

Future Mobility 2019

Das Flugtaxi kommt

Keine Satiresendung ließ dieses Thema unberührt. Als die Staatsministerin für Digitalisierung, **Dorothee Bär** (CSU), im letzten Jahr das Flugtaxi zum künftigen Fortbewegungsmittel erklärte, gab in der „heute show“ und Co. hämisches Gelächter. Verkehrsminister **Andreas Scheuer** (CSU) kündigte bei der Eröffnung des neunten „Future Mobility Summit“ des Tagesspiegels auf dem EUREF-Campus an, dass es bereits in Kürze reale Flugbewegungen geben werde. Schauen wir also demnächst in den Himmel statt auf die Straße, wenn wir auf ein Taxi warten. Aber der Reihe nach.

Tagesspiegel-Herausgeber **Sebastian Turner** eröffnete den zweitägigen Kongress am 8. April im Gasometer. Traf man sich die ersten Jahre mit rund 200 Experten aus dem Mobilitätsbereich im Verlagshaus des Tagesspiegels, so konnte in diesem Jahr ein neuer Rekord mit 2.000 Anmeldungen verzeichnet werden. 98 Referenten aus Politik, Wirtschaft und Industrie versammelten sich auf dem EUREF-Campus, das Who is Who der Branche, um über die neuesten Entwicklungen zu diskutieren und natürlich auch zu streiten. Fahren, wohnen, arbeiten, alles hängt zusammen, so Turner, und auch – mit Blick auf Frankreich – der soziale Frieden.



Foto: Ed Koch

Für die gastgebende EUREF-AG begrüßte Vorstandsmitglied **Karin Teichmann** die Teilnehmer, nicht ohne darauf hinzuweisen, dass auf dem Campus die Klimaziele der Bundesregierung für 2050 schon 2014 erreicht wurden. Der EUREF-Campus ist „echter Zukunftsort“, ein „Reallabor der Energie- und Mobilitätswende“ und immer ein kleines Stück den anderen voraus. Seit kurzem können hier die Elektroroller ausprobiert werden, mit denen Andres Scheuer so gern durch sein Ministerium fährt. Teichmann wies aber darauf hin, dass man mit den Rollern in der Konferenzpause zwar seinen Kaffee holen könne,

aber nur auf dem Campus, denn für das öffentliche Straßenland sind die Roller noch nicht zugelassen. Um mit den hier entstandenen Projekten den Stadt-raum „erobern zu können“, so Karin Teichmann, bedürfe es einer mutigen Politik. In die Rolle des mutigen Politikers schlüpfte als nächster Redner sofort Verkehrsminister Andreas Scheuer. Vor dem Gasometer erhielt er als „Autoverkäufer des Jahres“ den „Goldenen Auspuff“, den er natürlich dankend annahm. „Greenpeace hatte den Minister vor dem Gasometer abgefangen, ‚in seinem dicken SUV‘, wie die Organisation per Twitter verbreitete. Doch die vermeintliche Dreckschleuder war gar keine, sondern ein Audi e-tron – ein Elektroauto. Die Aufforderung von Greenpeace, aufs Fahrrad umzusatteln, beantwortete Scheuer mit einer flotten Runde auf dem Elektro-Tretroller.“ *Quelle: Tagesspiegel*



Foto: Ed Koch

Über Andreas Scheuer kann man sagen, was man will, Humor hat er jedenfalls und eine bajuwarisch markante Art des Vortrages. Mobilität und Logistik von morgen sind sauber und klimafreundlich, so Scheuer. Er brach auch eine Lanze für Computerspiele, die Fachleute längst gebrochen haben. Noch bis zum 14. April findet in der Kulturbrauerei die „Games Week Berlin“ statt“, die der Minister gleich nach seinem Auftritt im Gasometer besuchte, nicht, ohne sich vorher noch um G5 zu kümmern. Computerspiele sind wertvolle Wegbereiter der Digitalisierung. Was im Spiel angewandt werden kann, eignet sich auch für das richtige Leben.

