

## Transkript der Audiodatei

### Nächster Halt: Entwicklung von ÖPNV-Konzepten

#### **Intro:**

Hallo und herzlich willkommen zum Podcast der VDV-Akademie. Der Podcast rund um Weiterbildung und Lernen in der Mobilitätsbranche.

#### **Catharina Goj:**

Nächster Halt: Entwicklung von ÖPNV-Konzepten. Hallo und herzlich willkommen zu dieser Podcastfolge.

Mein Name ist Catharina Goj und zu Gast habe ich heute Jan Schwarzenberger und Felix Friedrich von VerkehrsConsult Dresden-Berlin. Sie arbeiten in den Bereichen Innovative Verkehrssysteme und Verkehrsplanung und Wirtschaft, die bei der Entwicklung zukunftsorientierter ÖPNV-Konzepte eng verzahnt sind. Denn es geht nicht nur darum, neue Konzepte für den öffentlichen Verkehr in den Städten zu entwickeln, sondern sie auch zukunftsfähig zu machen, indem beispielsweise alternative Antriebe und die dafür notwendige Infrastruktur mitgedacht werden.

Schön, dass ihr da seid.

#### **Felix Friedrich:**

Hallo, wir freuen uns.

#### **Jan Schwarzenberger:**

Ja, hallo. Ich freu mich auch.

#### **Catharina Goj:**

Zunächst einmal in drei kurzen Sätzen. Was ist VerkehrsConsult Dresden-Berlin und was macht ihr da in euren jeweiligen Abteilungen?

#### **Felix Friedrich:**

Die Verkehrskonzept in Berlin ist im Prinzip ein Ingenieurbüro, also ein Consulting-Dienstleister aus dem mittelständischen Bereich und wir beschäftigen uns im Großen und Ganzen mit allen Themen rund um den Kosmos ÖPNV.



Wir haben Standorte in Dresden, Leipzig, Berlin und Magdeburg und versuchen möglichst eben breite Themengebiete rund um ÖPNV abzudecken. Und dazu haben wir insgesamt sechs Teams. Zwei wurden jetzt schon genannt Verkehrsplanung und Wirtschaft und die innovativen Verkehrssysteme. Und dann beschäftigen wir uns aber auch noch mit der Fahrzeugtechnik, mit der Verkehrstechnik, mit der Infrastruktur, Planung und wir haben einen Bereich Werkstattplanung. Da wir das alles so unter einem Dach haben, hoffen wir, dass wir unseren Kunden auch immer ein möglichst effizientes Angebot machen können und hier auf gute Lösungen für die Zukunft kommen.

Ich selber bin im Team Verkehrsplanung und Wirtschaft und da bearbeiten wir so Themen wie integrierte Mobilitätskonzepte. Wir machen ÖPNV-Analysen und Angebotskonzepte. Also wenn man es herunterbricht, Fahrpläne und Liniennetze, aber auch Machbarkeitsstudien. Ein großer Teil unserer Arbeit sind Verkehrsmodellierungen und natürlich nicht zu vergessen die Wirtschaftlichkeit-Untersuchungen dazu.

#### **Jan Schwarzenberger:**

Und ich im Team Innovative Verkehrssysteme. Da beschäftigen wir uns mit der Begleitung von Verkehrsbetrieben

bei der Umstellung auf alternative Antriebe. Das fängt ganz am Anfang an mit der ersten Idee über eine Machbarkeitsstudie. Welche Konzepte können umgesetzt werden?

Batteriebus, Gelegenheitslader, Depotlader? Kommt vielleicht ein Wasserstoffbrennstoffzellen-Bus in die Überlegung mit hinein? Was sind da die fürs und widers? Dann bewerten wir diese Ansätze, dann erstellen wir dann das beste Konzept. Das beinhaltet dann sozusagen die Ladeinfrastruktur oder eine Wasserstofftankstelle. Notwendige andere Maßnahmen, die dann auf dem Betriebshof stattfinden müssen, wie Werkstattausbau und -umbau und dergleichen. Und dann im Weiteren begleiten wir die Verkehrsbetriebe dann auch bei der Umsetzung.

Also wenn tatsächlich dann die Baumenschen herkommen und die Ladeinfrastruktur aufbauen.

