

BEWEGT EUCH!

Wie sieht die Mobilität der Zukunft aus? Die „Zukunft Nahverkehr“ 2023 in Berlin hat eine eindrucksvolle Vorstellung davon gegeben. Wir können uns darauf freuen.



AUF GEHT'S!

Das war schon wirklich bemerkenswert, was diese Handvoll Leute aus dem DB-Konzern da vor einigen Wochen auf die Beine gestellt hat. In jenen heißen Spätsommertagen im September trafen sich auf dem ehemaligen Postbahnhof-Gelände am Gleisdreieck in Berlin Tausende Experten, Branchenvertreter, Politikerinnen, Dienstleister, Entwickler, Pendlerinnen, Journalisten, Kundinnen und Neugierige. Sie bestaunten Züge der Zukunft, beklatschten kleine und große Innovationen, befragten virtuelle Ratgeber und diskutierten reale Ideen.

Es war eine tolle Stimmung, die ganze Woche lang, und vermutlich lag es auch am Wetter und der entsprechenden Leichtigkeit, dass die Besucher so gelöst und die Gespräche so konstruktiv und zugewandt waren. Ganz sicher ist bei der Zukunft Nahverkehr 2023 (ZNV) aber auch der Plan der Initiatoren aufgegangen, die sich bei der Konzeption des Großevents mit viel Mut, Entschlossenheit und Liebe zum Detail über alle Traditionen hinweggesetzt haben. Eine reine Fachmesse? Bloß nicht! Ein Branchentreff nur für Experten, Industrie und Schienenpersonal? Auf gar keinen Fall! Die ZNV hatte nicht weniger zum Ziel, als alles und alle zu versammeln, für die Mobilität hierzulande ein wichtiges Thema ist.

Weil sie darauf angewiesen sind, Mobilität leben, betreiben, darüber entscheiden, davon profitieren, darunter leiden. Und sie besser machen wollen. „Mobilität ist ein Grundbedürfnis aller Menschen“, hatte die Vorstandsvorsitzende der DB Regio AG Evelyn Palla in ihrer Eröffnungsrede gesagt. Ausgestaltung und Leistbarkeit des ÖPNV entschieden ganz klar darüber, ob das Leben von 30 Millionen Menschen in Deutschland gut oder weniger gut sei. Das war das oberste Ziel der ZNV 2023: die Botschaft, dass es hierbei um mehr geht als um den Weg von A nach B. Und dass deshalb alle an den Tisch gehören, wenn es gilt, die Mobilität der Zukunft zu denken.

Für *brandeins* war die Woche in Berlin Anlass für dieses kleine Magazin, in dem wir Ihnen das Thema, verschiedene Protagonisten und spannende Fakten vorstellen wollen. Die ZNV ist aber auch Startpunkt für mehr: Wir werden das Thema Mobilität in den kommenden Monaten in all seinen Facetten journalistisch beleuchten – und Ihnen im Frühjahr 2024 den ersten großen Mobilitätsreport präsentieren. Darin werden wir Entwicklungen und Hintergründe aufzeigen, Pioniere, Ideen und Technologien vorstellen, wir werden mit Stadtplanern, Logistikern und Digitalisierungsprofis sprechen und für Sie Zahlen, Daten und Fakten aufbereiten. Unser Ziel ist ein Report, der die Verkehrswende publizistisch begleitet. Stoff dafür gibt es genug, Notwendigkeiten sowieso, seit September nun auch die Vision. Machen wir uns also gemeinsam auf den Weg.

Susanne Risch
susanne_risch@brandeins.de
Chefredaktion

Sie wollen den *brandeins*-Mobilitätsreport lesen?
Dann bestellen Sie hier Ihr kostenloses Exemplar mit dem Code B1:



Impressum

brand eins Medien AG / Redaktion Corporate Publishing im Auftrag der DB Regio AG
© brand eins, Hamburg 2023

GUT GEFRAGT

Wer den Nahverkehr der Zukunft gestalten will, braucht gute Ideen. Und jede Idee beginnt mit zahllosen Fragen – mit schon oft gestellten, außergewöhnlichen und unerhörten.

Wie geht Mobilität?

Von A nach B?

Die Frage lautet: Wie kommen wir von Haus zu Haus?

Was macht ein Auto sexy?

WIE SIEHT DER ÖPNV DER ZUKUNFT AUS?

Teilen? Besitzen? Nutzen?

Wie organisieren wir die letzte Meile?

Was wäre, wenn Mobilität einfach passiert, ohne dass man darüber nachdenken muss?

Freiheit? Wessen Freiheit?

Individuelle? Kollektive?

FREIE FAHRT – FÜR WEN?

Busfahren ist super. Warum denn nicht?

Wie viel Stau wollen wir uns leisten?

Wie viel Ruhe braucht eine Stadt?

Gut gedacht – oder gut gemacht?

Reisen oder bleiben?

Worauf wollen wir verzichten?

WIE SCHAFFEN WIR IM ÖFFENTLICHEN RAUM ERLEBNISSE?

Wie bringen wir Menschen miteinander ins Gespräch?

Und wo?

Heute schon dein S-Bahn-Erlebnis gehabt?

Wie wollen wir leben? Wie bauen wir Städte?

Wie organisieren wir Teilhabe?

Schließen sich Bewegung und Nachhaltigkeit aus?

Geht Klimawende ohne Verkehrswende?

Werden wir morgen in autonomen Bussen fahren? Mit Drohnen fliegen?

DA GEHT NOCH WAS!

Fahren, stehen, verreisen, verpesten, verweigern: Umdenken fällt uns schwer.

