

Netz-Teil

Anke und Daniel Domscheit-Berg

Flatrate für die Fortbewegung

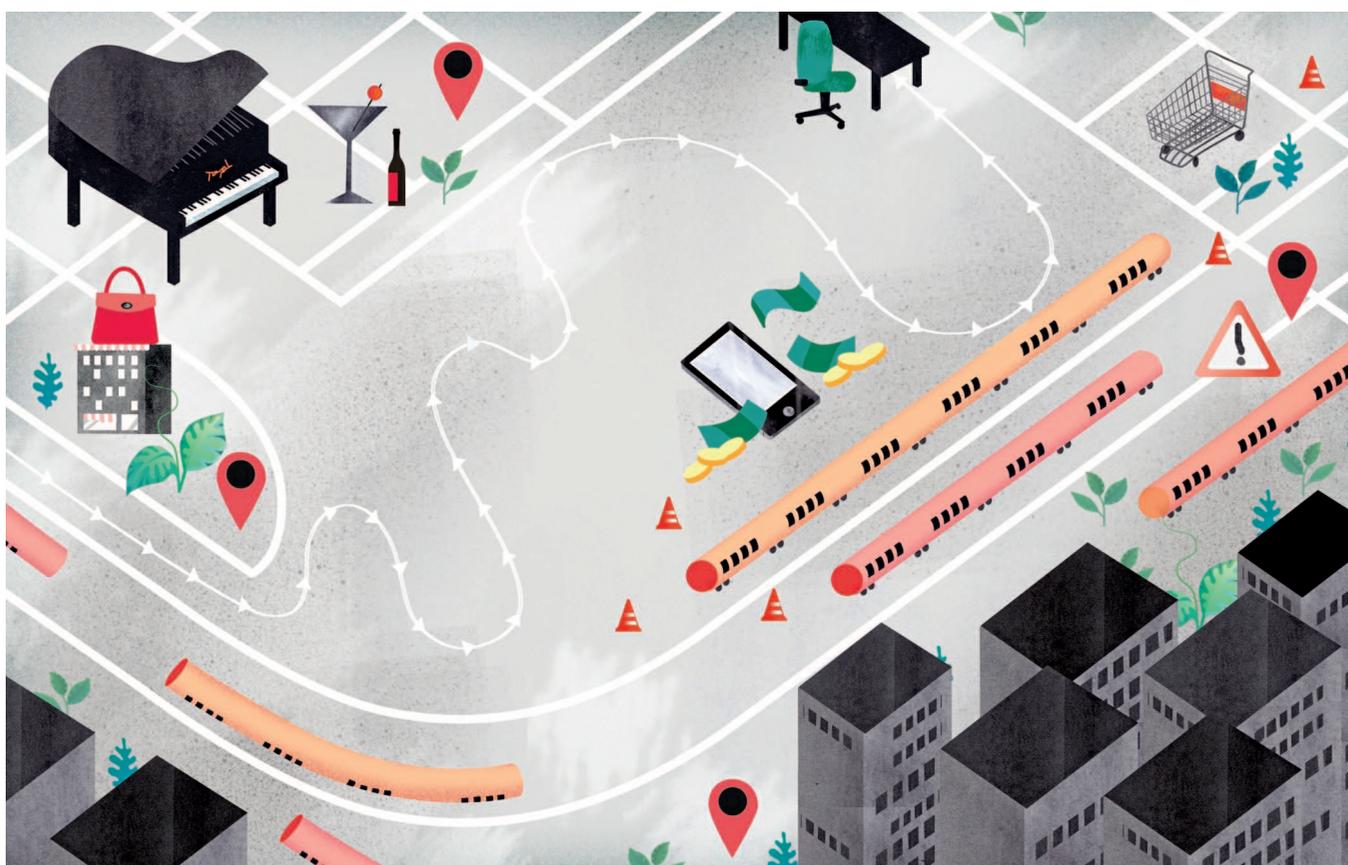


ILLUSTRATION: CAROLIN EITEL, AUTORENBILD: CHRISTIAN VAGT

Autonom fahrende Züge sind die Zukunft, außer in Nürnberg, dort fährt die U-Bahn schon seit 2008 ohne Mensch im Führerhaus. Viele können sich das eher vorstellen als autonome Fahrzeuge auf der Autobahn oder im Stadtverkehr. Immerhin fahren Züge auf Schienen, das wirkt risikomindernd. Aber die banale Annahme, dass Züge auf Schienen fahren, ist inzwischen überholt. Vor wenigen Tagen verbreiteten sich Bilder von einem Zug aus China, der einer Straßenbahn ähnelt und ganz ohne Schienen Personen durch die Gegend fährt. In jeden seiner Waggons passen 100 Fahrgäste. Statt auf Schienen fährt der Zug auf der Straße.

