



Michael Scheffer macht sich Gedanken zu Elektro und Mobilität. Ganz ernst gemeint ist das freilich nicht.

## *„Das Unzulängliche, hier wird's Ereignis“*

Dieses Goethe-Wort kommt einem unweigerlich in den Sinn, wenn man sich mit den mannigfaltigen Verrenkungen neuzeitlicher Verkehrsplanung ausreichend intensiv auseinandersetzen getraut. Das Ende ist nah. Aber seitdem es selbst in gutbürgerlichen Kreisen inzwischen fast unstrittig ist, dass mit dem Ende des fossilen Zeitalters auch das Ende des Verbrennungsmotors einhergeht, werden immer skurrilere Antriebs- und Fortbewegungsvarianten kolportiert. Recht häufig wird dabei auch die alte Mär vom umweltfreundlichen Auto bemüht - ein klassisches Paradoxon, da ja schon die Fertigung eines Automobils eine nicht unerhebliche Umweltbilanz nach sich zieht. Bereits die Herstellung eines handelsüblichen Personenkraftfahrzeugs verbraucht Zeit und Geld, Energie und Rohstoffe. Baute man es aus Flachs, Bambus oder Hanf wäre der ökologische Fußabdruck schon „ab Werk“ ein anderer, aber das kann ja niemand ernsthaft wollen. Nicht einmal ich.

Was sich grundlegend verändert ist der Antrieb und neben Wasserstoff, Gas und diverser Hybridlösungen zeichnet sich eine flächendeckende Konversion

Richtung Elektrifizierung ab. Nicht weniger als 60 Milliarden Euro sollen nach Auskunft des Verbandes der Deutschen Automobilindustrie bis 2022 in E-Mobilität und Digitalisierung investiert werden. Das ist erheblich aber natürlich auch ein Stück weit wohlfeil, da der Strom bekanntlich aus der Steckdose kommt. Neue Batterien braucht das Land und bis dahin wird weiterhin auf Lithium-Ionen-Basis produziert, werden Grund- und Konfliktstoffe nach wie vor ungeniert dem Trikont abgepresst.

Seltene Erden rein, Überreste des Überflusses raus. So lautet eine der Import-Export-Devisen der Externalisierungsgesellschaft, die sich anlehnt an Logik und Leitmotiv des modernen Wohlstandskapitalismus: Gewinne internalisieren, Risiken externalisieren. Eure Rohstoffe nehmen wir gern und am Ende der Kreisläufe dürft ihr die ausrangierten Endprodukte wieder auseinanderpflücken, die wir euch containerweise abwracken lassen. Sahara braucht keine Umweltplakette und im Delta des Niger waten Kinder hüfttief durch Giftmüllschlämme und vermeintlich verwertbaren Elektroschrott. Im indischen Alang zerlegen Menschen unter

katastrophalen Arbeits- und Lebensbedingungen außer Dienst gestellte Kreuzfahrtschiffe. Von Hand. Oder besser: Von der Hand in den Mund. Sie alle haben nichts zu verlieren, außer ihre Wertschöpfungsketten.

Zurück in die sogenannte erste Welt, in der sich vielleicht gar nicht so viel verändern wird, weil alle weiterhin im Stau stehen werden. Aber dann eben elektrisch. Das ist genauso wenig fortschrittlich wie die anderen bizarren Gadgets, die sich gerade anschicken, die Straßenverkehrsordnung zu kapern: Hoverboards, Segways oder Elektro-Roller bilden seit kurzem die neue Fahrzeugklasse der Kleinst-Elektrofahrzeuge. Das braucht kein Mensch, ist aber alles harmlos gegenüber dem unheilvollen Fortbewegungsszenario, das aus Forschung und Entwicklung zunehmend in die öffentliche Debatte drängt. Man hört neuerlich viel vom fahrerlosen Fahrzeug, das fortan die Verkehrsprobleme lösen soll. Es sind geneigte Kreise, die nicht müde werden zu betonen, dass das autonome Auto die Zukunft sei, aber eigentlich ist das alles Quatsch: Kürzt man diese Dystopie der Dynamik begrifflich noch etwas zusammen, wird daraus das Autoauto. Das klingt nicht nur Dada oder Gaga, das ist es auch. Das Kraftfahrzeug wurde vor rund 130 Jahren vor allem dafür entwickelt, Personen von einem Ort zum

nächsten zu befördern. Entfällt die Komponente Mensch, wird Fahren zum Selbstzweck und die Frage nach dem Sinn des Ganzen drängt sich nachhaltig auf. Mobilität ist eine feine Sache, aber mit besinnungsloser Betriebsamkeit kreist man ja schlussendlich auch nur um sich selbst, es geht sich nicht aus. Statt weiter, immer weiter sollten wir vielleicht alle mal öfter innehalten und einfach da bleiben, wo wir sind. Am besten da, wo es schön ist.

Nachtrag: Zugegebenermaßen muten die vorab skizzierten Gedankengänge recht kritisch an, tendenziös und technologiefeindlich bis dorthinaus. Aber das stimmt nur teilweise, denn der Autor ist gerichteten Ladungsträgern durchaus nicht abgeneigt und bekennender Stromverbraucher. Auch bewegt er sich gerne, vorzugsweise zu Klangwelten, die unter dem Sammelbegriff Elektro subsummiert und durchaus positiv konnotiert werden. Der sich irgendwo zwischen Krautrock und Techno herausmäandernde Sound war nicht nur stilistisch eine historische Notwendigkeit. Er war auch die sympathische Antithese zu all dem ausgeleierten musikalischen Restmüll, der seinerzeit so verbraucht klang, wie das Jahrhundert am Ende war, aus dem er nachhallte (BluesFunkSoulRapGospelDiskoBritpop GrungeQuark). Aber das ist popkultureller Diskurs, der an anderer Stelle abgehandelt werden soll.

