

**Lenkungskreis Bahntechnologie beim Deutschen Verkehrsforum in
Berlin am 02.12.2008**

Key speech zum Thema „Mobilität in Ballungsräumen - Aufgaben und
Strategien für den ÖPNV und SPNV“

Es gilt das gesprochene Wort!

**Mobilität in Ballungsräumen -
Aufgaben und Strategien für den ÖPNV und SPNV**

Anrede,

jeder Vortragende, der um eine „key speech“ gebeten wird,
setzt sich mit der Erwartung oder besser mit der Erwartung
auseinander, bei seinen Zuhörern in den nächsten zwanzig
Minuten den Weg zu neuen, in jeder Beziehung
bahnbrechenden Erkenntnissen frei zu machen.

Völlig Neues zu identifizieren fällt bei diesem Thema
allerdings nicht leicht. Was wir zur Mobilität in
Ballungsräumen längst wissen und uns bei jeder fachlichen
Gelegenheit immer wieder gegenseitig bestätigen, ist nach
wie vor richtig:

- Leistungsstarke Verkehrssysteme sind ein wesentlicher
strategischer Standortfaktor. Gelingt es, mit ihrer Hilfe eine

umfassende und zügige Mobilität zu sichern, so ist das ein absoluter Wettbewerbsvorteil.

- Eine nachhaltige Verkehrspolitik setzt dabei nie allein auf einen Verkehrsträger. Entscheidend ist eine intelligente Vernetzung aller Verkehrssysteme, das betrifft sowohl den reibungslosen Übergang als auch die Informationstechnik. Das gleichwertige Betrachten aller Verkehrsträger ist besonders in NRW wichtig.
- Unstrittig von besonderem Vorteil ist es jedoch, bereits über ein erstklassiges ÖPNV-System auf Schiene und Straße mit hohen Nutzungsraten zu verfügen oder dies zumindest aufzubauen. Das gilt umso mehr, als sich aufgrund der engen räumlichen Verhältnisse, oftmals der Straßenraum in den Zentren für den Autoverkehr kaum noch erweitern lässt.
- Umstritten sind dagegen Maßnahmen, wie die Stadt-Maut, mit deren Hilfe man versucht, den Individualverkehr verstärkt über den Preis zu regulieren. London, Mailand oder auch Stockholm arbeiten mit ihr und haben nach eigenen Angaben so unter anderem mehr Platz für Taxen

und Busse geschaffen. Andere lehnen sie strikt ab. Hierzu darf es zumindest keine gesetzgeberischen Vorgaben der EU geben; das „Für und Wider“ müssen vielmehr die jeweils Verantwortlichen selbst abwägen.

- Schließlich wird die demographische Entwicklung die Anforderungen an eine weitreichende Mobilität letztlich nicht verringern; sie wird sie jedoch in Teilen verändern und sie wird sie sogar schärfen.

Da die Ballungsräume kürzere Wege und eine bessere Infrastruktur als die Fläche aufweisen, werden sie für ältere Menschen wieder attraktiver. Das bedeutet aber gleichzeitig, dass Barrierefreiheit und flexible „Ziel-Ziel-Verbindungen“, etwa von der Haustür zum Arzt, zum Einkauf oder einfach nur „unter andere Menschen“ weiter an Bedeutung gewinnen. Öffentlicher Personennahverkehr hat insoweit auch eine soziale und auch städtische Dimension. Er ermöglicht vielen erst Mobilität.

Sie lernen übrigens zudem im ÖPNV jede Menge andere Leute kennen. Manche wollten Sie zwar nie kennenlernen, zusammen mit den meisten aber lassen sich die wohl auch

in Zukunft nur schwer vermeidbaren Ausfälle des überaus komplexen Systems Öffentlicher Personennahverkehr einfach besser ertragen.

Berücksichtigt man all diese Aspekte, so liegt im ersten weltweiten Ranking städtischer Verkehrssysteme, das Prof. Jeff Kenworthy für das IST Magazin entwickelt hat, nicht zufällig Tokio an der Spitze. Bern und Zürich finden sich ganz weit vorne, aber auch Hamburg und München landen im Spitzenfeld. Nimmt man noch Berlin, mit seiner zwar langsamen Durchschnittsgeschwindigkeit im Autoverkehr, jedoch gutem ÖPNV-Systems hinzu, sehen deutsche Metropolen etwa im Vergleich zu britischen eigentlich ganz gut aus.

Was aber ist mit der Monopolregion an Rhein und Ruhr; über Jahrzehnte das Herz des Aufschwungs in unserem Land? Wie ergeht es den Städten Dortmund, Bochum, Essen, Gelsenkirchen, Duisburg mit mehr als 5 Mio Einwohnern, die ineinander fließen und deren wirtschaftlicher und

verkehrlicher Zusammenhang als Region eigentlich über Düsseldorf bis nach Köln reicht?