Sensoren orientieren sich an weißen quadratischen Markierungen, die hintereinander auf die Straße gebracht eine Art gemalter Streckenführung darstellen, einen Fahrzeugführer braucht es dafür nicht. Für diese Art von Zug müssen keine teuren Metallschienen mehr in ein Schotterbett verlegt werden. Jeder Kilometer Bahnstrecke kostet nur noch einen Bruchteil und ist viel schneller erschließbar. Kein Kreischen der Schienen belästigt das Ohr. Mit wenig Aufwand kann so ein Streckennetz aufgebaut, erweitert oder verändert werden. Wo die Züge langfahren, regelt Software. Jederzeit könnte sich ein solcher Zug flexibel an eine veränderte Nachfrage anpassen. Die dazugehörige Infrastruktur ist flexibel

und dynamisch. Flexibler Nahverkehr oder generell flexible Lösungen, die sich an veränderliche Bedarfe selbst innerhalb von Stunden (oder weniger) anpassen können, waren schon immer gewünscht, aber bisher verhindern hohe Kosten die Flexibilität. Maximal flexibel ist heute bestenfalls ein Taxi, das auf Wunsch von Tür zu Tür fährt. Einzeltransporte sind aber ökologischer Irrsinn, verstopfen jetzt schon unsere Städte, und für viele Menschen sind sie schlicht nicht bezahlbar.



Hier schreiben Anke und Daniel Domscheit-Berg, zwei notorische Netzaktivisten, Weltverbesserer, Start-up-Unternehmer und Gemüsebauern, jede Woche über die Welt - digital wie analog, vor allem aber über die Schnittstelle von beidem.

Der Nahverkehr der Zukunft kann viele dieser Probleme lösen. Er kann individueller, flexibler, nachfrageorientierter werden, ohne dass Kosten explodieren, auch in Regionen, von denen man heute sagt, da lohne sich kein Bus, da wohnen zu wenig Menschen.

In solchen Gegenden auf dem flachen Land leben besonders viele ältere Menschen, sie ziehen seltener weg aus der Heimat, das Fehlen von Arbeitsplätzen ist für sie weniger relevant. Aber ein eigenes Auto fahren möchten viele ab einem bestimmten Alter auch nicht mehr. Künftig wird es leichter, trotzdem mobil zu bleiben, denn der ÖPNV der Zukunft wird nicht nur aus Bahnen bestehen, die, wie anfangs beschrieben, auf gedruckten „Schienen“ fahren, oder aus fliegenden Taxidrohnen, wie sie Dubai 2022 im Regelverkehr einführen will, sondern vor allem aus einer Vielzahl autonomer Fahrzeuge, die ähnlich wie Ruf- und Sammeltaxis funktionieren, keine Haltestellen und Fahrpläne brauchen und die bei Bedarf Teilstrecken auch in virtuell verbundenen Kolonnen fahren können, was den Verkehrsfluss noch einmal verbessert. Die Seniorin von morgen (ich zum Beispiel) kann sich dann bequem von der Haustür zum Arzt oder zum Park fahren lassen – und zurück. In 50 Jahren werden Jugendliche es seltsam finden, dass man einmal individuelle Autos besaß, teure Führerscheine erwarb und als Berufspendlerin

stundenlang im Auto saß und nichts anderes tat, als auf die Straße zu gucken, am Lenkrad zu drehen und sich über Staus zu ärgern. Fahrscheinautomaten wird man nur noch im Museum finden.

Mobilität werden wir bezahlen, wie heute Telekommunikation: mit Flatrate-Verträgen. Standard wird die Mobilitätsflat für den Nahverkehr im Ort – ähnlich wie heute die Festnetzflatrate. Je nach Vertragswahl sind Fahrten auf größere Distanzen pauschal oder nach einzelner Abrechnung inklusive (erinnert sich noch jemand an minutengenaue Abrechnung von Ferngesprächen?). Für internationale Zonen gibt's dann Mobilitäts-„Roaming“. Die Preise werden den gleichen Weg gehen wie die Telekommunikationskosten.

1997 habe ich aus Liebesgründen noch 800 D-Mark von Frankfurt am Main nach Budapest vertelefoniert, in vier Wochen, trotz kurzer Telefonate. Darüber kann man heute nur noch lachen. Roamingkosten in der EU sind ein Thema von gestern. Übermorgen können wir mit der City-Mobilitäts-Flatrate nicht nur in Berlin, sondern auch in Madrid herumfahren. Wir werden mobiler sein, und trotzdem wird es weniger kosten. Wir werden uns leichter durch unsere Städte und über Land bewegen, und trotzdem wird es weniger Fahrzeuge und verstopfte Straßen geben. Sie werden leise und sauber fahren oder fliegen und viel weniger Unfälle verursachen. Ich kann das kaum erwarten.