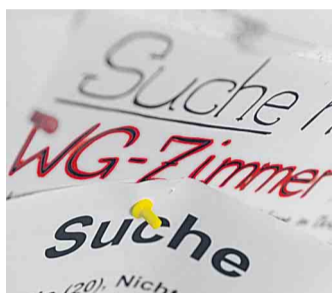


NACHRICHTEN

Mehrheit der Studenten lebt in WG – steigender Anteil in Berlin

Knapp ein Drittel der Studenten in Deutschland wohnt der Studie „Studentisches Wohnen 2003 und 2018“ zufolge in einer Wohngemeinschaft. Damit hat die WG die private Studentenwohnung als häufigste Wohnform abgelöst. Gab vor 15 Jahren noch jeder dritte Befragte (35,8 Prozent) an, allein oder mit dem Partner in einer Mietwohnung zu leben, war es 2018 noch ein Viertel (26,9 Prozent). Für die Studie wurden Befragungen von rund 15000 Studierenden im Rahmen des jährlichen CHE-Hochschulrankings zum Thema ausgewertet. In der Bundeshauptstadt Berlin stieg der Anteil der WG-Bewohner seit 2003 von 20 auf 30,6 Prozent. Weiterhin beliebt bleibt auch die Variante „Hotel Mama“: So stieg der Anteil der Studenten, die noch zu Hause leben, seit 2003 von 22,4 auf 25,2 Prozent. Ein allgemeiner Rückgang ist bei der Nutzung von Studentenwohnheimen zu verzeichnen. Im Vergleich zu 2003 sank die Quote um



Was Eigenes ist zu teuer. Jeder dritte Berliner Student wohnt in einer WG. Foto: dpa

acht Prozentpunkte auf 13,9 Prozent im Jahr 2018. „Der Ausbau an Wohnheimplätzen und das Angebot an bezahlbarem Wohnraum hat mit dem Anstieg der Studierendenzahlen in den letzten Jahren offenbar nicht Schritt gehalten“, sagte Studienautor Cort-Denis Hachmeister zum Trend des gemeinsamen Wohnens. Auch das gesunkene Alter der Abiturienten durch das G8-Gymnasium könne ein Grund sein, warum junge Leute das Wohnen bei den Eltern gegenüber dem eigenständigen bevorzugen. epd

Investoren können 2019 weniger Geld in Immobilien stecken

Große Investoren könnten laut einer Studie der Beratungsfirma EY, die am Mittwoch vorgestellt wurde, 2019 weniger Geld in Immobilien stecken. Das Volumen für Käufe und Verkäufe von großen Wohnungsportfolios und Gewerbeimmobilien dürfte leicht zurückgehen. Die Autoren rechnen mit Transaktionen in Höhe von 72 bis 75 Milliarden Euro. Im vergangenen Jahr hatten noch Immobilien im Wert von 78 Milliarden Euro den Besitzer gewechselt, ein Plus von sieben Prozent binnen Jahresfrist. Grund für das erwartete Minus sei, dass Wohnungen gerade in Großstädten knapp und teuer seien. Zudem gebe es Engpässe im Bausektor. Mehr und mehr Investoren veräußerten Objekte für Gewinnmitnahmen und kauften nur noch selektiv, heißt es in dem Papier, für das rund 300 Investoren wie Banken, Fonds, Vermögensverwalter und Wohnungsgesellschaften befragt wurden. Dabei bleibe Deutschland aber weltweit einer der attraktivsten Immobilienmärkte, sagte EY-Experte Christian Schulz-Wulkow. Der erwartete Transaktionswert liegt hier mit bis zu 75 Milliarden Euro weit über dem Schnitt der vergangenen 15 Jahre von gut 46 Milliarden. Hoch im Kurs bei Investoren stünden geteilte Büros („Coworking“), möblierte Wohnungen mit Service für Geschäftsleute, Mikroapartments sowie Büros in Großstädten. dpa

In Berlin verstopfen Autos täglich die Einfahrtsstraßen. Dabei geht modernes Pendeln längst anders

VON ALEXANDRE BAYEN
UND HANS-LUDGER DIENEL

Berlin soll 2035 über vier Millionen Einwohner zählen – derzeit sind es rund 3,7 Millionen. Das Wachstum stellt die Infrastruktur der Stadt auf die Probe: volle Bahnen und Straßen sowie Staus werden nicht ausbleiben. Die US-Metropole San Francisco löst ihr Wachstumsproblem inzwischen in ganz eigener Manier, wie der folgende Beitrag zeigt.

