

## Grenzenlos mobil?



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

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

Befragungen nicht nur in Deutschland zeigen, dass hochwertige Mobilität – im Sinne der Möglichkeit, Personen oder Güter von einem zum anderen Ort bewegen zu können (so zumindest ein gängiges Begriffsverständnis der Fachwelt für Mobilität) – mehr denn je zu den besonders vorrangig genannten persönlichen und gesellschaftlichen Zielen zählt. Wir erwarten, fordern eine in vielfacher Hinsicht „grenzenlose“ Mobilität. Entsprechend intensiv ist die Beschäftigung mit der Thematik, und das zunehmend auch in der breiten Öffentlichkeit. Offensichtlich bewegt Mobilität, 125 Jahre nach Erfindung des Auto-Mobils, auch unsere Gedanken in vielfältiger Weise. Unbestreitbaren Errungenschaften und Fortschritten stehen jedoch auch neue Herausforderungen gegenüber, die es zu bewältigen gilt und die zumindest teilweise Folgen des Fortschritts sind. Einige Gedanken dazu:

Die EU hat vor knapp einem Jahr ihre Richtlinie zur Unterstützung einer harmonisierten Einführung von sogenannten intelligenten Verkehrssystemen (ITS) in Kraft gesetzt; Umsetzung in nationales Recht bis Februar 2012 ist gefordert. Die Vision hinter den in der Richtlinie genannten prioritären Bereichen und Aktionen ist einfach: Schaffung von offenen und harmonisierten Verkehrstelematiklösungen für eine grenzüberschreitende, reibungslose und intermodale Mobilität in Europa. (Und das just zu einer Zeit, da vermehrt, nicht nur an den Stammtischen, Zweifel an der generellen Idee der Union aufkeimen und Schlagbäume wieder geschlossen werden!) Aber ist die Richtlinie tatsächlich der richtige Schritt? Wird nicht durch ihre Einschränkung nur auf den Straßenverkehr und auf einige, bei Weitem nicht ausreichende, Prioritäten eher eine Blockierung des anzustrebenden ganzheitlichen Ansatzes und eine Verlangsamung des Prozesses bewirkt?

Ich meine, wenn es nicht gelingt, die durch die Richtlinie initiierte europaweite Bewegung sofort und konsequent ganzheitlich auf alle Verkehrsträger auszurichten, wird ein entscheidender Anfangsfehler begangen, der wie bei allen System-Entwürfen später nur mit großem Aufwand korrigiert, oftmals nur „geflickt“ werden kann. Die technologischen Voraussetzungen sind vorhanden und, viel wichtiger, das individuelle und gesellschaftspolitische Bewusstsein für Notwendigkeit und Vorteile intermodaler Reise- und Transportangebote ist auf breiter Basis vorhanden. Hier dürfen

nicht durch zögerndes und sektorales Handeln, regionale Partikularinteressen oder unklare Verwaltungszuständigkeiten unnötige neue inhaltliche Grenzen geschaffen oder erhalten werden. Die deutsche Fachszene, die über den inzwischen beim BMVBS installierten nationalen Beirat für intelligente Verkehrssysteme eine gemeinsame Plattform hat, könnte beim Thema „Intermodalität“ in Europa eine Vorreiterrolle übernehmen, die die bisher begrenzte europäische Initiative beschleunigt.

Grenzenlose Mobilität bedeutet aber auch die weitgehende Aufhebung von Mobilitäts-Begrenzungen. ITS-Technologien sind längst in der Lage, auch Bevölkerungsgruppen mit Mobilitätseinschränkungen unterschiedlichster Art einen verbesserten Zugang zu öffentlichen Verkehrssystemen zu ermöglichen, ihnen maßgeschneiderte Mobilitätsinformation zu liefern oder sie in ihrer Fahraufgabe im eigenen Fahrzeug zu unterstützen. Die temporäre oder dauerhafte soziale Ausgrenzung (Exklusion) dieser Gruppen durch verminderte Mobilität könnte entsprechend gemildert werden. Anscheinend sind aber die Interessenvertreter dieser Gruppen nicht stark genug oder zu wenig abgestimmt, um außer vereinzelten Forschungs- und Pilotprojekten entsprechend große nationale oder europäische Initiativen mit Nachdruck anzuschließen. Trotz präzise vorhersehbarer Auswirkungen des demographischen Wandels wird zum Beispiel noch wenig für die spezifischen Mobilitätsbedürfnisse der älteren Generation unternommen – die Freizeitwirtschaft ist hier schneller und hat die „Best Ager“ längst als wichtige Zielgruppe erkannt.

Last but not least: Muss Mobilität überhaupt „grenzenlos“ sein? Müssen wir tatsächlich immer weiter und immer schneller zu jeder Zeit überall hin(transportieren)? Ist hier nicht in mancher Hinsicht eine problematische Spirale im Gange, die es zu stoppen, sogar teils umzukehren gilt? „Ruhe ins System bringen“ ist eine alte Weisheit bei der Steuerung dynamischer Systeme, wenn Instabilität droht. Vielleicht wäre dies auch ein hilfreiches Element bei allen Aktivitäten rund um die grenzenlose Mobilität von morgen.

Mit diesem vielleicht etwas widersprüchlich scheinenden Gedanken zum Schluss wünsche ich Ihnen etwas Ruhe, trotz aller Mobilität.

Ihr  
Fritz Busch