**Catharina Goj:**

Um das alles jetzt besser zu verstehen und sich das vielleicht auch besser vorzustellen, haben wir uns überlegt, für diese Podcastfolge das Ganze einmal an einem Beispiel durchzuspielen.

Ihr beschäftigt euch ja jetzt nicht nur mit Metropolregionen, die haben nämlich in der Regel ein ganz gutes ausgebautes ÖPNV-Netz und auch ein Konzept. Wir möchten heute einen besonderen Blick auf die mittelgroßen und die kleinen Städte werfen. Meine erste Frage dazu lautet:

Wie entwickelt man ein zukunftsorientiertes Konzept für eine Stadt mit etwa, sagen wir, 30.000 Einwohner\*innen?

**Felix Friedrich:**

Ja, das unterscheidet sich jetzt vom harten Vorgehen erstmal gar nicht so viel von der Entwicklung eines Konzeptes in der Metropole.

Das sind ja eigentlich doch so vorbildhafte Vorgehensweisen, die man da dort anwendet. Da gibt es auch Regelwerke, die solche Dinge vorgeben, die da Hinweise zu abgeben. Und danach richtet man sich natürlich.

Aber es gibt gerade in kleinen Städten oder mittelgroßen Städten natürlich auch Besonderheiten, die einfach zu beachten sind. Und da würde ich auch ein paar Worte jetzt zu verlieren.

Man startet im Prinzip doch mit einer relativ tiefgreifenden Analysephase. Das heißt man guckt sich erst mal an, was ist überhaupt da, was wird vorgehalten? Das fängt einmal damit an, dass man sich Rahmendokumente anschaut. Die werden mittlerweile auch in kleineren Gebieten verfasst. Man schaut sich an, wie sind die Verkehrsverhältnisse vor Ort.

Also die ganz harten Fakten, Linienlänge, Fahrzeiten, Taktichten, Erschließungsauswirkungen, Bedienwirkungen.

Solche Dinge werden bei der Analyse von solchen ÖPNV-Themen immer mit angeschaut. Was aber bei kleinen Städten der Vorteil ist, ist, dass man das Gesamtkonzept, die Komplexität des Ortes relativ schnell auch selber erfassen kann. Einfach die Größe von einer Metropole macht es nicht möglich, dass man das vor Ort persönlich, in jeder Nuance, in jeder Tiefe machen kann. Und das ist der ganz große Vorteil bei kleineren und mittelgroßen Städten. Man kann dort relativ flott hinfahren und mit einem vertretbaren Aufwand sich das fürs eigene Erleben erschließen. Und das bringt dann natürlich einen ganz großen Mehrwert auch für die späteren Punkte in das Ganze hinein.

Auf der anderen Seite ist es so, dass natürlich auch die Stadtgesellschaft sich sehr gut auskennt mit ihrer Stadt. Auch die kennen natürlich die Komplexität und das bringt eben die Notwendigkeit mit sich, dass man sich da auch intensiv einfach mit beschäftigen muss, was Stakeholder vor Ort da zu diesem Prozess beitragen wollen. Also

das wäre so dieser Punkt Analyse. Und dann ist es eigentlich immer ganz wichtig, dass man sich natürlich Ziele setzt, wohin wollen wir uns entwickeln? Und da muss man schon versuchen, in die richtige Richtung zu steuern, weil aufbauend auf Analyse und Ziele werden am Ende Maßnahmen festgelegt. Bestimmte Konzepte dann quasi zusammengeschnürt. Darum finde ich bis zu meinem persönlichen Erleben muss man auch immer versuchen, gerade in kleineren Städten, die die Bürger ein bisschen einzufangen, weil die natürlich sehen, was in großen Städten gemacht wird, was dort für Standards vorherrschen, was dort vielleicht auch schon für Modellprojekte durchgeführt werden. Und das muss man natürlich alles irgendwie auch auf den Raum runterbrechen, in dem man sich dann selber befindet und das ist immer schön, so was zu übertragen. Aber es soll natürlich auch am Ende passend für die Region sein.

Das ist das oberste Credo, wenn man Ziele errichtet. Es soll für den Ort, für die Anforderungen vor Ort einfach passend sein. Und aus dem Ganzen werden dann am Ende eben Maßnahmen abgeleitet, die entsprechend den Zielen und der Analyse und mit denen möchten wir dann das ÖPNV-Angebot möglichst verbessern mit unserem Konzept.

