



imPuls 2018

Mehr Weniger

Erste Verbund-Konferenz
Mobilität der Zukunft
Elf Köpfe

#puls_18

Ort der ersten Verbund-Konferenz VBB imPuls: Der EUREF-Campus, bekannt durch den weithin sichtbaren Gasometer. Die Form: Eine kreisförmige Fishbowl-Diskussion, in die sich bei Bedarf auch Umsitzende einmischen dürfen.



Mehr
weniger

Hat sich Ihr Mobilitätsverhalten in letzter Zeit verändert?

Sind Sie häufiger, weiter, anders unterwegs als noch vor ein paar Jahren?

Die Fahrgastzahlen im VBB-Land steigen stetig, die Metropolregion wächst, die Menschen sind, zumindest gefühlt, ständig in Bewegung: zu Fuß, mit Fahrrad, Bus oder Bahn – und am häufigsten immer noch mit dem eigenen Auto. Das hinterlässt Spuren: im Stadtbild, wo Straßen und parkende Autos viel Raum einnehmen. An Messstationen, die an ebendiesen Straßen zu hohe Luftschadstoffwerte feststellen. Am Stresslevel der Pendler|innen, die immer weitere Strecken in immer längeren Staus zurücklegen müssen. Gleichzeitig erweitern alternative Mobilitätsangebote den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), „teilen statt besitzen“ könnte sich auch bei der Verkehrsmittelwahl durchsetzen, und der Kulturwandel in der Verkehrsbranche ist angestoßen. Oder?

Wie kann die Zukunft der Mobilität im VBB-Land aussehen? Statt einen klassischen Verbundbericht zu produzieren, haben wir in diesem Jahr die Herausforderungen und Chancen rund um Wachstum, Innovationen und Belastungen im ÖPNV mit interessanten Gesprächspartnern aus allen Bereichen des ÖPNV, der Sharingszene, Wissenschaft und Politik in einem neuen Format namens **VBB imPuls** live diskutiert. Und „imPuls“ gesetzt: für einen starken ÖPNV als Rückgrat der Verkehrswende, für mehr Elektrifizierung auf Schiene und Straße, für mehr Mut beim Ausprobieren neuer Mobilitätsideen.

Alle **imPuls** finden Sie in dieser Dokumentation und als Video auf unserem YouTube-Kanal beziehungsweise auf VBB.de/imPuls – und die gewohnten Zahlen und Fakten genauso wie die VBB-Qualitätsbilanz online unter VBB.de/verbundbericht.

Viel Spaß bei der Lektüre wünscht

Ihre Susanne Henckel
Geschäftsführerin VBB GmbH



Inhalt

- 4** **Keynote:** Transforming Transport
- 6** **Reportage:** Mobilität von morgen
- 12** **Big Picture:** Die Veranstaltung in einem Bild
- 18** **Meinungen:** Die 11 Köpfe
- 20** **In der Praxis:** VBB imPuls – Die Aussteller



Transforming Transport – Vision einer Verkehrswende

Wie sieht intelligente Mobilität aus? – imPuls-Vortrag
von Stefan Pabst, W.I.R.E., ThinkTank für Wirtschaft,
Wissenschaft und Gesellschaft, Zürich



@Spiritusman
Spannende Idee in der Keynote
von Stefan Pabst: Aufteilung
einer Metropole in 2 Zeitzonen,
um Verkehrsströme über den Tag
besser zu verteilen! #puls_18

Die Auseinandersetzung mit der Zukunft ist eine Konstante der Menschheit – im Großen und im Kleinen. Zum Beispiel ein Fahrplan: Ein basales Instrument öffentlicher Verkehrsmittel, aber auch ein mehr oder weniger verlässlicher Blick in die Zukunft. Die nahe Zukunft der Gesellschaft wird enorm von Mobilität geprägt sein. Mobilität gilt heute als selbstverständlich. Sie ist mit der Industrialisierung demokratisiert worden, ist von einem Privileg zu einem Recht geworden. Aber wie bekommt man ihr Wachstum in den Griff? Mit Technologie? Mit selbstfahrenden Fahrzeugen, elektrischen Antrieben, Sharing-Konzepten? Eine vermeintlich leuchtende Zukunft voller hochtechnischer Lösungen birgt Probleme: Je stärker Systeme vernetzt sind, desto anfälliger sind sie für Instabilität. Die anfallenden Datenmengen sind schwierig, ja unmöglich zu verarbeiten. Vertreter des Silicon Valley prognostizieren fünf Jahre bis zu einem Praxiseinsatz selbstfahrender Autos im Innenstadtverkehr. Die Deutsche Bank schätzt in einer aktuellen Studie 45 Jahre. Damit zeigt sich die Unsicherheit der Entwicklung eindeutig. Die entscheidenden technischen Anforderungen sind noch weit von der Lösung entfernt und die ethischen Probleme völlig unbeantwortet.

Überhaupt ist die Konzentration auf Technologie als Problemlöser nicht zielführend. Selbst autonom fahrende Fahrzeuge wären immer noch Individualverkehr und benötigen den gleichen Platz. Technologie steigert auch den Hunger auf Mobilität, was wiederum Effizienzgewinne auffrisst. Beispiel Fahrradhaufen. Die Räder eines chinesischen Anbieters sehen wir überall in Berlin. Ein chaotisches Übergangsphänomen. Ein Beispiel für eine sehr spontane und unkoordinierte Mobilitätssteigerung.

Wir brauchen ein Leitbild, das sich nicht an Wachstum orientiert: Immobilität sollte der Luxus der Zukunft sein: „Less stress, free time, low carbon.“ Eine besondere Rolle spielt hier der ÖPNV: Er sollte dynamische Preise und Fahrpläne entwickeln, künftige Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer vorausdenken, die bestehende Infrastruktur für neue Technologien nutzen, Verkehrsknotenpunkte für die Arbeitswelt attraktiver machen, Schnittstellen zum Langsamverkehr ausbauen. Herabstürzende Drohnen und millimetergenau choreografierter Verkehr mögen übertriebene Horrorszenarien und Wunschbilder zukünftigen Verkehrs sein. Ziel sollte aber Ent-

schleunigung sein. Dann ist der ÖPNV Begegnungsort und Verkehrsmittel. Dazu ist eine kontinuierliche Verbesserung des Status quo nötig. Und um da hinzukommen, müssen Ideen schnell umgesetzt werden – das Risiko des Scheiterns müssen wir offensiv in Kauf nehmen. Wir brauchen eine neue Fehlertoleranz. ■

Als Philosoph und Physiker beschäftigt sich Stefan Pabst bei W.I.R.E. in Zürich mit sozialen und kulturellen Transformationen durch technologischen Fortschritt sowie mit Innovationsmanagement im Kontext von gesellschaftlichen Werteänderungen.