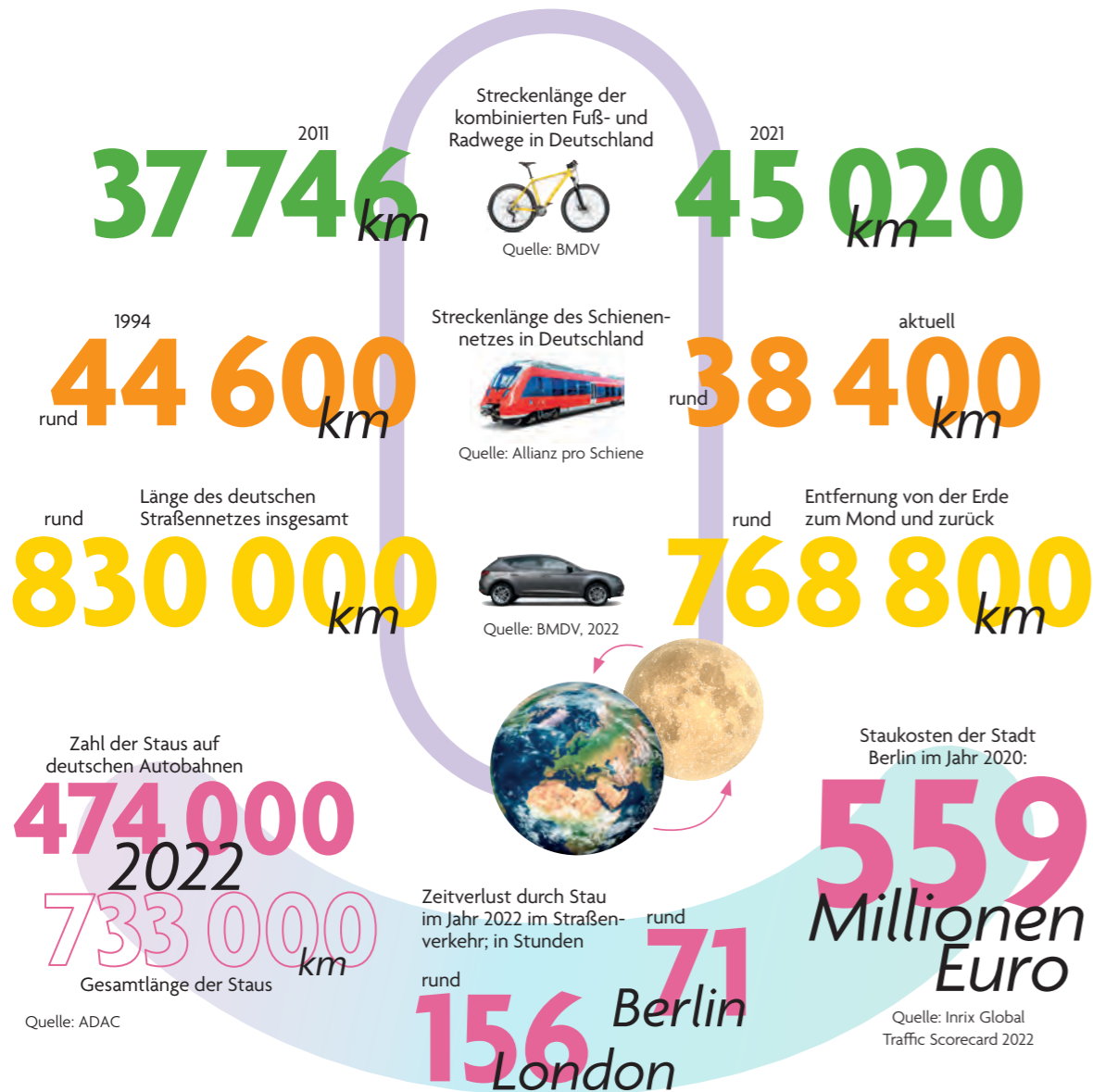


Foto: Adobe Stock

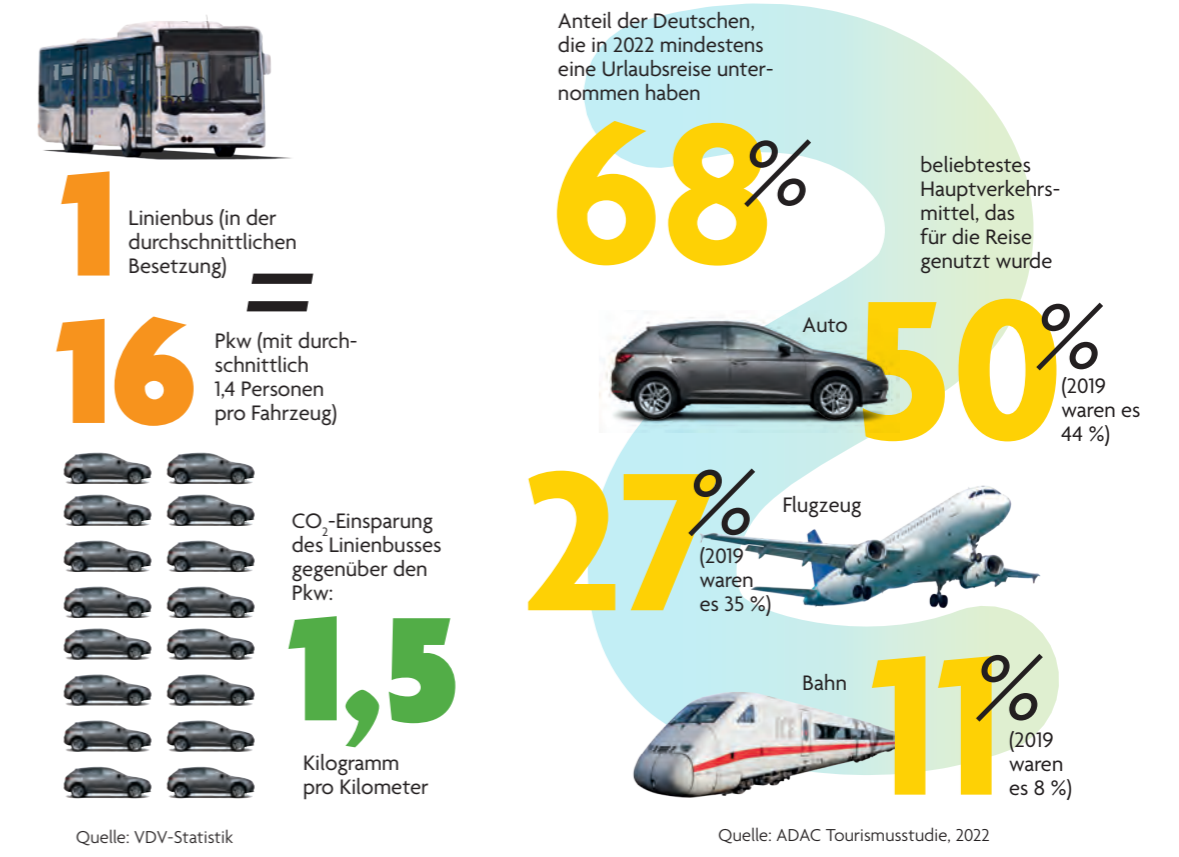
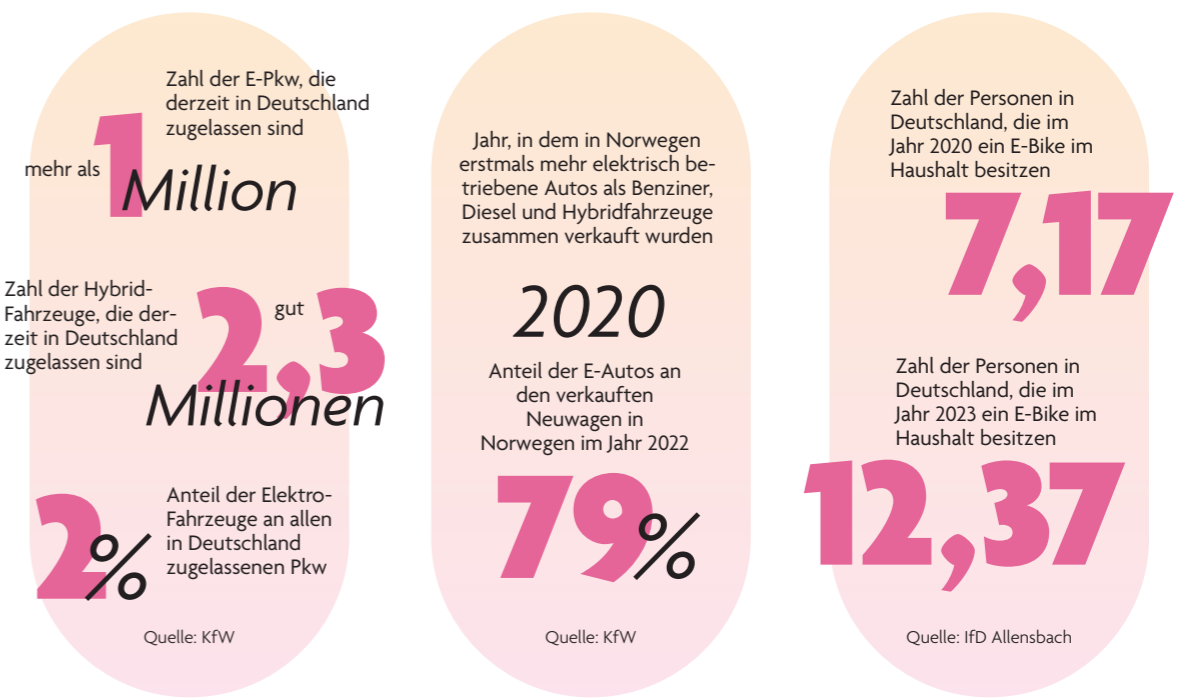


Foto: Adobe Stock

„WÄRE ES FÜR SIE IM ALLTAG EINE ERNSTHAFTERE ALTERNATIVE, WENIGER MIT DEM AUTO UND DAFÜR MEHR MIT ÖFFENTLICHEN VERKEHRSMITTELN ZU FAHREN?“

Autofahrerinnen und Autofahrer, Deutschland, gesamt, 2022, in Prozent

keine Alternative
ernsthafte Alternative

68



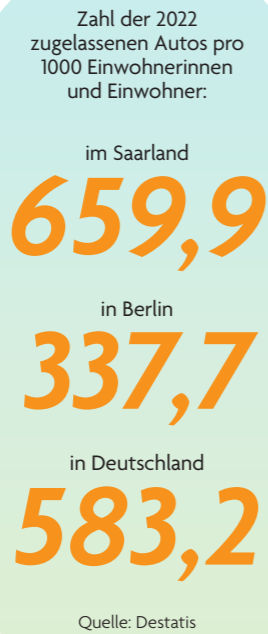
Quelle: acatech

„WELCHE DIESER VERKEHRSMITTEL SIND FÜR SIE UNVERZICHTBAR?“

Deutschland, 2022, in Prozent

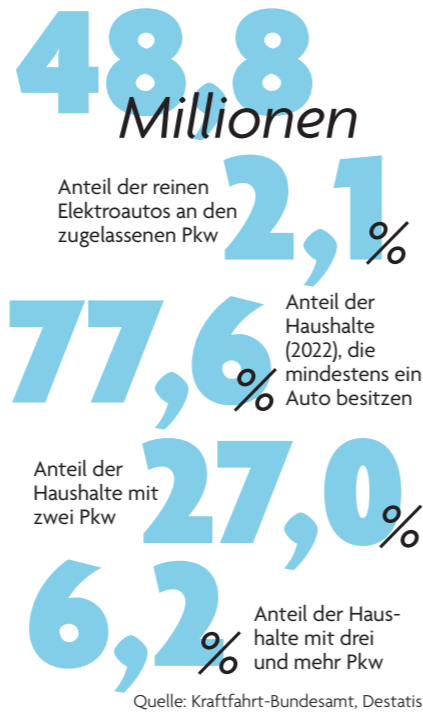


Quelle: acatech



Quelle: Destatis

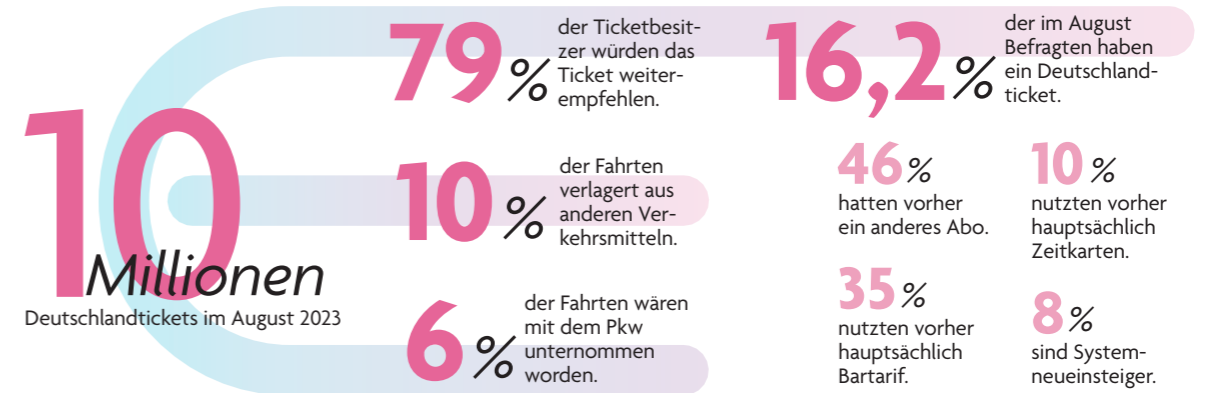
zugelassene Pkw in Deutschland zum Stichtag 1.1.2023



