



»Die Zukunft hat begonnen!«

Ein Gespräch mit Zukunftsforscher Christian Rauch
über die Zukunft der Mobilität

Herr Rauch, Ihr Institut gibt jedes Jahr zahlreiche Studien mit einem Blick in die Zukunft heraus. Was muss man können, um in die Zukunft zu schauen?

Man muss zunächst einmal einen guten Blick oder ein Verständnis dafür haben, wo wir herkommen und wo wir heute stehen. Zukunft entwickelt sich nicht im luftleeren Raum. Verschiedene Trends und gesellschaftliche, wirtschaftliche und kulturelle Entwicklungen weisen den Weg in die Zukunft und lassen Rückschlüsse zu, wie sie aussehen könnte. Trendforschung – also die systematische, kontinuierliche Beobachtung von Entwicklungen – ist eine wichtige Voraussetzung, um Aussagen über die Zukunft treffen zu können. Es gibt hierbei immer unterschiedliche Szenarien, Möglichkeiten und Plausibilitäten und es ist immer ein gewisser Unschärfbereich dabei. Aber im Kern geht es um einen qualitativen Blick auf gesellschaftliche Phänomene, die vielleicht im Kleinen erst aufkeimen, aber das Zeug haben zu etwas Größerem und in Zukunft möglicherweise den Mainstream bestimmen können.

Man muss kein Hellseher sein, um angesichts der Ölpreisentwicklung zu begreifen, dass es so, wie es ist, nicht weitergehen kann. Aber woher weiß man, wie es weitergeht?

Wir stehen am Beginn eines postfossilen Mobilitäts-Zeitalters. Das war vielleicht vor drei, vier Jahren ein Begriff, der vielen nach Science-Fiction klang. Inzwischen merkt man aber, dass selbst die Automobilkonzerne anfangen umzudenken und dass selbst Länder und Märkte, die sehr stark vom Öl profitieren könnten, anfangen, über Nachhaltigkeit, postfossile Mobilitätskonzepte, Stadtentwicklungen etc. nachzudenken. Es gibt eine Reihe von Indikatoren, die darauf hindeuten, dass sich an der Art, wie wir Mobilität in Zukunft konsumieren – das heißt natürlich auch, wie wir unsere Fahrzeuge antreiben – einiges ändern wird.

Auf der anderen Seite bleiben Bedenken, dass zum Beispiel die steigenden Benzinpreise am bisherigen Mobilitäts-Verhalten noch nichts geändert haben. Aber auch das wird sich nicht unbegrenzt fortsetzen. Wir wissen, dass die Kosten für Mobilität – also nicht nur die Autokosten sondern auch die für öffentliche Verkehrsmittel – immer teurer werden. Heute sehen wir, dass die Menschen zu Alternativen greifen. Das Fahrradfahren etwa wird immer populärer.

Gerade in Städten, in Metropolregionen, in Ballungsräumen bekommen öffentliche Verkehrssysteme in humanen Mobilitätskonzepten eine höhere Bedeutung. Die Menschen werden in Zukunft – und das zeichnet sich heute schon ab – immer häufiger die Verkehrsmittel wechseln. Das deutet darauf hin, dass wir in einem neuen Mobilitätszeitalter angekommen sind – einem multimobilen Zeitalter.





Das heißt, jeder hat ein Fahrrad und Auto zu Hause stehen und verfügt zusätzlich über die Goldcard von Bahn und Lufthansa?

Eher das Gegenteil wird der Fall sein. Wir beobachten, dass Mobilität – gerade auch die individuelle Mobilität – in Zukunft eher nach dem Excess-Prinzip funktioniert. Nutzen schlägt Besitz.

Es geht nicht mehr so sehr darum, ein Auto zu besitzen. Stattdessen wird Sharing zum Funktionsprinzip auch bei der Automobilität. Menschen teilen sich Büros in Coworking Spaces, sie teilen inzwischen millionenfach ihre Wohnung mit Fremden über Online-Netzwerke, sie finanzieren zusammen über Crowdfunding-Plattformen gemeinsame Projekte und sie nutzen eben immer häufiger auch Autos gemeinsam.

Wenn man sich anschaut, wie sich CarSharing in Deutschland entwickelt hat, dann ist das eine ziemlich steile Kurve. Es ist inzwischen so, dass die Automobilhersteller die Idee nicht mehr belächeln, sondern inzwischen eigene Angebote und Geschäftsmodelle entwickeln. Insofern gibt es da noch einmal einen völlig neuen Schub. Es gibt inzwischen sogar Onlineplattformen für privates CarSharing.