Dr. Andreas Knie hat eine Vision: Berlin als Zukunftslabor der Moderne. Regine Günther erklärt das Berliner Mobilitätsgesetz; außerdem Moderator Nikolaus Doll.

„Wir müssen Treiber und Gestalter sein, aber es darf nicht zu kompliziert und zu vielfältig werden.“

Susanne Henckel

Mobilität von morgen – Eine Diskussionsrunde für die Zukunft

Wer im Berlin der Gegenwart dem Verkehr den Puls fühlt, kommt zu folgendem Ergebnis: Es herrscht Hochdruck. Tendenz: steigend. Als Erstes stellen sich viele Fragen: Welcher Eingriff, welche Maßnahme ist die richtige? Der Verkehr soll fließen, aber wie verflüssigt man ihn? Und besonders wichtig: Welchen Verkehr wollen wir? Welchen brauchen wir? Es gibt viele Anforderungen, viele Ansprüche.

Eines ist klar: Menschen wollen und brauchen Mobilität. Sie müssen irgendwie zur Arbeit kommen, ihr Sozialleben gestalten, Orte aufsuchen, an denen sie sich erholen können. Mobilität gilt als Selbstverständlichkeit.

Susanne Henckel hat zu dieser Konferenz eingeladen

Die Verbund-Konferenz **VBB imPuls 2018** hat deshalb Fachleute versammelt, die sich dem Verkehr und seiner Zukunft verschrieben haben. In jeweils unterschiedlicher Funktion forschen, fordern und handeln sie, analysieren und schaffen Grundlagen im Heute und versuchen, einen seriösen Blick voraus zu werfen. Aus diesem Zusammentreffen will der VBB Impulse gewinnen, um den Verkehr in der wachsenden Metropolregion Berlin-Brandenburg so zu gestalten, dass Menschen mobil bleiben. Und gleichzeitig soll die dringend erforderliche Verkehrswende Wirklichkeit werden.

Zunächst nehmen Platz: Susanne Henckel, Stefan Pabst, ThinkTank W.I.R.E. aus Zürich, Professor Dr. Andreas Knie, Geschäftsführer des Innovationszentrums für Mobilität und

gesellschaftlichen Wandel, Jürgen Resch, Geschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe. Moderator der Runde ist Nikolaus Doll, der wirtschaftspolitische Korrespondent der Tageszeitung „Welt“.

Die Herausforderungen sind hochkomplex

Als Chefin des VBB spürt Susanne Henckel den Handlungsdruck täglich. Sie gibt eine kurze Bestandsaufnahme: Die Hauptachsen im Schienenverkehr sind überfull, eigentlich müssten die Züge deutlich länger werden, doch es herrscht Wagenmangel. Eine ständige Herausforderung ist eine bessere Anschlussmobilität. Gerade S-Bahn-Endhaltestellen müssten besser verknüpft werden, um durchgehende Wegeketten zu erreichen. Neben den bereits aktiven ÖPNV-Nutzern, die mit Fahrrädern oder „Park&Ride“ ihren Weg gefunden haben, müsse man vor allem neue Fahrgäste dafür gewinnen, ihr Auto stehen zu lassen oder sogar abzuschaffen. Das gehe nur, wenn das Angebot stimmt und man mit dem Nachfragewachstum Schritt halte: hohe Taktzahl, ausreichend Sitzplätze und guter Komfort. Generell schaue der VBB auf die

Bedürfnisse seiner – aktuellen und zukünftigen – Kunden. Und es gelte, einen guten Mix aus Innovation und Verbesserung zu finden: „Wir müssen Treiber und Gestalter sein, aber es darf nicht zu kompliziert und zu vielfältig werden.“ Sie nennt etwa die an Tickets angeschlossene Nutzung von Leihfahrrädern. „Die Herausforderungen mögen ganz einfach klingen, doch sie sind im Detail hochkomplex.“



@bicicli

Susanne Henckel: „Das Stichwort ist Anschlussmobilität.“
Fahrgäste haben ihren Umgang damit gefunden mit #Fahrrad oder eigenem #Auto.
Vor 30 Jahren gab es das Sammeltaxi. Aber wie schafft man es heute, den #ÖPNV komfortabel für die Mehrheit zu gestalten? #puls_18



1

 @OlePeters
 Stadtverträgliche Organisation der letzten Meile muss angegangen und neu organisiert werden. #puls_18

Regine Günther will den Fahrradverkehr fördern (1); aufmerksame Zuhörer der Keynote (von links): Dr. Lutz Kaden, Dr. Andreas Knie, Ulrike Kessler, Susanne Henckel (ganz rechts) (2); Nikolaus Doll moderiert die Konferenz (3); Stefan Pabst hält seine Keynote (4)



4

MEINUNGEN ZU ...

Vorschrift versus Anreiz?

Nikolaus Doll
 Was glauben Sie, was für eine Verkehrswende zweckdienlicher ist? Mit Verboten oder mit Vorschriften zu arbeiten oder den Leuten Alternativen anzubieten? Und sagen Sie bitte nicht: „beides“.

Regine Günther
 Warum soll ich es nicht sagen? Wir brauchen beides.

Einig sind sich fast alle: Der Wunsch nach Mobilität ist da und er wird bleiben. Darauf muss der ÖPNV reagieren. Busse und Bahnen sind gesetzt, interessant wird es bei der Anschlussmobilität. Dr. Andreas Knie setzt auf größere Experimentierfreude. Technische Lösungen, Kooperationen, Sharing- und Pooling-Modelle, alles soll man ausprobieren, Hauptsache, es ist gut vernetzt und digital leicht zugänglich. Was besser funktioniert, wird sich durchsetzen. Jürgen Resch mahnt ebenfalls einfachere Tarife an. Einfache Check-in-Check-out-Systeme per App, die verkehrsmittelunabhängig den Fahrpreis berechnen und über die man auch bezahlen kann. Das ist die Angebotsseite.

Aber es gibt auch Bereiche, die der Markt nicht regelt. Solange nicht Fahrverbote kommen und Steuererleichterungen bestehen, lohnt sich die Fahrt mit dem Dieselfahrzeug. Auch der CO₂-Ausstoß sollte in den Fahrpreis integriert werden. Und wenn Regine Günther stolz den Paradigmenwechsel lobt, den das Berliner Mobilitätsgesetz bringt, dann folgen daraus natürlich auch Vorschriften und neue Standards zum Beispiel für Radwege. Jürgen Resch betont, dass zum Beispiel aktuell Gerichtsurteile die versäumten politischen Weichenstellungen ersetzen würden. Und auch ein in der Runde befürwortetes Mittel, die Parkraumverknappung und -verteuerung, ist kein Instrument des Marktes. Umgekehrt bedürfen manche wünschenswerte Entwicklungen, etwa die Ausbreitung der E-Mobilität, staatlicher Förderung.