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Destatis

EIN TICKET FÜR DEUTSCHLAND

Das Deutschlandticket in Zahlen, August 2023, in Prozent



Quelle: Evaluation zum Deutschlandticket – Berichtszeitraum Mai bis August 2023. Marktforschung im Auftrag des VDV

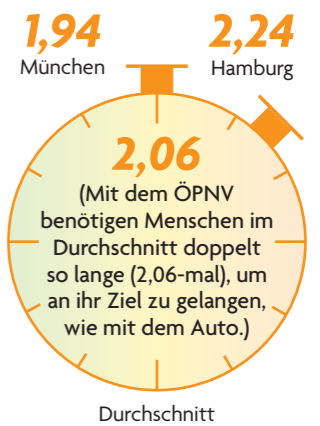
DER ÖPNV WÄRE FÜR MICH ATTRAKTIVER, WENN ...

Deutschland, 2022, in Prozent



Quelle: acatech

ÖPNV-Reisezeit im Vergleich zum Auto in deutschen Städten



Quelle: Mobility Institute Berlin



Quelle: Statistisches Bundesamt

Foto: Adobe Stock

ZUKUNFT

NAH VERKEHR



CITY DECKS / Stadtmöbel

citydecks.de

Satzver
Placem

DB / Alternative Anbieter



ABGEFAHREN

Der öffentliche Nahverkehr in Deutschland gilt als ineffizient, überaltert und unattraktiv. Bei einem Großereignis in Berlin präsentierten sich die Öffis ganz anders: vernetzt, kommunikativ, fortschrittlich.

Text: Harald Willenbrock

Foto: Peter Rigaud

*„Was wäre, wenn...
wir gemeinsam Zukunft
weiterdenken & gestalten?“*

(Plakat in der „Station“, Berlin, September 2023)

Wie fühlt sich ein Ruck an? Wie klingt Aufbruch? Gleichet er dem metallenen Knirschen anführender alter Triebwagen? Oder eher dem fast lautlosen Glucksen, mit dem sich ein ICE in Bewegung setzt, sodass die Passagiere erst an der vorbeiziehenden Landschaft merken, dass sie schon unterwegs sind? Anders gefragt: Wie beginnt eine Bewegung?

Zur Beantwortung dieser Frage haben sich Anfang September mehrere Tausend Menschen in den backsteinernen Hallen des einstigen Postbahnhofs am Berliner Gleisdreieck versammelt, der inzwischen „Station“ heißt und schon andere wichtige Branchentreffen wie etwa die re:publica beherbergt hat. Bei 28 Grad im Schatten entpuppt sich die erstmals stattfindende „Zukunft Nahverkehr“ (ZNV) als eine Mischung aus Konferenz, Messe, Fachtagung, Get-together und Freizeitpark. Es ist eine Ver-

anstaltung, wie es sie in Bahndeutschland noch nie gegeben hat. Und für den Veranstalter, die Nahverkehrssparte der Deutschen Bahn (DB), ein Experiment.

Fünf Tage lang schieben sich die Besucherinnen und Besucher zur Begrüßung durch eine Inszenierung, einem Mix aus Ausstellung und digitalem Erlebnispark, die den Nahverkehr von übermorgen äußerst idealistisch darstellt. In der Halle dahinter wartet ein quirliger Marktplatz des Jetzt, auf dem diverse Sparten der DB, Fahrzeughersteller, Start-ups, Software-schmieden und Designbüros Ideen, Produkte und Lösungen für eine nachhaltige Mobilität präsentieren. Zwischen vielen diskutierenden Besuchern parken hier moderne, mit Innovationen gespickte Busse und komfortable S-Bahn-Prototypen, in denen Fahrgäste unterwegs auch arbeiten, konferieren oder entspannen können. Es gibt eine Schwebekabine, die eines Tages Passagiere über verstopfte Metropolen hinweg befördern soll, und autonome Shuttles für den On-Demand-Verkehr.

Ein paar Schritte weiter wird auf fünf Bühnen ein hochkarätig besetztes Non- >



Messe, Marktplatz, Mega-Event: Die ZNV bringt die Mobilitätswende auf die Bühne. Rönke von der Heide (unten) hat sie mit der DB Regio organisiert.



stop-Programm geboten, in dem es um die zukunftsweisende Vernetzung von Verkehrsträgern geht oder um die Psychologie der Mobilität, um eine feministische Verkehrswende oder Fahrgemeinschaften als Best-Practice-integriertes Geschäftsmodell. Manches klingt ein wenig verkopft, aber alles gibt Antworten auf eine große Frage: Wie kommen wir in Zukunft besser voran?

Mit knarrenden Bussen, muffigen Fahrern und verspäteten Zügen hat die ZNV so wenig zu tun wie die fast zeitgleich stattfindende Autoshow IAA mit der Realität auf deutschen Straßen. Und genau das ist die Idee. „Wenn wir mit dem ÖPNV so weitermachen wie bisher, würde das sicher auch irgendwie funktionieren“, sagt Rönke von der Heide von der Agentur „De Driff“, der die Veranstaltung gemeinsam mit einem Team der DB Regio aufgesetzt hat. „Aber eine Mobilitätswende kriegen wir so nicht hin. Um das zu schaffen, brauchen wir zuerst einmal gemeinsame Botschaften und eine Bühne.“

ZEIGEN, WAS GEHT

Diese Bühne, die ZNV, ist 10 000 Quadratmeter groß, fünf Tage lang geöffnet und mit großem Aufwand inszeniert. Das Ziel: den öffentlichen Nahverkehr aus der Lethargie zu holen. Der Ansatz: zeigen, was geht. Das Dilemma: Lässt sich eine fragmentierte Riesenbranche, die vor allem mit Verspätung und Verfall verbunden wird, überhaupt in Bewegung setzen? Wie begeistert man Menschen für ein gemeinsames Projekt, deren vorrangiges Interesse bislang vor allem darin bestand, eigene Interessen zu wahren? Und überhaupt: Wie viel Größenwahn erfordert ein solcher Ruck?

Um die Ausmaße des Vorhabens zu erfassen, reicht ein Blick auf die schiere Größe der Branche. Zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zählt nach offizieller

Definition alles, was auf deutschen Straßen und Schienen regional nach einem regelmäßigen Fahrplan verkehrt und von jedem genutzt werden kann. Allein die Regionalzüge der Deutschen Bahn haben 1,6 Milliarden Fahrgäste pro Jahr – mehr als zehnmal so viel wie die Fernzüge des Konzerns. Daneben werden auch noch 42 Prozent der Schülerinnen und Schüler von Bussen oder Bahnen zu ihrem Unterricht gekarrt. Die „Öffis“ zählen zur Daseinsvorsorge, genau wie Feuerwehr, Schwimmbäder und Friedhöfe, also zu den Basisdienstleistungen, die der Staat mitfinanziert über Milliardenzuschüsse, die an unzählige Gemeinden und Linienbetreiber gehen.

ÜBERWINDEN, WAS WAR

Denn der ÖPNV ist weitgehend eine lokale Angelegenheit. Ein Luftbild würde einen Flickenteppich aus Behörden, Beamten, Bahnbetreibern und Busunternehmen zeigen, die das Land mit einem Netz aus Schienen und Buslinien überziehen. Das Bild änderte sich auch beim Reinzoomen nicht – allein der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr betreibt zwischen Rheine und Rheydt mehr als 1100 Linien. Und wo viele mitmischen, reden natürlich auch viele mit.

„Nehmen Sie etwa die Entwicklung und Beschaffung neuer Züge“, sagt Philipp Kühn. Der Leiter Marktstrategie und Branchenkommunikation und Erfinder der Zukunft Nahverkehr bei der DB Regio arbeitet seit 15 Jahren für die Deutsche Bahn, und das eigentlich gern. Manche Anachronismen aber sind auch für einen eingefleischten Bahner problematisch. Zum Beispiel der komplexe Prozess, nach dem neue S-Bahn- und Nahverkehrszüge ausgeschrieben, entwickelt und gekauft werden. Für deren Ausschreibung sind 27 sogenannte Aufgabenträger der Bundesländer zuständig, die in ihren Lastenheften bis zur Sitz-



Gebraucht, geliebt, gehasst: Zu Bus und Bahn hat jeder eine Meinung. Dahinter steht eine fragmentierte Riesenbranche mit entsprechend viel Bürokratie.



polsterfarbe haarklein beschreiben, wie neue Waggonen auszusehen haben. Für die Hersteller geht es im Anschluss vor allem darum, die geforderten Leistungen mit minimalem Aufwand zu erbringen, Kosten zu drücken und damit ihre Chancen im Wettbewerb zu erhöhen. Viele Nahverkehrszüge wirken daher nicht nur wie der kleinste gemeinsame Nenner, sie sind es.

