

Manifesto «Zukunftsmobilität»

Acht Maximen für eine bessere Mobilität

16. August 2021

Damit die Veränderung der Mobilität trotz aller Widerstände gelingt, müssen alle mit anpacken: die Menschen, die Städte und Gemeinden, die an der Wertschöpfung beteiligten Unternehmen, die alten und die neuen Firmen und der Gesetzgeber. Ohne deren aktive Mitwirkung kann der erforderliche Wandel nicht gelingen.

Dass der erforderliche dynamische Wandel trotz der ambitionierten Zielsetzung schnell erfolgen kann, belegt die Kurswende der Automobilkonzerne. Sie stellen die vollständige Elektrifizierung ihrer Flotten inzwischen nicht mehr in Frage, sondern planen aktiv den Ausstieg aus der Verbrennertechnik in den kommenden 10 Jahren. Hinzukommt, dass der „Fit for 55“-Plan der EU erstmals Lösungspfade auch für die Mobilität beschreibt.

Obwohl die Transformation Fahrt aufnimmt, stellt diese nach wie vor eine enorme Herausforderung dar. Darum ist die Regierungsbildung nach der Bundestagswahl am 26. September so elementar wichtig. Sie ist der Zeitpunkt, ab dem die Weichen für eine zukunftssichernde Mobilitätspolitik verbindlich gestellt werden müssen.

Was sind die zentralen Ziele?

Um das notwendige Zusammenspiel der Akteure aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Forschung erfolgreich zu gestalten und nachhaltig positive Impulse auszulösen, geht es unserer Ansicht nach um die Durchsetzung der folgenden acht Maximen:

1. Multimodal, statt jeder für sich

Im Mittelpunkt der neuen Mobilität steht die Idee, Menschen und Güter multimodal zu befördern: schnell, einfach, sicher, günstig, CO₂-neutral und ohne unnötige Umstiege. Hierzu sind übergreifende Mobilitätsplattformen erforderlich, mit denen die Fahrten geplant, gebucht und bezahlt werden können.

Zu Multimodalität gehört auch die Bewegung per Fahrrad oder zu Fuß. Hier gilt es, das gegenwärtige Momentum zu nutzen – durch Umbau der Infrastruktur (z.B. Radwege), aber auch digital. Im Zentrum stehen hier Apps, basierend auf Plattformen, welche die ökologisch beste Verkehrskette für die Nutzer und ihre spezifischen Bedarfe ermitteln. Wichtig ist, dass nicht jede Stadt oder Region ihre eigene App entwickelt. Ein lokaler oder regionaler Flickenteppich hilft nicht, um die Kunden für diese neue Mobilität zu begeistern.

2. Nutzen, nicht besitzen

Für jede Reise das passende Verkehrsmittel. Schon jetzt gibt es Anbieter für Auto-Abos und Sharing-Modelle. Dort, wo sich diese Mobilität durchsetzt, verzichtet man gerne auf das eigene Auto.

Mobility-as-a-Service ist das Schlagwort. Die Fahrzeuge können viel besser als bislang genutzt werden. Damit dürfte sich der Bestand an Fahrzeugen reduzieren, weniger Staus, aber auch geringere Kosten sind die Folgen, genauso wie lebenswertere Städte.

Manifesto «Zukunftsmobilität»

Acht Maximen für eine bessere Mobilität

16. August 2021

3. Städte für die Menschen, nicht die Autos

Mobilität als Dienstleistung bietet die Möglichkeit, Städte völlig neu zu gestalten. In den letzten hundert Jahren standen Autos im Mittelpunkt der Stadtplanung. Jetzt sollten endlich wieder die Menschen diesen Platz einnehmen. Auf diese Weise wird plötzlich vieles möglich: autofreie Zonen, die 15-Minuten-Stadt, Sport, Erholung und Spiel, wo früher Straßen und Parkplätze waren. Ein Zentrum, das lärm- und abgasfrei ist.

Und was wird mit den Pendlern?

Elektrische Fahrzeuge und schon bald autonome und vernetzte Pods und Shuttles verkehren im Sharing-Betrieb und bringen die Pendler in die City und fahren sie wieder hinaus.