In Zukunft wird es nicht mehr so sehr darum gehen, die Verkehrsmittel zu besitzen sondern zu nutzen. Und das wird möglicherweise über eine Art Mobilitycard funktionieren, die wir über eine Art Flatrate nutzen können und uns ermöglicht sehr flexibel, kurzfristig, unabhängig und selbstbestimmt auf unterschiedliche Verkehrsmittel zuzugreifen. Und das ist dann eben mal das Auto, mal Bus oder Bahn, mal das Fahrrad – und wir werden auch häufiger zu Fuß gehen.

Bisher ist das Auto des Deutschen liebstes Kind. Die Not, um es mit anderen zu teilen, muss schon ganz schön groß sein. Welches sind die Beweggründe für solch drastische Veränderungen?

Da kommt einiges zusammen. Ein Aspekt ist sicherlich die Frage nach den Kosten und dem Nutzen. Wenn wir sehen, dass die Mobilitätskosten mehr noch als die Lebenshaltungskosten insgesamt gestiegen sind, dann lassen sich die Kosten nicht wegdiskutieren. Ich gehe jetzt nicht soweit, die individuelle Mobilität als Luxus zu bezeichnen – aber auch das wäre ein Szenario. Man muss gar nicht so weit gehen, um zu verstehen, dass die Leute immer kostenbewusster werden.

Es geht aber beim Teilen nicht nur um die Kosten. Es ist so, dass CarSharing boomt, weil kein anderes Konzept dem Wunsch entspricht, mobil und flexibel unterwegs zu sein, zugleich aber auch zum Schutz der Umwelt beizutragen und seine Mobilitätskosten zu senken.

Gerade bei jüngeren Verbrauchern wird Sharing zum Leitmotiv. Die so genannte Generation Facebook ist mit Tauschen und Teilen im Internet aufgewachsen. Die jungen Leute haben im sozialen Netzwerk eine ganz andere Logik des Gebens und Nehmens verinnerlicht und sie konsumieren eben ganz anders. Sie empfinden Eigentum nicht länger als Privileg sondern eher als Bürde, und sie sehnen sich ein Stück weit nach der Leichtigkeit des Nichtbesitzens.

Insofern hat CarSharing im Sinne einer flexiblen Nutzung eines PKWs auch ganz andere Vorteile als nur die reine Kostensenkung – da steckt in vielen Fällen auch ein Gemeinschaftsgedanke dahinter.

Wenn ich Sie richtig verstehe, befürchten Sie nicht, dass wir in Zukunft weniger unterwegs sein werden?

Genau – man ist natürlich leicht geneigt zu sagen, dass die Menschen immer mobiler werden. Den Eindruck hat man. Auf viele Menschen trifft das auch zu. Auf der anderen Seite gibt es Viele, die tagtäglich nur die üblichen drei Wege zurücklegen: zur Arbeit, nach Hause und vielleicht noch zum Einkaufen. Das wars. Die Frage ist weniger, ob der Mobilitätsgrad noch steigen oder eher abnehmen wird. Was man jedoch auf jeden Fall erleben wird, ist eine wachsende Vielfalt an Mobilitätsformen. Der Mobilitätsmix wird sich wandeln.

Sie denken da auch an virtuelle Reisen?

Auch das. Das ist der Punkt! Wenn wir heute von der Zukunft der Mobilität sprechen, dann reden wir nicht länger nur über räumliche Fortbewegung, über Verkehrsmittelnutzung, über neue Antriebsformen und Fahrzeugfeatures. Wer von der Zukunft der Mobilität spricht, der ruft gleichzeitig auch Begriffe wie Nachhaltigkeit, Energieinfrastruktur, postfossile Mobilitätskonzepte auf den Plan und – da haben Sie vollkommen recht – virtuelle Unternehmen, mobiles Arbeiten, mobile Commerce – letztlich gesamt vernetzte Städte, die dazu beitragen können, dass wir räumliche Mobilität auch kompensieren können. »





« **A**ber es wird sicherlich nicht das Szenario eintreten, dass wir uns nur noch in virtuellen Welten bewegen oder per Fernanwesenheit an verschiedenen Orten präsent sind.

