

Kann der öffentliche Agglomerationsverkehr den Kollaps auf der Strasse verhindern?

Referate zum Nahverkehrsforum Bremgarten vom 21.08.02

„Wenn wir nicht heute die Verkehrsnetze in den Agglomerationen auf die Anforderungen der Zukunft ausrichten, droht uns ein Verkehrskollaps.“ **Hans Werder**, Generalsekretär des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK, machte am 1. Nahverkehrsforum in Bremgarten AG deutlich, weshalb sich der Bund in der Verkehrspolitik auf die Agglomerationen konzentriert. Dass dabei der öffentliche Nahverkehr eine bedeutende Rolle spielen muss, kam in den Referaten von **Benedikt Weibel** (Vorsitzender der Geschäftsleitung SBB) und **Dieter Ludwig** (Direktor der Karlsruher Verkehrsgesellschaften) klar zum Ausdruck. Während Weibel die Strategien im Regionalverkehr mit der Konzentration auf die sieben S-Bahnen der Schweiz erläuterte, zeigte Ludwig am Beispiel der Stadtbahn Karlsruhe auf, dass mit Kundennähe und Innovation auch im „Autoland“ Deutschland Leute zum Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr motiviert werden können. Dass der öV bedeutende Marktchancen birgt, zeigte **Michel Quidort**, Kommunikationschef von Connex, dem grössten privaten öV-Unternehmen Europas. **Siegfried Gerlach** (Siemens Schweiz) sprach derweil dem technischen Potenzial zur Förderung des öV das Wort. Diesen Strategien konnte der überzeugte Velofahrer und Journalist **Beat Kappeler** zwar einiges abgewinnen, liess es sich aber nicht nehmen, um aus „Kundensicht“ wunde Punkte im Agglomerationsverkehr zu beleuchten.

Weitere Informationen:

BDWM Transport AG

www.bdwm.ch

Bremgarten-Dietikon-Wohlen-Meisterschwanden)

UVEK

www.uvek.admin.ch

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

SBB

www.sbb.ch

Siemens

www.siemens.com

Connex

www.connex.co.uk

22. August 2002

Redaktion Mobilservice
Büro für Mobilität AG
Andreas Blumenstein
Aarberggasse 8, 3011 Bern
Fon 031 311 93 63 Fax 031 311 93 67
mailto: redaktion@mobilservice.ch

Geschäftsstelle Mobilservice
Monika Tschannen-Süess
Postfach 47, 3115 Gerzensee
Fon 031 782 02 15 Fax 031 782 02 16
mailto: info@mobilservice.ch
homepage: <http://www.mobilservice.ch>

Nahverkehrsforum Bremgarten AG, 21. August 2002

Referate

Dieter Ludwig, Geschäftsführer des Karlsruher Verkehrsverbundes GmbH, der Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH, der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH und Präsident des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen

Wegweisende Innovationen im öffentlichen Agglomerationsverkehr“: Das „Karlsruher Modell“

Von der herkömmlichen „Straßenbahn“ zur leistungsfähigen „Stadtbahn“

Die Karlsruher Stadtbahn hat sich aus der herkömmlichen Straßenbahn entwickelt, die seit der Jahrhundertwende den öffentlichen Personennahverkehr in der Fächerstadt prägt. Fast alle Linien fahren durch die Kaiserstraße, die lebendige, rund zwei Kilometer lange Fußgängerzone in Karlsruhe. Wie auf einer Perlenschnur sind dort alle wichtigen Ziele in einer Großstadt aufgereiht - Kaufhäuser, Einzelhandelsgeschäfte, Banken, Restaurants und Kinos. Hinzu kommen die Universität und zahlreiche Behörden und Verwaltungen mit einigen Tausend Arbeitsplätzen. Die meisten Fahrgäste haben im Bereich der Kaiserstraße ihr Ziel. In der Rush-hour fährt deshalb in jeder Minute pro Richtung ein Zug, teilweise werden zwei achtsichtige Stadtbahnwagen zu einem Zug mit einer Länge von 75 Metern gekuppelt, um alle Fahrgäste befördern zu können.

Während viele Städte in der gleiche Größenordnung wie Karlsruhe in den 60er Jahren ihr Straßenbahnsystem abgeschafft und durch den vermeintlich moderneren Omnibus ersetzt hatten, hat der Karlsruher Gemeinderat damals explizit beschlossen, die Straßenbahn beizubehalten und sie Zug um Zug zu einem leistungsfähigen Stadtbahnsystem auszubauen. In der Folgezeit erhielt die Bahn in vielen Straßen ihren eigenen Fahrweg. Mittlerweile fährt die Bahn auf rund 80 Prozent des Streckennetzes in Karlsruhe auf besonderem Bahnkörper, unabhängig vom motorisierten Individualverkehr. Außerdem wurde ein ehrgeiziges „Beschleunigungsprogramm“ realisiert, in dessen Mittelpunkt die Beeinflussung der Signalanlagen durch die Stadtbahn steht. Die Bahn hat an den meisten Kreuzungen eine „eingebaute Vorfahrt“ und gleicht damit den Nachteil, alle 400 bis 500 Meter an den Haltestellen stoppen zu müssen, wieder aus. Ein weiteres Element des Stadtbahnsystems sind die Fahrzeuge. Seit Anfang der 80er Jahre werden moderne Stadtbahnwagen beschafft, die hoch motorisiert sind und einen ansprechenden Komfort bieten. Die neuesten Fahrzeuge haben die Niederflurtechnik, so daß auch ältere und behinderte Fahrgäste sowie Eltern mit Kinderwagen bequem einsteigen können.

