

Zeitschrift: Saiten : Ostschweizer Kulturmagazin
Herausgeber: Verein Saiten
Band: 24 (2017)
Heft: 270

Artikel: Willkommen im Convenient Work Force Car
Autor: Bucher, Claudio
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-884158>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 02.02.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Ein Erfahrungsbericht aus der Zukunft.

TEXT: CLAUDIO BUCHER

Heim fahren wir betrunken, aber sicher, in autonomen Nachtbussen oder Kleinwagen. Nachts um 3 Uhr wähle ich meist die kleinste Einheit. Die Nachhause-Fahrt im stillen Auto, das seit erst etwa zehn Jahren nun wirklich auto-mobil ist, gehört zu einem gelungenen Abend: Auf einem Screen habe ich einen Freund zugeschaltet, auf den Lautsprechern läuft eine Playlist, die ich in der Convenience-App zusammengestellt habe. Seitdem die Autos mit Kameras nach innen ausgerüstet sind und sie sich so oder so nur in Bewegung setzen, wenn alle Mitfahrer des Sammeltaxis eingeloggt sind, gibt es eigentlich keine verwüsteten Taxis mehr. An die Kameras hat man sich gewöhnt. Das Auto ist ein öffentlicher Raum. Ich erinnere mich an die Überwachungsdebatte der 2020er-Jahre. In der Info City des Internet of Things hat die Stadt schon lange nicht mehr nur Augen, sondern Ohren, Fühler, Sensoren aller Art.

Wenige meiner Freunde wohnen noch im Zentrum der Stadt. Es haben sich Communities ausserhalb gebildet. Keine Schlafgemeinden. Draussen heisst auch nicht mehr abgelegen. Über die App bestellen wir Convenient Cars an den Marktplatz, wenn sich die Wagen nicht schon vorher selbst dahingefahren haben. Die Convenience-App weiss, dass ich nicht zuhause bin und sie kennt den Stand- und Wohnort von hunderten anderen um mich herum. Und unsere Verhaltensweisen: Daten, die Billionen wert sind, zeigen, wie unspektakulär und berechenbar wir durch die Strassen ziehen. Die Software kennt wohl mein statistisch letztes Bier und bestellt auf dann einen Wagen in meine Nähe.

Unfälle sind selten geworden

Zur Off-Arbeit fahre ich mit den Convenient Work Force Cars. Sie sind ausgestattet mit Arbeitsplätzen, meine Daten sind synchronisiert in der Convenience App. Auf den Screens werden Fotos meiner Kinder eingeblendet. Die Arbeitszeit kann ich anrechnen lassen. Nicht aus Grosszügigkeit; man sei ja auch produktiver in diesen Shuttles. Und ist früher wieder zuhause. In den Arbeits-Bussen wird deshalb gearbeitet und nur manchmal geredet. Die Busse sind billiger, sechs bis zwölf Plätze. Sammeltaxis. Ab und zu kenne ich jemanden am Morgen. Ein blinder Nachbar reist jeden Dienstag nach Biel. Das Schweizer Hinterland empfinde ich immer noch mehr als Dorf, als als Teil eines Metropolitanraums.

Die automatisierte Gesellschaft ist eine Mehrklassengesellschaft. Am Morgen gönne ich mir meistens einen Wagen der Relax-Flotte, die kommen mit Kaffee und Croissant. Alles kann immer dazugeliefert werden. Den Virtual Reality-Aufsatz habe ich selbst dabei, er wiegt ein paar Gramm. Einsamkeit fühlt sich heute anders an als in den 20ern. Es gibt diese von aussen wahrnehmbare Zurückgezogenheit in eigene digitale Welten und zugleich gibt es mehr Möglichkeiten, sich offline sozial zu organisieren. Veranstalter sind nicht mehr ans Stadtzentrum gebunden. Wer per App eine

Einladung bekommt, wird gratis abgeholt. Wir leben in einer Zeit der Shuttlebusse.

Strassenunfälle sind selten geworden. Maschinen können Menschen optisch voneinander unterscheiden, erkennen Gesichtsausdrücke und verstehen einzelne Stimmen im Stimmenwirrwarr. Als aus Computern Fahrer statt bloss Assistenten wurden, definierte man Sicherheitsniveaus, die bis heute angepasst werden. Es ist wie früher bei Flugzeugen: Manchmal zeigt erst ein Unfall den Fehler im System. Und es ist nicht wie früher bei Flugzeugen: Jeder Wagen in der Stadt weiss, wann andere gerade wo und wie lange bremsen. Alles ist vernetzt; das System lernt von sich in Echtzeit. Die Hersteller wurden mit hohen Bussen dazu gebracht, in Unfallprävention zu investieren. In Autowerbungen wird auch nicht mehr Abenteuer und Freiheit versprochen, sondern Sicherheit und Gemütlichkeit. Vorsichtig, defensiv sah der Fahrstil der Computer aus, als man noch menschliche Fahrer im Kontrast hatte. Wir schauen uns manchmal zur Nostalgie Road-Rage-Videos an in Korn-Auflösung: Wieso hatten wir damals soviel Zeit für solche Dinge?

Fahrpläne gibt es keine mehr

Heute gibt es keine leeren Tanks und keine leeren Regionalzüge mehr. Die Strassen sind stiller geworden, Staus kosten weniger Nerven. Die Jungen können nicht mehr parken. Im Museum für Kommunikation zeigen sie Steuerräder und Ampeln. Was sind Verbrennungsmotoren? Lastwagen fahren ohne Ruhepausen, Lastwagenchauffeure schlafen ohne Job. Bessergestellte können sich mehr mobilen Wohnraum leisten, ihre Kinder fahren sich zur Schule. Wir vertrauen Robotern, Schuld ist der Ingenieur. Genussfahrer machen Ferien in Ländern auf der anderen Seite der digitalen Kluft. Fahrpläne gibt es keine mehr, sie richten sich nach uns. Es gibt keinen letzten Zug mehr, nur noch letzte Fahrten. Nie mehr Warten auf den ersten Zug, «Night on Earth» ohne Taxifahrer.

Claudio Bucher, 1980, lebt in St.Gallen und ist Saitenredaktor.

Dieser Beitrag basiert auf dem «revolutionären Szenario» im ersten Bericht des Bundesamts für Strassen zum automatisierten Fahren und den Auswirkungen auf Verkehrspolitik und Gesellschaft.

100 cars

Die Bilder zum Titelthema stammen vom St.Galler Fotografen Sebastian Stadler. Die Serie *100 cars* hat er 2016 in Jerewan, Armenien, aufgenommen. Sie zeigt Mercedes-G-Klasse-Fahrzeuge aus unterschiedlichen Perspektiven. Diese stellen den neuen Reichtum einer jungen Oberschicht zur Schau, welche sich nebst dem teuren Lebensstil durch Investitionen in hochpreisigen städtischen Wohnraum oder westliche Einkaufszentren auszeichnet. Stadler, Jahrgang 1988, hat sich mehrfach bildnerisch mit Auto-Mobilität auseinandergesetzt; in *We see the whole picture* (2015) collagierte der Künstler Aufnahmen der finnischen Transportbehörde, die mit Webcams abgelegene Strassen überwacht, und im Film *Sturz ins Bergell/Gegenrichtung* inszenierte er eine nächtliche Schussfahrt entlang der Strecke des Maloja-Bergrennens.







