

# Ein Auto ist ein Auto ist ein Auto?

## Warum die Welt auch morgen eine automobiler bleibt

Dr. Jörg Beckmann, Direktor der Mobilitätsakademie

Bis vor nicht allzu langer Zeit war die Welt des Verkehrs noch in Ordnung. Wir fanden uns in ihr zurecht, weil wir wussten, wer wir waren – Autofahrer, Fussgeher, Radler oder ÖV-Nutzer, eben. Die Verkehrspolitik und Verbandslandschaft boten klare Orientierungshilfen: man/frau war entweder für den privaten Individualverkehr oder für den kollektiven öffentlichen Verkehr. Oder etwas pointierter eben – für oder gegen das Auto. Für die einen war klar, dass sich das Auto, genau wie das kapitalistische System, das es hervorgebracht hat, alsbald selber abschafft. Für die anderen war es das Beste aller Verkehrsmittel, dessen Umwelt- und Sicherheitskosten durch seinen gesellschaftlichen und individuellen Nutzen mehr als nur kompensiert wurden. Ein klassischer Konflikt mit klaren Zuordnungen, typisch für die modernen Gesellschaftsformen des 20. Jahrhundert.

Seit einigen Jahren jedoch brechen diese alten Fronten nun auf und ein neues, anderes Automobil betritt die verkehrspolitische Bühne. Die Epoche, in der der Personenwagen wie kaum eine andere Technik die Menschen polarisierte, geht zu Ende und wir werden heute Zeugen vom Abgang des klassischen Automobils.

Markiert wird dieser Abschied vom „bösen Boliden“ durch den Einzug des Elektroantriebs, dessen eindeutige Umweltvorteile aus dem vermeintlichen Saulus morgen ein Paulus werden lassen. Mit dem Elektroauto, das leiser, schadstoffärmer und energieeffizienter daherkommt als sein verbrennungsmotorischer Vorgänger, bricht auch das Fundament der klassischen Autokritik. Der wichtigste Abbruchhelfer ist dabei die anstehende Energiewende, die selbst die letzte Bastion der Anti-Auto-Bewegung bröckeln lässt – den Treibhauseffekt. Angetrieben aus nachhaltigen und erneuerbaren Energien bewegt das Elektroauto genau so effizient und klimafreundlich seine Passagiere, wie es der öffentliche Verkehr für sich bislang in Anspruch genommen hat.

Der Eintritt des elektrischen Antriebs ist jedoch nur ein, wenngleich zentraler Aspekt einer umfassenden Transformation unserer Alltagsmobilität. Er wird begleitet durch weitreichende soziale und technische Innovationen, die es dem Auto erlauben, sich ein weiteres Mal neu zu erfinden und seine gesellschaftliche Bedeutung weiter zu festigen. Ein Ende des automobilen Siegeszuges ist somit nicht in Sicht. Das Gegenteil ist der Fall – das Automobil hat seine grössten Erfolge erst noch vor sich!

## **Allmächtiges Automobil**

Kaum ein Artefakt hat in den vergangenen hundert Jahren eine ähnliche kulturelle, wirtschaftliche und politische Strahlkraft erlangt wie das motorisierte Individualfahrzeug. Seine ubiquitäre Einsatzbereitschaft im Landverkehr hat es zu einem Universalverkehrsmittel gemacht, welches in den meisten hochentwickelten Industrienationen mehr als 2/3 Drittel der Personenverkehrsleistung erbringt. Kein anderer Verkehrsträger kann heute mit einer ähnlichen Erfolgsgeschichte aufwarten.

Der Einfamilienwagen, wie Theodor Adorno das Automobil in den 60er Jahren taufte, ist aus der Alltagskultur gegenwärtiger und künftiger Gesellschaftsmodelle kaum mehr wegzudenken. Als dominantes Alltagsverkehrsverkehrsmittel wirkt es als Motor einer Siedlungsentwicklung, die zugleich Resultat und Voraussetzung einer stabilen Massenautomobilisierung ist. Als Fetisch schafft es eine globale Wertewelt, in der es nicht nur als Verkehrsmittel wahrgenommen wird, sondern als individuelles Identifikations- und Distinktionsmittel einen sozialen Klebstoff liefert, der Unter- und Oberklasse in einem weltumspannenden Autokult vereint.

