

DIE ACHSE DES GUTEN



HENRYK M. BRODER

Das Auto hört mit

Bevor die Bundesregierung die Energiewende in Gang setzte, berief sie erst einmal eine Kommission, die über die ethischen Implikationen einer Umstellung von „fossil“ auf „erneuerbar“ befinden sollte. Wie nicht anders zu erwarten, gab die Ethikkommission grünes Licht. Mögen inzwischen die Strompreise in ungeahnte Höhen geschossen und ganze Landstriche durch Windräder verwüstet worden sein – vom ethischen Standpunkt aus gibt es an der Energiewende nichts auszusetzen.

Nun wiederholt sich die Geschichte. Eine von Verkehrsminister Dobrindt eingesetzte Ethikkommission hat „Leitlinien“ für das autonome Fahren erarbeitet. Sie habe, lobte der Minister, „Pionierarbeit“ geleistet, Deutschland sei „das erste Land der Welt, das neben den technischen und regulatorischen Entwicklungen auch die ethischen Fragen“ im Zusammenhang mit dem autonomen Fahren diskutiert habe. Im Bericht der Kommission heißt es, „eine gesetzlich auferlegte Pflicht zur Nutzung vollautomatisierter Verkehrssysteme oder die Herbeiführung einer praktischen Unent-rinnbarkeit“ sei erst dann „ethisch bedenklich, wenn damit die Unterwerfung unter technische Imperative verbunden ist“. Um einen solchen Satz auf Anhieb zu verstehen, muss man Jura, Ingenieurwissenschaften und Immanuel Kant studiert haben. Gemeint ist vermutlich: Die Technik soll dem Menschen dienen, nicht umgekehrt.

Eine Binsen, die inzwischen im Alltag angekommen ist. Die Autos sind nicht nur größer, sie sind auch si-



cherer geworden, die Zahl der Verkehrstoten ist rückläufig. Allerdings gibt es kein technisches System, das total sicher wäre. Die „Titanic“ war es nicht, die Raumfähre „Columbia“ auch nicht. Und das Netz ist es schon gar nicht. Wenn es einem 18 Jahre jungen Hacker möglich war, das Pentagon zu knacken, wenn das israelische Verteidigungsministerium überlistet werden konnte, ebenso die Deutsche Telekom und die Fluggesellschaft British Airways, dann wird es ein Cybernerd von seinem Laptop aus auch schaffen, ferngesteuerte Autos im Kreis fahren zu lassen. Es wird also das Eintreten, was die Ethikkommission „die Herbeiführung einer praktischen Unent-rinnbarkeit“ nennt.

Was wir derzeit erleben, sind nicht die Anfänge einer neuen Technologie, es ist die Verwandlung des mündigen Bürgers in den gläsernen Autofahrer. Die autonomen Autos sammeln unentwegt Informationen. Zusammengesetzt ergeben sie ein komplettes Profil des Passagiers. Wo er wann war, mit wem und wie lange. Was er gelesen oder im Radio gehört hat. Irgendwann auch, wüßte er sich Gedanken gemacht hat. So wie Facebook keine harmlose Kommunikationsplattform ist, sondern eine Datensammelstelle, sind autonome Autos riesige Wanzen, die alles festhalten und melden, was in ihrem Inneren passiert. Wenn das „ethisch“ ist, dann wünsche ich allen autonom Fahren oder Gefahrenwerdenden viel Glück und kaufe mir einen Bollerwagen.

