

07.07.2015 **ams-Sonderausgabe: So fahren wir morgen**

"Voraussagen sollte man unbedingt vermeiden, besonders solche über die Zukunft."

Bestimmt wollte Mark Twain damit zum Ausdruck bringen, dass Prognosen sehr leicht in die Hose gehen. Die tapferen Journalistinnen und Journalisten von **auto motor und sport** nun wirklich keine Angst sich zu blamieren. Sie wissen ganz genau, wie die Verkehrswelt von morgen aussieht. Deshalb widmen sie gleich ein ganzes Sonderheft mit 150 Seiten einzig und allein der Thematik: "So fahren wir morgen."



Titelblatt ams SPEZIAL

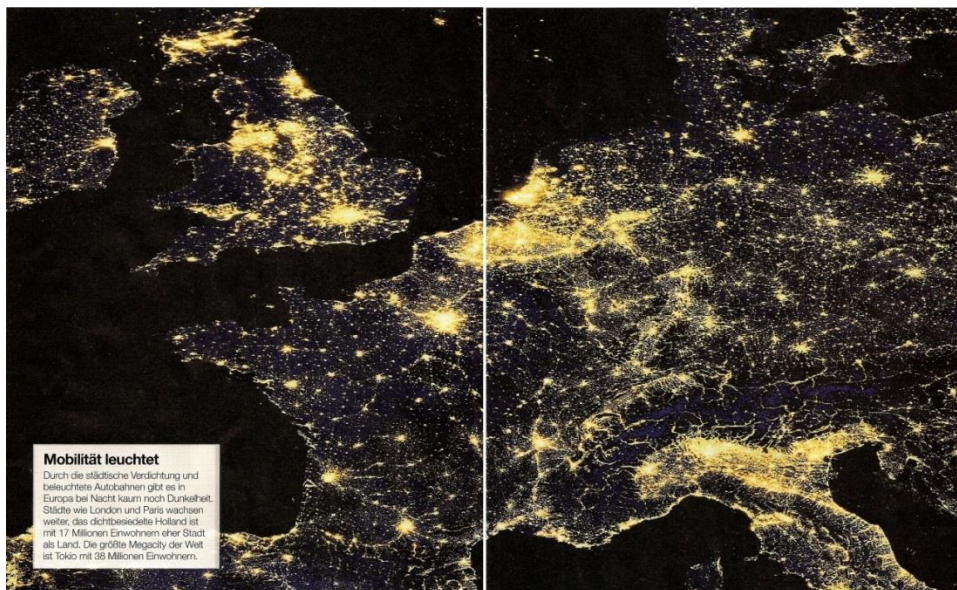
Lohnt es sich, 4,90 Euro dafür zu investieren? Jacob Jacobson versucht sich an einer Entscheidungshilfe.

Wie viele Autos verträgt der Globus?

Vor der Frage "Wie fahren wir morgen?" steht die Frage "Wie leben wir morgen?". Mit "Wir" ist natürlich die Weltbevölkerung gemeint. Statt 7,2 Milliarden drängen sich im Jahre 2050 rund 10 Milliarden auf unserem Globus.



