

**Dr. Heiko Heinrich Stutzke**  
stutzke@das-strategiebuero.de

**September 2016**

**Download:**

Diesen Beitrag können Sie auf unserer Homepage im Bereich „Strategie-Impulse“ als PDF-Datei herunterladen.

## Mobilitätskonzepte jetzt überdenken!

Auch in diesem Sommer haben wir allerorten wieder dasselbe Schauspiel erlebt wie in den meisten Jahren seit den Siebziger: Die Autobahnen waren voll. Ein guter Teil der 45,1 Mio. in Deutschland zugelassenen Fahrzeuge (Stand: 2016) war in Richtung des Urlaubsdomizils unterwegs oder auf dem Weg zurück nach Hause. Die Bahn und die Fernbusunternehmen konnten sich über mangelnden Zulauf nicht beklagen, zumal die Ticketpreise durch den zunehmenden Wettbewerb zurzeit günstig sind. Aktuell investiert die Deutsche Bahn massiv, einerseits für größere Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit, andererseits in neue Züge und das Schließen vorhandener Lücken, zum Beispiel bei Hochgeschwindigkeitsstrecken.

All dies ist Ausdruck unserer selbstverständlichen Mobilität, die bei den meisten mit dem eigenen Wagen direkt vor der Haustür beginnt. Dem entsprechend haben wir über die Jahrzehnte eine Infrastruktur aufgebaut, die (nahezu) optimale Bedingungen für Reiseaktivitäten bietet und jeden Winkel Europas erschließt. Deutschland hat mit 12.900 Autobahnkilometern eines der dichtesten Netze der Welt, und bis 2030 sollen laut Verkehrswegeplan insgesamt fast 270 Mrd. Euro in Ausbau und Erhalt der Infrastruktur fließen.



Eine funktionierende, mobilitätsfördernde Infrastruktur war und ist ein wichtiges Kriterium für den Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands als zentraler Wirtschaftsstandort in Europa. Daher erscheinen gerade die langfristig angelegten Maßnahmen zur Optimierung nicht nur sinnvoll, sondern geradezu notwendig.

Oder nicht?

Diese Frage erscheint zunächst widersinnig, denn es besteht ein allgemeiner Konsens darüber, dass unsere Mobilität immer weiter zunimmt. Das geht von der täglichen Fahrt an den Arbeitsplatz über den Besuch von Freizeitangeboten und den Jahresurlaub in fernen Ländern bis hin zu Geschäftsreisen auf andere Kontinente. Ein VerkehrswegeNetz, das uns dabei bestmöglich unterstützt, ist immer wieder Gegenstand von Diskussionen und Disputen.

Trotzdem gilt es, die Sinnhaftigkeit aktuell geplanter Vorhaben zu hinterfragen: Der Tenor des „Verkehrswegeplan 2030“ lautet „Mobilitätsbeschleunigung“ und „Stärkung der Leistungsfähigkeit des Gesamtnetzes“. Er ist also klar ausgerichtet auf weiteres Wachstum des Verkehrs. Diese Annahme muss jedoch aus strategischer Sicht infrage gestellt werden.

Das bedarf natürlich der Erläuterung.

Mehrere Elemente werden in Zukunft verstärkt im Vordergrund stehen und unsere heutigen Mobilitätskonzepte über den Haufen werfen:

- 1 **Vernetzung anstelle physischer Mobilität:** „Mobilität“ bedeutet heute in zunehmendem Umfang, dass wir immer stärker „vernetzt“ sind und unsere Informationsbeschaffung, -verarbeitung und Kommunikation globalisieren. Es bedeutet nicht mehr oder nicht mehr zwangsläufig, dass wir permanent persönlich unterwegs sein müssen. Im Gegenteil: Unsere technische Infrastruktur ermöglicht uns Videokonferenzen, das gemeinsame Arbeiten an Dokumenten, sekundenschnellen Informationsaustausch und vieles mehr - irgendwann hoffentlich auch in Deutschland endlich aufgebohrt auf Glasfasernetze mit international wettbewerbsfähigen Geschwindigkeiten in der Fläche.
- 2 **Netzwerke von Mobilitätsangeboten:** Car-Sharing bekommt eine interessante Dimension durch die Verbindung mit Apps auf dem Mobiltelefon: Die Verfügbarkeit von Fahrzeugen kann so jederzeit abgerufen werden, und die Reservierung ist direkt „online“ möglich. Einfache Abrechnungsverfahren machen den Vorgang simpel und attraktiv. Autokonzerne verkaufen „Mobilität“ anstelle von Fahrzeugen.
- 3 **Car-to-Car-Kommunikation:** In den kommenden Jahren werden Fahrzeuge und Verkehrswege vermehrt vernetzt und können so Statusinformationen, Warnungen und mehr direkt austauschen. Zukünftig können so Gefahrenstellen direkt an Fahrzeuge in der Umgebung gemeldet werden, und Staus können durch intelligente Routenplanung vermieden werden. Fahrzeuge können sich auf Autobahnen zu Kolonnen zusammenschalten, die in engem Abstand fahren. All dies wird zur Entlastung der Straßen und kürzeren Reisezeiten beitragen.
- 4 **Assistenzsystem und autonomes Fahren:** Der heutige Stand von Sensortechnik, Assistenzsystemen und Projekten zur Erprobung neuer Entwicklungen zeigt ganz deutlich, wohin die Reise geht: Wir können davon ausgehen, dass wir schon in den kommenden Jahren konkrete Angebote zur Nutzung autonomer Fahrzeuge auf unseren Straßen haben werden. Auch im Bahnverkehr und selbst in Luft- und Schifffahrt wird daran gearbeitet. Die gesetzlichen Grundlagen werden zurzeit erstellt.
- 5 **Kleinere „Einheiten“ im Personennahverkehr:** Wo heute große Busse an Haltestellen eine Vielzahl von Fahrgästen aufnehmen, wird es stattdessen künftig deutlich kleinere Fahrzeuge geben, die Fahrziele individueller ansteuern. Das können auch fahrerlose Angebote sein.

