

Neue Zürcher Zeitung

GASTKOMMENTAR

Weniger Staus dank weniger Autos

Die Städte klagen über Staus und Emissionen. Abhilfe schaffen würde vor allem eine Reduktion der Autos. Voraussetzung dafür wäre die Bereitschaft der Menschen, Autos gemeinsam zu nutzen.

Andreas Herrmann und Klaus Radermacher

05.03.2020, 05.30 Uhr



Gelänge es, die Autos besser auszulasten, könnte auf mehr als eine Million Fahrzeuge verzichtet.

Steffen Schmidt / Keystone

Im Kampf gegen Staus und Emissionen sind viele Städte daran, das Auto zumindest aus den Zentren zu vertreiben. Neuerdings taucht sogar die Idee auf, den Privatbesitz von Fahrzeugen aufzugeben und stattdessen auf Fahrzeugflotten zu setzen. Ein Blick auf die Fakten lohnt sich: Jedes Fahrzeug ist in unserem Land in 24 Stunden durchschnittlich nur 55 Minuten im Einsatz. Den Rest der Zeit steht es! Bei jeder Fahrt sind im Schnitt lediglich 1,6 Sitze besetzt, das heisst: 3,4 Sitze sind leer. Hält man sich vor Augen, dass tatsächlich lediglich 1,6 Sitze nur 55 Minuten pro 24 Stunden besetzt sind, ergibt sich eine Sitzplatzausnutzung von 1,2 Prozent. In der Schweiz sind bei 6,2 Millionen Fahrzeugen etwa 31 Millionen Sitze verfügbar. Folglich sind zu jedem Zeitpunkt durchschnittlich 30,5 Millionen Sitze unbesetzt. Zugegeben: Es gibt natürlich Schwankungen in der Auslastung über den Tag. Gleichwohl benötigen die leeren Sitze sehr viel Platz auf Strassen und Parkplätzen

und verursachen daher zahlreiche Staus.

Was könnten Perspektiven sein? Man stelle sich ein Quartier vor, in dem 300 Familien leben, die durchschnittlich zwei Fahrzeuge besitzen. Statt der 600 Autos im Quartier könnte ein Autohändler oder ein Verkehrsbetrieb eine Flotte von 200 Pkw für diese Familien bereitstellen. Es gibt einen zentralen Parkplatz, einen Wartungs- und Reinigungsservice und eine App, mit der sich das gewünschte Fahrzeug reservieren und nach der Fahrt abrechnen lässt. Mit diesem Fahrzeugpool könnte man problemlos alle Fahrten der Quartierbewohner bewältigen, ohne dass sich jemand in seinen individuellen Mobilitätsbedürfnissen allzu stark einschränken muss. Der Fahrzeugbestand im Quartier würde um zwei Drittel reduziert. Die Verfügbarkeit von Fahrzeugen ist nicht das Problem. In Deutschland sind selbst während der Rushhours nicht einmal die Hälfte aller Autos im Einsatz.

Ähnliche Modelle gibt es bereits in Hongkong. Dort ist die Anzahl der in Gebäuden verfügbaren Parkplätze sehr limitiert, und jeder Parkplatz kostet mehrere hundert Dollar pro Monat. Daher bietet ein Hersteller in einem Wohnkomplex Autos an, die per App kurz- oder langfristig geordert und nach Nutzung bezahlt werden. Dieser Service nützt allen: Die Mieter sparen sich die Mietkosten für einen Parkplatz, haben stets ein sauberes und aufgetanktes Fahrzeug zur Verfügung und können abhängig vom Anlass der Fahrt aus verschiedenen Modellen wählen. Der Vermieter kann die Attraktivität der Wohnanlage steigern, da trotz einem Mangel an Stellplätzen individualisierte Mobilität möglich ist. Und die Stadt ist erfreut, dass die Anzahl der Fahrzeuge reduziert werden kann.

Entscheidend für eine gravierende Reduktion der Fahrzeuge und damit der Staus und Emissionen ist jedoch die Bereitschaft der Menschen, Autos gemeinsam zu nutzen. Hierzu eine Überlegung: Gelänge es, die Autos besser auszulasten, etwa von 1,6 Insassen auf knapp 2, könnte man

rein rechnerisch auf den gesamten Eisenbahnverkehr oder auf 1,2 Millionen Fahrzeuge verzichten. Nie wieder Staus!

Wir wissen sehr genau, welchen Stellenwert Autos in unserer Gesellschaft besitzen. Sie sind der Inbegriff für Freiheit, Eigenständigkeit und vermitteln viele Emotionen. Gleichwohl muss es doch in Anbetracht der Verkehrssituation möglich sein, ganz anders zu denken, vielleicht Mobilität sogar neu zu erfinden und die Schweiz zu dem Versuchslabor für alternative Verkehrskonzepte zu entwickeln. Hierfür darf es keine Denkverbote geben. Mobilität als Dienstleistung, bei der Ressourcen effizient genutzt werden, ist der Schlüssel für eine ökonomisch und ökologisch nachhaltige Verkehrspolitik.

Andreas Herrmann ist Professor für Betriebswirtschaft an der Universität St. Gallen;
Klaus Radermacher ist Gründer und Geschäftsführer der Unternehmensberatung KRBE.

Copyright © Neue Zürcher Zeitung AG. Alle Rechte vorbehalten. Eine Weiterverarbeitung, Wiederveröffentlichung oder dauerhafte Speicherung zu gewerblichen oder anderen Zwecken ohne vorherige ausdrückliche Erlaubnis von Neue Zürcher Zeitung ist nicht gestattet.