

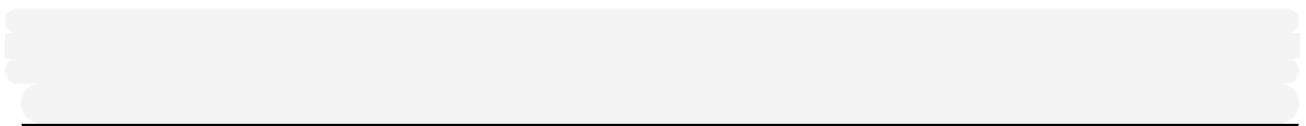
Mobility as a Service

Die Public Transportation – Community traf sich gerade in Stockholm beim [UITP Global Public Transportation Summit 2019](#). Alle, die mit ÖPNV zu tun haben, also Vertreter von Herstellern, Anbietern und Aufgabenträgern fanden sich hier ein.

Zentrale Frage: Wie bewältigt man heute und morgen den täglichen Transport von Menschen in Metropolen und kleineren Großstädten?



[Sieh dir diesen Beitrag auf Instagram an](#)



„All Paths lead to Stockholm“ #Stockholm Sweden The Art of Public Transport, as presented by: © Håkan K., Project manager, SL Discover more at the UITP Global Public Transport Summit, Stockholm, June 2019! #UITP2019

Ein Beitrag geteilt von [UITP \(@uitpofficial\)](#) am Apr 15, 2019 um 9:30 PDT

Die Veranstaltung in Stockholm hat das Motto „The Art of Public Transportation“. Im technologisch verschnarchten Deutschland gilt die Organisation des ÖPNV den Verantwortlichen eher wie „Pain in the Ass“. Hierzulande assoziiert man Busse und Bahnen eher mit dreckigen Waggonen, Verspätungen, Ausfällen, hohen Preisen und schlechtem Service. Credo: Öffentlicher (Nah-)Verkehr ist almosenhafter Behelf für alle, die sich keine schickenes Auto leisten können, also für Schülerinnen und Schüler, Rentner und Rentnerinnen und andere ungewollte Mittel- und Führerscheinlose. In manchen Regionen wird [ÖPNV immer noch politisch gewollt und gezielt zerstört, wie offenbar in Muhlheim an der Ruhr](#). Kein Wunder, dass der Trend zum Zweit-SUV geht.

Andererseits tut man sich in diesem Land auch besonders schwer, über Alternativen nachzudenken, wie das Lobby-/Polit-Hickhack um die „Elektrokleinstmobilität“, sprich: E-Scooter zeigte. Kein Witz: Ein Berliner Wirtschaftrechtler konstruierte in einem Gutachten in der [Zulassung von E-Scootern einen Verstoß gegen das Grundgesetz](#).

Auf jeden Fall sieht man in Stockholm Technologien, die mit an

Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit in Deutschland nie das Licht der Welt erblicken werden.

Dazu gehört sicher auch die Verfügbarkeit von Internetzugängen in Light Rails, also in U- oder S-Bahnen oder in Bussen im Nahverkehr. In einigen ICE-Verbindungen der Deutschen Bahn existiert stückweise Mobilfunkverbindung. Weil aber das deutsche Mobilfunknetz so löchrig ist, sollte man im Zug darauf verzichten, wichtige Telefonate führen zu wollen oder online zu arbeiten. Abschnittsweise wird man eine E-Mail versenden oder empfangen können, aber eigentlich kann man sich nur mit den Serien der Netflix-Copycat Maxdome zerstreuen lassen. Die Inhalte werden von einem Server im Zug abgerufen und per „WifionICE“ auf die Endgeräte der Passagiere gestreamt.

