

Canzler, Weert; Knie, Andreas

Article — Accepted Manuscript (Postprint)

Die Digitalisierung des Verkehrs: Ohne eigenes Auto glücklich

Politische Ökologie

Provided in Cooperation with:
WZB Berlin Social Science Center

Suggested Citation: Canzler, Weert; Knie, Andreas (2018) : Die Digitalisierung des Verkehrs: Ohne eigenes Auto glücklich, Politische Ökologie, ISSN 2625-543X, oekom, München, Vol. 36, Iss. 155, pp. 52-57,
<https://www.oekom.de/ausgabe/smartopia-80006>

This Version is available at:
<https://hdl.handle.net/10419/215699>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Der Beitrag ist ursprünglich am 30.11.2018 in
Politische Ökologie 36 (2018), H. 155, S. 52–57
erschienen.

Die Digitalisierung des Verkehrs

Ohne eigenes Auto glücklich

Von Weert Canzler und Andreas Knie

Trotz digitaler Tools ist es noch zu kompliziert, sich mit verschiedenen Verkehrsmitteln flexibel fortzubewegen. Dabei ist eine Roaming-Plattform, die Carsharing, Radverleih oder Fahrten im ÖPNV bündelt, technisch längst möglich. Für eine echte Verkehrswende fehlen aber noch die nötigen Rahmenbedingungen.

Das private Auto hat vor allem in großen Städten seine lange unhinterfragte Stellung eingebüßt. Es ist Opfer seines eigenen Erfolges geworden. Parkplatzsuche sowie Staus und stockender Verkehr vermiesen die Autonutzung. Glaubt man den Ankündigungen der Automobilhersteller, dann wird in Zukunft alles besser. Denn dann fahren alle Autos autonom, sind unfallfrei unterwegs und erlauben einen optimalen Verkehrsfluss. Ansonsten soll sich aber möglichst wenig ändern. Tatsächlich sind moderne Autos heute bereits in der Lage, Störungen und Unregelmäßigkeiten wie zu dichtes Auffahren oder das Verlassen der Spur über Sensoren zu erkennen und eigenständig darauf zu reagieren. Auch das Fahren in Kolonne auf Autobahnen sowie das Ein- und Ausparken in Parkhäusern werden die Fahrzeuge bald selbstständig können. Shuttles werden auf abgeschirmten Geländen und Strecken zunehmend einen Fahrbetrieb ohne Fahrer(in) aufnehmen. Solche (teil-)autonomen Fahrzeuge werden nicht mehr in einem strengen Taktfahrplan verkehren und an Haltestellen stoppen, sondern »on demand«, also auf Verlangen, kommen. (1) Autos, die sich selbstständig disponieren und als Robo-Taxis verkehren, scheinen in den nächsten Jahrzehnten allerdings wenig realistisch zu

sein. Die Rahmenbedingungen sind dafür nicht gegeben und wer haftet, wenn die Sensorik versagt, ist ebenso ungeklärt. Zwar wurde die „Wiener Übereinkunft“, eine internationale Konvention aus dem Jahre 1968 zu grundsätzlichen Regeln des Straßenfahrzeugverkehrs, im Jahre 2016 so abgeändert, dass nicht mehr zwingend vorgeschrieben ist, dass beim Lenken eines Fahrzeuges immer mindestens eine Hand am Lenkrad zu sein hat. Technische Unterstützungs- und Überwachungshilfen sind bei der Steuerung von Fahrzeugen demnach nun zulässig, doch müssen die Fahrzeugführer(innen) immer noch jederzeit die Kontrolle ausüben können.

Vom Freiheitssymbol zum Klotz am Bein

Aber selbst wenn das teilautonome Fahren sich tatsächlich langsam durchsetzt, wird es nicht die Renaissance des privaten Autos einläuten. Die Säkularisierung der ehemaligen Ikone der Moderne hat längst begonnen. Was zunächst bei der urbanen jüngeren Generation zu beobachten war, findet längst Verbreitung in anderen Altersgruppen, auch außerhalb der städtischen Räume. Die digitalen Medien schieben sich wie ein Filter vor den Blick auf die Wirklichkeit. Alles, was nicht digital in Erscheinung tritt, findet nicht mehr statt. Die digitale Präsenz entscheidet darüber, ob etwas genutzt wird oder auch nicht. Die Organisation von Leben und Arbeiten funktioniert noch individueller, die Kommunikation und der Medienkonsum lassen sich ohne Ortsbezug organisieren. Noch nie hat sich ein technisches Gerät so schnell verbreitet wie das Smartphone; es hat Individuen ein so hohes Maß an Zugängen verschafft wie nie zuvor. Die Welt wird in Sekundenschnelle zu einem globalen Marktplatz, auf dem so gut wie alles verfügbar, vergleichbar und beschaffbar ist.

