

Netflix-Mobilität für Städte = Mobilité urbaine de type Netflix

Autor(en): **Schaefli, Samuel**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bulletin.ch : Fachzeitschrift und Verbandsinformationen von Electrosuisse, VSE = revue spécialisée et informations des associations Electrosuisse, AES**

Band (Jahr): **112 (2021)**

Heft 3

PDF erstellt am: **10.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-977528>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

dossier.

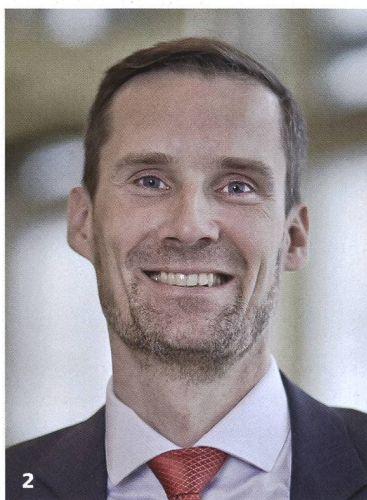
Netflix-Mobilität für Städte

Nachhaltigkeit | Paris, Barcelona und Kopenhagen wollen maximale Mobilität bei kleinstmöglichem Verkehrsaufkommen. Dafür verbannen sie das «Besitzauto» zunehmend und setzen auf das Velo, gut vernetzten ÖV und Sharing-Angebote.

Mobilité urbaine de type Netflix

Durabilité | Une mobilité maximale et une densité de trafic aussi réduite que possible: pour atteindre cet objectif, Paris, Barcelone et Copenhague bannissent de plus en plus la voiture privée et misent sur le vélo, de bons transports publics et la mobilité partagée.





2 Thomas Sauter-Servaes setzt sich als Professor und Leiter des Studiengangs Verkehrssysteme an der ZHAW für ein neues Verkehrskonzept ein.

Thomas Sauter-Servaes, professeur et responsable de la filière Systèmes de transport à la ZHAW, s'engage en faveur d'un nouveau concept de circulation.



3 Jörg Beckmann, Direktor der Mobilitätsakademie des TCS, plädiert auch für eine Deprivatisierung des Verkehrs.

Jörg Beckmann, directeur de l'Académie de la mobilité du TCS, préconise aussi une déprivatisation des moyens de transport.

1 Bezüglich nachhaltiger urbaner Mobilität ist Kopenhagen führend. Obwohl das Fahrrad am populärsten ist - rund 45 % der Einwohner pendeln mit dem Fahrrad zur Arbeit oder zur Schule -, gewinnen auch die elektrischen Scooter an Bedeutung.

En matière de mobilité urbaine durable, Copenhague fait office d'exemple. Si le vélo y reste le mode de transport le plus populaire - environ 45% des habitants l'utilisent pour se rendre au travail ou à l'école - les trottinettes électriques y gagnent également en importance.

SAMUEL SCHLAEFLI

Leere Autobahnen und Züge, reger Betrieb auf den Fahrradwegen und Joggingrouten – die weltweiten Lockdowns ab Frühjahr 2020 haben unsere Mobilitätsmuster mit einem Schlag auf den Kopf gestellt. Inert weniger Wochen entstanden in den Zentren von Mailand, London und Paris neue Velowege, um den öffentlichen Verkehr zu entlasten und das Covid-19-Übertragungsrisiko zu senken. Vergangenen September gab die Bürgermeisterin von Paris, Anne Hidalgo, bekannt, dass 50 Kilometer Strasse, die im Rahmen des Lockdowns temporär den Autofahrern entzogen worden waren, nun permanent den Velofahrern zugesprochen werden. Die sonst stark befahrene Rue de Rivoli zwischen der Bastille und Place de la Concorde ist heute eine mehrspurige Velo-Schnellstrasse. Und auch die Champs-Élysées werden bald neu gestaltet, mit halb so viel Platz fürs Auto wie zuvor.

