

## Geteilte Mobilität

ÖPNV und Mikro-Mobilität inkl. Fahrrad funktioniert in gut investierten und clever gemanagten Großstädten (Konstanz, etc (see: „green city concept“)) manchmal tatsächlich recht gut, aber, sobald es auf's Land geht, kaum bis gar nicht mehr. Die dafür nötige Infrastruktur (Schienen, sichere Radwege) aufzubauen, dauert Jahrzehnte - gerade in unserem über-bürokratisierten Land. Und in der Zwischenzeit? Da muss dann der individuelle fahrbare Untersatz erhalten, das Automobil, auch PKW genannt. Oder?

Nunja, der Wandel der Mobilität muss in den Köpfen der Leute stattfinden: wenn man sich vergegenwärtigt, dass das eigene Auto statistisch 23 Std jedes normalen Tags irgendwo (meist zuhause oder auf Arbeit) rum steht und Parkraum blockiert (sprich: eher „Stehzeug“ als „Fahrzeug“ ist), dann zwingt sich einem das Thema "CarSharing" geradezu auf, zumindest für Strecken, die Fußwege überschreiten. Fahrräder helfen nur jungen/gesunden Leuten bei gutem Wetter, sind folglich keine zuverlässige Lösung. CarSharing braucht ein engmaschiges Netz an Abholstationen, idealerweise inkl AC-Ladestationen, damit die geteilten Fahrzeuge emissionsfrei betrieben werden können - das muss dann aber halt von den Gemeinden erstmal installiert werden. In Limburg ist das - durchweg mit BEV - sogar recht gut aufgestellt, sodass man kaum mehr als 5 Minuten zu gehen hat bis zur Abholstation (wo die Autos wartend zart am Strom nuckeln - falls die Nutzer das Kabel einstecken). Damit solche Autos auf Dauer nicht vergammeln, sollte man solche Konzepte planen, wo die Nutzer Miteigentümer sind und daher auf „ihre“ Autos besser achten. Je nach geplanter Fahrt dürften das meist eher Nahstreckenautos sein oder - falls mal Jemand eine weitere Fahrt plant, sollten auch größere Autos passender Eignung buchbar sein.

Nur Menschen, die das Teilen mal ne Weile in ihrem eigenen Alltag ausprobiert haben, werden letztlich bereit sein, auf die ständige Fahrbereitschaft des eigenen Autos vor der eigenen Tür zu verzichten. Sammeltaxis, on-demand-Gruppentransportsysteme etc sind weitere Versuche, das Thema mit weniger Stehzeugen zu lösen und insbesondere für Menschen mit eingeschränkter Mobilität empfehlenswert, weil sie helfen können, Fußwege zu reduzieren. (Pendler-) Fahrgemeinschaften sind heutzutage wegen entzerrter Arbeitszeiten ja leider außer Mode gekommen.

Wie ist die Interessenslage?

Die Autoindustrie hat vordergründig an solchen Konzepten kein Interesse, denn dann verkauft sie ja nicht mehr lauter Stehzeuge, sondern am Ende vielleicht nur noch ein Viertel so viele Fahrzeuge. Diese kriegen dann zwar statt der üblichen 10.000 km im Jahr durchaus 50.000 km auf die Uhr und müssen folglich viel eher ersetzt und kalendarisch häufiger gewartet und ersetzt werden, aber diese Rechnung macht ja Keiner, denn das erfordert ja, um wenigstens eine Ecke herum zu denken... - stattdessen macht man lieber mit flachen „Argumenten“ Lobbyarbeit um den Status Quo zu erhalten.

Die Versicherer wollen das auch nicht, denn sie versichern lieber viele Stehzeuge teuer als wenige Fahrzeuge.

Banken finanzieren damit deutlich weniger Autos, Zubehör-Teilelieferanten verkaufen keine Breitreifen und Soundanlagen mehr...

...so könnte man nun weitere Involvierte und ihre (wirtschaftlichen) Interessen durchdeklinieren und merkt am Ende, dass der wesentliche Nutznießer eines konsequenten CarSharings unsere gemeinsame Umwelt wäre, weil weniger Fläche zugeparkt wird, weil investierte Güter konsequenter genutzt werden und dadurch, dass die geteilten Fahrzeuge kalendarisch häufiger erneuert werden, sie immer die modernste Technik beinhalten. Die Nutznießer sind letzten Endes wir Menschen/Lebewesen.

Ersetzen Sie mal das Objekt "PKW" durch "Bohrmaschine" etc., dann erkennt man, welchen deutlichen Wandel in den Köpfen und in den Vertriebsketten das bedeutet. Dagegen spricht: vordergründig empfundene (teils aber durchaus berechnete) Profitinteressen beteiligter Unternehmen (Hersteller/Handel) und unbewiesene Komforteinbußen unerfahrener Nutzer, die - nach Eingewöhnung - gar nicht mehr relevant sind.

Es wird, wie in allen sich im Wandel befindlichen Gesellschaften, neue Berufe geben und alte werden obsolet. Mein Großvater hatte Jahrzehnte lang als Heizer und Lokführer Dampflok gefahren und musste schließlich umlernen – bald werden Züge voll-autonom fahren. Es dauerte Jahrzehnte, das Tankstellennetz auf- und auszubauen, heute gibt es keine Tankwarte mehr, es wird in wenigen Jahrzehnten keine Raffinerien mehr geben, die fossile Bodenschätze aufbereiten um damit unsere Umwelt zu vergiften. Solche Beispiele des steten Wandels finden sich reichlich. Viele Arbeitsplätze werden obsolet, doch neue entstehen. Man kann nicht davon ausgehen, dass man in der Jugend einen Beruf erlernt und den – ohne Umschulung – ein Leben lang unverändert ausübt. Die ersten, die diese Zusammenhänge erkennen und dementsprechend handeln, ernten die Vorteile. Wer am Alten / Vergangenen festzuhalten versucht, wird überflüssig und bleibt weder Exportweltmeister noch Technologieführer. Das sollte Deutschland sich mal überlegen – insbesondere konservative Politiker der CDSU und AFDP erscheinen besonders beratungsresistent. Altes konservieren, wie es Konservative immer wieder tun, führt dazu, unbedeutend/überflüssig zu werden. Nur die stete Erneuerung hält jung; fragen Sie mal Mediziner, wie das unsere Körperzellen machen.

Es braucht folglich einigen Mut von Regierenden, CarSharing erstmal "against all odds" flächendeckend zu installieren, damit Leute es ausprobieren können. In manchen Städten und Gemeinden gibt es bereits Vorreiter, die ihre Erfahrungen gerne teilen. Für die große Masse gilt der bewährte Spruch: Versuch macht kluch... – der oft falsch zitierte Begriff „Technologieoffenheit“ zielt ansich in die Richtung des englischen Begriffs „open minded“.

km 31.3.2023