Dennoch wird man in den Betrieben genauer hinschauen, wie viele Geschäftsreisen in Zukunft noch nötig sind. Viel lässt sich möglicherweise über Telefon- und Videokonferenzen virtuell ausgleichen. Es geht einfach darum, dass wir weiterhin räumlich unterwegs sind. Und auch das Auto wird in den nächsten 20, 30 Jahren der Garant für räumliche und zeitliche Flexibilität sein. Das ist, glaube ich, unstrittig unter Experten – da sagt man auch nichts Neues. Die individuelle Mobilität ist eine so elementare Wohlstandserfahrung, dass wir darauf nicht mehr verzichten wollen. Aber es ist natürlich durchaus so, dass wir die Frage, wie wir individuelle Mobilität organisieren wollen, neu stellen müssen. Und da muss man sagen, dass es auch in Zukunft so etwas wie individuelle Massenmobilität und individuelle Verkehrsmittel geben wird, die die öffentlichen Verkehrssysteme ergänzen. CarSharing-Fahrzeuge sind solche Public-Private-Vehicles und die Leihfahräder, wie sie die Deutsche Bahn anbietet, wäre ein anderes Model.



Sie sehen in solchen Initiativen bereits die beginnende Zukunft und den ernsthaften Versuch der Industrie, hier den Anschluss zu bewahren?

Also: die Zukunft hat begonnen! Es ist keine Sache, die von umweltbewegten Alternativen vorangetrieben wird. Lange Zeit wurden solche Konzepte eher als massenmarktuntaugliche Nischenphänomene betrachtet. Aber das hat man inzwischen erkannt – das ist es längst nicht mehr. Heute denken auch Automobilhersteller immer stärker über ihr bisheriges Kerngeschäft – die Produktion von Autos – hinaus.

Peugeot hat zum Beispiel ein CarSharing-Modell entwickelt, bei dem es nicht mehr nur um Autos geht. Dort gehören Nutzfahrzeuge, Roller und Fahrräder zum Angebot. Car2go – das Mobilitätskonzept von Daimler – bezeichnet seine Autos inzwischen als die »ersten eigenen öffentlichen Verkehrsmittel«. An diesen Beispielen merkt man, dass die Automobilhersteller anfangen umzudenken und sich ein Stück weit von der Idee des Modal-Split lösen. Da betrachtet man Verkehrsmittel immer noch sehr stark in Konkurrenz zueinander.

Ich glaube, in der Stadtplanung, bei Verkehrsbetrieben und bei den Fahrzeugherstellern versteht man langsam, dass die verschiedenen Verkehrsmittel nicht miteinander im Wettbewerb stehen, sondern dass man sie intelligent und innovativ miteinander verzahnen muss. Das wird in Zukunft die große Herausforderung sein und da sind wir über den Status der ersten zögerlichen Anfänge hinaus. Ich glaube, dass man das durchaus sehen kann.

Die Bahn, die das sehr weit vorangetrieben hat, ist ein gutes Beispiel dafür. Sie bietet heute nicht mehr nur Bahnreisen an,

sondern genau auch CarSharing, Mietwagen und Fahrräder – also verschiedene Möglichkeiten der Fortbewegung. Sie wird damit im Grunde genommen von einem Verkehrsmittelanbieter zu einer Art Mobilitäts-Manager.

Also werden die zukünftigen Verkehrsbetriebe Netzwerkspezialisten sein, die die unterschiedlichen Verkehrsmittel und -wege miteinander verknüpfen?

Ja. Das ist das Entscheidende: Vieles von dem, was wir heute besprechen, haben wir auch schon in der Vergangenheit angesprochen. Die Fortschritte waren in den letzten zehn Jahren längst nicht so groß, wie sie in den kommenden zehn Jahren sein werden.

Ein entscheidender Faktor kommt hinzu: die digitale Vernetzung. Sie prägt immer stärker auch unser Mobilitätsverhalten. Mobile Connectivity wird zum Ermöglicher einer neuen Mobilität. Das ist, glaube ich, ganz wichtig zu sagen: **Das mobile Internet, Social Networks, Online-Plattformen und ihre Anbindung an das reale Leben durch Apps werden in gewissem Maße zum Ermöglicher einer neuen Mobilität.**

Sie kennen das alles. Gut 1,2 Milliarden Smartphones wurden in den letzten 5 Jahren weltweit verkauft. Wir haben über 1,2 Millionen mobile Apps. Wenn man mal im deutschen App-Store von Apple schaut, finden wir über 22 Tausend Apps, die im weitesten Sinn mit Mobilität, mit Reisen, mit Navigation zu tun haben. Durch diesen Datenaustausch zwischen Verkehrsteilnehmern, Fahrzeugen und der sie umgebenden Infrastruktur wird die nächste Stufe der Mobilität erreicht – ein in gewissen Maßen sich selbst steuerndes System der Adhoc-Verfügbarkeit, der Echt-Zeit-Verkehrsplanung, der



lückenlosen Abdeckung und der reibungslosen Übergänge von einem Verkehrsmittel zum anderen. Das ist, denke ich, der entscheidende Grund, warum wir von Vielen, das lange als Zukunftsmusik galt, in den nächsten Jahren viel schneller Realitätserfahrungen sammeln werden.

Wird der Mensch von dieser Entwicklung überrascht? Ist er auf die Zukunft vorbereitet oder muss da noch was passieren?

Es bedarf natürlich weiterhin Anstrengungen von allen Seiten. Wir merken, dass die Politik und die Stadtplanung immer etwas hinterherhinken. Ich sehe das hier in Frankfurt: erst in dem Moment, in dem Fahrradfahren extrem populär wird und immer mehr Fahrräder auf den Straßen rollen und zu Konflikten mit Autofahren führen, fängt man an, das Radwegenetz auszubauen und neue Flächen für das Abstellen der Räder zu schaffen. Ein Stück weit – das muss man zugeben – hängen die Akteure der Realität hinterher. Ich glaube aber nicht, dass die Menschen von der Entwicklung überrascht sind. Da wächst heute eine Generation heran, die mit digitalen Prozessen, Smartphones, Tablet-PCs und den ganzen Anwendungen, die damit verknüpft sind, ganz selbstverständlich umgeht und die auch ein neues Verhältnis zum Besitzdenken hat. Für sie sind Autos nicht mehr ein Statussymbol

– für sie stehen völlig andere Konsumgewohnheiten im Vordergrund. Diese neue Generation muss bereits heute ganz anders mobil sein, weil sie mobil arbeitet und gar nicht mehr in konkreten und immer präsenten Büros tätig ist. Für sie kommt ein solches Szenario keineswegs überraschend.

Außerdem wird die Automobilindustrie ihre Prozesse nicht in wenigen Jahren vollkommen umstellen. Das Ziel der Bundesregierung, bis 2020 eine Million Elektrofahrzeuge auf deutsche Straßen zu bringen, ist sehr ambitioniert. Das wird man wahrscheinlich so auch nicht erreichen. Dennoch sind die Fortschritte relativ stark. Inzwischen gibt es auch in Deutschland verschiedene Schaufensterregionen. Viele ehemals getrennte Branchen wachsen hier zusammen. Zum Beispiel die Automobilität und der Energiesektor. Die Energiewende ist ohne neuartige Mobilitätskonzepte nicht denkbar. Auch die Telekommunikation verändert die Mobilität.

Hier wachsen ehemals getrennte Bereiche, Branchen, Unternehmen, Geschäftsfelder zusammen, und das ist eine enorme Chance für alle Akteure in diesem Markt. ■ Steffen Wilbrandt

→ Das Zukunftsinstitut

Strategisches Wissen für die Wirtschaft von morgen

Das Zukunftsinstitut wurde 1998 gegründet und hat die Trend- und Zukunftsforschung in Deutschland von Anfang an maßgeblich geprägt. Heute gilt das Institut als einer der einflussreichsten Think-Tanks der europäischen Trend- und Zukunftsforschung.

»Die Frage, mit der wir uns täglich auseinandersetzen, ist einfach gestellt: Welche Veränderungen – welche Trends und Megatrends – prägen unsere Gegenwart und welche Rückschlüsse lassen sich daraus für die Zukunft von Gesellschaft, Unternehmen und Kultur schließen? Die Antworten sind mitunter komplex, immer aber machen wir es uns zur Aufgabe, den Wandel begreifbar zu machen, ihn zu moderieren und Zukunft als Chance zu sehen.« (Quelle: www.zukunftsinstitut.de)



Kontakt:
Zukunftsinstitut GmbH
Robert-Koch-Straße 116 E,
D-65779 Kelkheim
Telefon +49 6174 9613-0
info@zukunftsinstitut.de
www.zukunftsinstitut.de

Die Zukunft der Mobilität 2030
Christian Rauch, Thomas Huber,
Sarah Volk unter Mitarbeit von
Pia Ottes und Sophia Ostner
ca. 120 Seiten,
180 Euro plus MwSt
ISBN 978-3-938284-61-2