Der Fahrplan der innerstädtischen Linien ist leicht merkbar, alle Linien fahren im Takt, und zwar tagsüber alle 10 Minuten, abends sowie sonn- und feiertags alle 20 Minuten. Am Wochenende wird ein Zusatzverkehr für Nachtschwärmer angeboten, bis gegen 3 Uhr in der Frühe. Daneben sorgt ein attraktives Tarifsysteem für Anreize zum Umsteigen. Beispielsweise kostet die übertragbare Umweltkarte für das Karlsruher Stadtgebiet nur 67 DM. Für die Jahreskarte ist der zehnfache Preis zu entrichten, Großabnehmer erhalten zusätzlich nochmals einen Rabatt von bis zu 10 Prozent. Daneben gibt es für Schüler, Studenten und Senioren außerordentlich günstige Jahreskarten. Wer nur ab und zu mit der Bahn fährt, ist mit der familienfreundlichen Citykarte gut bedient. Für neun DM kann eine ganze Familie 24 Stunden beliebig oft im gesamten Stadtgebiet hin und her fahren.

Das Stadtbahnsystem besteht also aus einer Vielzahl von Mosaiksteinen, vom Fahrzeug über die Haltestellen bis hin zum Tarifangebot. Hinzu kommt die Vernetzung mit den anderen Verkehrsmitteln und eine überzeugende Öffentlichkeitsarbeit. Wenn man alle Mosaiksteine richtig zusammensetzt, kann man trotz der steigenden Motorisierung Kunden für den öffentlichen Nahverkehr gewinnen. In Karlsruhe konnten die Fahrgastzahlen in den letzten zehn Jahren deutlich gesteigert werden. Mitte der 80er Jahre fuhren rund 55 Millionen Fahrgäste mit den Karlsruher Bahnen und Busse, heute sind es bereits über 90 Millionen.

Verbindungen in die Region

Die Stadtbahn macht aber nicht an den Grenzen der Fächerstadt halt, sie fährt weit in die Region hinaus. Bereits Ende der 50er Jahre hat die Stadt Karlsruhe die Albtalbahn von einer privaten Eisenbahngesellschaft übernommen und sie mit dem Karlsruher Straßenbahnnetz verknüpft. Seither fahren die Züge von Bad Herrenalb im nördlichen Schwarzwald über Ettlingen in das rund 30 Kilometer entfernte Zentrum von Karlsruhe. Eine Seitenstrecke fährt von Karlsbad über Waldbrunn nach Karlsruhe. In den 80er Jahren wurde die Hardtbahn, eine ehemalige Bundesbahnstrecke, die nur noch dem Güterverkehr diente, für den Personenverkehr reaktiviert und bis nach Linkenheim-Hochstetten verlängert. Weitere Strecken folgten, etwa die Neubaustrecke nach Rheinstetten oder die Verbindung ins Forschungszentrum (besser bekannt unter dem ehemaligen Namen „Kernforschungszentrum“). Außerdem wurde erst kürzlich eine neue Strecke nach Stutensee in Betrieb genommen.

Die Stadtbahn fährt im Außenbereich in der Regel als Eisenbahn nach den Vorschriften der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO). Sie legt dabei lange Entfernungen mit relativ hohen Geschwindigkeiten zurück. In der Stadt wandelt sich der Zug juristisch zur Straßenbahn. Die Bahn muß dabei die Vorschriften der Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen (BOStrab) beachten. Die Bahn fährt in der Stadt mit kurzen Haltestellenabständen und niedrigeren Geschwindigkeiten. In den Fußgängerzonen beträgt die Höchstgeschwindigkeit nur 25 Stundenkilometer. Den Fahrgast interessieren die unterschiedlichen gesetzlichen Regelungen relativ wenig. Er kann in der Bahn sitzenbleiben und gelangt auf direktem Wege, ohne umzusteigen, von seinem Wohnort in der Region zu seinem Ziel mitten in der Karlsruher City. Auch im Regionalverkehr sind die Fahrgastzahlen deutlich gestiegen. Auf manchen neu eröffneten Stadtbahnstrecken konnten die Fahrgastzahlen gegenüber dem früheren Omnibusverkehr verdoppelt, teilweise verdreifacht werden. Auch der Verkehrsanteil des ÖPNV ist auf diesen Relationen kräftig gestiegen, bei Fahrten von Gemeinden mit Stadtbahnanschluß in die Karlsruher Innenstadt auf teilweise über 50 Prozent. Bemerkenswert ist außerdem, daß bei Befragungen über 40 Prozent der Fahrgäste angegeben haben, zum Zeitpunkt der Fahrt über ein Auto zu verfügen, die Fahrt als „Wahlfreie“ also bewußt mit dem öffentlichen Nahverkehr durchgeführt haben.

Stadtbahn auf Bundesbahngleisen

Ganz anders war die Situation zu Beginn der 90er Jahren auf den Nahverkehrsstrecken der damaligen Deutschen Bundesbahn. Der Anteil des ÖPNV betrug auf manchen Strecken unter 10 Prozent. Die Gründe waren vielfältig: Veraltetes Wagenmaterial, mangelnder Taktverkehr, geringes Fahrtenangebot in den Abendstunden und am Wochenende, unattraktive Fahrpreise und vieles mehr. Ein weiterer wichtiger Grund war aber die periphere Lage der meisten Bahnhöfe, nicht zuletzt auch des Karlsruher Hauptbahnhofes. Die Fahrgäste, die in die Innenstadt wollten, mußten früher am Hauptbahnhof oder einem Vorortbahnhof in die Straßenbahn umsteigen. Das wurde von vielen als zeitaufwendig und unbequem angesehen. Hinzu kam stets die Furcht, den Anschluß zu verpassen und vielleicht eine halbe Stunde oder länger auf den nächsten Nahverkehrszug warten zu müssen.