Innovation? Kundenorientierung? Wettbewerb um die besten Ideen wie in der Autoindustrie? Fehlanzeige. Kreativität werde vor allem in die Weiterentwicklung der Technik investiert, erklärt Kühn. Für Fahrgäste sei die aber viel weniger entschei- >

dend als die Ausstattung und das Design der Züge. Um dem Problem beizukommen, erdachten Kühn und Kollegen vor sechs Jahren eine wahrlich bahnbrechende Idee, die Innovationen triggern sollte – und zur Zukunft Nahverkehr führte.

Zusammen mit Designbüros entwickelten die Regionalbahner einen Waggon voller Innovationen, die Fahrgäste begeistern sollen, mit Fitnessbereich, Liegeflächen für Powermaps, Bürokabinen, Getränkeautomaten und flexiblen Fahrradstellplätzen. Statt einer abstrakten Powerpoint-Vision entstand ein 26 Meter langer Wagen, der sich betreten, anfassen, erleben, ablehnen oder begeistert weiterdenken ließ. Und genau das tat die Branche.

SPÜREN, WAS VERBINDET

„Danach meldeten sich bei uns plötzlich Aufgabenträger, Politik und Fahrzeughersteller, die den Ideenzug sehen und mit uns über Fahrzeugkonzepte diskutieren wollten“, schwärmt Kühn. Der Ideenzug fuhr von Fachmesse zu Fachmesse, mittlerweile haben ihn Tausende Fachleute besucht, erste Ideen flossen bereits in die Serienentwicklung neuer Waggon-Generationen ein. Durch die Modernisierung der S-Bahn München konnte beispielsweise die Kapazität im Fahrzeug um 10 bis 15 Prozent pro Fahrzeug gesteigert werden. Das entspricht rund 90 000 Fahrgästen am Tag. Angesichts dieses Überraschungserfolges wuchs bei Kühn und Kollegen die Vision zu einem noch größeren Wurf: Warum nicht einen „Yes we can!“-Moment des deutschen ÖPNV schaffen? Ein Event, das die chronisch gebeutelte Branche mit Sichtbarkeit und Selbstbewusstsein ausstattet?

„Um unser Ziel zu erreichen, hätten wir ‚nur‘ die vielleicht zweitausend Entscheiderinnen und Entscheider aus der Branche und die zweihundert wichtigsten Politike-



Im Ideenzug der Innovationen: Maria Reimund, Philipp Kühn und Christian Schaalo (von links) aus dem Team von DB Regio



Nahverkehr der Zukunft: ein Zug voller Ideen, ein Bus-Wartehäuschen mit Luftfilter, ein Shuttlebus ohne Fahrer



rinnen und Politiker gebraucht“, sagt DB Regio Marketingvorstand Jan Schilling. „Wir wollten aber, dass möglichst viele Menschen von unserer Vision erfahren und sie weitertragen. Deshalb haben wir dieses Mammut-Event geschaffen.“

Sechs Monate später steht Sven Schawaller vor einer Art übergroßem Hartschalenkoffer und erzählt immer wieder dieselbe Geschichte. Das autonome Shuttle, erklärt der Projektverantwortliche des Automobilzulieferers ZF Friedrichshafen, könne gleich mehrere Nahverkehrsprobleme lösen: leere Busse, teures Personal und fehlende Verbindungen. In Schawallers elektrischem Vehikel, das im Testbetrieb bereits viele Kilometer ebenso fahrer- wie unfallfrei zurückgelegt hat, finden 22 Passagiere Platz. Es ist einer jener bedarfsgerecht rollenden Geisterbusse, die leere Linienbusse ersetzen könnten. Das Interesse von Städ-

ten und Verkehrsverbänden sei daher enorm, sagt er: „Es fehlen schon heute Tausende Busfahrer, dabei brauchen wir eigentlich noch viel mehr Verbindungen.“ Für 2026 rechnet er mit einer Straßenzulassung für den Bus, dann könne es losgehen.

ZF ist eine von 52 etablierten Firmen und Start-ups, die auf dem zentralen Platz der Hallen Technologien und Produkte für einen besseren Nahverkehr zeigen. Der Außenwerber Ströer präsentiert ein PV-bestücktes Bus-Wartehäuschen, das mit Filtern die Stadtluft reinigt. Ottobahn, ein Start-up, wirbt für eine Neuauflage der Schwebbahn, goFlux für eine Mitfahr-App für Pendelnde, die Entwickler von geOps trommeln für ihre Echtzeitdaten-Kartenlösung. Und am Rande der Halle parkt unübersehbar der IdeenzugCity, der voller Einfälle für Ausstattungen steckt, die sich nicht an den Ausschreibungen von vor- >

Foto: ZF



Die Vision: Alles ist mit allem vernetzt. Das autonome Fahren mit den Bedürfnissen des Einzelnen, die verschiedenen Verkehrsmittel miteinander, sodass alle individuell bewegt werden.



gestern, sondern an Kundenbedürfnissen von morgen orientieren.

Allen Ausstellern gemein ist die unübersehbare Lust am Erfinden und Bessermachen. „Schon irre, was für Ideen es gibt“, sagt Maïke Pohl. „Und vor allem schön zu sehen, dass so viele an einem besseren Nahverkehr arbeiten.“ Pohl ist aus Kassel nach Berlin gekommen, beim Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) verantwortet sie die Fahrrad-Bahn-Anbindung. Sie sitzt an diesem Mittwochmittag im Restaurant des Marktplatzes, zusammen mit Gerald Schönauer. Der Unternehmensberater ist angereist, um für seine Bewegungsdaten-App Sonobeacon zu werben. „Als Neuling ist es sehr schwer, mit neuen Ansätzen in die Branche zu kommen. Aber hier sind Ideen gefragt. Und hier findest du andere, die auch an etwas arbeiten.“

Das ist die erste große Erkenntnis der Zukunft Nahverkehr: In der gesamten Republik gibt es Menschen, die an ganz ähnlichen Mobilitätsproblemen arbeiten. Und es war wirklich höchste Zeit, sie und ihre Ideen zusammenzubringen.

Das Zauberwort, das in ihren Gesprächen fast im Sekundentakt fällt, lautet „Intermodalität“. Es bedeutet, dass ein guter öffentlicher Nahverkehr ein Netz unterschiedlicher, sich ergänzender Verkehrsmittel braucht. Weil der überraschend mögliche Arztbesuch in der Stadt jetzt einen Transport nötig macht und nicht erst, wenn der nächste Bus fährt, und der Sohn nach dem Kinobesuch mit Freunden nach Hause gebracht werden muss, weil er die letzte S-Bahn verpasst hat. Was alles möglich ist, konnten die Besucher im DB Regio Nahgedacht-Bus vor den Messehallen erleben. Mittels Sound-Dusche und VR-Brille wurde dort begreifbar gemacht, was es bedeutet, wenn der Nahverkehr vernetzt, integriert und kundenorientiert wird. „Wir möchten den Menschen zeigen, wie unsere

Vision einer für sie passenden vernetzten Mobilität aussieht“, sagt Bianca Könecke, Leiterin Marketing Straße, die Initiatorin des Projekt-Busses.

„Es ergibt keinen Sinn, wenn jeder Anbieter sein lokales Ding optimiert, aber die Kunden ständig an Tarif- oder Systemgrenzen stoßen“, ergänzt Mitorganisator Christian Schaalo von der DB Regio. „Die beste Regio-Verbindung von der Stadt aufs Land nützt nichts, wenn der Fahrgast vom Bahnhof spät abends nicht weiter bis zu seiner Haustür kommt. Wir müssen als Branche erst mal ein Zielbild schaffen, das der Kunde geil findet. Auch darum geht es hier.“

Weil in einem intermodalen Verkehrssystem das Auto nicht fehlen darf, ist in den Berliner Hallen auch die Internationale Automobilausstellung (IAA) vertreten, die sich neuerdings IAA Mobility nennt und nahezu zeitgleich in München stattfindet. „Wenn Mobilität, dann gemeinsam!“, verkünden die beiden Veranstaltungen in einer gemeinsamen Stellungnahme. Und: „Wir bewegen Menschen, nicht nur Fahrzeuge.“

Die behutsame Annäherung der beiden Konkurrenten erinnert ein wenig an lange verfeindete Länder, die, einsichtig geworden, eines Tages diplomatische Beziehungen aufnehmen. Wie bei einem Diplomatenaustausch entsendet jede Seite offizielle Vertreter zur Veranstaltung des bisherigen Konkurrenten. Die Besucher können derweil an beiden Orten über Computerscreens und VR-Brillen in Echtzeit verfolgen, was beim jeweils anderen gerade läuft.

