

MOBILITÄT



Auch Regensburg hat sich entschlossen, ein höherwertiges ÖPNV-System in Form einer Stadtbahn zu errichten. Foto: Michael Rieperding - stock.adobe.com

Lösungen für die Verkehrswende

Der 3. Regensburger Verkehrskongress präsentierte unterschiedliche Projekte für die Entwicklung urbaner Räume.

Von Gerd Otto

REGENSBURG. Im Rahmen des 2. Regensburger Verkehrskongresses, der diesmal in einer virtuellen Version abgehalten wurde, zeigten das Cluster Mobility & Logistics und die Stadt Regensburg, wie mit Technologie die Mobilität der Stadt smarter und umweltfreundlicher gestaltet werden kann. Nach Grußworten von Bürgermeister Ludwig Artinger, der angesichts bereits laufender und künftig geplanter Vorhaben für Regensburg ein durchaus ehrgeiziges Bild zeichnete, sowie Alexander Rupprecht, dem Geschäftsführer der R-Tech GmbH, moderierte Uwe Pfeil vom Cluster Mobility & Logistics ein anspruchsvolles Programm mit interessanten Projekten. Zur Einstimmung in die Thematik gab Frank Steinwede, Leiter der strategischen ÖPNV-Planung bei der Stadtwerk

Regensburg GmbH, einen spannenden Einblick in die Entwicklungsgeschichte der Mobilität und erläuterte die zukünftigen Mobilitätskonzepte der Stadt Regensburg. Nachdem er die Konzepte der „autogerechten Stadt“ in den 60er Jahren und der Stadt der „kurzen Wege“ in den Achtzigern skizzierte, erinnerte Steinwede daran, dass man schon sehr früh, nämlich ab 1903, die elektrische Straßenbahn nutzte.

Heute sieht sich Regensburg mit den Mobilitätsproblemen einer wachsenden Stadt konfrontiert, und dies mit nur drei Donaubrücken und einem stark überlasteten Straßen- und Autobahnnetz.

Steinwedens Fazit: Mit E-Bussen und E-Autos allein lassen sich gerade aus Regensburger Sicht die Herausforderungen der Verkehrswende nicht bewältigen. Deshalb werde den diversen ÖPNV-Konzepten eine entscheidende Rolle zukommen.



Mit Seilbahn nach oben

Eine Seilbahn könnte nach Auffassung von Prof. Dr. Ulrich Briem auch in Regensburg Teil eines intelligenten Verkehrsmixes werden.

Bis 2030 soll Regensburg laut einem Stadtratsbeschluss aus dem Jahr 2018 eine Stadtbahn erhalten, die auf einer zumeist eigenen Trasse von 14,5 Kilometern im 5-Minuten-Takt verkehrt. Um sich zunächst diesem Konzept widmen zu können, wurde ein Seilbahnprojekt vom Planungsausschuss des Stadtrates „vorläufig zurückgestellt“. Im Gegensatz dazu erläutert Prof. Dr. Ing. Ulrich Briem, Dekan der Fakultät Maschinenbau an der OTH Regensburg, dass die

Seilbahn durchaus als urbanes Verkehrsmittel der Zukunft gelten könne, und zwar nicht als Ersatz, sondern als sinnvolle Ergänzung: „Seilbahnen können sehr wohl Teil eines intelligenten Verkehrsmix sein.“

Im Rahmen des 3. Regensburger Verkehrskongresses hob Prof. Briem als Vorzüge urbaner Seilbahnen die bewährte Technik, die Umweltfreundlichkeit und den geringen Flächenverbrauch hervor. Zudem betonte der OTH-Professor die niedri-

gen Investitionskosten. Werde die Stadtbahn Regensburg – ohne Brücken und Tunnel – pro Kilometer rund zehn Millionen Euro kosten, so geben die Seilbahnhersteller eine Investitionssumme von sechs Millionen Euro je Kilometer an. Für eine Untergrundbahn sind 100 Millionen Euro je km erforderlich. Im Übrigen, so Prof. Briem, wäre eine Seilbahn in weniger als einem Jahr realisierbar, und sie könne auch wieder abgebaut werden. (go)



Was bewegt eine Stadt?

Das Projekt MobiRe der Stadtverwaltung Regensburg soll als Baustein für die strategische Entwicklung zur Smart City dienen.

Dr. Christian Herr vom Amt für Abfallentsorgung der Stadt Regensburg und Dr. Christian Lehsing, Technische Universität München, kamen in ihrer Mobilitätsstudie unter den Mitarbeitern der Stadt Regensburg zu dem Ergebnis, dass der Anteil „spontan benötigter Mobilität“ sehr gering sei. Jedenfalls scheint das Potenzial zur Optimierung der Auslastung der insgesamt 270 Fahrzeuge der Stadtverwaltung durchaus vorhanden zu sein. Dabei spielen aus

Sicht der Mitarbeiter die Aspekte Nutzerfreundlichkeit und Flexibilität eine wichtige Rolle. Autonomes Fahren dagegen wurde als „eher untergeordnet“ ermittelt.

Unter den Ideen und Wünschen der Mitarbeitenden erwähnte Dr. Herr die dezentrale Verfügbarkeit von Fahrzeugen, auch der Fahrräder, die Vermietung von Dienstfahrzeugen an städtische Bedienstete, die Installation eines Fahrradwartes für E-Bikes und Räder in Bezug auf War-

terung und Pflege oder auch die Planung von Mobilitätsketten und eine bessere Verzahnung einzelner Mobilitätsformen. Das Ziel des Projekts Mobilitätsmanagement für die Stadtverwaltung Regensburg, kurz MobiRe genannt, das als Baustein für das strategische Entwicklungsthema Smart Move im Rahmen von Smart City skizziert wurde, sei laut Dr. Herr durchaus einleuchtend: „Dies ist der Wandel hin zu einem tatsächlichen Mobilitätsmanagement!“ (go)



Gelungene Beispiele

Mit dem europäischen Mobilitätsprojekt RECIPROCITY werden Wissen, Werkzeuge und Kontakte innerhalb der EU geteilt.

