

Die Zukunft der Mobilität

Der Analyse dieser zentralen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Herausforderung mit einem Zeithorizont bis zum Jahr 2025 widmet sich die Zukunftsstudie VII des MÜNCHNER KREIS, einem unabhängigen Forschungsverbund von Wissenschaft, Politik und Industrie. Über die Ergebnisse berichtete auf Einladung von vhs Nord und Agenda 21 Frau **Dr. Rahild Neuburger** (akademische Oberrätin an der Ludwig Maximilians Universität), Geschäftsführerin des MÜNCHNER KREIS, am 19. Juli 2018 im Garchinger Theater im Römerhof.

Die künftige Entwicklung der Mobilität wird wesentlich beeinflusst durch innovative Technologien wie Elektromobilität, selbstfahrende Autos, Carsharing-Systeme, Mobilitätsplattformen sowie die Digitalisierung zahlreicher Prozesse. Dabei interessiert zunächst die Entwicklung dieser „Mobilitätselemente“, langfristig muss Mobilität jedoch ganzheitlich betrachtet werden, die Rede ist von „Mobilitätserfüllung“. Dabei geht es darum, die individuell zugeschnittenen Mobilitätswünsche einer Fahrt von Ort A nach Ort B in jedem Einzelfall optimal zu erfüllen. Denkbar ist hier die Herausbildung einer internetbasierten „Mobilitätsplattform“, die dem Kunden eine übergreifende Mobilitätslösung anbietet. Schon heute gibt es solche Plattformen für einzelne Mobilitätssysteme wie den ÖPNV, mit dem Fußwege, U- und S-Bahn- sowie Bundesbahnverbindungen vernetzt angeboten werden, oder auch Taxiplattformen (wie Uber). Die Entwicklung geht dahin, dass eine erweiterte Plattform die Mobilitätsangebote in verschiedenen Ebenen vernetzt, sodass der ÖPNV wie auch private Anbieter, autonom fahrende und selbst gesteuerte Fahrweisen sowie Sharing-Modelle als auch Fahrzeuge im Eigenbesitz nach ihren Vorzügen und abgestimmt auf die jeweiligen Kundenwünsche zum Einsatz kommen. Die optimale Lösung bezüglich Zeitdauer, Kosten und Komfort wird in Echtzeit ausgewählt unter Berücksichtigung der äußeren Bedingungen wie Verkehrsdichte und privater Präferenzen. Im Wettbewerb werden die Kundenwünsche im Zentrum stehen, vorallem der „Zusatznutzen“ einer Fahrt wie z.B. Arbeitsmöglichkeiten, Zeit für andere Aktivitäten und Dienstleistungen (z.B. Friseur) oder auch Entspannung/Wellness.

Es ist klar, dass auf diesem Weg die benötigte Infrastruktur der Vernetzung auf allen Ebenen mit den entsprechenden Schnittstellen sowohl von Seiten der Dienstleister als auch der staatlichen Stellen noch weiter entwickelt werden muss. Gelingt dies, kann bei fortschreitender Entwicklung in dieser Richtung der Individualverkehr schrittweise zurückgedrängt werden – zuerst in den Großstädten – und damit kann dann auch mehr Verkehrsraum entstehen und die Emission von CO₂ und Abgasen reduziert werden.

Ein derartiges Mobilitätsszenario birgt jedoch auch Risiken. Ein Problem könnte daraus entstehen, dass die ursprünglichen Hersteller oder Dienstleister in die Gefahr der Abhängigkeit von Plattformmanagern und ihrer Software, insbesondere von Internetkonzernen geraten. Hier sind offene Plattformen und genügend Wettbewerb wichtig, sodass eine Monopolbildung vermieden wird. Grundlage des vernetzten Systems ist die Bereitstellung privater Mobilitätsdaten, die gesetzlich geregelt sein muss. Es sollte aber auch für den internetfernen Teil der Bevöl-

kerung eine „Grundversorgung“ mit Mobilität gewährleistet werden, um eine „digitale Spaltung“ der Bevölkerung in Bezug auf Mobilität zu vermeiden.

Neben der „Mobilitätserfüllung“ ist die Mobilitätsvermeidung als echte Alternative zu begreifen. Hier geht es z.B. um die Einsparung von Dienstreisen bei Arbeitsprozessen, um home office, Videokonferenzen, Telemedizin, kurz, um „virtuelle Mobilität.“ Von großer praktischer Bedeutung ist zudem der Güterverkehr. Hier ist eine rasante Entwicklung von autonomen Fahrten (Lastwagen, Lastroboter) zu erwarten. Eine Vernetzung mit dem Personenverkehr (Mitnahme von Paketen bei Autofahrten als Zusatznutzen, Güterwagen im ÖPNV) mit entsprechender Logistik eröffnet ganz neue Potenziale, über die zukünftig noch stärker nachgedacht werden sollte.

Wie in kaum einem anderen Lebens- und Wirtschaftsbereich werden die Folgen der Digitalisierung so wenig vorhersehbar und gleichzeitig so weitreichend sein wie bei der Mobilität.

Vesselinka Koch

Wolfgang Ochs

Lothar Stetz