2



3

Die Berliner Umwelt- und Verkehrssenatorin Regine Günther wird von einem ordentlichen Rückenwind getragen: Der Beschluss des neuen Berliner Mobilitätsgesetzes durch das Berliner Abgeordnetenhaus steht unmittelbar bevor. Sie nimmt Platz und erläutert als Erstes, was der Hintergrund des Gesetzes ist und was damit auf der Agenda steht: Es komme vor allem auf einen Paradigmenwechsel an, denn bisher seien verkehrspolitische und stadtplanerische Maßnahmen aufs Auto und auf den Individualverkehr ausgerichtet. Das Konzept der autogerechten Stadt: Vergangenheit. Die relevanten Verkehrsgrößen der Zukunft: ÖPNV, Fahrradfahrer, Fußgänger, bessere Vernetzung – ein weltweiter Trend: „Das ist ein Startschuss für einen veränderten Infrastrukturaufbau!“

In zehn Jahren eine andere Stadt

Zwar gehe das nicht von heute auf morgen – „Kopenhagen hat 30 Jahre gebraucht“ –, aber in zehn Jahren sehen wir eine andere Stadt. Sie zählt auf: weniger Raum für Autoverkehr und mehr für Fußgänger und Radfahrer, Stichwort „Protected Bike Lanes“, Ausbau

der Tram, „i2030“, neue Gleise auf wichtigen Strecken, Bestellung neuer S- und U-Bahn-Wagen, bis 2030 nur E-Busse. Die Herausforderung, das alles umzusetzen, sei im Übrigen zurzeit nicht das Geld, sondern der Fachkräftemangel: „Wir brauchen Menschen, die das alles umsetzen.“ Auch der Lieferverkehr müsse neu gedacht werden. Es dürfe nicht sein, dass ein großer Online-Shop „sein Geschäftsmodell in die zweite Reihe des Straßenverkehrs verlagert“.

Berlin als Zukunftslabor der Moderne

Auf den Hinweis des Moderators, ob denn der ÖPNV nicht auch ein bisschen zu teuer sei, wird Regine Günther energisch. Billiger als das Auto sei er ohnehin schon und zudem habe der Senat auch etliche Tarifverbesserungen beschlossen.

Jetzt ist Dr. Andreas Knie an der Reihe. Er ist als Autogegner bekannt, doch das mag er nicht so stehen lassen. Mit Autos kenne er sich schon gut aus, wisse, was die einzelnen Modelle „auf dem Tacho haben, wie viel Kubikzentimeter die haben“. Aber die Zeit

der Autoleidenschaft laufe ab. Als Commodity bezeichnet er Autos, gleichzusetzen mit Gas, Wasser und Strom. Das Festhalten am Auto sei Gewohnheit, Gesetze seien so gemacht, dass man viel Auto fahren und es auch günstig abstellen könne. „Hätte ich ein Auto, könnte ich es vor die Tür stellen und müsste nichts bezahlen. Das kann nicht sein.“ Er lobt den Berliner ÖPNV, der mehr sei als Busse und Bahnen: „Er orchestriert den Verkehr.“ Und Dr. Knie hat eine Vision: Berlin als Zukunftslabor der Moderne. Sein Motto: Kein eigenes Auto! Das stehe bei vielen ohnehin nur noch herum. Sein Ziel: Die „Mobilitätsreserve“ Auto überflüssig zu machen. Und natürlich könne der ÖPNV auf Dauer nicht so bleiben. Er müsse sich weiterentwickeln und viel mehr Freiheiten und eine andere gesetzliche Grundlage bekommen.

Das wichtigste Stichwort ist für Dr. Knie digital organisierte Intermodalität. Aufgesetzt auf die „Basics Bus und Bahn“, müsse es möglichst reibungslose Umstiege geben. Kaum hat er es ausgesprochen, gefällt ihm auch schon das Wort Intermodalität nicht mehr: „Das klingt schon so planerisch kompliziert.“



zahlt ein Fahrgast im Schnitt nur für jeden mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegten Kilometer.



1

Landesplanerin Ulrike Kessler favorisiert den „Siedlungsstern“ (1); Dr. Andreas Knie (2); Diskutieren im Kreis: die Fishbowl mit Moderator Nikolaus Doll (stehend) (3); die Stimme der Berliner Politik: Regine Günther (4)



2



3



4

Auch die „Schnittstellen“, die verbessert werden müssten, hätten einen unangenehmen Klang. Man solle einfach von „fahren“ sprechen. „Einsteigen – aussteigen, Check in, Check out“ – am besten ohne vorherigen Fahrkartenkauf, sondern nach Strecke und CO₂-Ausstoß digital bezahlen.

Carsharing nur mit Elektrofahrzeugen

Tarifgrenzen und -zonen könnten neu gedacht werden. Außerdem könnte es eine Idee sein, Carsharing nur noch mit Elektrofahrzeugen zuzulassen. Woher das Geld für die Finanzierung all seiner Vorschläge kommt? Zum Beispiel Steuervorteile beim Diesel und bei den Dienstwagen streichen: „Da haben wir schon mal 11 Milliarden zur Verfügung. Das wär doch schon mal ein Hit.“ Den ÖPNV nimmt er noch mal in die Pflicht. Hier müsste die Experimentierklausel beim Bund zum Tragen kommen und so viel wie möglich ausprobiert werden: „Der VBB tut schon viel Richtiges, aber es gibt noch viel Potenzial.“

Lebenswerte Städte, saubere Luft

Im Februar dieses Jahres war der ÖPNV ein paar Tage in den Medien sehr präsent. Die Bundesregierung schlug vor, in fünf Städten öffentliche Verkehrsmittel zur kostenlosen Nutzung anzubieten. Für Jürgen Resch von der Deutschen Umwelthilfe ein durchsichtiges Manöver mit der Absicht, von der zu hohen Abgasbelastung in Deutschland abzulenken und das Thema Verkehrswende zu versenken. Außerdem eine abwegige Debatte: „Die Bürgermeister fallen aus dem Bett, kriegen das aus dem Radio mit.“ Denn laut Bundesregierung hätten sie die Kosten selbst stemmen sollen.

Statt solcher medialer Nebelkerzen fordert Resch, sich ernsthaft dem Ziel „lebenswerte Städte, saubere Luft“ zu widmen. Natürlich spielt da der ÖPNV die zentrale Rolle, denn es werde mehr kollektiver Verkehr und weniger motorisierter Individualverkehr gebraucht. Damit schlägt er in die gleiche Kerbe wie seine Vorredner. Neu in die Diskussion bringt er das Jahresticket für den Großraum Wien – „das ist ja halb Österreich“.

Leider sei aber der öffentliche Verkehr jahrelang kaputtgespart worden, etwa bei dem Versuch, die Bahn für den Börsengang vorzubereiten.

