

Transkript der Audiodatei

Nächster Halt meets mobility move

#1: Autonomer On-Demand Verkehr aus Kommunensicht

Intro:

Nächster Halt. Hallo und herzlich willkommen zum Podcast der VDV-Akademie. Der Podcast rund um Weiterbildung und Lernen in der Mobilitätsbranche.

Catharina Goj:

Nächster Halt meets mobility move. Hallo und herzlich willkommen von der mobility move in Berlin.

In den nächsten beiden Tagen dreht sich hier alles rund um die Themen Elektrobus, autonomes Fahren und Digitalisierung. Auch wir vom Podcast „Nächster Halt“ der VDV-Akademie sind wieder mit dabei und das Thema dieser Folge lautet „Autonomer On Demand Verkehr aus Kommunensicht“.

Mein Name ist Catharina Goj und mein erster Gast in diesem Jahr ist Dr. Anjes Tjarks. Er ist Senator und Präses der Behörde Verkehr und Mobilitätswende der Freien Hansestadt Hamburg.

Schön, dass Sie da sind, Herr Tjarks.

Dr. Anjes Tjarks:

Moin, ich grüße Sie.

Catharina Goj:

Wer Ihnen auf LinkedIn folgt, hat vermutlich schon eine Idee davon bekommen, wie Sie die Mobilitätswende in Hamburg vorantreiben möchten.

Heute waren Sie im Rahmen der mobility move Speaker und Teilnehmer einer Podiumsdiskussion im Rahmen des



Autonomen Fahrens und in meiner Vorbereitung vorab habe ich ein Zitat auf LinkedIn von Ihnen gefunden.

Dort haben Sie mal geschrieben: „Wir wollen Vorreiter für digitale Mobilität sein und diese nutzen, um das tägliche Leben der Menschen angenehmer und komfortabler zu machen. Das autonome Fahren soll dabei in Kombination mit dem klassischen ÖPNV eine Schlüsselrolle bekommen.“

Wo setzt das autonome Fahren an bzw. wo ergänzt es den klassischen ÖPNV?

Dr. Anjes Tjarks:

Ja, das ist die Frage, die wir uns stellen. Und die Frage kann man in der Tat auch in vielerlei Hinsicht schon beantworten, noch nicht in jeder Hinsicht.

Wir haben ja gesagt, wir wollen bis zu 10.000 autonome Fahrzeuge im öffentlichen Nahverkehr haben, weil wir unserer Bevölkerung ein Versprechen gemacht haben.

Das Versprechen lautet „Wir wollen, dass die Menschen in Hamburg 2030 an jedem Ort von frühmorgens bis spätabends ein öffentliches Transportmittel vorfinden. Und das sind. Das heißt, wir wollen den öffentlichen Verkehr in die Fläche bringen. Wir wollen die

Stadt Hamburg viel besser abdecken, und wir wollen viel mehr öffentliche Transportmittel haben, so dass ein Fahrplan eigentlich überflüssig wird. Und das können wir nur schaffen, indem wir anders agieren als bisher. Also anders als mit großen Stadtbussen und U- und S-Bahn brauchen wir kleinere Fahrzeuge on demand. Also die kommen nur dann, wenn man sie braucht. Und gleichzeitig haben wir für bis zu 10.000 Fahrzeuge überhaupt nicht ansatzweise die Fahrerinnen und Fahrer, schon gar nicht für einen Dreischichtbetrieb. Und deswegen geht das alles nur, wenn das auch digital orchestriert ist und autonom fährt. Und im Ergebnis möchte ich einfach, dass die Bevölkerung quasi immer einen öffentlichen, ein öffentliches Transportmittel hat. Immer. Und das ist die Voraussetzung dafür.

Catharina Goj:

Genau das Versprechen trägt auch den Titel „Hamburgtakt“, soviel ich weiß.

Dr. Anjes Tjarks:

Ja.

Catharina Goj:

Und das ganze System soll ja bis 2030 aufgebaut sein. Wo steht denn die Stadt Hamburg aktuell, heutzutage in Sachen digitaler Mobilität?

Dr. Anjes Tjarks:

Na ja, wenn wir über die digitale Mobilität und beim Bitkom gibt es immer so einen Index, da haben wir 98/ 100 Punkten gemacht, insofern schon ganz gut, aber darauf sollte man sich nicht ausruhen, sondern die digitale Mobilität umfasst wirklich sehr, sehr viel.

