

Mobilität in der Zukunft – im Licht von heute

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

seit über einem Jahr leben wir alle in einem nicht erwarteten Ausnahmezustand. Fast alle Bereiche unseres gewohnten Lebensablaufs sind mehr oder weniger betroffen und es ist noch immer ungewiss, wie der weitere Verlauf sein wird. Natürlich ist auch unser gemeinsames berufliches Themenfeld (Straßen-)Verkehr und Mobilität vielfach betroffen. Entsprechend zahlreich finden sich inzwischen Untersuchungen zu den beobachteten Effekten im Verkehrssystem, über die auch in der „Straßenverkehrstechnik“ berichtet wurde. Wenn auch die Erkenntnisse und Aussagen dabei im Detail jeweils unterschiedlich sind, so wird aus den Analysen überdeutlich, wie intensiv die gemachten Erfahrungen sind. Praktisch schlagartig wurde uns bewusst, dass selbst lang bestehende Routinen, gewohnte Abläufe und stabil scheinende Strukturen nicht unumstößlich sind. Planungen zumindest für die nähere Zukunft sind schwierig und auch längerfristige Vorhaben müssen zurückgestellt oder unter neuen Vorzeichen deutlich überdacht werden. Dies gilt im persönlichen Bereich, aber natürlich gerade auch für den Mobilitätssektor, der sehr unmittelbar mit Lebensart, Einstellungen und daraus resultierendem individuellem Verhalten verknüpft ist.

Zugleich werden, in letzter Zeit vermehrt und intensiv, Aktivitäten gestartet, um über die Zukunft der Mobilität im Allgemeinen nachzudenken, die wesentlichen Einflüsse zu erkennen und Weichen für die optimale Entwicklung der Mobilitätssysteme richtig zu stellen. Erfreulich ist zu sehen, wie stark gerade die öffentliche Hand, national und auch in der EU, intensive Impulse setzt (quer über die Ressorts Verkehr, Umwelt, Wirtschaft, Wissenschaft). Man sieht die Schaffung neuer Professuren (z. B. zum Radverkehr, zum urbanen Luftverkehr), die Einrichtung multidisziplinärer Netzwerke und nationaler Plattformen zu Mobilitätsthemen, zahlreiche Forschungsprogramme mit neuen Technologien (z. B. dem vernetzten Fahren oder der Nutzung von Mobilitätsdaten), die Förderung multidisziplinärer Exzellenzcluster oder europäischer Wissens- und Innovations-Netzwerke (KIC), die die urbane Mobilität in den Fokus nehmen. Durch Einrichtung großer Versuchsfelder und Reallabore oder Living Labs werden neueste Mobilitätsansätze erprobt, demonstriert und ihre Akzeptanz im realen Umfeld analysiert. Aktuell betreibt das BMVI die Einrichtung eines Deutschen Zentrums Mobilität der Zukunft, das „... Deutschland zum führenden Standort für die Mobilität der Zukunft ...“ [BMVI, 20.1.2021] entwickeln soll, also auch eine gewisse Klammer und Ergänzung zu den laufenden Aktivitäten schafft. Ergänzt man diese unvollständige Aufzählung noch um die vielfältigen industriegetriebenen Entwicklungen (von der Elektrifizierung und dem autonomen Shuttle über Paketroboter, Flugtaxis und Seilbahnen bis hin zum Hyperloop und dem komplett digital vernetzten, vollinformierten mobilen Menschen oder IoT-Paket), so könnte leicht ein mehrere SVT-Hefte umfassendes Kompendium „Forschung und Entwicklung auf dem Weg zur Mobilität von morgen“ entstehen – mit vermutlich allerdings geringer Halbwertszeit.

