

## HEUREKA as a Service

Liebe Leserinnen und Leser,

ein alter Witz zum neuen Jahr: Schulkinder sollen jeden Tag eine gute Tat vollbringen und davon im Unterricht erzählen. Das erste Kind berichtet, dass es einer alten Dame beim Überqueren einer Straße geholfen hat. Das zweite Kind berichtet, dass es das erste Kind dabei unterstützt hat. Als auch das dritte Kind die Unterstützung der Dame als gute Tat benennt, hinterfragt der Lehrer, ob dafür wirklich drei Helfer notwendig sind und erfährt von den Kindern: „Wir haben das nur zu Dritt geschafft, die alte Dame wollte partout nicht über die Straße gehen“. Und jetzt die Frage an die Verkehrsplanenden: Wie nennen wir die Dienstleistung, die die Kinder angeboten haben? Mobility on Demand!

Viele Begriffe, die das Wort Mobilität enthalten, strengen mich an, wenn das Wort in einem nicht klar definierten Zusammenhang genutzt wird. Mobility on Demand klingt für mich deshalb wie mobil sein auf Befehl. Bei bedarfsgesteuerten Systemen geht es um Service on Demand, nicht um Mobility on Demand. Das Angebot (= Service) wird für eine Nachfrage (= Demand) bereitgestellt. Mobility kann nicht bereitgestellt werden, sondern Menschen wollen oder müssen mobil sein. Mobilität von Menschen und Beförderungsangebote sind etwas anders. Ähnlich ungenau ist der Begriff Elektromobilität, wenn er sich nur auf Elektrofahrzeuge bezieht. Oder der häufig mit dem Adjektiv „neu“ versehene Begriff der Mobilitätskonzepte.

Alle Begriffe suggerieren, dass wir unsere Verkehrsprobleme einfach lösen könnten, wenn wir die „Mobilitätsbedürfnisse“ nur endlich mal mit intelligenten Ansätzen befriedigen würden. Die Politik fordert und fördert „individuelle und flexible Mobilitätslösungen, die sich an konkreten Anforderungen für eine urbane Mobilität der Zukunft orientieren“<sup>1</sup>. Damit verbunden ist die Erwartung, dass „digitale Mobilitätsdienstleistungen eine effektive und klimaschonende Mobilität ermöglichen“<sup>2</sup>. Es sind diese Erwartungen nach einfachen Lösungen, die mich stören, weil wir sie kaum erfüllen können. Wer diese Lösungsansätze hinterfragt und einer Wirksamkeitsanalyse unterzieht, wird schnell als Verhinderer von Innovationen wahrgenommen – eine Rolle, die niemand gerne einnimmt.

Natürlich ist es eine zentrale Aufgabe der gesamten Verkehrs- und Fahrzeugbranche, möglichst gute Lösungen zu entwickeln. Die Konferenz HEUREKA, die am 1. und 2. April in Stuttgart stattfindet, beschäftigt sich deshalb mit Methoden zur Optimierung von Verkehr und Transport. Damit verbunden ist die Erwartung, mit Optimierungsverfahren bessere Lösungen zu finden.

Alle, die sich mit Optimierungsverfahren beschäftigen, wissen jedoch, dass es bei vielen Problemen nicht genau eine optimale Lösung gibt. Auch eine intelligente Ampel, die in Zukunft die Fahrtwünsche aller Verkehrsteilnehmenden perfekt erfassen kann, braucht Regeln für die Priorisierung bestimmter Verkehrsmittel und die Verteilung der Grünzeiten. Je nach Regel ergibt sich eine andere optimale Lösung.

Ähnliches gilt für die Beförderung von Personen und Gütern. Wer – wie z. B. unser Bundesverkehrsminister – mehr Mobilität mit weniger Verkehr will, muss die Verkehrsmittelwahl so be-

Univ.-Prof. Dr.-Ing.  
Markus Friedrich

Universität Stuttgart,  
Lehrstuhl für Verkehrsplanung und  
Verkehrsleittechnik

Mitglied des Wissenschaftlichen  
Beirats dieser Zeitschrift



einflussen, dass sich der Besetzungsgrad der Fahrzeuge erhöht. Das gelingt am besten mit öffentlichen Verkehrsmitteln, die viele Fahrtwünsche bündeln und die Fahrgäste mit großen Fahrzeugen befördern. Diese optimale Lösung erfüllt jedoch nicht die Erwartungen nach individueller Mobilität. Eine andere optimale Lösung, die auf Fahrzeug-Sharing und Pooling setzt, räumt der Individualität eine höhere Priorität ein und akzeptiert dafür mehr Fahrzeugkilometer. Beide Lösungen können optimal sein. Ein Optimierungsverfahren nimmt uns freilich nicht die Entscheidung ab, welche der beiden Lösungen implementiert werden soll.

Warum ist der ÖV das effizienteste Verkehrsmittel? Die Kapazität öffentlicher Verkehrsmittel ist – zumindest im Nahverkehr – in großem Maße skalierbar. In der Nebenverkehrszeit bekommt jeder Fahrgast einen Sitzplatz, in der Spitzenstunde muss ein Teil der Fahrgäste allerdings stehen. Die Fahrgäste tragen so zu einer erheblichen temporären Kapazitätserhöhung bei, die kein anderes Verkehrsmittel ermöglicht. Der Stau findet im Verkehrsmittel statt und nicht auf der Straße. Das ist gut für die Stadt, aber anstrengend für die Fahrgäste. Wer also wirklich eine nachhaltige Mobilität mit weniger Fahrzeugkilometern will, müsste so mutig sein und sagen: „Wir stehen auf unsere Stadt – wir stehen für unsere Stadt – zumindest in der Hauptverkehrszeit.“ Nur so funktionieren Großstädte. Hier bietet der klassische ÖV die optimale Lösung. Jede Individualisierung macht das Verkehrssystem zwar komfortabler, aber nicht effizienter. Jetzt müssen wir es nur noch schaffen, dass dieses vermeintlich „alte“ Verkehrskonzept als intelligente Lösung akzeptiert und möglichst optimal umgesetzt wird.

Wenn Sie sich über Optimierungsverfahren und optimale Lösungen informieren wollen, kommen Sie zur HEUREKA nach Stuttgart. Dort bieten wir HEUREKA as a Service. Und weil erstmals alle Beiträge als Open-Access-Beiträge über die FGSV-Datenbank „Tagungsdokumentation online“ veröffentlicht werden, gibt es auch HEUREKA on Demand. HEUREKA, die Konferenz für intelligente Verkehrsplanende ;-). Mehr Infos finden Sie unter [fgsv-heureka.de](http://fgsv-heureka.de).

Bis bald in Stuttgart,

Ihr  
Markus Friedrich

1, 2 Die Quellen für beide Zitate finden Sie im Web mit einer Suchmaschine. Sie sollen nur als Beispiel dienen. Ähnliche Aussagen gibt es auch in anderen Quellen.