

Literaturtipps: Die Mobilität der Zukunft Visionen und Trends für die Mobilität von morgen

Ein Drittel des Schweizerischen Energieverbrauchs entfällt auf die Mobilität. Sowohl das Sparpotenzial als auch der Handlungsdruck sind hoch. Visionen für eine zukunfts-gerichtete Mobilität sind vorhanden. Eine Auswahl an Literatur stellen wir Ihnen hier kurz vor: Der Autor von „Generation Mietwagen“ zeigt auf, wie das Auto bei vielen jungen Leuten seinen Status verliert. Die junge Generation will mobil sein, wie sie dies im Internet tut: flexibel, spontan und technisch auf dem neusten Stand. Car- und Bike-Sharing-Konzepte ermöglichen diese Flexibilität und bieten zudem neue Chancen bei der Stadtgestaltung. Das Buch „Postfossile Mobilität“ skizziert auf unterhaltsame Weise, wie der Wandel von der fossilen zur postfossilen Gesellschaft ablaufen und wie die Mobilität in einer Zeit nach dem Peak Oil aussehen könnte. Mit „VIVER – Vision für nachhaltigen Verkehr in Deutschland“ entwickelte das Fraunhofer-Institut ISI auf Basis von Daten, Trends und Prognosen ein Mobilitätsszenario für das Jahr 2050: Car- und BikeSharing bilden zusammen mit dem öffentlichen Verkehr ein flexibles Mobilitäts-system. Diese Multimodalität erlaubt es den Menschen, situations-spezifisch das geeignete Verkehrsmittel auszuwählen. (Sprache: de)

Weitere Informationen:

Buch „Generation Mietwagen“, Adler, München 2011, oekom Verlag
Buch „Postfossile Mobilität“, Schindler/Held, Bad Homburg 2009, VAS Verlag
Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung ISI, VIVER 2011
Studie „Die Zukunft der Mobilität 2030“, Zukunftsinstitut, Kelkheim 2011

www.oekom.de
www.vas-verlag.de
www.isi.fraunhofer.de
www.zukunftsinstitut.de

Sélection littéraire: la mobilité du futur Visions et tendances pour la mobilité de demain

Un tiers de la consommation énergétique suisse est imputable à la mobilité, et tant le potentiel d'économie que la nécessité d'intervention sont élevés. Pourtant, des visions pour une mobilité orientée sur l'avenir existent. Nous vous présentons ici une sélection littéraire en provenance d'Allemagne. L'auteur de «Generation Mietwagen» montre comment la voiture perd son statut auprès des jeunes. Comme sur Internet, la jeune génération veut pouvoir être mobile: flexible, spontané et techniquement à jour. Les concepts d'autopartage et de vélos en libre-service permettent cette flexibilité et offrent de nouvelles opportunités en matière d'aménagement urbain. Le livre «Postfossile Mobilität» esquisse de manière amusante comment pourrait s'opérer le passage de la mobilité fossile à la mobilité post-fossile et à quoi pourrait ressembler notre mobilité au lendemain du pic pétrolier. Avec «VIVER - Vision für nachhaltigen Verkehr in Deutschland» (Vision pour des transports durables en Allemagne), le Fraunhofer-Institut ISI a développé un scénario de mobilité pour 2050 sur la base de données, tendances et pronostics: l'autopartage et le vélo en libre-service constituent, en combinaison avec les transports publics, un système de mobilité flexible. Cette multimodalité permet à chacun-e de choisir le moyen de transport adapté à chaque situation. (langue: allemand)

Pour plus d'informations (en allemand):