ANGELINA VOIGT FÜR DIE WELT

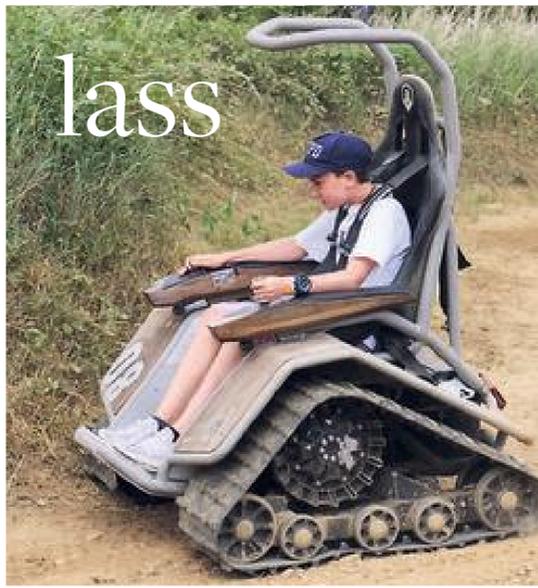
In Bad Kissingen dürfen sich Geländewagen noch schmutzig machen. Hier treffen sich die Mitglieder der Offroad-Gemeinde einmal im Jahr zur „Abenteuer & Allrad“. Und jedes Mal werden es mehr



THOMAS GEIGER (3)

DRECK

Schön schmutzig: Auf dem ehemaligen Übungsplatz der US-Armee stehen die Besucher oft stundenlang Schlange, um sich durch den Matsch und durch den Staub zu wühlen



lass



nach!

Die Wildnis fängt gleich hinter Würzburg an, zumindest am Fronleichnamswochenende. Dann wird Bad Kissingen zum Mekka der Outdoorfanatiker, und auf den Wiesen am Rande der Rhön stehen rustikale Vehikel, wie man sie sonst nur im Norden Afrikas sieht, am hinteren Ural oder am Fuß der Anden. Aus ganz Europa kommen die Globetrotter zur „Abenteuer & Allrad“, der größten Offroadmesse der Welt.

VON THOMAS GEIGER

Und es werden jedes Jahr mehr, sagt Thomas Schmitt vom Veranstalter Pro-Log. Während sie sich bei der Gründung der Messe schon über 15.000 Gäste gefreut haben, zählen sie auf dem ehemaligen Truppenübungsplatz der US-Armee inzwischen mehr als 50.000 Besucher, und die Zahl der Aussteller wächst munter mit. Je mehr SUV die Städte verstopfen, desto weiter zieht es die echten Geländewagen ins Abseits. Wenn Zahnärzte und Rechtsanwälte mit ihren Defendern oder G-Klassen über die Königsallee fahren, legen echte Geländegänger einfach einen drauf: Sahara-bleche an den Seitenwänden, ein halbes Dutzend Kanister hinter Batterie von Scheinwerfern auf dem Dach, grobstollige Reifen auf den Felgen und gleich mehrere Reserveräder auf der Haube – serienmäßige SUV sind in Bad Kissingen eine Seltenheit.

„Natürlich ist da ein gewisses Wett-rüsten im Gange“, sagt Michael Ighaut. Der Bayer profitiert kräftig von dieser Entwicklung, denn er stellt Mercedes-Transporter vom kleinen Citan bis zum großen Sprinter auf handfeste Allrad-technik um und geht dabei so tief ins Blech, dass sich die Preise schnell verdoppeln. Früher hat er sein Geld vor allem mit gewerblichen Kunden verdient – mit Energieversorgern, Bauunter-nehmen, Explorationsfirmen oder Bergbaubetrieben, zu deren Geschäft es gehört, dass Mensch und Material auch dort zum Job kommen, wo es keine Straßen gibt. Doch mittlerweile geht ein Drittel der rund 100 Autos im Jahr an private Kunden, Ighaut hat sogar eine Kooperation mit dem Wohnmobilerhersteller Hymer gestartet. Natürlich macht nicht jeder, der bei ihm einen „Crossover“ für über 100.000 Euro kauft, damit Urlaub am Kilimandscharo oder in Usbekistan. „Aber viele schätzen das Gefühl, dass sie es könnten, wenn sie wollten.“ Das sei beim Wohn-mobil nicht anders als beim SUV. „Und natürlich macht so ein Auto auch auf einem Campingplatz an der Nordsee oder der Mosel mehr her.“

