

Wie es euch gefällt:

Dolce Vita mit Bahn und Tram

Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ist in Ballungsräumen jetzt schon hoch und wird in Zukunft noch zunehmen. Was erwarten Fahrgäste von Bus, Bahn und Bim? Und wie stellen sich Verkehrsunternehmen auf diese Ansprüche ein?

Von: Bernhard Hachleitner



Zugegeben: Prognosen zur Verkehrsentwicklung für die nächsten zehn bis 15 Jahre sind schwierig. In einem Punkt sind sich aber praktisch alle Fachleute einig: Der Benzinpreis wird deutlich höher liegen als heute. Schon allein deshalb wird die Bedeutung des energieeffizienten Öffentlichen Verkehrs steigen. Es gibt aber noch weitere Gründe: Der „Fetisch Auto“ verliert an Bedeutung. Das weiß mittlerweile auch die Automobilindustrie. „Fast jedem vierten jungen Erwachsenen ist ein eigenes Auto bereits weniger wichtig oder sogar völlig

unwichtig“, fasst Stefan Bratzel, Leiter des Centers of Automotive Management in Bergisch Gladbach, das Fazit einer Studie unter 18- bis 25-Jährigen in Deutschland zusammen.

Schon heute leben in Österreich 5,4 Millionen Menschen in Ballungsräumen, wo der Öffentliche Verkehr eine größere Rolle spielt als auf dem Land – und es werden stetig mehr. Der Öffentliche Verkehr wird im Jahr 2025 also einen deutlich höheren Anteil am Gesamtverkehrsbereich haben als heute. Davon ausgehend, stellt sich die Frage: Wie kann und soll ein Öffentlicher Verkehr aussehen, der von den Menschen auch gerne genutzt wird?

Die Gegenwart

In den vergangenen Jahren hat sich bereits gezeigt, dass der Öffentliche Verkehr erfolgreich funktionieren kann – wenn die Rahmenbedingungen passen. 360.000 Personen besitzen eine Jahreskarte für die Wiener Linien, mehr als je zuvor. Der Anteil des Öffentlichen Verkehrs beträgt in Wien 36 Prozent.

In Frankreich erlebt die Straßenbahn eine wahre Renaissance. Nicht weniger als elf neue Straßenbahnnetze wurden seit 1985 errichtet. Den Anfang machte Nantes, beispielhaft wurden aber vor allem die Systeme von Grenoble (erstmalig konsequent Niederflur) und Straßburg mit dem coolen Design der Straßenbahngarnituren. Design ist neben Pünktlichkeit, Flexibilität und Schnelligkeit mittlerweile zu einem anerkannten Erfolgsfaktor im Öffentlichen Verkehr geworden. In seinem Buch „Die Zukunft der Städte“ schreibt Harald A. Jahn über die Straßenbahn in Nantes: „Daniel Buren, von dem auch die bunten Bögen der Straßenbahnlinie 2 in Mulhouse stammen, wird Teile der Trasse gestalten und Roger Tallon die Straßenbahnzüge – als einer der führenden Designer Frankreichs hat er auch den TGV entworfen.“ Mit ihrem Niederflurgarnituren-ULF verfolgen auch die Wiener Linien den Weg der Designer-Straßenbahn.

Regionale Erfolgsmodelle

Außerhalb der Ballungsräume ist das Pflaster für den Öffentlichen Verkehr etwas härter als in den Städten. Es gibt aber auch hier erfolgreiche Modelle, vor allem im Bereich der

Regional- und Lokalbahnen. Die Pinzgauer Lokalbahn etwa hat seit ihrer Neu-organisation im Jahr 2008 unglaublich an Beliebtheit gewonnen. Im Februar 2011 konnten erstmals mehr als 3.000 Fahrgäste pro Tag gezählt werden – für das Gesamtjahr erwartet der Betreiber (Salzburger Lokalbahn) mehr als 800.000 Fahrgäste.

Die Wipptal-Bahn verkehrt seit Dezember 2008 zwischen Innsbruck und Steinach am Brenner als S-Bahn im 30-Minuten-Takt. Es werden seither auch klimatisierte Niederflurfahrzeuge eingesetzt und die P&R-Anlage in Steinach wurde ausgebaut. Das brachte einen Zuwachs von 70.000 Fahrgästen innerhalb eines Jahres. Südlich des Brenners schreibt die Vinschgerbahn eine besondere Erfolgsgeschichte: Die Strecke war 1990 stillgelegt worden. Im Jahr 2005 wurde sie wiedereröffnet – und schon in den ersten beiden Jahren benutzten sie mehr als zwei Millionen Fahrgäste.