Hidalgo, die von französischen Medien auch schon «Antiauto-Bürgermeisterin» genannt wurde, war 2014 mit dem Versprechen angetreten, das verkehrsgeplagte Paris zu einer Velostadt umzubauen. Die Hälfte der insgesamt 140 000 Parkplätze sollen in den kommenden Jahren zugunsten von Velofahrern und mehr Grünflächen aufgelöst werden. Hidalgos erklärtes Ziel: Der Umbau von Paris zu einer «15-min-Stadt». Alle wichtigen Funktionen des täglichen Lebens – Einkaufen, Gesundheitsversorgung, Ausbildung, soziale Kontakte, Arbeit und Erholung – sollen in einer Viertelstunde zu Fuss oder mit dem Velo verfügbar sein. Hidalgo ist überzeugt, dass Pariserinnen und Pariser keinen Verkehr wollen, sondern Mobilität und besseren Zugang zu wichtigen städtischen Dienstleistungen. Entscheidend ist dabei der individuell wahrgenommene Nutzen eines Weges und nicht die Anzahl zurückgelegter Kilometer.

Fehlende Abkehr vom «Besitzauto»

Heute geht rund ein Fünftel der globalen CO₂-Emissionen auf den Transportsektor zurück; 75 % davon auf den Strassenverkehr. Und anders als in den Bereichen Wohnen, Industrie und Energiebereitstellung steigen die Treibhausgasemissionen beim Transport weiter an. Eine Förderung der Elektromobilität, wie sie von vielen Regierungen betrieben wird, ist deshalb in Hinblick auf die Klimakrise bei entsprechendem Strommix sinnvoll. Doch wenn Neuwagen nach wie vor 1,7 t schwer und 179 PS stark sind sowie 23 Stunden am Tag ungenutzt herumstehen, um danach eineinhalb Personen zu transportieren, so der aktuelle Durchschnitt in der Schweiz, bleibt das Automobil für die Bereitstellung von Mobilität extrem ineffizient. Ganz abgesehen davon, dass auch Elektroautos in der Herstellung viel Emissionen erzeugen, weiterhin Unfälle verursachen, Parkplätze und Ladestationen benötigen und im öffentlichen Raum mit anderen Bedürfnissen konkurrieren.

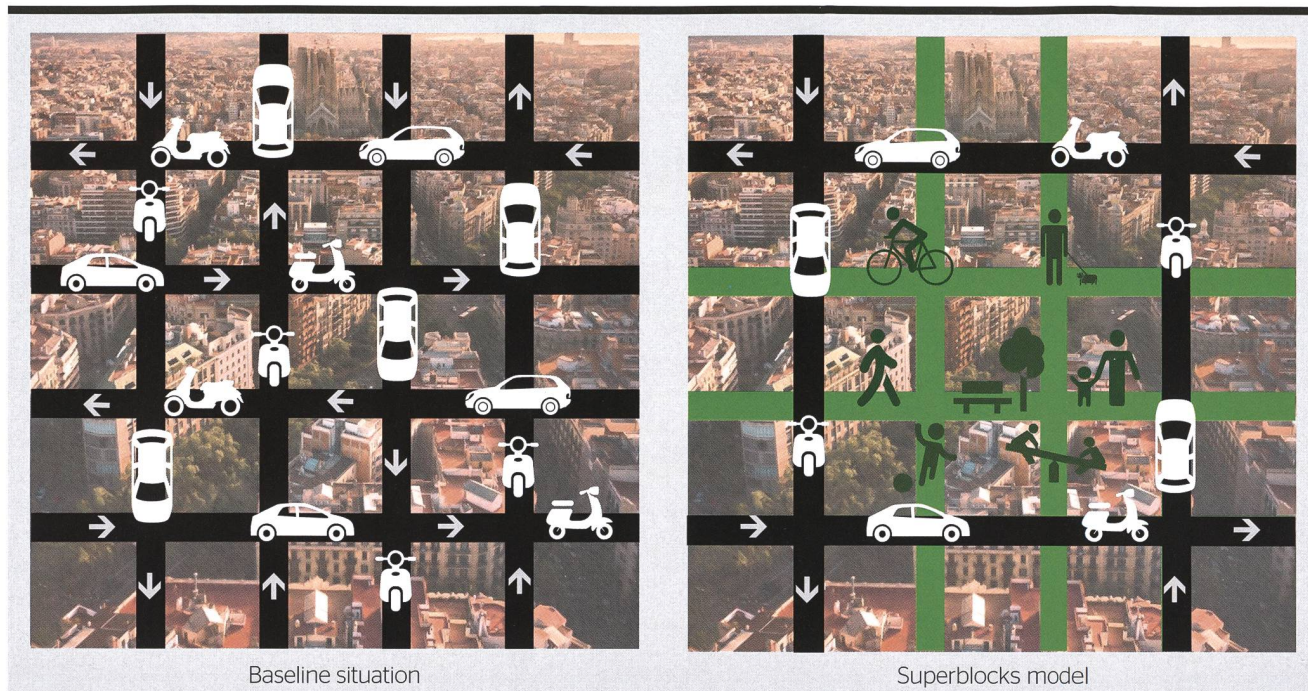
«Wir Verkehrsplaner haben bislang leider darin versagt, attraktive Alternativen zu entwickeln, um die Leute von einer Abkehr vom Besitzauto zu überzeugen», sagt