Wir werden in Kürze in Hamburg auch eine ganze Strategie dafür vorlegen, weil es ja darum geht, von der Orchestrierung in der Verkehrsleitzentrale bei den Autos hin zu intelligenten Ampeln, über Bürokratieabbau durch das Deutschlandticket, dass wir diese Tickets nur noch digital ausgeben, in weiten Teilen bis hin zum autonomen Fahren ja alles umfasst. Und am Ende des Tages hat die Digitalisierung und das Datensammeln der das Ziel, das Leben der Menschen ja besser zu machen. Seamless mobility auf Englisch. Also sagen wir durchlässige Mobilität durch gebundene Mobilität.

Angebote, die über den öffentlichen Nahverkehr hinausgehen. Also sprich, die alle Formen der geteilten Mobilität ermöglichen. Das sind die Themen, die uns umtreiben. Und die kosten Geld, die kosten Innovation. Und sie bringen aber uns am Ende voran. Und ich glaube, dass wir einfach in das alte System, wo das analog funktioniert, nicht nur nicht mehr zurück können, sondern es ist einfach auch viel schlechter. Und deswegen geht es eben darum, die Zukunft aktiv zu gestalten.

Catharina Goj:

Das ist der Komfort, den Sie sich auch für die Fahrgäste und die Menschen in Hamburg wünschen?

Dr. Anjes Tjarks:

Ja, Komfort ist ein ganz wichtiger Faktor. Die Menschen wollen einfach vernünftig von A nach B kommen. Ich meine, das Auto ist auch deswegen so erfolgreich, weil es eben ein sehr komfortables Verkehrsmittel ist. Und dafür sind die Menschen auch bewusst bereit, das zu zahlen. Es ist emotional aufgeladen, aber es ist eben auch der Komfort, der Ihnen geboten wird.

Catharina Goj:

Sie haben bereits in den vergangenen Jahren auch einige Pilotprojekte schon abgeschlossen, unter anderem das Projekt HEAT. Das war damals in der Hafencity aktiv. Mit diesem Projekt haben Sie erstmalig ein autonomes Fahrzeug in den regulären Verkehr integriert, wie ich das verstanden habe. Und da interessiert mich jetzt, Stichwort Komfort und Mobilität für Menschen machen. Wie kam das Projekt bei den Fahrgästen an, die das genutzt haben? Wie akzeptiert war das?

Dr. Anjes Tjarks:

Also wir haben erstmalig ein Fahrzeug in den Verkehr integriert. Wir haben aber auch an ganz vielen Stellen bei dem Projekt, das ist jetzt auch schon ein paar Jahre alt, gelernt, wie man es nicht macht. Das muss man auch fairerweise dazu sagen.

Zum Beispiel haben wir Sensorik in die Infrastruktur verbaut und wir haben gemerkt, dass das ist einfach zu aufwendig, wenn die Sensorik nicht im Fahrzeug ist, dann wird es keine Skalierung erfahren, weil das können dann Städte wie, weiß ich nicht, New York, Hamburg, Dubai könnten das machen, aber alle anderen nicht mehr.

Das zweite Thema ist, das Fahrzeug war natürlich von den Fahrqualitäten und Eigenschaften her noch schon gewöhnungsbedürftig.

Es hat zwar funktioniert, aber es war gewöhnungsbedürftig. Wir sind jetzt auf einem ganz anderen Level und insofern war das ein gut investiertes Geld. Aber es hat eben auch gezeigt und das muss man auch so ehrlicherweise sagen, auch wie es auch nicht geht.

Und die Fahrgäste, weil das war ja die ursprüngliche Frage, waren schon fasziniert

und das ist etwas sehr Wichtiges, weil wir müssen am Ende ja bei aller Technik auch die Nutzerakzeptanz finden. Und ich bin total zuversichtlich, dass, wenn ich jetzt über Hamburg rede und ich könnte darüber hier reden, als eine Stadt, die halb so groß ist wie Berlin oder als die zweitgrößte Stadt der drittgrößten Industrienation der Welt, dass die Leute das eigentlich wollen. Und das wird eine Technik sein, die sich durchsetzen wird. Aber die Frage, wie wir dahin kommen, das ist eine sehr entscheidende. Und dafür hilft es, wenn z. B., wir hatten eben über das Thema Convenience im weiteren Sinne gesprochen, dass das eben etwas ein Mehrwert für die Menschen ist.