Falls man vielleicht noch dazu sagen kann, bei der Maßnahmen-Erarbeitung ist, dass die Finanzkraft gerade in kleinen Städten nicht immer ganz so hoch ist wie im Vergleich z. B. in der Metropole. Die stehen da auch noch auf ganz anderen Füßen. Die haben eine wesentlich bessere finanzielle Ausstattung häufig. Es ist nicht immer so, es gibt natürlich Ausnahmen, aber man muss lernen, mit diesen finanziellen Mitteln, die dort vorhanden sind, umzugehen und dort das Beste rauszuholen.

Darum schaut man bei kleinen und mittelgroßen Städten auch wirklich gerne mal, was gibt es vielleicht für Förderprogramme, auch z. B. für den ländlichen Raum, sind die anwendbar? Das

kann sehr helfen und ich habe es erlebt, das bringt manchmal auch vielleicht den entscheidenden Impuls, wenn man da mal in Förderprogrammen kramt, ein bisschen, dass man da doch noch in eine andere Richtung denkt und dann sagt, ja, das wäre es doch eigentlich für diesen Raum.

**Catharina Goj:**

Jetzt hast du gerade schon super viele Kriterien genannt, die dafür ausschlaggebend sind. Ich kann mir auch vorstellen, dass man kleine und mittelgroße Städte dafür nutzen kann vielleicht auch einfach mal, um neue Sachen auszuprobieren, um sie nicht direkt in der gesamten Fläche ausprobieren zu müssen von so einer Großstadt.

Ich würde jetzt direkt zur nächsten Frage springen. Wie wird beurteilt, welche Antriebe beispielsweise für Fahrzeuge eingesetzt werden? Das ist ja dann so dein Gebiet, Jan.

**Jan Schwarzenberger:**

Ja, richtig, das ist mein Gebiet. Und da gibt es erst mal den Ansatz, dass man sich anguckt, welche Systeme gerade jetzt, ich sage mal im Omnibus-Bereich, welche gibt es da überhaupt, welche alternative Antriebe? Und das ist zunächst erst mal der Batteriebus, den kann ich als Gelegenheitslader einsetzen. Das heißt, der lädt auch an der Endstelle oder ich kann ihn als Depotlader einsetzen.

Das heißt, er lädt eigentlich nur auf dem Betriebshof, entweder vorwiegend in der Nacht oder auch am Tag, vielleicht mal bei einer, ich sage mal, Pause oder sowas.

Und als zwei zweites großes System gibt es den Wasserstoffbrennstoffzellen-Bus, der auch im Prinzip elektrisch ist, aber neben einer kleinen Batterie dann noch ein Wasserstofftank dabei hat. Und eine Brennstoffzelle, die dann sozusagen die chemische Energie des Wasserstoffs in elektrische Energie umwandelt und die wir dann zum Fahren des Busses und zum

Betreiben der Nebenverbraucher Heizung und so weiter nutzen können.

Das sind sozusagen die großen Systeme, die man eigentlich immer untersuchen möchte und dann kann man halt gucken, welche Reichweite hat der Batteriebus, welche Reichweite hat der Wasserstoffbus? Welche Reichweiten müssen denn eigentlich auch vor Ort erreicht werden?

Und da ist es halt so, dass im ländlichen Raum durch die etwas geringere Besiedlungsdichte, das, was die Fahrzeuge an einem Tag zurücklegen müssen, auch durchaus höher sind. Und dass man das vielleicht mit einem Batteriebus so erst mal nicht schafft, ohne zwischen zu laden. Und da könnte dann beispielsweise auch der Brennstoffzellenbus vielleicht einen kleinen Vorteil haben. Da muss man natürlich aber auch darauf schauen, welche Effizienz das System so im Gesamten hat.

Das fängt ja sozusagen von der Stromproduktion an, geht über beim Wasserstoffbus über die Wasserstoff-Produktion weiter und dann der Antriebsstrang, der ist ja eigentlich sehr ähnlich.