Deshalb müssten Strukturen erst wieder aufgebaut werden. Und das erfordere zusätzliche finanzielle Anstrengungen: „Wir kommen nicht hin mit den normalen Haushaltsmitteln.“

„Fünf Straßen, auf denen Tempo 30 zur Luftreinhaltung gilt, den Verkehr verstetigen und das dann auf weitere Straßen ausrollen.“

Regine Günther

Unter Reschs Leitung hat die Deutsche Umwelthilfe gerichtlich klären lassen, dass Städte Fahrverbote für Dieselfahrzeuge erlassen können. Er ist optimistisch, dass sich diese Erfolgsgeschichte fortsetzen werde. Ab Januar 2019 seien in ganz Aachen einige Dieselfahrzeuge mit Verboten belegt. Und er kündigt an, dass die Deutsche Umwelthilfe Messungen veröffentlichen werde, die zeigen, dass über 130 Städte die Schadstoff

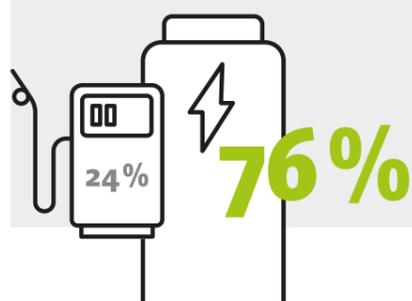
grenzwerte nicht einhalten können. Mit der Folge: Noch mehr Fahrverbote, die aber auch eine Chance für den ÖPNV seien. Resch bescheinigt der Bundesregierung, dass sie „nach wie vor eine Politik für den motorisierten Individualverkehr betreibt“, dass aber mit Gerichtsentscheidungen „jetzt das Justizsystem in Deutschland die Verantwortung übernimmt“.

Jürgen Resch ergänzt, dass Zürich den Individualverkehr auf unter 20 Prozent gedrückt habe, laut Stefan Pabst vor allem durch unbezahlbares Parken.

 @zukunftmobil
Stefan Pabst: „Das Geheimnis des attraktiven Stadtverkehrs in Zürich? Man darf an keiner Stelle länger als 2 Stunden parken. Parkhäuser sind unbezahlbar.“ Eben ein richtiger Push-Effekt ... #puls_18

3/4

der Leistung (Zugkilometer) im Bahn-Regionalverkehr wird schon elektrisch erbracht. Es könnten noch mehr sein, wenn Strecken durchgehend elektrifiziert würden.





VERBUNDKONFERENZ
ZUKUNFT der MOBILITÄT
am 26. JUNI 2018

#puls_18

INNOVATION

Wohlfühlfaktor steigern

ANSCHLUSSMOBILITÄT

TECHNOLOGIEN

BEDÜRFNISSE

ATTRAKTIVITÄT

QUALITÄT & FREIHEIT

WACHSTUM

BELASTUNG

MEHR oder WENIGER

Das EXPERIMENT wagen

EIN MODELL FÜR CAR SHARING?

REIBUNGSLOS UMSTEIGEN BRÄUNT 'BASICS'

HAT SICH CAR SHARING GELOHNT?

SHARING KONZEPTE

MEHR ZEIT

eMOBILITÄT MUSS GEFÖRDERT werden

Wagon & RAD DER BEDARF IST DA!!!

NACHHALTIGKEIT

AN-GEBOTS- LÜCKEN SCHLIEßEN

MARKE? ICH WILL EINFACH FAHREN!

DER MARKT ALLEIN WIRD ES NICHT RICHTEN

DAß BENÖTIGT REGULIERUNG

WANN SETZEN DIE SICH DURCH?

MARKTWIRTSCHAFTSWILDWUCHS

DIE LETZTE MEILE

UNIKER GESCHÄFTSMODELL: DIE ZWEIFTE REIHE IM ÖPNV

PLANEN mit der STADT

für den ÖPNV

ABER: VOM KUNDEN HER DENKEN!

für LEBENS- WERTE REGIONEN

& SAUBERE LUFT

& KLIMA- ZIELE

Wem gehört die Stadt?

STATUS im WANDEL

IST WEITIGER MEHR?

KOSTEN- LOS?

FAHRGEBÜHRE FÜR ALLE?

WIR HABEN ZU VIEL FÜR DAS AUTO GETAN

FAHRVERBOTE sind GUT für den ÖPNV

MEISSEWERTE SINKEN

ES IST VIEL LOS

UND WIRD VOLLER

DAS BRAUCHEN WIR

WIRD DER ÖPNV ZUFÜHRUNG?

WISSEN

vor A nach B

INFRASTRUKTUR ist ein PROZESS

MEHR PLATZ

GELD IST NICHT DAS PROBLEM - WIR BRAUCHEN EXPERTEN

HAT NACH HOL- BEDARF

DI E GROSSEN ARBEITGEBER

Wo ist das PERSONAL?

MEHR INSTANDHALTUNG

LUFT zum ATMEN

ÜBERKAPAZITÄT PLANUNG

ES GEHT UM EINE BEWEGUNGS- WENDE

UMDENKEN

ABGASE

LÄRM, ELEKTROMAGNETISCHE STRÄHLUNG

LEBENS- QUALITÄT

INDUSTRIE

WER PAZT DAS ALLES?

DEN PLATZ HILFT WIR UNS ZURÜCK!

WER ZÄHLT DAS ALLES?

GRAPHIC RECORDING #9910101MANOWA

Das erste imPuls-Event mit seinen vielfältigen Aspekten und Schlagworten in der grafischen Zusammenfassung in einem Bild.



1

Björn Siebert stellt Car-Pooling-Lösungen vor (1); Dr. Jan Schilling spricht über Regulatorik und Effizienz (2); Dr. Lutz Kaden vertritt die Position der Wirtschaft (3)



2



3

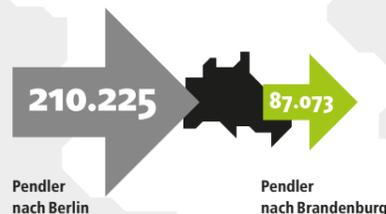


Und Susanne Henckel lobt Zürich auch in logistischer Hinsicht. Dort seien die Fahrzeuge des ÖPNV langzeitgepflegt und in hervorragendem Zustand. Die aktuelle Mentalität in Deutschland – „zehn Jahre kümmern wir uns nicht und dann beschaffen wir alles neu“ – müsse sich ändern.