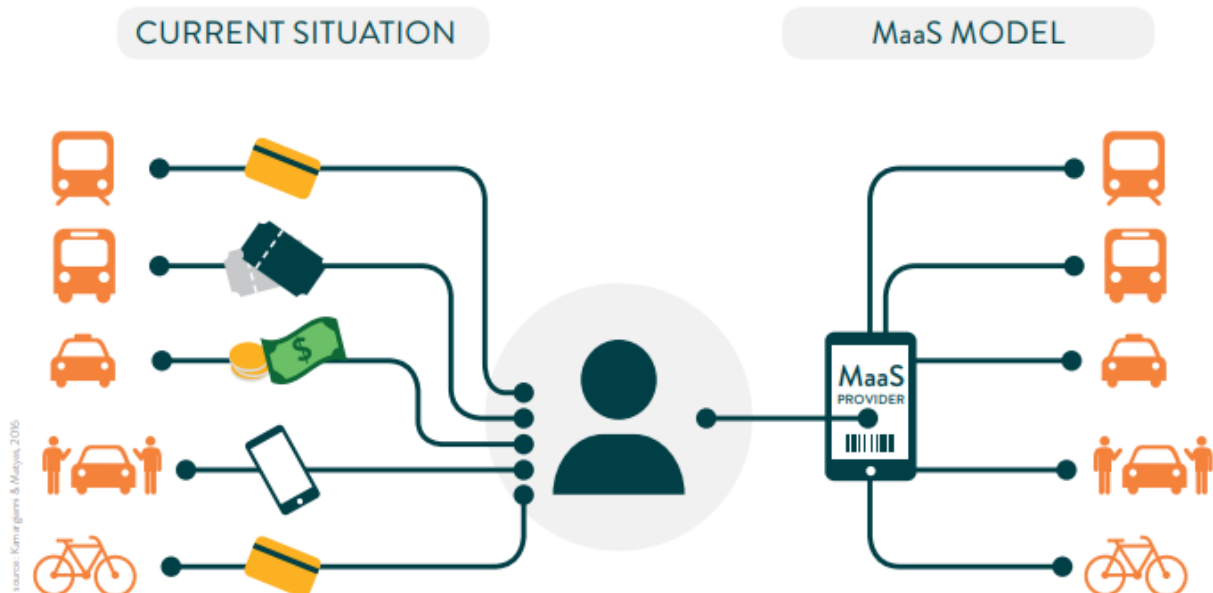
Abgesehen von einigen Testprojekten in machen Städten ([wie in Wuppertal](#)), in denen Stadtbusse mit WiFi ausgerüstet worden sind, ist mobiler Internetempfang im öffentlichen Nahverkehr die seltene Ausnahme.



Wuppertal will als eines der ersten ÖPNV-Unternehmen in Deutschland die gesamte Busflotte mit WLAN auszustatten. Jeder der 300 Busse ist mit kostenlosem W-LAN ausgestattet. Quelle: obs/WSW Wuppertaler Stadtwerke GmbH

Man könnte zwar sich per 4G/LTE, in fernerer Zukunft vielleicht per 5G, verbinden, aber dank der irrsinnigen Vergabepraxis per Auktion bleibt mobiles Datenvolumen in Deutschland knapp und teuer. Gerade jubeln viele über die [6,6 Milliarden Euro an Erlösen aus der 5G-Frequenzauktion](#), aber die gewinnenden Netzbetreiber werden hohe Preise aufrufen oder so knapp es nur geht mit Antennenstandorten haushalten. Folge: Deutschlands Funklöcher werden bleiben, vielleicht nicht in Berlins Regierungsviertel, aber [an der Milchkanne, wie uns Forschungs- und Bildungsministerin Karliczek schon androhte](#).

Technisch geht im Nahverkehr schon noch einiges mehr. Analog zu den Cloud-typischen Akronymen IaaS, SaaS oder PaaS wurde [in Stockholm die Abkürzung MaaS eingeführt: Mobility as a Service](#).



Screenshot aus dem „[Policy Brief: Ready for MaaS? Easier Mobility for Citizens and better data for Cities](#)“