Diese digitale Individualisierung betrifft auch den Verkehr. Früher waren Privatheit und individuelle Freiheiten eng mit einem unmittelbaren Fahrzeug verbunden, sie waren gerätetechnisch an das private Automobil gekoppelt. Diejenigen, die aus der Gesellschaft ausbrechen wollten, stiegen – in dieser historischen Abfolge – auf ihre Fahrräder, starteten ihre Mopeds und nutzten ihre Autos. Der verbreitete Wunsch, immer das Auto in der Nähe zu haben und damit die Möglichkeit, auch weite Strecken jederzeit überwinden zu können, rührt aus diesem Bedürfnis nach räumlicher Flexibilität. Mit dem Auto im Kopf ließ sich vieles aushalten, weil die

Alternative des Verschwindens gegeben war. Im Stau allerdings nicht mehr, da wird es zum Klotz am Bein. Wer in der Stadt das Auto weit weg von der Wohnung abstellen muss und nicht weiß, ob morgens die Verkehrslage angespannt ist, und auch den Abendtermin nur widerwillig mit dem eigenen Fahrzeug ansteuert, weil die Parkplatzsituation gerade dort stresst, für den ist das Auto mehr Problem als Lösung.
(2)

Verkehr ganz neu denken

Die Digitalisierung eröffnet vielfältige neue Perspektiven auch und gerade in der Verkehrswelt. Um sie zu erkennen, muss man sich gedanklich einmal von den tatsächlich herrschenden Verhältnissen und den damit verbundenen Restriktionen lösen. Denn auch die derzeit realen Alternativen zum Auto, mit dem man im Stau steht und keinen Parkplatz findet, sind nicht wirklich attraktiv: Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist ein nicht immer zuverlässiges und oftmals undurchsichtiges Konstrukt. Es vereint Bus- und Bahnlinien mit Tarifzonen und Fahrscheinen, die aber nicht überall gültig sind und die man an Fahrkartenautomaten oder an einem Fahrkartenschalter vor Antritt der Fahrt erwerben und manchmal entwerten muss, manchmal aber auch nicht. Andere Optionen wie das klassische Carsharing sind oft umständlich: Das Angebot lässt sich erst nutzen, wenn man Mitglied eines Clubs geworden ist und der Weg zum Mietauto kann weit und beschwerlich werden. Bei den Mieträdern und der Fernbahn, deren Tarife nicht immer leicht verständlich sind, sieht es nicht besser aus. Die Alternativen zum privaten Auto können keinen Glanz entfalten, vor allen Dingen auch deshalb, weil man sie alle einzeln erwerben und bezahlen muss.

Neu gedacht ließe sich der Verkehr auch ganz anders organisieren: Die Nutzer(innen) suchen sich eine App ihrer Wahl, registrieren sich mit ihren Stammdaten bei einem Diensteanbieter und hinterlegen dort ihr Profil. Danach sollte es ganz einfach sein. Sie gehen auf die Straße und entscheiden pragmatisch je nach Bedürfnis und Angebot: Ein Auto um die Ecke zum selber Fahren? Die U-Bahn? Der Scooter? Oder doch noch von unterwegs arbeiten? Dann wäre ein Mitnahmedienst sinnvoller. Kurzes Warten und die App meldet den nächstgelegenen Pickup-Punkt. Sie zeigt die Standorte an, organisiert den Zugang zum Verkehrsmittel und stellt sicher,

dass eine Fahrberechtigung vorhanden ist. Stellt man Auto, Roller oder Rad ab oder verlässt die U-Bahn, wird der Check-out automatisch erledigt. Natürlich kann man auch ein Ziel eingeben und verschiedene Optionen vergleichen. Dann lassen sich noch die Zahl der mitfahrenden Personen anklicken und das Alter eintragen. Schließlich erhalten die Nutzer(innen) der verschiedenen Dienstleistungen eine einzige Rechnung und die zum ex post best price. Das heißt, der Dienst sammelt nicht nur alle Daten gemäß den datenschutzrechtlichen Vorschriften und organisiert die Zugänge, sondern rechnet auch die jeweiligen Fahrten entsprechend des protokollierten Verlaufes mit dem ÖPNV-Unternehmen oder dem Dienstbetreiber zu »Echt-Bedingungen«, das heißt für die tatsächlich erbrachten Leistungen, ab. Den Endkund(inn)en des Dienstbetreibers werden dagegen Paketpreise verrechnet: je geringer der CO₂-Ausstoß, umso günstiger; je schneller und individueller, umso teurer. Die technischen Voraussetzungen einer solchen Roaming-Plattform sind längst vorhanden. (3)