So kann man auf der ZNV in Berlin mit VR-Brille zusehen, wie Olaf Scholz in München die Mobilitätsmesse eröffnet. Der Bundeskanzler und sein Verkehrsminister gleiten durch die IAA-Hallen, schütteln die Hände von CEOs, loben Concept Cars und versuchen die Greenpeace-Aktivisten zu ignorieren, die banner-schwenkend auf Autodächer klettern. >

**IRRE,
WAS
ES FÜR
IDEEN
GIBT.
UND
HÖCHS-
TE ZEIT,
SIE MAL
ZUSAM-
MENZU-
BRINGEN.**

Zur Eröffnung der Zukunft Nahverkehr am Tag zuvor hat die Bundesregierung Staatssekretär Michael Theurer geschickt. Er übermittelte in seiner Rede „die allerherzlichsten Grüße des Bundesverkehrsministers“, um dann die Vielzahl an Projekten und Programmen aufzuzählen, mit denen sein Ministerium den öffentlichen Nahverkehr bereits fördere. Und das, wie der Bundesbeamte immer wieder betont, „trotz angespannter Haushaltslage“.

Evelyn Palla ist da deutlich mutiger. „Man muss immer damit beginnen, das Unmögliche zu denken, um es möglich zu machen“, sagte die Vorständin Regionalverkehr der Deutschen Bahn auf der Bühne. Palla meint, dass wir im ÖPNV in Deutschland vor allem Innovation und Digitalisierung brauchen, um noch viel mehr Menschen vom öffentlichen Verkehr zu überzeugen. Die ZNV in Berlin sei für sie vor allem eine Bühne für neue Visionen im ÖPNV. Nun liegt es an der gesamten Branche, sie umzusetzen und möglich zu machen.

Unmöglich? Nicht wenn man so bodenständig beherzt wie Arne Beck rangeht. Der Geschäftsführer der schleswig-holsteinischen Nahverkehrsgesellschaft NAH.SH steht am Mittwochabend auf einer ZNV-Bühne und berichtet dem Publikum von einem zeitlich begrenzten Projekt, das sein Unternehmen gerade am nördlichsten Zipfel Deutschlands vorbereitet. Eines, das noch nicht richtig begonnen hat, aber Hoffnung gibt, dass es bald richtig losgehen könnte.

„Wir wollten dem alten Vorurteil, dass auf dem Land ohnehin nur einmal pro Woche ein Bus fährt, etwas entgegensetzen“, erzählt der Mann aus Kiel, der selbst vom Dorf kommt. Sein Verkehrsverbund verkürzt für das Experiment die Taktung der Busse und ersetzt wenig genutzte Linien durch elektrische On-Demand-Busse, die



Experiment auf dem Land: An der Schlei ergänzen zukünftig On-Demand-Angebote, Leihräder und Carsharing das bestehende ÖPNV-Angebot.

Schleswig-Holsteiner künftig für ihre Fahrten ordern können. Ergänzt wird dieses Angebot durch Leihfahräder, Carsharing-Optionen und Mobilitätsmanager, die in den Gemeinden für die neue große Freiheit der Öffis trommeln. Beck verspricht: In den Landkreisen Rendsburg-Eckernförde und Schleswig-Flensburg können die Menschen rund um die Uhr auto- und barrierefrei, lokal möglichst klimaneutral, unkompliziert und mit dem Deutschlandticket unterwegs sein. Mit anderen Worten: Vieles von dem, was auf der ZNV noch als Vision vorgestellt wird, rollt in der Schlei-region demnächst auf der Straße.

Foto: Adobe Stock, SWN Stadtwerke Neumünster, Pepe Lange

Ab April 2024 werde es so richtig losgehen, sagt Beck. Zunächst ist SMILE24 ein auf zwei Jahre begrenzter, von Bund und Land mit rund 37 Millionen Euro gepimpter Versuch. Doch wenn das Modell funktioniert, meint Beck, könne es in Zukunft zu einem Standardangebot werden und zu einer Blaupause für andere Regionen.

WAHR MACHEN, WAS DA IST

Das ist die zweite große Erkenntnis der ZNV: Lösungen für einen komfortablen, effizienten und attraktiven Nahverkehr sind längst entwickelt. Es geht nur noch darum, sie auf die Straßen zu bringen.

Deshalb ist es auch kein Zufall, dass die ZNV ausgerechnet in Berlin und während einer Sitzungswoche des Deutschen Bundestages stattfindet: Für all das braucht es Milliarden. „Wir müssen jetzt einen Stein ins Rollen bringen“, sagt Christian Schaalo. „Und ähnlich wie beim Deutschlandticket, das wir als Branche allein nie geschafft hätten, brauchen wir die Unterstützung der Politik – insbesondere für den notwendigen Ausbau des Angebotes auf dem Land.“

Viel Zeit bleibt nicht. Bis 2030 soll sich die Zahl der Fahrgäste im ÖPNV bundesweit verdoppeln – so lautet jedenfalls das erklärte Ziel der Verkehrspolitik von Bund und Ländern. Ein System, das über Jahrzehnte finanziell ausgetrocknet wurde, soll in sieben Jahren hundert Prozent mehr Kunden gewinnen – ein Großteil soll dann mit On-Demand-Verkehren fahren, die derzeit zahlreich in der Republik erprobt werden

Damit das auch nur ansatzweise klappt, braucht es einen gewaltigen Ruck. Nicht irgendwann, sondern hier und jetzt. Vielleicht sind die vielen „Was wäre, wenn ...“-Diskussionen und die Lust auf Neues, die in diesen Spätsommertagen in Berlin zu spüren sind, ja die ersten Signale einer beginnenden Bewegung. ●



Ja, hier ist jeder richtig, den die Mobilität der Zukunft angeht. Wäre doch super, wenn auf der ZNV 2023 eine Bewegung ihren Anfang genommen hätte.



WO FÜHRT DAS HIN?

Wir könnten mobil und ökologisch sein – wenn uns Mobilität etwas wert ist.

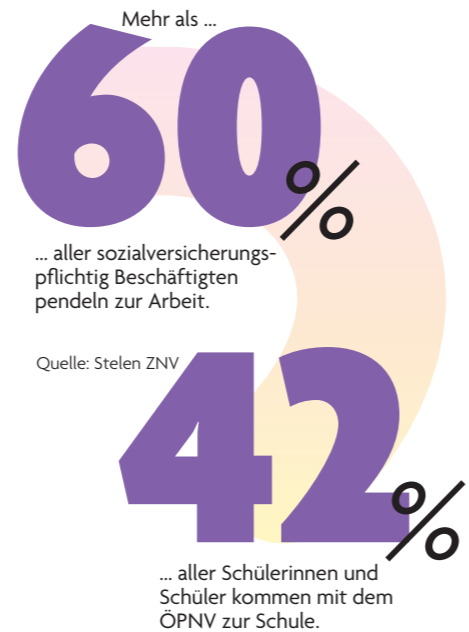
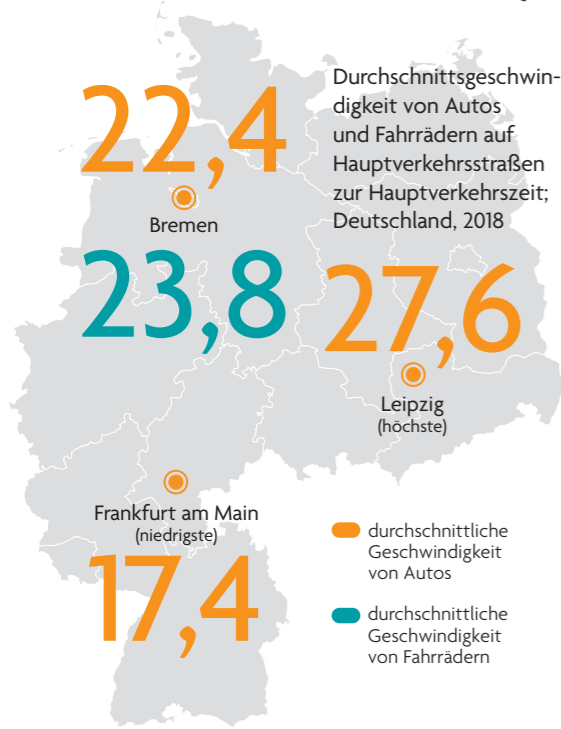
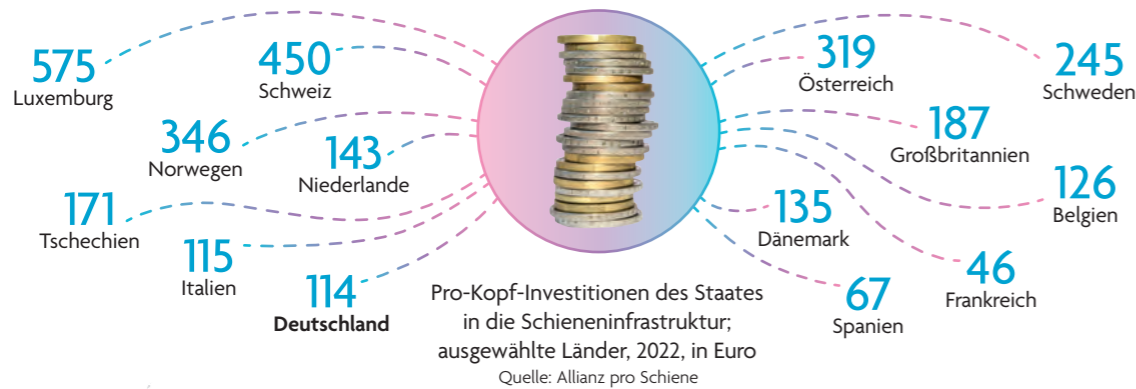


Foto: Adobe Stock

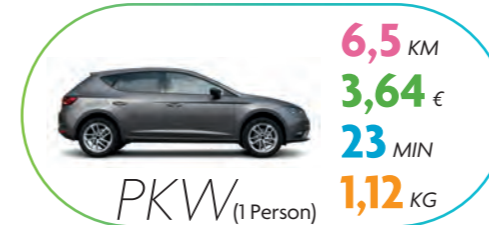
WER HAT WO DIE NASE VORN?

Reisezeiten, Kosten und CO₂-Ausstoß verschiedener Verkehrsmittel

Entfernung in km Kosten, in Euro Zeit, in Minuten bzw. Stunden CO₂-Ausstoß, in Kilogramm

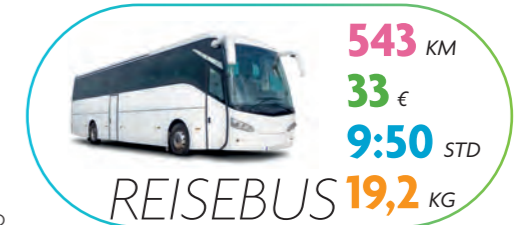
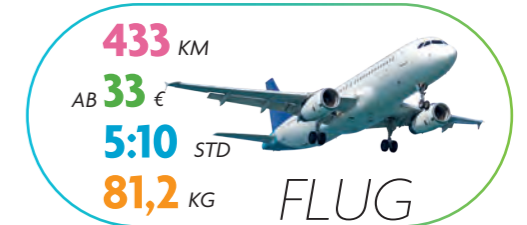
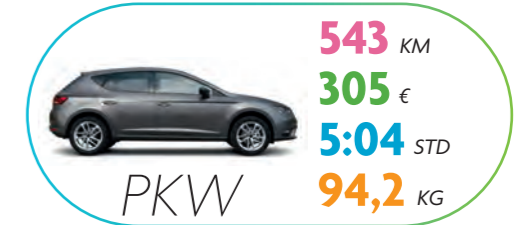
KURZSTRECKE

Berlin, Schlesisches Tor (Kreuzberg) – Humboldt-Universität (Unter den Linden/Mitte)



LANGSTRECKE

Berlin – Frankfurt am Main (jeweils Stadtzentrum)



Quelle: VCD

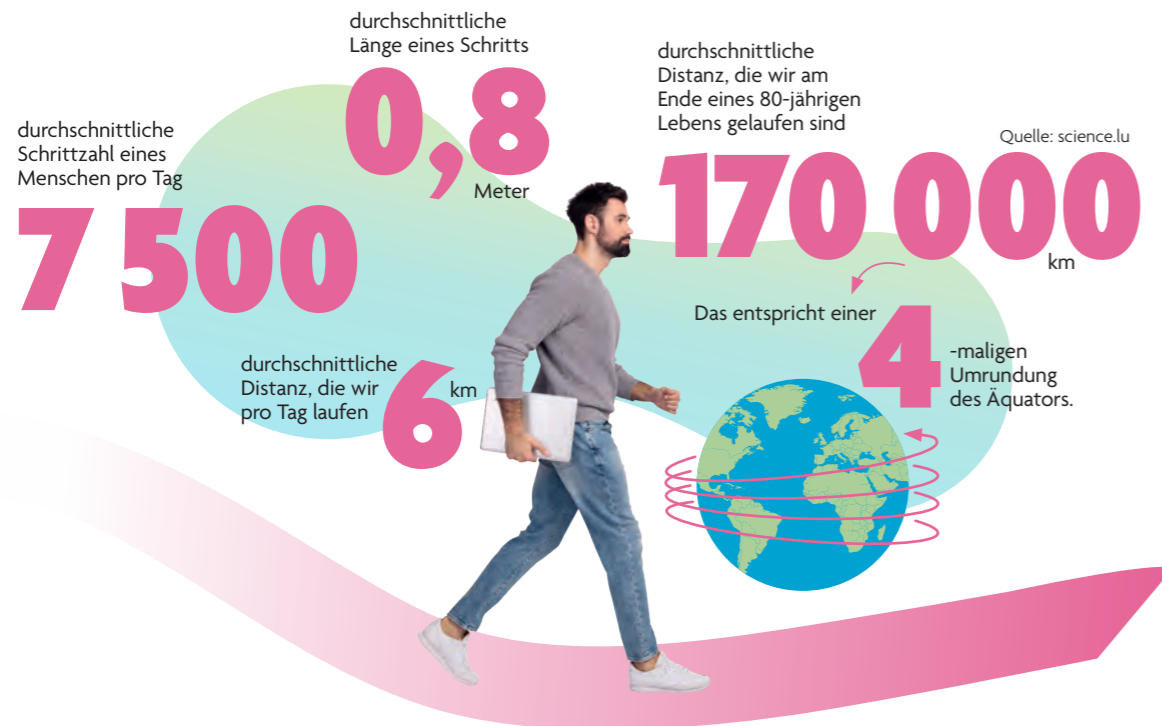
WIE KOMMEN WIR ZUR ARBEIT?

Anteil der Erwerbstätigen nach benutztem Verkehrsmittel für den Arbeitsweg, Deutschland, 2020, in Prozent



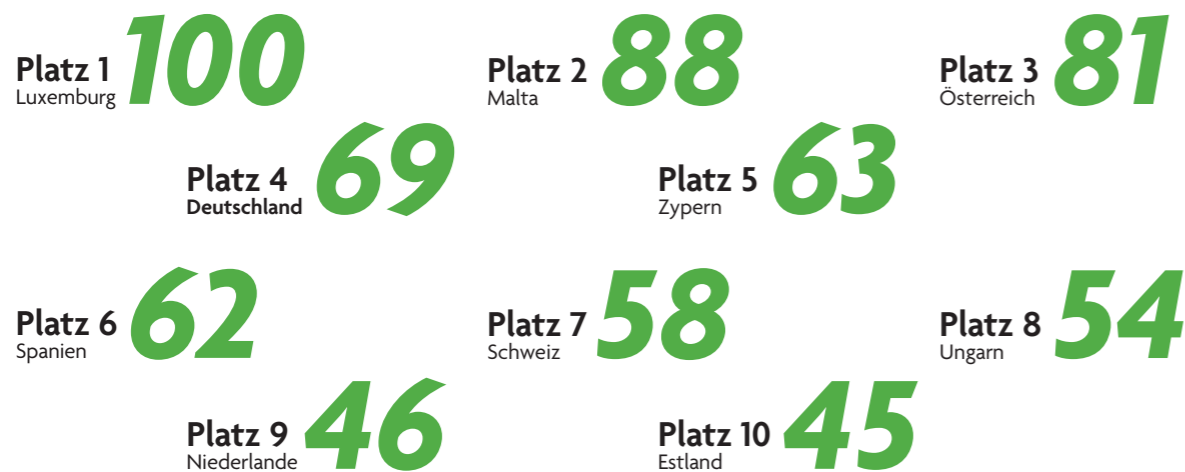
Quelle: Destatis

Foto: Adobe Stock



WER BELEGT BEIM THEMA KLIMATICKET IN EUROPA DIE ERSTEN PLÄTZE?

Klimaticket*-Ranking, Top-10 in Europa, 2023; maximal erreichbare Punktezahl = 100

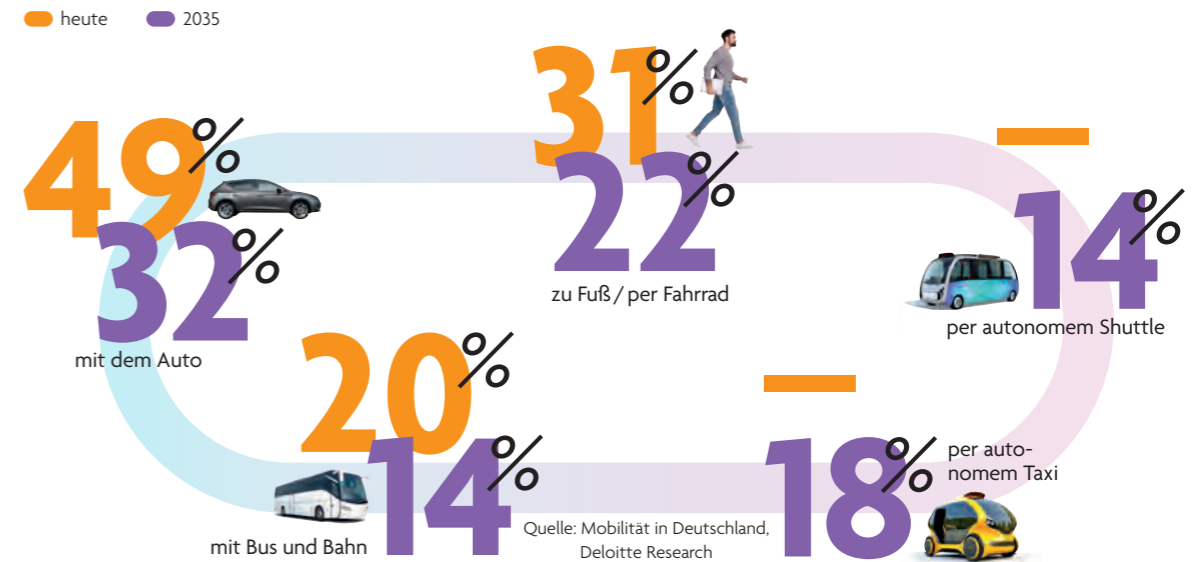


* Klimatickets werden hier definiert als erschwingliche Dauerkarten, mit denen man das gesamte ÖPNV-Netz eines Landes nutzen kann – ausgehend von der Idee, dass öffentliche Verkehrsmittel, die sich alle leisten können, es den Menschen ermöglichen, vom Pkw auf umweltverträglichere Mobilitätsformen umzusteigen. In die Bewertung flossen Kriterien wie die Einfachheit des Fahrausweis-Systems, der Ticket-Preis, die Umsatzsteuer sowie Ermäßigungen für sozial benachteiligte Gruppen ein.