Im Bus selber, also Elektromotoren auf und Wasserstoffbus habe ich dann natürlich auch noch die Brennstoffzelle, so dass man hier schon von vornherein sagen kann effizient ist natürlich, dass der Batteriebus, da ist er schon besser als der Wasserstoff Bus, weil man sozusagen bei Wasserstoff so viele Umwandlungsprozesse haben.

Ein weiterer Punkt wäre die Energieversorgung vor Ort. Wo könnte ich eigentlich mein Bus nachladen im Falle des Batteriebusses? Oder wo habe ich auch genug Leistung, um vielleicht Wasserstoff selber herzustellen? Wenn jetzt die Liefersituation schlecht ist, dass man den Wasserstoff vielleicht sogar selber herstellen kann. Das braucht aber auch immer nur eine Menge Leistung. Kann ich das im Betriebshof machen oder kann ich vielleicht auch an Endpunkten laden? Aber

da brauche ich auch Leistung und das ist, ich sage mal so, in etwas abgelegeneren Endpunkten vielleicht gar nicht mal so einfach, da so viel Energie und Leistung hinzubekommen.

Und dann kann man noch drauf schauen, welche örtlichen Randbedingungen es eigentlich gibt. Welche Topografie herrscht vor? Gibt es viel bergauf, geht es viel bergab, was sich natürlich auch auf den Energieverbrauch auswirkt und somit auch auf die Reichweite. Da gibt es auch noch andere betriebliche Rahmenbedingungen, beispielsweise: Wie sind die Pausenzeiten? Kann z. B. eine Pausenzeit vielleicht zum Nachladen genutzt werden auf dem Betriebshof oder an der Endstelle oder zum Nachtanken. Und was auch noch eine große Rolle spielt, ist das Angebotskonzept. Und zwar bietet sich für so einen Batteriebus, der nachladen muss, bietet sich es immer an auch Zeiten zu nutzen, wo gerade das Angebot etwas geringer ist, wie beispielsweise in der Mittagszeit, dass man dort wieder zum Betriebshof zurückfährt und dort einfach nachladen kann.

#### **Catharina Goj:**

Vielleicht kannst du noch mal ganz kurz sagen, was so die Vorteile sind vom Laden auf der Strecke oder in diesem Kurzpausen, vielleicht so Schnelllader-System und vom Betriebshofladen oder Depotladung?

#### **Jan Schwarzenberger:**

Ja, also beim Laden an der Strecke ist der große Vorteil, dass das Fahrzeug im Prinzip mit der Wendezeit, die eigentlich eh immer vorhanden ist, sei es für Verspätungsausgleich, damit das Fahrpersonal vielleicht mal auf Toilette gehen kann oder eine kurze Pause machen kann, dass man diese Zeit, die da ist, auch einfach direkt nutzen kann. Und der Vorteil beim Laden auf dem Depot ist sozusagen, dass man die Nachteile, die man beim Laden auf der Strecke hat, und zwar, dass man erst mal geeignete Standorte finden muss, dass die Planungszeit dafür durchaus aufwendig sein kann, wenn man an vielen

verschiedenen Punkten im Streckengebiet Planungen vornehmen muss, dass man das alles konzentriert auf den Betriebshof und dort Ladeinfrastruktur aufbaut.

**Catharina Goj:**

Ein wichtiger Punkt bei der Erstellung der Konzepte sind ja auch die Fahrgäste. Du hast es gerade schon gesagt, Felix, dass ihr auch die Stakeholder mit einbezieht, dass die Bürgerinnen und Bürger in den Städten ihre Stadt meist sehr gut kennen und auch wissen, was sie wollen. Stichwort auch: Machbarkeitsstudie. Wie werden da die potenziellen Fahrgäste oder auch schon die aktuellen Fahrgäste mit einbezogen?

**Felix Friedrich:**

Das ist ein ganz spannendes Thema, weil das natürlich auch immer mehr auf Nachfrage stößt. Also die Leute wollen auch mitgestalten bei den Themen rund um den ÖPNV, weil sie natürlich sehen, das gewinnt gesellschaftlich immer mehr an Bedeutung. Von daher sehe ich eigentlich grundsätzlich immer zwei Möglichkeiten, Leute einzubeziehen.

Das kann ich einmal über ein relativ flaches Informieren machen und das geht übers Mitarbeiten lassen.

