



Öffentlicher Personennahverkehr verdoppelt sich **Presse-Information**

- **Öffentlicher Personennahverkehr wird sich bis 2025 verdoppeln**
- **Omnibus ist Bester bei Emissionen**
- **Technik für nachhaltige Mobilität am Start**
- **Attraktive Konzepte, Modernität und Komfort sind entscheidend**
- **Erste Ergebnisse aus europäischem Forschungsprojekt**

Datum:

23. November 2010

Stuttgart/Mannheim – Anlässlich des internationalen Mercedes-Benz Symposiums zum öffentlichen Personen-Nahverkehr der Zukunft war jetzt eines der ersten „Demonstrator-Fahrzeuge“ aus dem europäischen Forschungsprojekt European Bus System of the Future (EBSF) zu sehen. Auf der Basis des Mercedes-Benz Citaro sollen damit Ideen für neue Fahrgastsysteme untersucht werden. So weisen bei diesem Bus schon beim Heranfahen an die Haltestelle spezielle Lichtelemente den Weg zu einem freien Einstieg, so dass „Staus“ an den Türen vermieden werden. Im Innenraum zeigen entsprechende Deckenleuchten dem Fahrgast freie Sitzplätze an. Damit verringern sich die Platzsuche und die damit verbundene Laufbewegung im Bus. WLAN, GPS und 230 Volt Steckdosen machen im Bus den Betrieb von Laptops etc. möglich. Dieser Omnibus soll Ende 2010 bereits im Linienverkehr Bremerhaven in die Erprobung gehen. Bei EBSF handelt es sich um das größte bisher von der Europäischen Kommission geförderte straßengebundene Verkehrsprojekt mit dem Ziel, das Potenzial einer neuen Generation städtischer Busnetzwerke aufzuzeigen. Es umfasst insgesamt sieben Demonstrations-Projekte wie Fahrerplatz, Energiemanagement, Kommunikation, Intermodalität etc., die in sieben europäischen Städten untersucht werden sollen. Für das gesamttechnische, finanzielle und administrative Management des EBSF-Projekt zeichnet der Weltverband des öffentlichen Verkehrs UITP (Union Internationale des Transports Public) verantwortlich.

Innovative Konzepte für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) werden immer mehr benötigt, um den Auswirkungen aus den globalen Megatrends wie wachsende Weltbevölkerung, die zunehmende Urbanisierung und Klimawandel gerecht zu werden. Diese führen nach einer Prognose des UITP unter anderem zu

einer globalen Verdoppelung des ÖPNV. Auch die Milieus-Forschung stellt wachsende Potenziale für den ÖPNV fest. Die Analyse der Marktforschung SIGMA zeigt, dass der ÖPNV in den größten europäischen Märkten nicht mehr nur die Zielgruppen im „Down Market“, Ältere und Kinder, erreicht. Er wird überdurchschnittlich auch von Angehörigen moderner „Up Market-Milieus“ genutzt. Zudem werden in den meisten Zielgruppen Pkw und ÖPNV nicht als einander ausschliessende Transportmittel verstanden. In den großstädtischen „Avangarde-Zielgruppen“ zeichnet sich vielmehr ein Trend zum „Smart Mobility-Mix“ zwischen Individualverkehr und ÖPNV ab. Der Bericht „Mobilität in Deutschland“ des Bundesverkehrsministeriums bestätigt diese Verhaltensänderungen mit Zahlen. Er verzeichnet für den Zeitraum von 2002 bis 2008 den höchsten Mobilitäts-Zuwachs bei Fahrrad und ÖPNV.

Der ÖPNV der Zukunft wird geprägt sein durch eine Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsmittel und Verkehrsträger: Zum Beispiel E-Bikes, Carsharing, Schiene und Straße. Dies zeigen einige Weltregionen heute schon. Eine Schlüsselrolle wird dabei dem Omnibus zukommen. Zum einen bildet er mit einem Anteil von über 46 % heute schon das Rückgrat des öffentlichen Nahverkehrs. Zum anderen ist er unschlagbar, wenn es um Sicherheit, Umweltverträglichkeit und Nachhaltigkeit, Wirtschaftlichkeit und Flexibilität geht. So hat das deutsche Umweltbundesamt für Reisebusse einen durchschnittlichen Verbrauch von 1,4 Liter Diesel pro Person auf 100 Kilometer errechnet, das entspricht 31 g CO₂ pro Person. Er ist damit klarer „Emissionssieger“, weit vor Bahn, Pkw und Flugzeug: dies gilt auch für die Linienbusse im ÖPNV. Zur nachhaltigen Mobilität tragen ressourcenschonende Antriebsarten bei, die heute schon bei Omnibussen im Serienangebot oder in der Erprobung sind: Busse mit BlueTec-Dieselseltechnologie, Linienbusse mit Erdgasmotoren, Diesel-Hybridbusse sowie auch emissionsfrei verkehrende Brennstoffzellen-Hybridbusse. Ebenso werden alternative Kraftstoffe auf ihre Verwendbarkeit in Omnibussen getestet.