Des autoroutes et des trains vides, des pistes cyclables et des parcours de jogging en pleine effervescence – les mesures de confinement prises dès le printemps 2020 aux quatre coins du monde ont tout d'un coup bouleversé nos habitudes en matière de mobilité. Il a suffi de quelques semaines pour que de nouvelles pistes cyclables voient le jour dans les centres de Milan, de Londres et de Paris afin de soulager les transports publics et réduire le risque de transmission de la Covid-19. En septembre dernier, la maire de Paris, Anne Hidalgo, a annoncé que 50 km de routes qui avaient été temporairement retirés aux automobilistes lors du confinement seraient désormais attribués de manière permanente aux cyclistes. La rue de Rivoli, entre la Bastille et la place de la Concorde, sur laquelle la circulation était très intense, est désormais une voie cyclable rapide à plusieurs voies. Et les Champs-Élysées seront eux aussi bientôt réaménagés, avec deux fois moins de place qu'auparavant pour les voitures.

Anne Hidalgo, que les médias français ont déjà qualifiée de «maire anti-voitures», est entrée en fonction en 2014 en promettant de transformer Paris, ville où la circulation est un vrai fléau, en une ville cyclable. Dans les années à venir, la moitié des 140 000 places de stationnement y seront supprimées au profit des cyclistes et d'un plus grand nombre d'espaces verts. L'objectif consiste à transformer Paris en une «ville à 15 minutes». Tous les éléments importants de la vie quotidienne – achats, services liés à la santé, éducation, contacts sociaux, travail et loisirs – doivent être accessibles en un quart d'heure à pied ou à vélo. Anne Hidalgo est convaincue que les Parisiens se passeraient volontiers de la circulation et lui préféreraient de la mobilité et un meilleur accès aux services urbains importants. L'utilité d'un déplacement, perçue au niveau individuel, serait alors le facteur déterminant et non le nombre de kilomètres parcourus.

Renoncer à la voiture privée

Aujourd'hui, environ un cinquième des émissions mondiales de CO₂ est imputable au secteur des transports, dont 75 % sont à mettre au compte du trafic routier. Et contrairement à ce qu'il se passe dans les domaines du logement, de l'industrie et de l'approvisionnement en énergie, les émissions de gaz à effet de serre continuent d'augmenter dans ce secteur. Promouvoir l'électromobilité, comme le font de nombreux gouvernements, est donc judicieux au vu de la crise climatique, pour autant que le mix d'électricité disponible soit adéquat. Mais si les voitures neuves continuent à afficher un poids de 1,7 t et une puissance de 179 ch, tout en restant inutilisées 23 h/jour pour transporter ensuite une personne et demie, conformément à la moyenne actuelle en Suisse, l'automobile reste extrêmement inefficace pour assurer la mobilité. Sans compter que les voitures électriques, elles aussi, sont à l'origine de beaucoup d'émissions lors de leur fabri-



In Barcelona werden Superblocks eingeführt, die neun Blöcke zusammenfassen. Es entstehen damit Areale ohne Durchgangsverkehr, die Ruhe bieten und Begegnungen ermöglichen. Anwohner und Lieferdienste können mit 10 km/h in den Superblocks fahren.

