

# NGIN MOBILITY

Ausgabe 1/2018  
12,50 Euro

## WAS UNS MORGEN BEWEGT



### **E-BUSSE**

Deutschland muss  
von China lernen

### **SHARING**

Volkswagen startet  
die Aufholjagd

### **BLOCKCHAIN**

Warum die U-Bahn bald  
uns allen gehören könnte



ISSN 1611-0111  
12,50 EURO

# ERSTMAL WIRD'S NICHT BESSER

E-Autos und Sharing sollen unsere Mobilitätsprobleme lösen. Doch sie könnten die Probleme erst verschärfen. Wir brauchen mehr Visionen, fordert der Philosoph Christian Uhle



Christian Uhle hat an der Schnittstelle von Technikphilosophie und Klimaethik geforscht

ALEXANDER HOFFMANN

Es ist Sommer. Zahlreiche Außentische laden dazu ein, den Tag mit einem Glas Wein ausklingen zu lassen. Bei aller Vielfalt haben die Bars eines gemeinsam: Im Kerzenschein blicken wir von dort auf Autos, parkende und fahrende. In solchen Momenten entsteht der Eindruck, Autos seien allgegenwärtig. Und tatsächlich lässt sich das durch Zahlen belegen: Im Jahr 2016 wurden 3,4 Millionen Neuzulassungen von Pkw verzeichnet, der Gesamtbestand erhöhte sich auf 45,8 Millionen. Bei aller heraufbeschworener Disruption: Dem Auto ging es nie besser. Das hat seinen Preis. Gegenüber öffentlichem Verkehr oder dem Fahrrad sind Platzbedarf und ökologischer Fußabdruck immens. Hinzu kommen Tausende Verkehrstote jährlich. Diese Zusammenhänge sind bekannt, die aktuell diskutierten Lösungsansätze jedoch zumeist unzureichend. Ein Blick auf Zukunftsvisionen zeigt, wie wenig Wille herrscht, Verkehr grundlegend neu zu denken. Weiterhin steht das Automobil im Mittelpunkt – nur eben in selbstfahrender und elektrischer Version. In aufwändig produzierten Werbefilmen lassen sich entspannte Menschen von Roboter-Taxis abholen und durch von Pflanzen gesäumte Straßen kutschieren.

Eine Neuauflage des Automobils soll so die Probleme lösen, die es selbst erst geschaffen hat. Der Glaube an einen solchen „Technofix“, bei dem Probleme einer Technologie durch eine Weiterentwicklung derselben gelöst werden sollen, erweist sich jedoch als fragwürdig: Es ist keineswegs ausgemacht, dass die neuen Mobilitätsdienstleistungen zu weniger Pkw auf der Straße führen. Denn wenn der motorisierte Individualverkehr durch Carsharing, autonome Autos oder durch günstige Fahrdienste wie Uber immer attraktiver gemacht wird, könnten Menschen nicht nur auf die Anschaffung privater Autos verzichten – wie deren Befürworter argumentieren –, sondern unterm Strich dazu führen, dass Pkw häufiger als zuvor genutzt werden. Denken wir die Entwicklung mal nach vorne: In vielen Bereichen digitaler Dienstleistungen haben sich irgendwann Flatrate-Tarife durchgesetzt. Und mit Monatskarten und Co. sind Abos im Verkehr ohnehin etabliert. Wenn nun irgendwann eine dichte Flotte selbstfahrender Taxis durch die Stadt rollt und die Nutzung per Flatrate erfolgt, wer wird dann noch Fahrrad, Busse oder U-Bahnen benutzen?