Pluspunkte sammelt der Omnibus auch bei Wirtschaftlichkeit und Flexibilität. Heutige Omnibusse mit ihren unterschiedlichen Antriebsarten bringen schon mit der Anschaffung des ersten Fahrzeuges verkehrlichen Nutzen. Andererseits

lassen sich mit den gleichen Omnibussen hocheffiziente Verkehrssysteme zum Beispiel für den Bus Rapid Transit (BRT) mit rund einem Zehntel der Kosten aufbauen, die für Verkehrssysteme mit schienengebundenen Fahrzeugen erforderlich wären. BRT-Systeme bestehen aus einer oder mehreren eigenen Spuren, auf der Omnibusse in hoher Taktfrequenz fahren und die durch mehrere Zubringerlinien gespeist werden. Rund einhundert Verkehrssysteme mit Bussen sind heute schon Paradebeispiele für gelungene Verkehrslösungen. So zum Beispiel in Bogotá (Kolumbien), Nantes (Frankreich) oder in Istanbul (Türkei). In der Planung dürften derzeit rund um den Erdball etwa weitere neunzig BRT-Projekte sein. Diese Infrastrukturprojekte stehen für nachhaltige Mobilität, wirtschaftliches Wachstum und einen enormen Zugewinn an Lebensqualität. Mittelfristig bedeutet das ein riesiges Potenzial für Bushersteller und die Lieferanten rund um die Infrastruktur. Mit einem attraktiven Angebot, Komfort und Qualität gewinnen solche Busverkehrssysteme Fahrgäste und entlasten damit die Städte. So nutzen in Istanbul, drei Jahre nach Inbetriebnahme, täglich rund 750 000 Fahrgäste die „Metrobüs“ mit einem riesigen Zeitgewinn gegenüber dem Individualverkehr.

Wie Verkehrsbetriebe im modernen ÖPNV mit Qualität ihr Geschäft und ihr Betriebsergebnis positiv gestalten, zeigen beim Mercedes-Benz Symposium auch Beispiele aus den Niederlanden und aus Deutschland. Qbuzz (Niederlande) konnte dank seiner Qualitätsabsicherung neue Linien und Konzessionen gewinnen. Im Mittelpunkt der Qualitätsanstrengungen steht dabei der Fahrer, weil das Unternehmen dem Kunden „Fahrgast“ gegenüber direkt vertritt. Ein weiterer Aspekt ist die Transparenz der Qbuzz-Organisation, die dem Auftraggeber jederzeit Einblick in den Verkehrsbetrieb gibt, falls gewünscht sogar online um die aktuellen Linien einzusehen. Drittens stehen für die Qualität die sieben „Qbuzz Kundenversprechen“. Sie reichen von der termingerechten Einhaltung des Fahrplanes über den Service durch den Fahrer bis hin zur „Geld zurück Garantie“. Die Schwerpunkte beim deutschen Verkehrsunternehmen Spillmann richten sich vor allem auf die Attraktivität und Ausstattung der Fahrzeuge. Das Gesamtkonzept ist eine Philosophie, die schon vor dem Einstieg des Kunden beginnt. Die Kombination aus modernster Technik, hochwertiger Ausstattungs-

komponenten, Service- bzw. Kundenwunsch- und Beschwerdemanagement hat zu dem Erfolg geführt, dass eine der jüngsten Flotten im ÖPNV bei den Kunden beliebt ist. Fahrgastzahlen steigen stetig, Vandalismusschäden sind kaum vorhanden. Das einmalige Lichtkonzept hat in Kombination mit der Ausstattung zu einer hohen Kundenzufriedenheit geführt, die messbar ist und nachweislich ihre positiven Effekte erzielt hat. „Fackeln“ im Innenraum, LED-Lampen, Leuchtboden, Unterhaltungssysteme und Kundenwunschmanagement sind Investitionen die sich aus Sicht des Verkehrsbetriebes lohnen. Busnamen wie „Metro Lounge“ und „City Lounge“ zeigen schon von aussen, was der ÖPNV von Spillmann für den Fahrgast sein will: einladend, entspannend und attraktiv. Seite 4