In den großen Ballungszentren gibt es für den Regionalverkehr durchgehende S-Bahn-Systeme, die in der City häufig im Tunnel verkehren. Ein solch aufwendiges, unabhängiges S-Bahn-System können sich aber kleinere Verdichtungsräume - in der Region Karlsruhe wohnen etwa eine Million Menschen - nicht leisten. Die

Verkehrsbetriebe Karlsruhe haben deshalb darüber nachgedacht, wie man mit weniger Mitteln den gleichen Effekt erzielen kann. Die unkonventionelle Lösung, die man schließlich gefunden hat, war die „Stadtbahn auf Bundesbahngleisen“. Die Grundidee war folgende: An geeigneten Stellen werden Verbindungsgleise zwischen den vorhandenen Bundesbahn- und Straßenbahngleisen gebaut. Die Stadtbahnwagen fahren „draußen in der Region“ auf den Bundesbahnstrecken und wechseln am Stadtrand auf die Gleise der Straßenbahn über. Auf diesen fahren sie dann mitten in die City. Da Bundesbahn und Straßenbahn aber mit unterschiedlichen Stromsystemen arbeiten, mußte ein eigenes Fahrzeug entwickelt werden, das sowohl unter der Fahrleitung der DB mit 15.000 Volt 16 2/3 Hertz Wechselspannung als auch der Straßenbahn mit 750 Volt Gleichspannung fahren kann. Deshalb spricht man auch vom „Zweissystem-Stadtbahnwagen“. Beim Einsatz unter der DB-Fahrleitung wird die Wechselspannung auf Gleichspannung umgeformt. Die dafür notwendigen technischen Einrichtungen wie Transformator und Gleichrichter wurden auf dem Wagendach bzw. unter dem Fußboden angebracht. Bei der Systemwechselstelle zwischen Gleichstrom und Wechselstrom schaltet das Fahrzeug automatisch in die jeweils richtige Spannung um.

Dieses neue Verkehrssystem wurde im September 1992 erstmals auf der Strecke zwischen Bretten und Karlsruhe umgesetzt. Die Stadtbahn fährt auf dieser Linie zunächst von Bretten bis Grötzingen auf einer DB-Strecke, ab Grötzingen auf einer neu gebauten Verbindungsstrecke und wechselt am Bahnhof Durlach auf die bestehenden Straßenbahngleise über. Der Fahrgast kann damit von Bretten ohne umzusteigen in die Karlsruher Innenstadt fahren. Auf der vorhandenen Bundesbahnstrecke wurden zusätzliche Haltepunkte eingerichtet, um die Erschließung zu verbessern. Für die Stadtbahn sind zusätzliche Haltepunkte kein Problem, da sie schnell beschleunigt und sehr kurze Bremswege hat. Außerdem dauert der Fahrgastwechsel deutlich kürzer als bei herkömmlichen Nahverkehrszügen der DB. Beispielsweise wurden in Bretten neben den vorhandenen Bahnhöfen sechs zusätzliche Haltepunkte eingerichtet, damit erhielt die Melanchthonstadt quasi eine innerstädtische Stadtbahnverbindung - und das ohne einen Meter Gleis zu verlegen.

Unmittelbar nach Inbetriebnahme der Stadtbahn schnellten die Fahrgastzahlen auf dieser Pilotstrecke in die Höhe. Das hat die Kommunalpolitiker ermutigt, dieses System auch auf andere Eisenbahnstrecken in der Region zu übertragen. Heute fahren die Zweissystem-Stadtbahnwagen auch ins Pfinztal und weiter bis nach Pforzheim, nach Rastatt, Baden-Baden und Forbach im Murgtal, über Bruchsal nach Menzingen und Odenheim sowie über die Landesgrenzen auch in das rheinland-pfälzische Wörth. Außerdem wurde die Stadtbahnstrecke Karlsruhe -

Bretten inzwischen zweimal verlängert , zunächst bis nach Eppingen und im Herbst 1999 sogar in die 80 Kilometer von Karlsruhe entfernt liegende schwäbische Großstadt Heilbronn. Innerhalb weniger Jahre hat sich die Streckenlänge des Karlsruher Stadtbahnnetzes auf über 400 Kilometer verdoppelt. Die Region Karlsruhe hat damit eines der größten Stadtbahnnetze in ganz Deutschland. Diese rasche Entwicklung war nur möglich, weil die vorhandene Infrastruktur der Deutschen Bahn AG voll in das Stadtbahnsystem integriert wurde.

Die Stadtbahnwagen fahren dabei auf denselben Gleisen wie die Personen- und Güterzüge der Deutschen Bahn AG. Auf der Strecke nach Baden-Baden kommt dem Stadtbahnwagen beispielsweise regelmäßig ein ICE, ein InterCity oder InterRegio entgegen. Von der Signaltechnik wird die Stadtbahn wie jeder andere Zug behandelt. Für die Benutzung der DB-Strecke erhält der Geschäftsbereich Netz der Deutschen Bahn AG eine Gebühr, wobei die Stadtbahn den gleichen Trassenpreis bezahlen muß wie Nahverkehrszüge der DB oder anderer Bahngesellschaften.

Die Finanzierung

Die Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs ist bekanntlich sehr komplex. Deshalb können an dieser Stelle nur die Grundzüge erläutert werden. Für die Investitionen gibt es Zuschüsse nach dem GVFG. Die Aufwendungen für die Infrastruktur, beispielsweise für neue Strecken, neue Haltepunkte oder das Beschleunigungsprogramm, werden in Baden-Württemberg bis zu 85 Prozent, für Fahrzeuge bis zu 50 Prozent bezuschußt. Den Restbetrag übernehmen in der Stadt Karlsruhe die Verkehrsbetriebe, eine GmbH im Eigentum der Stadt, in der Region die bedienten kommunalen Gebietskörperschaften. In der Regel teilen sich die Landkreise und Gemeinden die Komplementärmittel zu jeweils 50 Prozent. Die durch Erträge nicht gedeckten Betriebskosten werden wie folgt finanziert: In der Stadt Karlsruhe werden - wie in anderen Großstädten - die Verluste des Verkehrsbetriebs im Rahmen einer Holding mit den Versorgungsbetrieben abgedeckt. In der Region übernehmen grundsätzlich die Landkreise die Defizite. In den Landkreisen Karlsruhe und Rastatt beteiligen sich die Gemeinden zu 50 Prozent an diesen Kosten. Hierfür wird - auf freiwilliger Basis - eine Sonderumlage erhoben. Der Verteilungsschlüssel orientiert sich an der Bedienungsqualität, so daß keine Gemeinde mehr Züge fordern kann, ohne sich zumindest partiell an der Finanzierung zu beteiligen. Für die Verkehre auf Strecken der Deutschen Bahn AG gibt es Regionalisierungsmittel. Betreiber der Stadtbahnverkehre auf DB-Strecken ist die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG), die sich ebenfalls im Besitz der Stadt Karlsruhe befindet. Die AVG hat mit dem Land Baden-

Württemberg als Aufgabenträger für den SPNV eine Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen. Das Land bezuschußt diese Verkehre aus den Mitteln, die es gemäß § 8 Absatz 1 und 2 des Regionalisierungsgesetzes vom Bund erhält. Nach der DB ist die AVG inzwischen der zweitgrößte Anbieter von Eisenbahnverkehren in Baden-Württemberg.

