

Der Traum vom perfekten Fahrzeug

Taz, 25.8.15

MOBIL US-Firma sucht in Berlin nach einem Produktionsort für fahrerlosen E-Bus aus dem Drucker

BERLIN taz | Nach kurzem Warten summt der gläserne Minibus heran. Vier Passagiere haben Platz und werden zu ihren individuellen Zielen gebracht – elektrisch und fahrerlos. Es die ideale Mischung aus privatem Auto und öffentlichem Nahverkehr. Berlino heißt das Modell, das die US-Firma Local Motors unlängst in ihrem Ideenwettbewerb für den Berliner Verkehr mit dem ersten Preis prämierte. Die Busse kann man per Smartphone-App rufen. Nach dem Prinzip des Google-Autos suchen sie sich computergesteuert ihren Weg durch die Stadt.

Bisher ist das zwar nur ein Plan – aber einer, für den die Hersteller schon nach einem Fabrikationsort suchen. In einer Etage für Firmengründer in Berlin-Kreuzberg hat Damien Declercq, Deutschland-Repräsentant von Local Motors, zwei Schreibtische gemietet. Der gebürtige Franzose sprüht vor Optimismus: „Wir suchen gerade einen Platz für die Produktion des Berlino in Berlin.“

Die Firma, in deren Hauptquartier in Phoenix, Arizona ein paar Dutzend feste Mitarbeiter sitzen, will nichts weniger als den Fahrzeugmarkt revolutionieren. Ihr Konzept: Abschied von den Riesenfabriken, die Hunderttausende identische Pkw produzieren. Stattdessen soll ein Netzwerk von freischaffenden Designern und Ingenieuren Fahrzeuge für Spezialbedürfnisse und regionale Märkte

entwickeln – deswegen „Local Motors“. Große Teile der Fahrzeuge werden aus 3-D-Druckern kommen, die man schnell auf- und abbauen kann.

So fantastisch das klingt: Das Unternehmen hat einige praktische Erfahrungen vorzuweisen. Bei der Automesse in Detroit hat Local Motors innerhalb von zwei Tagen die Karosserie eines kleinen Elektrofahrzeugs gedruckt und auf ein Fahrgestell montiert. Nur ein Prototyp, aber fahrbereit. Außerdem stellt die Firma das Fun-Mobil

In der Anfangszeit will die Firma den Bus noch von Fahrern lenken lassen

Rally Fighter her, das aus einem Netzwerk-Entwurfsprozess entstanden ist.

Dieser Offroad-Rennwagen für reiche Leute bringt keinen ökologischen Vorteil. Berlino aber schon, sollte er jemals realisiert werden. Ein solches Fahrzeug würde „das Gesamtsystem öffentlicher Nahverkehr stärken“, sagt Susanne Henckel, die Geschäftsführerin des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB). Sie saß auch in der Wettbewerbsjury, die Berlino auswählte. Die Minibusse wären bestens geeignet, auf der sogenannten letzten Meile, zur Sicherung der Anschlussmobili-

tät im ländlichen Raum“, so Henckel. Wer also abends vom Konzert in der Stadt mit der S-Bahn zurück in den Vorort fährt, den könnte der Berlino anstelle des eigenen Autos nach Hause bringen. Peter Buchner, Chef der Berliner S-Bahn, der ebenfalls an der Jury teilnahm, sieht das ähnlich: Der Berlino „könnte in weniger dicht besiedelten Vororten den Zubringer zur S-Bahn machen – flexibel und kostengünstig.“

So weit die Theorie. In der Praxis gibt es aber noch haufenweise unbeantwortete Fragen. Beispielsweise: Ist die Reichweite der Minibusse nicht zu gering, weil heutige E-Auto-Batterien nur Energie für um die 200 Kilometer speichern können? Außerdem sind fahrerlose Vehikel auf deutschen Straßen

noch gar nicht unterwegs. Bevor das möglich ist, muss man viele rechtliche und technische Probleme lösen. Das weiß auch Local Motors, weshalb man den Berlino zunächst von Fahrern lenken lassen will – was die Kosten erhöht und den ökonomischen Vorteil schmälert. Selbst für fahrerlosen öffentlichen Nahverkehr auf Schienen sind die Hürden extrem hoch. Es muss jede Menge Sicherheitstechnik eingebaut werden, damit die Bahnen samt Passagieren nicht verunglücken. Deswegen gibt es bis heute kaum S-, U- oder Straßenbahnen ohne mitfahrendes Personal. „Dennoch ist es interessant, auch über Lösungen“ wie den Berlino „für eine nahe Zukunft nachdenken zu können“, sagt VBB-Chefin Henckel.

HANNES KOCH



So soll der Minibus aussehen Foto: Local Motors