Barcelone met en place des superblocs comprenant chacun neuf blocs. Ceci permet de créer des zones dépourvues de circulation de transit, privilégiant ainsi la tranquillité et les rencontres. Les résidents et les services de livraison sont autorisés à y rouler à 10 km/h.

Thomas Sauter-Servaes, Professor und Leiter des Studiengangs Verkehrssysteme an der ZHAW. Der Traum von uneingeschränkter Mobilität hat dazu geführt, dass heute 1,3 Milliarden Autos weltweit in Betrieb sind; davon alleine in Europa rund 300 Millionen. Städte wurden seit Beginn des 20. Jahrhunderts nach den Bedürfnissen von Autofahrenden geplant und die Strasseninfrastruktur stetig erweitert. Laut Daten der OECD verschlangen Transportinfrastrukturen, allen voran Autostrassen, im Jahr 2006 in Städten zwischen 25 bis 40% des öffentlichen Raums.

Städteallianz als Treiber nachhaltiger Mobilität

Viele Städte haben mittlerweile verstanden, dass Mobilität komplett neu gedacht und konsequent dekarbonisiert werden muss, um das Ziel des Pariser Abkommens zu erreichen und die globale Erhitzung auf 1,5 bis 2°C im Vergleich zum vorindustriellen Zeitalter zu beschränken. Sie haben sich in der Vereinigung «C40 Cities» zusammengeschlossen, um Erfahrungen auszutauschen und Massnahmen gegen die Klimakrise zu treffen, die über die Versprechen ihrer nationalen Regierungen hinausreichen. Ihr Hebel ist riesig: Heute leben 55% der Menschheit in Städten; bis 2050 werden es beinahe 70% sein.

Paris ist bei Weitem nicht die einzige Stadt, die dem «Besitzauto» den Kampf angesagt hat und Mobilität von Seiten der Städteplanung her neu denkt. Auch Barcelona

cation, provoquent aussi des accidents, nécessitent des parkings et des stations de recharge, et se trouvent en concurrence avec d'autres besoins dans l'espace public.

« En tant que planificateurs de transport, nous n'avons malheureusement pas réussi jusqu'à présent à développer des alternatives suffisamment attrayantes pour convaincre les gens de renoncer à une voiture privée », déclare Thomas Sauter-Servaes, professeur et responsable de la filière Systèmes de transport à la ZHAW (Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften). Le rêve d'une mobilité sans limites a conduit, selon les chiffres actuels, à la circulation de 1,3 milliard de voitures à l'échelle globale, dont environ 300 millions rien qu'en Europe. Depuis le début du XX^e siècle, les villes ont été planifiées pour répondre aux besoins des automobilistes et les infrastructures routières ont été constamment développées. Selon les données de l'OCDE (Organisation de coopération et de développement économiques), en 2006, les infrastructures de transport, en particulier les routes, occupaient entre 25 et 40% de l'espace public dans les villes.

Alliance des villes en tant que moteur de la mobilité durable

De nombreuses villes ont désormais compris que la mobilité devait être complètement repensée et systématiquement décarbonisée pour atteindre l'objectif de l'accord de Paris et limiter le réchauffement global à 1,5 à 2°C par rap-

hat mit seinen «Superblocks» international für Aufsehen gesorgt. Neun Häuserblöcke werden planerisch zu einem Superblock zusammengefasst, um die Strassen dazwischen zu begrünen und sie für Fussgänger und Velofahrer aufzuwerten. Für den Durchgangsverkehr werden die Superblocks gesperrt. Anwohner, Gewerbe und die Müllabfuhr müssen darin eine Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h respektieren. Die Bürgermeisterin Ada Colau hat im November angekündigt, dass das Konzept auf das gesamte Stadtzentrum ausgeweitet wird. Kopenhagen wiederum hat sich einen Namen als velofreundlichste Stadt der Welt gemacht, indem das Fahrrad in der Planung Priorität gegenüber dem Auto hat. 45% der Stadtbewohner pendeln schon heute mit dem Velo zur Arbeit, Uni oder Schule.