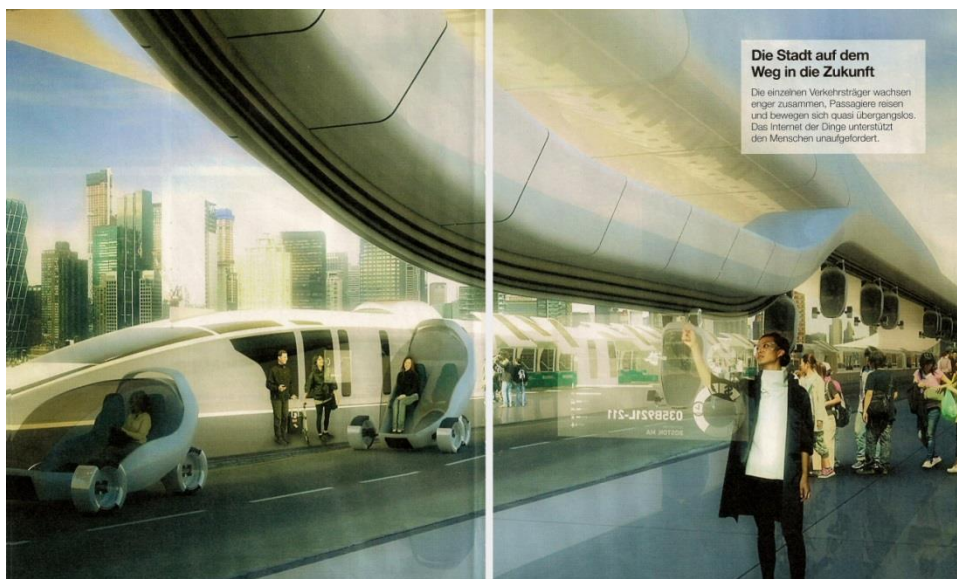
Von diesen 10 Milliarden leben dann 8 Mrd. in Städten.



Bevölkerungsdichte in Europa

Wenn alle Länder denselben Mobilisierungsgrad anstreben wie die Deutschen (~50 %), und das tun sie mit Sicherheit, dann fahren statt 900 Millionen Autos 5 Milliarden auf den Straßen rum. Obwohl, der Begriff "fahren" ist dann nicht mehr ganz zutreffend, "stehen" muss es wohl heißen.

So stellt sich ams deren Mobilität vor.



Quelle ams Spezial

Ist es Humor, Satire, Naivität oder Ernsthaftigkeit? Im Zweifelsfall Letzteres, denn die Autobranche ist nicht für Humor berühmt. Die Realität ist schon heute eine andere.



Realität heute: Stau

Verkehrsprognosen gestern

Gerne macht man sich aus heutiger Sicht lustig über die Zukunftsprognosen vergangener Tage - zu Unrecht. Denn viele der Prophezeiungen sind eingetreten. Allerdings anders als es sich die Visionäre dachten.

Vorgestern war ges

Vieles von dem, was uns die Visionäre von heute als fortschrittliche Technik von morgen präsentieren, ist an fantasievollen Ideen mangelte es schon im vergangenen Jahrtausend nicht. Nur dass wir der Realisierung

Nicht nur die Amerikaner hegten fantasievolle Autobahnvisionen, auch Volkswagen träumte in den 60er-Jahren vom automatisierten Fahren. Nur dass die Autos hier an der Leitplanke hängen sollten, während die Insassen entspannt chillten

tern noch morgen

schon mal dagewesen. Ob selbstfahrende Autos, Elektromobilität oder alternative Antriebe im Allgemeinen – mittlerweile näher sind als je zuvor. Insofern könnte übermorgen schnell heute werden.

Statt sich im Stau die Reifen plattzustoßen, träumte man von fliegenden Taxis – oder gleich von amphibischen Marsmobilen

Die Realität hat die Prognosen weit überholt. Aus den Träumen von der Massenmobilität wurden Albträume. Das hindert uns nicht, eine eigenes Zukunftsszenario zu entwickeln.



Da haben die Grafiker ganze Arbeit geleistet. Nahmen sie vielleicht Anleihen beim berühmten Animationsfilm "Cars"?



Szene aus "Cars"

Oder doch bloß an der Wirklichkeit, denn sich kreuz und quer überschneidende Straßen auf drei Ebenen sind schon längst Realität - grausame Realität.

Expertenmeinungen

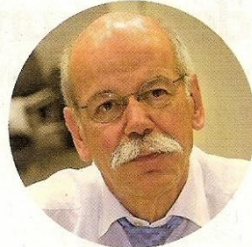
"Experten sind Teil des Problems, nicht der Lösung." Aus diesem Satz spricht eine Menge Lebenserfahrung, am besten dagegen vertraut auf die Prognosen hochrangiger Wirtschaftskapitäne. Das kann natürlich nicht unkommentiert bleiben.