Was bedeutet das für unsere Verkehrswege, insbesondere für Bahnstrecken und Straßen? Zwei Beispiele:

Betrachten wir hierfür zunächst die Auswirkungen auf unsere „Mobilitätskultur“. Bereits seit einiger Zeit hat der Besitz des Führerscheins und eines Autos für die jüngere Generation nicht mehr dieselbe Bedeutung wie früher. Ein Kulturwandel zeichnet sich ab. Mit der Verfügbarkeit autonomer Fahrzeuge wird sich diese Entwicklung verstärken und verbreitern. Ein (autonomes) Fahrzeug „online“ zu bestellen, wenn man es braucht, dürfte in den meisten Fällen deutlich wirtschaftlicher sein als das Auto, das 23 Stunden pro Tag ungenutzt herumsteht. **Vermutlich werden also zukünftig deutlich weniger Fahrzeuge benötigt.**

Damit stellt sich auch die Frage, welche Bedeutung der Personenverkehr der Bahn künftig haben wird. Die zeitraubende Anreise zum Bahnhof, das Warten auf den Zug, Umsteigen und Weiterfahrt vom Zielbahnhof zum eigentlichen Ziel werden vermehrt ersetzt durch das zeitsparende Reisen mit dem autonomen Fahrzeug. Bereits heute ist dieser Trend spürbar durch die Nutzung günstiger Fernbus-Angebote, bei denen das zeitaufwändige Umsteigen kaum eine Rolle spielt. **Die Bedeutung der Bahn für den Personentransport nimmt also ab.**

Auch wenn diese Aussagen unstrittig sein dürften, gibt es Einiges zu bedenken und einige Fragen zu beantworten. Drei Beispiele:

- Wie wird „Spitzenbedarf“ geregelt, zum Beispiel in Ferienzeiten?
- Benötigen wir künftig wirklich die heute im Verkehrswegeplan vorgesehenen, zusätzlichen Kapazitäten?
- Könnte die Bahn ihre mangelnde Flexibilität aufgrund der Bindung an Schienen und Bahnhöfe durch spezielle Angebote ausgleichen?

Diese Aufstellung ist natürlich weit davon entfernt, vollständig zu sein. Es wird jedoch deutlich, dass die Verkehrs- und Verkehrswegeplanung bereits heute strategisch betrachtet und neu gedacht werden muss. Die technischen Entwicklungen werden eher kurz- als mittelfristig kommen und massive Auswirkungen haben.

## Redaktionelle Hinweise

### Über den Autor

Dr. Heiko Heinrich Stutzke ist Diplom-Ökonom und Geschäftsführender Gesellschafter des Strategiebüros.

Wir moderieren Planungsprozesse - einschließlich Vorbereitung und Dokumentation. Von einer einzelnen Fragestellung bis zur Strategischen Unternehmensplanung. Unsere Kunden sind Unternehmen und Organisationen im privaten, sozialen und öffentlichen Bereich, Firmen am Anfang ihrer Entwicklung und Gründer.

## Hinweis zur verwendeten Sprache

Sprachliche Grundlage für unsere Beiträge ist das amtliche Regelwerk des Rates für deutsche Rechtschreibung. Wir sprechen alle Menschen an.

## Lobbyregister

Das Strategiebüro ist unter der Kontonummer K4126147 im Lobbyregister des Deutschen Bundestages eingetragen.

## Nutzungsrechte

Alle Rechte für unsere Beiträge und die verwendeten Bilder liegen, soweit nicht ausdrücklich anders gekennzeichnet, bei der Das Strategiebüro GbR.

Wir freuen uns, wenn Sie Beiträge und Bilder für Ihre persönliche (ausschließlich private) Information nutzen, sie zitieren oder verlinken. Wenn Sie unsere Beiträge, Bilder oder andere Inhalte jedoch außerhalb der Grenzen des Urheberrechtes ganz oder teilweise für gewerbliche oder öffentliche Zwecke verwenden, in elektronische Medien einstellen oder weitergeben wollen, bitten wir Sie, hierfür unsere schriftliche Genehmigung einzuholen.