Die Mobilität der Zukunft ist geteilt

«Die Elektrifizierung der Mobilität ist ein wichtiger Baustein», sagt Sauter-Servaes. «Aber sie muss zusammengehen mit Mikromobilität, Sharing-Angeboten und einer Abkehr vom Besitzauto.» Genau dies verspricht das Konzept «Mobility as a Service» (MaaS). Manche umschreiben MaaS als das Netflix der Stadtmobilität – weg vom physischen Besitz und hin zur digital vermittelten Nutzung. Das Unternehmen «MaaS Global» aus Helsinki gehört zu den Vorreitern und zeigt mit seiner App «Whim», wie die urbane Mobilität der Zukunft organisiert sein könnte. Mit einem All-inclusive-Package für rund 500 € pro Monat haben Nutzer über die App Zugang zum öffentlichen Verkehr, zu Bike-Sharing-Angeboten, Taxidiensten und Mietautos. Sie können sich jederzeit spontan für ein Transportmittel entscheiden, ohne dafür Billette zu lösen oder Mitgliedschaften bei Autovermietungen einzugehen. Und wer am Wochenende zum Skifahren in die Berge fahren will, hat weiterhin Zugang zu einem Privatfahrzeug – gegen Aufpreis sogar zu einem Sportwagen oder einer Limousine. Mittlerweile gibt es «Whim» für Helsinki, Turku, Antwerpen, Birmingham und Wien. Das erklärte Ziel des Unternehmens: Bis 2030 eine Million Autos durch ein Whim-Abo zu ersetzen.

Für Jörg Beckmann, Direktor der «Mobilitätsakademie» des TCS, sind solche Angebote zukunftsweisend. Auch er glaubt, dass die Hegemonie des Privatautos gebrochen ist und eine «Deprivatisierung» des Verkehrs dringend nötig ist: «Die Zeit der klassischen Autohersteller ist vorbei. Auch diese positionieren sich immer stärker als Mobilitätsdienstleister.» Dieser Trend zeigt sich selbst bei Beckmanns Arbeitgeber TCS, der sich nicht mehr als Autoklub, sondern als Mobilitätsklub versteht. Mittlerweile betreibt er auch ein Netz-

port à l'ère préindustrielle. Elles se sont associées au sein de l'organisation «C40 Cities» afin de partager leurs expériences et prendre des mesures face à la crise climatique, qui vont au-delà des promesses de leurs gouvernements nationaux. Leur influence est énorme : aujourd'hui, 55 % de l'humanité vit dans des villes ; en 2050, ce sera près de 70 %.

Paris n'est de loin pas la seule ville à avoir déclaré la guerre à la voiture privée et à repenser la mobilité du point de vue de l'urbanisme. Barcelone a également fait sensation au niveau international avec ses «superblocs». Dans sa planification urbaine, neuf blocs de maisons sont regroupés dans un superbloc afin de rendre les rues intermédiaires plus vertes et de les revaloriser pour les piétons et les cyclistes. Ces superblocs sont interdits à la circulation de transit. Les résidents, les entreprises et les éboueurs doivent y respecter une limite de vitesse de 10 km/h. La maire, Ada Colau, a annoncé en novembre que ce concept serait étendu à tout le centre-ville. Copenhague, pour sa part, s'est fait un nom en tant que ville la plus favorable au vélo au monde en donnant, dans sa planification, la priorité au vélo plutôt qu'à la voiture. 45 % de ses habitants se rendent déjà à vélo au travail, à l'université ou à l'école.

