

Re-Car-Nation:

Auf den Erneuerungspfad der automobilen Wertewelt

Dr. Jörg Beckmann, Mobilitätsakademie AG

„Wir wissen, dass wir im Laufe des Jahrhunderts eine Dekarbonisierung brauchen!“,

Angela Merkel am 8. Juni 2015 anlässlich des G7-Gipfels

Die Auto-Transformation

Das klassische Automobilleitbild moderner Gesellschaften steht auf dem Prüfstand – und mit ihm die traditionsreiche Welt der Marktführer im automobilen Dienstleistungsgeschäft. Die Metapher des „Peak-Car“ beschreibt das Ende der Massen(auto)mobilisierung in den Industrienationen, stellt die Mobilitätswachstumsphilosophien der vergangenen Jahrzehnte in Frage und ruft nach neuen Mobilitätsleitbildern jenseits einer verbrennungsmotorisch angetriebenen Privatmobilität. Das heutige und morgige Auto kommt mit gänzlich anderen Antriebssträngen, grunderneuerter Symbolik und alternativen Nutzungsmodellen daher. Die Wertewelt des Automobils steht Kopf und so manch einer fragt sich, ob und wie sein altes Geschäft in diese neue Autowertewelt passt.

Ganz grundsätzlich werden diese Umwälzungen in der Automobilwirtschaft durchaus als Chance begriffen. Ausdruck der neuen Auto-Denke ist unter anderem das Bekenntnis fast aller führenden Autokonzerne zu einer neuen Antriebspluralität, die Abschied nimmt von der Hegemonie fossiler Brennzeuge und den Weg frei macht für eine zunehmend post-fossile Mobilität.

Gleichzeitig bewegen sich die etablierten OEMs jenseits ihres traditionellen Kerngeschäftes in Richtung eines Mobilitätsdienstleisters, der versucht, innerhalb der gesamten Wertschöpfungskette individueller Mobilitätsformen renditeträchtige Geschäftsmodelle zu platzieren. Getrieben werden die Automultis zunehmend von einer Internetwirtschaft, die im Begriff ist, aus dem herkömmlichen Automobil ein neues mobiles Endgerät werden zu lassen, welches zur Plattform für eine Vielzahl von Diensten und Produkten an der Schnittstelle von realer und virtueller Mobilität wird – und zudem noch ganz ohne die alte „Lenkkompetenz“ seiner Fahrer und Fahrerinnen autonom unterwegs ist. Das Google/Apple-Car öffnet so die Tür in ein gänzlich neues Autouniversum.

In dem Masse, wie sich innovative Autokonzerne und Internetriesen zum Motor eines gesellschaftlichen Mobilitätswandels aufschwingen, laufen die Bewahrer einer alten Mobilitätswelt Gefahr, diesen Erneuerungspfad zu verfehlen. Während die grossen Autofirmen es scheinbar schaffen, aus der Autokritik der vergangenen Jahrzehnte gewandelt und gestärkt hervor zugehen, ringt manch ein Individualverkehrsdienstleister mit seinem kulturellen Erbe und hat es schwer, sich den historischen Chancen, die mit einer neuen Individualmobilität entstehen, zu öffnen.

Wo also liegt die Zukunft heutiger Automobildienstleister? Werden sie zu Gralshütern einer versinkenden Wertewelt automobiler Traditionalisten? Können sie ihre lukrativen Geschäftszweige in die Zukunft tragen und andere rechtzeitig abstossen? Finden sie allenfalls einen Weg zurück nach vorn, der sie, wie zu Beginn der Massenautomobilisierung, zur Speerspitze einer neuen Mobilitätsbewegung macht? Gelingt es diesen gewandelten Akteuren, ein neues Leitbild für eine

sozial, ökologisch und wirtschaftlich nachhaltige Individualmobilität zu entwickeln und dieses politisch durch- und unternehmerisch umzusetzen?

„Business as usual“ oder „New Frontier“: Die alte Auto-Welt am Scheideweg

Wo stehen die automobilen Serviceunternehmen heute und braucht es überhaupt ein neues automobiles Selbstverständnis? Für viele steht das zeitlose Werteversprechen etablierter Automobilitätsdienstleister nach wie vor auf soliden Beinen und ihre Produkte wissen derart zu überzeugen, dass sie nahezu jede individualverkehrspolitische Innovation – von der Dekarbonisierung des Automobils als eAuto über seine Deprivatisierung im Kontext der Share Economy bis hin zur Demotorisierung des Kraftfahrzeugs und seiner Neuerfindung als elektrisches (Cargo-)Velo – überdauern.