Das Thema Parkplätze greift Dr. Jan Schilling vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen auf. Parken sei ein Thema des öffent-

297.298

Menschen pendelten 2017 täglich zwischen Berlin und Brandenburg. 2016 waren es noch 288.050. Ein Plus von 3,2 Prozent zum Vorjahr.



lichen Raumes, hier müsse stärker reguliert werden. Er erinnert an die Klimaschutzziele, die in Gefahr seien. Im Verkehrssektor sei der CO₂-Ausstoß nicht gesunken, sondern gestiegen – ein klarer Grund, den öffentlichen Verkehr zu stärken und mehr zu steuern, und Jürgen Resch pflichtet ihm bei: „Der ÖPNV ist automatisch klimaoptimiert, jedenfalls in der Summe, im Gesamtsystem.“ Die Wartung und Optimierung der Systeme müsse gefördert werden. Den Drang zu Neuanschaffungen für die ÖPNV-Flotte sieht er im Zusammenhang mit der starken Lobbyarbeit der Autoindustrie. „Es macht keinen Sinn, ein relativ neues Fahrzeug wegzuerwerfen, denn mit einem relativ geringen Aufwand – ein paar Stunden – kann man es ja sauber machen.“

Auf alternative Mobilitätslösungen angesprochen, wird Dr. Schilling enthusiastisch. Ja, ganz sicher könne der ÖPNV das leisten: „Wir sind schon jetzt Mobilitätsdienstleister. Sharing ist Teil unserer DNA. Wir vernetzen Verkehre schon.“ Wichtig: Vom Kunden her denken und neue Angebote entwickeln. Und man müsse immer die Frage beantworten: Make or Buy? Und es darf gerne häufiger

Buy heißen: „Das muss man auch nicht alles selbst machen. Da kann man auch andere mit einbinden.“

Bei wachsenden Räumen hat man in der Regel Siedlungsbrei

Nachdem sich alle Diskutanten aus Politik, Forschung, Verkehrsunternehmen und Umweltverbänden einig sind, was einen starken ÖPNV betrifft, wird nun die Fishbowl um eine weitere Perspektive erweitert. Ulrike Kessler arbeitet in der Landesplanung und erläutert, welche Siedlungsformen aus planerisch-verkehrstechnischer Sicht am günstigsten sind. Aber Berlin wächst und „bei wachsenden Räumen hat man in der Regel Siedlungsbrei“. Deshalb müsse man aktiv gegensteuern. Der Stern passe gut zur Schiene und stelle Entwicklungskorridore bereit. Aktuell würden neue Achsen geplant, die Berlin in Richtung Norden entlasten sollen. Und da spiele die Verkehrsanbindung eine große Rolle. Mit Wohnquartieren in Bahnhofsnähe wäre es dann möglich, dass Pendler in 45 Minuten mit öffentlichen Verkehrsmitteln ihren Arbeitsplatz in Berlin erreichen. An dieser Stelle verweist Dr. Jan Schilling auf

„2030 werden 4,5 Millionen Menschen mehr in Deutschland leben. Damit ist die Infrastrukturplanung aktuell um 5 Prozent unterdimensioniert.“

Dr. Jan Schilling

Machen sich für alternative Verkehrskonzepte stark: Dr. Stephan Jansen (4) und Björn Siebert (5)



4



5

die Bevölkerungsprognose: „2030 werden 4,5 Millionen Menschen mehr in Deutschland leben.“ Damit sei die Infrastrukturplanung aktuell um fünf Prozent unterdimensioniert.

Auch wenn Dr. Lutz Kaden als Vertreter der Industrie- und Handelskammer die wirtschaftlichen Interessen der Unternehmer in Berlin vertritt, pocht er darauf, das Gesamtinteresse im Blick zu behalten. Er sieht mit den „Protected Bike Lanes“, die Regine Günther angekündigt hat, Probleme aufziehen. An den Einkaufsstraßen werde es dann keine Anwohnerparkplätze mehr geben, weil die dem Lieferverkehr weichen müssten. Er hofft darauf, dass Kapazitäten, die in den ÖPNV verlagert werden, für den Lieferverkehr frei werden. Wenn aber der Güterverkehr sogar weniger Raum bekäme, dann würden sich Anwohner sehr bald wundern, dass viele Waren sie nicht mehr erreichen. Dem Moderator, der leicht ironisch einen „Öffentlichen Güternahverkehr“ vorschlägt, antwortet Dr. Kaden: „London hat gerade seine Paket-U-Bahn geschlossen.“ Dieses Problem bleibt offen, fest steht nur: „Die letzte Meile muss umorganisiert werden.“

Ride-Sharing als Daseinsvorsorge?

Björn Siebert verkauft On-Demand-Mobilität. Sein Unternehmen door2door experimentiert mit Ride-Sharing-Diensten. Kleinbusse sammeln auf Verlangen Fahrgäste auf, die Route wird ständig aktualisiert, je nach Einstiegen und Fahrtzielen. Siebert zitiert eine Studie, wonach 97 Prozent an Fahrzeugen durch dieses Modell eingespart werden könnten. Auch eine Gegenstudie von VW, die die Nutzlosigkeit habe beweisen wollen, käme noch auf 85 Prozent. Der Trick dabei sei das Pooling, dass also möglichst viele Fahrgäste gleichzeitig das Fahrzeug nutzen würden.

„Berlin ist das Zukunftslabor der Moderne. Zwei Drittel der Berliner haben das Auto nur noch als Mobilitätsreserve. Der ÖPNV muss viel mehr Freiheiten haben.“

Prof. Dr. Andreas Knie

MEINUNGEN ZU ...

Elektromobilität

Dr. Andreas Knie

Wir sind in einer Welt, wo wir noch das Auto im Kopf haben. Wir sind schon gewohnt, von A nach B unterwegs zu sein. Das heißt, wir müssen diesen Komfort auch bringen. Allein der Appell: Fahrt doch bitte Bus und Bahn, der funktioniert nicht für alle. Dafür braucht man viel mehr flexible Fahrzeuge, die dann auch an den Orten sind, zu den Zeiten, wo man sie braucht. Aber das ist heute Status quo, heute lohnt sich kein Carsharing-Geschäftsmodell hier in Berlin. Erst recht nicht, wenn man elektrische Antriebe hat. Dafür ist der Ordnungsrahmen gar nicht da. Alle, die das gemacht haben, sind mehr oder weniger krass gescheitert. Deshalb brauchen wir einen anderen Ordnungsrahmen. Das Mobilitätsgesetz ist der erste Schritt. Das sagt: Es gibt nicht nur das Auto. Dann werden wir über Flächenkonkurrenzen diskutieren und wir werden natürlich die bevorzugen, die elektrische geharte Ware anbieten. Und diejenigen, die konventionelle Ware privat anbieten, die müssen hoch bepreist werden. Dann haben wir das, was wir wollen. (...) Wir sind in der Verkehrswende rückwärts gegangen. Wir hatten schon viel mehr elektrische Autos im Sharing – im stationären, im flexiblen Sharing. Aber wir haben immer noch die Bedingung, dass es mit einem Diesel einfacher geht.

