

---

## Smart Urban Mobility: Der lange Weg zum großen Wurf

Von Rainer Strang, cen

Personendrohnen überfliegen den Stau auf der Straße. An den Quadrokoptern hängen Kabinen für ein bis zwei Personen. Autos fahren den 30. Stock eines Hochhauses an und parken dort. So beschreibt Volkswagen den Großstadtverkehr in seiner Vision „Futures of Mobility“. Bis es soweit ist, werden sich Fußgänger, Radfahrer, E-Scooter, Busse, Straßenbahnen, Lieferverkehr und Autos den knappen Platz in unseren Städten teilen müssen. Das ist leichter gesagt als getan.

2050 werden etwa 80 Prozent der Weltbevölkerung in Städten leben – doppelt so viele Menschen wie heute, sagen Experten voraus. Und: Sie alle wollen sich fortbewegen. Dabei nimmt die Mobilität in Berlin, München, Köln, Hamburg und anderswo schon heute chaotische Ausmaße an. Auf den innerstädtischen Straßen geht es nur stop-and-go voran. Vor roten Ampeln stauen sich Autos in langen Schlangen. Pkw parken auf Bürgersteigen und Radwegen. Transporter blockieren die zweite Reihe. Busse und Straßenbahnen sind oft verspätet und überfüllt. Die Fahrpreise steigen. Angesichts des sich abzeichnenden Kollapses wird der Umgang der Verkehrsteilnehmer untereinander rauer, stellt die Polizei fest. Oft regiert das Gesetz des Stärkeren.

„Unsere Verkehrspolitik ist nicht mehr zeitgemäß. Es muss vor allem mehr attraktive Angebote geben, vom Auto auf die Bahn, auf ÖPNV und Fahrrad umzusteigen. Ohne eine Verkehrswende werden wir bald in Teilen unseres Landes einen Verkehrskollaps erleben“, prophezeit Helmut Dedy, Hauptgeschäftsführer des Städtetages, und fordert vom Bund zusätzliche Milliarden für Investitionen in die Gestaltung der Smart Cities. Derzeit gäbe es bei der kommunalen Verkehrsinfrastruktur einen Investitionsstau von über 38 Milliarden Euro.

Die Städte tun sich schwer, dem Durcheinander auf ihren Straßen Einhalt zu gebieten. Sie bauen das Radwegenetz aus, sperren Fahrspuren für Autos und geben sie für Fahrräder frei. Sie setzen auf alternative Fortbewegungsmittel wie Lastenfahrräder, E-Scooter oder Bike Sharing und wollen die öffentlichen Verkehrsmittel stärken.

Vorerst stehen die Stadtplaner vor der Herkulesaufgabe, die bestehenden Verkehrssysteme intelligent miteinander zu vernetzen und neue Formen der innerstädtischen Mobilität zu fördern. Nachgedacht wird vielerorts auch über eine tageszeitabhängige City-Maut wie in London, Stockholm, Mailand, New York oder Singapur. „Wir wollen als Städtetag keine flächendeckenden neuen Abgaben für Verkehrsteilnehmer in den Städten einführen. Aber wir plädieren ausdrücklich dafür, einzelnen Städten die Möglichkeit zu geben, finanzielle Maßnahmen zu erproben, um den Verkehrsfluss in bestimmten Zonen zu lenken“, so Helmut Dedy.

Köln überlegt derweil, dem Verkehrsinfarkt mit einer Seilbahn über den Rhein zu begegnen. 99 Stunden im Jahr steckt jeder Autofahrer in der Domstadt laut Statistik im Stau. Während der Lebensmittel- und Getränkefachmesse Anuga brach der Verkehr auf den Zufahrts- und Umgehungsstraßen zusammen. Die Seilbahn – bis zu 33,5 Kilometer lang mit 21 Stationen – soll per Zick-Zack-Kurs 15 Mal den Rhein überqueren und täglich um die 300 000 Menschen befördern. Das würde Berechnungen zufolge 5880 Bus- und 117 000 Autofahrten überflüssig machen. Pro Tag.

Im Rathaus wird die Idee „mit sehr großer Ernsthaftigkeit“ geprüft, heißt es aus dem Umfeld von Oberbürgermeisterin Henriette Reker. Auch Berlin, München, Bonn und Wuppertal denken darüber nach, ihre Bürger eines Tages in Gondeln durch die Stadt zu

---

befördern. In Berlin kursiert seit Jahren die Idee, das Gelände des irgendwann stillgelegten Flughafens Tegel per Seilbahn-Anbindung für Investoren attraktiver zu machen.

Und die Automobilindustrie? Sie setzt auf autonomes Fahren – aber nicht nur. Die Perspektiven sind vielversprechend. Können Autos erst von allein fahren, gibt es keine Verzögerungen beim Anfahren, wenn Ampeln von Rot auf Grün springen. Auch sonst reduzieren sich die Lücken zwischen den Fahrzeugen auf ein Minimum. Level 5-Autos wissen, wo der nächste freie Parkplatz ist und steuern ihn selbstständig an. Nervtötendes Imkreisfahren erübrigt sich. „So werden wir den knappen Raum in unseren Städten viel besser nutzen können als bisher“, sagt Bernhard Mattes, Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA).