Diese Ideen werden mit der Formel „Nutzen statt Besitzen“ oder auch unter dem Begriff des Zugangs (Access) schon länger diskutiert. Allerdings verstärkt die Digitalisierung das Momentum. Vieles ist denkbar und auch möglich, was über die ursprüngliche Fixierung auf das private Auto und seiner Festschreibung im öffentlichen Raum hinausgeht. Notwendige Voraussetzung dafür bleibt aber eine Veränderung der verkehrspolitischen Grundordnung. Davon ist bisher nichts zu sehen. Von der Bundespolitik ist ein Politikwechsel im größeren Stil nicht zu erwarten. Sie geht davon aus, dass vordringlich die Interessen der Autoindustrie und ihrer Beschäftigten geschützt werden müssen. Es mögen Mobilitäts-Start-ups mit pfiffigen Sharing-Angeboten auch mit den Hufen scharren, sie kommen nicht wirklich in Gang. Unter den gegebenen Umständen haben weder Sharing-Angebote mit Autos, Rädern oder auch nur mit Sitzplätzen, egal ob stationär, flexibel oder on de-

mand, eine wirkliche Chance. Auch die Elektromobilität bleibt eine Nischenanwendung und auf wenige Pionierinnen und Pioniere angewiesen. Das Fahrrad muss sich weiter im ungleichen Wettstreit um mehr Straßenraum mit den Privilegien des Automobils herumschlagen. Auf der Basis der herrschenden Rechtsauffassung kann es diesen Kampf nicht gewinnen. Es ist auch nicht damit zu rechnen, dass die mächtigen digitalen Plattformen aus Kalifornien erfolgreich sein werden. Genauso wenig werden die neuen Ausgründungen der Automobilkonzerne die Ordnung der Verkehrslandschaft durcheinanderbringen. Im Zweifel werden alle Vorstöße mit dem Arbeitsplatzargument abgeschmettert.

Zeigen, was möglich ist

Die Verkehrswende kann vor diesem Hintergrund nur beginnen, wenn relevante soziale Praktiken möglich und erkennbar werden. Wenn Menschen sehen und erleben, dass es auch anders ginge, dass dies auch ganz praktisch ist und viele schon mitmachen, dann lässt sich das Neue nicht aufhalten. Der Wandel könnte durch eine »digitale Demonstration des Möglichen« eingeleitet werden – durch ein technisches Feldexperiment. Interessant wären die Effekte dieses Experimentes, wenn es erfolgreich wäre, weil die Angebote verlässlich wären und der schon beschriebene Wunsch, jederzeit sofort losfahren zu können, genauso einfach und bequem zu realisieren wäre wie ehemals mit dem privaten Auto. Vermutlich würden viele erkennen, dass die Bindung an ein eigenes privates Auto mehr Einschränkungen als Optionen schafft. Mehr und mehr würden diesen Dienst nutzen wollen und vermutlich würden auch die Unternehmen, die mangels Interesse ihre Angebote noch nicht freigeschaltet haben, jetzt auch dabei sein wollen. Weiterhin würde sehr schnell klar werden, dass die jetzige Regulierungswelt mit einem zurückgestutzten ÖPNV und einem sehr komplizierten Sharing-Markt aus der Zeit gefallen ist. Wer würde noch einen Fahrschein kaufen wollen, wer würde sich noch bei mehr als fünf verschiedenen Carsharern anmelden wollen? Es würde offensichtlich werden, wie ungerecht es ist, dass Menschen einfach Autos vor ihrer Tür stehen haben ohne sie zu fahren, obwohl der Platz dringlich für die gemeinschaftliche Nutzung benötigt würde. Mit dieser digitalen Perspektive wäre das eigene Auto keine attraktive Option mehr.

Denkt man an die Anfänge des Automobils zurück, dann waren es nicht zuletzt die spektakulären Demonstrationswettkämpfe, die das Auto populär gemacht haben. Denn die Frage zu Beginn des automobilen Zeitalters war ja eine durchaus berechnete: Wozu braucht man ein solches Gerät? Ein Feldexperiment in dem beschriebenen Sinne sollte jedenfalls das Potenzial haben, die bestehenden Strukturen zu irritieren und eine soziale Praxis zu etablieren, die zeigt, wie eine sinnvolle Digitalisierung im Verkehr aussehen könnte.

Anmerkungen

(1) Hunsicker, Frank/Knie, Andreas/Lobenberg, Gernot et al. (2017): Pilotbetrieb mit autonomen Shuttles auf dem Berliner EUREF-Campus – Erfahrungsbericht vom ersten Testfeld zur integrierten urbanen Mobilität der Zukunft. In: Internationales Verkehrswesen (69) 3/2017, Baiersbrunn.

(2) Canzler, Weert/Knie, Andreas/Ruhrort, Lisa (2018): Erloschene Liebe? Das Auto in der Verkehrswende, Bielefeld.

(3) Canzler, Weert/Knie, Andreas (2018): Taumelnde Giganten. Gelingt der Autoindustrie die Neuerfindung? München.

Meine Definition von Smartopia:

a) Smartopia ist Dematerialisierung plus offene Plattformen plus Souveränität über die eigenen Daten.

b) Was früher kantig im Raum stand und den Blick fürs Wesentliche verstellte, wird nunmehr flüssig, flexibel und macht Platz für Neues.

Zu den Autoren

a) Weert Canzler, geb. 1960, Sozialwissenschaftler, bearbeitet Mobilitätsthemen am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung.

b) Andreas Knie, geb. 1960, Sozialwissenschaftler, arbeitet am Wissenschaftszentrum Berlin und lehrt Soziologie an der TU Berlin.

Kontakte

Dr. Weert Canzler, Prof. Dr. Andreas Knie

Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung.

E-Mail weert.canzler@wzb.eu, andreas.knie@wzb.eu