Erfahrungen aus vielen Ländern zeigen, dass die Erfolgsfaktoren überall ähnlich sind: Es geht um Taktverdichtungen und bessere Integration an weiterführende Verkehrsangebote, neue Züge und die Beseitigung von Langsamfahrstellen. Regionale Verankerung der Unternehmen erhöht die Akzeptanz. Funktioniert dann noch die Verknüpfung mit dem Weg von und zum Bahnhof mittels Sammel-taxis, Bus, Straßenbahn und/oder radfahrfreundlicher Infrastruktur, kann eine Mobilität gelingen, die die Abhängigkeit vom Auto stark verringert.

Die Zukunft



Es geht einerseits darum, die derzeitigen Fahrgäste der öffentlichen Verkehrsmittel zu behalten, andererseits darum, neue zu gewinnen. Die Anforderungen können sich durchaus unterscheiden, wie eine Studie der spanischen Universität Cantabria zeigt. Zwar nannten beide Gruppen kurze Wartezeiten als wichtiges Argument. Für die aktiven Fahrgäste der städtischen Busse in Santander waren Sauberkeit und Komfort wichtiger als die Fahrtdauer. Potenzielle

Nutzerinnen und Nutzer reihen Platzangebote und Fahrtdauer ganz oben auf ihrer Skala. Die Studienautoren empfehlen deshalb, großes Augenmerk auf die Reduktion der Wartezeiten zu legen und mit gezielten Werbekampagnen das Vorurteil zu entkräften, öffentliche Verkehrsmittel seien langsam.

Es geht aber auch um grundlegendere Bedürfnisse: Je teurer das Autofahren wird – für die Autofahrenden und die Allgemeinheit –, desto wichtiger wird ein flächendeckendes Grundnetz des Öffentlichen Verkehrs mit Integriertem Taktfahrplan. Es bildet die Mobilitätssicherung für alle und ist damit auch ein ganz entscheidendes soziales Element. Die Schiene bildet das Rückgrat, Busse und Sammeltaxis erfüllen Zubringerfunktionen.

Sozial gerecht und ökologisch sinnvoll ist auch ein Jobticket. Seit heuer kann Bezieherinnen und Beziehern der Pendelpauschale vom Arbeitgeber ein steuerbegünstigtes Jobticket zur Verfügung gestellt werden. Diese Regelung sollte unbedingt auf alle Beschäftigten ausgeweitet werden.

Alle Mobilitätsangebote mit einer Karte

Die Kosten sind ein wichtiger Faktor beim individuellen Verkehrsverhalten, aber bei weitem nicht der einzige. Auf jeden Fall muss die Verwendung unterschiedlicher Verkehrsangebote einfacher werden. Ideal wäre ein E-Ticketing-System, das es mit einer Karte möglich macht, nicht nur alle öffentlichen Verkehrsmittel, sondern auch Leihräder, Car-Sharing und ähnliche Angebote zu nutzen. Das Handy ist schon heute – über Angebote wie qando oder scotty mobil – eine Informationsschnittstelle. Seine Bedeutung wird deutlich zunehmen. Insgesamt

geht die Tendenz hin zu Mobilitätsanbietern. Bahnhöfe und Haltestellen werden dabei zu Mobilitätszentralen, Verkehrsbetriebe und Verkehrsverbände entwickeln sich zu integrierten Mobilitätsdienstleistern. Auch einzelne Autohersteller haben schon darauf reagiert, dass viele Jugendliche Autos künftig nicht mehr besitzen, sondern nur mehr fallweise nutzen wollen – als Teil ihres persönlichen Mobilitätsnetzwerkes. Peugeot etwa bietet bei einem Car-Sharing-Projekt auch Elektro-Fahrräder an.

Für die Wiener Linien ist die Entwicklung hin zum umfassenden Mobilitätsanbieter ein wichtiger Punkt, wie deren Geschäftsführer Günter Steinbauer sagt: „Die Verknüpfung von Öffis, E-Autos, E-Bikes und anderen Verkehrsmitteln soll nachhaltige und flexible Mobilität ermöglichen. Hier stehen wir am Anfang eines spannenden Prozesses.“

Literaturtipp:

Harald A. Jahn: Die Zukunft der Städte. Die französische Straßenbahn und die Wiedergeburt des urbanen Raums. Phoibos. Wien 2010

Quelle Fotos: fotolia; Harald A.Jahn/www.viennaslide.com