

**Dino Graf**Präsident von e'mobile und
Leiter Group Communication
von AmagPrésident d'e'mobile
et chef du département
Group Communication d'Amag

Wohin geht die Reise?

Bulletin: Wie sieht für Sie eine nachhaltige Mobilität aus?

Dino Graf: Nachhaltige Mobilität deckt die Bedürfnisse verschiedener Zielgruppen ab: die der Nutzer, die der Betroffenen und die der Umwelt, und geht sorgfältig mit den verfügbaren Ressourcen um. Dabei kann nachhaltige Mobilität vielfältig sein: das Velo, der Bus, die Bahn, das Auto oder für Güter der Liefer- und Lastwagen.

Wann kommt das sogenannte autonome Fahren?

Kommt drauf an, wie man «autonom» definiert. Schon in den kommenden fünf Jahren werden wir Autos auf unseren Strassen haben, die gewisse Aufgaben «autonom» übernehmen können und werden, z.B. die Fahrt auf der Autobahn im Kolonnenverkehr – sofern die Gesetzgebung dies auch zulässt. Wenn die Frage aber daraufhinzielt, wann ein Auto komplett und unter allen Bedingungen selbstständig fährt und es keinen Fahrer mehr braucht, der schnell eingreifen muss, dann wird dies noch deutlich länger, Jahrzehnte dauern. Zu unterschiedlich sind die Anforderungen an ein autonomes Fahrzeug: Wetter, andere Verkehrsteilnehmer etc. Wer heute ein Fahrzeug mit Abstandssensoren fährt, weiss, was ich meine, wenn er oder sie im Schnee unterwegs ist. Dann funktionieren Basiskomponenten wie die Sensoren nicht mehr. Die Konsequenz für ein autonomes Fahrzeug: Dann bliebe man «automatisch autonom» stehen – fertig.

Hat es auch Raum für wasserstoffbetriebene Personewagen auf dem Markt?

Das wird der Markt zeigen. Doch aktuell, kurz- und mittelfristig glaube ich nicht, dass sich der wasserstoffbetriebene PW durchsetzen wird. Dazu ist die Energiebilanz in der Gesamtbetrachtung zu schlecht und die batteriebetriebenen Elektrofahrzeuge interessanter – auch wenn beide Technologien eine eigene, neue Infrastruktur brauchen. Neben dem BEV wird sich tendenziell eher der synthetische Treibstoff als CO₂-neutraler Ersatz für Benzin und Diesel durchsetzen. Mit dem Vorteil, dass die bisherige Infrastruktur weiter genutzt und auch der bestehende Fuhrpark CO₂-neutral betrieben werden kann.

INTERVIEW: RADOMÍR NOVOTNÝ

Où l'avenir nous mènera-t-il?

Bulletin: Selon vous, à quoi doit ressembler la mobilité pour être durable?

Dino Graf: La mobilité durable doit couvrir les besoins de différents groupes cibles – ceux des utilisateurs, ceux des personnes concernées et ceux de l'environnement – tout en faisant attention aux ressources disponibles. Pour ce faire, elle peut se décliner sous différentes formes: le vélo, le bus, le train, la voiture ou, pour les marchandises, la fourgonnette et le camion.

À quand la conduite dite autonome?

Cela dépend de la définition donnée au terme « autonome ». Au cours des cinq prochaines années, nous aurons déjà sur nos routes des voitures qui pourront prendre en charge – et qui le feront – certaines tâches « de manière autonome », par exemple la conduite en colonne sur l'autoroute, à condition que la législation le permette aussi. Mais si la question consiste à savoir quand une voiture sera capable de rouler de manière totalement autonome, quelles que soient les conditions, et ce, sans avoir besoin de conducteur prêt à intervenir rapidement, alors cela prendra beaucoup plus de temps, des décennies. Les exigences requises pour un véhicule autonome sont trop diverses: prise en considération de la météo, des autres usagers de la route, etc. Quiconque conduit aujourd'hui un véhicule équipé de capteurs de distance sait ce que je veux dire lorsqu'il conduit sur une route enneigée. Les composants de base tels que les capteurs ne fonctionnent alors plus. La conséquence pour un véhicule autonome: il resterait alors « automatiquement et de manière autonome » sur place, point.

Y a-t-il également de la place pour les voitures particulières à hydrogène sur le marché?

C'est le marché qui le montrera. Mais pour l'instant, à court et moyen terme, je ne crois pas que les voitures de tourisme à hydrogène vont s'imposer. Le bilan énergétique n'est, dans son ensemble, pas assez élevé pour cela et les véhicules électriques à batterie sont plus intéressants – même si les deux technologies ont chacune besoin de leur propre nouvelle infrastructure. Outre les véhicules électriques à batterie, ce sera plutôt le carburant synthétique, en tant que substitut neutre en CO₂ de l'essence et du diesel, qui aura tendance à s'imposer. Avec l'avantage que l'infrastructure actuelle peut continuer à être utilisée et que le parc de véhicules existant peut lui aussi être exploité de manière neutre en CO₂.