Der Individualverkehr, so Scheuer, werde ersetzt durch individuelle Mobilität. Das heißt nicht, dass das Auto auf absehbare Zeit überflüssig wird oder ganz verschwindet. Scheuer setzt aber auf Poolssysteme, auf neue Mobilitätsformen und auch auf eine Vernetzung zwischen Stadt und Land. Fast leere Busse zu bestimmten Zeiten auf dem Lande sollen der Vergangenheit angehören, wichtig sei, dass die Menschen zur für sie richtigen Zeit zum richtigen Zweck abgeholt werden, mit welchem Verkehrsmittel auch immer. In Hamburg fördert Scheuers Ministerium das

Sofortprogramm „Saubere Luft“, das Fahrverbote vermeiden soll. Hamburg habe für das Projekt „richtig gut Geld abgezogen“, sagte Scheuer mit wohlwollendem Blick auf Hamburgs Bürgermeister **Peter Tschentscher**, der in der ersten Reihe saß, und freundlich lächelte.

Scheuer will mehr Mobilität bei weniger Verkehr. Wenn es gelänge, eine zweite Person auf den freien Platz in einem Auto mitzunehmen, würde das den Verkehr in Spitzenzeiten um 40 Prozent reduzieren. Scheuer machte deutlich, dass er nicht allein auf Elektromobilität setzt so wie es VW-Chef Herbert Diess fordert. Das sei „komplett falsch“, so Scheuer. Und sein Schlusssatz lautete: „Deutschland ist geil auf Verbote. Ich nicht!“



Foto: Bundesministerium für Verkehr

Foto: Aufmerksame Zuhörer: Ex-Bahnchef Rüdiger Grube und EUREF-Chef Reinhard Müller.



Foto: Ed Koch

Hamburg ist eine tolle Stadt mit vielen ähnlichen Problemen wie sie Berlin hat. In seinem Vortrag vermittelt der Erste Bürgermeister der Hansestadt, Dr. Peter Tschentscher, den Eindruck, als gehe die Mobilitätswende bei ihm konfliktfreier über die Bühne als bei uns. Auch Hamburg ist eine wachsende Stadt. Von jetzt 1,8 Mio. Menschen auf künftig 1,9 bis zwei Millionen. In der Metropolregion, die sich rund um Hamburg natürlich ganz anders entwickeln konnte

als in der Mauerstadt Berlin, leben rund fünf Millionen Menschen. Von oben betrachtet, sind die Stadtgrenzen nicht sichtbar.

Um dem steigenden Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung nachzukommen, kann man in Hamburg die historische Substanz nicht einreißen und die Stadt nicht beliebig zubauen. Derartigem Ansinnen stehen in Hamburg wie in Berlin Bürgerinitiativen entgegen. Man muss also die vorhandenen Möglichkeiten optimieren, um die 70 Millionen Personenkilometer täglich zu bewältigen. Die S-Bahn wird in Hamburg wie in Berlin von der Deutschen Bahn betrieben, ebenfalls wesentlich konfliktfreier als hier. Die von der Stadt betriebene U-Bahn fährt zum Teil überirdisch, die S-Bahn unterirdisch. Beide Netzwerke ergänzen sich zu einem. Angebunden werden sollen demnächst die Außenbezirke mit einer U-Bahn-Anbindung, allerdings dann komplett unterirdisch. Der U-Bahn-Ausbau ist in Hamburg keineswegs so problematisch wie in Berlin. Was Sinn macht, wird umgesetzt.

In der Innenstadt kann sich niemand über die Takte bei Bahnen und Bussen beschweren, drei Züge in zehn Minuten ist Standard. Tschentschers Ziel in zehn Jahren ist der Hamburg-5-Minuten-Takt von jedem Punkt der Stadt aus.

Das Busnetz hat zwar auch eine eigenständige Funktion, dient aber im Wesentlichen als Zubringer für die Bahnen. Es gibt kaum einen Bahnhof, der nicht über eine Umsteigemöglichkeit auf einen Bus verfügt. Frei nach Lenin bezeichnet Tschentscher die unterirdischen Bahnhöfe als „Paläste des Volkes“. Es sind keine dunklen Orte, sondern ein mit modernsten Design versehene Kunsthallen, wie der Bahnhof Elbbrücken.



