

## AUTODIGITAL 2018: DIE KONFERENZ ÜBER DIE MOBILITÄT DER ZUKUNFT



Wie sieht die Arbeit eines Zukunftsforschers aus? Auf der dritten AutoDigital des WESER-KURIER sprach Chefredakteur Moritz Döbler (oben links) mit Alexander Mankowsky (rechts im Bild) von Mercedes. Rainer Mehl (unten ganz links) und Christof Büskens (unten Mitte) diskutierten im Panel am Vormittag, Wissenschaftlerin Claudia Kemfert vom DIW am Nachmittag. FOTOS: KOCH

## „Mobilität benötigt andere Autos“

**Cem Özdemir**  
ist seit 2013 Mitglied im Deutschen Bundestag für Bündnis 90/Die Grünen. Aktuell ist der 52-jährige Politiker Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur.



**Herr Özdemir, eine Zukunft ohne Autos – ist das denkbar?**

**Cem Özdemir:** Zumindest nicht auf absehbare Zeit. Ich glaube, das Auto wird noch auf lange Sicht Bestandteil der Mobilität sein. Es wird in Zukunft aber eine andere Rolle spielen. Wegen des Klimaschutzes und wegen des begrenzten Raums in den Städten brauchen wir weniger Autos, etwa durch Carsharing. Und Mobilität benötigt andere Autos – emissionsfreie. Kombiniert mit Bus, Bahn, Fahrrädern und mit Laufen ergeben sie ganz neue Mobilitätsmodelle. Es geht darum, pünktlich von A nach B zu kommen, bezahlbar und in Zeiten des Klimawandels natürlich umweltfreundlich.

**Bedeutet das, dass Fortbewegung variabler wird?**

Erst einmal geht es bei moderner Mobilität um mehr Freiheitsgewinn. Wir reden über Mobilität aber schließen Menschen etwa mit Handicap derzeit zum Teil aus, weil wir Städte ums Auto herum gebaut haben. Das heißt, die autogerechte Stadt war das Ziel mit Schienen, die quer durch unsere Städte gehen. Jetzt muss dieser Raum in der Stadt neu und fairer aufgeteilt werden. Damit etwa der Radfahrer den Platz bekommt, den er benötigt, um sicher und komfortabel fahren zu können. Und dann bedeutet moderne Mobilität auch ein Stück Gewinn an Lebensqualität, wenn man sich vorstellt, dass die Autos von morgen leiser sein werden und weniger oder gar keine Emissionen ausstoßen. Einfach ist das alles natürlich nicht, etwa der Umbau der Autoindustrie. Und wir haben auch Zeit verloren. In der Elektromobilität haben gerade andere die Nase vorne. Wir wissen aber, dass wir alles dafür haben, um diesen Rückstand wieder aufzuholen – wir haben hervorragende Forschungseinrichtungen, einen tollen Mittelstand und hochmotivierte junge Leute, die in Start-ups arbeiten.

**Was muss konkret passieren, damit nicht noch mehr Zeit verloren geht?**

Man muss anfangen, die Realität zur Kenntnis zu nehmen. Also nicht nach drei Jahren Dieselskandal noch und noch einen Gipfel veranstaltet, bei dem nichts rauskommt. Das geht ja auch einher mit einem Vertrauensverlust in die Lösungskompetenz von Politik. Es müssen jetzt erste Schritte eingeleitet werden, etwa die Einführung der blauen Plakette und eine Hardware-Nachrüstung für Dieselfahrzeuge, die wirklich die Luft sauberer macht und nicht eine Art Verschrottungsprämie, die dazu führt, dass ein Auto, das gerade drei Jahre alt ist, aus dem Verkehr gezogen wird.

**Das Gespräch führte Jan-Felix Jasch.**

## Unterwegs zur fünften Stufe

VON LISA BOEKHOFF

**W**ann finden die Autos allein zum Ziel? An diesem Freitag biegen die Besucher noch selbst links auf die Zufahrt des Campus der Jacobs University ab. Dort geht es am Pflörtner vorbei, auf den Parkplatz rechts rein. Wie lange es dauert, bis die Fahrer nicht mehr selbst das Lenkrad umgreifen müssen?