Und das Informieren, das fängt an bei der Präsentation von fertigen Konzepten. Also da gibt es dann z. B. Bürgerveranstaltungen und da wird man gehört und stellt einfach mal vor, was man da erarbeitet hat. Oder es ist eben am Ende einer bestimmten Beteiligungsphase, also dass man vorher schon mal eine Phase der Mitarbeit hatte und dann nachgelagert eben seine aufbereiteten Ergebnisse noch mal vorstellt. Das ist quasi so die Möglichkeit, um zumindest den Leuten zu zeigen, was kommt auf euch zu.

Viel spannender ist natürlich das Mitarbeiten lassen. Wir haben da jetzt schon relativ erfolgreich mit vielen Projekten so gemacht. Das kann man z. B. machen über Workshops. Da hat man einen relativ offenen Teilnehmerkreis, man lädt quasi die Stadtgesellschaft ein: Kommt her, schaut

euch an, was wir erarbeitet haben und gibt bitte auch Rückmeldungen dazu. Habt ihr vielleicht noch zusätzliche Ideen? Oft stößt man einfach auf ganz kleine Unwägbarkeiten, an die man so gar nicht gedacht hätte. Also es ist nicht nur ein Selbstzweck, der dort erfüllt ist, dass die Bürger beteiligt werden, sondern es ist natürlich auch etwas sehr Hilfreiches für uns als Ingenieure und Planer und das hilft sehr weiter.

Eine andere Möglichkeit sind z. B. Runde Tische, da holt man eher so Delegierte aus Gesellschaft und Politik zusammen. Das hat den Vorteil, dass man das eben auch zu wiederkehrenden Zeitpunkten machen kann und quasi so eine Art Fortschritt miteinander vergleichen kann. Das ist auch etwas, was sehr spannend sein kann. Aber da müssen die Leute, die da teilnehmen, natürlich auch durchhalten. Nicht nur wir, sondern auch die.

Was mittlerweile immer weiter im Kommen ist bzw. auch schon sehr etabliert ist. In vielen Betrieben, in vielen Städten sind sogenannte Fahrgastbeiräte, die sind auf einer anderen institutionellen Ebene entweder bei der Stadtverwaltung oder beim Verkehrsbetrieb angesiedelt und geben quasi kontinuierlich ihre Hinweise zur Entwicklung des ÖPNV. Und die werden natürlich auch gerne dann bei der Entwicklung von ÖPNV-Konzept einbezogen.

Was wir persönlich sehr gerne verwenden und wo die Verkehrsbetriebe auch immer bereitwillig was rausgeben. Das sind Eingaben und Einwendungen, die von Fahrgästen beim Verkehrsunternehmen ankommen. Das ist eine ganz interessante Sache, beschäftigt sich natürlich ganz oft auch einfach mit alltäglichen Problemen. Der Busfahrer hat die Tür vor mir zugemacht oder der Fahrkartenautomat ging nicht. Das sind dann die Punkte, die uns weniger betreffen. Aber manchmal gibt es tatsächlich auch Häufungen von Eingaben, die bestimmte Probleme ansprechen, die so

noch gar nicht aufgedeckt waren. Und darum verwenden wir das sehr, sehr gerne für unsere Projekte.

Was man daneben neben dieser direkten Beteiligung, wo man den Leuten auch so ein bisschen die Freiheit lässt kommt ihr oder kommt ihr nicht machen kann, sind Befragungen.

Ganz klassischerweise zählen dazu natürlich die Fahrgastzählungen z. B. zur schwerbehinderten Erhebung oder für Verbunderhebungen wird es sehr oft gemacht.

Fahrgastbefragungen haben wir auch schon gemacht oder eben, was so ein bisschen unser Steckenpferd ist, das sind Haushaltsbefragungen, gerne auch eingebettet in ganz intermodale Mobilitätskonzepte. Die werden dann per Brief vor Ort am Telefon durchgeführt. Da hat man dann einen kleinen Zugriff aufs Melderegister und kann quasi eine Zufallsstichprobe ziehen.

Da kriegt man diesen Anteil raus, wo bei z. B. Workshops oder runden Tischen Personen natürlich mit einem gewissen thematischen Bezug auch einfach erscheinen. Das hat man dann bei einer Haushaltsbefragung gar nicht mehr dabei und kriegt einfach eine sehr gute Stichprobe zusammen.