Livre „Generation Mietwagen“, Adler, Munich 2011, oekom Verlag
Livre „Postfossile Mobilität“, Schindler/Held, Bad Homburg 2009, VAS Verlag
Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung ISI, VIVER 2011
Etude „Die Zukunft der Mobilität 2030“, Zukunftsinstitut, Kelkheim 2011

www.oekom.de
www.vas-verlag.de
www.isi.fraunhofer.de
www.zukunftsinstitut.de

04.04.2012



VAS-Verlag • Ludwigstr. 12 d • 61348 Bad Homburg •
Tel.: 06172-6811656 • Fax: 06172-6811657 •
E-Mail: info@vas-verlag.de



www.vas-verlag.de



Erscheint im
November 2009

- ISBN 978-3-88864-422-1
- 2009
- 4-Farb-Druck
- 16 cm x 21 cm (B x H)
- 304 Seiten
- 19.80 €

Jörg Schindler und Martin Held
unter Mitarbeit von Gerd Würdemann

Postfossile Mobilität

Wegweiser für die Zeit nach dem Peak Oil

Mit 7 Nachrichten aus der Zukunft, 12 Tabellen,
12 Informationskästen und 86 Farbbildern

Der moderne Verkehr ist fast vollständig von Erdöl abhängig. Peak Oil, der jetzt erreichte Höhepunkt der weltweiten Ölförderung, zeigt die Nichtnachhaltigkeit des fossil angetriebenen Verkehrs. Das Ölangebot wird in naher Zukunft kontinuierlich abnehmen. Die Krise der Automobilindustrie ist in diesem Kontext zu sehen. Es geht nicht so weiter, weil es nicht so weiter gehen kann.

Wir sind gewöhnt, nur den Verkehr zu sehen. *Verkehr* hat Verkehrsmittel und -infrastrukturen im Blick. Diese Sicht verstellt jedoch das Wesentliche: Tatsächlich geht es um den Menschen und seine Bedürfnisse. Daher ist *Mobilität* der grundlegendere Begriff, weil er vom Menschen ausgeht. Mobilität umfasst Beweglichkeit (Potenzialität), Bewegung (Verkehr) einschließlich des Ankommens (und Innehaltens) und das Bewegende (die Emotionen). Wie kann Mobilität für alle Menschen gesichert werden, wenn die bisher so billig und reichlich erscheinenden fossilen Energiequellen zur Neige gehen? Dazu müssen wir uns von der mentalen Landkarte des fossilen Verkehrs verabschieden. „Fossiles Denken schadet noch mehr als fossile Brennstoffe.“ (Bank Sarasin)

Wir stehen am Beginn einer epochalen *Transformation vom fossilen Verkehr zu einer postfossilen Mobilität*. Dieser Übergang ist unvermeidlich und steht jetzt an. Das Buch erzählt die Geschichte dieser Transition und beschreibt 7 Leitplanken, die für die postfossile Mobilität bestimmend sind: Energie-

Bitte wenden

effizienz, erneuerbare Energien, effizientere Raum- und Siedlungsstrukturen mit einer neuen Balance von Nähe und Ferne, Mobilitätschancen für alle (Nachhaltigkeitsprinzip der Verallgemeinerbarkeit), Körperkraftmobilität für Gesundheit und Wohlbefinden, mehr Beweglichkeit durch Verbindung von digitalen Diensten und Verkehr, attraktive und emotional ansprechende Gestaltung postfossiler Mobilität in einem sich selbst verstärkenden Prozess.

Wir werden auch in Zukunft mobil bleiben mit weniger Verkehr und weniger Energie. Die Mobilität der Zukunft hat eine neue Qualität. Im Buch werden Akteure der Zivilgesellschaft, Wirtschaft und Politik auf dem Weg zur post-fossilen Mobilität vorgestellt. Indikatoren machen die Entwicklung messbar und alternative Pfade konkretisieren die Richtung. Jenseits des aktuellen Hypes um Elektroautos ist das Buch der moderne Klassiker des Übergangs zur postfossilen Mobilität.

