

ZEIT KONFERENZ

ZUKUNFTSGIPFEL 2009



Ideologiefreie Diskussion (von links): Klaus Töpfer, Norbert Reithofer, Josef Joffe, Regine Günther, Joschka Fischer, Stefan Schulte

Das Automobil muss sich neu erfinden – oder wird zum Auslaufmodell

Die sprunghafte Motorisierung der Schwellenländer setzt nicht nur die Industrienationen unter hohen Innovationsdruck. In Frankfurt diskutierten Experten neue Konzepte und die Frage, wie viel Mobilität wir uns künftig noch leisten können.

Der Segen von Globalisierung und Wohlstandssteigerungen droht sich zum Fluch zu wandeln, deshalb sind – angesichts der Prognose von neun Milliarden Erdenbürgern im Jahr 2050 – vor allem zukunftsfähige Mobilitätskonzepte erforderlich. Diese Erkenntnis diskutierten Experten aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft vor fast 400 Zuhörern auf der ZEIT KONFERENZ »Zukunftsgipfel«, die in Kooperation mit der BMW Group am Mes-

müssen, was sich aber nicht in der Rückführung der individuellen Mobilität ausdrücken kann.« Es bedürfe vielmehr höherer Effizienz, innovativer Technik und eines anderen Ressourcenumgangs.

Schätzungen zufolge liegt der weltweite Bestand derzeit bei bis zu 800 Millionen Fahrzeugen; im Jahr 2020 sollen es bereits 1,3 Milliarden sein – ohne neue Konzepte droht der Kollaps. In diesem Kontext verwies der Grünen-Politiker auf die Elektromobilität. Mit ihr kündige sich ein Techniksprung an, gleichzeitig sei »E-Mobility« aber eine große Herausforderung. Hiesige Hersteller dürften hierbei auf dem Weltmarkt nicht den Anschluss verlieren, mahnte Fischer, »die deutsche Automobilwirtschaft war nicht gut beraten, so lange auf der Bremse zu stehen«.

Tatsächlich hatte die heimische Branche in der Vergangenheit auf die Verbrauchsoptimierung des Verbrennungsmotors gesetzt und im Einklang mit Herstellern in Europa und den USA den Trend zum Hybridantrieb verschlafen. Unter

ge gesamthaft noch optimaler gestalten. Zudem ist Hybrid auch für uns eine Übergangslösung«, sagte der BMW-Vorstandsvorsitzende. Vor allem für große Ballungsräume erwarte er Fahrzeuge auf Elektro-

»Mobilität von Menschen und Gütern ist die Voraussetzung unseres künftigen Lebens«

basis. Hinzu komme die fortgesetzte Forschung beim Wasserstoffantrieb. Reithofer selbst taxiert den Anteil von E-Fahrzeugen bis 2020 weltweit auf insgesamt »fünf bis fünfzehn Prozent«.

Wer über Elektromobilität spreche, entgegnete Regine Günther, Director Climate and Energy Policy des WWF Deutschland, müsse über »intelligente Netze« nachdenken. Günther verwies dabei auf erste Ergebnisse einer Studie ihres Hauses mit dem Prognos-Institut: »Wir müssen die Lastkurve stärker

UMWELTPREIS FÜR DEN »MINI E« Elektromobilität ist ein Forschungsschwerpunkt der BMW Group. Nun erhielt das Projekt »MINI E« den »ÖkoGlobe 2009« der Universität Duisburg-Essen. Der internationale Umweltpreis für die Automobilindustrie und ihre Zulieferer würdigt bedeutende Innovationen für nachhaltige Mobilität. Die BMW Group hat bereits über 600 »MINI E« produziert, die in mehreren Feldversuchen zum Einsatz kommen, auch in Berlin und München, ab Oktober zudem in London. Ziel ist es, Erkenntnisse für die Entwicklung eines Serienfahrzeugs mit E-Antrieb und den Aufbau einer Lade-Infrastruktur zu gewinnen. 2009 wurde die BMW Group zum fünften Mal in Folge durch den Dow Jones Sustainability Index als Branchenerster ausgezeichnet.

berücksichtigen und die Kapazitäten dafür schaffen, dass etwa morgens viele Menschen gleichzeitig zur Arbeit und abends ebenso nach Hause zurückfahren.« Die infrastrukturellen Investitionen müssten jetzt entschieden werden, forderte Günther.

Als Direktor des Instituts für Klimawandel, Erdsystem und Nachhaltigkeit in Potsdam zeigte sich Klaus Töpfer von der Wirkung überzeugt, der Automobilindustrie Emissionsgrenzen zu oktroyieren und so den Innovationsdruck auf die Branche zu erhöhen: »Wenn wir einen Markt schaffen, wird die Infrastruktur dem sehr schnell folgen«, erklärte Töpfer. Bisher aber bilden vor allem Speicherkapazitäten und Reichweiten den Flaschenhals. Selbst die besten Lithium-Ionen-Akkus liefern derzeit kaum so viel Energie wie ungefähr zwei Liter Benzin.

