

## STANDPUNKT

# Die Zukunft des Mobilitätsstandorts Deutschland entscheidet sich jetzt

Andreas Herrmann, Professor an der Universität St. Gallen (Foto: privat)

veröffentlicht am 08.09.2021

**Die Mobilitätsindustrie steht vor der größten und tiefsten Veränderung in ihrer Geschichte, schreibt Professor Andreas Herrmann von der Universität St. Gallen. In seinem Gastbeitrag erläutert er, worauf es dabei ankommt und warum Mobilität zur Gemeinschaftsaufgabe wird.**

Damit die Veränderung der Mobilität gelingt, müssen **alle mit anpacken**: die Menschen, Städte und Gemeinden, die an der Wertschöpfung beteiligten Unternehmen und der Gesetzgeber. Ohne die aktive Mitwirkung aller kann der erforderliche Wandel nicht gelingen. Denn obwohl die Transformation zunehmend Fahrt aufnimmt, stellt diese nach wie vor eine enorme Herausforderung dar. Deshalb ist die **Regierungsbildung nach der Bundestagswahl** am 26. September **so wichtig**. Sie ist der Zeitpunkt, ab dem die Weichen für eine zukunftssichernde Mobilitätspolitik verbindlich gestellt werden müssen. Diese sollte sich nach den folgenden Maximen richten:

- **Multimodal**, statt jeder für sich: Im Mittelpunkt der neuen Mobilität steht die Idee, Menschen und Güter multimodal zu befördern: schnell, einfach, sicher, günstig, CO<sub>2</sub>-neutral und ohne unnötige Umstiege. Hierzu sind **übergreifende Mobilitätsplattformen** erforderlich, mit denen die Fahrten geplant, gebucht und auch bezahlt werden können. Im Zentrum stehen hier **Apps**, basierend auf Plattformen, welche die ökologisch beste Verkehrskette für die Nutzer und ihre spezifischen Bedarfe ermitteln.
- **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 eher auf das eigene Auto. **Mobility-as-a-Service** ist das Schlagwort. Fahrzeuge können so effizienter als bislang genutzt werden. Damit dürfte sich der Bestand an Fahrzeugen reduzieren. Weniger Staus, aber auch geringere Kosten sind die Folgen – kurzum: lebenswertere Städte.
- **Städte für die Menschen**, nicht die Autos: Mobilität als Dienstleistung bietet auch die Möglichkeit, Städte völlig neu zu gestalten. In den letzten hundert Jahren standen Autos im Mittelpunkt der Stadtplanung. Die Menschen sollten **diesen Platz nun wieder einnehmen**. Auf diese Weise wird vieles möglich: autofreie Zonen, die 15-Minuten-Stadt, Sport und Erholung – ein Zentrum, das **lärm- und abgasfrei** ist. Doch was bedeutet das für Pendler? Elektrische Fahrzeuge und bald autonome und vernetzte Pods und Shuttles verkehren im Sharing-Betrieb und bringen die Pendler in die City und wieder hinaus. Einige Städte in Asien wie **Singapur** und Shenzhen gehen bereits voran. Die Transformation funktioniert aber auch in „alten“ Städten wie etwa **Paris** und Kopenhagen.
- **Modellstädte schaffen**: Der Bund sollte in Absprache mit den Ländern ein Förderprogramm für „Mobilitäts-Modellstädte“ auflegen. Ausgewählte Städte erhalten eine **Finanzierung** und erklären sich im Gegenzug bereit, innovative Mobilitätskonzepte großflächig umzusetzen. Die dabei 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 damit viel über die Umsetzung und die Akzeptanz neuer Mobilitätskonzepte. Zudem können weitere Städte aus den offen zugänglichen Daten wichtige Rückschlüsse für ihre eigenen Konzepte ziehen.

- **Kreislaufwirtschaft einfordern**: Neben der erforderlichen technologischen Umstellung der Energienutzer (wie Automobil, ÖPNV) auf nachhaltige Energie verbraucht auch die **Herstellung** von Mobilitätsmitteln viele Ressourcen. Rohstoffabbau und Produktion haben noch immer zu hohe – 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.
- **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 braucht eine neue Verteilung der Flächen, das **Auto** muss deutlich **flächeneffizienter** werden. Auch muss öffentlicher Raum anders bepreist werden, ohne dabei Mobilität insgesamt zu verteuern. Das bedeutet, Parkplätze in Innenstädten sollten teurer werden – öffentliche Verbindungen und multimodale Angebote gleichzeitig günstiger und verfügbarer.
- **Geteilte Fahrten fördern**: Ein Fahrzeug ist im Schnitt mit 1,5 Personen besetzt. Gelänge es, die Auslastung der Fahrzeuge auf zwei Personen zu erhöhen, könnte man rein rechnerisch auf über **zehn Millionen Fahrzeuge in Deutschland verzichten**. Selbst wenn nur fünf Millionen Fahrzeuge überflüssig würden, hätte dies bereits erhebliche Auswirkungen auf den Verkehrsfluss. Hierzu müsste der Gesetzgeber intelligente regulatorische und finanzielle Anreize setzen.

- **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, Chancen** und um die **Teilnahme** am gesellschaftlichen Leben. Daher muss die multimodale Reisekette nahtlos und zukünftig auch mit selbstfahrenden Pods und Shuttles physisch und preislich barrierefrei gestaltet werden.

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

*Andreas Herrmann spricht heute um 12 Uhr gemeinsam mit dem Grünen-Verkehrspolitiker Cem Özdemir auf der IAA Mobility zu den Themen Mobilität, soziale Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit.*