Regine Günther

Wir müssen den Anteil der Elektrofahrzeuge weiter erhöhen. Der Berliner Senat hat kürzlich das Förderprogramm „Wirtschaftsnahe Elektromobilität“ beschlossen. Damit unterstützen wir Taxibetriebe, Handwerker und Firmen beim Umstieg auf E-Fahrzeuge. Wir haben beim öffentlichen Nahverkehr den Umstieg auf E-Busse eingeleitet. Ab kommendem Jahr sollen die ersten 30 E-Busse der BVG zum Einsatz kommen. Und das ist erst der Anfang. Und auch beim Carsharing geht es darum, den Anteil der elektrisch betriebenen Fahrzeuge zu erhöhen. Mit dem kontinuierlichen Ausbau der Ladeinfrastruktur unterstützen wir in Berlin den Umstieg auf E-Mobilität. Aber es geht nicht darum den motorisierten Individualverkehr nun eins zu eins elektrisch zu ersetzen.

Klage erfolgreich für die Möglichkeit von Fahrverboten: Jürgen Resch von der Deutschen Umwelthilfe (1); Dr. Stephan Jansen (sitzend, mit Mikrofon) kam mit dem Fahrrad auf die Bühne (2)



1



2

door2door hat in den letzten 12 Monaten bereits On-Demand-Lösungen mit den Verkehrsbetrieben in Duisburg (DVG MyBUS) und München (MVG IsarTiger) auf die Straße gebracht. Im ländlichen Raum ist seit Kurzem der Dienst „FreYfahrt“ im bayerischen Freyung unterwegs. Um weitere Erfahrungen zum Mobilitätsangebot zu sammeln und zur Weiterentwicklung der Software betreibt door2door in Berlin den eigenen „allegator shuttle“.

Wir schmeißen keine neuen Fahrzeuge in die Stadt

Für Susanne Henckel ist die zentrale Frage, ob mit diesem Modell Autofahrer zum Verzicht auf einen eigenen Wagen gebracht werden. Das bejaht Siebert eindeutig. Er versteht sein Angebot als Ergänzung und sich als Partner: „Es ist billiger als Taxi, etwas teurer als ÖPNV. Es muss sich preislich in der Mitte treffen, sodass wir auch nicht den ÖPNV kannibalisieren.“ Er verweist auf Synergieeffekte, da bestehende Fahrzeuge genutzt werden könnten. „Wir schmeißen keine neuen Fahrzeuge in die Stadt.“ Dr. Jan Schilling kann das nicht überzeugen. Auf dem Land bezweifelt er die wirtschaftliche Tragfähigkeit. In der Stadt könne das zwar funktionieren, habe aber Rebound-Effekte für den ÖPNV. Und als echter Partner müsse das Unternehmen insgesamt in die Koordination einbezogen werden: Es dürfe da keine „Rosenpickerei“ geben. Dagegen spricht sich Dr. Andreas Knie eindeutig für Pooling aus. Man müsse unbedingt die Lücken in der Versorgungskette schließen, für die jetzt noch das Auto genutzt wird. „Moderner ÖPNV geht über Busse und Bahnen hinaus.“

Hier setzt Dr. Stephan Jansen an: Das Fahrrad soll das Auto als Statussymbol ablösen. Sein Auftritt ist schon mal effektiv. Weil kein Stuhl in der Runde frei ist, setzt er sich einfach auf sein Faltrad. Er vertritt seine Überzeugungen nicht nur, er performt sie auch. Dr. Jansens Verkehrsvorstellung ist auf das Fahrrad zugeschnitten. 50 Prozent aller im Verkehr zurückgelegten Wege seien kürzer als fünf Kilometer, also problemlos mit Rad oder zu Fuß zu bewältigen. Er mahnt beim ÖPNV ein Design an, das es ermöglicht Fahrräder mitzunehmen. Auf nur drei Prozent komme der Verkehrswechsel zwischen Bahn und Fahrrad: „Das ist ein Skandal!“

Fahradfahrer seien gesünder, weil sie sich mehr bewegen würden. Und wer vielleicht aus körperlichen Gründen nicht mehr so kann, wie er will, für den gebe es E-Bikes. Um das Auto unattraktiver zu machen und das Fahrrad zu fördern, sollten Arbeitgeber und Immobilienentwickler einbezogen werden. Arbeitgeber könnten Dienstfahrräder bereitstellen und dafür Steuererleichterungen bekommen. Und Immobilienentwickler bräuchten den Platz, der bisher Autos zur Verfügung stehe: „Nachverdichtung! Nachverdichtung! Ohne Zunahme von Individualverkehr!“ Als Beispiel nennt er den neu zu strukturierenden Potsdamer Platz rund um das Sony Center.

Auch zu Bike-Sharing und den damit zusammenhängenden Fahrradhaufen hat Dr. Stephan Jansen eine dezidierte Meinung. Stationsbasiertes Bike-Sharing hält er für möglich, es käme auf die richtige Regulierung an. Und die Haufen seien ein Übergangs-

phänomen: „Das lässt sich der Deutsche auf Dauer nicht gefallen, das geht wieder weg.“ Nach einem langen Nachmittag voller leidenschaftlicher Blicke in die nähere und fernere Zukunft des Verkehrs kommt noch Martin Randelhoff zu Wort. Im Prinzip bietet der Blogger ein kurzes Resümee. Er unterstreicht die Notwendigkeit einer drastischen Veränderung, die er Verkehrskulturwende nennt, und fügt noch einen Gedanken zu all den bereits genannten Aspekten hinzu: Voraussetzung für das Gelingen sei, dass die Bevölkerung mitzieht. Man könne nicht gegen die Menschen planen. Für die Wende müsse geworben werden, denn die Menschen müssten sagen: „Wir sind auch bereit, dafür etwas aufzugeben.“

Mehr Selbstbewusstsein in der Außendarstellung

Randelhoff stellt die Verkehrswende in einen größeren Zusammenhang, zum Beispiel der Energiewende oder Herstellung von Flächen-gerechtigkeit. Und wie Dr. Andreas Knie fordert er den ÖPNV zu mehr Selbstbewusstsein in der Außendarstellung auf. Der Verkehrsverbund solle sich offensiv vermarkten und viel mehr seinen gesellschaftlichen und ökonomischen Nutzen herausstellen.

Was neben den Informationen deutlich geworden ist: Das Thema „Zukunft des Verkehrs“ brennt allen auf den Nägeln. ■



Fazit Der Moderator Nikolaus Doll und Susanne Henckel konzentrieren sich bei ihrem Fazit auf die großen Leitlinien und Gemeinsamkeiten der Diskussionsteilnehmer. Wichtig sei vor allem, die Vernetzung voranzubringen. Haupttreiber bleibe dabei die Lebensqualität, schließlich wollen alle gute Luft und kurze Fahrzeiten. Henckel und Doll greifen noch einmal den pointierten Begriff vom Auto als Mobilitätsreserve auf. Die Lücke, die noch in der Versorgungskette klafft und die immer noch das Auto füllt, müsse der ÖPNV schließen. Erfreulicherweise seien die Kosten nicht das entscheidende Problem. Es gebe Spielraum. Damit endet ein erfolgreiches Format und Susanne Henckel resümiert: Das Goldfischglas hat sich als Mini-ThinkTank herausgestellt.