Die Euphorie für das autonome Fahren ist zumindest einer Portion Realismus gewichen. Denn längst geht es nicht so schnell voran, wie vor ein paar Jahren erwartet. Das machten Experten in der Diskussion der Konferenz des WESER-KURIER AutoDigital in der Jacobs University deutlich. „Das autonome Fahren ist die Technik von übermorgen“, sagte Christof Büskens von der Uni Bremen. Der Industriemathematiker beschäftigt sich in seiner Arbeitsgruppe mit dem autonomen Fahren.

Überzeugt ist Experte Büskens dennoch von der Technologie. Irgendwann in der Zukunft gebe es genau zwei Autos: die von Computer gesteuerten und die von Hormonen. In der Diskussion zum Thema „Wenn die Autonomen kommen“ stimmte Rainer Mehl vom Manufacturing, Automotive und Life Sciences in München Büskens zu: „Die Stufe des vollautomatischen Fahrens wird noch eine ganze Weile dauern. Einen Massenmarkt wird es nicht vor 2040 geben.“ Zunächst geht es vielleicht punktuell erste Robotertaxis. Doch auf dem Podium ist man sich sicher: Bis die ersten Taxis vor dem Bremer Hauptbahnhof stehen, vergehen einige Jahre.

Zweifel an den intelligenten Autos brachten zuletzt Rückschläge – sogar tödliche Unfälle mit autonomen Fahrzeugen. „Das senkt massiv die Akzeptanz der Menschen“, ist Mehl überzeugt. Doch er sieht definitiv Vorteile der Technik und wünscht sich im täglichen Berufsverkehr Hilfe am Steuer: „Am Wochenende fahre ich gerne. Doch unter der Woche hält sich die Freude am Fahren in sehr überschaubaren Grenzen.“

**„Wann sind wir endlich da?“**

Zeit ist nicht nur für Entwicklungen der Autos und der nötigen Infrastruktur notwendig. Markus Schneider, Innovationschef bei Continental in Frankfurt am Main, sieht zudem, dass es erst eine Phase brauche, bis die Menschen Vertrauen in das autonome Fahren gewinnen. Statt großer Sprünge, gibt es kleine Schritte: Continental versuche, erste Aufgaben mit den Herstellern zu automatisieren und damit in Serie zu gehen. „Das autonome Auto hat sicherlich eine evolutionäre Entwicklung.“

Dem stimmte Büskens zu. Die ganze Geschichte des Automobils sei die einer kontinuierlichen Weiterentwicklung gewesen. „Da hat nie was stillgestanden.“ Bis die Serienreife eines vollautomatischen, ganz ohne Fahrer auskommenden Autos stehe – die sogenannte fünfte Stufe – dauere es noch lange Zeit. Kindheitserinnerungen weckte die Frage nach der Geschwindigkeit bei Experte Christof Büskens von der Uni Bremen. Er müsse daran denken, wie er seine Eltern bei Reisen immer wieder gefragt habe: Wann sind wir endlich da? „Je öfter ich gefragt habe, umso länger hat die Fahrt gefühlt gedauert.“

Ob die Digitalisierung der Industrie mehr Jobs bringt? Andrei Costea, Geschäftsführer von T&S Engineering, hält es in jedem Fall für nötig, bereits jetzt zu verstehen, welche Veränderungen es gibt. Doch neue Möglichkeiten sieht er bereits jetzt bei den Automobilherstellern. Wenn das autonome Fahren komme, dann veränderten sich zum Beispiel die Ansprüche an die Einrichtung des Autos. „Das ist eine komplett andere Welt“, sagte Costea, der an der Jacobs University studiert hat. Designer und Künstler seien da gefragt. Wenn Bremen weiter Autos produzieren wolle, sei aber auch klar, dass es darum gehe, die nötigen Talente zu haben, um vom Wachstum durch die Digitalisierung zu profitieren.