Autoren:

Martin Held ist Studienleiter an der Evangelischen Akademie Tutzing für den Bereich Wirtschaft und nachhaltige Entwicklung. Er ist Mitglied in der Mobilitätsinitiative (moin) sowie Gründungs- und Vorstandsmitglied von ASPO Deutschland (Association for the Study of Peak Oil and Gas). Er promovierte über Fragen der Verkehrsmittelwahl und arbeitete anschließend im Bereich Technikfolgenabschätzung zu energiepolitischen Fragen. Er war u.a. Mitglied in der Enquete-Kommission „Schutz des Menschen und der Umwelt“ des Deutschen Bundestags (1992-1994), mit Karlheinz A. Geißler initiierte er das Tutzinger Projekt „Ökologie der Zeit“ und zusammen mit Jörg Schindler das Netzwerk Slowmotion.

Jörg Schindler war bis Ende 2008 Geschäftsführer der Ludwig-Bölkow-Systemtechnik GmbH in Ottobrunn. Er befasst sich seit Jahrzehnten mit den Themen Energie und Verkehr. Er war Mitglied in der Enquete-Kommission des Bayerischen Landtags „Neue Energie für das neue Jahrtausend“ (2000-2004). Er ist Mitglied in der Mobilitätsinitiative (moin) sowie Gründungs- und Vorstandsmitglied von ASPO Deutschland. Zusammen mit Martin Held initiierte er das Netzwerk Slowmotion.

Gerd Würdemann war von 1987 bis 2009 Projektleiter in der Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung in Bonn, dem heutigen Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR). Arbeitsschwerpunkte: Induzierter Neuverkehr, umweltverträgliche Gestaltung von Mobilität und Verkehr, räumliche Aspekte der Bundesverkehrswegeplanung und post-fossile Mobilität. Er ist Mitglied in der Mobilitätsinitiative (moin) sowie im Vorstand der Dr. Joachim und Hanna Schmidt Stiftung für Umwelt und Verkehr.

E-Mail: info@vas-verlag.de • Fax: 06172-6811 657 • www.vas-verlag.de

per Rechnung

kostenloses Rezensionsexemplar (nur an Redaktionen)



Adresse, Datum, Unterschrift

ISBN	Titel	Anzahl
ISBN 978-3-88864-422-1	Postfossile Mobilität	



Dieser Artikel wurde ausgedruckt unter der Adresse:
<http://www.ndr.de/kultur/literatur/buchtipps/mietwagen111.html>

23.05.2011 10:53

Politisches Buch: "Generation Mietwagen" von Michael Adler

Vorgestellt von Katja Eßbach



Das eigene Auto sieht Adler als Auslaufmodell. Wie kommen wir künftig voran?

Heute in Berlin, morgen in Rom, übermorgen auf Sylt - ganz normal. Dazwischen am Abend noch mal schnell mit dem Auto ins Stadtzentrum. Wir sind eine Gesellschaft "unterwegs". Das ist aufregend und herausfordernd, aber neben allen ökologischen Bedenken oft auch umständlich und teuer. Wie kann man unseren auf Mobilität ausgerichteten Alltag neu organisieren? Das ist die zentrale Frage der ARD-Themenwoche.

Michael Adler von der Agentur "fair-kehr" ist

überzeugt, dass das eigene Auto die längste Zeit der Deutschen liebstes Kind war. Die "neue Lust an einer anderen Mobilität" beschreibt er in seinem Buch "Generation Mietwagen".

Statussymbol ade

Es gab Zeiten, da sangen junge Menschen in den Autos den Hit von Janis Joplin: "... Oh Lord, won't you buy me a Mercedes Benz..." Vorbei, sagt Michael Adler, diese Zeiten sind vorbei. Das Auto verliere bei vielen jungen Leuten seinen Status. Die hätten nämlich mittlerweile eine ganz andere Vorstellung von Mobilität: "Junge Leute wollen sich bewegen, wie sie sich im Internet bewegen. Sie wollen sich spontan bewegen. Sie wollen schnell sein, es soll intelligent und technisch auf dem aktuellen Stand sein. Das sind Autos, in denen man noch nicht mal 'ne richtige Bluetooth-Verbindung für sein Handy und seinen iPod hat, eben nicht. Man will Autos, die man gebraucht, aber nicht unbedingt besitzen muss (...) Ich hab's so formuliert im Buch: Sie wollen Premium-Mobilität, aber nicht unbedingt 'ne Premium-Limousine vor der Tür."