Branchenbeobachter erwarten, dass Elektroautos erst zwischen 2020 und 2030 massenfähig werden. Ex-Außenminister Fischer betonte, dass es hierfür zwingend erneuerbarer Energien bedarf: »In den Zeiträumen, von denen wir sprechen, lässt sich die marktbreitere Entwicklung des E-Antriebs weder fossil noch nuklear darstellen.« Die gesamte Diskussion mache jedoch nur Sinn, wenn sie mit einem Quantensprung bei den »Erneuerbaren« verbunden sei. In der Kon-

sequenz sprach Matthias Wissmann von einem »großen Paradigmenwechsel«.

»Die Mobilität von Menschen und Gütern ist nicht die Folge, sondern die Voraussetzung unseres künftigen Lebens«, verdeutlichte der Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) auf der ZEIT KONFERENZ. Die deutschen Hersteller hätten allein 2008 fast 19 Milliarden Euro in Forschung und Entwicklung investiert, sagte Wissmann, doch es bedürfe zusätzlicher, größerer Anstrengungen: »Soll Klimaschutz keine leere Floskel sein, muss die Mobilisierung der Zukunft verantwortungsvoller laufen als in den zurückliegenden 50 Jahren.«

Für David Bosshart, CEO des Gottlieb-Duttweiler-Instituts für Wirtschaft und Gesellschaft in Zürich, ist das Automobil, wie wir es heute kennen, »vermutlich ein Auslaufmodell«. Um die wachsende Mobilität zu beherrschen, reichten nachhaltige Konzepte womöglich nicht aus, so Bosshart: »Wir werden zusätzlich unsere Lebensstile und die Geschäftsmodelle überdenken müssen.«

Der »Automensch« werde sich zum »Mobilitätsmenschen« entwickeln – »weg vom Besitzdenken, weg vom Produkt«, so Bosshart, »das Kultobjekt Auto wird »abgewrackt«.



Foto: Sabine Braun

Prof. Dr. Claudia Kemfert leitet die Abteilung »Energie, Verkehr und Umwelt« am Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung in Berlin und ist Professorin an der Hertie School of Governance.

»Risikofreudiger und vorausschauender werden«

Prognosen erwarten einen Bestand von weltweit 1,3 Milliarden Autos bis 2020. Droht die Menschheit in die Sackgasse zu fahren, von mobilen zu immobilen Gesellschaften?

Kemfert: Ganz und gar nicht, denn nicht die Mobilität an sich wird zurückgehen, sondern die Art der Antriebsstoffe und -techniken wird sich verändern. Wir benötigen klimaschonende Treibstoffe und nachhaltige Mobilitätskonzepte. In Ballungsräumen wird künftig der öffentliche Personennahverkehr in Verbindung mit Elektromobilität sicherlich dominieren, zur Überwindung langer Distanzen benötigen wir dringend innovative Techniken. **Was heißt das konkret? Ist E-Mobility hier der Weisheit letzter Schluss?**

Kemfert: Wohl nicht der Weisheit letzter Schluss, es ist jedoch eine Technik, die durchaus Aussicht auf Erfolg hat, da die Wirtschaftskonzerne sie sehr stark unterstützen. Die Krise ist eine Chance für Innovation, aber die Wirtschaft bringt nicht automatisch die beste Technik hervor.

Vor allem bedarf es für zukunftsfähige Konzepte immenser Infrastrukturinvestitionen. Was wird uns Mobilität in Zukunft kosten?

Kemfert: Neben der Infrastruktur benötigen wir vor allem klimaschonende Antriebstechniken. Es werden sicher Milliarden benötigt,

welche aus volkswirtschaftlicher Sicht aber wachstumssteigernd und damit lohnend sind.

Wie und durch wen sind solche Investitionen angesichts weltweit desolater Staatsfinanzen denn noch zu stemmen?

Wie viel Mobilität können wir uns überhaupt noch leisten?

Kemfert: Wir müssen uns Mobilität leisten können. Statt fünf Milliarden in der Abwrackprämie zu versenken, hätte der Staat besser zukunftsweisende Technik finanziell unterstützen sollen. Die Mobilität wird weiterhin ein sehr wichtiger Sektor auf dem Weltmarkt sein, die deutsche Autobranche hat die besten Voraussetzungen, Marktführer zu bleiben. Denn zukünftig werden sich ohnehin nur klimaschonende Autos verkaufen lassen. Ein Großteil der deutschen Autokonzerne ist kräftig genug, in dem harten weltweiten Wettbewerb weiterhin zu bestehen.

Ist dem so? Kritiker monieren, die deutsche Autoindustrie sei genial im Optimieren, jedoch schwach im vernetzten Denken. Wie beurteilen Sie deren bisherige Anstrengungen?

Kemfert: Die deutschen Autoingenieure sind genial im Optimieren, die deutschen Automanager aber müssen risikofreudiger und viel vorausschauender werden. Hiesige Autobauer besitzen schon lange das technische Rüstzeug, um der Welt klimaschonende Fahrzeuge anzubieten. Das sollten sie nun endlich tun.



Intensiver Dialog (von links): Klimaschutzler Klaus Töpfer, BMW-Vorstandschef Norbert Reithofer

Veranstaltungspartner:



Kooperationspartner:

BMW Group

Mobilitätspartner:



Informationen zu allen ZEIT KONFERENZEN:

www.zeit.de/veranstaltungen