Mittlerweile werden diese ganzen Beteiligungsformate, die ich am Anfang aufgezählt habe, natürlich auch digital angeboten und mittlerweile ist es auch so, dass wir die sehr gerne miteinander kombinieren. Also wir machen z. B. einen Workshop, der findet vor Ort statt und dann bieten wir entweder noch eine zweite Veranstaltung online an oder wir erweitern diesen Vor-Ort-Workshop, indem wir den Leuten noch eine Woche Zeit geben, auf einer gesonderten Webseite z. B. noch Anmerkungen einzureichen. Weil viele Leute manchmal ein bisschen überlastet sind, wenn sie von uns eine ganze Menge Informationen kriegen und dann darauf

aufbauend natürlich ihre Meinung nennen sollen. Und da ist so eine nachgelagerte digitale Beteiligungsmöglichkeiten etwas sehr Schönes, um Erkenntnisse noch mal sacken zu lassen und vielleicht doch noch auf neue Ideen zu kommen.

#### **Catharina Goj:**

Diese ganzen unterschiedlichen Formate klingen sehr vielfältig, was ich denke auch sehr wichtig ist, da der öffentliche Verkehr für alle da sein soll, so dass auch alle sich mit einbringen können und befragt werden, die Möglichkeit dazu haben mitzugestalten.

Ich komme jetzt schon zu meiner letzten Frage, ein bisschen eine Wünsch-dir-was-Frage: Wie sieht euer perfektes ÖPNV-Konzept der Zukunft aus? Was wünscht ihr euch das jetzt vielleicht so noch nicht gibt?

#### **Felix Friedrich:**

Was mir persönlich ganz wichtig ist, ist, dass wir im Bereich von smarter und digitaler Mobilität viel, viel weiterkommen müssen. Das ist nicht nur so, dass ich den Leuten eine tolle App irgendwo hinsetzen muss, wo sie sich einen Fahrplan oder eine Abfahrt raussuchen können, sondern das muss vernetzt sein über alle Möglichkeiten, die ich habe, um von A nach B zu kommen.

Weil das eröffnet am Ende die Chance, dass jemand, der klassischerweise Autofahrer ist, vielleicht doch überzeugt wird, mit dem ÖPNV zu fahren. Das heißt, wir müssen Wege finden, wie wir sämtliche Daten, die es so gibt und es gibt heute schon viele Datenquellen, wie wir diese einfach miteinander verbinden können.

Zum Beispiel ist gerade Stau und es ist vielleicht mit dem Bus, der über eine Busschleuse vorbeifährt, viel schneller um zu meinem Ziel zu kommen. Das ist so ein Punkt, den stelle ich immer selber fest, wenn ich zwar nicht mit dem ÖPNV, aber mit dem Fahrrad fahre. Am Stau bin ich viel schneller vorbei und diese Möglichkeiten einfach aufzudecken mit smarten Technologien. Das wär was ganz Spannendes und was sehr

Zukunftsfähiges. Und das sollten wir in unsere Konzepte mit einbeziehen.

Gleichzeitig, und das hattest du, Catharina, vorhin schon angedeutet, sollten wir gerade in Kleinstädten uns vielleicht doch einfach mehr trauen und Dinge einfach mal ausprobieren. Das hat immer noch natürlich ein bisschen was mit der Finanzkraft zu tun. Was lässt sich überhaupt umsetzen? Was können wir dort tun? Aber wenn wir z. B. an reale Labore denken oder Testbetrieb von Linien als ganz viel Luft drinne und da kann man glaube ich eine Menge erreichen und auch Erkenntnisse daraus ziehen.

Vielleicht in einem kleinen Teil Raum mal ausprobieren und dann weiß man, das passt für uns oder das passt nicht. Es können auch ganz unkonventionelle Lösungen oder Möglichkeiten sein. Zum Beispiel erleben wir gerade oft die sogenannten Mitfahrerbanken, dass die aufgestellt werden, das ist gar nicht der klassische ÖPNV, das ist auch nicht im Personenbeförderungsgesetz irgendwo verankert. Aber das ist einfach eine Bank, die mit einer gewissen Beschilderung in einem Ort aufgestellt wird und wo sich Leute hinsetzen können und so im Gedanken des Tramps in einen nächsten Ort mitgenommen werden können. Und das sind so Dinge. Ja, warum probiert man es nicht mal aus und schaut, was so passieren wird?

