

## Wählen Sie Ihre Route!

### Digitalisierung und die Mobilität der Zukunft

Sören Bartol MdB, Dr. Alexander Dix, Jürgen Fenske,

Peter Gerber, Maxim Nohroudi

Berlin 27.04. 2016



MANAGERKREIS  
DER FRIEDRICH-EBERT-STIFTUNG

Dass der Mensch sich in Zukunft anders fortbewegen wird, steht fest. Offen ist jedoch noch, wie genau die Zukunft der Mobilität aussieht. Um darüber zu diskutieren, hatte der Managerkreis in Berlin eingeladen. Unter der Moderation von Daniel Delhaes vom Handelsblatt kamen Sören Bartol, MdB und stellvertretender Vorsitzender der SPD-Bundestagsfraktion, Alexander Dix, stellvertretender Vorsitzender der Europäischen Akademie für Informationsfreiheit und Datenschutz (EAID), Jürgen Fenske als Präsident des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV), Peter Gerber, Vorsitzender des Vorstandes Lufthansa Cargo AG und Maxim Nohroudi, CEO & Gründer von ally auf dem Podium zusammen.

In seinem Impuls sagte Michael Clausecker, Sprecher des Vorstandes der Rheinbahn AG und Co-Autor der Managerkreispublikation „Mobilität 4.0 – Perspektiven der Digitalisierung für den Personenverkehr“ (online unter: <http://library.fes.de/pdf-files/managerkreis/11581.pdf>), dass die Digitalisierung bereits heute die Nutzung und Gewichtung der unterschiedlichen Verkehrsträger und die Gesetzmäßigkeiten der Logistik verändere. Applikationen schafften neue Mobilitätsangebote und veränderten das individuelle Nutzerverhalten oder die öffentliche Verkehrsplanung. Die Hoffnung sei nichts weniger, als dass Digitalisierung zentrale Mobilitätsherausforderungen löst, Antworten auf die Auswirkungen des demografischen Wandels und der Urbanisierung biete oder helfe, Fragen der Erreichbarkeit und Verfügbarkeit zu beantworten. Clausecker schwebt eine Optimierung der Mobilität auf Basis der vorhandenen Infrastruktur vor. Mithin könnten Transport- und Produktionsabläufe klimafreundlicher und effizienter realisiert werden und die Logik zur Wahl von Produktionsstandorten ändern. Will man diese Potenziale nutzen, müssen berechnete Bedenken berücksichtigt werden. Es gelte, den Regulierungsrahmen zu überdenken – ein sensibler regulativer Eingriff der Politik sei hier unumgänglich. Clausecker deutete die Bedeutung von Angeboten zur multimodalen Mobilität und Mobilitätsketten an. Ziel solle es sein, eine Integration möglichst aller Mobilitätsalternativen zu schaffen und dem Kunden damit nicht nur eine komfortabel nutzbare Flexibilität zu ermöglichen, sondern auch die Erreichbarkeit und Verfügbarkeit von Mobilitätsangeboten zu verbessern. Einen Kernpunkt in der Diskussion sieht Clausecker in vernetzter Mobilität und autonomen Fahren. Es biete sich ein Bild der nur zögerlichen Auseinandersetzung mit derartigen Projekten in Deutschland. Auch in der Fortentwicklung klassischer Mobilitätsangebote hinkt Europa oftmals anderen Regionen hinterher. Gleichwohl müssten Datenschutz und Datensicherheit immer mit berücksichtigt werden.

In der anschließenden Podiumsdiskussion standen verschiedene Aspekte im Vordergrund. Einig waren sich die Teilnehmer, dass die Digitalisierung ungeahnte Möglichkeiten eröffne. So sagte Peter Gerber, dass man vor einer digitalen Transformation von Arbeitsprozessen stehe, was die Möglichkeit der Zeit- und Geldersparnis bringe. Diese Entwicklung mitzugehen sei für die Unternehmen heute notwendig, um wettbewerbsfähig zu sein und damit gleichsam eine Pflicht. Die dazugehörige Kür sei es wiederum, neue Geschäftsmodelle und neue Services auf Basis der Datenerhebung auszuloten. Maxim Nohroudi pflichtete ihm bei und hob die Chancen neuer Geschäftsmodelle wie des *yield managements* hervor. Er warnte davor, die Entwicklung zu verschlafen, während andere derzeit Milliarden in neue Technologien investieren, um sich einen Vorsprung zu erarbeiten. Neue Apps sind seiner Ansicht nach sehr gute Sensoren, um Nachfrage zu messen – ein Indikator, beispielsweise für urbane Mobilität. Als Entscheider