Wir werden vom Wandel in der Autowelt nicht zwangsläufig überrollt, sondern können ihn selbst gestalten

*Martin Winterkorn,
VW-Konzernchef*

Das musste natürlich kommen, das autonome Fahren. **Dieter Zetsche** bringt es aufs Tapet, zieht sich aber geschickt aus der Affäre. Weder gibt er einen Zeitpunkt an, noch nennt er Zahlen über den Prozentsatz autonom fahrender (stehender?) Fahrzeuge. Er weiß aber, dass seine Klientel die erste ist, die sich ein solches Fahrzeug leisten kann und wird. Schließlich möchte Dieter Zetsche auch weiterhin Autos verkaufen, und wenn möglich jedes Jahr mehr.



Das autonome Fahren ist keine Frage des Ob, sondern des Wann. Beim Gütertransport wird es ein Muss sein

*Dieter Zetsche,
Daimler-Chef*



Für Jugendliche in der Stadt wird das Carsharing zukünftig ganz selbstverständlich werden

*Elmar Degenhart,
Conti-Vorstandsvorsitzender*

Immer Wenn Topmanager (oder Politiker) das Wörtchen "WIR" in den Mund nehmen ist größte Vorsicht geboten. Denn es heißt für sie nichts anderes, als möglichst ungehindert so weitermachen können wie bisher. Mit den unangenehmen Begleiterscheinungen muss sich der Rest auseinandersetzen. **Martin Winterkorn** stellt sich bestimmt nicht tagtäglich eine Stunde in den Stau auf dem Weg in sein klimatisiertes Büro. Und sein Gestaltungswille wird beherrscht von Verkaufszahlen

Elmar Degenhart bemüht das Carsharing. Das Problem verstopfter Städte wird sich damit nicht in Luft auflösen. Das Gegenteil passiert, wenn auch noch die Autofahren, die sich kein eigenes Vehikel leisten können. Außerdem, war das Teilen von Fahrzeugen nicht schon bei jeder der drei (oder waren es vier?) Benzin Krisen ein großes Thema. Damals hieß es noch Fahrgemeinschaft. Das ist zwar nicht das gleiche wie Carsharing, aber es steckt dieselbe Idee dahinter. Hat es was gebracht? Doch, die Erkenntnis, dass sich Fahrgemeinschaften nur dann bilden, wenn es sich für den Einzelnen rechnet. Das heißt, der Stau löst sich nur über den Geldbeutel auf.



Es wird einen Paradigmenwechsel geben. Die Mobilitätsmuster ändern sich rasant. Aber auch in Zukunft fahren wir nicht virtuell

Peter Gutzmer, Schaeffler-Vorstand für Forschung und Entwicklung

Peter Gutzmer gäbe auch einen guten Politiker ab, so nichtssagend kommt sein Statement daher. Wichtige bzw. wichtig klingende Schlagwörter sind beiläufig eingestreut: Paradigmenwechsel, Mobilitätsmuster, Zukunft, virtuell. Sowas macht Eindruck.



Das Auto ist mittlerweile vom Fahrzeug zum Stehzeug geworden. Es wird 90 Prozent der Zeit nicht bewegt

Gernot Spiegelberg, Siemens-Vice-President Elektromobilität

Wo lebt **Gernot Spiegelberg**? In einer Parallelwelt? Der Witz vom Stehzeug ist uralte, älter vermutlich als Herr Spiegelberg selbst. Älter auch als das Elektromobil, der Unternehmensbereich, den er verantwortet. Auf dieses trifft der Begriff "Stehzeug" ganz besonders zu. Außerdem verschätzt er sich gewaltig in den Zahlen. Die Standzeit beträgt im Durchschnitt aller Fahrzeuge 97,5 Prozent, bei Elektrofahrzeugen sogar annähernd 99 Prozent.