Was möchte ich andeuten? Es passiert offensichtlich viel im Mobilitätssektor, auf allen Ebenen und über viele Disziplinen, mit beachtlichen Förder-/Entwicklungsvolumina und zahlreichen Akteuren. Wird es uns weiterbringen? Werden die entscheidenden Impulse gesetzt, die wesentlichen Fragen gestellt, die richtigen Ziele vereinbart? Die Pandemie lehrt uns, dass nicht alles planbar ist, dass resiliente Strukturen wichtig sind, aber dennoch an unerwartete Grenzen kommen. Sie gibt uns die Chance, unseren persönlichen „Mobilitätskompass“



**Univ.-Prof. Dr.-Ing.
Fritz Busch**

Ordinarius des Lehrstuhls für
Verkehrstechnik an der Technischen
Universität München

Leiter des FGSV-Arbeitsausschusses
„Telematik“ (AA 3.1)

Mitglied des Wissenschaftlichen
Beirats dieser Zeitschrift

neu zu justieren und damit der Gesellschaft, Mobilität in ihrer Stadt, ihrem Land neu zu denken und zu gestalten. Dazu gehört auch, Erfahrungen aus dem Verhalten der multimodalen Personen- und Güterverkehrssysteme unter extrem anderer Belastung zu gewinnen und kritisch zu hinterfragen. Fragen, die zu stellen sind, lauten: Was ist wirklich nötig, was wünschenswert, was überflüssig, was kann auch anders gelöst werden? Die, überhaupt nicht neue, aber aktuell besser als je zuvor zu stellende Grundsatzfrage lautet: Welche Art von Mobilität ist tatsächlich das gemeinsame Ziel der Gesellschaft (einer Gemeinschaft!) und welche Art von Verkehrssystem(en) in welcher Kombination ist dafür erforderlich?

Am Beispiel der Stadt sieht man, wie die Bürger praktisch ohne Umgewöhnungsphase gezwungen wurden, Mobilität in ihrer Stadt anders, reduziert und neu zu (er)leben. Die Erreichbarkeit wichtiger Ziele des alltäglichen Lebens bei ausgedünntem und/oder aus Gesundheitsgründen gemiedenem ÖPNV-Angebot und Verbot unnötiger Wege erscheint in neuem Licht, Nähe und Nahmobilität statt Weite und Fernmobilität sind gefragt, Quartierangebote gewinnen wieder an Bedeutung. Das Bewusstsein für qualitätsvolle Urbanität im Sinne einer erlebenswerten Stadt mit kurzen Wegen steigt wieder. Das ist Wasser auf die Mühlen mancher Stadtplaner, aber spiegelt es sich in den Schwerpunkten der laufenden Programme genügend wieder?

Vielleicht wäre neben der ohnehin unumgänglichen, oft aber vernachlässigten Analyse der Auswirkungen neuer Entwicklungen auf die Gesellschaft vor allem ein Mehr an Verhaltens- und Bedürfnisforschung in Extremsituationen sinnvoll – verbunden mit der Erarbeitung von Strategien oder Strukturen zur Erhöhung der Resilienz des Gesamtsystems. Man muss wohl schon davon ausgehen, dass bei dichter, vernetzter und diverser werdenden Gesellschaftsstrukturen und Mobilitätssystemen extreme Belastungen (auch auf Grund von Klimaereignissen z. B.) kritischer wirken und Systemverbünde (system of systems), wie wir sie zukünftig immer mehr haben werden, leichter aus dem Takt oder zum Kollaps bringen. Ich denke, bei all dem, was in den nächsten Jahren für eine Mobilität in der Zukunft erarbeitet wird, ist daher der systemische Blick „aufs Ganze“ mehr denn je wichtig – Vielfalt ist gut, aber sie sollte in ihrem gemeinsamen Wirken auch versteh- und beherrschbar sein. Im Rahmen der Forschungen und Entwicklungen vorausgeschickte Stresstests für die Mobilitätssysteme von morgen könnten eine gute Option sein und sind allemal besser als unerwartete plötzliche Überraschungen mit ungewissem Ausgang.

Ein komplexes, spannendes Themenfeld, das uns alle betrifft.

Ich wünsche Ihnen alles Gute,
Ihr

Fritz Busch