Schauen wir es uns gemeinsam an. Seien Sie so freundlich und begleiten Sie mich auf eine kleine Zeitreise ins Jahr 2020!

Berlin boomt immer noch, obwohl das Stadtschloss nach wie vor nicht wieder aufgebaut wurde. Hamburg ist weiterhin auf der Überholspur, Dresden und Leipzig haben weiter die Chancen des Neuanfangs konsequent genutzt, Stuttgart kommt mit Macht und seinem Großprojekt hinzu, München bestätigt seine Konstanz im Sinne eines „mir san mir“; und das selbst ohne Transrapid.

Aber auch die Metropolregion zwischen Rhein und Ruhr hat einen gewaltigen Schritt nach vorne gemacht.

Vielleicht gab 2010, das erfolgreiche Jahr der Kulturhauptstadt, nochmals den entscheidenden emotionalen Schub, um das alte Zusammengehörigkeitsgefühl der Region aufs Neue zu entfachen. Sicherlich war es aber auch von ganz entscheidender Bedeutung, dass es der

Landesregierung Ende 2008 gelungen ist, den Rhein-Ruhr-Express weiter voranzutreiben und ihn im Bundeshaushalt fest zu verankern.

Zusammen mit der, im Schulterschluss mit den anderen Bundesländern, erfolgreich geführten Diskussion um die Revision des Bundesregionalisierungsgesetzes konnte so die erforderlichen Finanzflüsse verstetigt werden.

Jetzt steht die Infrastruktur, wenn auch die letzten Betonstützen gerade erst trocken sind. 2020 ist der RRX nicht nur das Rückgrat des Schienenpersonennahverkehrs in der Region, mit seinen Ästen nach Aachen, Koblenz, Emmerich, Münster und Minden ist er es für ganz Nordrhein-Westfalen.

Im eigentlichen Korridor zwischen Dortmund und Köln fährt das neue Premiumprodukt auf der Schiene im 15-Minuten-Takt. Zwischen Duisburg und Düsseldorf stoßen sogar noch zwei Linien pro Stunde hinzu.

Sie betreten die attraktiven, vollständig modernisierten Bahnhöfe in Dortmund, Essen oder Duisburg, finden leicht den prägnant ausgeschilderten, unverwechselbaren RRX-Bahnsteig und steigen umgehend in den nächsten Zug!

Auf allen sechs Linien verkehren modernste Elektrotriebwagen, teils als Doppelstöcker. Im engen Dialog zwischen Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und Bahnindustrie ist es gelungen, die Fahrzeuge zu echten Premiumprodukten fortzuentwickeln.

Gut, dass es seit Jahren als gemeinsame Plattform die „Initiative Bahn“ des Landes Nordrhein-Westfalen gibt. Es war nicht einfach, einen reibungslosen, barrierefreien Ein- und Ausstieg großer Fahrgastmengen mit dem Sitzgefühl eines Reisezuges in Einklang zu bringen. Großzügige Türbereiche, ebene Flächen, eine geschickte Anordnung komfortabler Sitze, Ablagemöglichkeiten für den unvermeidlichen Trolli, Farb- und Lichtgestaltung, Fahrgastinformationen, W-LAN-Anschlüsse und vieles mehr machen es möglich. Die angestrebte Zahl von 32.000 zusätzlichen Fahrgästen wurde bereits schnell übertroffen. Die Bürgerinnen und Bürger lieben „ihren RRX“!

Sinnvoll ergänzt wird der Rhein-Ruhr-Express durch qualitativ hochwertige Regional- und S-Bahnen. Die auf den S-Bahnen

eingesetzten ET 422 sind zwar inzwischen nicht mehr ganz neu, sie brachten jedoch Ende 2008/2009 den dringend erforderlichen Qualitätssprung.

Wichtig war, dass es in Nordrhein-Westfalen Ende 2008 gelang, den Streit zwischen VRR und DB zu schlichten. So konnten statt jahrelangen Stillstands mit endlosen Gerichtsverfahren alle Beteiligten zum Nutzen der Fahrgäste weiterarbeiten.

Dazu gehörte auch ein geordneter Weg in den Wettbewerb. Inzwischen hat die DB ihre Rolle als ein großes Verkehrsunternehmen unter mehreren gefunden. Sie ist nach wie vor ein ganz maßgebliche Player, allerdings auch 2020 immer noch der willkommene Sündenbock. Da geht es den „Söhnen Mehdorns“ nicht besser, als ihrem Vorgänger. Von liebgewonnenen Vorurteile lassen wir Deutschen nicht so schnell ab; wobei ehrlich gesagt, auch 2020 zumindest der Kaffee in den Bordbistros tatsächlich noch nicht wirklich besser geworden ist.