In fast allen Industrienationen ist die Produktion, Distribution und Konsumtion von Kraftfahrzeugen zu einem fundamentalen Bestandteil volkswirtschaftlicher Stabilität geworden. Mit der Autoindustrie steht und fällt die wirtschaftliche Entwicklung. In ihrem Interesse werden kolossale Konjunkturpakete geschnürt oder begraben. Sie bestimmt über die Karrieren politischer Lenker und beeinflusst arbeitsmarkt-, energie- und umweltpolitische Entscheidungen wie kaum ein anderer Wirtschaftszweig.

Der automotorisch-industrielle Komplex erstreckt sich von den Arbeitgeber- und Arbeitnehmerverbänden über Umweltorganisationen, Forschungseinrichtungen und Automobilclubs bis hin zu den Bürokratien auf lokaler, nationaler und internationaler Ebene. Kaum ein gesellschaftliches Subsystem ist von der automobilen Kulturrevolution des 21. Jahrhunderts unberührt geblieben. Die alltagsweltliche Omnipräsenz des Automobils gibt ihm eine politische Omnipotenz, der nur wenige andere Gegenwartstechniken das Wasser reichen kann. Das Auto besitzt eine Allmacht, mit der es sozio-ökonomische Prozesse in Gang zu setzen vermag, deren Erklärbarkeiten an einer rein rationalen Herangehensweise unweigerlich scheitern. Das jüngste Beispiel dafür ist die deutsche Abwrackprämie aus dem Jahre 2009, deren volkswirtschaftlicher Sinn auch zwei Jahre danach noch im Verborgenen liegt.

## **Das „Car-mäleon“**

Die Stabilität des Systems „Automobil“ liegt in seiner Fähigkeit begraben, sich stets neu zu erfinden. Dabei schöpft es seine Kraft auch aus den Gefahren für Mensch und Natur, welche mit seinen nicht-intendierten Konsequenzen entstehen. Anstatt die Grundlagen seiner gesellschaftlichen Reproduktion durch die Nichtbeachtung der kritischen ökologischen, sozialen und ökonomischen Fragen, die aus seiner Nutzung erwachsen, zu gefährden, reagiert es stets aufs Neue mit technischen, sozialen und regulatorischen Innovationen auf die ihm entgegengebrachte Kritik. Egal ob Lärm- oder Luftbelastung, Treibhausgasemissionen, Unfallgefahren, steigende Investitions- und

Betriebskosten für die Infrastrukturbereitstellung oder Kapazitätsprobleme in Agglomerationsräumen. Das System reagiert mit leiseren und schadstoffärmeren Antrieben, sinkenden CO<sub>2</sub>-Grenzwerten, Sicherheitsprogrammen, neuen Verkehrsfinanzierungsmodellen oder Nutzungsinnovationen auf seine selbstproduzierten Risiken. Das Ende eines bestehenden Automobilitätsparadigmas ist so zugleich der Beginn einer weiteren Re-automobilisierung, welche aus der vermeintlichen Risikotechnologie Personenwagen wiederum eine zukunftsfähige Mobilitätslösung werden lässt. Die ökologische Kritik am Auto wird so zum Nährboden für seine Wiedergeburt.

### **PriPoPe – der private postmaterielle Personenwagen**

Die Wertewelt des privaten Personenwagens hat in den westlichen Industrienationen gegen Ende des vergangenen Jahrhunderts stark an Homogenität verloren. Obgleich das Auto im Privatbesitz nach wie vor eng verwoben ist mit den materialistischen Wertvorstellungen einer traditionell modernen Gesellschaft, entstehen im Kontext post-moderner Gesellschaftsmodelle neue Automobilitätsbilder. Das dominante Leitbild der sogenannten „Rennreiselimousine“, mit seinem Aufruf zu einem immer „Schneller, Weiter, Grösser“, emblematisch dargestellt durch die PS-starken Ikonen aus dem Oberklassen- und Sportwagensegment, erhält nun Konkurrenz.