Auch die klassischen Autobauer sind auf den Zug aufgesprungen. „Als die „Abenteuer & Allrad“ vor 20 Jahren gegründet wurde, war sie eine Messe für Schrauber und Freaks, die gerne im Schlamm wühlen“, sagt Frank Nüssel, der seit den Anfangstagen bei der Organi-sation mitwirkt. „Heute ist sie eine professionelle Messe, nur dass sie im Matsch stattfindet und die Aussteller Zelte aufbauen statt Glaspaläste.“

Zwar legen die Veranstalter Wert darauf, dass die Schrauber, Tüftler und Schlammwühler weiterhin kommen, doch dazwischen präsentieren sich auch Marken wie Land Rover. „Für uns ist die Präsenz hier genauso wichtig wie auf

der IAA“, sagt Christian Uhrig, der das Marketing des Herstellers verantwortet und in einem improvisierten Dschungelcamp sitzt. „Hier sind wir unserem Markenkern näher als in Frankfurt.“

Ebenso im Trend liegen Extrem- und Abenteuerreisen in die hintersten Winkel der Welt. Ob mit Zelt auf dem Dach oder Wohncontainer hinterm Fahrerhaus, ob individuelle Tour oder geführte Gruppenreise – etliche Aussteller bedienen die Sehnsucht nach exotischen Zielen. Dag Rogge zum Beispiel. In einer ehemaligen Kiesgrube bei Düsseldorf betreibt er einen der größten Abenteu-erspielplätze für Geländewagenfahrer. Zudem organisiert er die Land-Rover-Experience-Tour, die in diesem Jahr nach Peru führt. Die sechs Kandidaten, die im Herbst auf die Reise gehen, mussten sich gegen 30.000 Mitbewer-ber durchsetzen.

Dass derartige Trips so gefragt sind, führt Rogge in mehrerer Hinsicht auf die SUV-Schwemme zurück. Zum einen wollen die Kunden die Freiheit irgend-wann auch erleben, die ihnen die Her-steller fortwährend versprechen. „Das geht in Afrika, Südamerika oder Asien eben besser als in Europa, wo selbst die meisten Feldwege gesperrt sind.“ Zum anderen seien die Autos mit ihren Trak-tionskontrollen und Assistenzsystemen deutlich besser geworden. „Mit ein wenig Anleitung kommt man in einem Auto wie dem Discovery fast überall durch, selbst wenn man zuvor noch nie im Ge-lände unterwegs war.“

Elektronische Traktionskontrolle, automatische Bergabfahrhilfe, sensor-gesteuerte Wasserstandsmessung – darüber kann Alexander Wohlfarth nur lachen. Er steht hinter der Internet-Com-munity buschtaxi.net, die sich dem Land Cruiser von Toyota verschrieben hat. Für ihn gibt es eine klare Grenze zwischen SUV und Geländewagen: „Der traditionelle Leiterrahmen ist Pflicht“, sagt der Mann mit dem Kakihemd und den Cargohosen. „Und je weniger Elek-tronik, desto besser.“ Er klopft auf das frisch restaurierte Blech eines BJ75 aus dem Jahr 1989, der seiner Community den Namen gegeben hat.

Zu können, wenn man nur wollte – dafür braucht es einen mechanisch ge-regelten Allradantrieb statt einer Trak-tionskontrolle und eine Konstruktion, die etwas aushält. „Geländefahrzeuge werden von Ingenieuren erschaffen, nicht von der Marketingabteilung“, sagt Wohlfarth. Die meisten SUV seien dage-gen nichts als aufgebockte Pkw.