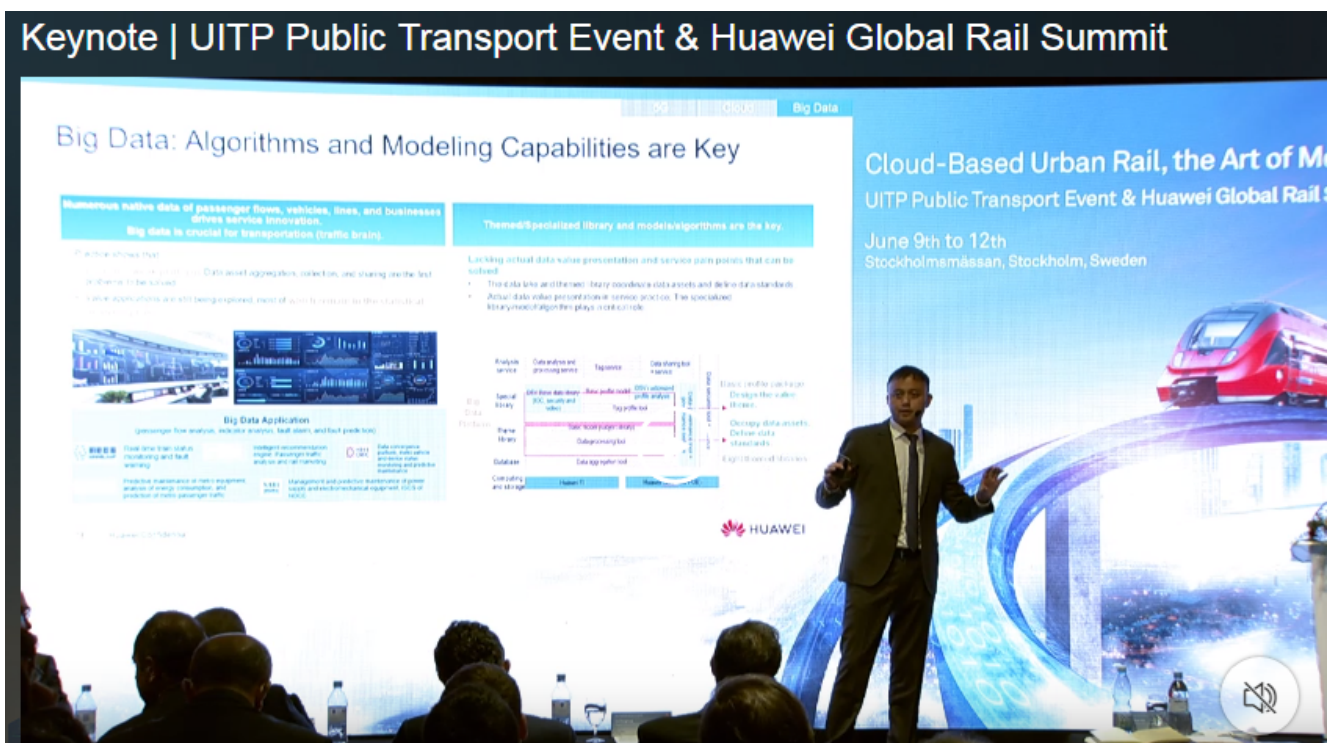
If whatever you give the citizen is not of quality, he will return to his old habits and take the private car. MaaS

needs to be *simple, impartial, personal, and creating extra value.*"

Moderator David van Kesteren, Chair of UITP Combined Mobility Committee and CEO of Cambio Taxistop

So präsentierte auch der bislang beweislos und faktenfrei in Spionageverurteilung geratene chinesische Hersteller Huawei seine *Urban Rail Light Cloud-Lösungen, Next-Generation-LTE-R* (eine für den Bahnverkehr adaptierte LTE-Variante) und *5G Digital Indoor System* (kurz: DIS). Diese adressieren Anforderungen für Operationen wie die der Abfertigung von Bussen, der Überwachung, Ankündigungen an Bushaltestellen, mobile Zahlungen, eine Stärkung der Monitoring des Busbetriebs und Verbesserung der Servicequalität und der Zufriedenheit von Fahrgästen.

Dahinter stehen cloudbasierte Dienste und Breitbandkonnektivität für besser vernetzten, digitalen Schienenverkehr mit dem Ziel Lokführer zu unterstützen, sicherere und effizientere Schienentransportsysteme aufzubauen und Serviceinnovationen zu ermöglichen.



[Screenshot](#), Huawei-Keynote

Offensichtlich hat Huawei im Personentransport bereits einige Erfahrungen generiert und berichtet ein Schienennetz mit 120.000 Kilometer Länge informationstechnisch zu betreuen sowie Services „in mehr als 100 städtische Schienenverbindungen zur Verfügung“ zu stellen.