Modell für andere?

Ob das „Karlsruher Modell“ als Vorbild für andere Regionen dienen kann, hängt im wesentlichen von den Rahmenbedingungen vor Ort ab. Ein großer Ballungsraum wie etwa Berlin oder Hamburg hat ganz andere Verkehrsströme und braucht daher andere Verkehrsmittel. Die Trennung von regionaler S-Bahn und innerstädtischen Verkehrsmitteln hat dort seinen Sinn. In ländlichen Regionen ohne Großstadt als Oberzentrum stellen sich wiederum andere Fragen. Hier ist das Stadtbahnssystem mangels Nachfrage zu aufwendig. Es gibt aber eine ganze Reihe von Regionen im In- und Ausland, die auf das „Karlsruher Modell“ setzen. Beispielsweise wurde in Saarbrücken 1997 nach Karlsruher Vorbild ein neues Stadtbahnssystem eröffnet. Die Straßenbahn wurde dort in den 60er Jahren stillgelegt. Nun wurde innerstädtisch eine neue Strecke von fünf Kilometer Länge gebaut, diese aber mit der vorhandenen DB-Strecke in das französische Sarreguemines verknüpft, so daß auf Anhieb eine 19 Kilometer lange Strecke zur Verfügung steht. Zum Einsatz kommen - wie in Karlsruhe - Zweisystem-Stadtbahnwagen, die in der Stadt mit 750 Volt Gleichspannung, auf der DB-Strecke mit 15.000 Volt 16 2/3 Hertz Wechselspannung fahren. Die Verknüpfung mit weiteren DB-Strecken ist geplant. Auch in Kassel sind inzwischen Zweisystemfahrzeuge, dort „Regio-Tram“ genannt, im Einsatz. In Braunschweig, Rostock, Chemnitz und Bremen denkt man über einen Zweisystembetrieb nach, ebenso im Ausland, vor allem in Frankreich, wo die französische Staatsbahn SNCF unter der Bezeichnung „tram-train“ zehn konkrete Projekte in mehreren Projekten plant. Die ersten Fahrzeuge sind bestellt, sie sollen im Jahr 2004 in der Region Ill-de-France zum Einsatz kommen.

In diesem Zusammenhang ist auch Heilbronn zu nennen. Wie bereits oben ausgeführt, fährt die Karlsruher Stadtbahn auch nach Heilbronn. Zunächst wurde sie bis zum Hauptbahnhof der 120.000-Einwohner-Stadt geführt, im Jahr 2001 dann sogar in die Heilbronner Innenstadt, wie in Karlsruhe mitten in die Fußgängerzone. Fahrgäste können somit von der Kaiserstraße in Heilbronn bis zur Kaiserstraße fahren – dazwischen liegen 80 Kilometer Straßenbahn- und Eisenbahnstrecke. Mittelfristig ist der Ausbau eines eigenen Heilbronner Stadtbahnnetzes mit mehreren Linien geplant.

Was tut der Bund zur Förderung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs?

Dr. Hans Werder, Generalsekretär UVEK

1. Warum kümmert sich der Bund um den Agglomerationsverkehr?

Ich halte den Agglomerationsverkehr aus folgenden drei Gründen für eine der wichtigsten Herausforderungen der schweizerischen – wie auch der europäischen – Verkehrspolitik:

1. Der Agglomerationsverkehr ist mengenmässig der wichtigste Teil unseres Verkehrssystems: Darauf weist schon die Tatsache hin, dass 70 Prozent der Bevölkerung in Agglomerationen leben. Beispielhaft zeigen dies auch die beiden Folien 1 + 2.
2. Der Agglomerationsverkehr ist sehr eng mit dem übrigen Verkehrsnetz verknüpft. Denn sowohl auf der Schiene wie auf der Strasse sind die Agglomerationen zugleich die grossen Verkehrsknoten im übergeordneten nationalen und internationalen Netz. In den Agglomerationen überlagern sich die internationalen, nationalen, regionalen und lokalen Verkehrsströme auf engstem Raum – dies gilt sowohl für den Personen- wie zum grössten Teil auch für den Güterverkehr. Die Agglomerationen sind die neuralgischen Stellen unserer Verkehrsnetze. Dies haben die Verkehrsanalysen, die im Rahmen der Avanti-Botschaft und der Planung Bahn 2000 2. Etappe durchgeführt wurden, deutlich gezeigt (Folien 3 + 4).

Es besteht kein Zweifel: Die grössten Verkehrsengpässe – sowohl auf der Strasse wie auf der Schiene – drohen in den Agglomerationen. Wenn wir nicht rechtzeitig Gegensteuer geben und die Verkehrsnetze in den Agglomerationen auf die Anforderungen der Zukunft ausrichten, droht uns ein Verkehrskollaps. Dieser wird aber nicht nur die Agglomerationen treffen, sondern das ganze Land: Denn ein Verkehrskollaps in einer Agglomeration hat immer auch negative Auswirkungen auf die übergeordneten Verkehrsnetze. Diese Tatsachen werden in der schweizerischen politischen Diskussion bislang noch zu wenig gewürdigt; die Auseinandersetzungen über die Frage, ob und wann die 2. Gotthardröhre gebaut werden soll, ist offenbar medial viel interessanter als die etwas komplizierteren Verkehrsprobleme in den Agglomerationen.