Die 11 Köpfe – Argumente für die Zukunft

Wo muss die Verkehrswende ansetzen? Was sind die wichtigsten Stellschrauben und wo haben wir noch Herausforderungen zu meistern? Die Teilnehmer der Fishbowl und ihre Vorstellungen in einem Überblick.



Prof. Dr. Andreas Knie

Geschäftsführer des Innovationszentrums für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) GmbH

„Berlin ist das Zukunftslabor der Moderne. Kein eigenes Auto! Zwei Drittel der Berliner sind jetzt schon intermodal unterwegs und haben das Auto nur noch als Mobilitätsreserve. Der ÖPNV kann nicht so bleiben, wie er ist. Er kann nicht in einem Korsett bleiben, das aus den Dreißigerjahren kommt. Der ÖPNV muss viel mehr Freiheiten haben, viel mehr Möglichkeiten haben.“

Jürgen Resch

Bundesgeschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe e. V.

„Wir müssen den Menschen beim Umstieg vom Auto auf Bahn und Bus durch ein bundesweit gültiges ‚Nahverkehrsticket‘ helfen. Wenn ich weiß, dass ich damit in allen deutschen Städten den Nahverkehr nutzen kann, ohne mich um Tarifstruktur und Fahrkartenkauf kümmern zu müssen, bin ich überall mobil unterwegs. Und anhand jährlicher Erhebungen könnten sich die Einnahmen aus diesem Ticket auf die einzelnen Verkehrsverbände aufteilen lassen.“



Stefan Pabst

W.I.R.E., ThinkTank für Wirtschaft, Wissenschaft und Gesellschaft, Zürich

„Welchen Wert hat der ÖPNV? Ich denke, es ist der größte Hebel, den wir haben, um eine Verkehrswende nachhaltig in Gang zu bringen. Denn es ist ein Verkehrssystem, in dem, wenn es zuverlässig funktioniert, weniger Stress fürs Individuum entsteht. Es ist verbunden mit freier Zeit, die wir individuell nutzen können. Und es ist aufgebaut aus den effizientesten Fortbewegungsmitteln, die wir kennen. Zudem sind Züge und Busse die selten gewordenen Orte, an denen sich Menschen aus unterschiedlichen Milieus noch physisch begegnen.“



Susanne Henckel

Geschäftsführerin VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH

„Die Vier-Millionen-Zahl bei den täglichen Fahrgästen ist durchbrochen. Die Menschen werden immer mobiler. Das ist gut. Wir müssen dafür sorgen, dass sie dafür auch künftig Bus und Bahn wählen. Gleichzeitig wollen wir die hundertprozentige Elektrifizierung auf der Schiene. Die Umweltwende gibt es nicht ohne die Verkehrswende.“



Dr. Lutz Kaden

Branchenkoordinator Verkehr der IHK Berlin

„Was Berlin am meisten braucht, ist ein zügiger Ausbau des ÖPNV. Bei der Wirtschaft gibt es Arbeitgeber und Arbeitnehmer. Alle müssen irgendwie zum Arbeitsplatz kommen. Die nutzen zum großen Teil den öffentlichen Verkehr. Der andere Strang ist: Je mehr ich den privaten Pkw-Verkehr in den ÖPNV verlagern kann, desto mehr Raum bleibt übrig im Straßenraum für Belieferung und Ver- und Entsorgung.“



Dr. Jan Schilling

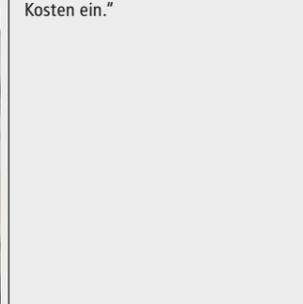
ÖPNV-Geschäftsführer Verband Deutscher Verkehrsunternehmen

„Der Markt allein wird es nicht richten. Das haben wir die letzten zwanzig Jahre versucht. Die Politik hat den Versprechungen der Automobilindustrie Glauben geschenkt, dass man eine Verkehrswende und den Klimaschutz regeln kann, indem man den Antrieb austauscht und die Effizienz in den Antrieben erhöht. Wir brauchen Regulatorik, wir brauchen Effizienz im System.“

Björn Siebert

Public Affairs Manager door2door

„Ein Sechssitzer kann knapp hundert Autos ersetzen. In der Innenstadt, wo wir keinen Parkraum haben, ist das eine Alternative des ÖPNV zum eigenen Pkw. Wir haben dann diese Kleingefäße, die on demand die Leute von Haustür zu Haustür fahren. Oder von der Haustür an die Bushaltestelle oder den Bahnhof. Das ist intermodal. Ich plane meine Reise mit der App, der Shuttle fährt mich an den Bahnhof, der Zug, das Großgefäß, fährt mich dann in die Innenstadt rein. Da hab ich Effizienzgewinne und spare Kosten ein.“



Ulrike Kessler

Gemeinsame Landesplanung Berlin-Brandenburg

„Angesichts der vielen Staus insbesondere an den Stadtgrenzen brauchen wir einen ÖPNV, der eine wirkliche Alternative ist. Dafür muss er die Bedürfnisse der Menschen, die nach Berlin pendeln, aufgreifen, aber auch die sich abzeichnenden gegenläufigen Bewegungen im Blick haben, da gerade im Berliner Umland immer mehr Arbeitsplätze entstehen. Der Landesentwicklungsplan bietet mit dem ‚Siedlungsstern‘ hierfür strukturelle Chancen. Diese gilt es angesichts des Wachstums zu nutzen und mit passgenauen Verkehrsangeboten auf den Siedlungsachsen zu unterlegen.“



Martin Randelhoff

Herausgeber Zukunft Mobilität

„Wir kriegen die Verkehrskulturwende nicht hin, wenn wir es nicht schaffen, davon wegzukommen, dass jedesmal ein mittlerer Volksaufstand losbricht, wenn drei Parkplätze wegfallen. Wir müssen proaktiv sagen, dass uns die übergeordneten Ziele, die Gesundheit, das Sichfreibewegen, dass Kinder spielen können, die soziale Interaktion, so viel wert sind, dass wir dafür auf diese drei Parkplätze verzichten.“



Prof. Dr. Stephan Jansen

Bicli – Gesellschaft für urbane Mobilität

„Thema intermodaler Verkehr: Wir wissen, drei Prozent ist der Verkehrswechsel zwischen Rad und ÖPNV. Das ist ein Skandal. Wir reden über 30 Prozent Zielgröße für den Radverkehr im Mobilitätsgesetz und jetzt schon 30 Prozent, die Sie als ÖPNV haben. Das heißt, wir sind in der Mehrheit. Wir können eine Große Koalition bilden, Frau Henckel, mit 60 Prozent plus!“

VBB imPuls – Die Aussteller

Wie ergänzt man den ÖPNV sinnvoll und effizient? Fünf Aussteller präsentierten ihre innovativen Lösungen: Von ganzheitlichen Fahrradkonzepten über Pooling und Sharing bis hin zu Schnellladestationen und autonom fahrenden Bussen.