Quelle: Greenpeace

WIE WERDEN WIR UNS 2035 IN DEUTSCHEN STÄDTEN BEWEGEN? (MODELLBERECHNUNG)

in Prozent



URBANE MOBILITÄT IN DEUTSCHEN STÄDTEN 2035

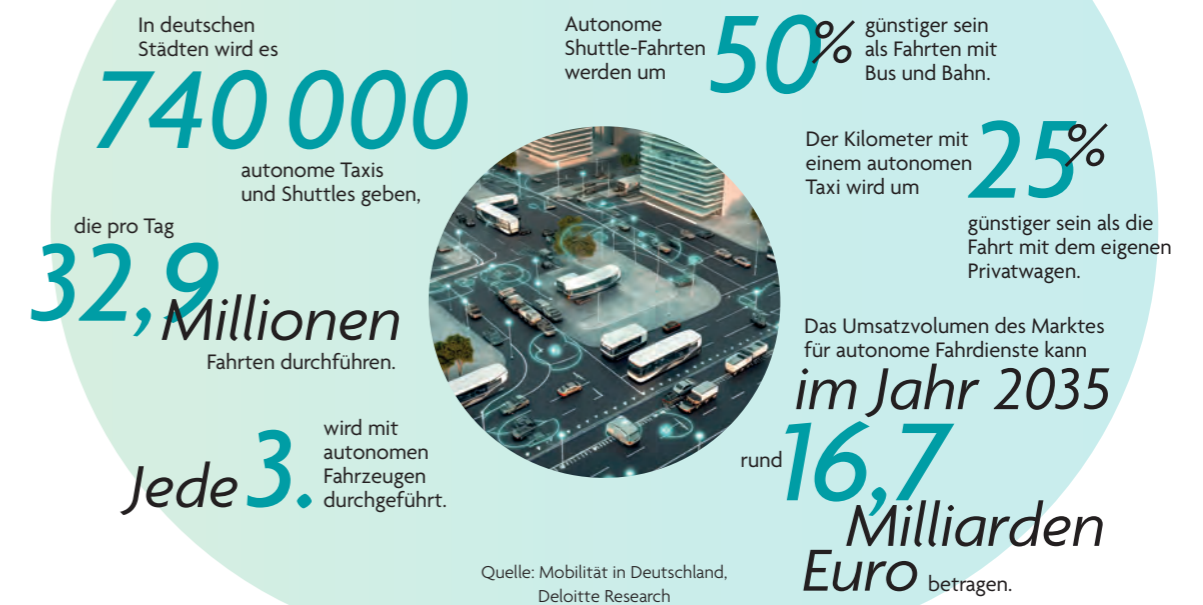


Foto: Adobe Stock

Foto: Adobe Stock

GUT GESAGT

Mit der Mobilität ist es wie mit dem Fußballnationalteam: Jeder hat eine Meinung. Was denken also Forschende, Verkehrsunternehmen und Fahrgäste? Ein Kanon der unterschiedlichen Stimmen.

Protokolle: Andreas Molitor

BEWEGUNG!

Vom Grundbedürfnis Mobilität

JAN SCHILLING

Vorstand Marketing der DB Regio AG

„Es macht mir Mut, dass im gesellschaftlichen Diskurs alle Zeichen auf ‚Wir brauchen mehr ÖPNV!‘ stehen. Und es ist wichtig und hilfreich, dass wir darüber streiten, wie wir diesen ÖPNV künftig gestalten wollen. Mobilität ist ein Grundbedürfnis aller Menschen – es geht um die Lebensqualität und Bedürfnisse jedes einzelnen. Die öffentliche Debatte braucht jedoch ein Signal der Gemeinsamkeit. Wir müssen konstruktiv nach vorne streiten, nicht destruktiv nach hinten. Denn die Aufgabe, die vor uns liegt, ist gigantisch.“

WIR BRAUCHEN FÜR DEN WANDEL EINE GESCHWINDIGKEIT, DIE WIR NOCH NIE HATTEN.

Wir müssen die Transformation des Verkehrssektors mit der vier- bis fünffachen Geschwindigkeit der Energiewende schaffen. Da müssen sich wirklich alle einbringen.“

ANDREAS HERRMAN

Professor am Institut für Mobilität, Universität St. Gallen

„Mobilität hat sich zu einem zentralen Wert in unserer Gesellschaft entwickelt. Vielleicht ist sie sogar Voraussetzung für ein faszinierendes, spannendes, attraktives und erfülltes Leben. Mobilität ist der Normalzustand, Stillstand ist die Ausnahme! Nahezu alles, was die Menschen früher an einem bestimmten Ort taten, erleben sie heute unterwegs: arbeiten, ihr Leben reflektieren, im Internet surfen, einkaufen, telefonieren, fernsehen, bei sich sein, ausruhen, womöglich sogar ein wenig wohnen, all das lässt sich überall erledigen.“

BIANCA KÖNECKE

Leiterin Produktmanagement DB Regio Straße

„ÖPNV ist das neue Vegan! Die Art, wie wir uns fortbewegen, entwickelt sich zum Lebensgefühl. Für mich ist es kein Verzicht, mit den Öffis in die Stadt zu fahren. Es ist eine sehr bewusste Entscheidung für Freiheit und Nachhaltigkeit, die sich richtig gut anfühlt, wenn ich in Bus und Bahn sitze.“

CHRISTOPH WOLFF

Ehemaliges Mitglied des Executive Committee, World Economic Forum

„Mobilität ist eine zivilisatorische Errungenschaft, die Voraussetzung der Urbanisierung schlechthin. Wie wir in Städten leben, ist damit verbunden, wie wir uns bewegen. Die Identität einer Stadt ist mit ihrem Transportsystem ikonisch verknüpft: die Black Cabs in London, die Tokyo-Metro, die Tuk Tuks in Bangkok und die Three-Wheelers in Mumbai, die Freeways von Los Angeles und Dallas. Mobilität ‚bildet‘ laut Mark Twain, sie bringt den Menschen zur ökonomischen Entfaltung und – zum Träumen.“

LASST UNS TRÄUMEN

Über Visionen und Wünsche

FRANK KLINGENHÖFER

Leiter des Ressorts Regio Straße im Vorstand DB Regio AG

„Es ist wichtig, dass wir Angebote für Mikromobilität und autonome Shuttles mit den bestehenden Verkehrssystemen verknüpfen und nicht einfach anflanschen. Es genügt nicht, Robotaxis oder Elektroroller irgendwo in Bahnhofsnähe abzustellen und darauf zu hoffen, dass die Leute das schon irgendwie nutzen werden. Auf der nächsten ‚Zukunft Nahverkehr‘ wollen wir Fahrgäste hören, die schon mit autonomen Fahrzeugen unterwegs waren.“

WIR MÜSSEN ENDLICH WEG VON DIESEN PAPPMACHÉ-VEHIKELN, WIR MÜSSEN HIN ZU ECHTEN FAHRZEUGEN.“

NARI KAHLE

Autorin und Head of Strategic Programs bei CARIAD (Volkswagen AG)

„Unsere Welt ist permanent in Bewegung. Schon immer wollten wir uns fortbewegen, unsere Welt erkunden.“

MOBILITÄT IST EIN MENSCHLICHES GRUNDBEDÜRFNIS, DIE VERANKERUNG UNSERER BEWEGUNGSFREIHEIT.

Es ist für uns so selbstverständlich, frei über unsere Mobilität verfügen zu können, dass wir Lebensplanungen, (Fern-)Beziehungen, unser Familienleben, unser Arbeits- und Freizeitmuster an der vorhandenen Mobilitätsinfrastruktur ausrichten.“

MILA-JOY ALONZO

Bundesjugendleiterin der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)

„Meine Vision für das Jahr 2050? Die Bahn hat sich zu einem Dienstleister auf Rädern entwickelt. Reisende können mit dem Ticket einen Besuch im Figaro-Express buchen, um sich während der Fahrt frisieren zu lassen. Berufspendler können nach der Arbeit beim Bahn-Yoga abschalten, und Geschäftsleute treffen sich zu Meetings im Zug, weil sich ihre Strecken ein Stück überschneiden. Dafür können sie vorab ein Talk-and-roll-Abteil buchen.“ >

JÖRG PUZICHA

Geschäftsführer der Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft mbH

„Wenn wir nicht wollen, dass am Ende in jedem autonomen Fahrzeug nur ein Mensch sitzt, müssen wir die autonomen Shuttles über den ÖPNV organisieren, und zwar über eine Buchungsplattform und einen Button einheitlich buchbar.“

MARTIN SCHMITZ

Geschäftsführer Technik beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen

„Wir müssen die letzte Meile vom Bahnhof oder von der Bushaltestelle bis zur Wohnung oder zum Büro optimieren. Aber das kostet viel Geld. Die Hoffnung ist, dass wir über autonome Fahrzeuge die Kosten der letzten Meile senken und mehr Leute zum Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel bewegen.“

SO NICHT!