Catharina Goj:

Sie forschen auch aktuell weiter. Da gibt es auch zwei Projekte. Da sind Sie im Vortrag auch genauer darauf eingegangen. Ich habe jetzt noch eine letzte Frage.

Im Rahmen des Deutschlandtickets mussten einige Verkehrsunternehmen ja erst so ein bisschen Digitalisierung lernen. So möchte ich es mal formulieren und ihre bisherigen Systeme umstellen.

Haben Sie aus Hamburger Sicht vielleicht Tipps für die Kolleginnen und Kollegen? Auch in kleineren Kommunen, die hilfreich sein können, wie Sie Ihre Verkehrsunternehmen bei der Digitalisierung unterstützen können?

Dr. Anjes Tjarks:

Ja, also erst mal ist ganz wichtig das politische Backing. Man muss es wollen. Wir haben zum Beispiel 25 Hamburger Universitäten Anfang der Woche mit 85.000 Studierenden auf das Deutschlandticket als Semesterticket umgestellt, und wir haben es nur noch digital ausgegeben. Es war auch eine Voraussetzung, dass wir das machen,

dass das nur noch so ist. Weil sie haben natürlich auch noch fünf Leute von den 85.000 dabei, die das vielleicht nicht wollen, aber die müssen dann trotzdem das so rum machen, weil sonst schaffen sie immer ein Zweitsystem, was wirklich bürokratisch ist und den großen Aufwand hat.

Also es braucht den Willen und das politische Backing. Und wenn man selber, weil ich ja auch weiß, wie die kommunalen Verkehrsunternehmen funktionieren und da sind jetzt nicht alle so groß und haben jetzt nicht die riesen Innovationsbudgets.

Ich glaube, dass das wichtig ist, dass man eine Absprache mit der Politik trifft, dass so was auch finanziert wird und dass man dann aber auch sagt, wir müssen nicht 300 Mal in Deutschland dasselbe erfinden, wenn wir zwei oder drei gute Apps haben. Das gute Backbone-System, also dass wir eine Plattform haben, die das auch orchestrieren kann, dann kann man die sich auch zukaufen, zum Beispiel aus Hamburg, aber bestimmt auch aus Berlin und Stuttgart. Je nachdem, wo man regional verortet ist, weil man muss nicht alles neu erfinden.

Das ist, glaube ich, ein ganz, ganz wichtiger Punkt. Und dann muss man die Vorteile für die Menschen darlegen und gleichzeitig die Kunden mit diesen Vorteilen auch gewinnen. Also indem man eben auch sagt, es ist digital, muss man auch sagen, was ist eigentlich der Vorteil? Und ich glaube, dass ein großer Punkt hier ist, wir reden in Deutschland immer über Bürokratieabbau. Und wenn ich dann frage, welche Bürokratie sollen wir denn abbauen, kommt immer nichts. Und genau da ist ein riesiger Punkt von Bürokratieabbau. Und das ist das, was sehr viele Menschen wollen, weil sie sehen, dass wir in Bürokratie ersticken manchmal. Und dann verstehen sie auch, dass sie sich auch

umstellen müssen, ein bisschen. Und wenn sie sich dann einmal umgestellt haben und das zur täglichen Routine wird, wird das völlig unproblematisch.

Catharina Goj:

Also das auch, was gerade der Konsens der Podiumsdiskussion war. Es geht nur gemeinsam und die Zukunft hängt auch oft an politischen Entscheidungen ab.

Aber dafür sind sie ja da, um dafür zu kämpfen, dass die Entscheidungen in die richtige Richtung gehen in Sachen Mobilitätswende und Verkehr. Ich danke Ihnen vielmals, dass Sie mir Rede und Antwort gestanden haben. Und ja, für das Gespräch.

Dr. Anjes Tjarks:

Ja, ich danke Ihnen auch. Vielen Dank.

Outro:

Bei Fragen und Anmerkungen sind wir unter podcast@vdv-akademie.de erreichbar.