Komfort und Attraktivität stehen auch bei der Entwicklung künftiger Busgenerationen im Fokus. Das betrifft den Fahrer Arbeitsplatz mit den entsprechenden Sichtverhältnissen ebenso wie Sitzkomfort, Klimatisierung Helligkeit und Freundlichkeit im Fahrgastraum. Die Zeit der nüchtern allein auf Funktion ausgelegten Fahrzeuge wird enden. Moderne, attraktive und dynamische Flächen werden auch beim Linienbus Einzug halten. Gleichermaßen attraktiv ist der zunehmende Informationskomfort für Betreiber, Fahrgast und Fahrer. Durch die Versorgung der Omnibusse mit WLAN und GPS wird sich zum Beispiel der Tourist über sein Smartphone auch in einer großen Stadt ohne fremde Hilfe zurecht finden. Über Flottenmanagementsysteme stehen Fahrer und Betreiber immer im direkten Kontakt zueinander und können so ungehindert Informationen austauschen bzw. abrufen. Stichworte für die Weiterentwicklung der Fahrzeugsicherheit bei Linienbussen sind Kollisionsschutz für den Fahrer sowie Sicherheitskabinen, außerdem das ESP auch für Stadtbusse. Die Aspekte der Nachhaltigkeit treiben die Entwicklungsingenieure mit innovativen Antrieben, Kraftstoffen und Werkstoffen weiter voran und bringen diese zur Serienreife. Neue Entwicklungsmethoden sichern dabei Qualität und Zuverlässigkeit der Serienfahrzeuge von Anfang an ab. Die Dynamik der technischen Entwicklungen für den ÖPNV macht klar, dass der Omnibus nach 115 Jahren Geschichte seine eigentliche Blütezeit noch vor sich hat.

Die Realisierung nachhaltiger Mobilität, Komfort, Modernität, Attraktivität etc. des ÖPNV ist auch abhängig von wirtschaftlichen Möglichkeiten zum Beispiel der öffentlichen Hand, der Betreiber und nicht zuletzt der Nutzer. Der Omnibus bietet ein Höchstmaß an Wirtschaftlichkeit, von den Anschaffungskosten, über die Ansprüche an die Infrastruktur, Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit bis hin zu den Life Cycle Costs. Die Fahrzeughersteller bringen dabei ihre Bus-spezifische Kompetenz ein und entwickeln entsprechende Dienstleistungen ständig weiter: Service und Service-Verträge als „Sorglospakete“, innovative Flottenmanagementsysteme wie BusFleet, Fahrertrainings unter anderem zu Fahrsicherheit und Ökonomie sind Beispiele dafür. Seite 5

Wenn man öffentlichen Nahverkehr der Zukunft in den Blick nimmt, dann muss man sich auch Gedanken über die Interaktion mit Kunden, jungen Fahrgästen genauso wie auch mit der älteren Generation, machen. Ideen dazu liefert das Mercedes-Benz Symposium. Experten gehen davon aus, dass zunehmend moderne Mobiltelefone die Routenfindung übernehmen und auch als Fahrkarte dienen. Automaten werden dafür vermehrt Infotainment anbieten. Mittels Mobiltelefon identifiziert sich der Fahrgast und wird darauf hin begrüßt. Informationen zu seinem Mobilitäts-Abo sowie ein personalisiertes Menü erscheinen. Das System zeigt seine letzten Ziele und wichtige Haltestellen an. Dies dürfte als Auswahl oft ausreichen, da die meisten Personen selten häufig wechselnde Ziele haben. Nach seiner Auswahl baut sich der Netzplan auf, und es werden ihm verschiedene Routen zum Ziel angeboten. Er kann sich zu jeder Verbindung weitere Details anschauen sowie Haltestellen bei denen er vom Bus auf Car2go oder das Leih-bike wechseln kann. Nachdem er seine Strecke gewählt hat, kann er auf Wunsch noch seine Freunde via Facebook, Twitter oder ähnlichen Diensten und Netzwerken von seiner Reise wissen lassen. Fahrinformationen und Fahrkarte werden auf sein Mobiltelefon übertragen und seine Reise kann starten.

Weitere Informationen über Mercedes-Benz sowie ein Bild mit der Nummer **10A1288** sind im Internet verfügbar: www.media.daimler.com

Der öffentliche Nahverkehr ÖPNV wird sich bis 2025 global verdoppeln. Dabei kommt es auf eine intelligente Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger an. Eine Schlüsselrolle übernimmt auch in Zukunft der Omnibus. Er hat heute schon einen Anteil am ÖPNV um 46% und ist unschlagbar bei Sicherheit, Nachhaltigkeit, Wirtschaftlichkeit und Flexibilität. Das Bild zeigt unter anderem den Mercedes-Benz Citaro aus dem EBSF-Forschungsprojekt (European Bus System of the Future), der in den nächsten Tagen in Bremerhaven in Erprobung geht.

Ansprechpartner:

Nada Filipovic, Telefon: +49 711 17 5 10 91,

E-Mail: nada.filipovic@daimler.com

Raimund Grammer, Telefon: +49 711 17 5 30 58,

E-Mail: raimund.r.grammer@daimler.com