

DECKBLATT >>>>



SPURWECHSEL

IDEEN FÜR EINEN INNOVATIVEN ÖV.





SPURWECHSEL

IDEEN FÜR EINEN INNOVATIVEN ÖV.





DATEV

DB

arto

Zeitenwende

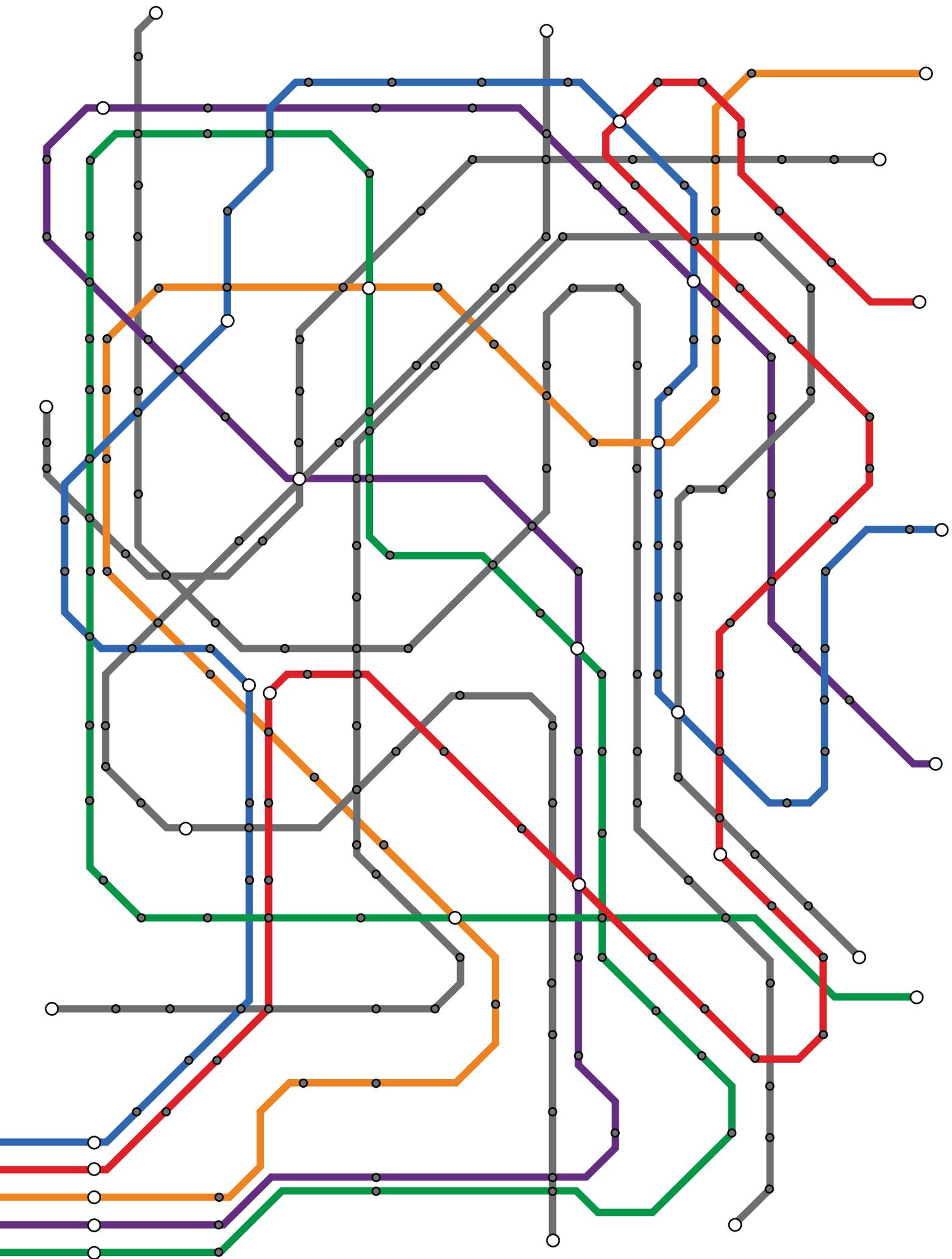
Wir sind jung und haben ein Bedürfnis nach Mobilität!

Mobilität bedeutet für uns ohne unnötigen Ballast flexibel dorthin zu kommen, wo wir gerade hin wollen. Das Auto bedeutet für uns nicht die Freiheit, den Reichtum, das Statussymbol, das uns die Werbung verspricht, sondern lediglich eine Option unter vielen. Wir sind kritisch und können die Augen vor seinen Nachteilen nicht verschließen.

Wir wollen einsteigen, umsteigen, ankommen, weiterfahren. Wenn wir zwischendrin Lust haben zu laufen, dann wollen wir laufen. Wenn wir Fahrrad fahren wollen, dann wollen wir Fahrrad fahren. Wir wünschen uns ein Mobilitätsangebot, das uns flexibel erlaubt, unserem Bewegungsdrang nachzugehen.

Umweltverschmutzung, Lärmbelästigung, Flächenverbrauch wollen und können wir nicht mehr in Kauf nehmen. Wir brauchen keinen Klotz am Bein, namens Auto, das wir dauernd unterstellen müssen, mit Sprit füttern müssen, umsorgen müssen.

Wir wollen die Mobilität von morgen und für morgen!



GESCHICHTE ... glorreiche Vergangenheit, traurige Gegenwart, große Zukunft!

1

Die Geschichte des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) ist eine lange, spannende, oftmals leider traurige Geschichte, aber im Endeffekt vielleicht doch eine mit Happy End. Der Öffentliche Verkehr im Spiegel der Zeit, Bahnhofsarchitektur, ob neu und modern oder alt und erhaltenswert, technischer Fortschritt bei den Zügen, oder aber die Renaissance der Luxuszüge - das alles sind Themen die uns in diesem Kapitel beschäftigen.

ANGEBOTSFORMEN ... einen attraktiven ÖV sichern.

15

Beispiele für gelungene und innovative Projekte des Öffentlichen Verkehrs finden sich leichter als man denkt, auch wenn man manchmal etwas genauer hinschauen muss. Man fragt sich, warum die hier vorgestellten Beispiele nicht überall umgesetzt werden, ihre Notwendigkeit nicht verstanden wird oder sie gar eingestellt werden. Wir liefern Denkanstöße, die zeigen, was moderner ÖV leisten kann und soll.

SYSTEM ... nur so funktioniert ÖV!

41

Wo hakt es im System ÖV? Was wünscht sich die Zielgruppe in Hinsicht auf ihre Mobilität und was ist nötig, um die Mobilität Aller zu sichern? Welche Angebotsformen taugen, um dem Fahrgast den ÖV wieder schmackhaft zu machen? Kann der ÖV Ideen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) übernehmen? Fragen über Fragen und die Hoffnung, mit unseren Antworten gute Ideen zu fördern.

MARKETING ... Herz und Verstand der Kunden erreichen.

53

Nur wenige Verkehrsbetreiber scheinen bisher erkannt zu haben, welche Rolle Kommunikation spielt. Sowohl mit ihren Fahrgästen als auch den Menschen, die erst noch zu Nutzern des Öffentlichen Verkehrs gemacht werden sollen. Für eine positive Außendarstellung finden sich bestimmt noch weit mehr Möglichkeiten als hier vorgestellt werden.

POLITIK ... warum der ÖV wieder die NR. 1 in der Verkehrspolitik sein muss.

75

Moderne Umwelt- und Klimapolitik? Das Zusammenwachsen Europas? High-Tech "Made in Germany"? Sichere Energieversorgung? Viele der Bereiche, die die täglichen Nachrichten bestimmen, hängen unmittelbar mit den Öffentlichen Verkehrsmitteln zusammen. In diesem Kapitel wird noch einmal deutlich, dass eine entschlossene Förderung von Bus und Bahn notwendig und wünschenswert ist.

Höher, Schneller, Weiter ... Die Geschichte des Öffentlichen Verkehrs. 3

Kathedralen des Fortschritts ... Entwicklung der Architektur für den ÖV. 7

Eine neue Mobilität ... technischer Fortschritt im ÖV. 9

Die großen Züge ... Beispiele für vitale Kultur im ÖV. 13





Kapitel 1: Geschichte

Höher, Schneller, Weiter

Die Geschichte des Öffentlichen Verkehrs.

3

Höher, schneller, weiter und dabei am besten auch noch billiger, das war lange Zeit das Ziel aller Verkehrspolitik. Die Geschichte des Öffentlichen Verkehrs war von technischen Revolutionen geprägt. Doch die Zeit der unbegrenzten, billigen, rekordsüchtigen Mobilität geht zu Ende. Die Verkehrsentwicklung stößt klar an ihre Grenzen. Sie braucht eine Kurskorrektur, einen „Spurwechsel“ eben!

2. Jahrhundert nach Christus: Die Römer benutzen gefederte Reisewagen, einen Vorläufer der Kutschen, welche bis ins 19. Jahrhundert das Transportmittel Nummer 1 bilden. Meere und Flüsse befahren sie schon sehr früh auf festgelegten Routen, während sie im Landesinneren konsequent den Ausbau ihres gut organisierten und qualitativ hochwertigen Wegesystems vorantreiben. Ihr fortschrittliches Transportwesen sichert die administrative und militärische Kontrolle über das große Reich und ist bis heute Grundlage vieler Straßen.

Mittelalter: Viele Landwege aus der Römerzeit sind verfallen. Das Reisen zu Lande ist sehr beschwerlich, vermehrt werden die Flüsse für Personen- und Frachtschiffe genutzt. Flussaufwärts werden die Schiffe meist von Pferden oder Menschen gezogen, flussabwärts wird gesegelt oder mit der Strömung gefahren. Es gibt bereits Anfänge einer regelmäßigen Linienschiffahrt. Ergänzend zu den natürlichen Flüssen werden vermehrt Kanäle gebaut.



17. Jahrhundert: Erste Postkutschen werden eingeführt, sie transportieren bis ins frühe 20. Jahrhundert nicht nur

Postsendungen, sondern auch zahlende Fahrgäste.

1617: Die Sänfte, ein von Menschen oder Lasttieren getragenes Sitzgestell, wird zuerst in Paris verwendet und verbreitet sich später in ganz Europa.



1662: In Paris wird der weltweit erste Pferdeomnibus eingeführt. Er ähnelt einer Kutsche, bietet aber wesentlich mehr Fahrgästen Platz und kann bei Bedarf auf Schienen fahren.

Ende des 18. Jahrhunderts: Die ersten Pferdebahnen entstehen als ein auf Schienen laufendes und von Pferden gezogenes Verkehrsmittel.

1788: Das erste Dampfschiff wird patentiert, ein Meilenstein für den Transport von Menschen und Gütern über Seen und Flüsse.

1825: In England werden erstmals zwischen Stockton und Darlington Passagiere mit einer Dampflokomotive transportiert (mehr zu Dampfloks auf S.9).

1826: In England wird der Dampfomnibus eingeführt und 1833 mit einer Geschwindigkeit von bis zu 15 Stundenkilometern zum offiziellen öffentlichen Verkehrsmittel erkoren.

1835: Die erste private deutsche Bahnstrecke für den Personenschienenverkehr wird zwischen Nürnberg und Fürth eröffnet.

1840: In Deutschland existieren 550 Kilometer Schienenstrecke, jeden Tag werden es mehr.

1860: 20 Jahre später verfügt das Land über ein Schienennetz von 11.600 km. Die Bahn ist so profitabel, dass sich private Investoren eine „goldene Nase“ verdienen.

1863: In London wird die erste U-Bahn gebaut. Zunächst kommen noch Dampflok zum Einsatz, was in den Tunneln für Luftprobleme sorgt.



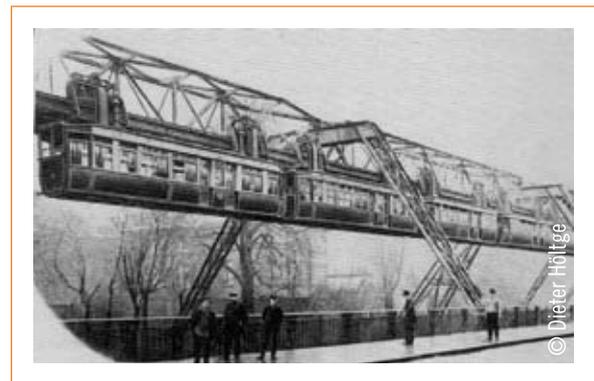
1867: Als Pendant zur Londoner U-Bahn entsteht in New York City die erste Hochbahn, die zunächst ebenfalls mit Dampflokomotiven betrieben wird.

1881: Die erste elektrische Straßenbahn der Welt nimmt in Lichterfelde bei Berlin den Probebetrieb auf.

1882: Die Berliner Stadtbahn verwendet getrennte Gleispaare für den Nah- und Fernverkehr. Nach der Elektrifizierung bürgert sich bald der Kurzbezug „S-Bahn“ ein.

1888: Der Frankfurter Centralbahnhof wird eröffnet, eine Kathedrale des Fortschritts, deren berühmte ursprüngliche Stahlkonstruktion teilweise noch heute erhalten ist.

1895: Der erste Linienbetrieb mit motorisierten Omnibussen in Deutschland wird von der Netphener Omnibusgesellschaft aufgenommen.



1901: Die Wuppertaler Schwebebahn wird in Betrieb genommen.

um 1900: In vielen deutschen Städten starten neue, elektrische Tramsysteme und sind sofort sehr erfolgreich. Auch viele Mittel- und Kleinstädte etablieren Straßenbahnsysteme.

1915: In Leipzig entsteht nach dem Vorbild des Frankfurter Hauptbahnhofs ein neuer Zentralbahnhof.

1920er Jahre: Das Bahnnetz erreicht mit 72.000 Kilometern und etwa 15.000 Zugangsstellen (Bahnhöfe und Haltepunkte) seine größte Dichte. Die Flächenbahn ist komplett.

1950: Die Eisenbahn trägt knapp 40 Prozent der Verkehrsleistung.

Mitte der 1950er Jahre: Die Massenmotorisierung beginnt. Große Straßenbauprogramme werden angekurbelt.

1960: Die Eisenbahn trägt nur noch weniger als 20

Prozent der Gesamtverkehrsleistung.

Mitte der 1960er Jahre: Viele kommunale Straßenbahnsysteme werden stillgelegt, weil sie angeblich den Autoverkehr zu stark behindern. Die Tram wird durch Oberleitungsbus oder Bus ersetzt. Die Fahrgastzahlen brechen danach ein.

1985: Der erste deutsche Bürgerbus nimmt im westfälischen Ahaus seinen Betrieb auf.

Ende der 1980er Jahre: Immer mehr Rufbus- und Anrufsammeltaxisysteme werden eingeführt und sind sehr erfolgreich, auch und gerade in sehr dünn besiedelten ländlichen Regionen.



1991: Der InterCity Express (ICE), das neue Flaggschiff der Bahn, nimmt seinen Betrieb auf.

1994: Aus der Bundesbahn und der Reichsbahn wird die Deutsche Bahn AG (DB).

1995: Der InterRegio (IR) wird mit 68 Millionen Fahrgästen zum attraktivsten und beliebtesten Fernverkehrsprodukt der DB.

1996: In einigen Klein- und Mittelstädten werden attraktive Orts- und Stadtbussysteme etabliert und sind sehr erfolgreich (die bekanntesten Beispiele sind Lemgo, Bad Salzfluren, Detmold, Lindau, Euskirchen, Dormagen, Buchholz, Eichstätt). Die Fahrgastzahlen explodieren jeweils von wenigen Hunderttausend auf mehrere Millionen.

1997: Die Bahn beginnt mit der Zerstörung des bisher

höchst erfolgreichen Interregio (lesen Sie hierzu auch auf Seite 33 weiter). Immer mehr Linien werden eingestellt. 2006 ist der Interregio trotz vieler Proteste am Ende.

1998: In einigen ländlichen Regionen werden stillgelegte Bahnstrecken erfolgreich reaktiviert und neue Regionalbahnangebote etabliert (bekannte Beispiele sind die Usedomer Bäderbahn, der Dreier-Ringzug, der Seehaas, die Geißbockbahn und die Dürener Kreisbahn). Alle diese modernen Systeme führen zu massiven Fahrgastzuwächsen, oft um den Faktor zehn.

2004: Der Anteil der Eisenbahn am Gesamt-Personenverkehr bleibt stetig unter 10 Prozent.

2008: Das Schienennetz ist auf etwa 38.000 Kilometer zusammengeschrumpft. Weitere Stilllegungen von 5.000 Kilometer sind bahnintern vorbereitet.

2010: Die Bundesregierung legt ein 600 Millionenprogramm für neue Gleisanschlüsse und dezentrale Güterumschlagknoten auf. Die Länder beteiligen sich ihrerseits mit komplementären Mitteln für regionale Güterbahnnetze und Zuschüssen für die Beschaffung von Cargo Sprintern.

2012: Die Bundesregierung legt gemeinsam mit den Ländern ein Zukunftsprogramm Bahn auf, nachdem zuvor in den Parlamenten der Bahnentwicklungsplan und das entsprechende Finanzierungskonzept mit großer Mehrheit verabschiedet worden ist. Das Programm umfasst

- 10.000 neue Bahnhöfe und Haltepunkte zur Verbesserung der Kundennähe
- 400 neue Güterverkehrszentren und 2000 neue Umladestellen
- 4.000 km Streckenreaktivierungen und 15.000 km Streckenausbau und Streckenneubau zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Verbesserung der Erreichbarkeit
- ein neues Interregio-Netz zur Verbindung aller Oberzentren und Mittelzentren im Halbstundentakt. Den Großauftrag für die entsprechenden Wendezugseinheiten teilen sich nach der europaweiten Ausschreibung die drei führenden europäischen Bahnhersteller.

- ein neues Güter-Interregio-System, das zwischen allen Wirtschaftsräumen im Zweistundentakt Güterlinienzüge verkehren läßt. Hierfür werden neuartige Waggons eingesetzt, mit Automatikkupplung, integrierten Verladeeinrichtungen und lärmgepufferten Rädern und Aufbauten

- ein S-Bahn- und Regionalbahnpaket, das für 250 regionale Schienennetze die nötigen Infrastrukturinvestitionen und die Beschaffung der Fahrzeuge sichert.

2015: Die EU beginnt eine Gemeinschaftsinitiative "Interreg-Traffic" zur Förderung der kleinen Grenzverkehre in Europa, mit der Straßenbahn- und Regionalbahnnetze sowie Busnetze in den Euregios ausgebaut werden. Dieses "europäische Lückenschlussprogramm" verändert schlagartig die Verkehrsmittelwahl der vielen grenzüberschreitenden Pendler.

2020: Das Europäische Generalabo wird aufgelegt. Ähn-

lich wie die Einführung der gemeinsamen Währung Euro wird dieses neue Euromobil-Abo in Brüssel, Straßburg und Luxemburg groß gefeiert, mit einer Sternfahrt aller europäischen Bahnen. Bürger, die in einem der EU-Länder bereits ein nationales Generalabo besitzen, müssen nur noch einen geringen Aufpreis bezahlen. Das Euromobilabo berechtigt zu unbegrenzten Fahrten in allen Netzen des Öffentlichen Verkehrs in ganz Europa. Für Besucher aus Nicht-EU-Ländern wird außerdem das Euro-Ticket aufgelegt, das als Wochen-, Monats- und Mehrmonats-ticket freie Fahrt in ganz Europa eröffnet.

2025: Die Bahn ist im Personen- und Güterverkehr wieder die Nr. 1 in Deutschland geworden. Deutschland erfüllt nach der Schweiz und Dänemark als drittes Land die internationalen Klimaschutzverpflichtungen. Der Export von Bahntechnologie und Bahnfahrzeugen ist zum umsatzstärksten Wirtschaftsbereich der deutschen Industrie geworden.

Der ÖV - Auf dem Weg in eine strahlende Zukunft





Kathedralen des Fortschritts

... Entwicklung der Architektur für den Öffentlichen Verkehr.

Vor allem in Deutschland erlebte die Bahnhofsarchitektur Höhen und Tiefen. Von einzigartigen "Kathedralen des Fortschritts" über kostengünstige, funktionale Einheitsbauten, hin zur Kombination historischer und moderner Architekturstile. Die Renaissance der Bahnhöfe hat begonnen.

In der Blütezeit deutscher Bahnentwicklung, welche sich über die Jahre 1870 bis 1914 erstreckt, wurden in fast allen deutschen Großstädten imposante neue Bahnhöfe gebaut. Repräsentative Bahnhofsgebäude mit riesigen Portalen und großen Bahnsteighallen als kühne Glas-Stahl-Konstruktionen. Wegen ihrer Größe wurden sie gern als „Kathedralen des Fortschritts“ bezeichnet. Die hohen Hallen sicherten den leichten Abzug von Qualm und Dampf der Lokomotiven. Daneben boten die großen Gebäude Platz für die Bahndirektionen, die technischen Funktionen und differenzierten Servicefunktionen mit Hunderten von Mitarbeitern, für mehrere Bahnhofsrestaurants und Wartesäle. Eine große Empfangshalle beherbergte

die Schalterdienste. Auf dem Bahnhofplatz standen Denkmäler, meist Reiterstandbilder großer Herrscher. Außerdem hielten dort zahlreiche Straßenbahnlinien und sicherten somit die Verknüpfung zwischen Nah- und Fernverkehr. Der Bahnhof wurde dadurch Kristallisationspunkt dynamischer Stadtentwicklung, eines großen Bahnhofsviertels mit hochherrschaftlicher, gründerzeitlicher Bebauung für Hotels und angesehene Firmen. Auch das Wohnen am Bahnhof, in den reich verzierten Stadthäusern dieser Zeit, war sehr attraktiv und teuer. Der Bahnhofplatz war eben eine vornehme Adresse. Als besonders gelungene Beispiele dieser Kathedralen gelten der Frankfurter und der Leipziger Hauptbahnhof.

Architekturjuwelen

Nicht nur die Großbahnhöfe der Metropolen wurden repräsentativ gestaltet. Auch Klein- und Mittelstädte und selbst viele ländliche Gemeinden erhielten mit einem Gleisanschluss repräsentative Bahnhofsgebäude. Nicht nur in den Großstädten, auch hier musste einerseits viel Personal untergebracht, andererseits ein repräsentativer Schalter- und Empfangsraum gestaltet werden. Daneben fand sich noch genügend Platz für die Bahnhofsgastonomie und die Stückgut- bzw. Gepäckabfertigung.



Klein aber fein, der Bahnhof von "Mariefred" in Schweden

Kriegszerstörungen und schlichte Umbauten

Bahnhöfe, Bahnbrücken und Bahnknoten wurden im zweiten Weltkrieg eines der wichtigsten Ziele. Ziel war es, die Transportsysteme der Nationalsozialisten zu zerstören. Gegen Ende des Krieges lagen viele Bahnhöfe in Schutt und Asche und eine Phase der „Unkultur“ begann. Oft wurden die zerstörten Bahnhofsgebäude nicht erneuert, sondern durch schmucklose Funktionalbauten ersetzt. Zur Zeit des Wiederaufbaus musste alles schnell gehen. Aufgrund leerer Kassen durften die Restaurierungsarbeiten auch nicht viel kosten. Die ehemals glorreichen Bahnhofsviertel verwahten und wurden zu sozialen Brennpunkten, häufig mit Drogen- und Rotlichtmilieu.

Außerdem forcierte die Bahn ihren Rationalisierungs- und Stilllegungskurs. Mehr als 6.000 Bahnhöfe wurden geschlossen.

Denkmalschutz

Anfang der 1970er begann ein Umdenken bei fast allen noch mit historischen Gebäuden versehenen Bahnhöfen. Erst jetzt bemerkten die Stadtplaner, was sie den Bahnhöfen und Bahnhofsvierteln angetan hatten. Massiv meldete sich der Denkmalschutz und reklamierte die Erhaltung und Sanierung historischer Bahnhofsgebäude und Bahnsteighallen.

Renaissance der Bahnhöfe

Auch die Bahn entdeckte ihre eigene Geschichte wieder und nahm sich engagiert der Restaurierung der Bahnhöfe an. So kam es zur Renaissance in Frankfurt und Leipzig. Auch die Klein- und Mittelstädte profitierten von dieser Entwicklung. Ein sehr frühes Beispiel ist die Stadt Lemgo. Während die Bahn die Strecke Lemgo-Bielefeld am liebsten stillgelegt

hätte, kaufte kurzerhand die Stadt das Bahnhofsgebäude, um selbst „Herr im Haus“ zu sein. Es wurde denkmalgerecht renoviert und die Funktion als Umsteigehaltestelle zwischen Stadtbus, Regionalbus und Bahn durch anspruchsvolle Gestaltung unterstrichen. Im Bahnhof wurden eine Touristeninformation, ein Reisebüro und eine Fahrkartenverkaufsstelle, die sich synergetisch ergänzen, ein Vortrags- und Ausstellungssaal und hochwertige Reisegastronomie integriert. Weitere gelungene Beispiele lassen sich bei der Usedomer Bäderbahn oder auch bei der Albtalbahn finden, wo die Bahnhöfe nach dem Umbau Kristallisationspunkte urbanen Lebens und des Tourismus wurden.

Eine neue Mobilität

... technischer Fortschritt im Öffentlichen Verkehr.

9

Die Eisenbahnen haben in der Frühphase der Industrialisierung viele technische Neuerungen ermöglicht. Immer wieder gab es sogenannte technische "Schlüsselinnovationen", die später weite Teile der Wirtschaft revolutioniert haben. Seit den 1960er Jahren haben dann auch konzeptionelle Innovationen wie die Einführung des InterCity-Systems (IC), des InterRegio-Systems und des Integralen Taktfahrplanes (ITF) großen Einfluss auf den Bahnverkehr gehabt. Doch alles der Reihe nach...

Die Dampfloks als Schlüsselinnovation

Es begann mit der Entwicklung der Dampfmaschinen und mit den parallelen Möglichkeiten des Eisengusses für die Herstellungen von Schienen und Rädern. Waren die ersten Dampfloks mit 30 Stundenkilometern relativ langsam, steigerten sie sich bis 1880 auf beachtliche 154 Stundenkilometer. Durch größere Kessel erhielten die Loks mehr Leistung und ermöglichten dadurch hohe Geschwindigkeiten und längere Züge.

Es entstanden internationale Fahrpläne und damit auch ein internationales Zeitsystem. Zwischen den europäischen Metropolen verkehrten berühmte Luxuszüge mit Salon-, Speise- und Schlafwagen. Staatsbesuche reisten mit dem Zug an, der „große Bahnhof“ gehörte zum diplomatischen Ritual. Europas Wirtschaft verdankt ihren Aufstieg entscheidend der stürmischen Bahnentwicklung. Auch der letzte Winkel und fast jeder Industrie- und Gewerbebetrieb erhielt einen Schienenanschluss.

Die ersten 100 Jahre Bahngeschichte dominierten die Dampflokomotiven



Elektrifizierung – in Deutschland ein ärgertes Stückwerk

Die nächste technische Revolution war die Elektrifizierung. Ausgehend von Siemens und seinen vielfältigen Erfindungen wurden ab ca. 1910 als erstes die kommunalen Schienennetze modernisiert. Die Straßenbahn hieß deshalb im Volksmund „Elektrische“. Im deutschen Eisenbahnbereich blieb dagegen bis Ende der 1950er Jahre die Dampflok dominant. Dagegen wurde in der Schweiz schon sehr früh mit der Umstellung der Bahnen begonnen. Die Straßenbahn blieb lange ein wichtiger Innovationsträger, beispielsweise auch für die Automatikkupplung, leistungsfähige Bremsen und die Leichtbautechnik. Und selbst in den 1980er Jahren wurde die Konzeption der Leichttriebwagen von der Straßenbahn inspiriert. Die deutsche Bahnelektrifizierung verlief leider sehr bruchstückhaft. Durchgängig elektrifiziert wurden ab Mitte der 1950er Jahre nur die Hauptstrecken. Das hat sich später bitter gerächt, weil die vielen Systembrüche für einen besonders teuren Bahnbetrieb verantwortlich sind. Elektroloks, Dieselloks und Dampfloks nebeneinander zu betreiben, war nicht sehr wirtschaftlich. An vielen



Diesellokomotive der Deutschen Bundesbahn

Stellen musste umgespannt werden. Lokführer und Werkstätten mussten drei Systeme beherrschen. So kam die Bahn bald auf die Verliererstraße. Nennenswerte Innovationen blieben lange aus.

Dieseltraktion für ländliche Bahnverkehre

Parallel zur elektrischen Traktion im Stadtverkehr wurde schon in den 1930er Jahren die Dieseltraktion entwickelt. Sie vereinfachte den Bahnbetrieb, weil das mühsame Kohlebunkern und Wassernehmen entfielen. Dieselloks kamen zunächst vor allem im Nah- und Regionalverkehr und im Güternahverkehr zum Einsatz. Ihr Beschleunigungsvermögen ist allerdings der Elektrofahrweise weit unterlegen. Weil man aber im ländlichen Raum keine Elektrifizierung mehr durchführen wollte, geriet so der ländliche Bahnverkehr immer mehr auf die Verliererseite. Denn durch den massiven Ausbau der Autobahnen und Bundesstraßen und die immer stärkere Motorisierung der PKW und LKW wurde der Straßenverkehr immer schneller. Die Bahn dagegen wurde immer langsamer, vor allem die technisch unzureichend ausgebauten Strecken, verlangsamten das Tempo der Züge ungemein, da sie nicht in der Lage waren, ihre



Elektrische Lokomotive der Deutschen Bundesbahn



©Creative Commons

Die Zugpferde der deutschen Bahn

Geschwindigkeit voll auszuschöpfen.