In Deutschland waren wir es jahrzehntlang gewohnt, die Verkehrsverhältnisse in den amerikanischen Städten nur als Schreckensbild wahrzunehmen: achtspurige Highways durchschneiden das Stadtbild, es gibt praktisch keinen öffentlichen Nahverkehr, Menschen zu Fuß werden von der Polizei angehalten. Doch, die Zeiten haben sich geändert. Die Stadt von San Francisco, das Powerhouse der digitalen Revolution, das Lifestyle-Labor der amerikanischen Postmoderne wird zum Modell für die Verkehrswende: amerikanischer, individueller, fröhlicher, schneller und natürlich, digitaler.

„Shared Mobility“ ist eigentlich nichts Neues. Mitfahrzentralen etwa gibt es schon seit vielen Jahrzehnten. Neu aber ist die Verbindung von Sharing mit digitalen Informationen und künstlicher Intelligenz, ein „Game Changer“, ein neues Gebrauh. In der Bay von San Francisco und

Mit der Digitalisierung war die „Sharing Mobility“ geboren

dem Silicon Valley hat diese Verbindung zu mehr katalytischen Reaktionen geführt als anderswo. Da San Francisco von ziemlich weit unten startet, sind die absoluten Zahlen für den Umweltverbund noch schlechter als in Berlin, die Stadt führt aber bei der Geschwindigkeit der Veränderungen.

UBER und Lyft, zwei weltweit aktive Giganten auf dem Markt für gemeinsam genutzte Fahrzeuge und Mobilitätsangebote, haben ihren Sitz in San Francisco, GoogleMaps sitzt wenige Kilometer weiter südlich im Silicon Valley. Aus kleinen Anfängen wurden große Firmen. Lyft, erst 2012 gegründet, hat inzwischen einen Marktwert von 10 Milliarden Dollar, deckt 95 Prozent der amerikanischen Wohnsitze ab, realisiert über eine halbe Milliarde Fahrten im Jahr und hat im Sommer auch das größte amerikanische Fahrradverleihsystem Motivate übernommen. Ein Vorbild für die Gründung waren anfangs die Sammeltaxis in Zimbabwe. Deshalb nannte der Gründer seine Firma in den ersten zwei Jahren auch noch Zimride.

UBER ist drei Jahre älter und mehr als fünfmal größer. Es hat im Frühjahr das Fahrradverleihsystem JumpBykes geschluckt. Beide Firmen bieten neben den OnDemand-Ride-Services mit LiftLine und UBERPool auch echte Sammeltaxidienste an. Monatlich entstehen neue Angebote von Essenslieferservices über Kurierdienste bis zum Scootersharing. Diese Dienstleistungen haben das traditionelle Taxigewerbe zusammenschlingen lassen. Dafür werden sie in Deutschland bekämpft, breiten sich aber



Als Autofahrer muss man oft und viel Geduld aufbringen. In der Bay von San Francisco setzt man auf digitale Lösungen, damit das Bild vor Stau-Highway schon bald der Vergangenheit angehört. Foto: Peter Dastilva/dpa

gleichwohl aus. Ihr Wachstum löst endlich das Problem, wie man von der Bahn „die letzte Meile“ bis nach Hause oder ins Büro kommt. Fahrer und Passagiere lernen sich vor der Fahrt digital kennen und können sich gegenseitig nach der Fahrt bewerten. Gleichwohl gibt es Kritik, weil die neuen Dienstleistungen nicht nur auf Kosten des privaten Autobesitzes sondern auch auf Kosten des traditionellen ÖPNV wachsen. Eine weitere digitale Innovation ist die Bikelink App, die Zugang zu den Fahrradkäfigen an den Bahnstationen gibt.

Eine Voraussetzung für das Wachstum von UBER und Lyft waren die modernen Navigationssysteme. Eine genaue Straßenkenntnis ist für die Fahrer schlicht nicht mehr notwendig. Die erste Generation der Navigationssysteme mit geladenem Kartenmaterial ist in den letzten Jahren zunehmend durch mobile Apps ersetzt worden, deren Echtzeitanalysen des Verkehrs und der Reisezeiten immer besser werden. In der Bay ist das Smartphone schon lange das wichtigste Navigationsgerät, die Flatrate macht die Online-Navigation erschwinglich. Die Erfindungen kommen unter anderem aus dem Institut für Verkehrsforschung der UC Berkeley, des größten Instituts seiner Art in den USA. Ein Pionier der Umsetzung war die israelische Firma WAZE, die aber schnell von Google geschluckt wurde: GoogleMaps ist heute Marktführer. Die bisher stationären Navigationssysteme (TomTom, Here ...) haben alle nachgezogen und bieten ebenfalls aktuelle Stau- und Blitzerwarnungen sowie laufend aktualisierte Umleitungen an.

Waze ist bei der Verkehrslenkung besonders kreativ und radikal und wird zu Recht dafür kritisiert, dass vormals ruhige Nebenstraßen und ganze Stadtviertel nun unter dem Ausweichverkehr leiden.

Es gibt in der Bay inzwischen Gruppierungen, die in manchen Stadtvierteln durch gezielte Desinformationskampagnen die Navigationssysteme täuschen, um auf diese Weise eine Fahrt durchs Viertel zeitlich unattraktiv erscheinen zu lassen. Es ist klar, dass die neuen technischen Möglichkeiten neue technische Antworten und staatliche Regulierungen für die Streckenempfehlungen der Navigationssysteme erfordern. Die städtische Verkehrsbehörde braucht zudem vollen Zugang zu den aggregierten Verkehrsdaten, um die eigene Verkehrslenkung, etwa durch flexible Ampelschaltungen zu steuern.

Anwohner fürchten um die Ruhe in ihren Vierteln

Dass die Bay bei der digital unterstützten Mobilität führt, war zu erwarten. Sie ist aber auch beim klassischen ÖPNV inzwischen vorbildlich. Dafür haben nicht zuletzt die Bürger in vielen Volksabstimmungen gesorgt, die in der der kalifornischen Verfassung verankert sind. Einen ersten wichtigen Sieg errangen sie bereits 1947, als der damalige Bürgermeister von San Francisco, Roger Lapham, die traditionellen „Cable Cars“ aus sicherheitstechnischen Gründen abschaffen

und durch Busse ersetzen wollte. Damals gründete Friedel Klussmann, eine Bürgerin der Stadt, das „Citizens' Committee to Save the Cable Cars“, das sich vor allem auf knapp 30 Frauenvereine in der Stadt stützen konnte. Sie setzte innerhalb kurzer Zeit durch Sammlung von rund 50000 Unterschriften einen Bürgerentscheid durch, der im November des Jahres 1947 für die Erhaltung der Cable Cars sorgte. Ohne Friedel Klussmann, aber auch ohne diese direktdemokratische Struktur in Kalifornien würde es die Cable Cars heute nicht mehr geben, denn alle Verkehrsexperten der damaligen Zeit hielten das System für nicht mehr zeitgemäß oder, wie es Frau Klussmann in typisch kalifornischer Ironie ausdrückte: *The only ones in favour of the cable cars were the people.* Auch nach der damaligen Abstimmung versuchte die Stadt, das altmodische Verkehrsmittel loszuwerden, doch seit 1964 steht es unter Denkmalschutz.

