
Mögliche Mobilitätslösung für die Zukunft: Mercedes Benz Vision Urbanetic

Von Michael Kirchberger

Die globale Stadtstruktur ist im Wandel. Leben zur Zeit noch etwa 4,2 Milliarden Menschen in ihnen, so werden es 2030 bereits eine Milliarde mehr sein. Zu diesem Zeitpunkt wird die Zahl der Millionen-Städte nach Ansicht der Zukunftsforscher von derzeit rund 130 auf 700 wachsen. 2050 bevölkern dann fast zehn Milliarden Menschen die Erde, heute sind es noch 7,5. Zahlen, die neben der Frage ausreichender Nahrungsproduktion und Wohnungsbau eine neue Sichtweise auf urbane Strukturen und der Mobilität in ihnen erfordern. Mercedes Benz Vans, die Transporter-Sparte von Daimler, hat sich über die zukünftige Versorgung und den Transport der Stadtmenschen Gedanken gemacht.

Ergebnis ist ein 5,14 Meter langes Gefährt, das sich elektrisch und autonom fortbewegt und je nach modularer Bestückung bis zu zwölf Passagiere oder zehn Europaletten befördern kann. Basis des Denkmodells, dem Daimler jetzt als Studie Vision Urbanetic eine Form gab, ist eine selbstfahrende Plattform, die wahlweise mit einem Modul für den Personentransport oder einem Fracht-Container bestückt werden kann. Das aus Aluminium und als Leichtbau-Fahrzeug realisierte Transportmittel soll fahrerlos auf die Reise gehen. Das bringt zum einen mehr Platz für die Passagiere und zum anderen ein deutlich höheres Transportvolumen. Außerdem wirkt es im Zuge des stetig steigenden Mobilitätsbedarfs einem Mangel entgegen. Die Branche klagt bereits heute über einen erheblichen Bedarf an Fahrern, der kaum mehr erfüllt werden kann und der angesichts hohen Kostendrucks und deshalb steigender Belastung der Chauffeure weiter zunehmen wird. Gerade der überbordende Lieferverkehr nach der Güterbestellung im Internet stellt hier die größte Herausforderung dar, die Transportbranche rechnet weiter mit zweistelligen Zuwachsraten.

Volker Mornhinweg, Chef der Transporter-Abteilung von Daimler, stellt sich eine Entwicklung in drei Abschnitten vor. Zunächst könnten die Vision Urbanetic auf Fabrikgeländen oder Flughäfen starten, wo ein definiertes und geschlossenes Umfeld erste Schritte relativ einfach macht. Die Fahrzeuge bewegen sich auf einem begrenzten Terrain und könnten die Materialversorgung bei Herstellern oder den Personentransport auf dem Vorfeld der Airports übernehmen. Mit der zweiten Stufe wagt man sich in den öffentlichen Raum. Dabei ist an definierte Strecken, etwa im öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖPNV) gedacht, wo die Transportmodule im Liniendienst eingesetzt werden und an festgelegten Haltestellen stoppen. Die Königsdisziplin soll dann auf freien Strecken gemeistert werden, wenn die Transportkabinen tagsüber Pendler zum Job oder abends zu den Freizeit- und Kulturstätten befördern, außerdem für Privatfahrten angefordert werden können. Nachts übernehmen sie, nach dem automatischen Wechsel des Transportmoduls, die urbane Versorgung mit Gütern.

Die Personentransporter könnten dann interaktiv mit den Fahrgästen kommunizieren. Herbeigerufen per Handy-App, erkennen sie über Sensoren die Fahrgäste und signalisieren ihnen die jeweilige Aktion. „Bereit zum Einsteigen“ etwa, oder „Ich halte“. Über LED-Lichtschienen am Kühlergrill und an den Seitenwänden zeigen sie, wenn ein Fußgänger erkannt wird oder wenn der die Fahrbahn überqueren kann. Dies soll das Mobilitätssystem gefahrlos in den städtischen Verkehr einbinden.

Die Form der Vision Urbanetic wirkt aerodynamisch günstig, ähnlich einem Ei, wenngleich

das Transportsystem innerstädtisch keine Geschwindigkeitsrekorde aufstellen dürfte. Der Innenraum mit den beim Personenmodul fast komplett umlaufenden Sitzbänken erinnert an eine futuristische Seilbahn-Kabine. Hinter der Schiebetür gibt es Sitz- oder Stehplätze, würde das Konzept in dieser Form umgesetzt, wären die vielzähligen Streben zwischen den eher klein gehaltenen Fenstern zu bemängeln, die den Aufbau wie einen Käfig erscheinen lassen und die Aussicht behindern. An der Decke könnte ein um das große Panoramafenster umlaufendes Display Informationen wie Nachrichten, Wetterinformationen oder Auskünfte über das Umfeld, ähnlich einem Reiseführer, vermitteln.