Über Strukturen und Bürokratie

JAMIE TOWNSEND

Gründer der Autonomous & On-Demand-Beratung movinno

„WIR MÜSSEN JETZT RAUS AUS DEN PILOTPROJEKTEN UND REIN IN DEN SKALIERBAREN REGELBETRIEB.“

Bislang haben wir viele Einzelprojekte, die teure Fahrzeuge betreiben und viel Geld kosten. Und dann ist es jedes Mal das Gleiche: Das Pilotprojekt ist zu Ende, und es passiert nichts mehr.“

BÄRBEL BOY

Geschäftsführerin der Strategie- und Kommunikationsagentur Boy

„Der ÖPNV ist schon längst die bessere Alternative und nicht der Ersatz. Wenn wir aufhören würden, immer über das Auto zu reden und den Vergleich zum Auto zu ziehen, und stattdessen nur über die Großartigkeit des öffentlichen Verkehrsangebots redeten, wären wir einen riesigen Schritt weiter. Diese Kommunikation würde deutlich mehr wirken. Ich wünsche mir auch, dass sich bald einmal ein Unternehmen traut, zu sagen:

„ICH STEIGE AUS DEM THEMA PÜNKTLICHKEIT AUS, ICH FAHRE EINFACH.“

Warum reden wir immer über diesen kleinen Leistungsmangel, den ein öffentlicher Nahverkehr natürlich hat, weil er immer darauf warten muss, dass sehr viele Menschen ein- und aussteigen? Wir müssen über den Nutzen des ÖPNV sprechen. Die Mobilitätswende wird auch über die Kommunikation darüber entschieden.“

DORETTE NIEMANN

Nahverkehr-Fahrgast aus dem Kreis Lüchow-Dannenberg

„Busse fahren bei uns so gut wie gar nicht. Es gibt eine kleine Bahnlinie von Lüchow nach Dannenberg. Unsere Station, die mitten im Wald liegt und gut genutzt wird, soll jetzt geschlossen werden. Seit einem Jahr ist die Strecke sowieso schon wegen Bauarbeiten gesperrt. Wenn die Bahn die Station schließt, haben wir kaum noch eine Möglichkeit, ohne Auto irgendwo hinzukommen. Die nächste Bushaltestelle ist neun Kilometer entfernt, die nächsten Bahnhöfe 45 und 70 Kilometer.“

ANNA-THERESA KORBUTT

Geschäftsführerin beim Hamburger Verkehrsverbund (HVV)

„Wenn wir im ÖPNV etwas verändern wollen, müssen wir mutig sein und Dinge tun, die es vielleicht noch nie gegeben hat. Wir müssen alles hinterfragen. Aber nicht die Mitarbeiter, sondern das System, das in den vergangenen 30, 40 Jahren funktioniert hat. (...) Ein Beispiel: Wir haben in Deutschland einen Flickenteppich mit 70 oder 90 oder 120 Verkehrsverbänden und unglaublich vielen Tarifgrenzen, ganz genau weiß es keiner. Jeder verfolgt seine eigenen Lösungen. Das macht das Leben unserer Kunden nicht einfacher.“

DAVON MEHR, BITTE

Von guten Ideen und Denkanstößen

VIKTORIA BRANDENBURG

Geschäftsführerin des Kölner Designstudios „Die Informationsdesigner“

„WIR MÜSSEN DEN ÖPNV GENAUSO LIEBEN WIE UNSER EIGENES AUTO.“

Aber das ist ein weiter Weg. Ich habe noch nie jemanden sagen hören: ‚Ich fahr‘ supergern ÖPNV, die Fahrzeuge sind sauber, ich fühl‘ mich so wohl.“

FRANK SCHUSTER

Vorstandsvorsitzender der Designagentur Tricon AG

„Ein enormes Innovationshemmnis bei der Entwicklung neuer Bahnen und Busse, über das nur leider kaum jemand spricht, sind die öffentlichen Ausschreibungen.“

MEHR ALS 90 PROZENT DER AUFTRÄGE WERDEN AUSSCHLISSLICH NACH DEM PREIS VERGEBEN.

Der billigste Anbieter kriegt den Auftrag. Das führt dazu, dass sämtliche Anbieter lediglich das in der Ausschreibung geforderte Minimum mit der maximalen Sitzplatzzahl anbieten – weil sie die Billigsten sein wollen. Wie gut die Verarbeitung ist, wie bequem es sich sitzt oder welchen sonstigen Nutzen der Fahrgast hat, spielt so gut wie keine Rolle mehr. Die Innovation kommt gar nicht erst zum Tragen, weil niemand sie anbietet.“

BENJAMIN PFEIFER

CCO des On-Demand-Anbieters ioki GmbH

„Es braucht den großen Willen in der Branche, mehr zu digitalisieren – und auch Geld dafür auszugeben. Wir sind nach wie vor eine sehr angebotszentrierte Branche. Wir stellen eine Menge ins Regal, wir schauen aber noch zu wenig hin, wie dieses Angebot genutzt wird. Als On-Demand-Anbieter haben wir da einen Vorteil, weil wir aus der Bedarfswelt kommen. Wir sammeln massiv Daten und schauen nicht im Fahrplanmodus, sondern Tag für Tag, wie unser Angebot genutzt wird und wie wir es besser machen können, damit wir mehr Menschen für den ÖPNV begeistern.“

MARIO THEIS

Leiter Markt und Innovation, DB Regio AG

„Die Mobilität der Zukunft ist in höchstem Maße physisch und digital vernetzt. Nur so steigen die Menschen bei der Verkehrswende auch ein! Eine solche „integrierte Mobilität“ ist keine Zukunftsmusik – das können wir schon heute mit Bus und Bahn auf die Beine stellen. Wichtig ist dabei, dass wir größer denken – statt hier und da einzelne Angebote isoliert auszuweiten, braucht es Modellregionen wie SMILE24 in der Schlei-Region, in denen wir das Angebot verkehrsmittelübergreifend optimieren und vernetzen.“

OLIVER TERHAAG

Vorstand Regio Schiene, DB Regio AG

„Das Deutschlandticket ist ein Verkaufsschlager und steigert die Auslastung in den Zügen, teils bis zum Anschlag. Wie gelingt die Verkehrswende trotz limitierter Ressourcen, wie bewältigen wir das erfreuliche Fahrgastwachstum? Das System Bahn muss mitwachsen können, und die Digitalisierung des Bahnbetriebs ist dabei ein wichtiger Baustein. Dafür brauchen wir hohe Geschwindigkeit und eine ausreichende finanzielle Ausstattung.“

HAKAN BUGRA

Busfahrer bei der RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, auf der ZNV ausgezeichnet

„Die Wahl zum Lieblingsbusfahrer ist eine tolle Anerkennung für mich und meine Kollegen. Wir wollen den Menschen, denen wir täglich Mobilität ermöglichen, ein Lächeln in das Gesicht zaubern.“

FRANK NIGGEMEIER-OLIVA

Geschäftsführer bei BSM, Bahnen der Stadt Monheim

„Seit 2020 ist bei uns in Monheim der ÖPNV für alle Bewohner gratis. Das hat uns enorme Steigerungsraten gebracht und für mehr soziale Gerechtigkeit gesorgt. Auch Menschen mit wenig Geld können den ÖPNV nutzen – nach dem Motto: ‚Da kommt ein Bus, da steig‘ ich ein.‘ Ich würde mir aber wünschen, dass unsere Beschäftigten, die täglich den Job auf der Straße machen und nicht das große Geld verdienen, dafür auch anständig behandelt werden.“

HARALD WELZER

Soziologe, Sozialpsychologe und Publizist

„Es ist eine idiotische Annahme, dass man Menschen negativ von Dingen überzeugen könnte.“

**MENSCHEN WOLLEN
VERÄNDERUNG, WENN
DAS, WOHN SIE SICH
VERÄNDERN, ZU ETWAS
BESSEREM FÜHRT.**

Mein Lieblingsbeispiel ist die Stadt. Ein Kind, das lernt zu laufen, bekommt als Erstes gesagt, dass es nicht laufen darf, weil es plattgefahren wird, wenn es einfach so rumläuft. Deshalb müssen sie Warnwesten tragen und Helme. Die Welt, in die sie hineinwachsen, wird definiert als eine gefährliche Welt. Aber warum ist diese Welt gefährlich? Weil überall Autos rumfahren und unsere komplette städtische Infrastruktur nach den Bedürfnissen der Autos und der Autofahrer gebaut und strukturiert ist. Nun stellen wir uns mal vor, wir hätten andere, komfortable Mittel für Mobilität, oder wir bräuchten insgesamt weniger Mobilität. Dann öffnen sich doch sofort Räume, die wahnsinnig gewinnend sind. Ich bräuchte nicht mehr das Kind ständig an der Leine zu halten. Dann kriege ich eine positive Perspektive: ‚Wie schön könnte der Lebensraum für mich sein?‘ ●

brandeins