IC und IR als bahnbrechende Innovationen

Eine wichtige Systeminnovation im deutschen Bahnverkehr war in den 1970er Jahren der Beginn des InterCity-Systems. Der IC als System verband nahezu alle deutschen Großstädte miteinander im Stundentakt. Mit guter Werbung gelang eine beachtliche Nachfragesteigerung. Deutschland hatte nun seinen ersten Systemtakt, der aber zuschlagspflichtig und so im Vergleich zu den früheren Schnellzügen (D- und FD-Zug) relativ teuer war. Deshalb entstand Ende der 1980er Jahre ein zweites Systemangebot, der InterRegio. Das IR Netz

ergänzte das IC System, weil es auch viele Mittelstädte verband. Sein Grundtakt war auf zwei Stunden ausgelegt. Auf manchen Strecken kam es durch Überlagerung von IC- und IR- Linien sogar zum Halbstunden- und teilweise sogar Viertelstundentakt im Fernverkehr. Die Einführung des IR war sehr preiswert, weil es sich fast ausnahmslos um sogenannten Re-Design-Wagen handelte, also umgebaute D-Zugwagen. Mit 68 Millionen Fahrgästen war der IR auf Anhieb erfolgreicher als der ICE. Für viele Pendler war er eine attraktive Alternative zum Auto und zum Nahverkehr, wegen des guten Service (Bistro), der günstigen Preise und seiner guten Reisegeschwindigkeit, die kaum langsamer als beim IC oder ICE auf vergleichbaren Strecken war.

Hochgeschwindigkeitswettbewerb

IC und IR wurden trotz des großen Erfolgs nicht engagiert weiterentwickelt. Das ist schade, denn in der Schweiz kann man heute ein erfolgreiches IR-System bewundern, das deutlich mehr Fahrgäste vorweisen kann als hier zu Lande.

In Deutschland wurde stattdessen der Hochgeschwindigkeitskurs eingeschlagen. Auslöser dafür war der Wettbewerb zwischen Japanern, Franzosen und Deutschen.

Der japanische Shinkansen war der erste moderne Hochgeschwindigkeitszug, es folgte der französische TGV und am Ende kam auch der deutsche ICE auf die Schienen. Dabei ist das Hochgeschwindigkeitssystem für Deutschland mit seiner polyzentrischen Struktur eher ungeeignet. Die hohen Geschwindigkeiten verlangen zudem etliche teure Veränderungen am Streckennetz, viele Begradigungen, Brücken und Tunnel. Die hohen Kosten des Neubaus verhinderten ein flächendeckendes Netz, so dass es heute hauptsächlich wenige, jedoch prestigeträchtige Hochgeschwindigkeitsstrecken gibt. Der Rückzug aus der Fläche hatte ein Angebotsdefizit und dadurch einen Fahrgastrückgang zur Folge.

Erfolgreiche Innovationen im Regionalverkehr und Nahverkehr

Die Innovationen im Nahverkehr waren sehr viel wirkungsvoller. Die S-Bahnsysteme sind eine Erfolgsgeschichte. Ihr Ausbau in Ballungsräumen ermöglichte eine Systemtaktung und eine höhere Haltestellendichte. Dies hatte unmittelbar positive Auswirkungen auf die Fahrgastzahlen. Das S-Bahnssystem ist heute so erfolgreich, dass viele S-Bahnstrecken vierspurig ausgebaut werden, damit sich Fernverkehr und Nahverkehr sowie Güterverkehr nicht gegenseitig behindern. Geradezu sensationell aber sind die Erfolge im Regionalbahnbereich, wo sich die Bahn eigentlich bis Mitte der 1990er Jahre am liebsten ganz zurückgezogen hätte. Hier wurden mit System und unter engagierter Beteiligung der Länder und Regionen sowie vielfach auch privater Bahnunternehmen ganz neue



Neigetechnik in Perfektion

Angebotsqualitäten aufgebaut.

Neige-Technik als Innovation

Die Neigetechnik erlaubt es, in Kurven höhere Geschwindigkeiten zu fahren. Sie spart dadurch auf kurvenreichen Strecken 15-25 Prozent Fahrzeit. In Deutschland wurde sie als "Pendolino" bekannt und hatte leider zunächst noch manche technische Schwierigkeiten.

ITF als Systeminnovation

Mit dem Allgäu-Schwaben-Takt und dem Rheinland-Pfalz-Takt hielt vor 15 Jahren der Integrale Taktfahrplan auch in Deutschland Einzug. In der Schweiz hatte er schon erfolgreich das Bahnsystem revolutioniert. Weil er anstelle der isolierten Streckengeschwindigkeit auf breiter Front die Systemgeschwindigkeit steigert. Er minimiert die Warte- und Umsteigezeiten. Ein Zug muss im ITF immer nur so schnell sein, dass er rechtzeitig den nächsten Taktknoten für das Rendezvous aller Züge erreicht.

Moderne Betriebssteuerung

Lange Zeit dominierte auf den Nebenstrecken die uralte mechanische Steuerungstechnik für Signale und Weichen. Sie war sehr personalintensiv und machte die Bahn in der Fläche unnötig teuer. Mit moderner, elektronischer Steuerung und Kommunikation zwischen allen Fahrzeugen und den Leitstellen können die Fahrzeugbewegungen räumlich und zeitlich besser gesteuert werden.



Die großen Züge

... Beispiele für vitale Kultur im ÖV.

In der Blütezeit der europäischen Bahnen spielten Luxuszüge eine besondere Rolle. Sie galten als die Krönung des Bahnverkehrs. Heute sind einige der nostalgischen Zuggarnituren wieder auf Teilstrecken des ehemaligen Netzes unterwegs.

Die früheren Luxuszüge verfügten über eine höchst komfortable Ausstattung. Sie führten ausschließlich Wagen der ersten Klasse und bestanden aus Salon-, Schlaf-, Speise- und Packwagen. Die große Zeit der Luxuszüge lag zwischen 1883 und 1939. In Europa verbanden sie die großen Metropolen Berlin, London, Paris, Rom, St. Petersburg, Moskau, Wien und Konstantinopel

(Istanbul). Die heutigen "Flaggschiffe" der europäischen Bahnen, die Hochgeschwindigkeitszüge TGV, ICE oder Thalys sind zwar auch komfortabel, aber ihr Design und Service sind vorrangig auf den Transport ausgerichtet. Ihre Innenausstattung und ihr Serviceangebot reicht nicht annähernd an die Luxuszüge heran. Auf eine kulturell-künstlerische Dimension wird hier weniger Wert gelegt.

Legenden auf Schienen

Der berühmteste Luxuszug ist sicher der Orient-Express, der 2008 sein 125-jähriges Jubiläum feiert. Der Orient-Express verband Paris und später auch London mit Konstantinopel. Berühmt wurde er auch, weil er so oft in der Literatur und in Filmen eine tragende Rolle spielte, beispielsweise in Agatha Christies Kriminalroman "Mord im Orientexpress", der später mehrfach verfilmt wurde. Die Transsibirische Eisenbahn ist die längste durchgehende Eisenbahnverbindung der Welt. 9.297 Kilometer Schiene verbinden Moskau mit Wladiwostok. Wenn man die Weiterführung nach Westeuropa über Warschau, Berlin und Paris mit dazu rechnet, kommen noch einmal knapp 3.000 Kilometer hinzu. Sie war für die endlosen Weiten Russlands von zentraler ökonomischer Bedeutung, weil sie den Zugang zu Bodenschätzen und agrarischen Produkten sicherte.

Renaissance als Nostalgiezüge

Die historischen Luxuszüge erleben in den letzten Jahrzehnten eine Renaissance. Alte, historische Wagen wurden aufgekauft und modernisiert, neue Wagen im Retro-Look kamen dazu. Überall in der Welt, wo es große Schienennetze gab, kommen solche neuen Nostalgiezüge wieder zum Einsatz. Für diese mehrtägigen Reisen geht es nicht um Tempo und Termine, sondern um Reisekultur. Im Vordergrund stehen das Erleben und Genießen der



Rheingold-Express mit Panoramadach

Landschaft, des Zuges, des luxuriösen Service, der Salonatmosphäre und des motivierten Personals, das meist in historischen Uniformen unterwegs ist.

Heute bleiben solche Nostalgiereisen nicht mehr nur Adligen oder Millionären vorbehalten, sie sind genauso wie Schiffskreuzfahrten auch für qualitätsbewusste "Normalos" erschwinglich.

Eine Fahrt mit dem südafrikanischen Blue Train, der Pretoria und Kapstadt auf einer Strecke von 1.600 Kilometer miteinander verbindet, dauert zwei Tage und kostet zwischen 800 und 1.300 Euro pro Person. Der Blue Train zählt zu den luxuriösesten Zügen der Welt. Je nach Buchungsklasse haben die Gäste eine komplette Suite mit Schlafraum, Aufenthaltsraum und Bad zur Verfügung.

In Deutschland hat der Rheingold-Express zeitweise die Funktion eines Luxuszuges erfüllt, auch er macht heute wieder Nostalgiefahrten.

Der Bluetrain, einer der luxuriösesten Züge der Welt



Mobilität in der Fläche ... Anrufbus und Mobilitätszentrale als Mobilitätsgaranten.	17
Moderne Bussysteme ... Kundennähe sichern durch Stadt-, Orts- und Quartiersbussysteme.	19
Renaissance der Straßenbahnen ... in Frankreich und neuerdings auch wieder in Deutschland.	21
Urbane Seilbahnsysteme ... überraschend viele Einsatzbereiche im Stadtverkehr.	25
Innovative Regionalbahnen ... die Zukunft der Bahn in der Fläche sichern.	30
Der InterRegio ... Aufstieg und Niedergang eines idealen Produktes.	33
Mehr Güter auf die Schiene ... ein Gebot der politischen Vernunft.	35





Kapitel 2: Angebotsformen



Mobilität in der Fläche

... Anrufbus und Mobilitätszentrale als Mobilitätsgaranten.

So mancher Städter fragt:

„Wie, bei euch auf dem Dorf fährt kein Bus? Und wie kommt ihr dann zum Arzt oder zum Einkaufen?“

„Geht alles nur mit Auto!“

„Und was ist mit euren Alten und Kranken, mit euren Kindern und denjenigen ohne Auto?“

„Die sind dann halt auf ihre Mitmenschen angewiesen, die sie fahren!“

So oder so ähnlich sieht in ländlichen Regionen leider der Normalfall aus, denn Dörfer leiden unter einem strukturellen Problem. Hier sind Supermarkt, Arzt, Drogerie und Schulen weit entfernt im nächst größeren Zentrum. Deshalb werden solche Wege unendlich weit und zeitaufwendig. Und immer teurer, wegen der hohen Spritpreise.

Die Busbedienung hat der Kreis als Aufgabenträger meist schon lange auf ein Minimalangebot zusammengestrichen. Ortsbusverkehre gibt es sowieso nicht. Nur der Schulbus fährt noch regelmäßig morgens und mittags.

Doch es gibt rühmliche Ausnahmen mit einem dichten Angebot von Öffentlichen Verkehren, trotz geringer Einwohner- und Siedlungsdichte. Einfach, weil es dort

intelligent und effizient organisiert wird. Mit Hilfe von Rufbus, Anrufsammeltaxi oder Bürgerbus. Alle drei sind bewährte Mittel für dünnbesiedelte Regionen.

Das Prinzip ist einfach: man muss seinen Fahrtwunsch vorher anmelden, telefonisch ad hoc oder als regelmäßigen Fahrtwunsch im Abo. Bahnkunden melden z.B. schon beim Schaffner ihren Transportwunsch am Zielbahnhof an, dann werden sie von dort weitergefahren. Gefahren wird man je nach Nachfrage allein oder mit mehreren anderen Fahrgästen, die auch eine Fahrt bestellt hatten und auf den vorherigen Haltestellen zugestiegen sind oder auf den noch folgenden dazu kommen. Manchmal gibt es bei solchen Systemen ehrenamtliche Fahrer, dann nennt man das Ganze Bürgerbus. Moderne Routendisposition sorgt für den kürzesten Weg und eine exakte Abrechnung.



Koordiniert wird dieser flexible Öffentliche Verkehr meist durch eine Mobilitätszentrale, die alle Kommunikationssysteme umfasst. Die Tarife entsprechen denen des normalen Öffentlichen Verkehrs, eventuell gibt es einen speziellen Bestellzuschlag. Außerdem wird meist ein Tür zu Tür Service angeboten und so können die Mobilitätsbedürfnisse auch in dünn besiedelten Regionen gesichert bleiben.



Die Mobilitätszentrale ...

Das Ziel scheint klar, es müssen mehr Menschen vom PKW auf den ÖPNV umsteigen. Dies scheitert häufig aber schon an der fehlenden Information über die Verkehrsmittel. Schließlich muss man über die jeweiligen Netze, Haltestellen, Fahrpläne und Tarife informiert sein, ehe man sich zur Nutzung entscheidet. Diese Aufgabe übernimmt die Mobilitätszentrale. Ziel der Mobilitätszentrale ist die Vernetzung des Öffentlichen Personen-Nah- und Fernverkehrs mit anderen Mobilitätsformen wie Fahrradfahren und der Nutzung von Car-Sharing, Taxi und Mietauto als Einstieg

in ein zukunftsfähiges Verkehrssystem. Hier laufen die Informationen aller Teilsysteme zusammen. Hier werden notwendige Abgleiche für die Anschlusssicherung gemacht, für die flexiblen, bedarfsgesteuerten Systeme wie Rufbus oder Bürgerbus werden die Voranmeldungen angenommen und letztlich werden die Fahraufträge vergeben und die Routen disponiert. In der Mobilitätszentrale laufen alle aktuellen Meldungen ein, z.B. über Störungen, Verspätungen, Bestellungen. Hier wird die Mobilität optimal gestaltet und das Zusammenspiel der verschiedenen Betriebsteile und Betriebsformen koordiniert. Der Taxieinsatz als Anrufsammeltaxi in direkter Verbindung mit der Taxizentrale, der Rufbus und Bürgerbus in Verbindung mit dem Stadtbus- und Regionalbusunternehmen, die Anschlusssicherung zwischen den Bus- und Bahnsystemen im Kontakt mit der Betriebsleitung der regionalen Bahnen, das Car Sharing im Kontakt mit den Car Sharing Betrieben.

Die Mobilitätszentrale ist aber auch die Anlaufstelle für spezielle Anliegen wie Beschwerden und Verbesserungsvorschläge. Von hier werden sie dann problemadäquat verteilt.

Moderne Bussysteme



© Michael Heimerl



© Max Dönselmann im Sande



© Ralf Schütt



© Michael Heimerl

19

... Stadtbus-, Ortsbus- und Quartiersbussysteme - attraktive Innovation für Klein- und Mittelstädte und Quartiere in Großstädten.

Lange Zeit galt es als normal, dass in Klein- und Mittelstädten der ÖPNV schlecht war und sich darauf beschränkte, die Schüler und ein paar andere autolose Menschen zu befördern. Bei einem solchen Minimalangebot gibt es auch nur minimale Fahrgastzahlen. Seit Mitte der 1990er Jahre gingen dann plötzlich einige sensationell erfolgreiche neue Orts- und Stadtbusverkehre an den Start, die als ehrgeizige Qualitätssysteme den lokalen Verkehrsmarkt neu aufrollen wollten. Und sie taten das teilweise meisterhaft.

Die Anzahl der Fahrgäste betrug vor der Einführung der neuen Orts- und Stadtbussysteme meistens zwischen 50.000 und 150.000 pro Jahr, danach erreichten die Systeme in den gleichen Städten zwischen drei und fünf Millionen Fahrgäste. Zuerst wollten die Verkehrspolitik und die Fachwelt gar nicht glauben, dass es möglich ist, die Zahl der Fahrgäste um den Faktor 10, manchmal sogar den Faktor 20 oder 30 zu steigern. Das grenzte an Zauberei.

Hier nun eine Checkliste der wesentlichen Systemmerkmale dieser Stadt-, Orts- und Quartiersbussysteme, die ihren großen Erfolg ausmachen:

Rein lokales, klares Liniennetz mit kurzen Linienwegen
Das Liniennetz ist straff geführt mit ungefähr gleichlangen Linienästen. Auf diese Weise wird eine überzeugende Fahrplansymmetrie erreicht, die sich die Bürger leicht einprägen können.

Pendelbusverkehr Rand- Mitte- Rand

Die Busse fahren regelmäßig als Durchmesserlinien zwischen den Ortsrändern und der Ortsmitte. Sie erschließen möglichst den historischen Ortskern, den Haupteinkaufsbereich, die kulturellen Einrichtungen und die wichtigsten Verwaltungseinrichtungen.

Treffpunkthaltestelle im Zentrum

Hier treffen sich alle Busse immer gleichzeitig, was ein Umsteigen auf kurzen Wegen zwischen allen Linien ermöglicht.

Durchgängiger Taktverkehr

Die Taktintervalle in der Hauptverkehrszeit betragen zwischen 15 und 30 Minuten, abhängig von der Entfernung zwischen Stadtrand und Mitte. Die Betriebszeiten entsprechen dem Tagesgang der sonstigen Mobilität, d.h. der morgendliche Berufsverkehr und abendliche Freizeitverkehr werden mit abgedeckt. Auch die vor allem für den touristischen Verkehr und lokalen Freizeitverkehr relevanten Wochenenden werden bedient.



© Hugo Neuhaus-Gätz



© Peter Specht



© Wikimedia Commons



© Michael Hake

Hohe Haltestellendichte

Der Bus hält ca. alle 200-300 Meter, wenn jemand ein- oder aussteigen möchte. Bei Regen oder bei Dunkelheit kann er auch dazwischen halten. Dies garantiert eine große Kundennähe.

Vorrang für Busse im Straßenverkehr

Die Busse werden geschickt um potentielle Staubereiche herumgeführt. Sie erhalten spezielle Ampelschaltungen, gegebenenfalls auch Busspuren und Vorfahrtsregelungen.

Einsatz von modernen Niederflurbussen

Die Busse bieten stufenlosen Ein- und Ausstieg. Das verkürzt die Haltezeiten. Die Busse haben breite Türen (bei Midibussen möglichst drei Stück) und große Plattformflächen. Das garantiert schnelle Fahrgastwechsel. Die Busse sind sehr hell und großzügig gestaltet, mit Anlehnhilfen, großen Fensterflächen und kommunikativer Sitzanordnung.

Offensive Vermarktung

Ein breites, direktes und ansprechendes Marketing ist für den Erfolg unabdingbar. Näheres hierzu im Kapitel 4 – Marketing.

Einfacher Tarif auf Kurzstreckenbasis

Für die kleinen Netze gibt es ein spezielles Kurzstreckenabo, das in der Regel deutlich preiswerter als das billigste Abo des regionalen Verkehrsverbundes ist.

Verknüpfung mit übergeordneten ÖPNV-Systemen

Das Netz ist mit dem Bahnhof und der zentralen Haltestelle der Regionalbusse verknüpft.

Heute gibt es in Deutschland ca. 130 sehr erfolgreiche Stadt- und Ortsbussysteme und man kann nur hoffen, dass immer mehr von den ca. 1.300 deutschen Klein- und Mittelstädten die Innovation aufgreifen und damit ihre Erreichbarkeit und Standortqualität entscheidend verbessern.



Bus der nvb verkehr, Nordhorn



Renaissance der Straßenbahnen

... in Frankreich und neuerdings auch wieder in Deutschland.

Beim Thema ÖPNV lohnt ein Blick ins Nachbarland Frankreich. Die Grande Nation könnte man auch als die neue Tram-Nation betiteln. Nirgendwo sonst in Europa hat die Straßenbahn das Bild der Städte in den letzten Jahrzehnten mehr verändert. Im ganzen Land wurden neue Straßenbahnen eröffnet, weitere befinden sich in der Planung. Auch in Deutschland kommt durch innovative Systeme wieder Bewegung in den kommunalen Schienenverkehr. Aber im Gegensatz zu Frankreich wird in Deutschland noch wenig Wert auf die Stadtgestaltung gelegt, da kann man viel von den Franzosen lernen. Immer mehr Städte diskutieren in Europa die Wiedergeburt der Straßenbahn, die sie vor ca. 50 Jahren zu Gunsten des Autoverkehrs abgeschafft hatten.

In den 1960er Jahren kam es häufig zum Todesurteil für Straßenbahn-Systeme. Im Zuge der Massenmotorisierung glaubte man den Platz für den schnell wachsenden Individualverkehr in den Städten zu benötigen. In vielen deutschen Großstädten begann die Verlegung des schienengebundenen Verkehrs unter die Erde. In den Zentren der Ruhrgebietsstädte sind solche Stadtbahntunnel häufig zu finden. Auch französische Kommunen verfolgten lange Zeit diese Strategie. Die neuen französischen Straßenbahnen dagegen fahren mitten in die Innenstädte und durch die Fußgängerzonen. Weiter außerhalb fahren die Bahnen oft auf

grünen Rasengleistrassen und unter schattigen Alleen. Vor allem die Gestaltungsdetails für die Masten, Fahrwege und Haltestellen überzeugen. Die hohe Qualität brachte ein Umdenken und machte die Straßenbahn in Frankreich populär. Ein sehr prominentes Beispiel stellt Straßburg dar. Die Straßenbahn als touristisches Highlight, wer hätte das gedacht!? Zwei- bis dreistellige Zuwachsraten konnten die Straßburger bei der Anzahl der beförderten Personen erreichen – ein Riesenerfolg! Ähnlich lief es in anderen französischen Städten wie Lyon, Grenoble, Nantes, Nizza, Le Mans, Marseille, Mulhouse oder Paris. Straßenbahnen werden hier als Bereicherung für die

Stadt gesehen, als Chance für eine stadtgestalterische Aufwertung. Natürlich macht auch das ambitionierte Fahrzeugdesign Frankreichs Tramsysteme attraktiv. Große Fenster ermöglichen ungetrübte Blicke in das Herz der Stadt. Die Karosserie ist eher rund als eckig, das Design sehr elegant. Diese Straßenbahnen verkörpern das Image der Stadt. In Nizza ging man sogar so weit, dass Klangcollagen eigens für die Tram komponiert wurden. Jede Haltestelle wird je nach Tages- oder Nachtzeit mit ihrer eigenen Melodie angekündigt. Als besonderes Schmankerl werden die wichtigsten Plätze der Stadt ohne Oberleitung batteriebetrieben durchquert.



Straßenbahn in Lissabon

Auch in Bordeaux gibt es seit einigen Jahren eine neue Straßenbahn. Wie in Nizza gibt es auch hier oberleitungsfreie Strecken innerhalb der Kernstadt, weil die Fahrt auf diesen Abschnitten besonders leise ist. Ansonsten wählt man sehr dezente, filigrane Oberleitungen und elegante, schmale Masten.



Wussten Sie schon ...

dass die Infrastruktur von Straßenbahnen auch für den Güterverkehr genutzt werden kann. Die Cargotram ist der ideale Ersatz für den Lieferverkehr durch Lastkraftwagen (Lkw). Schauen sie mal nach Dresden, Wien oder auf Seite 37, dort erfahren Sie mehr.

Das Karlsruher Modell

Nicht nur in Frankreich kann man innovative Straßenbahnen bestaunen. Auch in Deutschland gibt es Positivebeispiele. Freiburg, Bremen oder Saarbrücken sind nur einige der 52 noch bestehenden Straßenbahnsysteme in Deutschland. Rein quantitativ ist damit Deutschland immer noch das Straßenbahnland Nummer 1 in Europa. Für viele dieser deutschen Systeme stellt sich die Frage nach einer allmählichen Erweiterung der Netze in die Region, um das Umland mit anzubinden. Für diese Aufgabe wurde in Karlsruhe ein revolutionäres Modell entwickelt und umgesetzt, das der Region das größte und erfolgreichste Straßenbahnnetz Deutschlands beschert hat. Auslöser war die geplante Stilllegung der Albtalbahn. Anstelle der Stilllegung entwickelte man ein neues Betriebsmodell für die Straßenbahnen. Nach der Elektrifizierung der Strecke konnten sie sowohl Eisenbahn- als auch Straßenbahnstrecken befahren. Das Experiment gelang und wurde danach auf immer mehr Verbindungen ausgeweitet. Heute befährt die Straßenbahn auch DB-Gleise. So ist ein riesiges Netz entstanden, mit Strecken nach Heilbronn, Pforzheim, Bretten, Bruchsal

und Baden-Baden. In diesem regionalen Netz entstand ein attraktives S-Bahnsystem, das durch seine vielen neuen Haltepunkte die Region viel besser erschließt als die frühere Bedienung von DB-Regio. Dem entsprechend sind die Fahrgastzahlen auf den einzelnen Strecken im Durchschnitt um 300 Prozent, teilweise aber auch um bis zu 800 Prozent gestiegen. Der Clou des Modells: Ohne Umsteigen geht's vom Land direkt ins Herz der Stadt.

Best Practice ...

Mit nur 41.000 Einwohnern ist Valenciennes die kleinste Stadt in Frankreich mit einer Straßenbahn. Eröffnet wurde sie im Jahr 2006. In Deutschland wäre das undenkbar...warum eigentlich!? Naumburg an der Saale beispielsweise hat mit seinen 30.000 Einwohnern auch eine kleine, allerdings mehr historische Straßenbahn für Touristen.

Sonderweg Stadtbahn

In Deutschland gab es seit den 1960er Jahren eine Sonderentwicklung mit der Einführung der Stadtbahnsysteme. Die Fahrzeuge waren größer (hochflurig, länger und breiter) als herkömmliche Straßenbahnen. Die Haltestellen brauchten eigene Hochbahnsteige. Die Oberleitungen mussten extra dick und deshalb die Masten sehr massiv sein. Das alles erhöhte den Bauaufwand und zerstörte durch die Trennwirkung viele Straßenräume. Stadtbahnen mussten nach den Vorgaben der Zuschussgeber immer einen abgetrennten, völlig unabhängigen Fahrweg haben. Weil das in vielen Innenstädten nicht möglich war, wurden sie trotz hoher Kosten unter die Erde verlegt. Stadtbahnnetze wurden im Vergleich zu den früheren Straßenbahnnetzen viel weitmaschiger. Das reduzierte ihre Erschließungswirkung und die Haltestellenzahl. Besonders viele Stadtbahnprojekte gab es im Ruhrgebiet. Dort haben sie Milliardensummen verschlungen. Trotzdem sank der Marktanteil des Öffentlichen Verkehrs dramatisch. Es brauchte lange, bis der Fehler erkannt wurde. In der Folgezeit widmeten sich Planung und Politik wieder mehr dem Ausbau normaler Straßenbahnsysteme, die dank Niederflertechnik und modernem Design sowie ambitionierter Fahrweggestaltung überzeugen. Seit der rasanten Straßenbahnentwicklung in Frankreich kann auch in Deutschland auf eine Renaissance der Straßenbahnen gehofft werden.

“Salto mortale” in Hamburg? Rückkehr der Straßenbahn?

1978 wurde die letzte Bahn des ehemals größten Straßenbahnnetzes Deutschlands in Hamburg stillgelegt. Vor 200.000 Menschen sagte der damalige Erste Bürgermeister Klose beim Abschiedsfest: “Es kann sein, dass es ein Fehler gewesen ist.” Genau 30 Jahre nach der Stilllegung wurde in den Verhandlungen zur Schwarz-Grünen Koalition dieser Fehler erkannt. Für ein neues Straßenbahnsystem bietet Hamburg ideale Voraussetzungen, weil es traditionell ein System breiter Chausseen besitzt, in die man nach französischem Vorbild grüne Tramalleen optimal integrieren könnte. Das würde stark zur Belebung der Nebenzentren und Verbesserung der Erreichbarkeit und Wohnqualität beitragen. Diese Renaissance wäre ein bedeutendes Signal für den Stadtverkehr in Deutschland.



Straßenbahn in Hamburg

Die Vorteile einer Straßenbahn gegenüber einer U-Bahn im Überblick:

- auf eigener Trasse oder mit Ampelvorrangschaltung erreichen Straßenbahnen auch ohne Tunnel hohe Reisegeschwindigkeiten;
- die Wege zur Haltestelle sind kürzer als die zur U-Bahn oder Stadtbahn, weil wegen der geringeren Kosten bei Straßenbahnen vier bis fünf mal mehr Haltestellen als bei U-Bahnen oder Stadtbahnen möglich sind, Tür-zu-Tür-Reisezeiten bis zu einem Aktionsradius von zehn Kilometern sind dadurch günstiger als bei der U-Bahn oder Stadtbahn;
- die Haltestellen können optimal in den Straßenraum integriert werden, ohne Stör- und Trennwirkung;
- es müssen keine Treppen oder Aufzüge benutzt werden, daher kommt man schneller und bequemer zur Bahn;
- für ältere Menschen, Personen mit Kinderwagen oder Gepäck und Menschen mit Behinderung ist es einfacher, in die Bahn zu gelangen;
- anders als in der U-Bahn sieht man das Bild der Stadt und kann die Reise richtig genießen;
- der Fahrweg und die Haltestellen sind Bestandteil des öffentlichen Raumes, das erhöht das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste, vor allem abends und nachts;
- die Investitionskosten für Straßenbahnen sind deutlich günstiger als für U-Bahnen und Stadtbahnen, dies betrifft die Baukosten für den Fahrweg und die Haltestellen, aber auch die Kosten für die Fahrzeuge;
- die Betriebskosten sind günstiger, da an den Stationen weniger Infrastruktur benötigt wird.

Haltestelle des 'Street Car' in Tampa, Florida





Urbane Seilbahnsysteme

... überraschend viele Einsatzbereiche im Stadtverkehr.

