



Foto: Georg Sander/pixelio.de

Auf dem Weg zu einer postfossilen Mobilität?

Ein fiktives Streitgespräch

Der Beitrag entstand als kreatives Schreibprojekt, inspiriert durch einen Disput zwischen zwei sich diametral gegenüberstehenden Experten im Nachgang eines Vortrags des Autors bei der European Transport Conference 2014 in Frankfurt am Main.

Der Kritische und der Enthusiast tauschen Argumente aus. Die Frage nach postfossiler Mobilität stelle sich angesichts eines global wachsenden „fossilen“ Flugverkehrs und der explodierenden Automobilindustrie in den Boomländern des globalen Südens grundsätzlich nicht, sagt der Kritische.

Mit dem Wunsch nach mehr Differenzierung entgegnet der Enthusiast und verweist auf Trends „bei uns vor der Haustür“: die Dynamik bei neuen Mobilitätsdienstleistungen, einen Cycle Boom, mehr Multimodalität und die schleichende Ent-Emotionalisierung des Privatautos bei jungen Erwachsenen. Begleitet werde diese Entwicklung durch die politisch motivierte Förderung von E-Mobility. Ergo: „Wir sind auf einem guten Weg – einem Weg weg vom Öl, weg von der klimafeindlichen Kraft der Treibhausgase, hin zu einer nachhaltigen postfossilen Mobilität!“

Als „flagrante Heuchelei“ tut der Kritische postwendend den Shift von Sprit auf Strom ab, bei dem man so tue, als würden bei der Herstellung von Hybridautos keine Seltenerdmetalle gebraucht werden, bei denen sich bereits heute eine Rohstoffknappheit abzeichne. Oder als gebe es vor dem Hintergrund der Renaissance von Kohlekraftwerken keine Verlagerung der Nachfrage nach fossilen Energieträgern auf den Strommarkt.

Der Enthusiast versucht zu relativieren und sieht Chancen darin, E-Mobility als Bestandteil innovativer Mobilitätsangebote nach einem „Nutzen-statt-Besitzen-Prinzip“ zu begreifen: GPS und Smartphone-Applikationen bereiteten diesbezüglich den Markt für eine reibungslos funktionierende Share Economy. Spinne man den

Gedanken weiter, ermögliche sie uns sukzessive, unsere autogerechten Siedlungsstrukturen dort zu reorganisieren, wo vorher der privatautomobile Blechschrott 23 von 24 Stunden am Tag als „Stehzeug“ aktiv war.

Doch auch hier weiß der Kritische eine Antwort: Die höchste Evolutionsstufe des Carsharings in Form eines stationsungebundenen free-floating-Angebotes von Daimler oder BMW etwa gebe es nur auf wenigen prosperierenden Großstadtinseln – und dort werde es allenfalls als Zukunftsoption der Automobilindustrie erprobt. Eine ähnliche räumliche Polarisierung lasse sich hinsichtlich qualitativ brauchbarer Fahrradverleihsysteme feststellen, die ohne Subventionen keine Chancen auf Weiterentwicklung und flächendeckenden Ausbau haben. Nicht zuletzt erzwingt die Nutzung sogenannter innovativer Mobilitätsangebote den Besitz eines Smartphones mit entsprechenden Applikationen, was mit Blick auf die Diskussion um einen Digital Divide allenfalls einem finanz- und bildungselitären Rezipientenkreis vorbehalten sei.

Die unparteiischen Gesprächszeugen wissen: Beide haben Recht! Und: Postfossile Mobilität muss schon ernsthaft gewollt sein. Von auf Profitmaximierung ausgerichteten Unternehmen ist an einem weitestgehend unprofitablen Markt für sogenannte nachhaltige, innovative Mobilitätsdienstleistungen kaum etwas zu erwarten! ■

*Sören Groth, Arbeitsgruppe Mobilitätsforschung am Institut für Humangeographie der Goethe-Universität Frankfurt am Main
soeren.groth@geo.uni-frankfurt.de*