3. Ein funktionierender Agglomerationsverkehr ist von zentraler Bedeutung für die wirtschaftliche und gesellschaftliche Lebensfähigkeit unserer Agglomerationen. Langsam wird uns auch in der Schweiz die Tatsache bewusst, dass wir nicht nur einen europäischen Binnenmarkt für Güter und Dienstleistungen haben, sondern dass auch ein Wettbewerb zwischen den grossen europäischen Zentren und Agglomerationen stattfindet. In diesem Standortwettbewerb ist die verkehrsmässige Erreichbarkeit bzw. die Funktionsfähigkeit der Verkehrssysteme ein zentraler Faktor. Es ist denn auch kein Zufall, dass in praktisch allen europäischen Ländern der Agglomerationsverkehr eine hohe Priorität hat und dass in vielen europäischen Grossstädten massiv in den Agglomerationsverkehr investiert wird. Denn die Wirtschaftskraft der Agglomerationen bestimmt weitgehend den Wohlstand eines Landes.

Die schweizerischen Agglomerationen haben bis heute eine vergleichsweise gute Verkehrssituation. Dies ist zweifellos eine Folge ihrer relativ geringen Grösse, des zuverlässigen öV-Systems sowie der restriktiven Parkplatzpolitik in den Zentren. Alle Analysen und Prognosen zeigen aber, dass die Verkehrsprobleme in den nächsten Jahrzehnten massiv zunehmen werden, wenn wir nicht Gegensteuer geben. Wie in vielen anderen Bereichen, darf sich auch beim Agglomerationsverkehr die Schweiz nicht auf den Lorbeeren ausruhen. Wenn wir nicht rechtzeitig – und dies heisst: Heute – handeln, gehen wir das grosse Risiko ein, dass unsere Agglomerationen in zehn Jahren im eigenen Verkehr ersticken. Dies wäre nicht nur negativ für die Bevölkerung und die Umwelt, es würde auch die Standortattraktivität unserer Agglomerationen massiv beeinträchtigen und damit den Wohlstand des ganzen Landes (inkl. Randregionen) gefährden.

2. Was tut der Bund für den Agglomerationsverkehr?

Im Frühjahr 2000 hat Bundesrat Leuenberger - einer Anregung von TCS, Städteverband und der Verbände des öffentlichen Verkehr folgend - eine Expertenkommission "Agglomerationsverkehr" eingesetzt. Im Jahr 2001 hat diese Expertengruppe unter dem Vorsitz von Ständerat Peter Bieri ihren Schlussbericht abgeliefert. Der Bericht analysiert die zukünftigen Probleme im Agglomerationsverkehr und kommt zum Schluss, dass ein verstärktes Engagement des Bundes notwendig ist, um diese Probleme zu bewältigen. Die Expertengruppe Bieri schlägt deshalb ein abgestimmtes Massnahmenpaket für den Agglomerationsverkehr vor.

Der Bundesrat hat sich unmittelbar nach der Ablieferung mit dem Expertenbericht Bieri befasst. Er ist der Auffassung, dass im Agglomerationsverkehr Handlungsbedarf besteht und dass es sich hier um ein Problem von nationaler Tragweite handelt. Er unterstützt die Folgerungen des Expertenberichtes und beantragt dem Parlament, das finanzielle Engagement des Bundes im Agglomerationsverkehrs erheblich zu verstärken. Der Bundesrat hat diese Beschlüsse im Rahmen seiner Botschaft zum Gegenvorschlag zur Avanti-Initiative gefasst, weil unsere Analysen gezeigt haben, dass die grössten Probleme auf dem Nationalstrassennetz in den Agglomerationen liegen und weil er überzeugt ist, dass diese Probleme nur durch einen koordinierten Ausbau von Schiene und Strasse gelöst werden (vgl. Folie 5).

Das Konzept des Bundesrates für den zukünftigen Agglomerationsverkehr sieht zusammengefasst wie folgt aus:

Folie 6

3. Wie geht es weiter?

Dieses Massnahmenpaket soll nun schrittweise und in enger Zusammenarbeit mit Städten und Kantonen umgesetzt werden. Die finanziellen Mittel für die Sofortmassnahmen sind bereits in diesem Jahr vorhanden. Obwohl es sich um relativ geringe Beträge handelt, haben sie bereits Wirkungen gezeigt:

Verschiedene Projekte des öffentlichen Agglomerationsverkehrs, die im Gestrüpp von lokalen und kantonalen Finanzkompetenzen blockiert schienen, sind durch das grüne Signal aus Bern deblockiert und beschleunigt worden.

Insbesondere die längerfristigen Massnahmen brauchen noch Entscheide des Eidg. Parlamentes (und zum Teil des Volkes). Die Volksvertreter aus den Agglomerationen – in welchen 70 Prozent der Bevölkerung leben – haben es also in der Hand, rasch die notwendigen politischen Mehrheiten zu schaffen. Bei einem zügigen Vorgehen auf Parlamentsstufe können die neuen Beiträge des Bundes für den Agglomerationsverkehr in der Grössenordnung von 300 bis 350 Millionen pro Jahr ab dem Jahre 2006 freigegeben werden.

Bei dem in der Schweiz üblichen Vorgehen würde man nun das Jahr 2006 (bzw. 2007 oder 2008) abwarten, und dann mit der Planung, Projektierung und den langwierigen Plangenehmigungsverfahren beginnen. Wir sind der klaren Auffassung, dass der dringende Problemdruck ein anderes, unkonventionelles Verfahren notwendig macht: Die Erarbeitung der gesetzlichen Grundlagen und die Planungs- und Projektierungsarbeiten müssen parallel vorangetrieben werden. Nur so wird es möglich sein, rechtzeitig die umfangreichen Bauarbeiten in die Wege zu leiten. Das UVEK hat deshalb an einer gemeinsamen Aussprache mit Agglomerationskantonen und Städteverband am 28. Juni dieses Jahres das weitere Vorgehen abgesprochen. Wichtig aus Sicht des Bundes ist:

- Die Planung und Projektierung des zukünftigen Agglomerationsverkehrs, die in den meisten Agglomerationen schon läuft, muss zügig weitergeführt werden.
- Dabei sollen nicht isolierte Projekte im Vordergrund stehen, sondern eine koordinierte Verkehrspolitik, welche alle Verkehrsarten (Langsamverkehr, motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr) berücksichtigt und nach ihren komparativen Vorteilen einsetzt.