Wenn der Öffentliche Verkehr thematisiert wird, geht es vor allem um Eisenbahnen, Straßenbahnen, U-Bahnen, Stadtbahnen und Busse. An Seilbahnen denkt dagegen kaum jemand und bringt sie höchstens mit Skifahrern und Wanderurlaub in Verbindung. Seilbahnen für den Stadtverkehr, das klingt ungewöhnlich. Und doch gibt es faszinierende Beispiele für urbane Seilbahnsysteme, die zu den sogenannten H-Bahnen (Hochbahnen) zählen. Seilbahnen bieten viele Vorteile und so könnte es also bald sehr viel mehr Beispiele für Hochbahnen und Seilbahnen geben.

Seilbahnen können in Städten als preiswertes, zeitsparendes, umweltschonendes und aufregendes öffentliches Verkehrsmittel eingesetzt werden. Was macht Seilbahnen besonders interessant für den Öffentlichen Verkehr?

Seilbahnen haben sehr geringe Betriebskosten, weil sie als sogenannte „Stetigförderer“ ohne Fahrpersonal auskommen. Die Kabinen werden von

einer Zentrale aus gesteuert und überwacht. Sie werden elektrisch angetrieben, das macht sie unabhängig von den immer teurer werdenden fossilen Energien.

Im Vergleich zum konventionellen Schienenverkehr zeichnen sich Seilbahnen auch durch geringere Investitionskosten aus, weil sie keinen festen Fahrweg brauchen. Lediglich für die Stützen und

Stationen sowie das Antriebssystem fallen entsprechende Baukosten an. Die Nutzungsflächen unterhalb der Seilbahnen können in der Regel bestehen bleiben und es fallen keine besonderen Grundstückskosten für Fahrbahntrassen an.

Die Seilbahn-Kabinen zeichnen sich durch variable Maße aus. Vor allem große Gondeln sind dabei für urbane Räume relevant, da sie dann durch hohe Passagierkapazitäten ihre Leistungsfähigkeit unter Beweis stellen können. In ihnen kann man auch problemlos Fahrräder, Rollstühle und schweres Gepäck transportieren.

Seilbahnen sind sehr umweltfreundlich, weil sie sich leise und emissionsfrei bewegen. Zudem gelten Seilbahnen als die sichersten Verkehrsmittel überhaupt, noch vor der Eisenbahn, weil ihnen ja nichts in die Quere kommen kann.

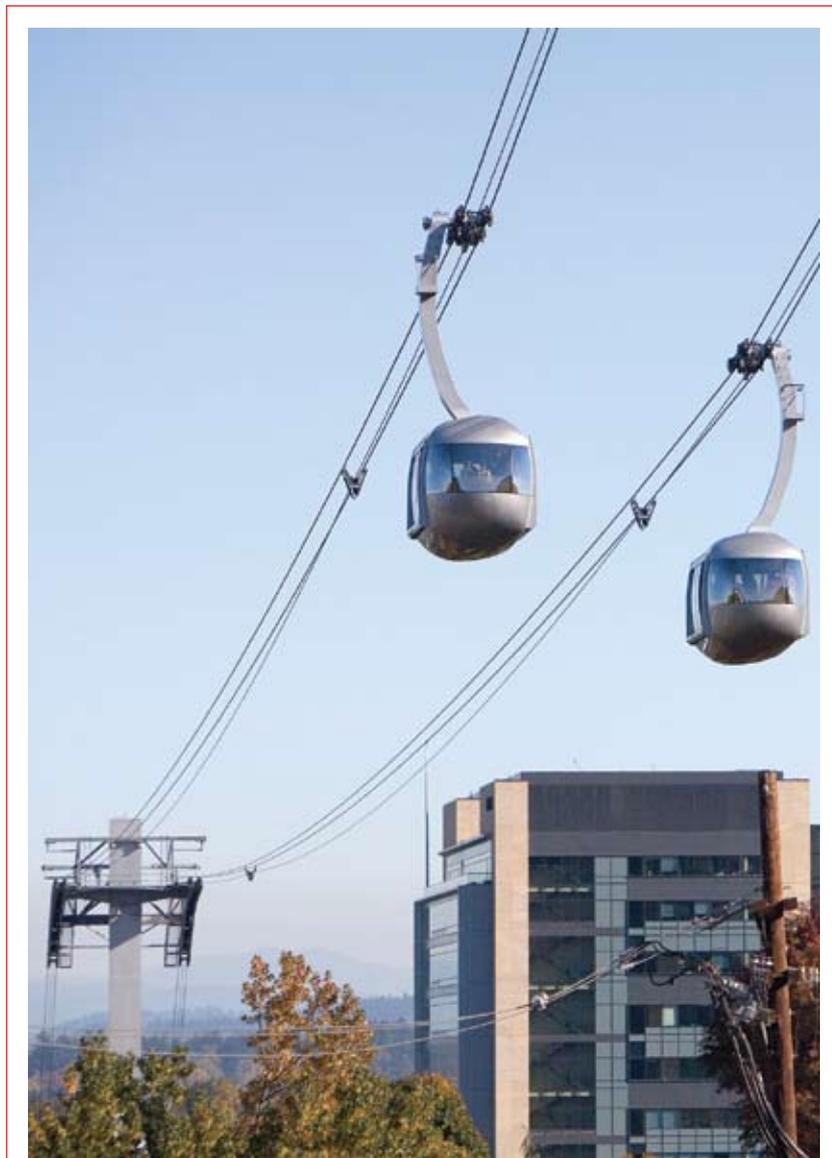
Bauwerke und Fahrkabinen von Seilbahnen können sehr individuell gestaltet werden, mal filigran und unauffällig, mal als eigenständige architektonische Gestaltungselemente. Auch eine Integration in Bauwerke oder die Führung durch Tunnel ist möglich.

Seilbahnen brauchen am Boden, da wo der Verkehrsraum immer sehr stark zwischen Autoverkehr, Öffentlichem Verkehr, Fuß- und Fahrradverkehr umkämpft ist, wenig Platz für die Stützkonstruktion. Lediglich punktuell entsteht für

die Stützen und Stationen ein Flächenbedarf.

Hindernisse können durch Seilbahnen leicht überwunden werden. Große Gleistrassen, breite Flüsse, steile Berge stellen kein Problem dar.

Seilbahnen bieten ein einzigartiges Fahrerlebnis. Man sieht seine Stadt aus einer ganz anderen Perspektive mit schönen Ausblicken. So wird jede Fahrt zu einem eigenen Genuss.



Aerial Tramway in Portland, Oregon

Urbane Seilbahnen müssen natürlich voll in den Öffentlichen Verkehr integriert werden, das heißt hier gelten die normalen Tarife, also auch die entsprechenden Zeitkarten.

Weil sie ohne Wartezeit genutzt werden können, minimieren Seilbahnen die Reisezeiten. Es gibt keinen herkömmlichen Takt wie bei Bus und Bahn, sondern alle paar Sekunden steht eine Gondel bereit, die betreten beziehungsweise verlassen werden kann.

Hochbahnen

Ähnlich wie solche Seilbahnen funktionieren auch die anderen Hochbahnen, für die die Wuppertaler Schwebebahn mal das große Vorbild war. Statt am Seil hängen sie an einem schmalen festen Fahrweg als Hängebahn. Oder sie fahren oben auf einem festen aufgeständerten Fahrweg, wie am Frankfurter Flughafen. Für solche H-Bahnen gibt es viele Beispiele, etwa in Dortmund auf dem Universitätscampus und Technologie-Park oder in Düsseldorf und Frankfurt am Flughafen. Man nennt solche aufgeständerten Systeme auch „People Mover“, weil sie wie ein Förderband als Stetigförderer in sehr kurzen Zeitabständen ohne Wartezeiten Fahrgäste mitnehmen.

Einsatzbereiche

Besonders geeignet sind solche People Mover und Seilbahnen für folgende Verkehrsaufgaben:

Sie können räumliche Lücken zwischen bestehenden öffentlichen Verkehrssystemen schließen, beispielsweise an Flughäfen, wenn verschiedene Terminals miteinander verbunden werden sollen. Oder sie können Schienenstrecken, die aus historischen oder topographischen Gründen nicht miteinander verknüpft sind, untereinander verbinden. Jedesmal schließt die Seilbahn so eine „Lücke“.

Sie können besonders aufkommensstarke Verkehrsschwerpunkte wie zum Beispiel Hochschulen, Flughäfen, Fabrikareale, Ausstellungsgelände (Expo, Gartenschauen) oder Sportarenen an die konventionellen öffentlichen Verkehrsmittel anbinden, wenn bei deren Planung versäumt wurde, die Bahntrassen direkt an diese Einrichtungen heranzuführen. Solche Planungsfehler sind leider in der Vergangenheit oft gemacht worden. Mit Seilbahnen können sie gut „geheilt“ werden.

Durch die schon beschriebene Fähigkeit, Hindernisse problemlos zu überwinden, können die auf beiden Seiten der Barriere gelegenen Nutzungen zusammengefügt werden.

Best Practice ...

In einer Universitätsstadt liegen die beiden neu gebauten Campusbereiche hoch oben auf dem Berg, der Hauptbahnhof dagegen unten im Tal. Mittlerweile wurde neben den Campusbereichen auch ein Wissenschaftspark entwickelt, in Verbindung mit modernen Wohngebieten. Diese verkehrsaufkommensstarken Bereiche können bisher nur über zwei Busachsen bedient werden, die aufgrund des schnell wachsenden Verkehrsaufkommens an der Kapazitätsgrenze fahren. Die beiden Trassen sind leider auch stark von Staus betroffen. Wegen dieser Probleme wird die Idee einer Seilbahnanbindung, die schon bei der Hochschulgründung entwickelt wurde, erneut aufgegriffen. Eine moderne Seilbahn könnte die Bustrassen erheblich entlasten und den Stau deutlich vermindern und würde für den Weg zur Arbeit, zur Hochschule und zu den Aussichtspunkten auf dem Berg ein sehr spezielles Reiseerlebnis bieten. Die Busbedienung könnte dann mehr in Richtung Flächenerschließung umgestellt werden, weil die Korridorleistung von der Seilbahn erbracht würde. Noch ist das Projekt nicht beschlossen, aber mit ihm verknüpfen sich große Hoffnungen auf eine Verkehrsverbesserung.



© Doppelmayr Seilbahnen GmbH

Urbanes Seilbahnsystem in Constantin, Algerien

Sie können funktional zusammengehörige Gebäudekomplexe miteinander verbinden, wenn diese einen zu großen Abstand voneinander haben. So verteilen sich oft Hochschulen, Forschungszentren, Fabrikareale oder Freizeitgroßeinrichtungen auf zwei benachbarte Standorte, deren Entfernung größer als die noch akzeptable Fußwegdistanz von 300-500 m ist. Hier schaffen Seilbahnen eine attraktive Verbindung.

oder der Bus schneller.

Sie sind nur begrenzt netzbildungsfähig, weil Verzweigungen und Kreuzungen besondere technische Anforderungen stellen. Nur im Bereich der Stationen sind Kreuzungen und Verzweigungen von Seilbahnen möglich. Angewendet wurden bisher meist rein lineare, u- oder y-förmige Seilbahnsysteme mit Zwischenstationen.

Nachteile von Seilbahnen

Allerdings sind Seilbahnen und andere Hochbahnen trotz aller Vorteile keine „Alleskönner“, sie haben auch Systemgrenzen, weshalb sie eben nur für bestimmte Aufgaben in Frage kommen.

Ihre Fahrgeschwindigkeit ist begrenzt. Deshalb sind sie gut für kurze und mittlere Aktionsradien zwischen ein und fünf Kilometer geeignet. Bei deutlich größeren Entfernungen wird der Vorteil der fehlenden Wartezeiten durch den Nachteil der geringen Beförderungsgeschwindigkeit aufgezehrt. Da sind dann konventionelle Schienenverkehrsmittel wie die Straßen- oder Stadtbahn



© Creative Commons

H-Bahn in Dortmund

Best Practice ...

In einer anderen Universitätsstadt liegt ein großes Dienstleistungsgewerbegebiet mit hoher Arbeitsplatzkonzentration abseits der Innenstadt auf einem über die beiden flankierenden Täler hinausragenden Bergplateau. In den Tälern verlaufen zwei Bahnstrecken, die aber wegen des großen Höhenunterschiedes für die Erreichbarkeit des Viertels keine Rolle spielen. Statt dessen verbindet ein intensiver Busverkehr die Innenstadt, den Hauptbahnhof und das Gewerbegebiet. Auch hier kann eine urbane Seilbahn leicht den Niveauunterschied überwinden. Die beiden im Tal gelegenen Bahnstrecken können dadurch verbunden werden mit ein oder zwei Haltestellen mitten im Dienstleistungsgewerbegebiet. So werden sie in Wert gesetzt und erhalten weit größere Potentiale als bisher. Die hochfrequentierte und sehr stauanfällige Busachse würde entlastet. Mit Hilfe der Seilbahn wäre man in wenigen Minuten am Hauptbahnhof. Die Lücken im System der Öffentlichen Verkehre wären auf geniale Weise geschlossen.

Nicht jedes Seilbahnsystem kann beliebig "in Form gebracht werden", weil die Seile nur gerade gespannt werden können. Richtungsänderungen und Verzweigungen können an den Stationen erfolgen.

Bei zu häufigem Halt sinkt die Geschwindigkeit zu stark und die Investitionskosten steigen. Daher ist nur eine begrenzte Zahl von Haltestellen sinnvoll.

Die internationale Bedeutung

Bislang gibt es urbane Seilbahnsysteme vor allem in Südamerika und Asien sowie Nordafrika. Dort wurden sie meist installiert als preiswerte Alternative zum konventionellen Schienenverkehr. H-Bahnsysteme dagegen gibt es häufiger auch in Europa und den USA.

Aktuell laufen auch für verschiedene europäische Städte

interessante Projektstudien für neue urbane Seilbahnsysteme mit typischen Einsatzüberlegungen. Zwei dieser Vorhaben werden unter "Best Practice" präsentiert.

Beide Projekte wären auch für die vielen touristischen Besucher der beiden Städte sehr interessant. Die an der Kapazitätsgrenze operierenden und vielfach im Stau festgeklemmten Busverkehre würden wirkungsvoll entlastet. Man könnte die frei gemachten Buskurse stärker für die Flächenerschließung nutzen.

Der Handlungsbedarf

Relevante Fälle mit besonderen Potentialen für urbane Seilbahnsysteme oder H-Bahnsysteme gibt es viele, weil oft große Lücken zwischen den bestehenden Schienensystemen oder zwischen besonderen Verkehrsschwerpunkten bleiben und weil durch frühere Planungsfehler große Verkehrserzeuger wie Flughäfen, Shopping Center, Stadien, Freizeitparks, Hochschul- oder Forschungseinrichtungen oder neue, verdichtete Wohngebiete ohne leistungsfähigen Schienenanschluß geplant wurden. Überall hier kann eine urbane Seilbahn oder H-Bahn als innovatives Verkehrsmittel eine sinnvolle und wirtschaftliche Lösung bieten.

Inzwischen wird in verschiedenen europäischen Städten über neue, urbane Seilbahnsysteme diskutiert. Damit scheint die viel zu enge Wahrnehmung als reines Wintersport- bzw. Bergbahnverkehrsmittel endlich überwunden. Die außereuropäischen Praxisbeispiele beweisen, dass man mit urbanen Seilbahnen schnell und kostengünstig Verkehrsprobleme lösen kann. Verkehrspolitiker und Planer zeigen deshalb wachsendes Interesse an urbanen Seilbahnen. Bund und Länder müssen urbane Seilbahnen als Regelbestandteil des kommunalen Öffentlichen Verkehrs in die Förderung einbeziehen.



Innovative Regionalbahnen

... “Flexibel, innovativ, vor Ort.”

Der Nah- und Regionalverkehr war lange Zeit das ungeliebte Stiefkind der Deutschen Bahn. Es wurde wenig investiert und kaum modernisiert. Nur in den Großstädten mit ihren von der DB betriebenen S-Bahnen lief es besser. Hier wurde der Nahverkehr auf der Schiene attraktiv gestaltet und täglich werden viele Millionen Fahrgäste befördert.

In der Fläche und rund um die vielen Klein- und Mittelstädte dagegen sank das Engagement der Bahn immer mehr. Viele Strecken wurden stillgelegt, viele Bahnhöfe geschlossen. Lange Zeit schien es, als ob die Regionalbahn in der Fläche keine Chance mehr hat. Seit der Bahnreform hat sich dies grundsätzlich geändert. Die Bahn bekommt für den Nahverkehr von den Ländern viele Zuschüsse, dafür muss sie auch engagierte Leistungen bringen. Im Nahverkehr gibt es außerdem immer mehr Wettbewerb, weil die über 300 privaten Bahnunternehmen sich offensiv um neue Strecken und Netze bewerben. Nicht selten gewinnen sie diesen Wettbewerb mit innovativen Konzepten. Seitdem ist der Nahverkehr das

interessanteste und gewinnbringendste Geschäftsfeld der Deutschen Bahn AG.

Moderne Fahrzeuge und Kundennähe für eine attraktive Regionalbahn

Den großen Durchbruch haben die neuen, modernen Leichttriebwagen gebracht, die inzwischen alle Schienenfahrzeughersteller Europas im Angebot haben. Kennzeichnend sind die Niederflurtechnik und die vielen und breiten Türen. So wird auch bei großem Andrang ein schnelles Ein- und Aussteigen möglich. In diese

modernen Bahnen kann man auch leicht Fahrräder, Einkaufs- und Kinderwagen mitnehmen, auch Rollstuhlfahrer genießen die neue Barrierefreiheit. Zudem haben diese neuen Triebwagen ein edles Design. Nicht mehr eckig und bullig wie früher, sondern schnittig und elegant. Technisch sind diese Triebwagen für einen rationellen, reibungslosen Betrieb optimiert. Als Wendezüge haben sie an jedem Ende einen Führerstand. Dank Automatikkupplung können schnell zwei oder drei weitere Einheiten angekuppelt oder ein langer Zug in drei Teileinheiten getrennt werden (Flügelung), die zu verschiedenen Zielen weiterfahren. So kann die Bahn die Fläche wieder zurückerobern.



Stillgelegte Trassen sollen möglichst oft reaktiviert werden

Die bequemen Sitze, großzügigen Durchgänge und großen Panoramafenster machen das Reisen zum Erlebnis. Manche Bahnunternehmen bieten einen ergänzenden Bistroservice oder ein kleiner Imbiss- und Kioskwagen fährt mit. Da gibt's Zeitungen, Kaffee, Kaltgetränke und belegte Brote.

Investieren – Jetzt !

Investieren in Regionalbahnen lohnt sich für alle: Nur so lassen sich Verkehrsprobleme in der Region lösen. Sowohl Tourismus als auch Wirtschaft profitieren von einer guten Erreichbarkeit. Die verbesserte Umwelt- und Lebensqualität sichert eine nachhaltige Regionalentwicklung. Best-Practice-Beispiele belegen: moderne Regionalbahnen haben ein enormes Potential - Fahrgaststeigerungen um 400 - 1.000 Prozent sind durchaus möglich. Eine Regionalbahn kann aber nicht isoliert betrieben werden. Sie muss auch in ihrer Wechselwirkung zum Fernverkehr gesehen werden. Attraktive Regionalbahnen führen dem Fernverkehr neue Potentiale zu. Das gilt nicht nur im Personenverkehr. Auch im Güterverkehr können Regionalbahnen sehr erfolgreich operieren. Die Investitionen für attraktive Regionalbahnen sind weitaus günstiger als für den Straßenbau.

Mit neuen Fahrzeugen, engagiertem Personaleinsatz und renovierten Bahnhöfen sehr erfolgreich: die Usedomer Bäderbahn



Meist reicht eine Streckenmodernisierung, vor allem der Signal- und Leittechnik. Sinnvoll ist auch die Anschaffung moderner Triebfahrzeuge durch den Betreiber, die Erhöhung der Streckenkapazität durch neue Weichen und Ausweich- und Überholgleise. Wichtig ist aber vor allem die Verbesserung der Kundennähe durch neue Bahnhöfe und Haltepunkte, wo immer längs der Strecke interessante Baugebiete und Standorte liegen.

Für attraktive Regionalbahnen müssen die Regionen aktiv kämpfen, durch Kooperation von Bürgermeistern, Landräten, Tourismusverbänden und Arbeitgebern, nach dem Motto „eine Region für die Bahn, eine Bahn für die Region“.



© Sabine Dümmler

Die Bahn im ländlichen Raum. Attraktiv auch für den Tourismus

Auch im Spätverkehr wird die Regionalbahn gern genutzt, für Kultur und Freizeit in den Zentren - und das auch im Winter, unabhängig von Schnee und Eis



© Christian Matheitsch



© Heiko Focken

Der Interregio

... Aufstieg und Niedergang eines idealen Produktes.

Eingeführt als verbesserter Nachfolger des D-Zuges erfreute sich der Interregio schnell großer Beliebtheit und wurde zu einem der profitabelsten Angebote der Bahn. Trotzdem hat der Streit um die Mitfinanzierung des IR durch die Länder zum schrittweisen Abbau und schließlich zum völligen Ende des Interregio geführt.

Geschichte und Entstehung

Mitte der 1980er Jahre verfügte die Deutsche Bundesbahn noch nicht über den ICE-Hochgeschwindigkeitsverkehr und das damalige "Flaggschiff" der DB war der Intercity (IC). Der Hauptzug der damaligen Bundesbahn

im Fernverkehr, der D-Zug, galt nicht mehr als zeitgemäß und fuhr große Defizite ein. Der D-Zug musste attraktiver und profitabler gestaltet werden. Das Grundkonzept ging davon aus, den Nah- und Fernverkehr miteinander zu verbinden und eine regelmäßige Taktung (alle zwei Stunden) zu erreichen. Ferner sollten Urlaubsregionen

mit dem IR-Netz verbunden werden und Mittelzentren besser an Ballungsgebiete und Oberzentren angeschlossen werden.

Zur Bewältigung dieser Aufgaben führte die DB 1988 den Interregio ein. Die erste Interregiolinie Deutschlands verband Hamburg und Kassel. Charakteristisch wurde der Zweistundentakt auf nahezu allen Linien. Es wurden hauptsächlich renovierte und umgebaute D-Zug Waggons der 1970er Jahre eingesetzt. Der Abstand zwischen den Bahnhöfen sollte zwischen 20 und 50 Kilometern liegen. Somit lag er zwischen den Halteabständen des Intercitys (über 50 Kilometer) und denen des damaligen Nahverkehrs (meist unter 20 Kilometer). Der Interregio besaß, im Gegensatz zum D-Zug, ein Bord-Bistro, um den Bahnreisenden Snacks, Getränke und kleine Speisen anzubieten. Ziel war es, für Reisende mit einer durchschnittlichen Wegstrecke von 150 Kilometern einen "Zug zum Wohlfühlen" zu schaffen.

In der Folge wurden auch immer mehr Familienabteile in den Zügen eingesetzt, so dass der Interregio sich auch bei Familien mit Kindern immer größerer Beliebtheit erfreute.

Nach positiven Fahrgastreaktionen dehnte die Bundesbahn das Angebot nahezu auf ihren gesamten D-Zugverkehr aus. Die Fahrgastzahlen stiegen und die Deutsche Bundesbahn hatte, nach Jahren des Defizits im Fernverkehr endlich wieder ein profitables und beliebtes Angebot auf dem Markt.

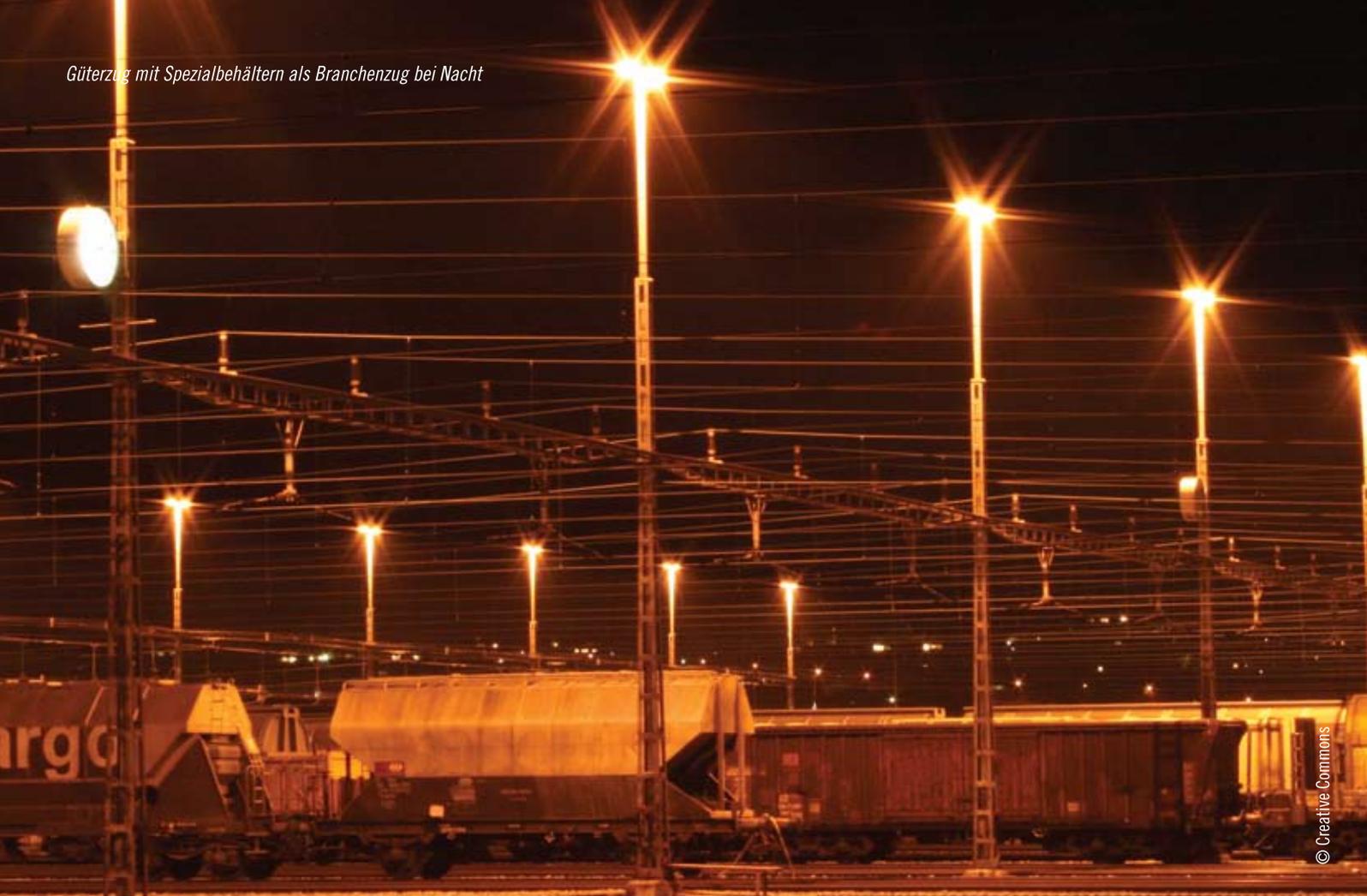
Hochphase

Nach der Wiedervereinigung 1990 wurde das Interregioangebot auch auf das Gebiet der Deutschen Reichsbahn ausgedehnt. Es entstanden Verbindungen nach Weimar, Leipzig, Berlin und auch in touristisch reizvolle Landschaften, wie zur Mecklenburgischen Seenplatte oder auf die Insel Rügen.

Im Jahr 1994, zum Zeitpunkt der Bahnreform, waren alle D-Zugverbindungen in vertaktete, moderne Interregiolinien umgewandelt. 1993 erzielte die Bahn Erlöse von fast 800 Millionen DM mit dem IR. Damit war der Interregio zum beliebtesten und profitabelsten Zug der Deutschen Bahn geworden.

Niedergang

Ein entscheidender Grund für den Niedergang der IR-Züge war mit Sicherheit die zweite Stufe der Bahnreform, die zur Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs führte. Der Aufgabenträger des Nahverkehrs war fortan nicht mehr der Bund, sondern die Länder beziehungsweise ihre Zweckverbände. Die Bahn bekam nun von diesen Institutionen Geld, um Nahverkehrsleistungen zu erbringen. Da auch viele Pendler und Kurzreisende den Interregio nutzten, wollte sich die Bahn einen Teil ihres Fernverkehrs mit Nahverkehrsmitteln bezahlen lassen. Die Bundesländer willigten hierbei natürlich nicht ein. Ein "Todesurteil" für den IR. Zudem wollte die Bahn den IC, der weiter defizitär war, nicht durch die "billige" Fernverkehrskonkurrenz im eigenen Hause gefährden. Ab 1999 begann sie, die IR-Linien stark auszudünnen und senkte somit seine Attraktivität. Folglich ging die Auslastung vor allem in Randgebieten und zu off-peak-Zeiten zurück. Die durchschnittliche Auslastung sank auf unter 40 Prozent, was als Begründung für weitere Fahrplanausdünnungen herangezogen wurde. Der IR wurde verstärkt durch Regioexpresszüge (RE) und den Interregioexpress (IRE) ersetzt, die die Bahn als Teile des Nahverkehrs von den Ländern und Zweckverbänden bezahlt bekam. Außerdem übernahm der deutlich teurere IC viele ehemalige IR-Linien und das oftmals mit nur umlackierten, nicht aber verbesserten IR-Waggons. Der Gelackmeierte dieser Verkehrspolitik der Bahn war der Fahrgast, der nun entweder den Nahverkehr zu nutzen hatte oder aber auf den zuschlagpflichtigen IC umsteigen musste. Die Bahn führte fadenscheinige, nicht überzeugende Argumente zur Einstellung des IR ins Feld. So behauptet sie, der Interregio sei wegen zu geringer Fahrgastzahlen eingestellt worden und man habe das Angebot durch die teilweise Umstellung auf den Intercity und für Kurzstrecken auf den modernisierten Nahverkehr sogar aufgewertet. Verschwiegen wurden aber der deutlich teurere Fahrpreis des IC und die teilweise einfach weitergeführten IR-Waggons. In anderen europäischen Ländern, wie der Schweiz, Dänemark oder Belgien erfreut sich der IR bezeichnenderweise weiterhin großer Beliebtheit bei den Bahnkunden und niemand käme auf die Idee, dieses äußerst erfolgreiche Produkt vom Markt zu nehmen.