Der Buschtaxi-Mann weiß allerdings, dass seine Community mit diesem An-spruch in der Minderheit ist und sich auf gravierende Umbrüche einstellen muss. Wie die Szene in zehn, zwanzig Jahren aussehen könnte, mag sich er gar nicht ausmalen. In Europa könnten die Auflagen für die Hersteller so streng werden, dass sich Geländewagen nicht mehr rentieren. Und wenn es doch einer schafft, zukunftsfähige Motoren zu bauen, dann sind sie womöglich so empfindlich, dass man sie in Afrika oder den Anden nicht betanken, geschweige denn reparieren kann. „Es ist auch nicht gerade umweltschonend, immer kompliziertere Fahrzeuge zu entwickeln, die bei jedem Zipperlein gleich entsorgt werden müssen“, sagt der Experte. „Nachhaltig wird es dann, wenn ein Fahrzeug einige Hunderttausend Kilo-meter durchhält, ohne schlapp zu ma-

chen.“ Vielleicht ist das auch ein Grund, weshalb die Klassiker in der Offroad-szene so einen starken Zulauf haben.

Doch auch wenn es noch ein weiter Weg ist bis zum vollelektrischen SUV, scheint sich die Offroadbranche so langsam auf den Umbruch einzustellen. Für Kurzstrecken bei Trails und Tro-phys gibt es längst elektrische Cross-motorräder, und in Bad Kissingen sur-ren strombetriebene Quads durch den Schlamm. Wer auf Weltreise geht, er-zeugt seinen Strom nicht mehr mit einem Dieselgenerator, sondern schraubt sich quadratmeterweise Solar-

panels aufs Autodach oder den Wohn-container. Dazu kommen die Trinkwas-seraufbereitungsanlage und die rück-standsfreie Mobiltoilette – damit muss man selbst in unberührten Gegenden kein schlechtes Gewissen haben.

Überhaupt warten die Tüftler mit ori-ginellen Details auf. Typisch deutsch wird selbst das Abenteuer perfekt ge-plant, keiner fährt das ohne passende Werkzeug in die Wildnis. Weit über Sandbleche und Dachzelte hinaus gibt es auf der Messe wirklich alles, was man am Ende der Welt brauchen kann – bis hin zur maßgefertigten Holzbox für die

mobile Küchenausstattung, selbstver-ständiglich in Bioqualität.

Nur eine Warengruppe, die man sonst auf jeder Automesse findet, sucht man in Bad Kissingen vergebens: Poli-tur und Pflegeprodukte. Hier dürfen Autos noch schmutzig werden. Und die Gäste stehen oft stundenlang Schlange, um sich daran zu beteiligen. Dann set-zen sie sich in Geländelaster, Jeeps oder Unimogs und lassen sich von Profis über halbsbrecherische Parcours mit Wasserdurchfahrten, Schlammpassagen und Geröllfeldern fahren. Und danach haben sie ein Strahlen im Gesicht.

ANZEIGE

AUTOMARKT



BEST EUROPEAN RETAILER 2017

Bentley Hannover

Ein herzliches Willkommen bei dem »Best European Retailer 2017«

Bentley Hannover steht als bester europäischer Vertragshändler – unter mehr als 50 Bentley Händlerkollegen in Europa – für britische Tradition, hannoversche Verlässlichkeit und norddeutschen Charme. Erleben Sie besondere Automobile mit der größten Auswahl an Neufahrzeugen und Gebrauchtwagen sowie erstklassige Betreuung und exzellenten Service rund um Ihren Bentley.

Genießen Sie die unverkennbare Architektur unseres Showrooms bei einem Besuch in der Podbielskistraße 322, 30655 Hannover oder kontaktieren Sie uns vorab unter der Rufnummer 0511 - 35 855 0 bzw. per E-Mail an marcus.kahler@kamps-gruppe.de

Ihr Marcus Kahler
Branch Manager

Der Name 'Bentley' und das geflügelte 'B' sind registrierte Warenzeichen.
© Bentley Motors Limited

☆☆☆☆☆ TOP RETAILER 2017
BENTLEY HANNOVER