Es folgte in den 1980er und 1990er Jahren eine Reihe weiterer Bürgerentscheide zur Einrichtung der Metro, welche die alte Straßenbahn integrierte und ausbaute, des S-Bahn-ähnlichen Schnellverkehrs BART, des Schnellbusystems und, besonders wichtig, 1999 der Qualitätsgarantien für den öffentlichen Verkehr, insbesondere der Pünktlichkeit. Im Jahr 2002/2010 folgte mit der Clipper-Card eine multimodale Mobilitätskarte, auf die Berlin noch wartet. Bei allen Stationen der U- und S-Bahn informieren Bildschirme sekundengenau über Zugfolge und Fahrzeiten. Die Wiederbelebung der Personenfähren über die Bay

macht die morgendliche Anreise zu einem Erlebnis. Der Autoverkehr wird durch hohe Parkgebühren und ein rigides Parkraummanagement gesteuert. Eine Parkkarte für den Campus der UC Berkeley kostet zwischen 120 und 150 Euro – im Monat. Billiger wird es nur durch Car-Pooling Parkkarten, bei der sich zwei Autobesitzer eine Karte teilen. Hinzu kommen die Car-Pooling Spuren auf vielen Autobahnen in der Bay, die nur mit zwei oder sogar drei Fahrgästen genutzt werden dürfen.

In San Francisco besitzt – für amerikanische Großstädte unerhört – 30 Prozent der Haushalte kein Auto. Die rund 500000 Pendler kommen zu knapp 60 Prozent nicht mit dem eigenen Auto oder in Fahrgemeinschaften. Bei den Autos gibt es einen schnell wachsenden Anteil von Hybriden und vollelektrischen Fahrzeugen. Ansonsten sieht man vor allem japanische und deutsche Automarken, während sich amerikanische Hersteller aus der Produktion von klassischen Limousinen zurückziehen.

In der Stärkung des klassischen ÖPNV ist San Francisco von Los Angeles sogar noch überholt worden. Seit 1990 wächst dort die kombinierte U- und Straßenbahn mit inzwischen über 90 Stationen. Eine neue Behörde, die METRO, sorgt für die Verbindung mit den Schnellbussen (auf eigenen Trassen) und der S-Bahn (Metrolink). Vor zwei Jahren wurden 28 große Verkehrsprojekte in Angriff genommen,

Berlin hinkt der aktuellen Entwicklung hinterher

die bis zu den Olympischen Spielen 2028 fertig werden sollen. Heute orientiert sich die Verkehrspolitik wieder an den „goldenen“ Zwanziger Jahren mit dem damals weltgrößten Straßenbahnnetz. Gleichwohl erstickt Los Angeles noch immer im Stau. Der Tesla-Gründer Elon Musk schlug deshalb im Dezember 2016 vor, Los Angeles mit einem Tunnelsystem für den schnellen Autotransport zu beglücken. Zwei Tage später fragte er beim Bürgermeister an, ob man dafür eine Genehmigung brauche, er wolle bald losbohren. Immerhin weichte er am 18. Dezember die ersten drei Kilometer eines Testtunnels in der Gemeinde Hawthorne in Los Angeles ein.

Weitere radikale Innovationen sind das autonome Fahren – auf dem Campus der UC Berkeley gehören kleine autonome Lieferfahrzeuge inzwischen zum Alltag – und die Entwicklung von Drohnen für den Lieferservice, kurz: es gibt viele technische Lösungen für ein im Kern technisches Problem.

Aus Berliner Sicht beeindruckt die Geschwindigkeit, mit der diese neuen Lösungen angegangen und eingeführt werden. Doch San Francisco dagegen blickt nicht selbstbewusst nach Berlin, sondern wissbegierig über den Pazifik nach Shanghai und bewundert die dort noch einmal radikal gesteigerte Geschwindigkeit in der Einführung nachhaltiger Innovationen für den Stadtverkehr. Die Shanghai U-Bahn – 1995 wurde die erste Linie eingeweiht – hat inzwischen 22 Linien mit 637 km Länge, zeitweise waren über 100 U-Bahnstationen gleichzeitig im Bau.

— Hans-Ludger Diemel, Professor für Arbeitslehre, Technik und Partizipation an der TU Berlin leitet dort u.a. den Studiengang „Sustainable Mobility Management“. Professor Alexandre Bayen leitet das Institute of Transportation Studies der University of California, Berkeley und hat dort den Liao-Cho Innovation Endowed Chair im Department for Civil and Environmental Engineering.