Mehr Güter auf die Schiene

... ein Gebot der politischen Vernunft.

Der Güterverkehr auf der Schiene wächst zurzeit erfreulich stark. Aber noch beschränkt sich das auf wenige Hauptkorridore. Auch in den Regionen braucht die Güterbahn eine Renaissance, dafür muss sich die Politik viel mehr engagieren.

Renaissance der Güterbahn

Vor gar nicht allzu langer Zeit war der Güterverkehr die Domäne der europäischen Bahnen. In dieser Sparte wurde das meiste Geld im Schienenverkehr verdient. Auch in Deutschland rollten damals mehr als 80 Prozent der Güter über die Schiene. Zu dieser Zeit war die Güterbahn nicht nur im Fernverkehr, sondern auch im Regionalbereich sehr aktiv. Beinahe jedes größere Gewerbegebiet und jeder Industriebetrieb, der etwas auf sich hielt, verfügte über einen eigenen Gleisanschluss. Diese Tatsache kam nicht von ungefähr: der eigene Gleisanschluss gewährleistete sowohl eine gute Erreichbarkeit als auch einen leichten Zugang zu den Märkten. Jeder Bahnhof bestand aus

Personen- und Güterbahnhof. Hunderttausende von Laderampen und Güterschuppen waren Basis einer sehr dezentralen Güterlogistik. Es gab eine sinnvolle Arbeitsteilung zwischen den vielen Lokalbahnen, Regionalbahnen und der großen Reichsbahn bzw. späteren Bundesbahn.

Im Laufe der Zeit begann der Lkw damit, der Schiene den Rang abzulaufen. Infolgedessen verlor die Güterbahn ihre führende Rolle am Transportmarkt. Sie begann ihren Rückzug aus der Fläche. Fast 2/3 der Gütergleisanschlüsse, der dezentralen Güterbahnhöfe und Stückgutannahmestellen wurden geschlossen. Stattdessen expandierte das Netz der Autobahnen und Bundesstraßen

bis in den letzten Winkel. Jeder noch so unbedeutende Flecken ist seitdem mit dem Auto über die Straße zu erreichen. Dies hatte zur Folge, dass mehr und mehr Betriebe für ihre Transportaufgaben den Lkw einsetzen mussten, da die Bahn sich nicht mehr um die regionalen Gütertransporte und die kleinen Ladungsmengen im Einzelwagenverkehr kümmerte. Verlierer waren demnach die Betriebe. Keineswegs verwunderlich ist, dass zu dieser Zeit auch Politik und Wirtschaft Abstand von der Güterbahn nahmen, da diese sich selbst konzeptionell amputierte. Die jeweiligen Bahnchefs konzentrierten sich auf die sogenannten bahnaffinen Güter. In erster Linie sind das die großvolumigen und schweren Massengüter wie Flüssigkeiten, Kohle, Stahl, Schrott, Holz und Dünger.

Eine Veränderung - auch im Nah- und Regionalbereich - muss her!

Mit dieser „Selbstamputation“ zeigt die Güterbahn wenig Marktverständnis. Denn 80 Prozent aller Güter sind kleinvolumig, leicht und überwiegend im Nah- und Regionalbereich unterwegs. Genau diese Bereiche sind inzwischen die Domäne des Lkw, der deshalb in allen Warengruppen viel kürzere Transportweiten aufweist als die Bahn. Doch warum sollte man nicht auch kleinteilige und hochwertige Güter mit der Bahn transportieren? Besonders diese Transporte erzielen eine hohe Wertschöpfung. Hinzu kommt, dass nur die staufreie Bahn gewährleisten kann, dass diese zeitsensiblen Güter „just in time“ geliefert werden. Trotzdem bemüht sich die Güterbahn nur noch um einen kleinen Teil des Gütermarktes, den Rest überlässt sie kampflös der Straße.

Eine rosige Zukunft der Güterbahn!

Entscheidend für die Zukunft der Güterbahn ist ihre logistische Qualität und Flexibilität. Dringend notwendig ist es, den technologischen Rückstand aufzuholen: Einsatz von GPS-gesteuerter Ladungs- und Wagenverfolgung

vorantreiben, Einbeziehung des Computers und Abschaffung des zeitraubenden Formulkrams. Auch in der Fahrzeugtechnik muss der dramatische Modernisierungsrückstand aufgeholt werden. Das Durchschnittsalter eines Güterwagens ist fünf mal höher als das eines Lkw. Investitionen in Automatikkupplungen und moderne Umschlagtechniken wurden verschlafen. Auch in lärmarme Güterwagons mit modernen Bremssystemen wurde viel zu wenig investiert. Daher bekommt die Güterbahn auf ihren Haupttrassen immer größere Akzeptanzprobleme mit den lärmgeplagten Anliegern. Ähnlich kläglich waren die Anstrengungen, die im Marketing und auf der Ebene der Tarifpolitik unternommen wurden.



Güter auf Schiene und Straße. Der LKW für die Feinverteilung, die Bahn für den Hauptlauf.

Wer aktive Klimapolitik, anti-Staupolitik und Verkehrssicherheitspolitik betreiben will, muss das rezessive Güterbahnparadigma grundlegend ändern. Es müssen Grundlagen für eine Renaissance der regionalen Güterbahnen und somit einen höheren Marktanteil im Bereich der mittleren und kurzen Distanzen geschaffen werden.

Dafür müssen sich die Prioritäten der Bahnpolitik grundlegend ändern: man muss ein Vielfaches in den Güternahverkehr und die regionalen Güterbahnen investieren. Man braucht wieder viel mehr Gleisanschlüsse. Um dies zu erreichen, ist ein umfassendes Reaktivierungs- und Neubauprogramm notwendig.

Die Dresdener CarGoTram – eine Erfolgsgeschichte

CarGoTram... was ist das?

Die CarGoTram ist eine Dresdener Güterstraßenbahn, die einzelne Pkw-Bauteile der Volkswagen AG vom Logistikzentrum in Friedrichsstadt zur Gläsernen Manufaktur transportiert. Sie wurde im Jahre 2001 erfolgreich in Betrieb genommen und verkehrt seitdem im Stundentakt zwischen den beiden Stationen. Dabei nutzt sie die Schienenstrecke der Dresdener Straßenbahn.

Wie kam es zu diesem Vorzeigeprojekt?

1997 wurden bei der Volkswagen AG erste Überlegungen zur Realisierung einer Gläsernen Manufaktur angestellt. Im September des Folgejahres schien man mit dem Straßburger Platz in Dresden einen überaus guten Standort gefunden zu haben. Nur einen Monat später, im Oktober, erhielt Dresden den Zuschlag für das Projekt.

Auch der Stadtrat stimmte der VW-Ansiedlung zu. Zum Problem entwickelte sich allerdings die Logistik. Wie sollte man den Straßburger Platz mit dem Logistikzentrum Friedrichsstadt verbinden? Geäußerte Vorschläge, die Belieferung mittels Güterstraßenbahn, statt mit emissionsverursachenden Lkw abzuwickeln, nahmen Konturen an. So folgten zwischen 1999 und 2000 die Logistik- und Fahrzeugplanung, die Ausschreibung, der Fahrzeugbau, umfangreiche Tests und schließlich die Auslieferung der Fahrzeuge. Seit der offiziellen Eröffnung der Gläsernen Manufaktur im Dezember 2001 rollt die CarGoTram bei stabilem Betriebsablauf mit zwei Zügen. Gefahren werden die Züge gewöhnlich als fünfteiliger Zweirichtungszug. Die maximale Zuladung der beiden Steuerwagen und der drei Mittelwagen beträgt stolze 60 Tonnen.

Mit Cargo-Tram und Cargo-Regionalbahn können Städte und Regionen erheblich entlastet werden. Voraussetzung: man muss die Chancen der Güterbahn auf kurzen und mittleren Strecken wieder erkennen und die Güterverkehrszentren dezentralisieren.

CarGoTram in Dresden



Die Rolle der GVZ

Ein Güterverkehrszentrum, kurz GVZ, ist ein Logistikzentrum. Hier werden Güter unterschiedlichster Art zwischen verschiedenen Verkehrsträgern umgeladen, für Ladungen zusammengestellt und für Transportfahrten vorbereitet. Beteiligte Verkehrsträger sind immer die Straße und die Schiene. Wenn ein Fluss oder Kanal vorhanden ist, auch das Schiff und im internationalen Zusammenhang auch der Luftverkehr, sofern eine Flughafenanbindung besteht.

Gelegentlich kooperieren Verkehrsunternehmen, Speditionen und Lagereien sowie logistikintensive Industrie- und Handelsbetriebe.

Das bisherige Konzept der 30 bis 60 Groß-Güterverkehrszentren ist sehr konzentrationslastig. Stattdessen sollten GVZ dezentraler aufgebaut werden, an mindestens 300 Standorten. Daneben braucht man für den kleinteiligen Straße-Schiene-Umschlag noch viel mehr kleine Umschlagspunkte mit einfacher Betriebsführung, die den Personalaufwand deutlich verringern und viel mehr Möglichkeiten für den sogenannten Selbstverlad (das Auf- und Abladen mittels Gabelstapler oder kleinem Containerumsetzer), der durch die Lkw-Fahrer oder Triebfahrzeugführer erledigt wird, bieten.

Leichttriebwagen auch für die Güterbahn

Zusätzlich wird analog zu der neuen Triebfahrzeuggeneration im Personenverkehr auch im Güterverkehr ein eigener flexibler Leichtfahrzeugtyp benötigt. Dieser wurde schon vor fast zehn Jahren als sogenannter Cargo-Sprinter

erfunden, leider aber nicht umfassend eingesetzt und konzeptionell integriert. Der Bedarf an solchen Cargo-Sprintern beläuft sich auf etwa 20.000 bis 30.000



Typischer Güterbahnhof mit großer "Gleisharfe" zum Rangieren und Zusammenstellen der Züge

Einheiten, die als Wendefahrzeuge rangierfrei jeweils sechs bis zehn Container pro Triebwagen in den regionalen Netzen bewegen können. Das wäre ein effektives Programm zum Entlasten deutscher Autobahnen. Um nochmals daran zu erinnern: die meisten Lkw sind nicht über große Entfernungen sondern im Regionalbereich im Einsatz. Die Rolle der langen Distanzen und vor allem der Transitverkehre durch Deutschland wird maßlos überschätzt.

Dass die Schiene auch über kurze Distanzen sehr leistungsstark ist, beweisen die verschiedenen Hafen- und Industrieisenbahnen, die oft nur einen Aktionsradius von 2-5 Kilometern haben. Daraus ergibt sich als Aufgabe der Bahnpolitik, auch im Güterbahnbereich ein differenziertes Angebot aufzubauen: für die kurzen Entfernungen den Schienengüternahverkehr mit Cargo-Sprinter, Güter-S-Bahn und Cargo-Tram. Für die mittleren Entfernungen Güter-Interregio mit regelmäßigem Linienverkehr zwischen allen Wirtschaftsräumen. Für die weiten und internationalen Distanzen die klassischen Langzüge des Güterfernverkehrs. Eine reine Korridor-Güterbahn reicht nicht aus.

Regionale Güterbahnen

Die Allianz pro Schiene, eine aktive Interessenvertretung des Bahnverkehrs in Deutschland, hat 2007 eine inspirierende Broschüre zu dem Thema „Mehr Bahnen“ herausgebracht in dem 13 bemerkenswert innovative Beispiele für erfolgreiche Verlagerung von der Straße auf die Schiene vorgestellt werden. Das Ermutigende ist, dass sie alle im regionalen Maßstab operieren und beweisen, dass es sich lohnt, eine dezentrale kleinteilige Güterbahn zu erhalten bzw. durch sinnvolle Investitionen wieder aufzubauen. Oft kann man dafür alte Gütergleise, Laderampen und Güterschuppen nutzen. Andernfalls muss man eben in Infrastruktur investieren, Straßen werden ja auch für Gewerbegebiete ausgebaut!

Auch abseits der hochbelasteten Hauptkorridore lohnt sich regionaler Güterverkehr. Die über 300 deutschen Bahnunternehmen würden sich gerne viel mehr in diesem Bereich engagieren. Voraussetzung ist eine Investitionsoffensive des Bundes und der Länder für Ausbau und Modernisierung der Infrastruktur.

Am Anfang aber muss die Erkenntnis stehen, dass auch die kurzen und mittleren Entfernungen und die kleinen und mittleren Transportmengen für eine gute Zukunft der Güterbahn wichtig sind. Dann entsteht ein Güterbahnsystem, das die Straßen wirklich entlasten kann:

Die Basis bilden CargoTram und Güter-S-Bahn in Ballungsräumen und Großstädten.

Güter-Regionalbahnen verkehren in Kleinstädten und ländlichen Regionen.

Diese dezentralen Netze werden auf der mittleren Ebene der Güter-Inter-Regio-Liniennetze miteinander verbunden, die alle Mittelzentren und Oberzentren anbinden.

Die Großregionen und Metropolen werden dann wie bisher mit langlaufenden Güterzügen verbunden.

Dem überlagert sind die besonderen Hafen-Hinterland-Netze und die internationalen Güterverkehrsverbindungen.

Eine Sonderrolle spielen die sogenannten Branchenzüge, die hochspezialisiert, mit entsprechenden Fahrzeugen und eigener Logistik große Industriestandorte, zum Beispiel der Chemie- oder Autoindustrie miteinander verbinden.



Regionaler Güterverkehr in Warstein

Mit moderner Umschlagtechnik und Logistik lernen in einem solchen effizienteren System die Güter und die hinter ihnen stehende Wirtschaft die Schiene wieder richtig schätzen.

Die Güterbahnen verbessern schnell ihr lädiertes Image und werden erneut zur Basis unseres Wirtschaftens, nebenbei sind sie zentrales Element einer verantwortungsvollen Umwelt- und Verkehrspolitik.



Was kann die Politik beisteuern?

Natürlich muss eine moderne Güterverkehrspolitik auch ordnungspolitisch unterstützt werden. Warum muss der Güterverkehr beispielsweise in jedem Fall eigenwirtschaftlich arbeiten? Ist dieser nicht ebenfalls zentraler Bestandteil der verkehrlichen Daseinsvorsorge? Für den Straßengüterverkehr engagieren sich Bund, Länder, Kreise und Kommunen traditionell sehr stark mit ihren jeweiligen Straßenbauprogrammen, sie finanzieren massiv die äußere Erschließung neuer Gewerbegebiete. Nichts dergleichen geschieht im Schienenbereich. Warum?

Umweltpolitiker fordern schon lange wahre Preise für den Straßengüterverkehr, in die seine besonders hohen Sicherheits- und Umweltrisiken und sein großer Infrastrukturverschleiß an Straßen und Brücken eingerechnet werden. Um dieses gewährleisten zu können, genügt eine Autobahn-Lkw-Maut sicherlich nicht! Die Maut müsste um einiges höher sein und zudem für alle Teile des Straßennetzes gelten. Bei der Verteilung der Mauteinnahmen müsste eine ganz andere Logik zum Zuge kommen: Nutznießer der verteilten Gelder müssen vor allem die negativ Betroffenen werden, also in erster Linie die Kommunen, die besonders stark unter den Folgen des Straßengüterverkehrs leiden. Ein Großteil der Mauteinnahmen sollte wie in der Schweiz in den weiteren Ausbau des Bahnsystems investiert werden, damit dort eine wirklich leistungsfähige Alternative zum Dauerstau auf der Straße entstehen kann. Allerdings dürfen diese Gelder nicht nur in die großen Magistralen gesteckt

werden, sondern müssen vor allem den Investitionen in die regionalen Güterbahnen zugute kommen.

Der Straßengüterverkehr steht vor einem Umbruch. Jahrzehntlang war es das Ziel der Verkehrs- und Wirtschaftspolitik, den Transport immer billiger zu machen. Immer längere Kolonnen von Lkws galten als gutes Zeichen einer boomenden Wirtschaft. Mittlerweile wird der Straßengüterverkehr deutlich kritischer gesehen. Auch der Lkw-Verkehr muss seinen Beitrag zu Erfüllung der Klimaziele leisten. Er verstopft die Straßen in hohem Maße und macht sie besonders unsicher. Er belastet Städte und Dörfer extrem. Die Höchstgeschwindigkeiten werden ständig übertreten, die Sicherheitsabstände nicht eingehalten, die Lenkzeiten überschritten. Oft kommt es zu fatalen Massenkarambolagen mit riesigen Schäden. Das kann nicht so weiter gehen.

Plötzlich verteuern die rasant steigenden Benzinpreise den Straßentransport beträchtlich. Die Zeit des billigen Güter-Lkws geht zu Ende. Hinzu kommen die in immer mehr europäischen Ländern eingesetzten LKW-Mautsysteme, deren Tarife in den nächsten Jahren deutlich teurer werden. Wenn die Straße deutlich teurer als die Schiene wird, dann ändert die Wirtschaft ihr Verhalten. Dann kooperieren die Speditionen wieder viel mehr mit den Bahnen. Für diese Zukunftsaufgabe muss die Bahnpolitik die Schiene ertüchtigen. Es muss investiert werden: in das Netz, in die Knoten und Verladestellen, in die Logistik und in die Fahrzeuge. Die Bahnen allein können das nicht leisten, hier sind Bund, Länder, Regionen und Kommunen gefragt, die Bahnen energisch zu unterstützen.

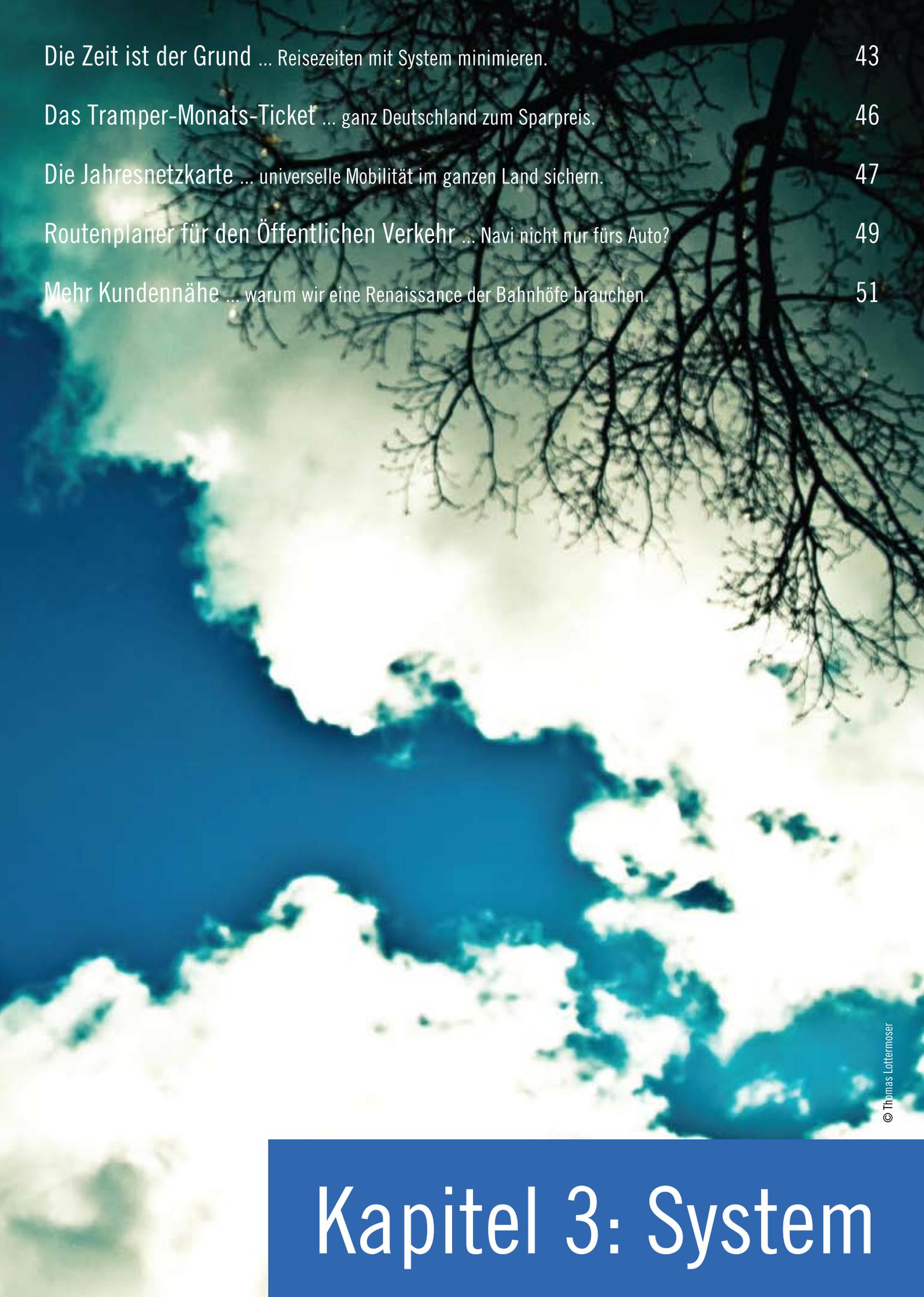


S-Bahn
Anhalter Bahnhof

M41 S+U-Bhf
Hauptbahnhof



metrobus



Die Zeit ist der Grund ... Reisezeiten mit System minimieren.	43
Das Tramper-Monats-Ticket ... ganz Deutschland zum Sparpreis.	46
Die Jahresnetzkarte ... universelle Mobilität im ganzen Land sichern.	47
Routenplaner für den Öffentlichen Verkehr ... Navi nicht nur fürs Auto?	49
Mehr Kundennähe ... warum wir eine Renaissance der Bahnhöfe brauchen.	51

Kapitel 3: System



Die Zeit ist der Grund

... Reisezeiten mit System minimieren.

Für welches Verkehrsmittel entscheiden sich die Deutschen täglich? „Hauptsache ich komme schnell an!“ lautet das ausschlaggebende Argument für die Verkehrsmittelwahl. Der Öffentliche Verkehr jedoch hat den Ruf, zu langsam zu sein. Ein Manko, das nur durch eine höhere Dichte der ÖV-Netze und einen integralen Taktfahrplan beseitigt werden kann.

Umsteigen? Nein, das will keiner. Es soll doch möglichst schnell gehen. Ein Umsteigen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern, vielleicht mit viel Gepäck, wird als belastend und zeitraubend empfunden.

Dass das Umsteigen in einem attraktiven Öffentlichen Verkehr dem Kunden nützt, hört sich zunächst merkwürdig an. Jedoch gilt: Umso engmaschiger das Netz, desto öfter kann der Nutzer umsteigen. Das Geheimnis liegt in den Netzknoten an denen Anschlussmöglichkeiten in verschiedenste Richtungen bestehen. Umwege werden vermieden. Hört sich kompliziert an, erhöht die Systemgeschwindigkeit aber deutlich. Das Ergebnis einer

fortschrittlichen Verkehrspolitik wäre ein dichtes Flächen-netz mit vielen Knotenpunkten. Dann würde es in Zukunft heißen: Umsteigen? Ja, aber bitte so perfekt wie möglich! Jetzt könnte man natürlich argumentieren, umso öfter eine Person umsteigen muss, desto häufiger müssen nervige Wartezeiten in Kauf genommen werden, weil der nächste Anschluss später kommt. Hier können wir von den Schweizern lernen! Der Integrale Taktfahrplan (ITF) sorgt für reges Treiben an Knotenpunkten, denn alle Linien treffen sich zur gleichen Zeit. Das fehlt noch in Deutschland, der Integrale Deutschlandtakt. Was aber bringt ohne einen solchen Takt der schnellste ICE, wenn zum

Weiterfahren der zeitnahe Anschluss fehlt?
 Nicht nur die Schweiz, sondern auch Japan ist ein gutes Beispiel einer solchen Verkehrspolitik. In diesen Nationen steigt der ÖV-Nutzer durchschnittlich vier mal so oft um als hierzulande, was ein Ergebnis extrem dichter Netze und des ITF ist. In Deutschland gibt es nur wenige positive Beispiele. Neue Stadtbussysteme bedienen sich der Rendezvous-Haltestelle, wo die Busse Tür an Tür halten.



Was bedeutet eigentlich ITF?

ITF ist die Abkürzung für den Integralen Taktfabrplan. Für den Betrieb im ITF müssen normierte Umlaufzeiten aller beteiligten Linien sichergestellt werden. An Knotenpunkten treffen sich alle Linien zur gleichen Zeit, was ein Umsteigen in alle angebotenen Richtungen erlaubt. Ob im Ortsbussystem oder im Fernverkehr, überall ist ein ITF möglich. Der ITF überzeugt mit einer außerordentlichen Kundenfreundlichkeit. Ob im Halbstunden- oder Stundentakt, die Abfahrtszeiten sind leicht zu merken. Besonders gut umgesetzt ist der ITF in der Schweiz. Mit dem Konzept Bahn2000 wurden die Fahrzeiten der Bahn durch Baumaßnahmen so angepasst, dass die Knotenpunkte im halben oder vollen Takt erreicht werden, immer mit optimalen Umsteigemöglichkeiten. Aus diesem Grund haben sich die Schweizer auch bewusst gegen den Bau von Hochgeschwindigkeitsstrecken entschieden. Das Motto heißt nicht so schnell wie möglich, sondern so schnell wie nötig.



Effizientes Umsteigen zwischen Bahn und Bus "Tür an Tür"

In Freiburg hält die Straßenbahn direkt über den Gleisen des Hauptbahnhofes, anstatt auf einem Vorplatz. Lange Wege zum Zug gibt es hier nicht. Besonders schlecht geht es allerdings dem ländlichen Raum in Deutschland. Ohne Auto geht hier gar nichts. Die Armen, Alten, Arbeitslosen, Jugendlichen und Kinder - die Autolosen also - müssen oft Stunden auf einen Bus warten. In der Vergangenheit war das anders. Allein die Schieneninfrastruktur wurde um hunderte Strecken und tausende Bahnhöfe beraubt. Wer soll da noch öffentliche Verkehrsmittel nutzen? Aus Angebotsreduzierung ergibt sich fast zwangsläufig auch ein Nachfrageeinbruch. So lassen sich dann natürlich weitere Strecken und Haltestellen bestens wegargumentieren. Die Politik hat dies leider in den letzten Jahrzehnten konsequent und penetrant getan.



Stillgelegte Bahnstrecken ruinieren die Systemqualität

Haltestellen dicht an dicht

Kaum jemand denkt bei der Abfrage der Fahrzeiten von A nach B darüber nach, dass seine Reise an der Haustür beginnt. Was bringt schon die Expressverbindung, wenn die nächste Haltestelle weit weg ist. Ein dichtes Netz ist also der eine, die Haltestellendichte der zweite Teil der Lösung. Der Weg zur Haltestelle muss so kurz wie möglich gehalten werden. Mehr als 300 oder 400 Meter sollten es

nicht sein. Denn nur so verhindert man unnötig lange Fußwege. Der nächste Parkplatz ist ja auch nicht 300 Meter entfernt, oder?

Optimierung durch dichte Netze bewegt zur Nutzung des ÖV, schont die Umwelt und spart Zeit. Und Zeit ist bekanntlich Geld!

Am Knoten läuft alles zusammen. Umsteigemöglichkeiten in jede Richtung. Ein dichtes Netz mit vielen Knoten garantiert den größten Erfolg.



Das Tramper-Monatsticket

... ganz Deutschland zum Sparpreis.

In einem Monat ganz Deutschland erleben. Zu einem unschlagbar günstigen Preis. Mit dem Tramper-Monatsticket (TMT) war das möglich. Wird das vor rund 12 Jahren abgeschaffte Erfolgsangebot jetzt unter neuem Namen reaktiviert?

Das Tramper-Monatsticket wurde 1978 eingeführt. Es handelte sich um eine Monatsnetzkarte, mit der Jugendliche bis 22 Jahre, Auszubildende und Studierende bis 25 Jahre für 198 DM einen Monat lang kreuz und quer durchs Land fahren konnten. Ganz gleich welche Züge man nutzte, egal ob Nahverkehrs- oder Eilzüge, InterCity oder InterRegio. Sogar in Nachtzügen war ein zuschlagfreies Reisen jederzeit möglich. Selbst Orte, die keinen Bahnanschluss hatten, konnten problemlos mit den Bahnbussen erreicht werden. Für knapp 200 DM stand also einer Person einen Monat lang die gesamte Bundesrepublik offen.



Dieses Angebot wurde für die Bundesbahn zu einem wahren Renner. Bereits 1979 vermeldete sie über 16.000 verkaufte TMTs. In den 1980er Jahren erreichte die Beliebtheit des Tramper-Tickets ihren Höhepunkt. In den Sommermonaten waren viele deutsche Bahnhöfe gesäumt von Rucksacktouristen, die mit der Bahn die Sehenswürdigkeiten der Bundesrepublik erkundeten. Eisenbahnfreunde unter den Trampnern kamen nicht selten auf 20.000 Kilometer gefahrene Strecke innerhalb eines Monats.

