

# Digitale Mobilität der Zukunft, die glücklich macht!



Welche Rolle spielt der Transportsektor für die künftige Entwicklung der Städte? Wie müssen Personen- und Güterverkehr geplant und abgewickelt werden, damit unsere Städte lebenswert und menschengerecht bleiben? Was ist eine gute Mobilität für morgen? Diesen Fragen geht Jörg Beckmann, Leiter der Mobilitätsakademie des TCS, in seinem Essay nach.

TEXT JÖRG BECKMANN | ILLUSTRATION NICOLAS KRISTEN

**D**ie Städte der Gegenwart sind zu einem grossen Teil Produkt ihrer Verkehrsgeschichte. Nicht nur ihre Grösse, Höhe und Dichte schulden sie den Verkehrsträgern, die das Fundament für die Zirkulation von Menschen und Waren in ihnen ermöglichen, sondern auch ihre Lebbarkeit und Nachhaltigkeit. Je nach Entwicklungsepoche und Zeitgeist spielen in ihnen die grossen Verkehrstechnologien – vom Fuss- und Radverkehr über kollektive schienen- und strassengebundene Systeme bis hin zum motorisierten Individualverkehr eine mehr oder weniger entscheidende Rolle. Auch künftig werden diese drei Säulen des modernen Verkehrsgeschehens für die Stadtstruktur prägend sein, allerdings nicht mehr in der gleichen unvollkommenen, weil unvernetzten Reinform der vergangenen Jahrzehnte. Die alten planerischen, technologischen, unternehmerischen und kulturellen Grenzen zwischen ihnen werden verschwimmen und so in der Stadt der Zukunft zu neuen, vielfach vernetzten Mobilitätsformen führen.

Schon heute sind die Indizien für diesen Paradigmenwechsel von singulär agierenden Verkehrsträgern zu einem multimodalen Gesamtverkehrssystem in europäischen Städten allgegenwärtig. Die vielen Facetten des Carsharings und -poolings bieten individuelle Mobilität ohne zwingenden privaten Besitz eines Fahrzeugs, Velostrassen in Quartieren ermöglichen eine Begegnung der aktiven und motorisierten Mobilität auf Augenhöhe, neue digitale Geschäftsmodelle und Mobilitätsplattformen vernetzen Bike-, Trotti- oder Scooter-sharing mit dem öffentlichen Verkehr als «Mobility as a Service». In den Städten entsteht so nach und nach zwischen dem klassischen öffentlichen Kollektivverkehr und dem privaten Individualverkehr ein neues Ökosystem aus einer Vielzahl an neuen Mobilitätsangeboten. Anders als in manch einer der alten urbanen Verkehrswelten, in der je nach

Stadt der ÖV oder der motorisierte Individualverkehr den Takt angaben, ist dieses Ökosystem deutlich offener, flexibler und agiler. Mit jedem neuen Dienst bedient dieses Ökosystem ein individuelles Transportbedürfnis besser, kostengünstiger und zuverlässiger, als es Individualverkehr oder ÖV zuvor konnte. So zumindest das Zukunftsversprechen der im Entstehen begriffenen neuen Mobilitätswelt.

Es verwundert nicht, dass diese Vision des neuen Stadtverkehrs zu einem Grossteil von Akteuren aus der Digitalwirtschaft vorangetrieben wird, die mit ihrer Finanz- und Innovationskraft die klassischen Verkehrsakteure vor sich hertreiben, so zumindest erscheint es vielen. Der Schlachtruf «Digitize!» hallt kraftvoll durch die Produktionshallen der Autohersteller, durch Bahnhöfe und Verkehrsplanungsbüros. Doch ist die Digitalisierung des Verkehrs wirklich die *Conditio sine qua non* der urbanen Mobilität von morgen? Was können und was dürfen digitale Technologien angesichts der grossen stadtgesellschaftlichen Herausforderungen im 21. Jahrhundert von der sozialen Gerechtigkeit bis zur ökologischen Nachhaltigkeit, die auch vor dem Verkehrssektor nicht Halt machen?

Wer sich künftig eine lebbarere Stadt mit einem menschengerechten Verkehrssystem, das eine umweltfreundliche Mobilität ermöglicht, wünscht, kann in der Digitalisierung nicht den alleinigen Zweck heutiger Veränderungsbemühungen sehen. Kaum jemand in europäischen Städten wird auf die Frage nach dem Wunschbild für den Verkehr der Zukunft eine durchdigitalisierte, vollautomatisierte und hochbeschleunigte Mobilitätswelt nach dem Vorbild eines Buckminster Fullers ihr oder sein Eigen nennen. In so einer Optik erscheinen digitale Verkehrsangebote und autonome Autos dann letztlich nur als Mogelpackungen, die vorgeben, uns von den Unzulänglichkeiten existieren-

der Mobilitätslösungen zu befreien, die aber gleichzeitig neue Risiken produzieren, ohne wirklich Mensch und Natur in den Mittelpunkt der neuen Stadt- und Verkehrswelt zu stellen.

Digitale Technologien müssen daher gerade im Verkehrssektor zu konvivialen, das heisst lebensgerechten Techniken werden, denn nur so genügen sie den vielfältigen Mobilitätsbedürfnissen der Stadt. Ausgehend von der Wunschzukunft einer sicheren, gesunden, sauberen, freundlichen, glücklich machenden Stadt, in der der Verkehr deutlich klimafreundlicher und ressourcenschonender ist als heute, müssen wir mithilfe digitaler Technologien nach Lösungen suchen, die deutlich über die Heilsversprechen eines «Green Growth» hinausgehen. Ja, natürlich, in der Stadt der Zukunft werden alle motorisierten Fahrzeuge elektrisch angetrieben sein. Ja, in vielen Quartieren werden selbstfahrende Shuttles den öffentlichen Verkehr erweitern, und, ja, es werden Lieferdrohnen für den Transport von Waren eingesetzt werden. Aber das alleine macht noch keine zukunftsfähige und enkeltaugliche Stadt.

Wer künftig in einer Stadt der vielfältigen Gemeinsamkeiten leben möchte, der muss diese auch in den Bewegungsformen seiner Menschen zulassen. Städtische Mobilitätsformen müssen mithilfe digitaler Technologien so vernetzt werden, dass sie ihre Vielfältigkeit behalten. Wer künftig lieber zu Fuss gehen möchte, als mit dem geteilten Trotti unterwegs zu sein, muss das noch sicherer als heute dürfen, wer mit dem E-Bike zur Arbeit möchte, muss das auf Velobahnen noch schneller können als heutzutage, wer selber seinen Wagen in die Parklücke steuern möchte, dem soll dies auch morgen möglich sein. Als einzige Maxime einer solchen, durchaus digital ermöglichten Mobilitätswelt sollte dann, in Anlehnung an Rosa Luxemburg, gelten: Mobilität ist immer auch die Mobilität der anderen! ♦