Das Auto, so Adler weiter, werde seines Zaubers beraubt. Das mag man angesichts deutscher Straßen kaum glauben, aber natürlich ist dies auch ein schleichender Prozess.

"Umdenken ist überlebensnotwendig"



Das Buch "Generation Mietwagen" ist im oekom Verlag München erschienen.

Autor Michael Adler ist ein Kenner moderner Mobilitätskonzepte. In seinem Buch beschreibt er eingangs die momentane Situation. Erstens: Das Öl für Benzin wird knapp. Zweitens: Der Klimawandel ist erschreckend weit fortgeschritten, es bleibt kaum noch Zeit, den Ausstoß von Treibhausgasen zu verringern. Ein allumfassendes Umdenken in Sachen moderne Mobilität ist überlebensnotwendig, schreibt Michael Adler. In Deutschland sieht er da großen

Nachholbedarf: "In Deutschland ist diese Krankheit weit verbreitet, dass man eben nur automobil denken kann (...) D.h., wir müssen diese Kultur, die in Deutschland immer noch

beherrschend ist, verändern, und da fehlt es an Politikern, die vorausdenken und auch in einem Mobilitätskonzept denken und nicht nur sagen: Es gibt ja Auto und öffentlichen Verkehr. Meistens in diesem bipolaren Weltbild spielt sich deutsche Verkehrspolitik ab."


Fuß- und Radverkehr als "erneuerbare Energie der Mobilität"

Dabei gibt es sie ja schon, die modernen Mobilitätskonzepte. In Holland beispielsweise werden Fahrradhighways parallel zur Autobahn gebaut, und Metropolen wie New York, Paris oder London sind längst im Aufbruch. Und Kopenhagen toppt sie alle: "Man hat dort annähernd 50 Prozent Radverkehr-Anteil, sehr wenig Autoanteil. Man kümmert sich sehr um Fußgänger, um die Aufenthaltsqualität für Fußgänger und ich bring's immer auf die Formel: Fuß- und Radverkehr sind die erneuerbaren Energien der Mobilität. Und so wie man Wind- und Sonnenenergie bei der Energiegewinnung belächelt hat (...), so liegt auch in der weiteren intensiven Förderung des Fuß- und Radverkehrs der Schlüssel für die Mobilität in Ballungsräumen und Städten."

Das E-Auto ist noch nicht die rettende Alternative

Adler zeigt in seinem Buch, dass diese neue Mobilität kein Schreckgespenst ist, sondern vielmehr die Chance der Rückeroberung der Städte von den Autos. Lebenswerte Plätze, schöne Fußwege, perfekte Rad-Netze, hochmoderne Busse und Bahnen, elektrisch unterstützte Fahrräder und E-Autos sind die Bestandteile dieser Vision. Wobei, schränkt Adler ein, zur Zeit ist das E-Auto noch nicht die rettende Alternative: "Die Batterien müssen zu groß sein, sie sind zu schwer, zu teuer, um letzten Endes die technischen Werte zu erzeugen wie ein fossiles Mobil (...). Es ist gut tauglich für kurze und mittlere Distanzen (...) und ich denke, da wird es auch seine Nischen finden."

Da ist also die beste Erfindung noch nicht gemacht. Aber: Liest man Adlers Buch, ist einem nicht bange um die Mobilität der Zukunft. Die Städte werden dann wieder den Menschen gehören.