Anstatt nun aber eine derart stabile Verankerung in der Mitte der mobilen Gesellschaft als Platz zu nehmen, auch künftig auf Bewährtes zu bauen und sich weiterhin den Kernwerten einer traditionellen Automobilisierung zu verschreiben, könnte das solide politische und unternehmerische Fundament dieser Player auch zum Startblock für eine neue Vorreiterrolle innerhalb des nachhaltigen Strukturwandels des Individualverkehrs werden. Aufbauend auf dem Kerngeschäft liessen sich so nach Vorbild der Autobauer neue mobile Märkte und Produkte entwickeln, die einer multimobilen Gesellschaft deutlich gerechter werden als ein autozentriertes Geschäft, welches vorbei an Zeitgeist und realen Mobilitätsbedürfnissen die Hegemonie des fossilen Privatwagens feiert.

Ein derart neues und zukunftsweisendes Selbstverständnis würde nicht nur auf den Geschäftserfolgen der Gegenwart aufbauen, sondern so manche Organisation auch zurückführen in ihre Gründerjahre, in denen sie als Geburtshelfer einer hochmobilen Moderne zum freundschaftlichen Wegbereiter einer den Menschen freisetzenden individuellen Mobilität wurden. So ist es beispielsweise den Gründervätern der europäischen Auto- und Mobilitätsclubs zu verdanken, dass das Automobil nicht nur zum Dreh- und Angelpunkt unserer privaten Mobilität wurde, sondern auch jene emanzipatorische Kraft entwickeln konnte, welche die individuelle Mobilität heute zur Grundvoraussetzung jeglicher Form der sozialen Teilhabe in demokratischen Gesellschaften macht. Selbst bis in die 60er und 70er Jahre hinein halfen einfache Mobilitätsdienstleistungen aus den Händen der Clubs, wie der „ADAC-Autobahnführer“ oder der TCS-Reiseführer „Durch Afrika“, dem mobilen Menschen, sich frei zu machen von den räumlichen und kulturellen Grenzen der eigenen Heimat und hinter dem Volant neue Horizonte und fremde Welten zu entdecken. Diesen Pioniergeist, gepaart mit dem Traum von einer besseren, weil mobileren Welt, gilt es nun erneut zu wecken und in den Kontext einer nachhaltigeren und ebenso mobilen Welt zu stellen – mit einem neuen, anderen Auto als zentrales Vehikel: dem „Re-Car“.

Re-Car-Nation: Die Entstehung eines neuen Automobilitätsbildes

Mit dem Kunstwort „Re-car-nation“ soll hier die Neuerfindung des klassischen Automobils markiert werden und gleichsam ein alternatives sozio-technisches Leitbild für die Neupositionierung der etablierten Autoclubs formuliert werden. Entgegen den Prophezeiungen etablierter Autokritiker der vergangenen Jahrzehnte wird nämlich das wiedergeborene Automobil als Dreh- und Angelpunkt der

modernen Mobilität zunehmend zum zentralen Hoffnungsträger für einen zukunftsfähigen Strukturwandel unseres Alltagsverkehrssystems.

Mit der Re-Car-Nation hält ein neues gesellschaftliches Mobilitätsleitbild Einzug in die Verkehrswelt, das nicht länger von der technokratischen Vorstellung beseelt ist, Verkehrsströme en gros zentralistisch bündeln zu können und nahezu sämtliche private und betriebliche Transportbedürfnisse ausschliesslich über schienen- oder strassengebundene Grossgefässe zu volkswirtschaftlich vertretbaren Kosten abwickeln zu können. Das Re-Car ist ein hochflexibles, vernetztes, nutzergerechtes, kosteneffizientes, ressourcenschonendes, klimafreundliches, sicheres und damit nachhaltiges Mobilitätswerkzeug, das nicht mehr länger die Grundlagen seiner eigenen Reproduktion zerstört.

Doch mit dem Re-Car als „Browser“ für eine nachhaltige Alltagsmobilität werden nicht nur die Dogmen der zeitgenössischen Verkehrsplanung in Frage gestellt, sondern zugleich auch die gesellschaftlich fest verankerten Grundprinzipien einer privaten, verbrennungsmotorischen Automobilität herausgefordert. Die alte „Rennreiselimousine“ bekommt nun Konkurrenz von einem vermehrt elektrisch angetriebenen und kollaborativ genutzten Fahrzeug.