Spitzengeschwindigkeiten, Maximalreichweiten und Grossraumdimensionen sind kaum mehr die Merkmale, mit denen jene Nutzersegmente erreicht werden, die den Nutzwert des Automobils nicht länger an seiner sozialen Symbolik eines Luxuslabels messen. Für den post-Automobilisten muss der Wagen einfach praktisch sein, der Preis korrekt, der Unterhalt günstig und gerne auch die Nachhaltigkeit gesichert sein. Hier darf das Auto noch das sein, als was es eigentlich gedacht war – ein Transportmittel, ein Ford Model T, neu und sauber aufgelegt, ohne den „Firlelfanz“ der Oberklasse. Hauptsache, „die Kiste“ fährt!

### **Das Auto als Allmende: vom Kraft- zum Kollektivfahrzeug**

Der praktische Klein- und Mikrowagen, befreit vom Ballast des Markenkults, muss auch keineswegs mehr nur einen Besitzer haben. Am Volant des post-materiellen Personenwagens sitzt immer häufiger ein Kollektiv von umweltbewussten und kostensensiblen Fahrerinnen und Fahrern, für die der private Autobesitz ein reizloses Unterfangen ist. Wer das Auto nur selten braucht, rechnen kann und seinen sozialen Status lieber über Ayurveda-Kuren, Funktionsjacken und die eigene Urban-Gardening-Laube kommuniziert, verschenkt sein Geld nicht für die edlen Exponate internationaler Auto-Shows. Er oder Sie nutzen das Auto lieber als Allmende mit anderen Auto-TeilerInnen.

Mit dem Markterfolg der Graswurzel „Car-Sharing“ und seinem selbstorganisierten Ableger „Car-Pooling“ wird aus „Kraft durch Freude“, „Freude am Fahren“ oder „Vorsprung durch Technik“ nun „Nutzen statt Besitzen“. Der kollektive Wellnesswagen kommt anders als die private Rennreiselimousine ohne Symbolik aus und darf einfach

nur das sein, was er sein soll: ein Verkehrsmittel, das immer dann zum Tragen kommt, wenn der öffentliche Verkehr die Tür-zu-Tür-Mobilitätsnachfrage nicht bedienen und das Velo den IKEA-Einkauf nicht mehr bewältigen kann. Nur rot muss er sein!

### **Das Cloud-Car**

Dieses Kollektivfahrzeug schwebt dann oft auf einer Wolke! Anders als bei den Peer-to-Peer-Netzen der klassischen Autoteiler ist das Cloud-Car Kristallisationskern einer intermodalen Mobilität, in der das mobile Endgerät im Vordergrund steht, sondern die effiziente Befriedigung eines spezifischen Mobilitätsbedarfs unabhängig vom Verkehrsmittel. Ein „Link“ zur Mobilitätswolke reicht und der bewegte Mensch sucht sich das nächste und für seinen Wegezweck probateste Verkehrsmittel – Bahn, Bus, Leihvelo oder öffentliches Auto. Die Nutzer des Cloud-Car brauchen keine teuren Endgeräte samt Infrastruktur wie Parkplatz und überfüllte Velokeller mehr, sondern erhalten über ihre mobile „Flat-Rate“ genau den Dienst und das Produkt, der sie am einfachsten von A nach B bringt. Der Autarkieverlust wird so kompensiert durch den freien Zugang zu einem multimobilen Fuhrpark, reichlich bestückt mit individuellen und kollektiven Travel-Pods aller Art.