sieht Sören Bartol eine Menge Bewegung in der deutschen Wirtschaft. „Deutsche Unternehmen haben den Trend erkannt, dass Autos verkaufen alleine nicht ausreicht.“ Die Notwendigkeit sich zu modernisieren, sei die einzige Möglichkeit, um sich für die potentiell disruptive Entwicklung zu wappnen. Kritischer sah das Mitglied des Bundestages hingegen die Bedeutung, die der digitalen Entwicklung in der politischen Arena beigemessen wird. Indiz für die tendenziell stiefmütterliche Behandlung des Themas sei der Umstand, dass der Digitalausschuss nie federführend, sondern immer nur begleitend tätig wird. Die Existenz der Digitalen Agenda der Bundesregierung sei zwar ein wichtiger Schritt, doch die nächsten dürften nun nicht ausbleiben. Drängende Fragen wie die des WLAN-Gesetzes, öffentlicher Hotspots oder der flächendeckenden WLAN-Infrastruktur gelte es zügig anzugehen.



Jürgen Fenske sah den ÖPNV für die Zukunft gut aufgestellt: Die Verkehrsverbünde böten zunehmend in die Tarife integrierte, kombinierbare Mobilität an und auch die Vernetzung innerhalb der Stadt sei ausgezeichnet. In einem nächsten Schritt sei die Vernetzung zwischen den Städten zu verbessern. Andere Teilnehmer bemängelten hingegen den Grad der Digitalisierung. Es bedürfe einer Öffnung gegenüber Technologien der Zukunft. So beklagte Sören Bartol, dass der ÖPNV sich hier zu langsam bewege und im Vergleich hinterher hinke. Nohroudi ergänzte, dass Deutschland in vielerlei Hinsicht Schlusslicht in der digitalen Entwicklung sei. Die notwendigen Daten für neue Geschäftsmodelle seien in Deutschland ganz im Gegensatz zu anderen Industrienationen viel schwieriger oder gar nicht zu erheben und auszuwerten. Hier erweise sich der Föderalismus als eine große Hürde. Als Datenschützer warf Alexander Dix ein, dass jeder Mensch das Recht haben müsse, sich ungemessen zu bewegen und sprach von der „Autonomie des eigenen Standorts“. Grundsätzlich gebe es keine Einwände gegen die Erhebung von Mobilitätsdaten wie sie Nohroudi andenkt; sie dürften nur nicht personengebunden sein. Der Bürger müsse sich auf die Anonymisierung verlassen können, so Dix.

Die rege Diskussion offenbarte zudem verschiedene Perspektiven auf das autonome Fahren. Trotz dessen, dass es immer mehr erfolgreiche Pilotprojekte in diesem Bereich, innerhalb und außerhalb Deutschlands, gebe, sei die Skepsis groß, hieß es. Die Erfahrungen mit der fahrerlosen U-Bahn in Nürnberg haben das Unbehagen noch nicht beseitigt; mit der U5 in Hamburg steht das nächste Pilotprojekt bevor. Jürgen Fenske war der Ansicht, dass der Stadtverkehr auf absehbare Zeit noch zu komplex für autonomes Fahren sei. Im ländlichen Raum hielt er dieses Phänomen hingegen schon eher für durchführbar. Nohroudi entgegnete dem, dass Automobilhersteller sagen, sie seien bereits heute technisch in der Lage; allein gesetzliche Vorschriften hinderten sie. Fachleute und Praktiker\_innen unter den Gästen untermauerten mit ihren Beiträgen, dass die Technik auf diesem Gebiet schon sehr weit voran geschritten und die Mobilität der Zukunft zumindest teilweise autonom zu denken sei. Abschließend warb Sören Bartol dafür, bei allem Glauben in die Möglichkeiten der Technologie die Frage nicht aus den Augen zu verlieren, was Zukunftsmobilität für Arbeitnehmer\_innen heiße. Man stehe hier vor einer rasend schnellen Entwicklung, von der man sich nicht überholen lassen dürfe. Es sei eine Aufgabe der sozialen Demokratie, für einen Ausgleich zu sorgen zwischen dem Nutzen des technischen Fortschritts und den Bedürfnissen der Menschen.

Autor: Dr. Martin Röw Herausgeber: Friedrich-Ebert-Stiftung Managerkreis Hiroshimastr. 17  
10785 Berlin Ansprechpartner: Marc Meinardus Weitere Informationen [www.managerkreis.de](http://www.managerkreis.de)

Eine gewerbliche Nutzung der von der FES herausgegebenen Medien ist ohne schriftliche Zustimmung durch die FES nicht gestattet.