- Diese Verkehrsplanung muss zudem eng mit den raumplanerischen und umweltpolitischen Zielsetzungen abgestimmt werden. Diese Gesamtsicht ist eine unerlässliche Voraussetzung für die vorgesehenen Finanzmittel des Bundes.

Der Begriff „Agglomerationsverkehr“ hat in den letzten zwei Jahren eine bemerkenswerte Karriere gemacht. Noch vor kurzer Zeit hat er auf Stufe Bund primär Abwehrreflexe hervorgerufen - von den Randregionen über die Kantone bis zur Finanzpolitik. Heute herrscht Konsens darüber, dass das nationale Thema „Agglomerationsverkehr“ rasch angegangen werden muss. Die konkrete Umsetzung dieses Zieles wird jedoch noch sehr viel planerische und politische Arbeit brauchen. Es liegt an uns allen, dafür zu sorgen, dass diese Umsetzung gelingt - im Interesse von lebenswerten und wirtschaftlich gesunden Agglomerationen.

Lokal einsteigen, umsteigen – oder aussteigen?

Beat Kappeler, Journalist, NZZ am Sonntag

Auf einen hartnäckigen Nicht-Autofahrer wie mich wirkt das Generalthema etwas abwegig. Warum soll man eigentlich den Kollaps des Agglomerationsverkehrs auf der Strasse verhindern? Denn diese Art der Fortbewegung gehorcht noch immer dem Gesetz, wonach der Strassenverkehr zusammenbricht, wenn viele ihn benützen, während der öffentliche Verkehr floriert und ausgebaut werden kann, wenn alle mit ihm fahren. Aber sich am Strassenverkehr zu vergreifen, ist politischer Selbstmord, wie soeben der Verkehrsminister erfährt, auch wenn er ihn nur mit der Limite von 70 kmh „totensicher“ machen will. So finde ich mich mit dem Agglomerationsverkehr vorderhand ab – kleine Freuden gibt es dabei auch für den Radfahrer, etwa wenn ich auf der Autobahnbrücke in Bern auf die Staus heruntersehe, oder mich in der Stadt viel sicherer als auf Ueberlandstrassen bewege, weil die Autos im Stadtverkehr nur ganz langsam vorwärtsrücken. Aber genug des Spotts.

Der öffentliche Agglomerationsverkehr würde leistungsfähig und glanzvoll werden, wenn immer mehr Fahrende ihn benutzten, sagt mein einleitend angeführtes „Gesetz“. Das ist ein Huhn-und-Ei-Problem. Es ist aber auch ein Netz-Problem. Wir sind auch unter dem Zeichen der Information ins Netzzeitalter eingetreten. Netze haben die Eigenschaft, dem einzelnen Teilnehmer mehr zu bieten, als er selber einbringt. „Externer Nutzen“ ist also hier die Regel, im Gegensatz zu anderen Verkehrsformen im Raum, wie im Strassenverkehr, wo externe Kosten anfallen (in Form von Lärm, Russ, Rauch, Klimaeinfluss, massiver Entwertung der Häuser an Strassenzügen und Beleidigungen fürs Auge durch Beton). Der öffentliche Agglomerationsverkehr bietet demgegenüber, wie alle Netze, hohen Nutzen. Wie aber stellt man ihn her, welches sind die Vorstellungen der Stunde, damit alle einsteigen, umsteigen und nicht aussteigen?

Um ein „Huhn-und-Ei“-Problem zu lösen, das aus menschlichem Verhalten herrührt, bieten sich zwei Lösungen an – der Appell an die Einsicht und das Schaffen von Fakten. Der Appell ist ein schwieriges Unterfangen, der Mensch ist zwar ein „vernunftbegabtes, zweibeiniges, ungefedertes Lebewesen“, wie griechische Philosophen sagten, aber das motorisierte Zeitalter hat ihm auch zwei bis vier Räder anmontiert. Wer ein Auto und dessen Kosten schon mal hat und seine Gewohnheiten darauf baute, der stellt nicht beim erstbesten Appell auf den öffentlichen Verkehr um. Es bleibt also nur das Schaffen harter Fakten.

Dazu gehört als erstes eine Reaktion, die fast keine politische Gefolgschaft hat – nämlich nichts zu tun, nichts vorzukehren, um Staus zu beheben, Strassen zu verbreitern, Parkplätze zu schaffen. Im Moment wundert sich die Stadt Bern, dass ihr prächtiger Autosilo bei der Autobahnausfahrt Neufeld immer leer ist, obwohl er mit viel

Appellen als Park-and-Ride-Monument angepriesen wurde. Es ist aber nach wie vor möglich, in Fussdistanz zu Bundeshaus und Bahnhof auf weissgerandeten Plätzen zu parkieren. Der Bus vom Parkhaus zum Zentrum fährt keine Eilkurse zu Stosszeiten. Im Gegenteil, soeben wurden die herrlichen Rhododendren rund um die Universität abgeschnitten, um einer Tiefgarage im innersten Zentrum der Stadt Platz zu machen. Es gilt also, in Bern wie anderswo, keine falschen Fakten zu schaffen, und die Fakten der Staus im Agglomerationsverkehr nicht mit viel Geld wegzuleugnen.