Mitte der 1980er Jahre wurde das Ticket etwas teurer, es kostete nun 245 DM. Eine saftige Preissteigerung von über 20 Prozent, aber immer noch ein guter Preis für einen Monat grenzenloses Bahnfahren. In den 1990er Jahren kam, verbunden mit der Bahnreform, der Wandel. Der Vorstand befand das gut genutzte Ticket für viel zu günstig und wenig gewinnbringend. Denn was sind schon 245 DM für einen ganzen Monat reisen, wenn nun auch noch die neuen Bundesländer erkundet werden konnten!? Das passte nicht mehr ins moderne Bild der „Börsenbahn“. Als Folge wurde die Gültigkeitsdauer des Tickets auf zehn ausgewählte Tage innerhalb eines Monats begrenzt. Diese nicht nachvollziehbare Beschränkung führte zu einem merklichen Akzeptanzverlust unter den Bahnkunden. Damit hatte die Bahn ihr Ziel erreicht: Ein Ticket, das nicht angenommen wird, kann aus dem Tarifsystem gestrichen werden. 1996 war es dann so weit, auf dem Sommerfahrplan taucht das Tramper-Monatsticket nicht mehr auf - und die Bahn hatte wieder ein erfolgreiches Angebot zugrunde gerichtet.

Immerhin scheint es ein Umdenken zu geben. Im Sommer 2008 hat die Bahn erstmalig wieder eine Art Tramper-Monatsticket im Programm. Unter dem Namen Deutschland-Pass bietet sie für 299 beziehungsweise 249 Euro (bis einschließlich 26 Jahre) ein Monatsticket, das die Nutzung aller DB-Züge im Bundesgebiet erlaubt. Hört sich im ersten Moment an als verkaufte man gar die unbeschränkte Ursprungsform des TMT unter neuem Namen. Doch leider gibt es auch hier von vornherein eine Einschränkung. Das Ticket ist nur zwischen dem 1. Juli und 31. August nutzbar.

Nichtsdestotrotz ist die Reaktivierung dieser Angebotsform eine erfreuliche Entwicklung und sicherlich ein Schritt in die richtige Richtung.

Die Jahresnetzkarte

... universelle Mobilität im ganzen Land sichern.

Egal wie, egal wohin, egal wann. Mit dem Generalabo bekommt der ÖV-Nutzer alle Leistungen zum Festpreis. Nicht nur für den Kunden bringt das Vorteile, auch die Verkehrsunternehmen gewinnen. Vor allem viele Stammkunden.

In der Bundesrepublik Deutschland existiert leider noch kein Generalabo nach Schweizer Vorbild, ein Ticket also, welches im ganzen Land in allen Systemen des Öffentlichen Verkehrs gilt. Dies wäre allerdings sehr wünschenswert, da es den Öffentlichen Verkehr um ein gutes Stück attraktiver gestalten würde. Als Inhaber einer solchen Karte könnte man problemlos durch ganz Deutschland reisen. Keine Schalter, keine Automaten, kein Tarifschunegel. Kurzum, der Kunde hat es einfacher. Dabei wäre es egal, ob man nun in einer Stadt A den Stadtbuss nutzt, in der Stadt B die Straßenbahn, ob man irgendwo mit dem Überlandbus zum Wochenmarkt möchte, oder ob man mit dem ICE in den Urlaub fährt. Bei der Jahresnetzkarte handelt es sich um die optimale

Verbindung von Nah-, Fern- und Stadtverkehr mit der Möglichkeit, alle Winkel des Landes zu erreichen und das wesentlich umweltfreundlicher und bequemer als mit dem Pkw. Die Netzkarte wäre in allen öffentlichen Verkehrsmitteln ein Jahr lang, ohne Abstriche, gültig. Dass sich so ein Generalabo rentiert, beweist das Schweizer Modell. Hier gewinnt der ÖV durch dieses attraktive Angebot viele Neukunden.

Erste Schritte in die richtige Richtung

Immerhin, in Deutschland existiert seit einigen Jahren endlich eine "Art" Vorläufer für ein Generalabo mit zwei Elementen: erstens mit der City-Plus Regelung, die nach

Dem Ticketchaos ein Ende setzen!



12

Darmstadt Hbf -
Heidelberg Hbf - Stuttgart Hbf

06:1
ICE

Zürich HB

© Nils Guro

Das Ziel: ein Generalabo nach dem Vorbild der Schweiz

einer Bahnfahrt am Zielort die Weiterfahrt im kommunalen ÖPNV sichert und zweitens mit der BahnCard 100, der sogenannten Netzkarte, die zur Nutzung von beliebig vielen Fahrten in allen Zügen der Deutschen Bahn und zur Nutzung des Öffentlichen Nahverkehrs in über 100 größeren deutschen Städten berechtigt.

Die BahnCard 100 kostet in der 2. Klasse 3.650 Euro, in der 1. Klasse 6.150 Euro pro Jahr. Das ist sehr viel teurer als in der Schweiz, obwohl das dortige Angebot viel mehr Leistung umfasst. Aber immerhin, für Vielfahrer ist auch das deutsche BahnCard 100 Angebot ein relativ günstiges. Ein Auto wird nicht mehr benötigt und die gesamten Pkw-Kosten können gespart werden. Außerdem genießt der BahnCard 100 Kunde automatisch die Vorteile des "bahn.comfort" - Service mit kostenfreiem Besuch der Lounges, kostenloser Fahrradmitnahme, vergünstigten Call a Bike und Car-Sharing Tarifen. Zu Beginn des Jahres 2008 waren laut Angaben der bahneigenen Zeitschrift „mobil“ rund 29.000 Mobility BahnCard 100 im Umlauf, in der Schweiz dagegen waren es bei 7.5 Mio. Einwohnern über

320.000 Generalabos. Auf Deutschland übertragen entspräche das ca. 3.3 Mio. BahnCard 100. Um solche Zahlen zu erreichen, muss das BahnCard 100 Angebot preiswerter werden und das Bahnnetz dichter. Dann würden viele Firmen ihren Mitarbeitern lieber das Generalabo schenken als den obligatorischen Dienstwagen. Unternehmen könnten so ihre Dienstwagenflotten drastisch verkleinern und damit viele Kosten sparen. Die Jahresnetzkarte kann aus den Deutschen wieder ein Volk der Bus- und Bahnfahrer machen.



Routenplaner für den ÖV

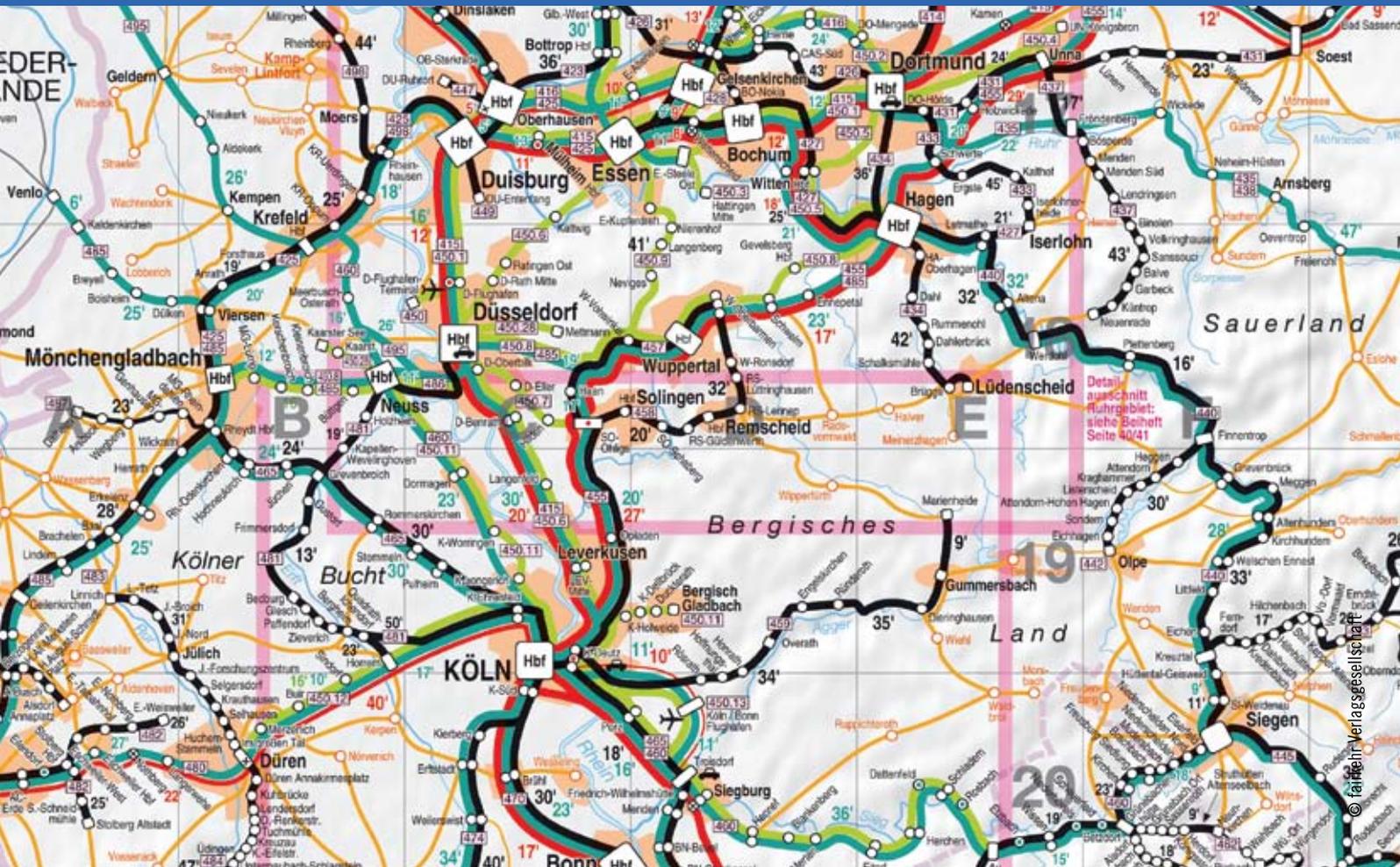
... Navi nicht nur für's Auto.

Einfach im Internet Start und Ziel angeben und schon erscheint die schnellste Verbindung auf dem Bildschirm. Für den Pkw kein Problem, aber warum wird dieses Medium eigentlich nicht für den Öffentlichen Verkehr genutzt?

Im Jahr 2007 war „Routenplaner“ das meistgesuchte Stichwort im Internet, laut offizieller Statistik des Suchmaschinenbetreibers Google. Ein paar Klicks und Eingabefelder später wussten die Suchenden schließlich den angeblich besten Weg um von A nach B zu kommen – und das, obwohl die wichtigste Angabe von keinem der gängigen Routenplaner abgefragt wurde, nämlich das bevorzugte Verkehrsmittel. Dass der Informationssuchende im eigenen Pkw unterwegs ist, wird als ganz selbstverständlich angenommen. Dass es aber eventuell eine schnellere oder kostengünstigere Variante geben könnte, wird nicht vermittelt.

Es soll hier nicht die Tatsache ignoriert werden, dass nahezu alle Verkehrsverbünde und –unternehmen bereits über Internetpräsenzen mit Fahrplaninformationen verfügen, die auch mehr oder weniger benutzerfreundlich gestaltet sind. Wer allerdings die Internetadresse seines Verkehrsdienstleisters kennt und gezielt ansteuert, der ist bereits davon überzeugt, dass der eigene Pkw nicht automatisch die beste Variante darstellen muss. Die öffentlichen Verkehrsanbieter müssen daher dort ansetzen, wo sich primär Autofahrer informieren, um alternative Mobilitätskonzepte aufzuzeigen und neue Kunden zu gewinnen.

Ausschnitt einer "Fahrplankarte" der fairkehr Verlagsgesellschaft



The screenshot shows the Google Maps transit route planner interface. At the top, there are search fields for start and end addresses, with '100 nw couch st portland' and 'hillsboro, oregon' entered. A 'Get Directions' button is visible. Below the search fields, there are tabs for 'Search Results' and 'My Maps'. The main content area displays 'Directions: Drive There - Take Public Transit' and lists suggested trips with departure times and durations. A detailed map shows the route from Portland to Hillsboro, with a highlighted path and various transit lines. A sidebar on the left provides 'Local agency information' and 'Public transit' details, including the cost of the trip and the specific route taken.

Einen ersten Schritt in diese Richtung hat das amerikanische Internet-Unternehmen Google getan. Die vielfältigen Suchoptionen schließen inzwischen auch Fahrplaninformationen des ÖV ein, von Adresse zu Adresse. Die Kenntnis der nächstgelegenen Haltestelle oder des Verkehrsverbundes ist dabei nicht erforderlich. Angezeigt werden neben dem Streckenverlauf auf einer Übersichtskarte unter anderem auch Umsteigeinformationen und der Kostenvergleich zur Fahrt mit dem Privat-Pkw.

Leider befindet sich unter den Städten und Regionen, die diese noch in der Entwicklung befindliche Anwendung nutzen, kein deutscher Vertreter. Dies ist umso erstaunlicher, da Google auf seiner Website Verkehrsanbieter ausdrücklich zur Teilnahme auffordert und genaue Angaben macht, wie die Daten von Dienstleistern des Öffentlichen Verkehrs selbständig eingestellt werden können.

Zukünftig muss es in Deutschland möglich sein, zu jeder Adresse die nötigen Anschlussinformationen und zu jeder Verbindung die nötigen Routeninformationen im Öffentlichen Verkehr zu bekommen.

Best Practice ...

- 1 Eingabe der Start- und Zieladresse
- 2 Wahlmöglichkeit zwischen Öffentlichem Verkehr und Individualverkehr.
- 3 Route, textlich und in der Übersichtskarte dargestellt.
- 4 Der Kostenvergleich beeinflusst die Mobilitätsentscheidung.

Aber auch bei den traditionellen Orientierungshilfen in Stadt- und Regionalplänen muss sich der Öffentliche Verkehr besser präsentieren. Liniennetze, Haltestellen und Bahnhöfe müssen deutlich dargestellt werden, man kann sogar den Takt visualisieren, durch die Strichstärke. Hiefür hat die fairkehr Verlagsgesellschaft, eine Tochtergesellschaft des Verkehrsclub Deutschland (VCD), die "Fahrplankarten" entwickelt. Diese Karten zeigen das gesamte ÖV-Netz einer Region und bieten damit gute Orientierungshilfen für ÖV-Nutzer.



Mehr Kundennähe

... warum wir eine Renaissance der Bahnhöfe brauchen.

Ohne seine Haltepunkte funktioniert der Öffentliche Verkehr nicht. Sie erfordern, genauso wie die Fahrzeuge, hohe Aufmerksamkeit und ein Bewusstsein für ansprechende und funktionale Gestaltung. Das gilt für Bahnhöfe als Knotenpunkte des Verkehrs im ganz besonderen Maße!

Nach vielen Jahren geringen Engagements für die Bahnhöfe hat die Bahn neuerdings erkannt, dass man am und im Bahnhof gute Geschäfte machen kann. Die Bahnhöfe bieten vielfach längere Ladenöffnungszeiten und garantieren besonders viele Kunden. Immer mehr Stationen wurden modernisiert. Wenn es historische Bahnhofsgebäude waren, gab man sich viel Mühe mit der denkmalgerechten Gestaltung. Bekannte Umbaubeispiele sind Leipzig mit seinen Bahnhofsarkaden, Köln, Frankfurt, Hannover, Hamburg, Bremen, Mainz, Mannheim und München. Alle diese Bahnhöfe bieten heute den Reisenden, aber auch allen anderen Besuchern ein breites gastronomisches und kommerzielles Angebot.

Auch eine Renaissance der Bahnhofshotels hat begonnen. Statt schumrigem Rotlichtmilieu wird wieder Qualität geboten. Mit dem Lounge-Konzept gibt es wieder komfortable Warteräume, für die Kunden der ersten Klasse auch mit extra komfortablem Service des Bahn-Comfort-Programms. Und seit Mitte der 1990er Jahre wurde auch der Neubau von Bahnhöfen wieder als prominente Bauaufgabe erkannt. Der Flughafen-Fernbahnhof in Frankfurt, der Bahnhof Berlin Spandau und der neue Hauptbahnhof Berlin erhielten eine eigene, moderne Architektur.

Streit um 21er Projekte

So positiv eigentlich die Renaissance der Bahnhöfe ist, so problematisch erweisen sich doch die extrem teuren sogenannten "21er Projekte" der Bahn, mit denen sie u.a. in Frankfurt, München und Stuttgart alte Kopfbahnhöfe unter die Erde als Durchgangsbahnhöfe vergraben wollte. Diese Projekte haben mit ihren Kostendimensionen alles bisher da gewesene an Bahngroßprojekten in den Schatten gestellt. Frankfurt und München haben wegen der riesigen Kosten und der verkehrstechnischen Probleme die 21er Projekte bald beerdigt und viel kostengünstigere, bestandsorientierte Varianten umgesetzt. In Stuttgart allerdings soll das Großprojekt mit aller Macht umgesetzt werden. Es bindet auf Jahrzehnte im Südwesten fast die gesamten Investitionsvolumina und geht damit zu Lasten vieler notwendiger kleinerer Bahnhofsprojekte.

Stadtentwicklung und Bahnhöfe: eine neue Symbiose

Inzwischen haben die Städtebauministerien und die Stadtplaner die Potentiale moderner Stadtentwicklung rund um die Bahnhöfe im ganzen Land erkannt. Immer mehr Konzepte für eine erreichbarkeitsorientierte Stadtentwicklung werden entwickelt. Wohnen, Arbeiten oder Einkaufen mit "Anschluss" wird zum gefragten Qualitätskriterium. Neue Wohnungsbauprojekte und Gewerbeprojekte wurden rund um die Bahnhöfe gestartet. Vor allem auch an kleinen und mittleren Bahnhöfen besannen sich die Stadtplaner und die Bahnverantwortlichen wieder auf die glorreichen Zeiten urbaner Verdichtung rund um die Bahnhöfe.

Riesiger Handlungsbedarf für ein großes Bahnhofsprogramm

Allerdings gibt es noch Tausende von Bahnhöfen, die noch nicht modernisiert wurden und die dringend auf ein neues Bahnzeitalter warten. Mit vergammelten Gebäuden, schadhafte Dächern, verdreckten, schummrigen Unterführungen, stehengebliebenen Uhren und defekten



Neugestalteter Bahnhof Spandau

Zuganzeigen laden sie nicht gerade zum Reiseerlebnis ein.

Vor allem aber fehlen Tausende von Bahnhöfen, weil bis auf wenige Ausnahmen seit 100 Jahren praktisch keine neuen Bahnhöfe mehr gebaut wurden. Dabei erfordern die stürmische Siedlungsentwicklung und die starke Suburbanisierung ganz viele neue Bahnhöfe, um die nötige Kundennähe herzustellen. Modell für eine solche positive Entwicklung können die S-Bahnsysteme der Großstädte und die erfolgreichen Regionalbahnen sein. Durch ihre vielen neuen, bedarfsgerechten Haltepunkte und Bahnhöfe haben sie vielfach die Fahrgastzahlen mehr als verzehnfacht.

Jetzt muss endlich der Fehler wieder gut gemacht werden, dass die Bahn viel zu lange viel zu viele Bahnhöfe und Haltepunkte geschlossen hat. Neue Märkte kann sie nur erobern, wenn sie engagiert für Kundennähe sorgt.



Hundertwasserbahnhof Uelzen - Innovation abseits der Großprojekte



“JA!” zum ÖV ... Nutzerstatements.	55
Der Mix macht's ... zwei Stadtbuschefs im Interview.	57
Best Practice ... von guten Marketingbeispielen lernen.	61
Der Weg ist das Ziel ... Freizeitlinien für Genießer.	65
Der besondere Service ... Kultur im Nahverkehr.	67
Stilbewusst und elegant ... gutes Fahrzeugdesign überzeugt.	69
Haltestellengestaltung ... ästhetisch-funktionales Design für mehr Kundennähe.	71
Blick Richtung Norden ... ein Lob an den skandinavischen ÖV.	73

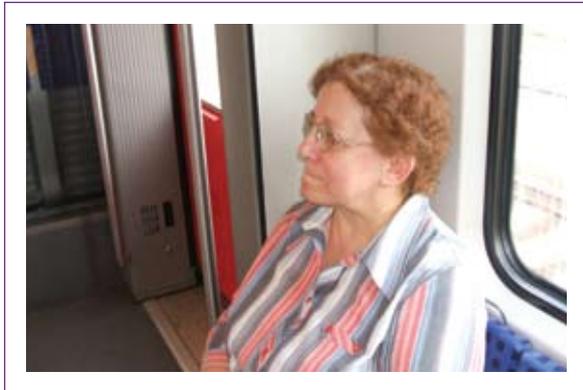


© Michael Rieß

Kapitel 4: Marketing

„Ja!“ zum ÖV

... Nutzerstatements.



„Ich fahre täglich mit der Bahn zur Arbeit, weil ich keinen Führerschein besitze. Ich würde aber heute keinen Führerschein mehr machen, weil mir der Autoverkehr zu hektisch und aggressiv ist. Ich bin froh, dass meine Bahnverbindungen so gut sind. Ich kann mir den neuen Takt leicht merken. Darum habe ich jetzt auch ein Abo, weil ich immer öfter fahre.“

„Ich fahre gern und regelmäßig mit der Bahn. Sie ist meistens pünktlich und nicht zu teuer. Außerdem komme ich ohne Staus und lästige Parkplatzsuche viel stressfreier und zuverlässiger am Ziel an. Ich wünsche mir aber mehr Service im Nahverkehr – ein kühles Getränk oder Kaffee und Kuchen sollte es auch dort im Zug geben.“



„Ich habe zum ersten Mal mein Fahrrad in der Bahn dabei. Über die Woche bin ich den Neckar entlang geradelt und nun geht's bequem mit dem Zug zurück. Ich finde es toll, wenn so viele Fahrradtouristen im Zug unterwegs sind. Da gibt es viel zu erzählen. Eine tolle Stimmung ist das.“



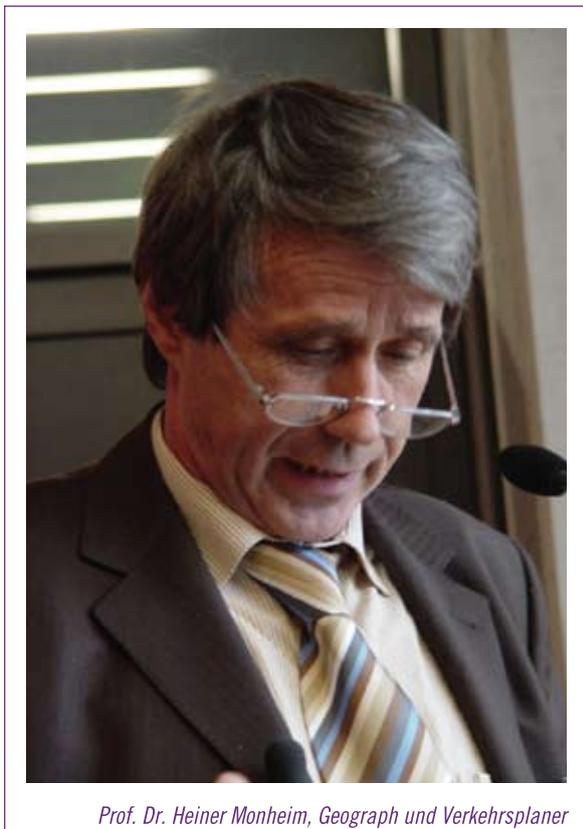
„Wir fahren gemeinsam zu einem Kolleginentreffen. Zwei von uns haben eine Jahreskarte. Die anderen beiden sind sonst immer mit dem Auto gefahren, aber als Gruppe ist es im Zug viel bequemer und lustiger. Man kann sich viel besser unterhalten und entspannen.“





„Ich fahre sehr gern mit der Bahn, vor allem weil es für mich mit Schwerbehindertenausweis nur 60 Euro im Jahr kostet. So günstig kann ich kein Auto fahren, außerdem ist mir das ohnehin zu stressig. Dass es mit der Bahn manchmal etwas länger dauert, stört mich gar nicht.“

„Wir sind auf dem Weg ins Wochenende und haben die Fahrräder dabei. Auch wenn wir die Bahnpolitik nicht so toll finden, wollen wir uns kein Auto zulegen. Bahn fahren ist umweltfreundlich, man kann problemlos die Räder mitnehmen und mit Bahncard ist es auch erschwinglich. Klar könnten wir uns ein Auto von Freunden leihen. Aber mit der Bahn geht es viel einfacher und entspannter und wir haben mehr Zeit für uns.“



Prof. Dr. Heiner Monheim, Geograph und Verkehrsplaner

Ich könnte mein Berufsleben ohne ÖV und Fahrrad gar nicht bewältigen. Mein Hauptwohnsitz ist Bonn. Da fahre ich mit meinem hochbepackten Fahrrad Montags zum Hauptbahnhof. In der Radstation wird es überwacht, geparkt, gewartet und wenn erforderlich repariert. Dann wechsele ich in den IC nach Trier. Das Bistropersonal bringt mir den Kaffee an den Tisch. Ich fahre so viel Bahn, dass sich für mich die BahnCard 100 richtig lohnt, sie ist zwar teuer aber immer noch billiger als die jährlichen Kosten eines Autos. Außerdem hätte ich sowieso keine Zeit zum Autofahren, denn wenn ich unterwegs bin, muss ich Diplomarbeiten korrigieren oder Bücher schreiben. In Trier packe ich mein Zeug wieder zusammen, habe konzentriert gearbeitet und mir jeden Stress auf der Straße erspart. Unterwegs habe ich auf die langen Staus geschaut und mich gewundert, warum so viele sich das antun? Am Trierer Hauptbahnhof steht mein zweites Fahrrad. Damit fahre ich zur Uni, oder wenn mein Gepäck zu schwer ist, wechsele ich in den Bus. Der ist auch noch kostenlos, dank der City-Plus-Regelung. Diese stressfreie Art zu reisen spart mir viel Power. Power, die meinen Studenten nützt, die bei mir lernen, wie eine bessere Verkehrswelt und ein attraktiver ÖV aussehen sollte.

Der Mix macht's

Interview mit Dipl. Geogr. Thomas J. Mager, früherer Prokurist der Stadtverkehr Euskirchen GmbH und heute freier ÖPNV-Berater und Dr. Rainer Klein-Lüpke, ebenfalls Geograph und heutiger Geschäftsführer der Stadtverkehr Euskirchen GmbH.

Spurwechsel: Zunächst vielen Dank, Herr Mager und Herr Klein-Lüpke, dass Sie bereit sind, die Fragen der Spurwechsel-Redakteure zum Thema Stadtbussystem Euskirchen zu beantworten. Herr Mager, wie kam es eigentlich zu den neuen Stadtbussystemen?

Mager: Stadtbussysteme sind in den 1990er Jahren populär geworden, als einige Klein- und Mittelstädte in Nordrhein-Westfalen diese mit Hilfe des Landesverkehrsministeriums einführen. Das Ministerium publizierte Fakten zu erfolgreichen schweizerischen und österreichischen Stadtbussystemen und machte mehrfach Bürgermeisterreisen zu erfolgreichen Projekten. Das hatte Signalwirkung. Schnell ließen die ersten Städte Konzepte erstellen und trauten sich auch an die Umsetzung.

Spurwechsel: War zu dieser Zeit Euskirchen schon mit dabei?

Mager: Euskirchen kam etwas später, aber im Rheinland leistete es damals Pionierarbeit als erstes und sehr erfolgreiches Beispiel.

Spurwechsel: Welche Beweggründe gab es in Euskirchen für die Entwicklung des neuen Systems?

Mager: Euskirchen führte Mitte der 90er Jahre eine Parkraumbewirtschaftung ein. Der Stadtbuss sollte den Bürgerinnen und Bürgern eine Alternative bieten, da die Parkraumbewirtschaftung Einschränkungen mit sich brachte. Bis zu diesem Zeitpunkt hatte Euskirchen noch ein sehr dünnes Busangebot, es gab nur eine Stadtlinie, außerdem noch einige regionale

Linien. Der 30-Minuten Takt war schon eine kleine Sensation.

Spurwechsel: Wir hören raus, Taktverkehr ist eine wichtige Systemeigenschaft von Stadtbussen. Nennen sie uns bitte weitere Eigenschaften.

Mager: Ja richtig, der Taktverkehr, ob im 30-Minuten-Takt oder 15-Minuten-Takt, ist extrem wichtig für die Kunden. Er ist leicht zu merken und ein Fahrplan ist weitestgehend nicht mehr notwendig. Bei den Bussen ist ein hoher Komfort ein Muss. Klimaanlage, Niederflureinstieg oder Haltepunktanzeigen sind hier zu nennen.

Dr. Klein-Lüpke: Zudem ist auch die Haltestellengestaltung wichtig. Vorher gab es ja nur wenige Haltestellen in Euskirchen, jetzt sollen fast zehnmal so viele Haltestellen bedient werden. Das war eine völlig neue Qualität.

Mager: Nur so haben wir die Leute wirklich begeistern können, mit der Kundennähe als Trumpf.

Dr. Klein-Lüpke: Am wichtigsten war natürlich die Treffpunkthaltestelle am Bahnhof, die das neue System repräsentieren soll. So ist ein richtig schöner Platz entstanden, mit zwei großen Glasdächern und einem Info-Punkt. Damit haben wir den Bahnhofplatz so attraktiv gemacht, dass die Stadt- und Verkehrsplaner sowie Investoren nachgezogen sind. Es entstand ein Hotel- und Shopping Center und die Fußgängerzone wurde bis fast an den Bahnhof herangeführt.

Spurwechsel: Gibt es sonst noch eine Erklärung für den großen Erfolg?

Dr. Klein-Lüpke: Für den Erfolg eines Stadtbussystems ist eine offensive Marketingstrategie entscheidend, mit der man Kunden binden kann. Dazu gehört viel Lokalkolorit und man muss durch gute Pressearbeit in der öffentlichen Diskussion präsent sein.



Informationen zum ÖPNV und rund um den ÖPNV erleichtern den Systemzugang

Spurwechsel: Mit welchen Marketingmaßnahmen haben Sie angefangen, Herr Mager?