Aber ich schweife ab, was man bei solchen Zeitreisen unbedingt vermeiden sollte. Also zurück zur Metropolregion zwischen Rhein und Ruhr.

Ihr kommt auch in der Zukunft das schon weitgehend ausgebaute Netz von U- und Stadtbahnen zugute. Betriebskonzepte wurden optimiert, Verbindungen angepasst und letzte verbliebene Lücken geschlossen. Die örtlichen Verkehrsunternehmen haben endlich kooperiert und so ihre Kosten gesenkt.

In Schwachlastzeiten nutzt übrigens die „CarGoTram“ der Schalker Eisenhütte, einem mittelständischen Unternehmen im Herzen des Ruhrgebietes, die kommunale Schieneninfrastruktur, um Betriebe mit Gütern zu beliefern. Es hat eine Weile gedauert, aber schließlich hat das, was schon zuvor in Dresden möglich war, auch die heimatlichen Schienen erreicht. Effiziente Lösungen müssen eben nicht immer teuer sein, in der Regel sind sie vor allem intelligent und kreativ.

Die größten Entwicklungspotentiale wurden jedoch beim Bus realisiert. Elektro-Diesel-Hybridantriebe sind an der Tagesordnung, das gilt sowohl für kleinere als auch für Doppel-Gelenk-Busse. Einer nennt sich „Light-Tram“ und verkehrt mit eigenen Trassen auf wichtigen Tangenten des Ruhrgebietes. Er hat die Fahrgastkapazitäten einer Straßenbahn, benötigt aber viel weniger Aufwand bei der Infrastruktur als jede Stadtbahn. Nancy und Istanbul waren die Vorbilder; auch in Zukunft schadet es nicht, von anderen zu lernen!

Vor einigen Jahren ist es der Vossloh Kiepe GmbH gemeinsam mit dem sauerländischen Batteriehersteller Hoppecke und zwei niederländischen Partnern zudem gelungen, den Brennstoffzellen-Gelenkbus mit Hybridantrieb zum „Standardprodukt“ in Ausschreibungen zu machen. Das ist ein weiterer, ganz erheblicher Fortschritt beim Energieverbrauch und bei der Umweltverträglichkeit.

Ganz besonders rasant verlief die Entwicklung nach anfänglichen Schwierigkeiten zudem beim i-Ticketing. So hat

sich aus dem „Touch and Travel“ der DB im Laufe der Jahre bundesweit ein flächendeckendes, interoperables HandyTicketsystem entwickelt.

In Nordrhein-Westfalen kam zweifellos erleichternd hinzu, dass nach der Reduzierung der SPNV-Zweckverbände von neun auf drei Anfang 2008 nach wenigen Jahren auch die Tariflandschaft vereinfacht werden konnte. Schließlich ersetzt ein i-Ticketing keine geordnete Tariflandschaft, es setzt sie letztlich voraus.

Doch das Handy kann 2020 noch sehr viel mehr. Es bietet inzwischen ein „GPS für alle“. Mit seiner Hilfe findet der Autofahrer den rechtzeitigen Umstieg in den ÖPNV, der ÖPNV-Fahrgast seinen direkten Weg vom Bus zum nächsten Zug; das System bietet ebenso die Alternative bei Verspätungen wie den direkten Fußweg zum endgültigen Ziel. Mit dem Handy können Sie zwischendurch in Bus und Bahn ihre Theaterkarten kaufen oder ihre Aktien verkaufen und ja, telefonieren können Sie mit ihm natürlich auch noch.

Die Unart, die Mitfahrer im Zug mit allen möglichen Details aus der eigenen Firma oder Beziehung zu nerven, grassiert allerdings 2020 leider nach wie vor.

Und wie sieht 2020 die Zukunft aus?

Der ständig wachsende Güterverkehr gibt der Diskussion über eine durchgehend getrennte Schieneninfrastruktur neuen Schub; für den Wupperkorridor ist eine weitere RRX-Linie in Vorbereitung; die in Nordrhein-Westfalen nach wie vor boomende, aber männerdominierte Bahnindustrie hat auf der ewigen Suche nach Nachwuchskräften erkannt, dass die Zukunft weiblich ist.

Wesentliche Diskussionen und Weichenstellungen zur Zukunft des ÖPNV sind 2021 wieder auf der #rail in Dortmund zu erwarten, die dann zum dreizehnten Mal stattfindet. Sie hat sich als nach vorne blickende internationale Kongressmesse in den Jahren zwischen der „Innotrans“ in Berlin etabliert.

Die key speech zum Thema „Mobilität 2030“ auf der #rail2021 hält übrigens die neue CDU-Bundesverkehrsministerin, Frau, ach, ich muss Ihnen ja noch nicht alles verraten.

Anrede,

Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit; wir sind zurück in der
Gegenwart!