Das elektrisch angetriebene und kollaborativ genutzte Fahrzeug, kurz e/ko-Mobil, stellt sowohl die technische Hardware als auch die soziale Software des klassischen Automobils auf den Kopf: Es sprengt einerseits das Fundament eines globalen petro-mobilen Komplexes aus Auto- und Erdölindustrie und untergräbt die kulturelle Institution einer Privatmobilität mit dem eigenen Auto als glorifizierte Ikone. Viel mehr als eine technische Innovation ist das e/ko-Mobil Teil einer sozio-kulturellen Transformation mit kolossalen Folgen für sämtliche Teilsysteme moderner Gesellschaften.

Diese Reinkarnation des Automobils schafft so in einzigartiger Weise den Hintergrund für eine gänzliche Neudefinition individueller Mobilität jenseits der kategorischen Trennung von nachhaltigem, nicht-motorisiertem auf der einen und nicht-nachhaltigem, motorisiertem Individualverkehr auf der anderen Seite. Das Re-Car sprengt hier die Grenzen des klassischen Automobils und zeichnet sich durch eine Antriebspluralität aus. Ins Zentrum rücken hybride Antriebsformen, die bis dato ausserhalb des Funktionssystems Automobil zu suchen waren. Ein teils körperlich, teils batterieelektrisch angetriebenes Velo wird so zu einem „Car-Velo“, gerade dann, wenn es als elektrisches Lastenrad all jene Transportleistungen erbringen kann, die als Alleinstellungsmerkmale zuvor dem Automobil zugewiesen wurden – von Kindertransporten bis hin zu alltäglichen Vergnügungs- und Entsorgungsfahrten.

Fazit: Das Re-Car als Hebamme einer neuen Autowelt?

Um es auf den Punkt zu bringen: Das künftige Re-Car hat kaum mehr etwas mit dem heutigen Automobil gemein. Es braucht keine Tankstellen und keine Energieetiketten mehr, weil es rein elektrisch unterwegs ist und der Fahrstrom zunehmend frei von fossilen Energieträgern gewonnen wird. Es muss nicht mehr gekauft und mit hohen Wertverlusten privat betrieben werden, weil Google oder Swisscom, Daimler oder BMW, oder auch TCS und ACS dies deutlich wirtschaftlicher als private Haushalte können. Es fährt alleine und seine Fahrerinnen und Fahrer brauchen weder Fahrausweise noch Fahrtrainings. Niemand muss sein Fahrzeug mehr versichern, weil es eben nicht mehr seins ist.

Occasionsplattformen, Autokostenrechner und Vergleichstests interessieren nur noch jene, die vielleicht noch aus Nostalgie oder Passion am selbstgesteuerten, eigenen Auto festhalten. Die „Gelben Engel“ kommen sowieso, dank ihrer B2B-Verträge mit den Flottenbetreibern, reparieren es vor Ort oder schleppen das defekte Re-Car in die nächste Garage, während der Fahrer innert Minuten in den nächsten vorbeikommenden „Auto-Mat“ umsteigt.

Aber auch in einer derart disruptiv gewandelten Autowelt braucht es durchaus noch jene Organisationen und Dienstleistungen, die uns schon gestern Automobilität möglich machten. Dank ihnen kann ich künftig sicherstellen, dass ich mich für den richtigen „Re-Car-Operator“ entscheide und über Partner verfüge, die mich auch jenseits des grossen Re-Car-Netzes in meinen ganz persönlichen Mobilitätsnischen und bei meinen ganz privaten Mobilitätsbedürfnissen unterstützen. Mit ihnen finde ich individuelle Mobilitätslösungen, die meine Freiheit und Autonomie noch erweitern und nicht neue Abhängigkeiten schaffen; weil sie mir beim Betrieb einer privaten Heimpladestation mit einem dezentralen, stationären Energiespeicher helfen, die ich über eine von ihnen geführte P2P-Parkplatzbörse an private und betriebliche eFlottenbetreiber stundenweise vermiete; weil sie mir und meinen Nachbarn eine Reservationsplattform für ein geteiltes Lastenvelo, das ich von ihnen lease, offerieren; oder weil meine Beratungspartner mir einen Kompensationsdeal bieten, mit welchem ich als klimabewusster Vater die Familienmobilität klimaneutral bewältigen kann – ohne von meinen Freunden für meine raumgreifende Individualmobilität kritisch beäugt zu werden. Weil sie meine Garanten sind für eine zeitgemässe und gemeinschaftliche Mobilität und weil ich letztlich dank ihnen meinen ganz persönlichen Beitrag dazu leisten kann, dass wir bis Ende des Jahrhunderts tatsächlich eine Dekarbonisierung im Mobilitätssektor schaffen. „Wetten dass“, Frau Merkel!