Mager: Als der Stadtbus in Euskirchen an den Start ging, hat jeder Haushalt einen Fahrplan zugeschickt bekommen. Eine aufwändige Maßnahme, die aber Erfolg gebracht hat. In der Folgezeit wurden weiter hohe Summen für das Marketing ausgegeben. Es wurden Plakataktionen gestartet, die Haltestellen erhielten ein auffälliges Werbebanner am Mast. Außerdem wurden Sonderangebote eingeführt. Der klassische Marketing-Mix: Werbung, Image-Werbung und Angebotsmarketing.

Dr. Klein-Lüpke: Der Stadtbus ist bei allen Festen vertreten und er wird stolz präsentiert. Außerdem haben wir eine eigene Stadtbus-Zeitung.

Spurwechsel: Und, wie groß waren die Erfolge?

Mager: 5 Jahre nach dem Start fuhren über 4 Millionen Fahrgäste mit. Vorher waren es weniger als 100.000.

Spurwechsel: Und wie sehen Sie das, als heutiger Geschäftsführer?

Dr. Klein-Lüpke: Kunden werden intensiv betreut, um sie bei der Stange zu halten und immer wieder Neue dazu zu gewinnen! Unser größter Trumpf ist die zentrale Anlaufstelle, der sogenannte Treffpunkt, direkt an der Treffpunkthaltestelle. Dort sind alle Serviceleistungen rund um den Stadtbus verfügbar.

“Der klassische Marketing-Mix: Werbung, Image-Werbung und Angebotsmarketing.”

- Thomas J. Mager -

Kombiniert mit einem Geschäft für Reisebedarf und einem Ticketcenter gibt es viele Serviceleistungen unter einem Dach. So machen wir perfektes Eigenmarketing. Auch baulich fällt der Treffpunkt mit seinem schönen Neubau, seinem Portal und seinen großen Schaufenstern auf. Das gut geschulte Personal macht einen tollen Job.

Spurwechsel: Gibt es Besonderheiten beim Stadtbus, die man sonst eher selten findet?

Dr. Klein-Lüpke: Sehr beliebt ist das Radio in den Bussen. Radio Euskirchen war auch einer unserer Kooperationspartner. Diese Unterhaltung kommt



Neue, moderne und umweltfreundliche Busse sind ein Gewinn für Stadt und Umwelt.

beim Publikum gut an, denn für jeden Geschmack und jedes Alter ist was dabei.

“Für den Erfolg eines Stadtbussystems ist eine offensive Marketingstrategie entscheidend, mit der man Kunden binden kann. Dazu gehört viel Lokalkolorit und man muss durch gute Pressearbeit in der öffentlichen Diskussion präsent sein.”

– Dr. Rainer Klein-Lüpke –

Spurwechsel: Das klingt so, als wären Sie und ihre Mitarbeiter richtig stolz auf den Stadtbus?

Dr. Klein-Lüpke: Das stimmt und dazu hat sicher auch die gute Erfahrung mit dem Direktmarketing beigetragen. Unsere Mitarbeiter gingen z.B. in Seniorenheime, Kindergärten und Schulen und so fanden wir schließlich Kooperationspartner. Das war viel Arbeit, aber sie hat Spaß gemacht und den gewünschten Erfolg gebracht. Schulkinder sind schnell mit ihren Eltern in das Kundencenter gekommen, die dann auch Stadtbustickets kauften. Aber auch durch Job-Tickets vergrößerte sich der Kundenstamm.

Da haben wir direkt die Betriebe angesprochen.

Spurwechsel: Herr Mager, wie sehen Sie die Zukunft der Stadtbusse in Deutschland?

Mager: Die Chancen stehen grundsätzlich sehr gut. Die steigenden Benzinkosten und die Herausforderungen des Klimawandels zwingen die Städte, Alternativen für das Umsteigen anzubieten. Leider wird das vor Ort noch nicht immer erkannt. Beim Öffentlichen Verkehr soll gespart werden, jedoch verspielt man so die eigene Zukunft. Ein

Stadtbus kann das Image einer Stadt verkörpern und Sympathieträger sein. Viele Kommunen haben das noch nicht erkannt. Nach meiner Schätzung sind für Deutschland 1300 Stadtbussysteme nötig. Davon haben wir vielleicht mal 10 Prozent realisiert. Der Rest muss jetzt engagiert angegangen werden. Alle deutschen Klein- und Mittelstädte brauchen attraktive Stadtbussysteme.

Dr. Klein-Lüpke: Leider ziehen sich Bund und Länder aus der Förderung solcher kleiner ÖPNV-Systeme zunehmend zurück. Das ist das falsche Signal. Auch wenn der Stadtverkehr eine kommunale Aufgabe ist, sollten die Kommunen dabei durch Bund und Länder unterstützt werden. Es muss finanzielle Anreize geben, die solche Städte belohnen,

die durch attraktive Angebote besonders hohe Marktanteile im Öffentlichen Verkehr erreichen. Das gehört zu aktiver Klimapolitik.

P.S. Spurwechsel ...

Euskirchen ist auch ein typischer Bahnknoten, hier treffen sich regelmäßig die knallroten Regionalbahnen und Regionalexpressse aus Bonn, Köln, Münstereifel, Gerolstein/Trier zur gleichen Zeit. Wenn die Strecke nach Zülpich und Düren auch noch reaktiviert ist, repräsentiert Euskirchen einen mittelstädtischen Bahnknoten, von denen es in Deutschland ca. 1.300 geben müsste, damit die Bahn die Fläche zurückerobern kann.

Der Bahnhofsvorplatz mit seinen beiden großen Glasdächern als Treffpunkt aller Busse.



Best Practice

... von guten Marketingbeispielen lernen.

Der ÖV muss sein System nicht nur ständig ausbauen und optimieren, sondern dem Kunden auch begreiflich machen warum Bus und Bahn die bessere Wahl sind. Um die Menschen nicht nur in Zeiten steigender Ölpreise sondern dauerhaft an den ÖV zu binden, spielt es eine immer wichtigere Rolle, wie gut sich ein Unternehmen vermarktet.

Marketing und Kommunikation werden immer wichtiger um das Verkehrsverhalten zu beeinflussen. Die Menschen sind verunsichert durch die schnell steigenden Ölpreise und die bedrohlichen Folgen des Klimawandels. Sie merken, dass sich im jahrzehntelang ausgeübten Verhalten vieles ändern muss. Und sie erwarten, dass ihnen neue Angebote gemacht werden, wie Mobilität besser, sparsamer, umwelt- und ressourcenschonender funktionieren kann. Die Zeit ist also reif. Es ist die Aufgabe von Politik und Verkehrsunternehmen, zu handeln. Sie müssen den Öffentlichen Verkehr schnell und durchgreifend verbessern und die Meinungen und das Bewusstsein so beeinflussen, dass sich das Verkehrsverhalten ändert. Der Einstieg in ein professionelles Marketing ist der Anfang eines erfolgreichen Öffentlichen Verkehrs.

Erlebniswelt Öffentlicher Verkehr

“Keep it simple” ist das Motto eines zeitgemäßen Marketings. Leichte Verständlichkeit und ein guter Wiedererkennungswert sind Schlüssel zu einer wirksamen Kampagne. Nicht die Wissensvermittlung durch lange Texte zu Tarifen sondern gezielte Emotionalisierung sprechen die Menschen an. Der Öffentliche Verkehr kann viel von der Autowerbung lernen. Diese operiert mit faszinierenden Bildern und Slogans von Freude, Spaß, Freiheit und Prestige. Im Mittelpunkt guten Marketings für Busse und Bahnen muss also die Erlebniswelt im Öffentlichen Verkehr stehen: man trifft sich, man genießt den Mobilitätsservice, man nutzt die Zeit ökonomisch, man ist Teil einer neuen Mobilitätskultur. Der Öffentliche Verkehr der Zukunft ist stets präsent, als selbstverständlicher Teil des Alltagslebens. Das Motto lautet: Einfach einsteigen!

61

Ferien-Ticket
→ mit Kostenschutzfaktor

WENIGER BRENNEN
für die Öffis

19,90 €

Mit dem Ferien-Ticket durch den Sommer

- von 5. 7. bis 7. 9. 2008 steiermarkweit für alle Regionalbuslinien und Stadtverkehre sowie für die GKB- und STLB-Bahnstrecken (täglich ab 8.30 Uhr)
- gültig mit dem Schüler-/Lehrlingsfreifahrerausweis für das laufende Kalenderjahr
- erhältlich: Mobilitätzentrum (Graz), MVV-Regionalbüro (Kopfenberg), GKB- und STLB-Sahnhöfe, Zug-Personal, Stadtbusse in Leoben und im Achfeld, Regionalbusse
- Info: www.verbaedlinie.at oder unter 050-6789-10

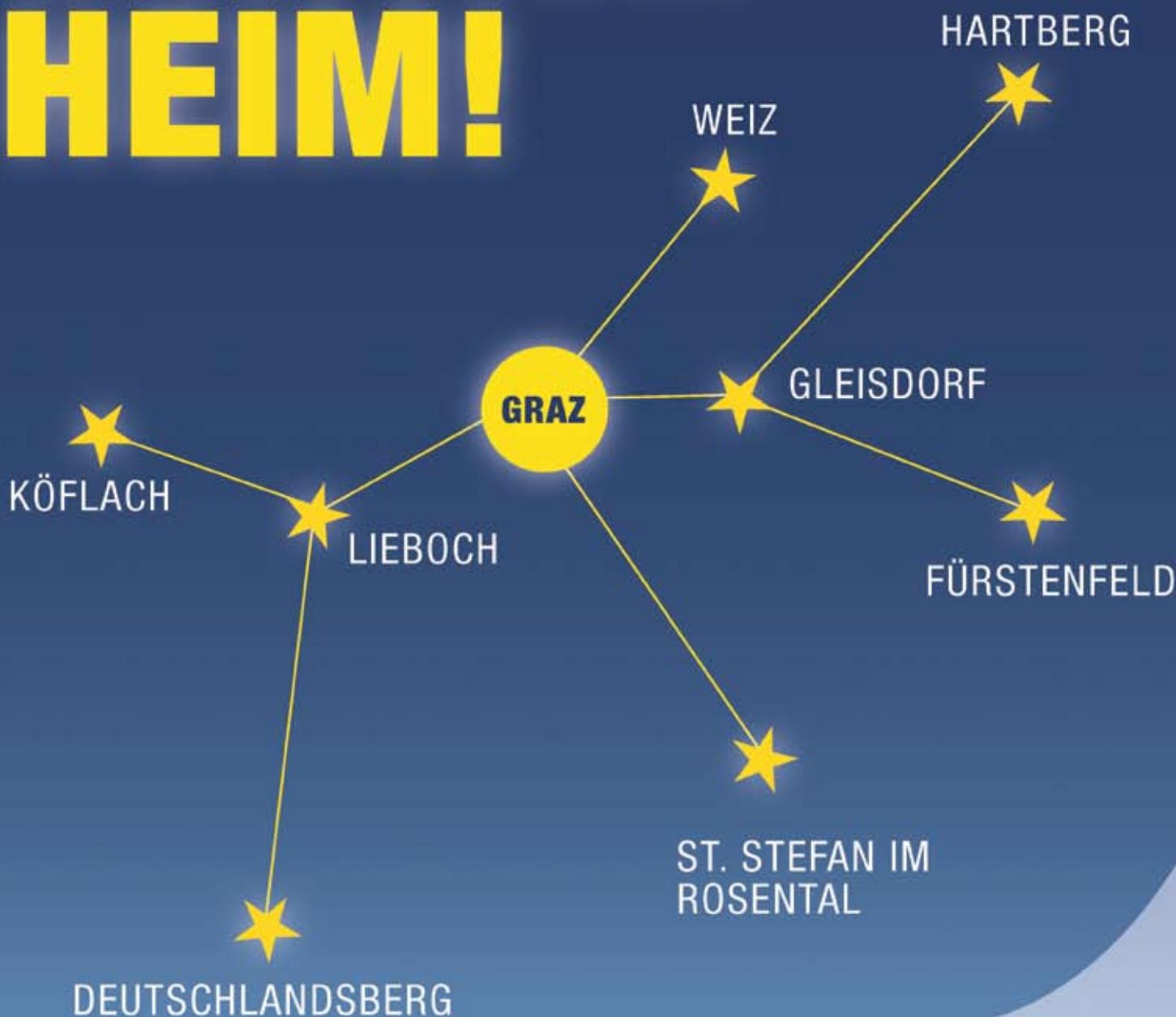
© Steirische Verkehrsverbund GmbH

Ferien-Aktion des Steirischen Verkehrsverbundes

Direktmarketing für Alle

Erfolgreiches Marketing braucht aktives Kundenmonitoring für das Aufspüren gesellschaftlicher Trends. Heute herrscht ein wachsender Zorn über immer teurere Spritpreise und Sorge über immer schlimmere Umweltfolgen des Autoverkehrs. Busse und Bahnen sind Spritsparer und entlasten die Umwelt. Man kann sie sehr effizient als Kosten- und Emissionsbremse nutzen. Aber viele Menschen haben noch geringe Kenntnisse vom Öffentlichen Verkehr. Sie misstrauen ihm aufgrund schlechter Vorurteile und negativer Erfahrungen. Sie müssen in "Aufbruchstimmung" gebracht werden. Sie sollen seine Qualitäten kennen lernen. Das geht sehr gut mit einem gelungenen Medienmix aus Anzeigen, City-Lights, Kino-

EINFACH HEIM!



JETZT MIT DEM ABENDBUS AB GRAZ.

Nach Deutschlandsberg, Fürstenfeld, Hartberg, Köflach, St. Stefan i. R., Weiz:

21:45^h

Mo. bis Fr.
ab Andreas-Hofer-Platz

22:45^h

Fr. und Sa.
ab Andreas-Hofer-Platz

Es werden alle Haltestellen entlang der Strecken angefahren.

INFOS unter: 050-6-7-8-9-10

www.busbahnbim.at

oder Radiospots. Allerdings werden diese Medien nur "flüchtig" wahrgenommen.

Ganz konkret und verhaltenswirksam erreicht man die Menschen mit zusätzlichem Direktmarketing. Es gibt viele Anlässe, mit Menschen ins Gespräch über den Öffentlichen Verkehr der Zukunft zu kommen. Ein engagierter Mitarbeiter erklärt per Telefon, Hausbesuch oder Firmenbesuch die Angebote und entwickelt für jeden Haushalt, jede Firma die richtige Lösung. Informationen gibt es außerdem über Netze, nahe gelegene Haltestellen, Fahrplan und Tarife und sie erläutern neue Angebote, die auf Verbesserungen abzielen. Ein Schnupper- oder Neubürgerticket wirkt als Einstiegshilfe. Menschen, die gerade ein Auto neu zugelassen haben, sollte man ebenfalls mit Direktmarketing "abholen", genauso, wie Menschen, bei denen sich der Familienstand oder die Haushaltssituation verändert. Schlechter Öffentlicher Verkehr war - wenn überhaupt - gestern. Heute und morgen werden Kunden richtig ernst genommen. Neue Orts- und Stadtbussysteme und Regionalbahnkonzepte gehen an den Start. Viele neue Rufbusangebote erschließen die Fläche. Das Car-Sharing wird zur Gewohnheit. Das künftige Premium Produkt des deutschen Öffentlichen Verkehrs, das Generalabo, wird offensiv unters Volk gebracht und vervielfacht dadurch seine Absatzzahlen gegenüber der bisherigen BahnCard 100 gewaltig. Millionen Umsteiger sorgen für eine Renaissance gepflegter Mobilitätskultur, ohne Stress und Stau.

Zum offensiven Marketing gehört natürlich auch eine breite und langfristig angelegte Imagekampagne. Busse und Bahnen schütteln ihr betuliches Image erfolgreich ab, witzig und professionell positionieren sie sich neu am Markt, begeistern Jung und Alt, die Wirtschaft, die Medien und die Politik. Denn die Fahrt mit Bus und Bahn macht Spaß und bietet großen individuellen und kollektiven Nutzen.

Der Lokalbezug ist besonders wichtig

Ein besonderes Problem war in den letzten Jahrzehnten die fortschreitende Entkommunalisierung des Öffent-

lichen Verkehrs für immer größere Verkehrsverbünde. Sie war wichtig für die überregionale Systemqualität. Aber sie war schädlich für den Lokalbezug. Denn für eine starke emotionale Bindung ist eine regionale Verankerung ganz entscheidend. Zu erkennen ist dies bei den neuen Stadt- und Ortsbussystemen und Regionalbahnen. Sie eignen sich zur Schaffung einer emotionalen Beziehung und sind deswegen besonders erfolgreich. Zur lokalen Bindung gehören ein Name und ein Design mit regionalem Bezug. Ein unverwechselbares Produkt, auf das man stolz sein kann. Zu dem sich die lokalen und regionalen Eliten offensiv bekennen. Man trifft die Bürgermeisterin, den Fußball- oder Tennisstar, den Opernchef und die Schauspielerin. Sehen und gesehen werden – im Öffentlichen Verkehr!

Trotzdem sollen die Verkehrsbetriebe überregional kooperieren, die Tarife und die Fahrpläne aufeinander abgestimmt und alle Teilsysteme zu einem attraktiven, durchgängigen Gesamtsystem verbunden sein. Lokale Identität und nationaler Gesamtverbund sind kein Widerspruch, das beweist vorbildlich die Schweiz mit einem perfekten Zusammenspiel kommunaler, regionaler, kantonalen und nationaler Teilsysteme.

Gute Kommunikation stärkt die Wirkung

Doch was nützt dies alles, wenn die interne Kommunikation nicht stimmt. Zum Marketing gehört auch ein positives „Wir-Gefühl“ unter den Mitarbeitern. Sie machen einen tollen, wichtigen Zukunftsjob. Wenn sie das merken, steigen Motivation, Engagement und Identifikation mit dem Öffentlichen Verkehr. Gute Beispiele für erfolgreiche Marketingkampagnen nach innen und außen sind der Hamburger Verkehrsverbund, die Wiener Linien und die Züri-Tram. Aber auch kleinstädtische Systeme, wie die Stadtbusnetze von Bregenz, Dornbirn, Euskirchen, Lemgo, Lindau oder regionale Bahnen wie die Usedomer Bäderbahn nutzen höchste Marketing-Kunst. Und der Erfolg gibt ihnen Recht. Sie verzeichnen einen bemerkenswerten Anstieg der Nutzer. Die Investitionen lohnen sich also. Wer am Marketing spart, macht einen großen Fehler.

Traumwagen



Der Weg ist das Ziel

... in alten Waggons durch eine romantische Landschaft.

Für Fremdenverkehrsregionen werden oft spezielle touristische Angebote des Öffentlichen Verkehrs entwickelt, denn sie bieten ein eigenes, lukratives Geschäftsfeld für die Verkehrsunternehmen.

Nostalgie- und Museumsbahnen

In Deutschland gibt es zahlreiche Museumseisenbahnen mit speziellen Nostalgieangeboten. Historische Fahrzeuge wie Dampfeisenbahnlinien, Oldtimerbusse oder auch Oldtimerstraßenbahnen sind beim Publikum sehr beliebt, natürlich vor allem bei Familien. Oft konnte der Museumsbahnbetrieb außerdem zur Rettung von sonst stilllegungsbedrohten Strecken beitragen. Die Namen sind meist sehr originell wie der „Rasende Roland“ auf Rügen, der „Vulkanexpress“ im Brohltal in der Vulkaneifel oder die „Drachenfelsbahn“ bei Bonn. Bei diesen Bahnen steht das Reiseerlebnis im Mittelpunkt.

Gemütliche Inselbahnen

Auf den autofreien ostfriesischen Inseln müssen alle Besucher, nachdem sie mit der Fähre angekommen sind, mit kleinen, bunten Inselbahnen bis zum Inselbahnhof weiterfahren. Dabei geht es hier nicht nur um den banalen Transport, sondern um ein richtiges Reiseerlebnis. Man hat eben Zeit und ist froh, dass es eher gemütlich voran geht.

Verkehrsmuseen

Viele Informationen zur Geschichte des Verkehrs bieten die großen Technik-, Verkehrs- und Bahnmuseen. Hier werden Fahrzeugentwicklung, Systementwicklung, Verkehrskultur, wirtschaftliche und soziale Entwicklung des Verkehrs und vor allem des Öffentlichen Verkehrs an vielen Exponaten gezeigt. Der Gang durch diese Museen

macht deutlich, welche herausragende kulturelle Bedeutung der Öffentliche Verkehr früher hatte, denn er diente vielen Künstlern als Motiv für Malerei, Literatur, Kabarett und Film. Angesichts solcher Beispiele fragt man sich, warum in den letzten Jahrzehnten diese eminent wichtige kulturelle Bedeutung des Öffentlichen Verkehrs so sträflich vernachlässigt werden konnte.



Das Moseltal bei Cochem, einem Haltepunkt der Moselbahn

Bahnen in schönen Landschaften

Etwas anders gelagert sind die ganz normalen Bahnverkehre, die mit modernen Fahrzeugen und normalem Takt touristisch interessante Landschaften erschließen. Sehr bekannt unter Alpentouristen ist der Glacier-Express, der die atemberaubenden Gipfel- und Schluchtenlandschaften der Schweizer Alpen mit einigen kühnen

Brückenkonstruktionen und steilen Bergstrecken durchfährt. Diese Bahnen sind weltberühmt.

In Deutschland dagegen wird die Vermarktung von Bahnstrecken in schönen Landschaften, vor allem also Flusstälern, viel zu selten genutzt. Das Rheintal, Moseltal, Neckartal, Maintal, Elbetal, Lahntal oder Siegtal hätten so viel zu bieten, wenn sie offensiv als touristisch bedeutsame Strecken vermarktet würden. Dazu gehören spezielle Serviceangebote wie etwa früher der berühmte Rheingold-Express. Hier sind spezielle Panoramascheiben, damit man die großartigen Landschaften voll überblicken kann und ein besonderes gastronomisches Angebot wichtig. Auch sollten den interessierten Reisenden die landschaftlichen Besonderheiten mit entsprechenden Streckenbeschreibungen erklärt werden. Da das touristische Publikum besonders erlebnisorientiert ist, darf man es nicht mit „Schmalkost“ enttäuschen, wie veralteten, ungepflegten Wagen, mürrischem Personal und fehlendem Service. Deutschlands schöne Landschaften haben es schließlich verdient, auch weltweit offensiv vermarktet zu werden.

Städtetouristische Busse und Bahnen

Wiederum etwas anders gelagert sind die städtetouristischen Angebote des Öffentlichen Verkehrs. Städtetouristen nutzen besonders gern den Öffentlichen Verkehr, weil sie sich dann nicht, wie beim Autofahren, auf das Navigieren in unbekanntem Straßennetzen und den Kampf im fremden Parkchaos konzentrieren müssen. Stattdessen können sie frei den Blick aus den Fenstern von Bussen und Bahnen schweifen lassen. Das speziell für Touristen konzipierte Tages- oder Dreitagesticket erlaubt ihnen beliebig viele Fahrten im gesamten Netz.

Um den Touristen die Orientierung zu erleichtern, bieten viele Verkehrsunternehmen spezielle Linien an, die bedeutsame Touristenziele untereinander verbinden. Die Linie 100 in Berlin beispielsweise verbindet alle wichtigen Museen miteinander und auch in Bonn gibt es eine „Museumslinie“. Daneben existieren natürlich auch völlig separate Sightseeing-Angebote wie die offenen Doppeldeckerbusse in vielen Großstädten, die geführte Stadtrundfahrten anbieten.

Der „Rasende Roland“ auf der Insel Rügen



Die Mobilitätskultur fördern

... Öffentlicher Verkehr ist mehr als der banale Transport von Personen.

Öffentlicher Verkehr hat eine lange, ruhmreiche Geschichte und eine große Zukunft. Eine Renaissance der Reisekultur ist zentrale Voraussetzung für nachhaltige Mobilität.

Früher: Glorreiche Bahnkultur

Die kulturelle Dimension des Öffentlichen Verkehrs wurde viel zu lange vernachlässigt. Früher widmeten sich Malerei, Literatur, Musik, Film und Theater dem Reisen mit der Bahn. Kriminalstücke und Liebesdramen spielten meistens im Zug. In der Sprache hat die Bahn viele Spuren hinterlassen. Man spricht vom „Anbahnen“, „Aufgleisen“, von „wichtigen Weichenstellungen“, vom „großen Bahnhof“, man ist „am Zug“ und „pünktlich wie die Eisenbahn“. Die Bahnen haben die Technikentwicklung, die Architektur und den Rhythmus von Wirtschaft, Freizeit und Stadtleben geprägt. Salonwagen und Bahnhofsgastronomie machten das Reisen zum Genuss. Städte,

Regionen und Staaten zeigten ihren Stolz auf ihre Bahnen mit repräsentativer Gestaltung der Fahrzeuge und Stationen als prominente Gestaltungsaufgabe für berühmte Architekten und Ingenieure.

Später: „Unkultur“ durch Sparpolitik

Seit den 1950er Jahren ging Bahnkultur verloren, regierte platter Funktionalismus und wurde gnadenlos gespart. Die Bauwerke wurden immer belangloser, normierter, schmuckloser. Es fehlte an Ideen, Mobilitätskultur zeitgemäß auszudrücken. Der Fahrkartenautomat ersetzte den Schalter. Der Erfrischungsautomat ersetzte das



„Station Masters“ - interaktive digitale Kunstgalerie in Londoner Bahnhof, eine Kooperation von Eurostar und der National Gallery.

Restaurant. Der Stehimbiss ersetzte den Speisewagen. Pflegeleicht und robust sollten die Bahnanlagen sein. Viele Bahnhöfe vergammelten, viele wurden verkauft. Bahnkultur war kein Thema. Mühe gab man sich nur bei den Prestigeprojekten wie dem neuen Hauptbahnhof in Berlin oder dem ICE.

Kulturbahnhöfe: Kassel, Rolandseck, Leipzig und ...

Dass es auch anders geht, beweisen Kulturbahnhöfe wie Kassel, Rolandseck und Leipzig. In Kassel war der alte Hauptbahnhof durch den neuen Hochgeschwindigkeitsbahnhof Kassel-Wilhelmshöhe abgelöst worden. Der alte HBF behält nur noch eine Bedeutung für den Regional- und Nahverkehr. Da er aber ein beachtliches Gebäude und Gelände hatte, wurde dies für kulturelle Funktionen hergerichtet, auch wegen der Bedeutung Kassels als weltberühmte Stadt der Dokumenta-Ausstellungen. In Rolandseck schrie das heruntergekommene, ehemals repräsentative, wunderschöne klassizistische Bahnhofsgebäude nach einer Wiederbelebung. Hier waren früher Kaiser, Könige und reiche Millionäre empfangen worden, die die romantische Rheintalbahnfahrt antreten oder beenden wollten. Die denkmalgerechte Modernisierung ermöglichte eine Umnutzung zum Kulturzentrum und zum



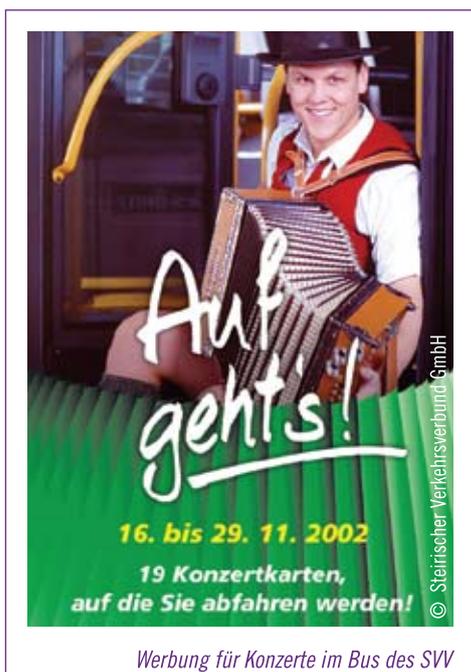
Kultur zum Mitnehmen

Grundbaustein des Arp Museums, das hinter dem Bahnhof einen weiteren modernen Neubau erhielt. Im Bahnhof gibt es eine renommierte Spitzengastronomie. Im Leipziger Hauptbahnhof gibt es zur Leipziger Buchmesse Dichterlesungen.

Bahnhöfe sollen also Kristallisationspunkte des öffentlichen Lebens werden. Die großen Hallen und Bahnhofsvorplätze bieten hierfür den nötigen Raum. Der stetige Strom von Menschen sorgt für das nötige Publikum. Immer mehr Bahnhöfe werden für Ausstellungen oder für Konzerte genutzt. Und das nicht nur in Großstädten. Im Umweltbahnhof Bullay im Moseltal unterhält am Wochenende gelegentlich eine Jazz-Band die Gäste der Gastronomie und die Fahrgäste. Wenn man Kultur in die Bahnhöfe holt, für Lesungen, Ausstellungen, Theateraufführungen, Konzerte, Diskussionen, dann bekommen sie endlich wieder ihre wichtige Identifikations- und Mittelpunktfunktion für die Umgebung, sind Verkehrsknoten, Markt und Kulturzentrum in einem.

Kultur beim Reisen

Dass Reisen mit dem Zug oft auch eine kulturelle Tätigkeit ist, sieht man beim Gang durch die Wagen. Viele der Fahrgäste lesen Zeitungen oder Bücher, arbeiten am Laptop oder hören Musik. Damit beweisen sie ein besonderes Gefühl für Zeitökonomie. Sie nutzen ihre Zeit doppelt, zur Fortbewegung und zur Bildung oder zum Kulturgenuss. Es geht eben um mehr als den reinen Transport. Es geht auch um Kommunikation, man trifft sich, macht neue Kontakte, man ist mitten im Leben.



Werbung für Konzerte im Bus des SVV

Stilbewusst und Elegant

... gutes Fahrzeugdesign überzeugt.

Der Kunde gilt ja allgemein als König. Wie ernst er aber tatsächlich genommen wird, hängt vor allem vom Fahrzeugdesign ab. Dabei sichert modernes Design nicht nur den Komfort beim Fahren, sondern auch das Image des Systems.

Das äußere Design braucht eine klare Linie. Manche Betriebe gestalten ihre Fahrzeuge traditionell bis nostalgisch, andere eher modern und futuristisch. Der eine bevorzugt ein schlichtes, pflegeleichtes Interieur, der andere ein elegantes. Beides sind mögliche Optionen. Wichtig ist aber vor allem, dass das Design Identifikationsmöglichkeiten mit den

nehmen. Außerdem unterstützen sie das Fahrerlebnis. Einen äußerst negativen Eindruck auf das Image hinterlassen die mit Werbung zugeklebten Fenster und Karosserien.

Im "Innenleben" der Fahrzeuge geht es zunächst um sehr praktische Fragen: viele Sitzplätze oder

69



Regional inspiriertes Design in Reims, Champagne - die Tram als stilisiertes Champagnerglas

Stadtfarben, dem Stadtwappen oder lokalen Symbolen bietet, um die Kundenbindung zu erhöhen. Die äußere Erscheinung ist psychologisch in mehrfacher Hinsicht bedeutend. Bullige, kantige Formen wirken oft beängstigend. Mehr rundliche Formen werden als sehr viel weniger bedrohlich empfunden, eher sympathisch. Sehr bewährt haben sich auch große Glasflächen, weil sie den Fahrzeugen die optische Massigkeit und Schwere

besser breite Gänge und Plattformflächen? Für Kurzstreckenfahrzeuge ist die Anzahl der Sitzplätze weniger wichtig, da sind ausreichend Plattform- und Gangflächen bedeutender. Für Überlandbusse und Bahnen mit größerem Aktionsradius ist hingegen der Sitzplatzkomfort entscheidender. Bei langen Linienwegen ist auch ein WC wichtig.

Und die Fahrer-
kabine? Soll sie ab-
geschirmt sein oder
eher offen einseh-
bar? Für die soziale
Sicherheit und Kom-
munikation ist es
sicherlich besser,
wenn das Fahrperso-
nal "mitten drin" ist
- ansprechbar, mit
Blickkontakt auf den
Fahrgastraum und
auskunftsfreudig.

Wichtig ist außerdem
ausreichend Platz für
Gepäck, Rollstühle und Fahrräder.

Die Zeit der "Jumbomanie", als die Fahrzeuge immer größer
und breiter wurden, sollte also längst vergessen sein.
Denn wenn Busse nicht mehr in historische Innenstädte
und in eng bebaute Wohngebiete passen, regt sich schnell
Widerstand. Sinnvoller ist deshalb eine differen-
zierte Fahrzeugflotte von Minibussen, Midibussen,



Mini-Bus, das richtige Fahrzeug für Ortsbusnetze im ländlichen Raum und Quartierbusnetze in Städten.

Standardbussen und Großraumbussen. So kann auf
jede straßenräumliche Situation angemessen reagiert
werden.

Letztlich gilt: Gutes Design macht den Öffentlichen Verkehr
stark! Er soll sich mutig der Öffentlichkeit präsentieren!
Selbstbewusst und elegant – als Zukunftsgarant!

"Chicken Bus" in Guatemala - dass man Fahrgäste über ausgefallenes Design gewinnt, ist hier ein alter Hut ...





Haltestellengestaltung

... ästhetisch-funktional! Design ist Marketing.

Haltestellen sind wichtiger Teil der Infrastruktur und des Marketing. Ohne Haltestelle beginnt oder endet keine Reise des Öffentlichen Verkehrs. Deshalb sollten sie nicht als charmelose Funktionsräume behandelt werden. Es muss ja nicht gleich die Glitzerwelt des Berliner Hauptbahnhofs sein. Haltestellen müssen kundennah sein. Zu lange Zu- und Abgangswege sind das größte Manko des Öffentlichen Verkehrs.

Eine ÖV-Fahrt beginnt und endet an einer Bus- oder Straßenbahnhaltestelle oder an einem Bahnhof. Diese Zu- und Abgangsstellen sind die Visitenkarten der ÖV-Systeme. Deshalb müssen Haltestellen und Bahnhöfe Ansatzpunkt einer neuen Gestaltungsoffensive

sein. Am besten in der ganzen Stadt einheitlich, das ist Öffentlichkeitsarbeit am Kunden. Das Potenzial einer ordentlich gestalteten Haltestelle als Ansatzpunkt für die Werbung in eigener Sache wird nicht immer erkannt. Angefangen bei Sitzgelegenheiten, einem Dach über

Hier wird der ÖV kaputt gespart: ein altes, verdrehtes, verfallenes Bushäuschen, keine Beleuchtung, kein Fahrplan, kein Fahrradständer, kein Abfalleimer.



©XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

dem Kopf oder Mülleimern. Informationen rund um Tickets, Fahrpläne oder Knotenpunkte, über die eigentliche Dienstleistung also, können für jeden Kunden hilfreich sein. Abgerundet werden größere Haltestellen durch Kioske, Snack- und Zeitungsautomaten. Besonders attraktiv werden Haltestellen durch Kunst, das zeigt dem Kunden, dass sich für ihn ins Zeug gelegt wird. So können neue Fahrgäste gewonnen werden.

Die Realität sieht anders aus. Verschmierte Tunnel zu den Gleisen schrecken ab. In vielen Fällen fehlt es an geeignetem Wetterschutz. Sitzgelegenheiten finden sich häufig auch nicht. Besonders für ältere Menschen ist das ärgerlich.

Die eigentliche Funktion kleiner Bahnhöfe als Service-Punkt und Kartenverkaufsstelle ging allzu häufig verloren. Oft gibt es nur Ticketautomaten, die nicht selten defekt sind und ehrliche Fahrgäste zu Schwarzfahrern machen. In der Vergangenheit war der Bahnhof das Tor zum Ort. Daran sollte eine erfolgsorientierte Marketingstrategie anknüpfen. Vorbild können in dieser Hinsicht die Tankstellen sein, die schon lange nicht nur Kraftstoff, sondern als universelle Verkaufsstellen ein breites Sortiment von Lebensmitteln und Reisebedarf verkaufen. Mit solchen Zusatzgeschäften kann man kleine Bahnhöfe und wichtige Haltestellen ökonomisch absichern.



Blick Richtung Norden

... ein Lob an den skandinavischen ÖV.

Beim Reisen kann man was erleben, beim Reisen mit der Bahn besonders. Man trifft Leute, kann sich voll auf die Landschaften konzentrieren und kommt immer mitten rein in die Städte. Viele Jugendliche lernen Europa mit der Bahn kennen und staunen oft, was es anderswo alles für tolle Bahnprojekte gibt.

Von Hamburg aus erreichten wir unser erstes Ziel Kopenhagen mit dem EuroCity. Das Bussystem der dänischen Hauptstadt lässt keine Wünsche offen. Auch die Metro ist lobenswert: jeder U-Bahnhof ist oberirdisch mit kleinen Glaspysamiden ausgestattet. So kann das Tageslicht bis zum Bahnsteig vordringen und den gesamten Bahnhof mit natürlichem Licht erhellen. Auf der Weiterfahrt an die Nordküste des Landes durften wir im InterRegio Platz nehmen. In Deutschland wurde diese Zugattung leider abgeschafft, in Dänemark fährt er im 2-Stunden-Takt auf fast jeder Intercity-Strecke.

Nach der Fährüberfahrt ins dünn besiedelte Norwegen ging es auf der Schiene relativ ruhig weiter. Vergleichbar mit deutschen Verhältnissen ist das norwegische

Bahnssystem zwar nicht, von der Gelassenheit der Menschen in Bezug auf den Öffentlichen Verkehr können wir aber trotzdem lernen. Verspätungen werden klaglos in Kauf genommen, auch weil man sich sicher sein kann, dass man seinen Anschlusszug auf jeden Fall erreicht. Bei nur ca. fünf Verbindungen pro Strecke und Richtung am Tag wartet jeder Zug auf den anderen. Gekrönt wird jede Fahrt von einzigartigen Aussichten in die Natur. Das Überlandbus-System ist beispielhaft: Aufgrund der geringen Bevölkerungsdichte hält der Bus wirklich überall. In den Städten wird zudem weniger auf die finanziellen Kosten als auf einen angemessenen Takt geachtet. Einzig die Fahrzeuge stellen in Norwegen ein weniger gutes Bild dar, denn Niederflereinstiege sind eine Seltenheit.

Das Personal war aber sehr freundlich und für einen Small-Talk war immer Zeit. Im hohen Norden geht es eben etwas langsamer zu.

Auch in Schweden blieben in Bezug auf den ÖV keine Wünsche offen, ob mit der Bahn oder dem Bus. Selbst auf der Insel Gotland, einem durchweg ländlichen Raum, gibt es regelmäßige Busverbindungen in die entlegensten Winkel. Auf der Schiene bewegten wir uns auffällig oft in privaten Bahnen, die häufig den Nahverkehr bedienen. Im Fernverkehr war fast ausschließlich die Staatsbahn tätig, ob beim InterCity oder dem X2000, dem Pendant zum deutschen ICE. Ein gut ausgebautes Überlandbus-System bildet die Ergänzung für ein geschlossenes Netz. Für uns verwunderlich war, dass es in einigen Überlandbussen privater Anbieter die Möglichkeit zur kostenlosen Nutzung von Internetanschlüssen über WLAN gab. Ein Service, den die Deutsche Bahn erst langsam und leider nur in ihren ICE-Zügen eingeführt hat und der in Bussen bislang noch undenkbar ist.



Oberlicht in Kopenhagener Metro

Für unsere Ansprüche nicht ganz vorbildlich, ging es mit dem Flieger zurück nach Deutschland zum Flughafen Hahn, wo die Lücken in unserem ÖV wieder offensichtlich wurden. Denn der Bus nach Trier verkehrt nur alle 3 Stunden...



T-Bahn Station in Stockholm



Es ist kurz vor 12 ... der Klimawandel kommt. 77

Die Kostenwahrheit ... wer den ÖV nutzt, spart eine Menge Geld. 81

Der ÖV als Wirtschaftsfaktor ... ein Interview mit Prof. Ökonomikus. 83

Reform der Verkehrsfinanzierung ... Grundideen zur Verbesserung der aktuellen Lage. 85

Europa rückt zusammen ... die TEN und die kleinen Grenzverkehre der Euregios. 88



© Matthias Philipp

Kapitel 5: Politik

Es ist "kurz vor 12"

... der Klimawandel kommt.

Der Klimawandel verstärkt sich bedrohlich. Noch ist keine Trendwende in Sicht. Sie wird auch noch lange auf sich warten lassen, wenn wir nicht bald unser Verhältnis zum Auto überprüfen.

Neben der Industrie ist der Verkehr der größte Verursacher klimaschädlicher Gase. Ein "Weiter So!" im globalen Verkehrsverhalten verkräftet unser Planet nicht. Am Ende trifft der Klimawandel uns alle, durch Hitzeperioden, schwere Stürme, Überschwemmungen.

"Wenn nicht jetzt, wann dann?"

Vor diesem Hintergrund muss eine Umkehr zu klimaverträglicheren Verkehrsmitteln angesteuert werden. Aber wie soll das gehen? Noch hören die Bürger mehr Lippenbekenntnisse und sehen wenig wirkungsvolle Taten im Autoverkehr. Wenn Deutschland Vorreiter im Klimaschutz sein will, dann darf die Politik nicht nur auf technische Lösungen setzen. Dann muss sie klimafreundliches Verhalten belohnen und klimafeindliches Verhalten

Alarmstufe Rot ...

Fast zwei Drittel der Bundesbürger sind von Verkehrslärm betroffen und trotzdem führt dieses Thema bis heute ein Schattendasein auf der politischen Agenda! So wird bei der Diskussion um Klimawandel und Feinstaubproblematik das Problem Lärmbelastung oft vergessen, obwohl es mit einfachen Mitteln beseitigt oder zumindest eingedämmt werden könnte. Die beste Lösung ist dabei eine verstärkte Nutzung und ein effektiver Ausbau des Umweltverbundes (ÖPNV + Fuß- und Fahrradverkehr).

bestrafen, mindestens aber verteuern. Ob ein sechsspuriger Ausbau deutscher Autobahnen zum Klimaschutz beiträgt, darf bezweifelt werden. Auch der Bau immer neuer Parkhäuser passt kaum dazu.

Folgen des Klimawandels: Hitzeperioden, schwere Stürme und Überschwemmungen



© Creative Commons



© Greg Foster



© Thomas Panzau



© Pascal Lachenmeier

Für ein besseres Klima

Mittelkürzungen für den Öffentlichen Verkehr bei Bund und Ländern sind auch kein Beitrag zum Klimaschutz.



Die BRD ein Öko-Musterland ...

Waldsterben, saurer Regen, Smoglocken, globale Erwärmung! Alles nur Schnee von gestern oder doch ein Horrorszenario von morgen? Schließlich schädigen CO₂, Kohlenmonoxid, Schwefeldioxid und Feinstaub ja nicht nur das Klima, sondern auch unsere Gesundheit.

Die Klimaproblematik ist also sehr ernst zu nehmen, die Zeit der Beschwichtigungen ist vorüber. Was aber tun, wenn es sich doch erwiesenermaßen um ein globales Problem handelt?

Im Bereich Verkehr ist besonderer Handlungsbedarf notwendig. Der Umstieg auf den klimaschonenden Öffentlichen Verkehr bildet dabei einen Schritt in die richtige Richtung. Das meint übrigens auch das Statistische Bundesamt, das den ÖV als zehn mal umweltfreundlicher als den motorisierten Individualverkehr einstuft.

Somit müssen ganz neue Prioritäten gesetzt werden!

Ein sehr wichtiger Handlungsbereich ist hier die systematische Förderung des Öffentlichen Verkehrs. Er ist weit weniger klimabelastend als der MIV und außerdem stadt- und landschaftsverträglicher. Der Umweltverbund aus Fuß- und Fahrradverkehr und Öffentlichem Verkehr kann im Schnitt gut 70 Prozent aller Fahrten und Wege im Nahverkehr bewältigen. Das ist ein ehrgeiziges Ziel, für das man mit System arbeiten muss. Beim Ausbau der Infrastruktur. Bei der Neuausrichtung der rechtlichen und fiskalischen Rahmenbedingungen, bei Kommunikation und Marketing.

Von Kaltstarts und Kurzfahrstrecken

Im Stadtverkehr entscheidet sich ein Großteil der Klimapolitik, weil der unvernünftige hohe Einsatz von Autos hier besonders belastend ist. Grund hierfür sind vor allem die vielen Kaltstarts und Kurzstreckenfahrten. Deswegen wird man nicht ohne Einschränkungen des Autoverkehrs auskommen, durch Preissignale wie die City-Maut, Parkraumbewirtschaftung und nicht zuletzt durch systematische Verkehrsberuhigung. Im Stadtverkehr bedarf es einer dreifachen Strategie: Möglichst viel Autoverkehr ganz vermeiden, durch eine Stadt der kurzen

Wege. Es gilt, möglichst viel Autoverkehr auf den Umweltverbund zu verlagern. Hierzu bedarf es einer aktiven Förderpolitik der Alternativen und einer Beendigung der vielfach noch betriebenen Autoförderungs politik. Den dann noch unvermeidlich verbleibenden Autoverkehr muss man so umwelt-, klima- und stadtverträglich wie möglich abwickeln, also nach den Prinzipien der Verkehrsberuhigung eher langsam, stetig und beschleunigungsarm statt hektisch, schnell und sportlich.



© BVG

Wasserstoffbussflotte der Berliner Verkehrsbetriebe

Über den Tellerrand hinaus

Dass man mit dieser Dreifachstrategie viel erreichen kann, belegen die guten Beispiele von Ländern, Städten und Regionen, die es geschafft haben, ihren Autoverkehr zu verringern und zu begrenzen und dafür weit überdurchschnittliche Anteile beim Fußgänger- und Fahrradverkehr sowie Öffentlichen Verkehr zu erreichen. Unter den Ländern sind das Dänemark, die Niederlande, die Schweiz und Japan. Unter den Städten und Regionen sind das zum Beispiel Kopenhagen, Amsterdam, Bern und Basel. Auch innerhalb Deutschlands gibt es gute Beispiele wie zum Beispiel Freiburg, Münster, Erlangen oder Heidelberg. Wir brauchen einen Wettbewerb um die erfolgreichsten Klimaschutz- und Verkehrswendestädte. Gerade in Städten spielt auch die Bodenversiegelung eine große Rolle, die vor allem durch den Straßenverkehr konsequent vorangetrieben wird.

Die gepflasterte Lunge ...

Tief Luft holen und durchatmen, das hat was Wohltuendes, Befreiendes und natürlich ist es für uns lebensnotwendig. Was wir für uns sorglos in Anspruch nehmen, sollte aber auch im gleichen Maße für unsere Lebensgrundlage, den Boden, gelten. Durch übermäßige Flächenversiegelung wird dem Boden die Luft abgeschnürt, und das obwohl er gerade in Städten für das Mikroklima von entscheidender Bedeutung ist. Trotzdem werden in Deutschland immer neue Verkehrsflächen angelegt, für Straßen und Parkplätze. Autoverkehrsflächen werden meist total versiegelt, d.h. sie sind undurchlässig für Wasser und Luft, unter ihnen stirbt alles Bodenleben. Die primär dem Autoverkehr gewidmeten Straßen und Plätze nehmen derzeit bis zu 86 Prozent der Verkehrsfläche in Anspruch, der Anteil des Schienenverkehrs liegt hingegen nur bei etwa 10 Prozent.

Die Zeichen der Zeit erkennen

Zur zentralen Frage künftiger Klimapolitik wird die Entwicklung des Autoverkehrs. Naive Trendprognosen rechnen immer noch mit einer rasanten Zunahme des Autoverkehrs. Sie erwarten eine fortschreitende Globalisierung des westlichen Automodells. Tatsächlich gibt es deutliche Anzeichen einer schnellen nachholenden Motorisierung in China, Indien und Osteuropa. Aber das kann nicht gut gehen. Weil dann die Ölreserven noch schneller verbraucht werden, die Ölpreise noch mehr von Knappheitsproblemen in die Höhe getrieben werden, der Kampf ums Öl den Weltfrieden noch mehr gefährdet. Weil dann noch viel mehr Abgase und Klimagase den Globus belasten. Weil dann noch mehr Landschaften und Städte vom Ausbau der Straßen und Parkplätze zerstört werden, der Raum noch mehr zersiedelt wird. Vom rasanten Anstieg der weltweiten Verkehrstoten ganz zu schweigen.



Wie viel mehr Autoverkehr und Versiegelung können die Städte noch verkraften?

Globale Hochmotorisierung darf es nicht geben. Sie bringt unweigerlich auch globale Umweltzerstörung und eine Globalisierung des Staus. Der Verkehr braucht ein anderes, ein besseres Modell intelligenter Mobilität. Der Trend muss umgekehrt werden, eine Verkehrswende zu viel effizienteren Verkehrsstrukturen ist nötig. Hier aber

hat der Westen eine große Verantwortung. Er hat das Automodell zum dominanten Mobilitätsleitbild gemacht. Er hat seine Straßennetze wie wild ausgebaut, autogerechte Verkehrswelten zum zentralen Inhalt seiner Entwicklungspolitik gemacht und will weiter massenhaft Autos produzieren und exportieren. Aber der Westen irrt, wenn er glaubt, man könne die Probleme mit ein paar technischen Innovationen in den Griff kriegen, effizienteren Motoren, kleineren Autos, sogenanntem "intelligentem Verkehrssystemmanagement". Auch Elektroautos helfen nicht wirklich weiter, führen nicht aus dem Stau. Intelligent ist nur, was die Verkehrsentwicklung umdreht, den Autoverkehr minimiert und eindeutig Prioritäten für die effizienten Verkehrsarten Fußverkehr, Fahrradverkehr, Busse und Bahnen setzt. Und wenn eine völlige Abkehr vom Auto als utopisch gilt, dann gibt es immer noch sehr viel intelligentere Wege der Autonutzung: das Taxi, das Car-Sharing, das Pfand- und Leihauto und die Fahrgemeinschaften.

Ein Abbau der Übermotorisierung ist durchaus möglich und verspricht große Gewinne für die Umwelt, das Klima, die Sicherheit, die Mobilitätsqualität und die Lebensqualität.

Es gibt ein paar erste Anzeichen, dass gerade was in Bewegung kommt: der Autoabsatz ist in den letzten Monaten in vielen westlichen Ländern eingebrochen. Viele Autofabriken müssen ihre Bänder vorübergehend anhalten. Amerikanische Autokonzerne mit falscher Modellpolitik stehen kurz

vor der Pleite. In manchen Städten mit guten Alternativen zum Auto geht die private Motorisierung schon seit einiger Zeit zurück. Bessere Mobilität durch weniger Autos und weniger Stau, das ist doch eine verheißungsvolle Option?

Es stellt sich die Frage: Wenn nicht jetzt, wann dann?



Die Kostenwahrheit

... wer den ÖV nutzt, spart eine Menge Geld.

Dass der Preis des Autofahrens nicht nur an der Tankstelle abzulesen ist, wird oft übersehen. Eine ausgeglichene Betrachtung täte der Debatte gut.

Keiner kennt den Preis des Autofahrens

Wie das Autofahren die Allgemeinheit wirklich belastet, wissen selbst die Experten nicht, denn man müsste alle Kosten, das heißt lokale, regionale, die der Länder und des Bundes; direkte und indirekte, zusammenrechnen. Selten gibt es hierzu zuverlässige Statistiken. Deshalb werden insbesondere die örtlichen Ausgaben, beispielsweise für den Parkraum, meist gar nicht in Rechnung gestellt. Und wie soll man mit den Kosten verfahren, die bei der Wirtschaft anfallen, für deren Parkraum und Straßenanschluss? Die Volkswirtschaftler tun sich seit langem schwer damit, Umweltschäden und Gesundheitskosten angemessen zu beziffern. Was machen wir zum Beispiel

mit den vielen autobedingten Herz- und Kreislauferkrankungen? Mit der Schlaflosigkeit an lauten Hauptverkehrsstraßen? Mit dem Übergewicht auf Grund von Bewegungsmangel? Am schwersten jedoch sind die Klimaschäden zu bewerten, an denen der Autoverkehr ja stark beteiligt ist. Hier entstehen die extremen Schäden vielfach ganz wo anders, zum Beispiel in Asien oder Afrika. Und häufig mit zeitlicher Verzögerung.

Autofahren wird sehr viel teurer werden

Bei näherer Betrachtung wird klar, dass der Versuch, solche Kosten zu berechnen und dem Verursacher, dem Autoverkehr, voll anzulasten, zu einer massiven

Verteuerung des Autofahrens führen muss. Die schnell steigenden Preise an der Tankstelle kommen noch dazu. Ebenso die neuen Mautregelungen, von denen immer mehr europäische Länder Gebrauch machen werden, nicht nur auf Autobahnen und nicht nur für Lkw, sondern auf allen Straßen und für alle Fahrzeuge. Darüber hinaus werden immer mehr Regionen und Städte zur Staubekämpfung eigene Mautregelungen einführen, als "Congestion Charge" nach Londoner Vorbild. Das alles macht klar, die Zeiten des billigen, hochsubventionierten Autofahrens gehen zu Ende.

Preiswerte Mobilität durch Öffentlichen Verkehr

Angesichts solcher Trends wird die übliche Ausrede, man könne sich als Einzelner, als Stadt oder als Region keinen Öffentlichen Verkehr leisten, zum Glück nicht mehr ziehen. Denn eigentlich ist der Öffentliche Verkehr immer schon sehr viel kostengünstiger gewesen als der Autoverkehr, wenn man nur richtig gerechnet hätte. Hat man aber nicht.

Ein Bürgermeister stöhnt sofort, "nicht bezahlbar", wenn er eine Millionen Euro für fünf neue Stadtbusse ausgeben soll. Bei den sieben Millionen Euro für das neue Parkhaus dagegen bekommt er glänzende Augen, dieses Geld gibt er gerne aus. Gerade wegen seiner großen Flächen- und Ressourceneffizienz ist der Öffentliche Verkehr eigentlich der Garant preiswerter Mobilität. Immer unbezahlbarer wird dagegen das Straßenverkehrssystem. Aber fast alle Politiker, Medienleute und Lobbyisten haben da noch eine Wahrnehmungsstörung, verdrängen die Autokosten mit System aus ihrem Bewusstsein, aus den Haushalts-



Tristesse eines Parkhauses

Ein Rechenbeispiel

Familie Mustermann lebt in Trier und hat zwei Autos. Mit seinem PKW fährt Herr Mustermann täglich zur Arbeit nach Luxemburg. Frau Mustermann fährt mit dem Auto zur Arbeit, zum Einkaufen, die beiden Kinder zum Kindergarten, usw. Würde Herr Mustermann mit dem ÖV zur Arbeit fahren, würde ein Auto ausreichen, und auch die Kosten fürs Pendeln würden sinken.

Angenommen, Herr Mustermann fährt ein kostengünstiges Auto. Es braucht nur 6 Liter Diesel auf 100 Kilometer. Bei derzeitigen Preisen von 1,50 €/l macht das ca. 9 € auf 100 km. Herr Muster fährt pro Arbeitswoche 550 km. Das sind insgesamt knapp 25.000 km, also über 2.250 € Spritkosten. Eine ÖkoCard Luxemburg, 2. Klasse der Deutschen Bahn kostet 75 € im Monat und ist beliebig oft einsetzbar und übertragbar. Macht aufs Jahr gerechnet 900 €. Wird sie nur für den Weg zur Arbeit genutzt, beträgt die Jahresersparnis schon über 800 €.

Die Ersparnis ist in Wahrheit aber viel höher. Der ADAC bemisst die gesamten Kosten wie Versicherungen, Steuern und Reparaturen derzeit mit ca. 38 Cent pro km für einen Mittelklassewagen. Herrn Mustermann kostet sein Auto demnach mehr als 9.000 € zusätzlich. Gemessen an den Gesamtkosten ist das Bahnticket für den Arbeitsweg von Herrn Mustermann also im Jahr um 8.500 € günstiger als der Pkw!

büchern und aus den öffentlichen Debatten. Gestöhnt wird immer nur über die Defizite und Investitionskosten des Öffentlichen Verkehrs.

Auch die öffentliche Hand muss besser rechnen

Kommunen und Regionen, Länder und Bund müssen also sehr viel genauer hinschauen auf ihre Kosten im Verkehr. Eine kritische und systematische Rechnung zeigt sehr schnell, dass der Autoverkehr viel teurer ist, als Politik und Verwaltungen wahr haben wollen. Man kann von diesen Kosten sehr viel sparen, wenn man mehr auf den ÖV setzt.

ÖV als Wirtschaftsfaktor

... ein Interview mit Prof. Ökonomikus von der Hochschule für Zukunftswirtschaft.

Spurwechsel: Wie wirkt sich denn eigentlich der Öffentliche Verkehr auf die Wirtschaft aus?

Prof. Ökonomikus: Sehr stark! Direkt durch die vielen Arbeitsplätze. Indirekt durch die vielen Aufträge im Baubereich und Fahrzeugbau. Noch indirekter durch die gesicherte Erreichbarkeit, die Beiträge zur Stauvermeidung und den Beitrag zum Klimaschutz. Der Öffentliche Verkehr beeinflusst also die Wirtschaft stärker, als man zunächst denkt. Leider übersehen das die Medien und Politiker viel zu oft. Sie denken immer nur, der Autoverkehr sei ökonomisch wichtig.

Spurwechsel: Was sind das denn für Arbeitsplätze, die Sie da meinen?

Prof. Ökonomikus: Arbeitsplätze direkt im Öffentlichen Verkehr für das Fahr- und Begleitpersonal, für das Servicepersonal an den Bahnhöfen und Schaltern, für das Wartungspersonal in den Werkstätten und das Verwaltungspersonal in den Unternehmen, die sich um Planung, Betriebssteuerung, Marketing, Werbung, Fahrplanerstellung, Schulung etc. kümmern. Zum Öffentlichen Verkehr gehören ja nicht nur die Bahnen, sondern auch die kommunalen Bus- und Straßenbahnunternehmen. Und zusätzlich natürlich auch die vielen Taxiunternehmen.

Spurwechsel: Und was hat die Industrie vom Öffentlichen Verkehr?

Prof. Ökonomikus: Viele Unternehmen arbeiten für den Öffentlichen Verkehr, z.B. in der Fahrzeugherstellung für Busse und Bahnen, in der Bauindustrie für den Bau der Fahrwege, der Bahnhöfe und der Haltestellen. Hinzu kommen Arbeitsplätze für die Reinigung

der Fahrzeuge und Fahrwege. Dann die Arbeitsplätze für die Herstellung der Signale und Ampelsteuerungen. Des Weiteren die Arbeitsplätze in den vielen Planungsbüros, die für einen besseren Öffentlichen Verkehr arbeiten. Eigentlich müsste man dann auch noch die Arbeitsplätze im Bereich von Politik und Verwaltung dazurechnen, wo sich ja viele Menschen mit dem Öffentlichen Verkehr befassen müssen. Also, Arbeitsplätze, Arbeitsplätze...

Spurwechsel: Wie viele Menschen arbeiten denn eigentlich im ÖV?