Michael Strobel, Projektmanager des Clusters Mobility & Logistics, stellte das europäische Mobilitätsprojekt RECIPROCITY vor, bei dem auch das Regensburger Cluster unter seinem Manager Uwe Pfeil als Leadpartner beteiligt ist. Hinter dem sperrigen Projektnamen „Replication of innovative concepts for peri-urban, rural or inner-city mobility“ verbirgt sich ein Konzept, das im Rahmen des EU-Programms Horizon 2020 seit Februar 2021 gefördert wird. Innerhalb

von 32 Monaten haben sich Cluster und Forschungseinrichtungen aus ganz Europa vorgenommen, besonders innovative Mobilitätskonzepte für ländliche, innerstädtische und stadtnahe Gebiete auszusuchen, um sie andernorts zum Einsatz zu bringen.

Um den Entwicklungsprozess innovativer Mobilitätslösungen zu beschleunigen, werden Gebiete, die sich in Größe, Lage, Urbanisierungsgrad und Mobilitätsbedarf durchaus

unterscheiden, mit einem entsprechenden Wissen, aber auch mit Werkzeugen und Kontakten versehen. Gelungene Beispiele sollen nachgeahmt werden, betonte Michael Strobel, der mit dem E-Bus Emil, dem Carsharing-Konzept Earl und dem Pilotprojekt für autonomes Fahren Emilia drei Regensburger Beispiele präsentierte. Schließlich wird RECIPROCITY auch vom Cluster Mobility & Logistics in der Regensburger Techbase gesteuert. (go)



Neue Tools der Planer

Madrid, Leuven, Thessaloniki und Regensburg untersuchen in einem gemeinsamen Projekt Mobilitätsformen für urbane Räume.

Ebenso wie RECIPROCITY zählt auch das Projekt Momentum zum EU-Innovationsprogramm Horizon 2020. Nicht von ungefähr präsentierte Christian Heil vom Stadtplanungsamt der Stadt Regensburg dieses Vorhaben; gehört Regensburg mit Madrid, Leuven und Thessaloniki zu jenen vier Städten, die gemeinsam die Nutzung zukünftiger Mobilitätsformen und ihre Auswirkungen auf den gesamten Stadtverkehr untersuchen wollen.

Ziel des Konsortiums sei es, dass Stadtplaner auf die radikalen Veränderungen schneller reagieren können. Die Initiatoren dieses EU-Projekts sind sich bewusst, dass den meisten städtischen Mobilitätsplänen noch eine klare Vision der komplexen Auswirkungen fehlt.

Aber auch die Frage, wie das Potenzial der Veränderungen genutzt werden kann, soll im Mittelpunkt von Momentum stehen. Konkret geht es um die Modellierung neuer

Mobilitätsformen für urbane Räume, also die Entwicklung neuer Tools für die Verkehrsplanung.

Dazu gehört insbesondere das Mobilitätsverhalten der Menschen, also Fragen, wie viel Prozent der Einwohner einer Stadt innerhalb eines Jahres zu Fuß gehen, das Auto oder Fahrrad nehmen oder den öffentlichen Nahverkehr benutzen. Auch neue Technologien wie autonomes Fahren bringen neue Chancen und Herausforderungen mit sich. (go)

ANZEIGE



Christian Schreiner
Vorstandsvorsitzender der
SWS Computersysteme AG

SWS
COMPUTERSYSTEME
Member of ACP Group

Aus dem IT-Alltag

Internet ohne Gurt und Airbag

Noch in den 1970er-Jahren gab es in einem Auto keinen Gurt und keine Kopfstütze. Das Cockpit war auf das Nötigste reduziert. Erst danach kamen sukzessive Sicherheitssysteme dazu: Heute stellt ein Auto seinem Fahrer eine vielfältige elektronische Unterstützung zur Verfügung. Smarte Sicherheitsfeatures sind längst zum Kaufkriterium geworden. Früher war das Verständnis ein völlig anderes: Es brauchte viele Gurtkontrollen und Aufklärungsmaßnahmen der Polizei, bis die Leute die neuartige Leine als das akzeptiert haben, was sie ist: Millionenfacher Lebensretter und nicht lästige Mehrausgabe. In der fortschreitenden Digitalisierung erleben wir dasselbe: Wir alle nutzen rund um die Uhr IT. Der Komplexität dahinter und der Gefahren sind sich die meisten nicht wirklich bewusst. Cyberkriminelle werden immer professioneller und die

Schäden, die sie anrichten, immer größer. Trotzdem nehmen wir die Gefahr oft als eine imaginäre wahr. „Mir passiert doch nichts“, denken sich viele. Aber die Einschläge kommen näher. Auch mittelständische Unternehmen aus Ostbayern werden vermehrt Opfer von Hackerangriffen. Im Gegensatz zur Gurtpflicht von 1976 ist es in der digitalen Welt oft zu spät, wenn die Polizei einschreitet. Dann haben Cyberkriminelle nämlich längst ihren Schaden angerichtet. Für Unternehmen stehen dann Millionenbeträge oder sogar die Existenz auf dem Spiel. Die Sensibilisierung für Cybersecurity muss deshalb schnell den Weg aus der IT-Abteilung in die Belegschaft bis hin zur Chefetage finden. Wie SWS Unternehmen bei IT-Sicherheit unterstützt und das Risiko von Cyberangriffen auf ein Minimum reduzieren kann, ist auf Seite 21 zu lesen.