
Vorwort

Die deutsche Bundesregierung plant bis zum Jahr 2020 eine Verringerung der Treibhausgasemissionen um 40 %. Das stellt die am Straßenverkehr beteiligten Industrien vor große Herausforderungen, denn 95 % des im Verkehrssektor ausgestoßenen CO₂ werden vom Straßenverkehr verursacht.

Von vornherein dürfte klar sein, dass hierbei Einzelinnovationen, Insellösungen und Alleingänge nicht weiterhelfen. Es muss ein grundsätzliches Umdenken, eine Neuorientierung auch im Individualverkehr erfolgen, d. h. es müssen völlig neue integrierte Konzepte entwickelt werden.

Diese Aufgabe betrifft keineswegs nur die Automobilindustrie, sondern alle an der zukünftigen Mobilität beteiligten Branchen: Neben der Automobilindustrie und deren Zulieferer/Kfz-Werkstätten auch die Batteriehersteller, die Energieunternehmen, die Betreiber der Versorgungsnetze, die Entsorgungsunternehmen, die Dienstleister usw. Als Impulsgeber und die Entwicklung unterstützende und fördernde Initiatoren sind dazu auch die Kommunen gefordert, mit verkehrspolitischen Instrumenten Impulse zu setzen und dieses Megaprojekt mit Fördermaßnahmen zu unterstützen.

Wie in jeder Herausforderung liegt auch hier für die deutsche Industrielandschaft eine Chance, nämlich die, sich bei der Umstrukturierung und Neuentwicklung des Marktes neue attraktive Geschäftsfelder und neue Wertschöpfungspotenziale zu sichern. Eines ist allerdings auch hier klar: es geht hier nicht um den üblichen Verdrängungswettbewerb nach dem Prinzip „Entweder-oder“ (entweder wir oder die Anderen), sondern ausschließlich nach dem Prinzip des „sowohl als auch“, der intelligenten Kooperation mit den potenziellen Partnern entlang der neuen Mobilitätswertschöpfungskette, die heute noch branchenfremde Unternehmen oder gar Wettbewerber sein können.

Bei der Entwicklung neuer Verkehrskonzepte und Geschäftsmodelle im Individualverkehr kann man von der gesicherten Erkenntnis ausgehen: die jetzt noch bestehende Trennung in verschiedene Interessens- und Kompetenzbereiche wird sich nach dem Prinzip der fluiden Strukturen zusehends auflösen, die Bereiche, Kompetenzen und Interessen werden sich gegenseitig immer mehr durchdringen und kein Konzept wird zum Erfolg führen, das nicht dem auch aus anderen Bereichen bekannten Phänomen der Konvergenz Rechnung trägt. Vom Ansatz her geht es also um den Strukturwandel mehrerer bisher disjunkter In-

dustriezweige, die jetzt zu einem neuen Aktions- und Kräftefeld zusammenfinden müssen. Um die Folgen dieses Strukturwandels im Individualverkehr nachzuvollziehen und die daraus entstehenden Anforderungen zu erkennen, zu bewerten und voraussagen zu können und um eine Absprungbasis im Hinblick auf die notwendigen Innovationen zu schaffen, bedarf es einer sorgfältigen Analyse des Status quo und des in diesem Status enthaltenen Potenzials für neue Konzepte.

Genau diesen Fragen ist das Projektteam in dem vom Land Baden-Württemberg geförderten „Innovativen Projekt: Energy for future Mobility“ nachgegangen. Das Ergebnis, welche alternativen Antriebe und Geschäftsmodelle für die Kunden und beteiligten Industrien attraktiv sind und damit von Politik, Automobilindustrie und Energiewirtschaft weiterverfolgt werden sollten, ist in diesem Herausgeberwerk zum Forschungsprojekt zusammengefasst.

Ein herzlicher Dank geht an die Mitglieder des Projektlenkungsausschusses Herbert Ampferer, Leiter Umwelt und Energie bei der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Weissach, Franz Loogen, Geschäftsführer der e-mobil BW GmbH, Stuttgart, sowie an die Geschäftsführer Technik und Umwelt des Verbands der Automobilindustrie, Dr. Hans-Georg Frischkorn (bis 31.12.2011) und Dr. Ulrich Eichhorn sowie natürlich an das Projektteam, namentlich Herrn Prof. Dr. Alexander Haubrock, Frau Prof. Dr. Verena Rath, Frau Judith Schnaiter und Herrn Holger Benad.

München, Aalen, Reutlingen
im Januar 2013

Karlheinz Bozem
Anna Nagl
Carsten Rennhak

Energie für nachhaltige Mobilität

Trends und Konzepte

Bozem, K.; Nagl, A.; Rennhak, C. (Hrsg.)

2013, IX, 256 S., Softcover

ISBN: 978-3-8349-4211-1