Gesteuert werden sollen die Transportmodule von einem komplexen Algorithmus, der eigenständig auf Veränderungen und reale Umstände reagiert. Wenn die Meldung von anderen Fahrzeugen eingeht, dass es in einem bestimmten Stadtgebiet regnet, leitet er automatisch zusätzliche Fahrzeuge in diesen Bezirk, da dort vermutlich bald mehr Beförderungsmittel benötigt werden.

Zu einen Zeitplan will sich Volker Mornhinweg nicht äußern, dafür sei es angesichts der komplexen Anforderungen bei einer Umsetzung noch zu früh. Gleichwohl stehe man mit verschiedenen Metropolen bereits in Kontakt, um Möglichkeiten der Realisierung zu prüfen. Die Verlockungen einer solchen Mobilitätslösung für Großstädte sind unterdessen groß. Die aus Platzmangel in zweiter Reihe parkenden Lieferfahrzeuge gehörten der Vergangenheit an, damit würden auch Staus abgebaut werden. Pünktlichkeit und Transparenz könnten sich verbessern, die automatisch fahrenden Kabinen sind wesentlich auskunftsfreudiger und geben vor allem bessere Prognosen über Fahrzeit und Störungen ab als manch ein Busfahrer. Flottenbetreiber dürften sich über eine höhere Effizienz freuen, Stadtplaner müssten weniger Parkflächen anlegen, die Flächennutzung der Städte würde ebenso gewinnen wie die Verkehrssicherheit.

Das alles klingt nach Zukunftsmusik, wurde aber zumindest in einzelnen Fragmenten schon mehrfach in Betracht gezogen. Und wer an die Planungsdauer und die Bauzeit eines Projekts wie Stuttgart 21 oder gar des Hauptstadtflughafens BER denkt, darf zumindest in diesem Jahrhundert berechnete Zweifel an einer solchen Lösung hegen. Am ehesten könnten Staaten wie China den Aufbau einer derart umfassenden Mobilitätslösung realisieren, in denen Beschlussfassung und Vollendung näher aneinander liegen als eine Regierungsbildung in Deutschland nach der Wahl. (ampnet/mk)

Bilder zum Artikel



Mercedes-Benz Vans "Vision Urbanetic": Das "Skateboard".

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz Vans "Vision Urbanetic": Das "Skateboard".

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz Vans "Vision Urbanetic". Wilfried Porth, im Vorstand für auchf Personal zuständig (links) und der Chef von Mercedes-Benz Vans, Volker Mornhinweg.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Mercedes-Benz Vans "Vision Urbanetic": Personenkabine und das "Skateboard".

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



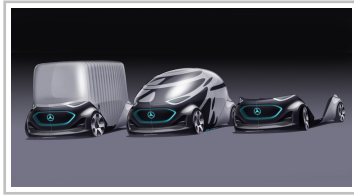
Mercedes-Benz Vans "Vision Urbanetic".

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Mercedes-Benz Vans "Vision Urbanetic": Das automatische Beladen eines Frachtmoduls.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



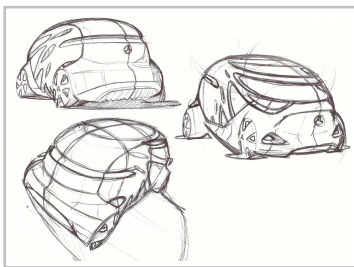
Mercedes-Benz Vans "Vision Urbanetic": Die Fahrzeugfamilie - bis jetzt.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



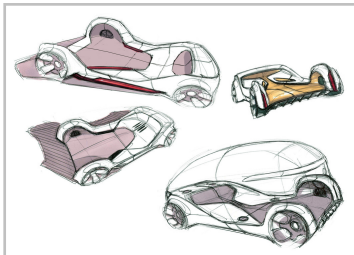
Mercedes-Benz Vans "Vision Urbanetic".

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz Vans "Vision Urbanetic".

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



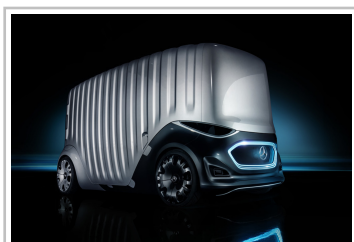
Mercedes-Benz Vans "Vision Urbanetic".

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



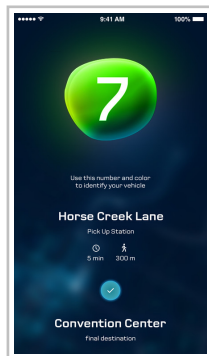
Mercedes-Benz Vans "Vision Urbanetic".

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz Vans "Vision Urbanetic": Das Vorbild kennt man - ein Alu-Koffer aus dem Gepäckgeschäft.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz Vans "Vision Urbanetic".

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz Vans "Vision Urbanetic": Platz für zwölf Personen und Stehhöhe.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz Vans "Vision Urbanetic".

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz Vans "Vision Urbanetic".

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler