

Tschüs, Auto!



Verkehrsexperte Randelhoff auf einer
Straßenkreuzung in Köln

Der Student, Blogger und Vortragsreisende Martin Randelhoff erklärt die Zukunft der Mobilität. Er behauptet, der Verkehr von morgen rolle von ganz allein – und prophezeit das Ende einer großen deutschen Liebe.

VON MARKUS FLOHR (TEXT)
UND THOMAS RABSCH (FOTO)

Der Deutsche bewegt sein Auto durchschnittlich etwa eine Stunde am Tag. Den Rest der Zeit steht das Blech still: morgens in der Einfahrt, mittags im Parkhaus, abends auf dem Parkplatz. Meist bringt das Auto im Laufe eines Tages genau eine Person von A nach B und wieder zurück. Bald sei es damit jedoch endlich vorbei, sagt Martin Randelhoff: »Der private Pkw-Besitz wird zurückgehen. In 20 bis 30 Jahren verschwindet er in den Städten nahezu.«

Es ist eine steile These, die Randelhoff da verkündet. Eine der innigsten Liebesgeschichten, die dieses Land in den vergangenen hundert Jahren erlebt hat, soll vorbei sein? Was redet der Mann da bloß?

Randelhoff, 24, schreibt einen Blog mit dem Titel »Zukunft Mobilität«, in dem er täglich Nachrichten, Kommentare und Hintergrundtexte veröffentlicht. Er hat für diese Seite 2012 den »Grimme Online Award« gewonnen und zählt pro Monat etwa 80 000 Leser. Er arbeitet neben dem Studium als Berater und Entwickler für Unternehmen wie die Bahn, Daimler-Benz oder die Stadtwerke Nordhausen, er hält Vorträge und bekommt für all das schon mehr Geld, als viele seiner Kommilitonen jemals verdienen werden.

Man ist versucht, ihm zu glauben.

An einem Freitag im September steht Randelhoff vor einem Klappstuhlkreis in einem leeren Ladenlokal in der Innenstadt von Peine, einem Örtchen kurz vor Hannover. Gegenüber gähnt der öde Beton eines verwaisten Hertie-Kaufhauses, auch links

und rechts davon haben fast alle Läden im Laufe der Jahre aufgegeben. Das Haus der Wissenschaft in Braunschweig hat in dieses Nichts einer Innenstadt junge Forscher und Wissenschaftler eingeladen, um Ideen für die Zukunft auszutauschen: Pläne für den Verkehr von morgen, für Mobilität, für Bus, Bahn und Auto. Ein Vortrag informiert über »Individuelle Mobilität und Wearables«, ein anderer handelt vom »Radfahren 2.0«. Hinter Randelhoff steht an der Wand: »Zukunft der Mobilität – wohin bewegen wir uns?«

Der junge Vortragsreisende spricht erst über die sechziger und siebziger Jahre, als Städte wie Peine fürs Auto hergerichtet wurden. Dabei starb manche Fußgängerzone, und auf der Wiese wuchsen die Einkaufszentren. Das Ideal wäre damals gewesen, mit dem Auto überall hinzukommen.

»Was aber wäre«, fragt Randelhoff seine Zuhörer dann, »wenn das Auto zu uns käme? Stellt euch vor, ihr könntet am Frühstückstisch mit dem Smartphone ein Auto bestellen. Das Auto kommt fahrerlos und automatisch vor die Tür gefahren. Ihr steigt ein, lest auf dem Weg zur Arbeit noch Nachrichten und werdet sicher und ausgeruht vor der Firma abgesetzt.«

Unfälle und Staus gibt es in diesem Szenario nicht mehr, weil ein Computerhirn die Ziele der einzelnen Fahrzeuge einsammelt, miteinander abgleicht und ihnen sichere Routen diktiert. Der Mensch gibt in diesem Szenario das Steuer aus der Hand, der Pkw als Privatbesitz und Statussymbol hat ausgedient.

»Wir werden das Auto erleben, das sich selbst fährt und allen gehört«, sagt Randelhoff. Jeden einzelnen technischen Baustein, den man dafür brauche, gebe es schon, einige davon würden bereits serienmäßig eingebaut: Tempomat, Einparkhilfe, Navigationsgerät. An Universitäten wie der TU Braunschweig testen die angehenden Ingenieure seit Jahren selbstfahrende Autos, die sich per Scanner, Infrarot und Computer allein durch den Verkehr schlängeln.

Jörg, einer der Zuhörer, wird langsam unruhig. »Ich glaube nicht an das Auto ohne Fahrer«, sagt er. »Die Leute brettern lieber selbst am Steuer in den Tod, als sich von einem Roboter sicher ans Ziel bringen zu lassen.«

Jörg studiert Kraftfahrzeugtechnik in Braunschweig, seiner Familie gehört ein Autohaus. Er kenne die Tests mit autonomen

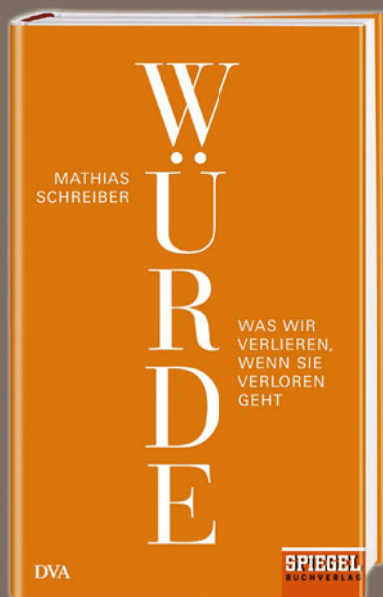
»Das Auto kommt fahrerlos und automatisch vor die Tür gefahren. Ihr steigt ein und werdet sicher vor der Firma abgesetzt.«

Autos, protestiert er: Die gingen alle schief, weil die Scanner keine Menschen erkennen. Schilder und Ampeln seien kein Problem, aber ein Mensch bewege sich manchmal unlogisch, nicht nach Plan. Randelhoff hält dagegen, dass Google in Nevada und Kalifornien seine Fahrzeuge bereits über 500 000 Kilometer weit ohne Menschen am Steuer hat fahren lassen, und zwar unfallfrei. »Kunststück!«, entgegnet Jörg. »In Nevada gibt es auch kaum Menschen, dafür aber viel Wüste.«



Foto © Manfred Witz | DER SPIEGEL

Ein Plädoyer für die Würde



Gebunden 256 S. € 19,99 [D] | ISBN 978-3-421-04600-0
Auch als eBook erhältlich.

Ein Papst nimmt würdevoll Abschied. Ein Politiker verletzt die Würde eines Amtes. Viele genießen die Würdelosigkeit von TV-Shows. Der Begriff ist in aller Munde, aber was ist Würde genau? Was bedeutet ihr Verlust?

SPIEGEL-Autor Mathias Schreiber nimmt die Leser mit auf einen Streifzug durch die Geschichte unserer Vorstellungen von Würde und spießt scharfsinnig die Würdeverluste der Gegenwart auf.

Erhältlich im
Buchhandel und bei
www.spiegel.de/shop

SPIEGEL
BUCHVERLAG

DVA
www.dva.de

Das Auto ist in Deutschland erfunden worden, es sichert noch immer Hunderttausenden Menschen Arbeit. Doch etwas hat sich geändert. Früher fungierte der Führerschein als eine Art Initiationsritus der Gesellschaft, der erste Pkw war die Eintrittskarte in die Welt der Erwachsenen. Heute ist das ein bisschen anders. Junge Deutsche, besonders Großstädter unter 30, brechen mit den Traditionen. Man macht vielleicht noch den Führerschein – aber kauft eher kein Auto. Und schon gar kein dickes.

In Berlin kamen 2012 gerade noch 289 Zulassungen auf 1000 Einwohner, bundesweit waren es 472. Was will man auch in einer Stadt mit einem Wagen? Das Blech steht fast nur rum, rostet, wird schlimmstenfalls angezündet. Und ist viel zu teuer.

»Die Leute belügen sich noch immer über die Kosten ihrer Autos«, sagt Randelhoff. Ein Pkw, der zum Beispiel acht Jahre in Gebrauch

ist, kann in dieser Zeit um die 20 000 Euro an Wert verlieren, das wären etwa 200 Euro im Monat. Das allein ist mehr, als jede Monatskarte in Deutschland für den Nahverkehr kostet.

Randelhoff hat in einer Modellrechnung für seinen Blog die »wahren Kosten eines Kilometers Autofahrt« errechnet. Für eine Strecke vom Hauptbahnhof in Berlin nach

Hamburg (280 Kilometer) kommt er für den Pkw so auf 120 Euro, ohne Parkgebühren. Ein Bahnticket kostet auf dieser Strecke 123 Euro – und zwar erster Klasse. Eine Fahrt zweiter Klasse bekommt man schon für die Hälfte. Randelhoff ist überzeugt: Wer objektiv die Kosten abwägt, entscheidet sich in Zukunft gegen den klassischen Pkw.

Randelhoff selbst hat zwar einen Führerschein, fährt aber kaum Auto. Er wohnt in einer WG, recht zentral im Dresdner Süden, einmal um die Ecke hält die Tram. In seinem Zimmer steht eine alte Verkehrsampel in der Ecke, an der Wand kleben Plakate mit wilden Strichen und Kreisen, rechts oben der Begriff »Fahrgast«. Er entwickle gerade »ein Konzept gegen Verspätungen im Fernverkehr«, sagt er. Auf einem viel zu kleinen Schreibtisch stapeln sich Blätter und Bücher. Seit Monaten hat er nicht mehr daran gearbeitet, es steht auch gar kein Stuhl davor. Randelhoff schreibt seine Texte und Konzepte meist, na klar, unterwegs: im Zug, in der Tram, in der Pause irgendwo im Café oder in der Uni-Bibliothek.

Jetzt im Herbst geht das Semester wieder los. Manchmal muss Randelhoff tricksen, wenn er nicht bei einem Seminar oder einer Veranstaltung dabei sein kann, weil er einen Vortrag hält oder einen Kongress besucht oder selbst einen organisiert, wie das »Future Mobility Camp« Ende Oktober in Berlin. Dann bittet er einen Kumpel um das Script der verpassten Veranstaltung, setzt sich in die Bibliothek und lernt nach. Im Sommer hat er seine Bachelor-Arbeit abgegeben, worüber er geschrieben hat, darf er aber nicht sagen, weil ein Unternehmen, das beteiligt war, einen Sperrvermerk verfügt hat. Zwei Jahre braucht Randelhoff noch bis zum Master. Dann gibt es wahrscheinlich wieder eine Arbeit mit Sperrvermerk. Und dann? »Darüber mache ich mir keine Sorgen«, sagt er. »Ich habe schon genügend Jobangebote.«

Es lohnt sich mittlerweile in Deutschland, das Ende des Autos zu prophezeien.