**„Das Spiel ist noch nicht zu Ende.“**

Experte Rainer Mehl sieht dabei die Automobilindustrie in Deutschland insgesamt unter Druck. Die Unternehmen entwickelten sich zu Mobilitätskonzernen. Doch Konkurrenz entstünde durch die großen Plattformen: Google, Amazon, Apple oder Alibaba. „Da gibt es in Deutschland mit Ausnahme von SAP keinen einzigen Player.“ Moderator Philipp Jaklin, Leiter des Ressorts Wirtschaft beim WESER-KURIER, fragte im Anschluss, ob die Autohersteller, die nun fortwährend in die Zukunft investierten, überhaupt den langen Atem dafür haben, bis die Selbstfahrer auf die Straße kommen. Mehl sieht im Rückstand durchaus einen Knackpunkt: „Da kommt ein Teil der Bedrohung her.“ Denn die Plattformen seien durchaus in der Lage, Akteure zu übernehmen. „Die Plattformen haben auf dem Weg zum Mobilitätsanbieter zum Glück ihre ganz eigenen Schwierigkeiten. Das Spiel ist noch nicht zu Ende.“ Definitiv sei etwas verschlafen worden: die notwendige Infrastruktur aufzubauen. „Da hat Deutschland einen massiven Standortnachteil gegenüber China, USA, aber auch gegenüber Korea, Indien, Japan und neuerdings Frankreich.“

In seinem Beitrag wies Stefan Muhle, Staatssekretär für Digitalisierung im Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, ebenfalls auf Versäumnisse hin. Niedersachsen investiere gerade viel, um endlich Funklöcher zu stopfen und für eine Versorgung mit schnellem Internet zu sorgen. Es gehe darum, endlich die weißen Flecken auf der Landkarte wegzubekommen. „Digitalisierung ist kein Luxusgut, sondern die Basis für den Wohlstand der Zukunft.“ Die Zukunft der Automobilindustrie sei für Niedersachsen von allergrößter Bedeutung. Muhle plädierte dabei für den Zusammenhalt zwischen Bremen und Niedersachsen. „Darum sind solche Konferenzen wichtig.“

Im zweiten Panel am Nachmittag ging es unter der Überschrift „Autoland Deutschland:

Zwischen Dieselskandal und Elektrovisionen“ in der von Nils Kreimeier, Redakteur bei Capital, moderierten Runde um Alternativen zum Auto und mögliche Antriebsarten. Capital ist Medienpartner der AutoDigital. „Wir sind aus mehreren Gründen an einer Epochenwende“, sagte Claudia Kemfert, Leiterin der Abteilung Energie, Verkehr und Umwelt des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung, eingangs. Denn man müsse sich von Öl, Gas und Kohle verabschieden. Zudem müsse es eine Lösung wegen der erheblichen Schadstoffbelastung durch Verbrennungsmotoren geben. „Wir sind mitten im Umbau. Ich kann nur hoffen, dass die Autobranche das auch umsetzt, weil andere in der Welt sehr viel tun.“ Angesichts der Entwicklung des neuen elektrischen Mercedes EQC in der Hansestadt sagte Kemfert: „Ich freue mich, dass Bremen Teil der Lösung ist.“ Die Wissenschaftlerin plädierte dafür, aber nicht immer nur auf den möglichen Verzicht abzielen. Wenn die Ver-

kehrswende gelinge, hin zu Alternativen zum Auto, dann steige die Lebensqualität.

Im Anschluss sprach Moritz Döbler, Chefredakteur des WESER-KURIER, mit einem, der sich selbst als „Mobilitätsphilosoph“ versteht: der Zukunftsforscher Alexander Mankowsky. Seit fast 30 Jahren arbeitet er bei Mercedes in unterschiedlichen Funktionen. „Wie muss man sich das eigentlich vorstellen, wenn Sie forschen?“, wollte Döbler wissen. Futurist Mankowsky betonte, dass es für ihn besonders wichtig sei, ein Gefühl für Zeit zu haben, um Entwicklungsstufen der Branche nachzuvollziehen. „Sonst kommt alles immer plötzlich über einen.“ In Zukunft könnten Autos ganz anders aussehen. Für den einen sei es ein Büro, für den anderen könne es das Wohnzimmer sein, wenn der Computer das Lenkrad übernehme. Klar sei, dass es für die Menschen nie einfach nur um den Transport gehe, sagte Mankowsky. Die Menschen wollten sich auf ihrem Weg positiv entwickeln. „Wenn jemand vom Transport von A nach B spricht, wissen Sie, Mobilität ist nicht sein Ding.“ Mankowsky selbst fährt einen Mercedes Baujahr 1992.