### **Der Automorg**

Mit der Eingliederung des Autos in die Wolke entsteht zugleich ein neuer Typus von Lenker: der Automorg. Dieser automobilen Organismus unterscheidet nicht länger zwischen fahrendem Subjekt und gefahrenem Objekt, sondern lässt das zusammen wachsen, was eigentlich schon immer eins war: das Auto und den Fahrer. Aufgegangen im neuen automobilen Organismus ist es nicht länger alleine die Fahrerin oder der Fahrer, die eigenmächtig über das Verhalten seines oder ihres Fahrzeugs bestimmt. Vielmehr darf die Technik nun selber über ihren Einsatz bestimmen. Dank des „Human-Machine-Interface“ (HMI) beginnen Fahrzeug und Mensch einander besser zu verstehen. Die Künstliche Intelligenz des iDrive vermittelt mir allenfalls noch die Illusion, dass „ich fahre“. Fast unbemerkt greifen mir Stauassistent, Abstandsfunktionen, Einparkassistent, Bremsassistent, Verkehrszeichenerkennung, Spurhaltesysteme, Nachtsichtsysteme, Kurvenlicht oder Fussgängerfrühwahrnehmung heimlich ins Lenkrad und machen mich so zu meinem eigenen Beifahrer. Dank der stetig wachsenden Car-to-Car und Car-to-Infrastructure Communication wird so aus dem Autofahren immer mehr eine überholte Kulturtechnik, von der wir in ein paar Jahrzehnten unseren Enkelkindern in gleicher Weise berichten, wie uns einstmals unsere Grosseltern vom Rechnen mit dem Rechenschieber erzählten.

### **Das Kraftwerk-Car**

Angetrieben wird der sich im stetigen Wandel befindende Automorg dabei zunehmend elektrisch. In dem Moment, in dem er seinen Antrieb vom Erdöl ablöst und sich frei macht von petrolwirtschaftlichen Verwertungsmechanismen, wächst er gleichzeitig hinein in neue stromwirtschaftliche Zusammenhänge. Die Rolle des elektrifizierten

Automobils wird sich dadurch nochmals gänzlich verwandeln. Neben seiner Funktion als Verkehrsmittel erfüllt der elektrifizierte Personenwagen künftig auch die Rolle eines dezentralen Speicherkraftwerks. Aus der Autobatterie wird so ein wichtiger Baustein im „Smart-Grid“ der Energieversorger, der es erlaubt, überschüssigen Strom zu Schwachlastzeiten in kleinen Dosen zu speichern, um ihn in den Spitzen wieder in das Netz zu geben. Das Automobil wird so von einem verkehrspolitischen Akteur zusätzlich zu einem stromwirtschaftlichen „Player“ und erweitert so seine ohnehin schon bedeutsame gesellschaftliche Funktion um einen weiteren zentralen Aspekt.

## **Fazit**

Die ökologische Zeitenwende am Beginn des 21. Jahrhunderts hat mit dem Elektroauto endgültig den Verkehrssektor erreicht. Langsam aber sicher fällt die letzte Bastion einer fossilen Moderne – das verbrennungsmotorisch betriebene Fahrzeug, welches aufgrund seines miserablen Wirkungsgrades gerne auch als „Brennzeug“ oder „Ölheizung auf Rädern“ geunkt wurde. Der Klimawandel, „Peak Oil“, die „Schurkenstaaten“ und die LOHASler haben dem Karbon-Kraftwagen derart zugesetzt, dass selbst die letzten „Petrol-Heads“ am Vorsprung fossiler Verbrennungstechnik zu zweifeln beginnen und in dem heute dominanten Antriebsstrang eine Nischentechnologie von morgen sehen.

Dabei ist der Wandel des Automobils vom verbrennungs- zum elektromotorischen Fahrzeug nur ein Aspekt der umfassenden Transformation motorisierter Individualmobilität in den Industrienationen. Das andere Automobil als Dreh- und Angelpunkt dieser neuen Mobilität hat viele Gesichter und macht es den etablierten Akteuren im Mobilitätssektor immer schwerer, sich allein durch ihre Haltung zum Automobil verkehrspolitisch eindeutig zu positionieren. Eine tiefe Sinnkrise, in der sich zentrale Akteure auf der Suche nach einer neuen Identität vom alten, lieb gewonnenen „signifikanten Anderen“, verabschieden müssen, ist die unweigerliche Konsequenz. Am Ende dieser Sinnsuche sollte dann ein verkehrspolitischer Paradigmenwechsel stehen, in der sich die unterschiedlichen Verkehrsträger nicht länger konkurrenzieren, sondern gemeinsam und zugleich jeder für sich die automobilen Welt von morgen mitgestalten.