La mobilité du futur sera partagée

«L'électrification de la mobilité constitue un élément important», explique Thomas Sauter-Servaes. «Mais elle doit aller de pair avec la micromobilité, la mobilité partagée et l'abandon de la voiture privée.» C'est exactement ce

que propose le concept «Mobility as a Service» (MaaS). Certains décrivent le MaaS comme le Netflix de la mobilité urbaine – adieu la propriété physique et bienvenue à l'utilisation partagée organisée par le biais du numérique. L'entreprise «MaaS Global», située à Helsinki, fait partie des pionniers du domaine et montre avec son application «Whim» comment la mobilité urbaine du futur pourrait être organisée. Avec un forfait tout compris pour environ 500 EUR par mois, les utilisateurs ont accès, via l'application, aux transports publics, aux offres de vélos en libre-service, aux services de taxi et aux voitures de location. Ils peuvent choisir spontanément un moyen de transport à tout moment, sans avoir à acheter de billets ou à adhérer à des sociétés de location de voitures. Et ceux qui veulent aller skier à la montagne le week-end ont toujours accès à un véhicule privé, et même à une voiture de sport ou à une limousine moyennant un

supplément. Whim est désormais disponible à Helsinki, Turku, Anvers, Birmingham et Vienne. L'objectif de l'entreprise : remplacer un million de voitures par un abonnement à Whim d'ici 2030.

«Die Elektrifizierung der Mobilität ist ein wichtiger Baustein, aber sie muss zusammengehen mit Mikromobilität, Sharing-Angeboten und einer Abkehr vom Besitzauto.»

«L'électrification de la mobilité constitue un élément important, mais elle doit aller de pair avec la micromobilité, la mobilité partagée et l'abandon de la voiture privée.»

Thomas Sauter-Servaes

werk mit 350 Miet-Cargobikes und installiert E-Auto-Heimladestationen. «Mit der Elektrifizierung des Verkehrs kommt auch die Digitalisierung», sagt Beckmann, wobei mit einem «Smartphone auf Rädern», das ständig Daten zu den Mobilitätsgewohnheiten der Nutzer sammelt und diese mit anderen Geräten teilt, komplett neue Anwendungen und Dienstleistungen möglich würden.

MaaS in der Schweiz noch in Kinderschuhen

MaaS könnte auch in der Schweiz einen wichtigen Beitrag für einen effizienteren und nachhaltigeren Stadtverkehr leisten. Dies zeigt eine Studie von ETH-Professor Kay Axhausen. Sein Team hat ein MaaS-System für die Stadt Zürich simuliert und dabei gezeigt, dass der Energieverbrauch für ein bestimmtes Mobilitätsniveau durch geschickte Vernetzung von Autos, ÖV, Velos und Fusswegen um einen Viertel reduziert werden könnte. Zudem konnte die allgemeine Effizienz des Verkehrssystems um 11% erhöht werden, wenn der ÖV in leicht besiedelten Gebieten durch Sharing-Angebote substituiert wurde. Laut Sauter-Servaes steckt die Schweiz punkto MaaS aber noch in den Kinderschuhen. «Wohl gerade weil die Schweiz das beste ÖV-System der Welt hat – und damit eigentlich eine ideale Grundlage für ein attraktives MaaS-System –, ruhen sich die Städte derzeit noch auf ihren Lorbeeren aus.»

Zudem steht noch nicht fest, welche Akteure in Zukunft bei der digitalisierten Bündelung und Vernetzung von Mobilitätsangeboten federführend sein werden. Sind es grosse Verkehrsunternehmen wie die SBB? Oder die heutigen Autobauer? Sind es Plattformanbieter wie Uber, Google oder Apple, die über technologisches Know-how und enorme Datenmengen zu den Mobilitätsmustern ihrer Kunden verfügen? Oder sind es am Ende doch die Städte, die ein verkehrspolitisches Mandat haben und für die Bereitstellung von öffentlichen Verkehrsinfrastrukturen verantwortlich sind? Absehbar ist aber heute schon: MaaS wird zum Zukunftsmarkt. Das Tech-Marktforschungsinstitut «Emergen Research» schätzt dessen Volumen bis 2027 auf 520 Mia. US \$.

