

Das Businessmagazin für Ladies mit Drive

LADIES DRIVE

Seit 2007

Mimi Mollerus

Wie die Unternehmerin
Maison Mollerus in die Zukunft führt

Verrückt ist das neue Normal

Das etwas andere Businessmodell

Wir werden das erleben!

Artificial-Intelligence-Pionier Pascal Kaufmann
über die Zukunft der Menschheit

Inkontinenz, Menstruation & Lifestyle?

Wie die Amerikanerin Miki Agrawal
mit Tabus kommerziell erfolgreich ist

Schweiz CHF 15,- Europa 11,00 €

04



No. 36 . Winter 2016/2017 . 9./10. Jahrgang
Ausgabe Schweiz, Deutschland & Österreich



Prof. Dr. Doris Kortus-Schultes leitet das weltweit einzige Kompetenzzentrum für Frau und Auto an der Hochschule Niederrhein (www.frau-und-auto.hsnr.de). Kontakt: Kortus-Schultes@hs-niederrhein.de

Fotos: Norbert Hüttermann (Autorin), Wenjie Dong / istock.com

MEGA-CITIES



WIE SIE DIE ENTWICKLUNG HIN ZU UNSERER NEUEN MOBILITÄT PUSHEN WERDEN

In Zürich, Berlin, Wien und anderen grossen Städten werden sich Autofahrer gleichermassen wie Fussgänger gelegentlich ärgern über Staus im Strassenverkehr, damit verbundene Zeit- und Produktivitätsverluste sowie die Luftverschmutzung durch Abgase. Es ist nicht nur der Personenverkehr, der belastet, sondern auch die vielfältigen Formen des Güterverkehrs. In der Studie „Vision Mobilität Schweiz 2050“, die durch Autoren der ETH Zürich und der Universität St.Gallen im Oktober 2015 publiziert wurde, heisst es auf S. 27: „Zunehmend zeigt sich, dass das schweizerische Verkehrsnetz strukturell an seine Leistungsgrenzen gelangt. Waren Staus in der Vergangenheit seltene Ereignisse an ganz bestimmten Tagen, so treten sie nun regelmässig auf, und die Stautunden haben sich zwischen 2008 und 2013 etwa verdoppelt. ... Die Kapazitätsengpässe auf der Strasse werden durch den wachsenden Nachholbedarf beim Unterhalt sukzessive weiter verschärft ... Auch die Flughäfen stossen zunehmend an ihre Grenzen. Ähnliches zeichnet sich im öffentlichen Verkehr ab, welcher auf den kritischen Linien zu Hauptverkehrszeiten kaum noch eine marktgerechte Qualität bieten kann. Stehplätze in Zügen und nicht-marktgerechte Fahrplanelagen von Güterzügen häufen sich.“

Die Herausforderung, Verkehrsinfrastrukturen zu bieten, die Verbraucherwünschen hinsichtlich der Mobilitätsvielfalt und einer lebenswerten Umwelt entsprechen, besteht keineswegs nur in der Schweiz. Druck wird auch in Städten wie London verspürt, wo

Mautsysteme und exorbitant hohe Gebühren für innerstädtisches Parken den Pkw-Individualverkehr zurückdrängen sollen. Die Ausgangssituation in ungebremst wachsenden Mega-Cities in Asien und Südamerika, so zum Beispiel in Delhi, Peking und Rio de Janeiro, veranschaulicht noch deutlicher den Bedarf an innovativen Lösungen für urbane Mobilität.

So unterschiedlich wie die grossen Städte, die ihre zukünftigen Verkehrsangebote planen, sind die Anforderungen der Nutzer. In Genf, Göteborg und New York werden vermutlich integrierte Angebote wertgeschätzt werden, die alle Fortbewegungsarten und Verkehrsträger beinhalten: zu Fuss, mit dem Velo, mit der Strassenbahn, dem Zug und auch per Flugzeug. In Schweden ist im vergangenen Jahr die Initiative „Drive Sweden“ gegründet worden. Mit „Drive Me“ steuert Volvo in Göteborg einen Piloten bei, der das Fahren in automatisierten Fahrzeugen beinhaltet. Ähnlich progressiv ist Finnland mit seinem „Mobility as a Service“-Angebot (MaaS) in Helsinki, das Mobilitätslösungen als Dienstleistung bereithält. MaaS beinhaltet integrierte, schnittstellenfreie (= seamless) Transportlösungen für Personen und Güter nach Bedarf, die als individuelle Abos gebucht werden. Die Abos, deren Reservierung, Buchung und Bezahlung über Smartphone-Apps erfolgt, integrieren nicht nur Car-sharing von automatisierten und batteriebetriebenen Pkw in ihren Service, sondern das ganze Ökosystem basiert auf einer Integration von Autos in eine Cloud-basierte Platt-

form. Die Ergebnisse der Pilotversuche werden zeigen, ob sich in den Teststädten ausreichend grosse Netzwerkeffekte für die Angebote einstellen, sodass ein grosser Roll-out dieser Mobilitätsdienstleistungen als lohnendes Investment angesehen wird.

Nachhaltige Transportlösungen für asiatische und südamerikanische Mega-Cities werden noch stärker auf Ride-Sharing in Robo-Taxis setzen, das heisst vollautomatisiert fahrende Taxis und auch Privatfahrzeuge à la Uber, die von mehreren (fremden) Personen gleichzeitig für eine Strecke genutzt werden. Denn mit solchen Angeboten sehen die Planer Nachhaltigkeitsziele wie eine verbesserte Verkehrseffizienz durch reduziertes Verkehrsaufkommen und weniger Luftverschmutzung am ehesten erreicht.

Um diese visionären Verkehrskonzepte umzusetzen, braucht es vieler politischer und gesetzgeberischer Massnahmen. Eine im Juli dieses Jahres veröffentlichte Untersuchung der Boston Consulting Group, die im Auftrag des World Economic Forums durchgeführt wurde („Self-Driving Vehicles, Robo-Taxis, and the Urban Mobility Revolution“), berichtet nach Interviews mit politischen Entscheidungsträgern von drei Kontinenten, dass 90 Prozent von ihnen die Einführung selbst fahrender Autos im Strassenverkehr befürworten: Dadurch lassen sich Stehzeiten beziehungsweise Staus einsparen, es wird weniger Kraftstoff verbraucht und somit werden Umweltziele erreicht. Als positiv am Einsatz selbst fahrender Fahrzeuge und Busse wird auch gesehen, dass sie weit entfernte Stadtteile ansteuern können, die den Nutzern helfen, die „last mile“ zu überwinden und den Betreibern (teurer) städtischer ÖPNV-Infrastrukturen finanzielle Entlastung bieten. Als Nachteil selbst fahrender Autos nennt diese Befragten jedoch zugleich, dass sie den kompletten ÖPNV mit seinen Angeboten in Gefahr bringen und zur weiteren Zersiedlung ohnehin schon sehr grosser Städte beitragen könnten.

WIE SEHEN SIE DIESE ENTWICKLUNGEN? – SCHREIBEN SIE MIR!

*Herzlich, Ihre
Doris Kortus-Schultes*