Mit diesem Geld können stattdessen ganz andere Fakten geschaffen werden, jene zugunsten des öffentlichen Verkehrs. Dazu zählen die Parkplätze, Parkhäuser in Aussenstellen für die Umsteiger, und die Aufhebung von Parkplätzen in den Zentren, ausgesparte Strassenabschnitte für den öffentlichen Verkehr, Velos und Taxis. Diese Entmischung des privaten Verkehrs vom öffentlichen Strassenverkehr ist zentral. Der öffentliche „Verkehrsteilnehmer“, also ein voller Bus oder ein Tram mit 70 Fahrgästen, soll nicht vor Ampeln und anderen Hindernissen wie ein Pendlerauto mit einer Person drin behandelt werden. Man kann in allen Agglomerationen mitzählen – die an sich schon die Fahrt verlangsamenden offiziellen Haltestellen werden mit zwei oder mit drei multipliziert, weil der Bus oder das Tram wie ein kleiner Opel auch überall sonst noch anhalten müssen. Da sagt sich mancher, wenn schon gekrochen werden muss, dann lieber im eigenen Auto anstatt im vollen Bus oder Tram.

Sodann natürlich sollen die am privaten Stau gesparten Milliarden dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs zugute kommen. Der öffentliche Agglomerationsverkehr vieler Schweizer Städte bleibt weiterhin unzusammenhängend, er besteht aus den einzelnen, historisch gewachsenen Bähnchen, Trams, Bahnhöfen, die alle für sich schön modern sind. Aber sie sind kein Netz. Um wieder Bern zu zeigen – während rund um die Stadt die Autobahnbrücken ragen, schaffte man es noch nicht, eine Brücke für eine Kreislinie über die Aare zu schlagen (zwischen Wabern und Muri-Gümligen). Die Bahn nach Muri fährt nicht am Hauptbahnhof ab, sondern zehn Fussminuten davon entfernt. Die gleiche Umsteigerei verlangt Lausannes Metro nach Echallens und in die Vorstadt Renens und ins Uni-Viertel, weil man zuerst mit einem anderen Bähnchen hochfahren muss, oder Bern mit dem Marzili-Bähnchen, Freiburg mit dem Funiculaire in die Unterstadt. Vorbild ist Zürich mit der Sihltalbahn im Bahnhof und mit dem Projekt der BDWM, dereinst ebenfalls direkt in die Metropole hinein zu fahren. Vorbildlich auch die kleine Metro Neuenburgs vom Bahnhof zum See- und Schulquartier. Vorbild dürfen immerhin auch Berns ehemalige Vorortbahnen nach Zollikofen, Solothurn und Worb sein, welche sich vor zwanzig Jahren in geduldigen, jährlichen Ausbausritten vereinigt, modernisiert und vernetzt haben (heute SZB). Und siehe da – während Autostrassen und Flugbahnen die Hauspreise um Milliarden entwerten, stiegen entlang der Berner Vorortsbahn die Hauspreise, und in Immobilien-Inseraten wird die Linie als Mehrwert angepriesen.

Ein nächster Punkt betrifft die Information. Viel Gutes bietet der öffentliche Verkehr schon an, aber nur wenige wissen es. Veranstalter meiner Vorträge wollen mich, sobald sie erfahren, ich sei autolos, überall abholen und hinfahren, neulich sogar

mit einem „VIP-Wagen“ von Bern nach Thun (19 min. Bahnfahrt, alle zwanzig Minuten). Sie sind oft ganz erstaunt zu hören, dass da auch Bahnen, Busse und Trams verkehren. Unsere Erfahrungen als Touristen können veranschaulichen, was wir in der Schweiz gar nicht so recht merken: Italien oder England sind durch dichte Busnetze erschlossen, aber es ist fast unmöglich zu erfahren, ob in einer anderen Stadt ein Bus irgendwohin fährt, ob man Anschluss hat und wann man zurückfahren kann. Kennen die Linien noch Varianten, ist der Irrgarten perfekt. Aber in der Schweiz geht es einem Fremden genau so und einem Schweizer in einer ihm nicht alltagsvertrauten Stadt ebenfalls. Finden Sie heraus, wie man in St. Gallen, Winterthur, Grenchen oder Neuenburg mit dem öffentlichen Verkehr herunkommt – sie werden auf keine grosse, zentral am Bahnhof oder auf anderen Plätzen stehende Orientierungstafel stossen, keine Netzpläne finden, die nicht nur Mondrian-Fans, sondern mittelbegabte Fussgänger befriedigen. Und wenn die Billetausgabe auch automatisiert ist, einfach ist sie nirgends. (Nach drei feierlichen Protesten meinerseits an VBZ und Stadtpräsident über zwanzig Jahre hin steht nun eine Orientierungstafel im Zürcher Hauptbahnhof, aber nicht oben, gross, an der Stirnseite, sondern klein, links aussen gegen das Landesmuseum. Es bräuchte eine Hinweistafel, um diese Tafel zu finden). Entlang von Bus- und Tramlinien muss man in vielen Städten auch auf die Haltestelle der anderen Strassenseite wechseln, um das Netz und die Richtung zu verstehen. Man vergleiche diese mageren Hinweise auf den öffentlichen Verkehr mit dem Tafelwald auf den Strassen.

Es gibt in der Schweiz auch kaum kleine Fahrplanblätter, die man mitnehmen kann. Die PTT-Autobusse gehen hier voran.

Fakten schaffen, das bringt die Menschen zum Einsteigen, Umsteigen und hindert sie am Aussteigen. Ich habe gezeigt, wo noch vieles im Argen liegt. Aber ich muss eingestehen, und einige Beispiele zeigten dies, vieles ist schon geschehen in der Schweiz. Wir können auf gutem Grund aufbauen, also tun wir es bald! Die schöne BDWM lässt hoffen – und ich gratuliere zu den erreichten 100 Jahren.

Kann nach Bahn 2000 nun wieder der SBB-Regionalverkehr gefördert werden?

Referat von Benedikt Weibel, Vorsitzender der Geschäftsleitung der SBB

Zunächst eine Klarstellung:

Dieser suggestive Titel meines Referates stammt nicht von mir! Und Zweck meiner Ausführungen wird unter anderem sein, Ihnen zu zeigen, dass wir beileibe nicht auf die Vollendung der 1. Etappe Bahn 2000 warten, um den Regionalverkehr zu fördern.

Dass mir die Aufgabe so gestellt wurde, weist möglicherweise auf Missverständnisse hin, die zu klären mir ein Blick auf die Geschichte notwendig macht.