Das selbstfahrende Auto als Treiber

Die hohen Erwartungen punkto Effizienzgewinne durch MaaS werden vom Trend zur Automatisierung des Verkehrs befeuert. Der «unmittelbar bevorstehende» Durchbruch des selbstfahrenden Autos, wie er von der Industrie bereits mehrmals verkündet wurde, lässt jedoch weiter auf sich warten. Und die Pandemie wird diesen weiter hinauszögern. Unternehmen wie Waymo, Uber, Cruise und Lyft mussten ihre Testprojekte aus Sicherheitsgründen unterbrechen oder in den digitalen Raum verlagern und können

Pour Jörg Beckmann, directeur de l'Académie de la mobilité du TCS, de telles offres sont prometteuses. Il estime lui aussi que l'hégémonie de la voiture privée touche à sa fin et qu'une «déprivatisation» des transports est nécessaire de toute urgence: «Le temps des constructeurs de voitures classiques est révolu. Eux aussi se positionnent de plus en plus en tant que prestataires de services de mobilité.» Cette tendance se manifeste même chez l'employeur de Jörg Beckmann, le TCS, qui ne se considère plus comme un club automobile mais comme un club de mobilité. Celui-ci exploite désormais aussi un réseau de 350 vélos cargos de location et installe des stations de recharge pour voitures électriques. «L'électrification des transports va de pair avec la numérisation», explique Jörg Beckmann, ajoutant que de toutes nouvelles applications et prestations seraient possibles avec un «smartphone sur roues» qui collecterait en permanence des données sur les habitudes des utilisateurs en matière de mobilité et les partagerait avec d'autres appareils.

Le MaaS en est encore à ses débuts en Suisse

En Suisse aussi, le MaaS pourrait apporter une contribution importante à l'élaboration de transports urbains plus efficaces et plus durables. C'est ce que montre une étude

du professeur Kay Axhausen de l'ETHZ. Son équipe a simulé un système MaaS pour la ville de Zurich et montré que la consommation d'énergie pour un niveau donné de mobilité pouvait être réduite d'un quart grâce à une mise en réseau intelligente des voitures, des transports publics, des vélos et des chemins effectués à pied. En outre, l'efficacité globale du système de transport pourrait être accrue de 11% si les transports publics étaient remplacés par des offres de mobilité partagée dans les zones peu peuplées. Toutefois, selon Thomas Sauter-Servaes, en ce qui concerne le MaaS, la Suisse n'en est qu'à ses débuts. «C'est probablement justement parce que la Suisse dispose du meilleur système de transports publics

au monde – et donc d'une base idéale pour un système MaaS attractif – que les villes se reposent actuellement encore sur leurs lauriers.»

En outre, on ne sait pas encore quels acteurs se trouveront à l'avenir parmi les chefs de file du regroupement et de la mise en réseau numérisés des offres de mobilité. S'agira-t-il de grandes entreprises de transport comme les CFF? Ou les constructeurs automobiles actuels? Ou alors, s'agira-t-il de fournisseurs de plateformes tels qu'Uber, Google ou Apple, qui disposent d'un savoir-faire technologique et d'énormes quantités de données sur les habitudes de leurs clients en matière de mobilité? Ou est-ce que ce seront finalement tout de même les villes, qui bénéficieront d'un mandat en matière de politique des transports et qui sont responsables de la mise à disposition d'in-

«Mit der Elektrifizierung des Verkehrs kommt auch die Digitalisierung. Das ermöglicht komplett neue Anwendungen und Dienstleistungen.»

«L'électrification des transports va de pair avec la numérisation, ce qui ouvre la voie à de toutes nouvelles applications et prestations.»