Was auch ein ganz wichtiger Punkt ist, ist natürlich die Barrierefreiheit. Und da rede ich nicht nur davon, dass das sich ohne Stufen und mit einem schönen taktilen Leitsystem in mein Bus oder meine Straßenbahn oder meinen Zug komme, sondern auch alle anderen Thematiken darum müssen barrierefrei sein. Zum Beispiel die Information muss barrierefrei werden. Das zielt z. B. auf verschiedene Altersgruppen oder Nutzerschichten ab. Wenn ich ein OnDemand-System einführe und das nur mit einer Buchungsplattform oder über eine App ausstatte, dann schließe ich damit potenziell erst mal viele ältere Nutzerschichten aus, die wahrscheinlich

sogar eine ganz große potenzielle Nutzerschaft wären.

#### **Catharina Goj:**

Genau, da kann ich noch mal kurz auf die Folge 71 verweisen, wo wir uns um die barrierefreie visuelle Fahrgastkommunikation beschäftigen. Wirklich ein ganz wichtiges Thema, da alle mitzunehmen. Nicht alle 100 %, denn dann kann es auch wieder eine Barriere für eine andere Gruppe sein. Aber wenn wir 80 % für alle schaffen, wäre viel gewonnen.

Jan, dein ÖPNV-Konzept für die Zukunft.

#### **Jan Schwarzenberger:**

Aus meiner Sicht und für mich wäre es auf jeden Fall notwendig, dass das ganze System nachhaltig ist, also dass wir sozusagen nicht dort weitermachen bei fossilen Kraftstoffen und so, sondern dass wir gleich bei neuen Konzepten auch mit alternativen Antrieben weitergehen. Das ist wirklich unerlässlich, um alle Ziele, die wir uns selber so aufgestellt haben, auch irgendwie schaffen.

Für mich ein weiterer Punkt wäre, dass das Angebot auch verlässlich ist. Ich bin leidenschaftlicher Nutzer, auch von BikeSharing-Systemen, habe bei mir vor der Haustür aber immer das Problem. Es steht eigentlich gar kein Fahrrad da und das wäre für mich noch mal so ein Punkt. Das muss auf jeden Fall verlässlich sein, sonst bewege ich, glaube ich, nicht so viele Menschen vom Auto auf ein anderes Verkehrssystem.

Und das trifft wahrscheinlich viele Kommunen und den ländlichen Raum. Das ganze System muss auch ausreichend finanziell ausgestattet sein. Wenn das nur ein halbes Jahr läuft und danach alles wieder eingestampft wird, ja, dann hat man vielleicht mal kurz was Schönes gemacht. Aber so richtig jemanden dazu bewegen umzusteigen, lässt sich dann nicht. Also man braucht schon auch einen gewissen Horizont, dass man jetzt mal wirklich sagen kann, okay, das Ganze wird jetzt hier zwei Jahre getestet und für die Zeit stelle ich mein

Auto wirklich ab und melde das auch ab und habe es nicht mehr in der Hinterhand.

Mein letzter Punkt wäre, dass man aber auch immer so ein bisschen so ein Realitätscheck noch durchführt. Also man liest ja und hört ganz viele tolle Sachen und das klingt vielleicht auch am Anfang mal toll, aber da kann man gerne noch mal eine Sekunde drüber nachdenken und überlegen: Braucht man jetzt wirklich ein ganz neues System oder kann man auch das benutzen, was man schon kennt und das weiterentwickeln?

**Catharina Goj:**

Vielen Dank! Ich denke, die Zuhörer\*innen und ich konnten heute wieder eine Menge lernen. Ich danke euch beiden ganz herzlich, dass ihr bei uns zu Gast war und für das schöne Gespräch.

**Felix Friedrich:**

Vielen Dank auch von meiner Seite.

**Jan Schwarzenberger:**

Gleichfalls. Vielen Dank.

**Outro:**

Bei Fragen und Anmerkungen sind wir unter [Podcaster@vdv-akademie.de](mailto:Podcaster@vdv-akademie.de) erreichbar.