an der ETH Zürich, machte klar, dass wir in autonomen Autos noch mehr als heute unterwegs sein dürften. Sie sind sicherer und effizienter, also günstiger – ein Gewinn, den die Menschheit sogleich wieder mit mehr Konsum vernichten wird. «Es wird zu einer Suburbanisierung kommen», sagte Verkehrsforscher Thomas Sauter-Servaes schon Anfang November im «Tages-Anzeiger». «Die Menschen werden aus den Städten ziehen, in Regionen, die günstiger zum Wohnen sind.» Anders gesagt: Die autonome Mobilität wird die Bemühungen strengerer Raumplanung pulverisieren – wenn wir sie nicht nullkommaplötzlich mit einem gescheiterten Mobility Pricing und weiteren, zum Beispiel energetischen Lenkungsabgaben koppeln.