

Alle Rechte beim Urheber.

Abdruck nur gegen Belegexemplar, Honorar plus 7% MwSt.

Künftig fahrerloser Verkehr in Großstädten

Wie von Geisterhand gesteuert fährt ein Elektromobil auf die englische Geschäftsfrau zu, die neben ihrem Wagen steht, den sie in der Tiefgarage des Londoner Flughafens Heathrow abgestellt hat. Das Mobil hält vor dem Parkplatz, öffnet mit einem hydraulischen Zischen eine Seitentür mit hochformatiger Windschutzscheibe. Die Frau nimmt platz auf einem der sechs Sitze und lässt sich zum Terminal chauffieren: Eine ganze Reihe solcher kleiner Fahrgastkabinen auf Rädern bewegt sich hintereinander auf einem festen Parcours durch die Anlaufstellen des Flughafens. Auf ein Signal hin hält das ‚Karussell‘ an, um Personen zu- oder aussteigen zu lassen.

Zur gleichen Zeit setzt sich in Rom ein französischer Tourist in ein - ebenfalls fahrerloses - Cybercar, das er mit seinem Mobiltelefon herbeigerufen hat. Auf einem Touchscreen gibt er sein Fahrziel ein, das er im Unterschied zu seiner Zeitgenossin aus England ohne Zwischenstopp erreicht. Hin und wieder begegnen ihm während der Fahrt auf den römischen Straßen andere Cybercars, die in einem dichten Netz das gesamte Stadtgebiet einem Taxi gleich abfahren. Baugleiche Modelle kreuzen auf den Boulevards der spanischen Stadt Castellón. Allerdings sitzt dort gelegentlich ein Fahrer am Steuer. Steigt er aus, stellt er wieder um auf Vollautomatik. Wird das Großstadttaxi dann an anderer Stelle benötigt, parkt es selbstständig aus und fährt - vollautomatisch - zum nächsten Fahrgast.

So stellen sich die Ingenieure der Stiftung für industrielle und technische Forschung in Trondheim (SINTEF) die Zukunft des öffentlichen Personennahverkehrs in Großstädten vor. Sie werden in London, Rom und Castellón im Auftrag der EU, die in ihrem 6. Rahmenprogramm 40 Millionen Euro für das Projekt CityMobil eingestellt hat, die technisch bereits entwickelten Transportsysteme erproben. Bei CityMobil geht es folglich weniger um die technische Verwirklichung einer fahrerlosen Fahrzeugtechnik, sondern viel mehr darum, wie eine solche Technik von den Menschen angenommen wird. Wie verhalten sie sich, wenn an einem Parkplatz mehr Personen warten, als in der mobilen Kabine Platz finden? Werden die Cybercars überlastet, missbraucht oder mutwillig beschädigt? Torgeir Vå ist davon überzeugt, dass die Vorteile überwiegen werden. „Das hängt

inspective.

Dr. Marc Dressler
Kto: 856 964 756
BLZ 660 100 75

Alle Rechte beim Urheber.
Abdruck nur gegen Belegexemplar, Honorar plus 7% MwSt.

aber auch davon ab, wie aktiv die jeweiligen Städte sind“,
sagt der Forscher von der SINTEF.