Doch selbst ohne Flatrates besteht die deutliche Gefahr, dass Bündelungsgrade in Städten weiter sinken und stattdessen die Menge fahrender Vehikel zu Lasten des öffentlichen Nahverkehrs weiter steigt. Dann würden die neuen Services unsere Situation also verschlimmbessern: Es würden zwar weniger Autos am Straßenrand herumstehen, aber viel mehr Fahrzeuge als heute über den Asphalt rollen. Und wir hätten unsere Gesellschaft wieder ein Stückchen atomisiert, wenn wir anderen Menschen weniger über den Weg laufen und uns stattdessen in smarten Kapseln voneinander abschirmen. Erst eine Reduzierung auch der fahrenden Autos wird es erlauben, ehemalige Parkstreifen nicht für neue Fahrspu-

ren zu nutzen, sondern für grüne, lebendige Straßen, in denen Kinder weniger Gefahren ausgesetzt sind, in denen Lärm minimiert wird, Arbeitnehmer sich auf ausgebauten Fahrradwegen gesund halten und die Nachfrage nach Kleinbussen so groß ist, dass ein engmaschiges Netz profitabel wird. Der Schlüssel zu einer echten Verkehrswende wird daher kein technisch hochgerüstetes Automobil sein, sondern die Stärkung von Fußverkehr, Fahrrad und klassischem ÖPNV. Das klingt langweiliger als futuristische Visionen rund um Roboter-Taxis, ist aber der einzige Weg, um Städte tatsächlich lebenswerter zu machen. Digitale Technologien können dabei einen Beitrag leisten, zum Beispiel durch dynamische Busrouten. Dafür müssen die technischen Innovationen und neuen Geschäftsmodelle aber konsequent an der Zielvorstellung einer Verkehrswende ausgerichtet werden. Hier werden soziale, strukturelle und regulatorische Innovationen entscheidend sein.

Ein solcher Umbau des Verkehrssystems würde wesentlich mehr Mut für Veränderung erfordern als das blinde Vertrauen auf neue Technologien. Denn wir müssten den konservativen Wunsch aufgeben, alles beim Alten zu belassen und uns auch in 20 Jahren noch allein in Metallkisten durch die Stadt zu bewegen. Warum wagen wir einen solchen Wandel nicht? Die aktuell kursierenden Zukunftsvisionen sind bei näherem Hinsehen deshalb reichlich unvisionär, weil lediglich Technologien ins Zentrum gestellt werden. Neue Entwürfe für die Gesellschaft werden kaum diskutiert. Stattdessen blockieren festgefahrene Vorstellungen in unseren Köpfen den Wandel stärker als es äußere Hürden je könnten.

Emotional besetzte Leitbilder hemmen echte Disruption, sie bilden eine Folie der Kontinuität, vor welcher sich Wandel nur oberflächlich vollzieht und neue Ansätze in alte Ideen übersetzt werden.

Im Kontext Mobilität blockiert uns vor allem das Leitbild des beschleunigungsstarken, privaten Automobils als Vehikel des modernen Leistungssubjekts. Auch vermeintlich innovative Pkw wie die von Tesla folgen dieser alten Idee und

versprechen als Verlängerung des eigenen Körpers Erfahrungen unaufhaltsamer Weltaneignung. Gleichzeitig wird das überforderte, fragile und vereinzelte moderne Subjekt im Inneren des Autos von der Außenwelt abgeschirmt und geschützt.

Weil Kritik am Auto in all seiner Symbolkraft auch Angriff auf bisher stabile Identitäten bedeutet, wäre eine Verkehrswende weg vom Automobil ein zutiefst visionärer und politischer Akt. Um für einen solchen Wandel zu überzeugen, braucht es mehr als rationale Überlegungen. Wir müssen auch emotionale und bildliche Zukunftsvisionen entwerfen. Sie müssen alternative Leitbilder des sich bewegenden Menschen attraktiv machen: Eines Menschen, der die Welt spüren möchte, anstatt durch sie hindurchzurasen, eines Menschen, der sich nicht durch die Kraft eines Motors oder Medienberieselung im selbstfahrenden Auto lebendig fühlen möchte, sondern durch den Wind beim Radfahren.

**„WIR BRAUCHEN MEHR ALS DIE BLOSSE REPRODUKTION ALTER DENKMUSTER DURCH NEUE TECHNOLOGIEN“**

CHRISTIAN UHLE