Das ist nicht nur ökonomisch und ökologisch ein überlegenes Szenario. Vor allem beinhaltet es auch weniger Stress und weniger Hektik. Einige Städte in Asien wie Singapur und Shenzhen gehen bereits voran. Die Transformation funktioniert – entsprechenden politischen Willen vorausgesetzt – aber auch in «alten» Städten; siehe Paris und Kopenhagen.

4. Modellstädte schaffen

Hieraus ergeben sich konkrete Forderungen an die Verkehrspolitik. Der Bund sollte in Absprache mit den Ländern ein Förderprogramm für «Mobilitäts-Modellstädte» auflegen. Die ausgewählten Städte erhalten eine Finanzierung und erklären sich im Gegenzug bereit,

innovative Mobilitätskonzepte konsequent umzusetzen.

Die in diesen Städten erhobenen Daten sind frei zugänglich. Hieraus ergeben sich drei Effekte: In diesen Modellstädten dürften sich zahlreiche Technologiefirmen ansiedeln, aus denen sich Eco-Systeme herausbilden. Beteiligte Unternehmen lernen schnell sehr viel über die Umsetzung und die Akzeptanz neuer Mobilitätskonzepte. Zudem können weitere Städte aus den offen zugänglichen Daten wichtige Rückschlüsse für ihre eigenen Konzepte erzielen.

5. Kreislaufwirtschaft einfordern

Neben der erforderlichen technologischen Umstellung der Energienutzer (wie Automobil, ÖPNV etc.) auf nachhaltige Energie benötigt auch die Herstellung von Mobilitätsmitteln enorme Mengen an Material und Ressourcen.

Selbst bei einer raschen und umfassenden Elektrifizierung des Verkehrs mit grünem Strom würden in Europa nach wie vor jedes Jahr mehr als 30 Millionen Tonnen Material allein in der europäischen Autobranche verbaut.

Rohstoffabbau und Produktion haben noch immer zu hohe – und oftmals nicht ausgewiesene – ökologische Kosten. Daher braucht es einen ernst gemeinten Wechsel von der linearen zur zirkulären Ressourcenwirtschaft. Diese setzt auf Ressourceneffizienz, Recycling und geschlossene Materialkreisläufe.

Manifesto «Zukunftsmobilität»

Acht Maximen für eine bessere Mobilität

16. August 2021

Hierzu sollten Produktpässe, zum Beispiel ein Batteriepass, eingeführt werden. Dies hätte den konkreten Vorzug, dass die Autohersteller ihr Umweltbewusstsein und Willen zur Nachhaltigkeit so eindeutig unter Beweis stellen können. Zudem braucht es finanzielle Anreize für zirkuläre Produkte und Dienstleistungen sowie eine Lebenszyklusperspektive in der CO₂-Messung.

6. Öffentliche Flächen verteilen

Gegenwärtig sind viele Städte um die Verkehrsinfrastruktur gebaut. Das gilt für Straßen und vor allem für die vielen Parkplätze. Ein Fahrzeug steht durchschnittlich 23 Stunden am Tag. Es gibt zwischen 200 und 250 Millionen «Fahrzeugsitze» in Deutschland, die über 24 Stunden betrachtet durchschnittlich nur 2 Prozent ausgelastet sind.

Es braucht eine neue Verteilung der Flächen, das Auto muss also deutlich flächeneffizienter werden. Hierzu dienen etwa Plattformen zur digitalen Parkraumbewirtschaftung/-anzeige in Echtzeit. Zudem sollten Städte die Möglichkeiten und gesetzlichen Spielräume erhalten und nutzen, um öffentliche Flächen nach örtlichen Bedürfnissen umzuwidmen und neu zu ordnen (z.B. für den Radverkehr).

Auch muss öffentlicher Raum anders bepreist werden, ohne dabei Mobilität insgesamt zu verteuern. Das bedeutet, Parkplätze in Innenstädten sollten deutlich teurer werden – öffentliche Verbindungen und multimodale

Angebote gleichzeitig günstiger und verfügbarer.