Davon ist auch Prof. Dr. Stefan Reindl überzeugt. „Alternative Antriebe, vernetzte Automobile und autonomes Fahren sowie innovative Geschäftsmodelle und Mobilitätssysteme sind richtige Lösungsansätze für eine individuelle innerstädtische Mobilität“, sagte der Direktor des Instituts für Automobilwirtschaft (IfA) an der Hochschule für Wirtschaft und Umwelt auf dem IfA-Branchengipfel 2019. Das Auto denkt und lenkt. Auch bis dahin wird es noch dauern.

„Es macht keinen Sinn, wenn sich tagtäglich mit nur einer Person besetzte Fahrzeuge im Berufsverkehr zum Stau verabreden und Bussen und Bahnen den Weg versperren. Zu viele Fahrzeuge in der Stadt beeinträchtigen unsere Lebensqualität durch Lärm, Abgase und Flächenverbrauch“, gesteht VDA-Präsident Mattes. Die Lösung dieser Probleme sei allerdings nicht die Preisgabe individueller Mobilität durch Verbote und Überregulierung. „Mit Verbotsdiskussion gefährden wir den Erfolg der Transformation der Mobilität“, sagt Mattes und verweist auf die Rolle seiner Branche als Vorreiter und Treiber bei innovativen Mobilitätslösungen. Mit einem Marktanteil von über 75 Prozent seien die deutschen Automobilhersteller die führenden Anbieter auf dem Carsharing-Markt in Deutschland. Mit ersten Ridesharing-Angeboten wolle man mittelfristig eine neue Säule des Nahverkehrs bilden. Mattes: „Die Unternehmen der Automobilindustrie sind, auch durch Kooperationsverträge mit Start-ups, Taxi- oder ÖPNV-Betrieben, zentraler Partner eines ganzheitlichen Mobilitätssystems.“

So versteht sich zum Beispiel auch die VW-Tochter Skoda. „Wir wollen nicht nur clevere Autos bauen, sondern auch clevere Mobilitätslösungen bieten“, sagt Entwicklungsvorstand Christian Strube im Interview mit dem „Handelsblatt“ und spricht von seinem Unternehmen als „Simply Clever Company for best Mobility Solutions“. Deshalb beteilige man sich am We Share-Programm des Volkswagen Konzerns, erst in Berlin, dann in Prag. In der tschechischen Hauptstadt hat das Unternehmen zudem das e-Scooter-Sharing-System Be-Rider gestartet. Dabei handelt es sich um eine Flotte elektrisch angetriebener Roller, auf die Nutzer zugreifen können. Die Citymove-App – entwickelt vom Skoda DigiLab – hilft zu entscheiden, ob es sich lohnt, das Auto stehenzulassen. Denn mit Citymove lässt sich aus Bus, Straßenbahn, U-Bahn, Leihfahrrad, Taxi und Ride-Hailing-Auto der beste Mobilitätsmix zusammenstellen. Nutzer können per Fingertipp geeignete Verkehrsmittel wählen, buchen und bezahlen. Strube: „Da sammeln wir Erfahrungen und Kompetenzen für neue, umweltverträgliche Mobilitätskonzepte.“

Skeptiker bezweifeln allerdings, dass die Automobilindustrie mit solchen Konzepten ihre Position im innerstädtischen Mobilitätswettbewerb der Zukunft gewinnbringend verteidigen kann. Wasser auf deren Mühlen dürfte die Studie „The Demystification of Car Sharing“ von A.T. Kearney sein. Darin stellt die renommierte Unternehmensberatung fest, dass das eigene Auto im Straßenverkehr langfristig nicht durch Sharing-Angebote ersetzt werden könne. Wie die Untersuchung ergab, soll lediglich ein Prozent der Carsharing-Mitglieder das Angebot täglich nutzen, ein Drittel ein- bis zweimal im Monat. Carsharing verfehle somit auch das von der Politik verfolgte Ziel, nachhaltigen Verkehr in den Städten zu stärken. Das Konzept eigne sich ebenfalls nicht, die Probleme mit dem

---

Individualverkehr in den Städten zu reduzieren.

Der Bundesverband Carsharing (BCS) und der VDA sehen das anders. (ampnet/rs)

---

## Bilder zum Artikel



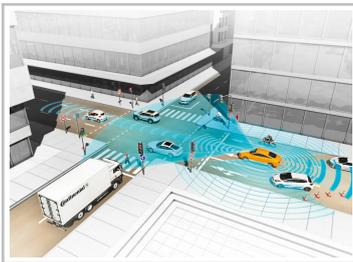
Autonomes Fahren: In den 50-ger Jahren des vergangenen Jahrhunderts ein Traum.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Wikipedia



Vollautomatisches oder autonomes Fahren für mehr Sicherheit.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Vollautomatisches oder autonomes Fahren für mehr Sicherheit.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Comic: Autonomes Fahren.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Goslar Institut



Digitales Testgelände für autonomes Fahren von Porsche.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Autonomes Fahren – vernetzte Fahrzeuge.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Bosch



Vollautomatisches oder autonomes Fahren für mehr Sicherheit.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Continental



Carsharing.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Goslar Institut



Mazda-Carsharing-App.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



BMW und Daimler bündeln ihre Services für urbane Mobilität. Der Verbund umfasst die fünf Joint Ventures Reach Now (Multimodal), Charge Now (Charging), Free Now (Ride-Hailing), Park Now (Parking) und Share Now (Carsharing).

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



Carsharing-Projekt von Toyota.

Foto: Toyota