	<p>Generation Mietwagen. Die neue Lust an einer anderen Mobilität</p> <p>Michael Adler</p> <p>Typ: Buch Verlag: oekom Verlag München</p>	<p>Bestellnummer: 978-3-86581-238-4 Preis: 12,95 Euro €</p>
---	---	---

MOBILITÄT DER ZUKUNFT

Ein Alptraum für Autohersteller

Viel weniger Autos und Tempo 30 in der Stadt: Eine Fraunhofer-Studie entwirft ein Szenario für den Verkehr im Jahr 2050. Autobauer müssen umdenken.

VON Sebastian Viehmann | 06. April 2011 - 08:45 Uhr



© Fraunhofer-ISI/Judith Kozinski

Kaum noch Autos zu sehen: Vision für Verkehr im Jahr 2050. Zeichnung aus der Fraunhofer-Studie VIVER

Zwei Autos stehen in der Garage, man fährt mit dem Wagen zur Arbeit, in den Urlaub und auch mal zum Brötchenholen – für viele Familien ist heute der eigene fahrbare Untersatz das wichtigste Verkehrsmittel.

Doch im Jahr 2050 ist das Vergangenheit. Es gibt nur noch 250 Autos pro 1000 Einwohner, weniger als die Hälfte im Vergleich zu heute. Das ist zumindest das Ergebnis eines Szenarioprozesses, den das Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung (ISI) entwickelt hat: Aus jahrzehntelang gewonnenen Daten, Trends und Prognosen entstand VIVER, die Vision für nachhaltigen Verkehr in Deutschland.

Demnach ist der stark reduzierte Autoverkehr des Jahres 2050 reibungslos mit öffentlichen Verkehrsmitteln verknüpft. In vier Jahrzehnten sind die Deutschen ein Volk von multimodalen Verkehrsnutzern geworden. Man zahlt nicht mehr monatliche Fixkosten für ein Auto, sondern nutzungsabhängig für das Verkehrsmittel, das man gerade braucht – sei es die Bahn, der Segway oder das Fahrrad.

Nutzen statt Besitzen ist also eines der Leitmotive, das den Verkehr der Zukunft prägen könnte. Schon heute lassen sich Ansätze dafür erkennen, dass die Vision des ISI ziemlich realistisch erscheint. Und zwischen den Zeilen wird klar: Die Autoindustrie in ihrer jetzigen Form und Größe dürfte es 2050 nicht mehr geben.

Das Fraunhofer-Szenario beruht zunächst auf einigen Mega-Trends, die in den kommenden Jahrzehnten unser Leben bestimmen werden. Die deutsche Bevölkerung wird demzufolge von heute 82 Millionen auf bis zu 70 Millionen Menschen im Jahr 2050 zurückgehen – allein das wird schon dazu führen, dass die Zahl der Autos sinkt. Die Wissenschaftler gehen zudem davon aus, dass die Wirtschaft und die Einkommen der Menschen langfristig nur moderat wachsen werden.

Die Energie- und damit die Verkehrskosten werden bis 2025 dagegen gewaltig ansteigen, dazu tragen schwankende Rohölpreise bei. "Preisspitzen bis über 250 US-Dollar pro Barrel werden nach unserer Einschätzung bis 2025 die Regel sein", sagt Wolfgang Schade, der Leiter des Geschäftsfeldes Verkehrssysteme beim ISI. Der Stromsektor werde bis 2050 nahezu vollständig auf regenerative Energien umgestellt. Auf den Straßen rollen dann Elektroautos, Wasserstoff-Fahrzeuge und Plug-In-Hybride. Konventionelle Verbrennungsmotoren sieht man kaum noch.

Das Verhältnis der Menschen zum Automobil wird sich laut ISI stark verändern. Das Auto als Statussymbol hat ausgedient – ein Trend, den man schon heute bei jungen Leuten beobachten kann. Die Folgen der globalen Erwärmung werden eine große Bereitschaft zu Verhaltensänderungen bewirken, glauben die Wissenschaftler.