Im Jahr 2020 soll niemand mehr in einem Volvo getötet werden. Dafür brauchen wir das autonome Fahren

Hakan Samuelsson, Volvo-Chef

Liegt die Betonung auf "in einem Volvo"? Das Wohl der Insassen seiner Fahrzeuge liegt Volvo Chef **Hakan Samuelsson** ganz besonders am Herzen. Die übrigen Verkehrsteilnehmer sind ihm anscheinend eher gleichgültig. Wie Dieter Zetsche sucht er das Heil im autonomen Fahren. Unter zwei Bedingungen könnten seine Wünsche in Erfüllung gehen. Entweder ist die Marke Volvo bis dahin endgültig ausgestorben. Oder der autonome Volvo traut sich aus Angst vor einem Crash nicht mehr auf die Straße. Beides nicht ganz unwahrscheinliche Zukunftsszenarien.



Schon wieder das autonome Fahren. Was sie nur alle an daran finden? Vermutlich ein Beschäftigungsmodell für ihre Spielereien. Sorgt sich **Patrick Lin** um die Ethik des autonomen Fahrens? Nein! Seine Sorge gilt dem Bewusstsein der Öffentlichkeit, die das autonome Fahren evtl. nicht akzeptabel findet. Aber keine Sorge, Mr. Linn. Die amerikanische Öffentlichkeit wird da genauso wenig Skrupel zeigen wie bei der Gentechnik, den Abhörgepflogenheiten der NSA und den Foltermethoden des CIA. Für die amerikanische Wirtschaft muss man schon ein paar Opfer bringen.



Und schon meldet sich der nächste fortschrittsgläubige US-Amerikaner zu Wort. Er will gleich die Gesetze ändern, vermutlich, um den selbstfahrenden Autos eine eingebaute Vorfahrt zu ermöglichen. Denn leisten können sich diese Fahrzeuge sowieso nur Betuchte, und denen kann man nicht zumuten, dass sie mit dem gemeinen Volk im Stau stehen.

Wem gehört die Zukunft?

Glaubt man den Werbeaussagen der Hersteller, so hat jeder von ihnen die Zukunft für sich gepachtet. Ein paar davon kommen in ams SPEZIAL zu Wort.

BMW: BMW setzt auf das Elektroauto. Was bleibt ihnen auch anderes übrig, nachdem sie sich Hals über Kopf auf dieses Abenteuer eingelassen haben?



Ein Lenkrad braucht man nicht, das Fahren übernimmt Big Brother. Entspannt liegen die Passagiere in den Sesseln. Bis ihnen der Gurt die Halsschlagader aufschneidet.

VW: VW gibt uns noch einmal die Chance auf eine Zukunft. Aber nur im e-Golf oder im e-Up(s)!



"Think Blue", auf Deutsch "Denke Blau", was soll das bedeuten? Wäre es nicht klüger, sich nüchtern hinters Steuer zu setzen oder über die Zukunft nachzudenken?

Fazit:

"Prognosen sind schwierig, vor allem, wenn es um die Zukunft geht." (Karl Valentin)

Was kommt? E-Mobilität, Wasserstoffantrieb, Carsharing, autonomes Fahren, Car to Car-Vernetzung? Nach dem Lesen des ams SPEZIAL ist man bestimmt nicht schlauer. Hätte man das Heft schon vor 30 Jahren herausgebracht, es hätte nicht viel anders ausgesehen. Nur die grafischen Möglichkeiten und die Drucktechnik sind heute besser.

Wenn all das Realität wird, was uns da an Zukunftsvisionen vorgegaukelt wird, dann findet die automobilen Zukunft ohne Jacob Jacobson statt. Das wäre sein Beitrag zur Verkehrsberuhigung.

Ach übrigens, die 4,90 Euro können Sie sich sparen.

Jacob Jacobson