



Seniorin im Fahr-
simulator, Psychologin
Kennntner-Mabiala
mit Redakteur
Kleinhubbert im
Würzburger Institut
für Verkehrswissen-
schaften, Redakteurin
Elger, Mitarbeiter
Pfanzelt



NOCH NIE IN SEINER GESCHICHTE hat sich das Automobil so fundamental verändert wie in diesen Tagen. Und mit ihm eine ganze Industrie. Die Konzerne stecken enorme Summen in Technologien, von denen sie nicht wissen, ob sie sich am Markt durchsetzen werden. Aber sie müssen investieren, um sich zu behaupten. Denn auch wenn Verbrennungsmotoren nicht gleich aussterben werden – die Zukunft verlangt nach Alternativen, wie sie als Elektro-, Hybrid- und Brennstoffzellen-Fahrzeuge schon heute unterwegs sind. Gleichzeitig wird das Automobil von der Welle der Digitalisierung erfasst, IT-Konzerne wie Apple oder Google sind Verbündete und Konkurrenten der traditionellen Hersteller. Heere elektronischer Assistenzsysteme bestimmen schon heute, was Motor und Fahrwerk zu tun haben. Am Ende dieser Entwicklung könnte das vollständig vernetzte, intelligente Auto stehen, das mehr ist als das klassische Freiheitsversprechen, das leider die Umwelt verpestet. Als Ausdruck moderner Energie- und Mobilitätskonzepte wäre der Pkw dann ein wichtiger Teil der Lösung, nicht das widerwillig akzeptierte Problem. Wie weit das Auto auf dem Weg dahin schon gekommen ist, welche Hürden

rund 30 Kilometer zum Arbeitsplatz zurückzulegen, der eine mit U-Bahn und Bus, der andere im Auto, beide sind mehrere Stunden täglich unterwegs. Pfanzelt unterhielt sich mit Politikern und Wissenschaftlern über die Verkehrsprobleme der Stadt, über Projekte und Visionen. Vom Tatendrang der Menschen war er beeindruckt: „Es ist eine Stadt, die nach ihrer Zukunft sucht“ (Seite 54).

INTELLIGENTE VERKEHRSFÜHRUNG könnte auch in Deutschland vieles zum Besseren wenden. Redakteurin Katrin Elger sprach mit Forschern aus Braunschweig und Aachen, die Unfälle, stockenden Verkehr und Abgase erheblich vermindern wollen. Idealbild der Wissenschaftler sei der „perfekte Fahrer“, so Elger, der ökooptimiert unterwegs ist. Er fährt teilautonom, sein Auto ist mit Sensoren ausgestattet, mit Ampeln vernetzt, so kann er sich auf Staus, Baustellen oder Rotphasen einstellen. „Ich war erstaunt darüber, wie weit man beim Thema Automatisierung und Vernetzung bereits ist“, sagt Elger. Dem Fahrkomfort kommt das ebenso zugute wie der Umwelt. Nach den Prognosen könnten die CO₂-Emissionen um bis zu 40 Prozent sinken (Seite 68).

noch zu nehmen sind und wovon wir uns wahrscheinlich verabschieden müssen: davon erzählt dieses Heft, das von Angela Gatterburg und Michail Hengstenberg konzipiert wurde.

WIE MODERNE FAHRASSISTENTEN auch älteren Menschen helfen können, wollte Redakteur Guido Kleinhubbert wissen. Digitale Systeme, die mit Sensoren den Straßenraum abtasten und, falls notwendig, rechtzeitig bremsen, könnten rund 40 Prozent aller schweren Senioren-Unfälle verhindern, erfuhr er bei seinen Recherchen. Um ein Gefühl für die Technik zu bekommen, setzte sich Kleinhubbert selbst in einen Fahr Simulator. Ergebnis: „Ich war anfangs zu schnell und bin in zwei Tempofallen gerast“ (Seite 32).

DIE MEGACITY Mexiko-Stadt ist für Pendler einer der leidvollsten Orte der Welt. SPIEGEL-Mitarbeiter Simon Pfanzelt erlebte es selbst, als er zwei Bewohner der Metropole begleitete. Beide haben

Nach sechs erfolgreichen und spannenden Jahren bauen wir die Reihe SPIEGEL WISSEN jetzt weiter aus. Von 2015 an werden die Hefte regelmäßig alle zwei Monate erscheinen, also sechsmal jährlich. Die nächste Ausgabe kommt am 24. Februar in den Handel.