In der Fahrschule geht es dann vor allem um effizientes Fahren, das durch Mautgebühren und Verkehrsmanagement weiter reguliert wird. "Tempo 250 gibt es nicht mehr", sagt Schade. Stattdessen werde es europaweite Tempolimits geben: 120 km/h auf Autobahnen, 80 km/h auf Landstraßen und 30 km/h in der Stadt. "Wer schneller fahren will, nimmt dann eben den Hochgeschwindigkeitszug", so der Verkehrsexperte. Das Tempolimit in der Stadt soll den Zeitvorteil des Autos zugunsten von Bus, Bahn oder Fahrrad reduzieren. Genau dieses Konzept will zum Beispiel die Stadt Amsterdam schon in den kommenden Jahren verwirklichen.

Wer dann noch Auto fährt, tut dies vor allem in urbanen Räumen in erster Linie mittels Carsharing. Man nimmt sich je nach Fahrtzweck das passende Auto, "am Wochenende zum Beispiel das Cabrio", sagt Schade. Neben der Flexibilität habe Carsharing noch einen weiteren Vorteil: "Es gibt nicht mehr den zehn Jahre alten Wagen, Sie fahren immer mit der neuesten Technik", argumentiert der Fachmann.

Car- und Bikesharing werden, so die Vision des Fraunhofer-Instituts, bis 2050 mit dem öffentlichen Nahverkehr zu einem flexiblen und erschwinglichen Mobilitätskonzept verschmelzen. Gezahlt wird je nach Wunsch mit Prepaid-Karten, monatlichen Rechnungen oder direkt bei der Nutzung. Lohn der Verhaltensänderungen sind eine gestiegene Lebensqualität: saubere Städte, kürzere Wege und mehr Flexibilität. Weil man viel weniger Parkraum braucht, gibt es mehr Platz für Grünflächen. "Auf allen Distanzen sind die Qualität des Weges und die Reduzierung von Stress wichtiger geworden als reine Schnelligkeit", heißt es im Arbeitspapier zu VIVER.

Einen eigenen Pkw wird 2050 oft nur noch besitzen, wer wohlhabend ist und auf dem Land lebt. "Dort wird immer noch das individuelle Auto die beste Lösung sein – es macht ja zum Beispiel wenig Sinn, einen Bus mit zwei Fahrgästen zu besetzen", erläutert Wolfgang Schade.

Was für die Verkehrsteilnehmer der Zukunft attraktiv klingt, ist für Autohersteller aus heutiger Sicht allerdings eine Horror-Vision. "Die werden sich ein zweites Standbein schaffen müssen", meint Schade und verweist auf Beispiele wie das erfolgreiche Konzept Car2go von Smart oder BMWs neue Submarke BMW i, die ein komplettes Mobilitätskonzept inklusive Carsharing etablieren soll. Vor allem die Premium-Marken dürften durch das künftige Verständnis von Mobilität und die rationalere Beurteilung des Autos in Existenznöte geraten. "Es wird noch Premiummarken geben, aber mit deutlich geringeren Absatzzahlen", glaubt Schade.

In technischer Hinsicht immerhin scheinen die meisten Autohersteller für die Zukunft gut gerüstet. Verbrauchsreduzierung, alternative Antriebe und Leichtbau sind auf dem Vormarsch. Das Wort Fahrspaß allerdings kommt in der Fraunhofer-Vision nicht vor. Das überrascht Wolfgang Schade selbst ein wenig: "Vielleicht haben wir da manches etwas einseitig formuliert. Bei uns im Institut wird gerade ein Elektroauto getestet – damit kann man durchaus eine Menge Spaß haben und an der Ampel so manche anderen Autos stehen lassen."

COPYRIGHT: ZEIT ONLINE

ADRESSE: <http://www.zeit.de/auto/2011-04/verkehr-vision-2050>