

## Das Rezept für die Zukunft

Automobilzulieferer tagen in Stuttgart – Elektromobilität nimmt großen Raum ein

VON STEPHANIE DANNER

Stuttgart – Die Zukunft ist schnelllebig. Das gilt auch für den Verkehr. Allerdings geht es dabei nicht um die Fahrtgeschwindigkeit an sich, sondern vielmehr um die Geschwindigkeit, mit der die Verkehrsmittel gewechselt werden. Das ist die Position von Professor Andreas Knie, der in Berlin das Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel führt. Er war gestern zu Gast beim 12. Zulieferertag Automobil Baden-Württemberg in Stuttgart und stimmte die Entscheidungsträger der Branche auf ein verändertes Denken in der Gesellschaft ein.

Knie nennt mehrere Ursachen, weshalb das Elektroauto im Kommen ist. Neben ökologischen Gründen und der Endlichkeit des Rohöls – die das Autofahren immer teurer macht – spielen demnach junge Menschen eine Rolle: „Ihnen ist das Auto nicht mehr so wichtig. Es tut einen Kleinwagen“, sagt Knie. Die Gesellschaft werde differenzierter, lasse sich nur noch schwer in Milieus einteilen. Nicht zuletzt nennt der Sozialwissenschaftler die ältere Generation, die zunehmend individuell fahren wolle – und nicht nur mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Insgesamt gelte, dass vor allem in Ballungsräumen nicht mehr jeder ein eigenes Auto besitzen werde. „Das ist auch nicht produktiv“, sagte Knie. „Schließlich steht es die meiste Zeit des Tages irgendwo herum.“ Stattdessen würden die Menschen, um an ein Ziel zu gelangen, die Verkehrsmittel häufig wechseln. „Sie wählen das bestmög-



Dem Carsharing gehört die Zukunft, so lautet die Vision. Der Autobauer Daimler hat mit Car2Go in mehreren Städten einen Anfang gemacht. Foto: dpa

liche Fahrzeug: mal Auto, mal Fahrrad, mal Bahn“, erklärt Knie. Deshalb fordert er, das Verkehrswegenetz so auszubauen, dass sich Angebote von Autoherstellern, Öffentlichen Verkehrsbetrieben und Energieversorgern überlappen. Ein entsprechendes Pilotprojekt in Frankreich bestehe bereits. Zudem müsse eine Infrastruktur geschaffen werden, die die Nutzung der Metro-mobilität – so nennt Knie die Mischung aus Individual- und öffentlichem

Verkehr – einfacher macht: Strom-tankstellen und Standorte für die Elektroauto-Flotten über das Stadtgebiet verteilt, Parkplätze, Abrechnungssysteme und nicht zuletzt Fahrräder, die im Gesamtsystem immer wichtiger würden. Knie nennt beispielhaft London, wo das Kreditinstitut Barclays 26 Millionen Pfund dafür bezahlt, dass auf der gesamten Radflotte der Name der Bank auftaucht. Im Verkehrswegenetz innerhalb eines Ballungsraumes sei auch

die Reichweite der Elektrofahrzeuge unproblematisch, sagt Knie. „Weil die Fahrzeuge aber teurer sind, und das Individuum das nicht zahlen will, muss ein Paradigmenwechsel her“, erklärt der Professor. „Sharing, sharing, sharing“, so lautet deshalb sein Rezept für die Zukunft. Wer am Bahnhof ankommt, nimmt sich ein Auto, fährt zu Punkt A, stellt es ab. Später geht es mit einem anderen Fahrzeug zu Punkt B und so weiter. „Am Abend werden Sie nicht mehr wissen, was sie genutzt haben“, prophezeit Knie.

### Intelligente Flotten sind gefragt

Erste Anstrengungen unternehmen Autohersteller. So hat Daimler nach dem Modellversuch in Ulm in mehreren deutschen Städten Car2Go eingeführt. Dabei müssen die Nutzer telefonisch einen Wagen reservieren, den sie an einer der Sammelstellen in der Stadt abholen. Bezahlt wird pro Minute. Wo aber bleiben die Autozulieferer in diesen Überlegungen? Knie: „Man benötigt intelligente Flotten. Dafür ist deutsche Ingenieurskunst gefragt.“ Neben der Entwicklung der üblichen Komponenten für Elektroautos, könne man künftig zum Beispiel berücksichtigen, wann das Auto aufgetankt wird. Knies Zukunftsbild sieht vor, dass Carsharing-Unternehmen ihre Flotte als Massenspeicher nutzen, um einen Puffer anzulegen, der in Zeiten des Spitzenverbrauchs genutzt werden kann. Allerdings weiß auch Knie: „Die Vernetzung werden vor allem Singles in Großstädten nutzen.“