

## Die Zukunft der städtischen Mobilität

Busse sind immer noch das Rückgrat des deutschen ÖPNV, auf sie entfällt der Großteil des gesamten ÖPNV-Platzangebotes und der Fahrgastbeförderung. Neben den Herausforderungen des Busses als Verkehrsmittel (alternative Antriebstechnologien, Fahrerloses Fahren, „Multimodale Visionen“...) offenbaren unsere Analysen in vielen ÖPNV-Projekten immer wieder zwei Probleme, die dabei nicht vergessen werden sollten: Sinkende Auslastungen und sinkende Reisegeschwindigkeiten!

Sinkende Auslastungen sind nicht nur ein ökonomisches, sondern vor allem ein ökologisches Problem, weil sie erheblich zur Klimabelastung beitragen. Bei sachgerechter Vergleichsbetrachtung gelangt der ÖPNV teilweise sogar schon an den „ökologischen Break Even“ mit dem MIV. Auch der Trend zu immer größeren Fahrzeugkapazitäten und einer starken HVZ-Fokussierung der Flottenstrukturen verstärkt diese Entwicklung.

Vielorts sind auch sinkende Reisegeschwindigkeiten der Busse zu verzeichnen sowie zunehmende Reisezeitennachteile gegenüber dem MIV und damit eine gleichzeitige Verschlechterung eines zentralen Produktivitäts- und Qualitätsparameters des ÖPNV. Alle Akteure der Busbranche müssen sich daher neben den digitalen, technischen und qualitativen Herausforderungen ganz besonders um diese beiden altbekannten Kernprobleme kümmern. Dafür stehen neben bewährten Instrumenten heute auch neue Tools und Instrumentarien zur Verfügung (z. B. „Smart Capacity Management“, konsequentere Integration multimodaler Angebotsteile, Nutzung digitaler Planungs- und Steuerungsmöglichkeiten in Verkehrsplanung, Disposition und Vertrieb), die es sinnvoll in ganzheitliche Strategien einzubinden gilt.

Gerade die Steigerung der Auslastungsgrade muss eine zentrale Aufgabe werden, denn auch rein elektromobile und in ferner Zukunft auch einmal fahrerlos fahrende Elektrobusse sind nur dann klimafreundlich, wenn sie auch effizient ausgelastet werden. Dazu sind gegenüber dem MIV attraktive Reisegeschwindigkeiten sowie intelligente, differenzierte und stärker bedarfsbezogene Angebote wesentliche Voraussetzungen.

Zur Bewältigung dieser Herausforderungen sind die Verkehrsunternehmen auf die enge Zusammenarbeit mit der Politik angewiesen, die den ÖPNV vor allem in den Zielkonflikten mit anderen Interessengruppen (Radfahrer, Taxi, MIV, ...) konsequent unterstützen muss, um die mobile Zukunft in den Städten mit Bussen und nicht gegen sie zu realisieren!



**Dr. Knut Petersen**  
Partner BSL Transportation  
Consultants GmbH  
& Co. KG



Prof. Dr. Fritz Busch  
Technische Universität  
München, Lehrstuhl  
für Verkehrstechnik



José-Luis Castrillo  
Vorstand Verkehrs-  
verbund Rhein-  
Ruhr AöR



Jürgen Fenske  
Vorsitzender des  
Vorstandes, Kölner  
Verkehrs-Betriebe AG;  
Präsident des VDV



Michael Fohrer  
Vorsitzender der  
Geschäftsführung  
Bombardier  
Transportation GmbH



Dr. Jürgen Greschner  
Vorstand init AG und  
Geschäftsführer INIT  
GmbH



Dr. Michael Holzapfel  
Leiter Geschäftsbe-  
reich Rail – Industrie  
Europa  
Schaeffler Technolo-  
gies AG & Co. KG



Dr. Ute Jasper  
Rechtsanwältin  
Partnerin Sozietät  
Heuking Kühn  
Lüer Wojtek



Christiane Leonard  
Hauptgeschäftsführerin,  
Bundesverband  
Deutscher Omnibus-  
unternehmer e.V.



Dr. Alexander Pischon  
Vorsitzender der  
Geschäftsführung der  
Albtal Verkehrs  
Gesellschaft mbH



Dipl.-Ing.  
Volker Schenk  
Mitglied des Vorstands,  
Vossloh AG; Präsident  
des VDB



Martin Schmitz  
VDV-Geschäftsführer  
Technik



Dipl.-Ing. Ulrich Sieg,  
Technischer Vorstand  
Hamburger Hochbahn i.R.  
ÖPNV-Beratung



Prof. Dr.-Ing.  
Carsten Sommer  
Universität Kassel,  
Leiter Fachgebiet  
Verkehrsplanung und  
-systeme



Dipl.-Ing.  
Volker Sparmann  
Vorsitzender des  
Vorstandes, HOLM e.V.



Axel Stokinger  
Geschäftsleiter  
Vertriebsorganisation  
Deutschland,  
EvoBus GmbH