7. Geteilte Fahrten fördern

Der Schlüssel zu weniger Verkehr ist das «Sharing». Ein Fahrzeug ist im Schnitt mit 1,5 Personen besetzt.

Gelänge es, die Auslastung der Fahrzeuge auf 2 Personen zu erhöhen, könnte man rein rechnerisch auf über 10 Millionen Fahrzeuge in Deutschland verzichten. Selbst wenn nur 5 Millionen Fahrzeuge überflüssig würden, hätte dies bereits erhebliche Auswirkungen auf den Verkehrsfluss.

Hierzu müsste der Gesetzgeber intelligente regulatorische und finanzielle Anreize setzen. Der Blick ins Ausland zeigt, dass das nicht viel Geld kosten muss. So reservieren Tel Aviv oder San Francisco separate Fahrspuren für Fahrzeuge, die mit drei und mehr Insassen besetzt sind. Die Schweizer Regierung zum Beispiel diskutiert konkrete Ziele zur Nutzung geteilter Mobilität und parallel dazu das Bahn- und ÖPNV-Netz zu verdoppeln.

8. Alle Menschen im Blick haben

Alle Menschen müssen unterwegs sein können. Egal ob Menschen mit Behinderungen oder ohne, egal ob alt oder jung, egal ob auf dem Land wohnend oder in der Stadt, egal ob reich oder arm. Zumal Mobilität viel mehr bietet, als nur von einem Ort zu einem anderen zu gelangen. Es geht um persönliche Perspektiven und Chancen und um die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben.

Manifesto «Zukunftsmobilität»

Acht Maximen für eine bessere Mobilität

16. August 2021

Mobilität ist eben auch sozialer Kitt. Daher muss die multimodale Reisekette nahtlos und zukünftig auch mit selbst-fahrenden Pods und Shuttles physisch und preislich barrierefrei gestaltet werden. Hierbei kommt es auf die Details an. «Inclusive Design» ist dabei das Stichwort: Beispielsweise sollte eine Mobilitäts-App von blinden Menschen genau so bequem, schnell und einfach genutzt werden können wie von jedem anderen auch. Die digitale Welt macht genau dies möglich.

Fazit: Für eine bessere Welt, statt auf Bestehendem zu beharren

Am Anfang einer jeden Veränderung steht die persönliche Entscheidung jedes Einzelnen. Es gilt diese Entscheidung durch positive Anreize und aktive Steuerung zu fördern und zu ermöglichen.

Wir müssen Lust und Freude auf eine neue Form der Mobilität wecken, Akzeptanz schaffen und damit eine nachhaltige Veränderung herkömmlichen Verhaltens erwirken.

Ziel unserer neuen Mobilitäts- (ehemals "Verkehrs-")politik muss es sein, durch gezielte, langfristig angesetzte und wirkende Anreize und die konsequente Förderung von ganzheitlichen Mobilitätsangeboten die Akzeptanz der Nutzer/Bürger intelligent in Richtung Nachhaltigkeit zu steuern.

Ob es gelingt, diesen Ansatz nach den Wahlen am 26. September im Koalitionsvertrag entsprechend zu vereinbaren, ist eine der zentralen Fragen, die uns allen Aufschluss darüber geben werden, wie zukunftsfähig die Bundesrepublik Deutschland ist.

Prof. Dr. Andreas Herrmann
Direktor
Institut für Mobilität, Universität St.Gallen

Jürgen Stackmann
Ex-CEO Seat
Ex-Board Member Skoda & Volkswagen Cars

Kirstin Hegner
Managing Director
Digital Hub Mobility by UnternehmerTUM

Dr. Matthias Ballweg
Director Mobility
SYSTEMIQ

Dr. Hans-Peter Kleebinder
Managing Director Executive Education
Institut für Mobilität, Universität St.Gallen

Johann Jungwirth
Vice President MaaS
Mobileye

In Zusammenarbeit mit weiteren Beiratsmitgliedern des Instituts für Mobilität der Universität St.Gallen.