Editorial

Ute C. Bauer¹

Angenommen: 25. Januar 2022 / Online publiziert: 9. Februar 2022
© Deutscher Verband für Angewandte Geographie (DVAG) 2022

Liebe Leserin, lieber Leser,

für manche liegt im autonomen Fahren die Zukunft der Mobilität schlechthin, andere betrachten es noch mit Skepsis. Im Schienenverkehr sind vor allem fahrerlose U- und S-Bahnen weltweit fast zu einer Selbstverständlichkeit geworden. Pionier in Deutschland war die Stadt Nürnberg, wo Ende der 1990er-Jahre das Projekt „Rubin“ (Realisierung einer automatischen U-Bahn in Nürnberg) aus der Taufe gehoben wurde. Ein automatisierter Teilbetrieb startete 2008, seit 2012 verkehren zwei automatisierte Linien fahrplanmäßig auf rund 20 Streckenkilometern und fahren 21 Bahnhöfe an. Das innovative System senkt Personal- und Energiekosten, außerdem konnte zur Freude der Kunden die Taktfrequenz deutlich erhöht werden. Kein Wunder, dass das Netz weiter ausgebaut werden soll. Andere Städte in Deutschland folgten und folgen dem Nürnberger Beispiel. In Japan wurde im November 2021 sogar ein automatisierter Betrieb des Hochgeschwindigkeitszugs Shinkansen erfolgreich getestet.

Während die Entwicklung des fahrerlosen Schienenverkehrs schnell voranschreitet, scheint die Automatisierung des nicht schienengebundenen Verkehrs schwieriger. Dennoch tut sich auch in diesem Segment sehr viel. Auf dem Mobilitätsweltkongress ITS wurden 2021 Robotaxis verschiedener Hersteller vorgestellt, die schon bald in den Regelbetrieb gehen könnten. Eine wichtige Rolle spielt dabei die Akzeptanz der Bevölkerung.

Mit ebendieser Akzeptanz befassen sich Mathias Wilde und Jakob Rebhan in ihrem Beitrag über die Shuttle Modellregion Oberfranken. Dort sind in den Städten Kronach, Hof und Rehau seit dem letztem Jahr fahrerlose Shuttles unterwegs. Die Autoren haben dazu noch vor dem Betriebsstart eine Akzeptanzstudie durchgeführt und nach der Nutzungsbereitschaft der potenziellen Mitfahrer*innen gefragt.

Sie stellten fest, dass diese Bereitschaft sehr groß war, dass aber die Erwartungen an die Shuttles bezüglich Flexibilität, Taktdichte, Geschwindigkeit und Pünktlichkeit deren momentane Leistungsfähigkeit übertrafen. Die Autoren waren daher vor Ernüchterung.

Alexandra Appel und Sina Hardaker befassen sich in ihrem Artikel mit dem Ausbau einer urbanen Radlogistik: Kann sie dazu beitragen, dass der stationäre Einzelhandel gegenüber dem Onlinehandel Wettbewerbsfähigkeit zurückgewinnt, wenn Bestellungen noch am gleichen Tag ausgeliefert werden? Vorgestellt wird das Würzburger Projekt WüLivery, das ein wenig Hoffnung macht.

Das Instrument der Metropolregionen prägt Deutschlands Raumordnungspolitik seit 25 Jahren; es wird überwiegend als Erfolgsgeschichte gelobt. Dennoch wird das Konzept auch kritisiert. Christian Diller und Sebastian Eichhorn gehen in ihrem Beitrag auf vorgebrachte Kritikpunkte ein und entkräften diese weitgehend.

Viel Spaß beim Lesen wünscht
STANDORT-Redakteurin Ute C. Bauer

Ute C. Bauer

✉ Ute C. Bauer
ubauer@pressebuero-transit.de

¹ Pressebüro Transit, Berlin, Deutschland