
Gastkommentar: „Lineare“ Experten agieren im Nebel

Vielleicht liegt es an meinem Alter, aber ich komme mit einer Reihe von Dingen heute nicht mehr klar. Dabei habe ich mein ganzes Berufsleben gerade auf den Feldern gearbeitet, die mich jetzt verwirren. Einiges davon habe ich einmal zusammengeschrieben: Heute bekennt sich jeder zur Tatsache, dass alles vernetzt ist. Politische und gesellschaftliche Entscheidungen erfolgen jedoch fast immer unter dem Einfluss von Institutionen, die strikt linear und ohne Rücksicht auf andere Einflüsse nur einem einzigen Ziel oder Faktor folgen oder bekämpfen. Greenpeace, Nabu, WWF oder im extremen Fall die Deutsche Umwelthilfe (DUH) seien hier als Beispiele genannt. Die Folgen sind katastrophal. Energiewende und Endlagersuche sind besonders deutliche Beispiele.

Doch ich möchte zwei aktuelle Themen nennen, bei denen weite Teile der Politik und leider auch der Medien ein sorgfältiges Vorausdenken vermissen lassen: Elektromobilität und Autonomes Fahren. Zu ersterem: Nicht nur Kosten, Reichweite, Ladedauer oder Infrastruktur müssen massiv optimiert werden, zuvor sollten so einfache Probleme wie Normierung der Stecker, die Frage nach Gleich- oder Wechselstrom, nach einheitlicher Ladespannung etc. schon längst geklärt sein. Setzte sich die Automobilindustrie zusammen, um das zu vereinheitlichen, hagelte es bestimmt Kartellvorwürfe.

Wer kümmert sich darum? Wer soll eigentlich in diesem vernebelten Umfeld Investitionsentscheidungen treffen? Jede Power-to-Gas Strategie – eigentlich als Puffer in unserer verkorksten Energiewende nützlich – könnte zum Beispiel der Batterietechnologie zugunsten der Brennstoffzelle den Garaus machen. Aber unsere „linearen“ Experten sehen all diese Probleme bis 2030 anscheinend als schon gelöst.

Der neue Hype „Autonomes Fahren“ schaltet schon Philosophen und Bischöfe zur Lösung ethischer Probleme ein. Man sollte doch zuerst einmal die beiden größten Feinde eines umfassenden autonomen Fahrens angehen: die Hacker und die Datenschützer. Kein informationstechnisches System ist in der Vergangenheit bis heute vor Hacks sicher gewesen. Wie kann autonomes Fahren ohne ein überzeugendes Sicherheitskonzept überhaupt gelingen? Es würde sich um ein Millionen von Einzelsystemen vernetztes, komplexes Gebilde handeln mit unabsehbaren, wohl auch tödlichen Folgen bei massiven Störungen. Und ohne Kompromisse beim Datenschutz wird man das ganze Vorhaben sowieso kaum stemmen können. Daten sind das Lebenselement moderner Systeme. Wir strangulieren sie heute durch engstirnige Definitionen.

Ich persönlich bin überzeugt, dass wir in Zukunft ausschließlich elektrisch und weitgehend autonom unterwegs sein werden. Es ist aber noch ein langer Weg, den wir endlich einmal vom richtigen Startpunkt aus begehen sollten. (ampnet/wl)

*

Dr. Wolfgang Lincke, bis Mitte der 1990-er Jahre Stellvertretendes Markenvorstandsmitglied für Entwicklung bei Volkswagen, unter anderem für die Entwicklung des Volkswagen Golf II und III sowie des Passat 3 und des Polo 2 verantwortlich.

Bilder zum Artikel



Dr. Wolfgang Lincke.

Foto: Auto-Medienportal.Net/privat