BVG und Mobilty2Grid

Energiewende und Elektromobilität
in vernetzten urbanen Arealen

Die auf dem Forschungscampus errichtete Schnellladestation (150 kW), die im April 2018 in Betrieb genommen wurde, stellt die neueste Entwicklung von Siemens auf dem Gebiet der Hochleistungsladesysteme für Elektrobusse dar. Die BVG stellt für das Forschungsprojekt einen neu angeschafften E-Bus vom Typ Solaris New Urbino 12 Electric zur Verfügung. An Tagen, an denen das Fahrzeug nicht auf dem EUREF-Campus an Testreihen teilnimmt, wird es im Linienbetrieb die Linie 204 verstärken.

mobilty2grid.de



WEIL WIR DICH LIEBEN.

Drivy

Drivy ist Europas größte Carsharing-Community
von privaten und gewerblichen Autobesitzern

Drivy leistet als Carsharing-Plattform einen wichtigen Beitrag zu einem ausgewogenen Mobilitätsmix der Zukunft und zur Entlastung des Individualverkehrs, ist wegweisend für die Mobilität der Zukunft und ermöglicht mehr Innovation und weniger Belastung im Verkehr der Zukunft. Drivy sorgt für eine bessere Auslastung existierender Autos und reduziert dabei ihre Standzeiten im öffentlichen Parkraum. Aktuelle Studien belegen, dass ein Carsharing-Auto bis zu zehn Pkw ersetzt. Zudem investiert Drivy in den Ausbau der innovativen Drivy-Open-Technologie, die das flexible Anmieten und Öffnen des Autos mit dem Smartphone ermöglicht.

drivy.de



drivy



door2door

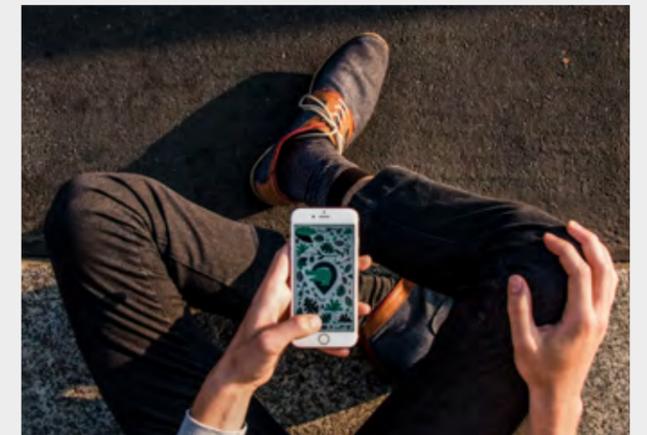
Mit dem öffentlichen Nahverkehr von Tür zu Tür –
Vision einer autofreien Stadt

Der Kunde nutzt künftig sein Smartphone, um über die App seine Fahrt zu buchen. Vorgeschriebene Linienwege und Fahrpläne gibt es nicht. Die genaue Fahrroute legt ein Algorithmus unter Berücksichtigung von Fahraufträgen weiterer Kunden fest, die unterwegs als Mitfahrer zusteigen können.

Die intermodale Mobilitätsplattform von door2door ermöglicht es Städten und Verkehrsunternehmen, On-Demand-Mobilitätslösungen anzubieten und in den bestehenden Nahverkehr zu integrieren. Ein Angebot, das den Komfort des eigenen Pkw mit der Zuverlässigkeit und dem Preisniveau des ÖPNV vereint, kann Autofahrer zu Umsteigern machen und so die Anzahl privater Pkw in Städten drastisch minimieren.

door2door.io

door2door



Fotos: door2door

BVG und ioki zum Autonomen Fahren

Die Deutsche Bahn (DB) mit ihrer Tochterfirma ioki und die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) kooperieren auf dem EUREF-Campus erstmals im Bereich Autonomes Fahren



Foto: ioki/BVG, Berlin

Dabei wird im Rahmen eines Pilotprojekts ein selbstfahrender Kleinbus erstmals auch per App individuell bestellbar sein. Der Kleinbus des Herstellers EasyMile, der sich auch induktiv laden lässt, ist seit April 2018 im neuen Design auf dem EUREF-Campus in Berlin-Schöneberg unterwegs. Innerhalb des Projekts wird ebenfalls der Testbetrieb auf öffentlichen Straßen vorbereitet. Langfristiges Ziel des flexiblen On-Demand-Services mit autonom fahrenden Fahrzeugen ist es, Mobilität von Tür zu Tür in Kombination mit Bahnen und Bussen zu bieten. Die Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe fördert das Pilotprojekt „Pole Position“, das vom Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) koordiniert wird.

bvg.de
ioki.com



Bicicli

Wir sind eine Gesellschaft für urbane Mobilität. Wir stehen für Dienstrad-Programme, Mobilitätsberatung und Cycling-Cafés.

Die BICICLI Holding GmbH versteht sich als Gesellschaft für urbane Mobilität und begleitet Unternehmen, Kommunen und Organisationen durch die anstehende Mobilitätswende. Dafür bieten wir individuelle Mobilitätsberatung, betriebliche Radflotten und steuerprivilegierte Dienstrad-Programme in einem ganzheitlichen Ansatz von Versicherung, Wartung, Service, Park-, Abstell- und Umkleidemöglichkeiten an – alles aus einer Hand und in einer Monatsrate. Wir arbeiten mit innovativen Arbeitgebern aus verschiedenen Branchen zusammen.

Wir wollen ganze Städte aufs Rad setzen – mit unserer Vision einer fahrradfahrenden Gesellschaft in einer „neuen Fahrlässigkeit“. Der BICICLI Cycling Concept Store in Berlin ist ein Inspirations- und Gesellschaftsort für eine neue urbane Mobilität mit Werkstatt, Café und Zubehör-Zentrale am S-Bahnhof Friedrichstraße.

bicicli.de



SIE WOLLEN BEI DER NÄCHSTEN VERBUND-KONFERENZ IMPULS 2019 DABEI SEIN? DANN MELDEN SIE SICH SCHON HEUTE AN:

imPuls@VBB.de

Impressum

VBB Verkehrsverbund
Berlin-Brandenburg GmbH

Hardenbergplatz 2
10623 Berlin

T 030 25 41 40
F 030 25 41 41 12

info@VBB.de
VBB.de

#puls_18



VBB-Infocenter
T 030 25 41 41 41

Verantwortlich
Geschäftsführerin Susanne Henckel

Fotografie
Natalie Schreiber, VBB

Stand: 31. August 2018

VBB.de