

---

## Editorial

Kerstin Rosenberger

Technische Universität Hamburg, Institut für Verkehrsplanung und Logistik, Am Schwarzenberg-Campus 3, 21073 Hamburg, Deutschland

---

Der Mobilitätssektor ist ein dynamisches Anwendungsfeld neuer digitaler Technologien. Diese bedingen die Mobilität von Menschen sowie die Transportprozesse von Gütern und führen langfristig zu einem bereits deutlich spürbaren Mobilitätswandel. Digitale Produkte wie Navigations-Apps, Buchungsportale und die Möglichkeit zur Sendungsverfolgung sind bereits ein fester Bestandteil unseres Alltags. Darüber hinaus entstehen aber kontinuierlich neue Produkte und Angebote, die unser Verkehrssystem digitalisieren und wandeln.

Besonders im urbanen Raum finden sich immer mehr neue Mobilitätsformen. So beispielsweise Ride-Pooling Angebote (z.B. Moia), Mikromobilitätsfahrzeuge (z.B. E-Scooter), Lufttransporte mit Drohnen (z.B. Medifly) oder neue innerstädtische Logistikhubs zur effizienteren Konsolidierung von Sendungen. Auch Robotaxis, sprich elektrisch angetriebene, autonome On-Demand-Fahrzeuge, sind ein vielfach diskutierter Ansatz, welcher das Mobilitätsverhalten ändern kann und den motorisierten Individualverkehr unattraktiver werden lässt. Zusätzlich zum herkömmlichen Sharing-Gedanken kommt in diesem Beispiel hinzu, dass der Fahrer des Fahrzeuges wegfällt, was erheblichen Einfluss auf die Kostenstruktur der Mobilitätsangebote haben würde (Artikel 1).

Aber auch außerhalb von Metropolen passiert viel, um die Mobilität im ländlichen Raum zu stärken sowie attraktiver und resilienter zu gestalten. Im Vergleich zum urbanen Raum, hat die Zielgruppe allerdings andere Bedürfnisse. Dennoch ist es wichtig auch hier digital zu denken, die Angebote aber an die regionalen Gegebenheiten anzupassen. Ein Anwendungsgebiet stellt hierbei die bedarfsgerechte und nachhaltige Mobilität in suburbanen Wohnquartieren dar, indem Nachfrage und Angebot über eine digitale Plattform geplant, verwaltet und gesteuert werden (Artikel 2). Darüber hinaus gilt es, auch im ländlichen Raum die Kleingüterlogistik zu stärken, indem nicht nur die entsprechenden Transportgefäße und intelligenten Dienstleistungen entwi-

ckelt, sondern auch Geschäftsprozesse und –modelle umgestellt werden.

Bei der Implementierung neuartiger Mobilitätskonzepte ist allerdings unterschiedlichen Herausforderungen zu begegnen. Diese können beispielsweise die rechtlichen Rahmenbedingungen, technische Gegebenheiten als auch psychologische Faktoren der Nutzenden sein. Psychologische Faktoren wie das Vertrauen in die Sicherheit bedingen die Akzeptanz für die erfolgreiche Implementierung einer neuen Mobilitätsalternative. Diese Akzeptanz kann durch Pilotprojekte hinterfragt, verstanden und vorangetrieben werden, so beispielsweise durch die Errichtung von Testzentren zur Implementierung automatisierter Shuttle im ÖPNV (Artikel 3).

Auch in Zukunft werden neue Mobilitätstechnologien und -konzepte den Weg hin zu einem nachhaltigen Verkehrssystem prägen. Wir können gespannt sein, welche Angebote die nächsten Jahre überdauern und welche noch hinzukommen werden.