## Auf Stippvisite in der Hansestadt

VON ALJOSCHA-MARCELLO DOHME

**D**ie Digitalisierung verändert vieles bei Mercedes-Benz, jedoch nicht alles. „Egal wie digital die Welt wird, es muss einen physischen Kontakt geben“, sagte Daimler-Vorstandsmitglied Britta Seeger bei der AutoDigital. Künftig gehe man jedoch dorthin, wo der Verbraucher sei, und nicht umgekehrt. Denkbar seien etwa Pop-up-Stores auf Veranstaltungen, um dort mit Kunden in Kontakt zu treten – als Alternativen zu klassischen Autohäusern.

Von Bedeutung sei auch, welche Angebote man dem Kunden unterbreite. Der Kunde hinterlasse digitale Fußstapfen und daran könne man sehen, was er wolle. Wer sich auf der Internetseite etwa für ein blaues Coupé interessiere, dem dürfe keine A-Klasse angeboten werden. „Die Digitalisierung funktioniert nur, wenn wir wissen, was der Kunde erwartet“, sagte Seeger. Datenlecks müssten nicht befürchtet werden. „So wie wir für sichere Autos stehen, stehen wir auch für Sicherheit im Umgang mit Daten“, versprach die Stuttgarterin.

Bis zum Ende der Konferenz konnte Seeger nicht bleiben. Für sie stand noch ein Treffen mit den neuen Auszubildenden im Bremer Werk an. „Das ist einer der schönsten Termine in meinem Kalender“, sagte Seeger im Gespräch mit WESER-KURIER-Chefredakteur Moritz Döbler. Die Auszubildenden seien sehr wichtig für das Unternehmen, damit Mercedes auch noch in 30 Jahren bestehe.

„Ein großes, herzliches, warmes Willkommen in der Mercedes-Familie“, rief Seeger dann wenig später den Jugendlichen im Bremer Werk entgegen. Sie erzählte, wie sie vor vielen Jahren selbst als duale Studentin bei

Mercedes gestartet sei. Damals habe es allerdings keine Begrüßung vom Vorstand gegeben. Nun nutzten die Jugendlichen die Gelegenheit, Seeger Fragen zum Konzern, ihrem Werdegang und ihrem Privatleben zu stellen. Eine Auszubildende wollte etwa wissen, wie sie Familie und Beruf als Mutter von Drillingen organisiert. „Ohne die Unterstützung meines Mannes wäre das nicht möglich. Als unsere Kinder auf die Welt kamen, ist er in Elternzeit gegangen“, erzählte Seeger. Trotz ihres vollen Kalenders würde sie aber immer das erste Eis im Jahr mit den Kindern essen – und dafür auch ihre Termine verschieben. Sie ermutigte die Auszubildenden, selbst Familien zu gründen und Kinder zu bekommen. „Wobei Kinder ein Thema für Frauen und Männer gleichermaßen ist“, sagte sie.

Nach der Fragerunde besuchte sie die Lehr-

linge an ihren Arbeitsplätzen und sprach mit ihnen über ihre Ausbildung. Die Jugendlichen zeigten ihr etwa den Lackiersimulator und ließen sie im Anschluss auch selbst Hand anlegen. „Um Gottes Willen“, sagte Seeger nach der Auswertung durch den Computer. „Für den Anfang ist das ganz gut“, entgegnete ihr eine Auszubildende.

In der Zukunftswerkstatt des Konzerns wurde sie anstatt von einem Menschen von Roboter Dad begrüßt. Informiert wurde sie dennoch von Auszubildenden über die Koordination von Mensch und Maschine. Im Anschluss an den Rundgang durch die Ausbildungswerkstatt stand für die 49-jährige noch ein Besuch in der Produktion auf dem Programm.



In der Zukunftswerkstatt lässt sich Britta Seeger von einem Auszubildenden die Funktionsweisen eines Roboters zeigen. FOTO: DAIMLER