Jörg Beckmann

derzeit keine oder nur bedingt gültige Daten für die Weiterentwicklung sammeln. Der Thinktank «Zukunftsinstitut» prognostizierte kürzlich, dass sich die Coronakrise «signifikant negativ auf die Einführung dieser Technologie auswirken wird».

Sauter-Servaes ist trotzdem überzeugt, dass die Automatisierung kommen wird, die Frage sei lediglich wann. Er mahnt Städte dazu, sich schon heute darauf vorzubereiten: «Die Automatisierung wird ein <game changer> für alles! Dadurch werden komplett neue Segmente der Gesellschaft mobil.» Eine 90-jährige Oma könnte nun mit dem selbstfahrenden Auto ihre Enkel besuchen; ein fünfjähriger Knopf aus gutem Haus täglich in den Kindergarten pendeln. Die Folgen: Ein starker Mobilitätswachstum und viele Leerfahrten. «Autonome, elektrifizierte Fahrzeuge könnten dermassen zugänglich und günstig werden, dass sie den ÖV, das Fahrrad und die Fusswege konkurrenzieren», befürchtet Sauter-Servaes. Deshalb ist der Mobilitätsforscher überzeugt, dass Konzepte wie die «15-Minuten-Stadt» in Paris oder die «Superblocks» in Barcelona in die richtige Richtung zielen. «Wir brauchen keine <technology fixes>, sondern ein <grand design>; also eine umfassende Planung zugunsten eines neuen Umgangs mit Mobilität und öffentlichem Raum.»



Autor | Auteur

Samuel Schlaefli ist freischaffender Journalist und Redaktor.

Samuel Schlaefli est journaliste indépendant et rédacteur.

→ Werkraum Warteck, 4058 Basel

→ text@samuelschlaefli.ch

frastructures de transport public? Mais une chose est déjà sûre aujourd'hui: le MaaS deviendra un marché d'avenir. L'institut d'études de marché «Emergen Research» estime que son volume atteindra 520 mia. USD d'ici à 2027.

La voiture autonome en tant que moteur

Les attentes élevées en termes de gains d'efficacité relatifs au MaaS sont stimulées par la tendance vers une automatisation du trafic. Toutefois, la percée «imminente» de la voiture autonome, annoncée par l'industrie à plusieurs reprises, continue à se faire attendre. Et la pandémie va encore la retarder. Des entreprises telles que Waymo, Uber, Cruise et Lyft ont dû interrompre leurs projets d'essais pour des raisons de sécurité ou les déplacer dans la dimension numérique. Elles ne sont en outre actuellement pas en mesure de collecter de données, ou alors seulement des données partiellement valables, en vue de la suite de leurs développements. Le groupe de réflexion «Zukunftsinstitut» a récemment prédit que la crise liée au coronavirus «aura un impact négatif non négligeable sur la mise en œuvre de cette technologie».

Néanmoins, Thomas Sauter-Servaes est convaincu que l'automatisation viendra, la seule question est de savoir quand. Il invite les villes à s'y préparer dès aujourd'hui: «L'automatisation va tout chambouler! Elle rendra mobiles de tout nouveaux segments de la société.» Une grand-maman de 90 ans pourrait dès lors utiliser une voiture autonome pour rendre visite à ses petits-enfants; un petit de cinq ans de bonne famille pourrait faire la navette tous les jours jusqu'à l'école maternelle. Les conséquences: une forte augmentation de la mobilité et beaucoup de voyages à vide. «Les véhicules électriques autonomes pourraient devenir si accessibles et bon marché qu'ils pourraient concurrencer les transports publics, le vélo et les trajets effectués à pied», craint Thomas Sauter-Servaes. C'est pourquoi ce chercheur en mobilité est convaincu que les concepts comme la «ville à 15 minutes» à Paris ou les «superblocks» à Barcelone vont dans la bonne direction. «Nous n'avons pas besoin de <solutions technologiques>, mais plutôt d'un <grand concept>, c'est-à-dire d'une planification globale en faveur d'une nouvelle façon d'aborder la mobilité et l'espace public.»