Prof. Ökonomikus: Ganz genau weiß das keiner, weil es nicht regelmäßig und nach einheitlicher Systematik erhoben wird. Es waren mal weit mehr als eine Million, in der Blütezeit des Öffentlichen Verkehrs. Durch Rationalisierung sind leider viele Stellen weggefallen. Heute hat die Deutsche Bahn AG mit ihren 200 Tochterunternehmen nur noch 230.000 Mitarbeiter, das waren vor der Bahnreform mal doppelt so viel. Bei den Bahnen arbeiten aber auch die Mitarbeiter von über 300 anderen, nicht bundeseigenen, vielfach privaten Bahnunternehmen. Hinzu kommen die Mitarbeiter in Tausenden von Bus- und Straßenbahnunternehmen auf der regionalen und kommunalen Ebene. Auch die vielen Taxiunternehmen muss man dem Öffentlichen Verkehr zurechnen. Hinzu kommen die Mitarbeiter in den Nahverkehrsverbänden.

Spurwechsel: Geht der Trend zur Rationalisierung weiter?

Prof. Ökonomikus: Ich denke, das wird sich ändern, weil der demographische Wandel wieder viel mehr persönlichen Mobilitätsservice erfordert. Und weil wir ja

aus Klimaschutzgründen einen viel größeren Marktanteil des Öffentlichen Verkehrs brauchen. Er muss endlich aus der Defensive kommen und voll in die Offensive gehen, als das Verkehrsmittel Nr. 1 in Stadt und Land. Die Zeit der Automaten geht zu Ende. Nichts gegen den technischen Fortschritt. Wo er den Menschen hilft, ist das okay. Wo er aber die Menschen im Stich lässt, wo er bei ihnen eher negative Gefühle auslöst, da muss man Halt machen mit der Automatisierung. Wir mussten dafür viel Lehrgeld zahlen. Etwa für den fortschreitenden Vandalismus. Für die Angst vieler Frauen im nächtlichen Nahverkehr, und für das immer größere Schwarzfahrerproblem. Außerdem für die starken Fahrgastverluste, weil den Menschen der Service fehlt. Die Politik redet immer von der Wichtigkeit des Mobilitätsservice. Das muss wieder als persönliche Dienstleistung verstanden werden. Übrige

gens müssen auch wieder viel mehr Arbeitsplätze in der Kreativwirtschaft für den Öffentlichen Verkehr geschaffen werden, für professionelle Werbung, für pfiffiges Marketing, für aktive Marktbearbeitung.

Spurwechsel: Gibt es auch noch indirekte ökonomische Effekte?

Prof. Ökonomikus: Ja natürlich. Am wichtigsten ist der Standorteffekt. Standorte mit schlechter Anbindung an Busse und Bahnen werden zunehmend deklassiert, dort werden die Unternehmen und die Menschen abwandern, weil sie nicht mehr länger den Zwängen des Autoverkehrs ausgesetzt sein wollen. Dort sinken die Grundstückspreise. Bürgermeister und Landräte sind gut beraten, für die Zukunftssicherung ihrer

Regionen aktiv am Ausbau und der Modernisierung des Öffentlichen Verkehrs mitzuwirken. Es gibt so gute Beispiele, wie durch innovative Modelle der Verkehrsmarkt völlig umgekrempelt werden konnte. Und natürlich spielen die Unternehmen allmählich auch aktiv mit. Sie organisieren neue Jobtickets für ihre Mitarbeiter, weil sie endlich unabhängig von den explodierenden Ölpreisen sein wollen.

Spurwechsel: Noch mal zurück zu den Größenordnungen. Können Sie nicht doch eine konkrete Zahl bezüglich der Arbeitsplätze nennen?

Prof. Ökonomikus: Wenn wir den Anteil des Öffentlichen Verkehrs verdoppeln, was bei entsprechender Politik schnell leistbar wäre, könnte man mit etwa 340.000 neuen Arbeitsplätzen rechnen.



So nicht!



Reform der Verkehrsfinanzierung

... Grundideen zur Verbesserung der aktuellen Lage.

In der Finanzierung des Öffentlichen Verkehrs haben sich über Jahrzehnte etliche Fehlsteuerungen ergeben, die dringend korrigiert werden müssen.

Öffentlicher Verkehr als Abfallprodukt des Autoverkehrs?

Eine große Rolle spielt das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Ein Teil der Einnahmen aus der Mineralölsteuer wird für kommunale Verkehrsprojekte, für Straßenbau, aber auch für Investitionen in den Öffentlichen Nahverkehr verwendet. Immer wieder wurde das GVFG novelliert, aber sein Geburtsfehler, dass die Menge der Gelder für den Öffentlichen Nahverkehr von der Größe des Mineralöltopfes abhängt, blieb unverändert. Wird mehr Auto gefahren und mehr getankt, gibt es auch mehr Geld für Busse und Bahnen. Nach dieser Logik würde eine zunehmende Nutzung

des ÖV und damit ein Rückgang des motorisierten Individualverkehrs dazu führen, dass der ÖV nicht mehr finanziert werden könnte.

ÖPNV nur für Großstädte und Ballungsräume?

Das GVFG hat außerdem viele Kommunen zu besonders teuren Großprojekten verführt, denn lange wurde das Geld nahezu exklusiv auf die großen Ballungsräume und Metropolen verteilt, beispielsweise für ihre teuren U-Bahnprojekte. Der ländliche Raum mit seinen vielen Klein- und Mittelstädten erhielt nur wenig von den ÖPNV-Mitteln des GVFG. Gerade aber dort sind für die vielen neuen Orts- und Stadtbussysteme und die vielen

modernisierungs- und ausbaubedürftigen Regionalbahn- und S-Bahnsysteme besonders viele Investitionen nötig.

Autofixiertes Bau- und Abgabenrecht

Sehr ungerecht sind immer noch Baugesetzbuch, Landesbauordnungen und das Kommunalabgabenrecht. Verkehrliche Erschließungsplanung ist demnach immer in erster Linie Autoplanung. Bauherren müssen für die innere Erschließung Straßen und Parkraum bauen, beziehungsweise 90 Prozent der dafür entstehenden Kosten tragen. Nach dem Öffentlichen Verkehr fragt sie keiner. Ein IKEA ohne Großparkplatz und zwei Straßenzufahrten ist nie genehmigungsfähig. Ein IKEA ohne Bus- und Schienenanschluss aber durchaus leicht umzusetzen. Jedes neue Verwaltungsgebäude bekommt eine superteuere Tiefgarage, das verlangt das Baurecht. Das bezahlen die

privaten Investoren fast ohne zu murren. Für den ÖPNV zahlen sie nichts. Ist das gerecht? Es war schon ein Riesenfortschritt, dass man nach den novellierten Landesbauordnungen inzwischen bei den Stellplatzforderungen nach ÖPNV-Erreichbarkeit variieren kann. An einer U-Bahn oder neben einem Bahnhof benötigt man beispielsweise weniger Stellplätze oder vielleicht sogar gar keine, weil die ÖPNV-Erreichbarkeit gut ist. Aber nur, wenn die Kommune auch eine entsprechende Stellplatzsatzung für den Bereich erlassen hat. Theoretisch könnte eine Kommune sogar Stellplätze wegen verkehrlicher Überlastung und zum Schutz des ÖPNV verbieten, nur durchgesetzt hat das bisher keiner.

Die Ungerechtigkeiten gehen noch weiter. Im Kommunalabgabenrecht kann die Kommune, die eine Straße neu baut oder ausbaut oder in eine Fußgängerzone umwandelt, für die Kosten Anliegerbeiträge verlangen. Für eine neue Bus- oder Bahnlinie dagegen bekommt sie nichts.

Alles richtig gemacht! (zumindest nach Baurecht)



Warum keine Nahverkehrsabgaben?

In Frankreich und Österreich gibt es ganz andere Regelungen, dort werden die Arbeitgeber zur Finanzierung des ÖPNV herangezogen. Schließlich haben sie auch einen wirtschaftlichen Vorteil, wenn ihre Mitarbeiter mit dem ÖPNV gut den Arbeitsplatz erreichen können, da sie keine Parkplätze bereitstellen müssen. Aus solchen Einnahmen sind große Teile der neuen Straßensysteme in französischen Städten finanziert worden. In den 1980er Jahren gab es ähnliche Vorschläge für Deutschland, eine sogenannte Nahverkehrsabgabe. Die sollten Hauseigentümer und Firmen für ihren ÖPNV-Anschluss bezahlen. Das hätte den ÖPNV aus der Defensive in die Offensive gebracht. Vergleichbare Regelungen gibt es in Deutschland nur mit dem Kurbeitrag in Kurorten, mit dem Kurgäste für die Benutzung der Infrastruktur eine Pauschale bezahlen. Ein paar Kurorte, wie zum Beispiel Templin, boten daraufhin ihren Stadtbusverkehr zum Nulltarif an.

Beitragsfinanzierter Nulltarif

Das bekannteste Beispiel für eine solche Regelung ist Hasselt in Belgien. Auch da fährt der sehr attraktive Stadtbus zum Nulltarif, weil die Stadt sich dadurch den Bau eines vierspurigen Straßenrings und mehrerer Parkhäuser erspart hat. Den City-Ring konnte sie in der Fahrbahnbreite halbieren, dafür wurden vier neue Baumreihen gepflanzt. Ein tolles Beispiel, das zeigt, wie sehr sich für eine Stadt die Investitionen in den ÖPNV lohnen können. Hasselt wächst dynamisch und ist für die Wirtschaft und die Einwohner attraktiv, dank offensiver ÖPNV-Politik. Davon können deutsche Städte viel lernen.



Nur ein Beispiel der vielen gesponserten ÖPNV-Linien



Das Schweizer Generalabo - Für Jeden was dabei

Das Generalabo

Viel Geld kann der ÖV bekommen, wenn die Menschen ihm ihre gesamte Mobilität anvertrauen und dafür dann auch die Kosten eines universellen Jahresabos für alle Systeme, das sogenannte Generalabo bezahlen. Wenn aus den 70 Euro, die ein Deutscher durchschnittlich im Monat für den Öffentlichen Verkehr ausgibt, endlich 500-700 Euro würden (das ist die Spanne, die gern üblicherweise für das Auto ausgegeben wird), dann würde die Kasse aber klingeln, dann könnte endlich ein perfektes Angebot aufgebaut werden, überall und jederzeit, dann würden die Fahrgastzahlen rapide ansteigen, dann wäre endlich der Wettbewerb gewonnen und der ÖV wieder Nr. 1 in Deutschland. Ohne eine solche starke Vision kommt der Öffentliche Verkehr nicht aus der Defensive!

Sponsoring

Manche Städte und Verkehrsunternehmen erhalten auch beträchtliche freiwillige Beiträge von Sponsoren, weil das deren Image verbessert und sie mit dem Verkehrs- und Umweltsponsoring werben können. Die Telekom in Bonn unterstützt den Telekom-Express. Nokia in Bochum hat viele Jahre den Nokia Express gesponsert, bevor es jetzt leider den Standort verlassen hat. Dabei wirbt der ÖV für die Sponsoren, indem er ihnen einen Haltestellennamen oder Liniennamen anbietet und die Sponsoren werben für den Öffentlichen Verkehr.

Europa rückt zusammen

... die TEN und die kleinen Grenzverkehre der Euregios.

Europa wächst und wächst. Doch wächst Europa eigentlich auch zusammen? Der Verkehr spielt hier mit Sicherheit eine sehr entscheidende Rolle. Viel Aufmerksamkeit finden dabei die TransEuropäischen Netze (TEN) über Tausende von Kilometern. Weniger Augenmerk liegt dabei aber auf den kleinen europäischen Grenzverkehren in den Euregios, die diesseits und jenseits der Grenze als Nahverkehr stattfinden. Viel zu oft wird gerade hier auf das Auto zurückgegriffen, weil es an attraktiven grenzüberschreitenden Bus- und Bahnverbindungen fehlt.



Endstation Grenze?

Europa rückt zusammen - eine Währung, eine Sozialordnung und transeuropäische Netze. Dabei denken die Europapolitiker aber viel zu häufig an die großen Fernverkehrsmagistralen, obwohl doch gerade über 80 Prozent aller europäischen Grenzübertritte im Nahverkehr geschehen. Oft ist dieser Nahverkehr voller Hindernisse. Es gibt viel zu wenig grenzüberschreitende Buslinien und Bahnverbindungen. Auch Nahverkehrsabos, die beiderseits der Grenze gelten, sind eine Seltenheit. Ein großer Fortschritt war das Interrailticket, mit dem Jugendliche ganz Europa mit der Bahn erleben konnten. Leider wurde es immer mehr verteuert und in der Gültigkeit eingeschränkt. Kein Ruhmesblatt für Europa. Immer noch sind die Bahnsysteme Europas viel zu verschieden, mit unterschiedlichen Signalen, Sicherungssystemen, Vorschriften und technischen Details. Ein Labyrinth voller Hindernisse,

aber kein einheitlicher Verkehrsraum. Helfen würde ein europäischer Verkehrsverbund, mit einem Europatarif, einem Europa-Generalabo, mit Zügen und Bussen, die frei und ungehindert und regelmäßig über die Grenzen fahren.

Am schlimmsten aber sind die Hemmnisse beim Güterverkehr. Güterzüge werden oft tagelang angehalten und Formalitäten behindern den schnellen Warenverkehr auf der Schiene. Auf der Straße geht dies viel schneller und unkomplizierter.

Zwei extreme Beispiele, die exemplarisch für die Schwierigkeiten der kleinen Grenzverkehre stehen, finden sich in der Großregion Saar-Lor-Lux. An der Obermoselstrecke zwischen Perl in Deutschland und Apach in Frankreich muss man beispielsweise werktags noch zu Fuß über die Grenze, obwohl die Schienen eigentlich durchgängig sind. Zwischen Trier und Luxemburg gibt es mit der eingleisigen Konzer Brücke einen weiteren Problempunkt. Seit 20 Jahren wird über den zweigleisigen Ausbau diskutiert, passiert ist noch nichts.

Europa muss schneller, besser vernetzt und einheitlicher werden, vor allem in den kleinen Grenzverkehren. Investitionen in große Prestigeprojekte sind dabei nur hinderlich und kosten viel Geld.



... Vision einer neuen, attraktiven ÖPNV- Landschaft

Deutschland als Land des Öffentlichen Verkehrs. Ist das überhaupt möglich? Wir denken schon, denn allein der Wille zählt! Um einen wirklich guten ÖV zu schaffen, ist aber noch einiges zu tun. Und zwar auf allen Ebenen.

Die lokale Ebene ist besonders wichtig

Auf der lokalen Ebene sind die Anstrengungen besonders wichtig. Denn jede Fahrt - auch jede Autofahrt - beginnt und endet auf der lokalen Ebene. Ob jemand gewohnheitsmäßig den Öffentlichen Verkehr nutzt, hängt entscheidend davon ab, welche Angebotsqualität er zu Hause, vor der eigenen Haustüre, vorfindet. Gibt es viele Linien, viele Haltestellen, nah gelegene Bahnhöfe? Und gibt es einen dichten Takt, der zu allen relevanten Zeiten, also auch früh morgens, spät abends und am Wochenende, geboten wird? So was nennt man einen kundennahen, präsenten, attraktiven Öffentlichen Verkehr. Man muss nicht lange suchen und fragen, nicht viele Fußnoten lesen, man kann ohne Hemmnisse einsteigen. So was könnte man barrierefreien Öffentlichen Verkehr nennen. Die meisten denken bei barrierefrei an Rollstuhlfahrer oder Blinde. Aber auch ein schlechter Fahrplan, ein un-abgestimmter Anschluß, eine fehlende Haltestelle und ein zu weit entfernter Bahnhof ist eine Nutzungsbarriere. Weil die lokale Ebene so wichtig ist, müssen die Kommunen viel mehr als bisher beim Ausbau ihres Öffentlichen Verkehrs unterstützt werden, vom Bund wie auch von den Ländern. Das bisherige Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) reicht dafür nicht aus, denn es bedient vor allem die großen Städte. Gerade die kleinen Gemeinden und der ländliche Raum brauchen aber dringend Unterstützung für die überlebenswichtige Zukunftsaufgabe, dort den Öffentlichen Verkehr für alle und nicht nur für die Schüler attraktiv zu machen.

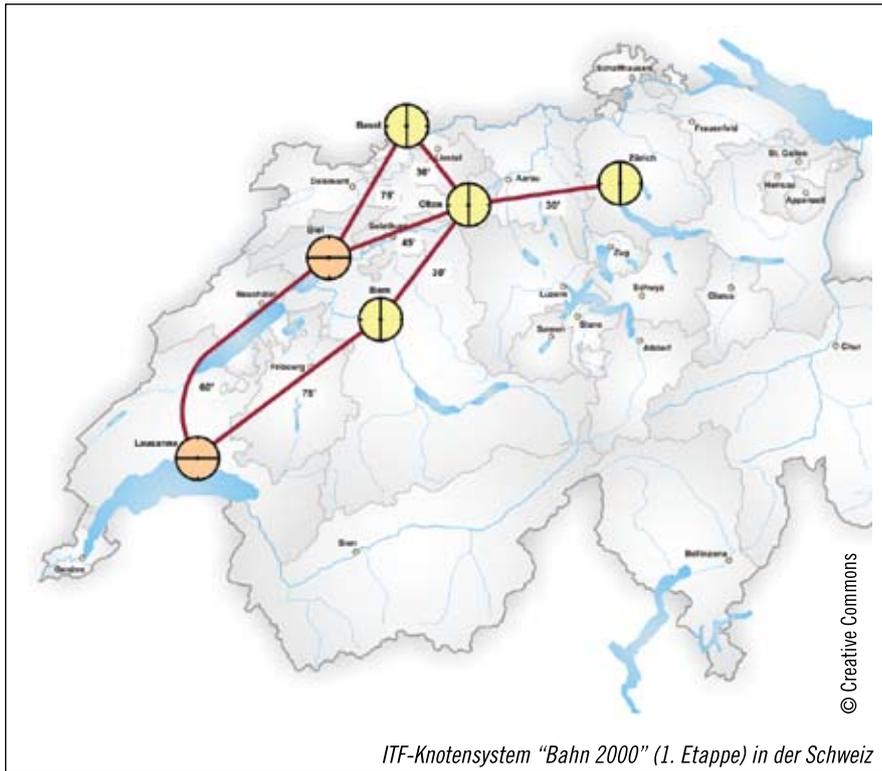
Systemqualität durch Kooperation als wichtigster Faktor - wie man von der Schweiz lernen kann

Der nächste relevante Faktor ist die Systemqualität, die

Kooperation aller Beteiligten in einem echten Verbund. Dafür ist die Schweiz das große Vorbild. Dort kooperieren alle Verkehrsunternehmen eng miteinander. Die SBB, also die Schweizer Bundesbahn, die kantonalen Bahnen und natürlich die regionalen, privaten sowie kommunalen Bahn- und Busunternehmen. Hinzu kommen noch die Schiffe, die Seilbahnen und die Bergbahnen. Sie sind alle im nationalen Tarifsysteem integriert, das als Premiumprodukt das Generalabo hat, eine Karte, die in allen Orten auf allen Teilsystemen gilt. Und sie tragen alle zum integralen Taktfahrplan (ITF) bei, der reibungsloses Reisen durch alle Systeme ermöglicht, mit stets gesicherten Rundumanschlüssen. Wer so viel Qualität bietet, wird auch belohnt vom Volk. In vielen Volksabstimmungen hat das Schweizer Volk immer wieder zugestimmt, dass der Öffentliche Verkehr mit Priorität ausgebaut wird und diese Zustimmung immer mit der Forderung verknüpft, dass alle Investitionen die Systemqualität im Ganzen verbessern müssen. Also müssen die Investitionen gerecht verteilt werden. Und auch kleine und mittlere Städte haben ein Recht auf attraktiven Fernverkehrsanschluss. Und auch der ländliche Raum, das letzte Dorf haben einen Anspruch darauf, gut und leicht ohne Auto erreichbar zu sein. Der Markt beweist, dass solche Qualitätssysteme viel besser abschneiden als die leider in Deutschland oft angebotene "Schmalkost".

Deutschland holt auf, dank City Plus und BC 100

Aber die Szene kommt allmählich auch in Deutschland in Bewegung: Die Bahn hat beispielsweise in Kooperation mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und inzwischen über 80 Städten das City-Plus-Ticket eingeführt, das dem Generalabo schon etwas näher kommt. In die gleiche Richtung einer universellen Nutzbarkeit



Menschen lassen sich nicht mit Automaten abspesen, wollen gern beim Reisen verwöhnt werden, legen Wert auf echten Reisegegnuss. Deshalb ist es falsch, den Öffentlichen Verkehr immer stärker durchzurationalisieren, den Service immer mehr durch Automaten zu ersetzen. Zumal unsere Gesellschaft älter wird. Und ältere Menschen brauchen oft Hilfe beim Reisen. Dafür braucht man Personal. Und dieses Personal soll eine Chance bekommen, sich nicht nur auf Karten knipsen und Auskunft geben zu be-

gehen die Ländertickets, die immerhin auf der Landesebene wie ein Generalschlüssel für das ganze Netz wirken, denn sie gelten auf fast allen Teilsystemen des Öffentlichen Verkehrs im jeweiligen Land. Leider sind die zuschlagpflichtigen Züge davon noch ausgeschlossen. Aber das kann man noch ändern, denn das Generalabo der Schweiz gilt in allen Produkten. Mit der Bahn Card 100 gibt es inzwischen ein Produkt, das schon sehr universell nutzbar ist. Allerdings ist die BC 100 noch sehr teuer und deshalb auch nicht sehr verbreitet. Spätestens wenn man solche attraktiven Tarifangebote preiswert macht und aufs ganze Land ausdehnt, wird schnell sehr viel Bewegung in den Verkehrsmarkt kommen. Das beweisen die guten kommunalen Erfahrungen mit Abokarten. So wurden beispielsweise in fast allen deutschen Hochschulstädten die Studenten in "hellen Scharen" zu begeisterten Nutzern des Öffentlichen Verkehrs, seit es dort die Semestertickets gibt. Ähnlich geht es in vielen Betrieben, wenn dort attraktive Jobtickets eingeführt werden.

Die Servicequalität erfordert Menschen - die darf man nicht wegrationalisieren

Der nächste relevante Faktor ist die Servicequalität. Der Faktor Mensch spielt dabei eine große Rolle. Viele

beschränken, es soll auch als Verkäufer arbeiten, zum Beispiel von Zeitungen, Snacks und Getränken. Und es soll mit für Sicherheit und Sauberkeit sorgen. Durch Präsenz und kleine Handgriffe. Eine Umsatzbeteiligung wird das Personal besonders motivieren. Und das Klischee vom hoheitlichen, herablassenden Beamtengehabe schnell vergessen lassen.

Angebotsdifferenzierung als Erfolgsgarantie

Man kann den Verkehrsmarkt nicht mit einem standardisierten Einheitsprodukt erobern. Zu verschiedenen sind die Ansprüche der verschiedenen Nutzer, zu verschiedenen die Bedingungen der verschiedenen Regionen. Das darf aber nicht dazu führen, bestimmte Regionstypen oder Regionen einfach abzuhängen oder mit minimalen Restangeboten abzuspeisen. So, wie man das leider in den letzten Jahrzehnten mit vielen Kleinstädten und dem ländlichen Raum getan hat. Stattdessen muss man ihn mit angepassten Systemen bedienen. Dafür gibt es viele intelligente Lösungen.

Aus solchen Differenzierungen können Kleinbus, Midi-bus, Standardbus und Großraumbus unterschieden werden, im Schienenverkehr die Minitram oder der kleine

Leichttriebwagen; die Regional- und S-Bahn sind schon deutlich größer; im Regional- und Fernverkehr kann man mit Drittelzügen, Halbzügen und Ganzzügen variieren.

Natürlich muss man auch nach dem Aktionsradius differenzieren in feinerschließende Angebote (Quartiersbus), kommunale Netze (Ortsbus, Stadtbus, Straßenbahn), regionale Netze (Regionalbus, Regionalbahn, Schnellbus) und die Fernverkehrsnetze (IR, IC, ICE, Fernbus).

Man muss auch nach der Geschwindigkeit differenzieren, die sich vor allem nach dem Aktionsradius richten soll. Systeme mit kurzem Aktionsradius brauchen keine Maximalgeschwindigkeiten, auch regionale Systeme nicht, nur im Fernverkehr sind hohe Geschwindigkeiten relevant, allerdings steigen die Infrastruktur- und Betriebskosten mit der Geschwindigkeit stark an, deshalb reichen im Stadtverkehr 50 km/h, im Regionalverkehr 80-100 km/h und im Fernverkehr 120-200 km/h völlig aus, um immer schneller als das Auto zu sein, weil das ja oft im Stau stecken bleibt. Ohnehin spielt für die Systemgeschwindigkeit die Höchstgeschwindigkeit auf der Strecke keine große Rolle, entscheidend sind die Zugangs- und Abgangszeiten und Umsteigezeiten.

Und schließlich muss man auch noch nach der Betriebsform differenzieren. Für die nachfragestarken Relationen braucht man einen Linienverkehr im dichten Takt, mit

klar festgelegtem Laufweg und Zugangsstellen. Für die weniger nachfragestarken Relationen kann man auch bedarfsgesteuerte Angebote machen. Dazu gehören der Rufbus, der Taxibus, das Anrufsammeltaxi, das normale Taxi und der Bürgerbus. Bei ihnen werden der Laufweg, die Fahrzeiten und die Zugangsstellen flexibel je nach Bedarf festgelegt. Beim Bürgerbus kommt noch ein Trick hinzu: der Fahrer fährt ehrenamtlich als Mitglied eines Bürgerbusvereins. So kann in der Fläche Öffentlicher Verkehr kostengünstig und nah am Menschen angeboten werden.

Eine letzte Erweiterung erfährt der Öffentliche Verkehr durch "öffentliche Autos" und "öffentliche Fahrräder". Car Sharing und Fahrgemeinschaften bieten Zugang zum Autofahren auch ohne eigenes Auto.

Aus solche Differenzierungen ergibt sich: man kann für jede Region und jeden Ort einen Maßanzug des Öffentlichen Verkehrs schneidern. Geht nicht, gibt's nicht. Und mit diesem Maßanzug kann man eben auch in Kleinstädten und dünn besiedelten ländlichen Regionen beachtliche Marktanteile erringen und einen großen Teil der Autofahrer überzeugen, ihr Auto abzuschaffen, weil es ohne Auto besser geht. Preiswerter, sicherer, umweltfreundlicher, entspannter, kommunikativer. Ein guter ÖV in Deutschland ist also in jedem Falle möglich. Die Konzepte sind da. Jetzt müssen sie nur noch umgesetzt werden!

So wünschen wir uns den Fuhrpark eines deutschen Durchschnittshaushalts!



Impressum

Herausgeber

Prof. Dr. H. Monheim, Sabine Dümmler, Torsten Egner,
Marion Lauterbach, Tobias Marx, Elena Mucha,
Matthias Philippi, Annette Riechmann, Janosch Skrobek

Universität Trier

Abteilung Raumentwicklung und Landesplanung
Behringstraße (Geozentrum)
54296 Trier

info@generation-spurwechsel.de

Texte und Redaktion

SPURWECHSEL-Team

Bildrechte

Titelbild: Meredith Farmer

Rückseite: (von links nach rechts) Creative Commons
(ohne Autorenhinweis), Creative Commons (ohne Autor-
enhinweis), Alstom Transport, Ueli Egger, BVG

Design und Layout

Logogestaltung: Ricarda Naujoks

Heftgestaltung: Sabine Dümmler, Torsten Egner, Nicolas
Kraff, Marion Lauterbach, Carina Lehnig, Elena Mucha,
Matthias Philippi, Janosch Skrobek

Produktion

kölner stadt- und verkehrs-verlag
Friesenstrasse 57-59
50670 Köln
Telefon 0221-2774422
info@ksv-verlag.de / www.ksv-verlag.de

Sponsoren



Rheinland-Pfalz
MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT
VERKEHR, LANDWIRTSCHAFT
UND WEINBAU



tjm-consulting
mobilitätsmanagement

Als Stadt- und Verkehrsplaner merke ich immer wieder, wie wichtig eine starke Motivation für eine bessere Zukunft des öffentlichen Verkehrs ist. Das Spurwechsel-Team hat sich mit seinen Beiträgen dieser besseren ÖPNV-Zukunft mit viel Ideenreichtum und Überzeugungskraft gewidmet und die Zeichen der Zeit erkannt! Bleibt zu wünschen, dass die Botschaft des Spurwechsels auf allen Ebenen der Politik auch richtig ankommt und offensiv umgesetzt wird. Mögen die Spurwechsel-Teammitglieder ihren Weg in die Praxis weiterhin so gut meistern, um ihre Ideen auch umsetzen zu können, im Dienste einer neuen nachhaltigen Mobilitätskultur.

Thomas J. Mager, Inhaber, tjm-consulting mobilitätsmanagement, Köln

tjm-consulting mobilitätsmanagement, der Dienstleister für Mobilitätsfragen, berät und unterstützt als unabhängige Unternehmensberatung Aufgabenträger, Städte und Gemeinden, Verkehrsverbände sowie Verkehrsunternehmen in den Bereichen: Betrieb, Kommunikation und Marketing, Organisation und Planung, Vertrieb und Qualitätsmanagement.

tjm-consulting mobilitätsmanagement • Hansaring 61 • D-50670 Köln • Fon +49 (221) 33 05 03 0 • info@tjm-consulting.de • www.tjm-consulting.de



Das **SPURWECHSEL**-Team (von links nach rechts von oben nach unten):

Christoph Platte, Janosch Skrobek, Tobias Marx, Nicolas Kraff, Annette Riechmann, Philipp Walter, Torsten Egner, Marion Lauterbach, Christiane Würtz, Laura Löfftering, Carina Lehnigk, Kristin Macht, Professor Dr. Heiner Monheim, Elena Mucha, Matthias Philippi, Sabine Dümmler, Christoph Rethmann, Annika Sparfeldt (fehlt)