Foto: Mayr/Ludescher/Partner

Der Autoverkehr hat in Hamburg von 34 auf 26 Prozent abgenommen. Das Auto sei heute kein Statussymbol mehr, so Tschentscher. Die Menschen nutzen zunehmend Bahnen, Busse und das Fahrrad. Der Ausbau des Radwegenetzes wird auch in Hamburg vorangetrieben. Durch die Digitalisierung verspricht sich der Bürgermeister eine höhere Kapazitätserweiterung des Bahnverkehrs, durch kurze Takte und

längere Züge. Was in Berlin seit längerem diskutiert wird, findet auch in Hamburg statt, nämlich die Überdeckung von Autobahnen, die durch die Stadt führen, wie beispielsweise die A7.



Foto: Hamburg.de

Und so wird es aussehen, wenn es fertig ist. Menschen, die jahrelang durch die Autobahn voneinander getrennt waren, finden wieder zueinander. Eine neuzeitliche Form von Wiedervereinigung.

Peter Tschentscher berichtete noch von einem anderen Projekt, das den Verkehr erträglich macht. Stau auf der A7 zum Hamburger Hafen, war eine Dauermeldung im Verkehrsfunk. Diese Meldung gibt es nicht mehr. Die Trucks, die um 6 Uhr in den Hafen fahren, um auf ihre Containerladung zu warten, bekommen jetzt eine Meldung und einen Slot, wann das erwartete Schiff ankommt und entladen werden kann. Ohne eine neue Straße zu bauen, habe man ein Problem gelöst. Schön wäre es, wenn nicht 80 Prozent der Trucks eine Tour leer ohne Container fahren würden. Daran arbeitet man noch. Schon umgesetzt ist die Neuausrichtung des städtischen Fuhrparks. Im kommenden Jahr wird die Flotte aus 50 Prozent Elektrofahrzeugen bestehen.

Und zum Schluss widersprach er noch dem Vorwurf, dass die Schiffe im Hamburger Hafen ein riesiger Klima-Killer seien. Noch vor der Bahn und den LkWs sei der Binnenschiffsverkehr der umweltfreundlichste.

Großes vor hat auch die Deutsche Bahn. Natürlich pünktlicher werden zu wollen. Man sei auf einem guten Wege sagte Bahnvorstand **Roland Pofalla**. 160.000 Signale, 2.800 Stellwerke und 400.000 km Kupferkabel auf einem Streckennetz von 33.000 km. Das soll, bis auf das Streckennetz, der Vergangenheit angehören. Möglich machen soll das das Projekt „Digitale Schiene Deutschland.“ 95 Prozent der

Strecken sollen in den kommenden zehn Jahren elektrifiziert betrieben werden. Auf den Neubau von Strecken setzt Pofalla nicht, denn ein Planungsvorlauf von zwölf Jahren oder wie aktuell bei einem Berliner Teilabschnitt 22 Jahre, sind inakzeptabel.



Foto: Ed Koch

Auch Pofalla setzt auf Optimierung. Ansatzpunkt ist der so genannte Blockabstand, also die Mindestabstände zwischen den Zügen, die aus Sicherheitsgründen sehr hoch sind. 2025 soll es diese Blockabstände nicht mehr geben. Die Steuerung, beispielsweise bei einer Notbremsung, erfolgt aus dem betroffenen Zug auf die nachkommenden. Durch den Wegfall der Blockabstände und eine Verlängerung der Züge erhofft sich Pofalla eine Kapazitätssteigerung.

Besonders stolz ist der Infrastruktur-Bahnvorstand auf die Strecke Berlin-München. Schon im ersten Jahr ist es gelungen, die Fahrgastzahl zu verdoppeln und dem Flugverkehr einen Marktanteil von 20 Prozent abzunehmen. Ohne einen neuen Kilometer zu bauen, soll also die Bahn besser werden, und zwar auf der gesamten Strecke von 33.000 Kilometern. Milliardenbeträge sind schon und werden noch in das Bahnnetz investiert. Im Haushalt der Bundesregierung werden 2020 erstmals mehr Mittel in den Bahnverkehr als in die Straße investiert.



Foto: Bundesverkehrsministerium

Was lernte also der geneigte Zuhörer beim Future Mobility Summit? Die Mobilität hat eine Zukunft.

Ed Koch