Tatsächlich war der regionale Personenverkehr zu Beginn der 90iger-Jahre eher ein Stiefkind der SBB. Einer meiner Vorgänger hat dies mit seiner Aussage, er würde eine ostschweizerische Regionallinie gerne für einen Franken abtreten, dokumentiert.

Eine zu dieser Zeit vom damaligen Chef des damaligen EVED eingesetzte und vom Generalsekretär des Departementes geleitete "Groupe de Reflexion" kam zum Schluss, der Regionalverkehr gehöre nicht zum SBB-Kerngeschäft.

Die wirkliche Bedrohung kam allerdings von den Finanzen. Das jährliche Wachstum der Ausgaben des Bundes für die SBB betrug zu dieser Zeit insgesamt über 13% pro Jahr und es war klar, dass die Fortsetzung dieser Entwicklung unabsehbare Folgen haben würde. "Turnaround" war daher die Losung dieser Zeit.

Davon war auch der regionale Personenverkehr betroffen. Damals "bestellte" noch der Bund das entsprechende Angebot. In der Realität hat sich das so abgespielt: die SBB haben vorgeschlagen, x Mio Zugskm für y Mio Franken zu produzieren und der Bund hat die entsprechenden Werte in seine Rechnung eingestellt. Die Abgeltung ist in diesem System von rund 500 Mio. Franken 1990 auf 725 Mio. Franken 1993 angestiegen! Mit der Übung "Trendbruch" konnten wir diese desaströse Entwicklung umkehren.

Das war die Zeit, in der auch lebhaft und grundsätzlich über die Aufweichung des Stundentaktes im Regionalverkehr diskutiert wurde.

Das für den Regionalverkehr absolut Entscheidende passierte 1996: Eine Änderung des Eisenbahngesetzes verpflichtete die Kantone, die Federführung bei der Bestellung regionaler Angebote auszuüben und einen wesentlichen Teil der Abgeltung zu übernehmen. Ironischerweise wurde diese Massnahme bereits 1978 im Rahmen einer Gesamtverkehrskonzeption vorgeschlagen, von den Kantonen aber immer bekämpft.

Tatsächlich hat diese neue Regelung einen sehr grossen Qualitäts- und Effizienzschub bewirkt. Dazu haben verschiedene Faktoren beigetragen. Insbesondere

natürlich die viel kunden- und bürgernähere Bestellung, aber auch die Möglichkeit, konkurrierende Angebote einzuholen.

Damit bin ich heute angekommen.

Seine Ansprüche hat der Eigentümer der SBB in seinen "Strategischen Zielen" wie folgt definiert:

"Die SBB AG ist die marktführende Anbieterin von Regionalverkehrsleistungen."

Weder beim Eigentümer noch bei den SBB besteht der geringste Zweifel, dass der regionale Personenverkehr zu unserem Kerngeschäft gehört.

"Reculer pour mieux sauter", ich denke, das ist uns beim Regionalverkehr gut gelungen. So bieten wir heute mehr Zugskm an als 1993. Die Abgeltung beträgt noch rund 530 Mio. Franken. Damit hat sich unsere These bewahrheitet: die beste Promotion für den regionalen Personenverkehr ist eine möglichst effiziente Leistungserstellung.

Ich war kürzlich auf einem ähnlichen Podium in Glarus. Ich mag mich noch gut erinnern, wie heftig vor noch nicht allzu langer Zeit die Debatte über die Existenz der Linie Glarus-Linthal geführt wurde. Vollständig vergessen, das Thema an besagter Veranstaltung war die Einführung des Halbstundentaktes, der heute immer mehr zum Standard auch im Regionalverkehr wird.

Oder näher bei dieser Region: wie lange und wie intensiv wurde im Eidgenössischen Parlament, aber auch in den betroffenen Kantonen die Auseinandersetzung über die Seetalbahn geführt. Lange schienen die Anhänger einer Buslösung eher die Oberhand zu behalten. Auch hier ist die Existenzfrage dieser Bahnlinie nurmehr Geschichte und heute stellen wir mit Stolz die neuste Generation Regio-Fahrzeuge für das Seetal vor!

Damit sind wir bei der Zukunft angekommen.

Die Analyse nach dem bekannten "SWOT"-Schema und unsere Strategie sind in den Beilagen zusammengefasst.

Ich fasse zusammen:

- Der regionale Personenverkehr ist ein sehr wesentlicher Teil des SBB-Kerngeschäftes.
- Unsere Stärke ist die Optimierung von Regionalverkehr, Fernverkehr und Infrastruktur.
- Wir wollen den regionalen Personenverkehr offensiv entwickeln mit den Schwerpunkten in 7 S-Bahn-Regionen und im grenznahen Ausland.
- Die Mittel der öffentlichen Hand für den regionalen Personenverkehr sind begrenzt. Je effizienter wir diesen Verkehr produzieren, desto mehr wird bestellt werden.
- Entscheidend für unsere Zukunft ist die Kundenfreundlichkeit, Qualität, aber auch die Konkurrenzfähigkeit. Dabei müssen wir uns an den grossen, international tätigen Firmen in diesem Geschäft messen.

Technologische Innovationen für den öffentlichen Agglomerationsverkehr als Teil eines Gesamtverkehrskonzeptes

Siegfried Gerlach, Siemens

Mein Name ist Siegfried Gerlach. Ich bin der Geschäftsstellenleiter von Siemens Transportation Systems. Und ich gestehe, dass ich zu dieser Tagung mit dem Privatauto gefahren bin.

Natürlich streue ich Asche auf mein Haupt. Dennoch möchte ich mildernde Umstände geltend machen. Mit der Bahn hätte die Reise von meinem Wohnort Ermatingen hierher 2-1/4 Stunden gedauert. Mit meinem Saab schaffte ich es in einer Stunde.

Vielleicht ist es auch dem einen oder anderen von Ihnen gleich ergangen. Und vielleicht ist es auch ein wenig das schlechte Gewissen, welches uns motiviert, miteinander über Visionen zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs zu diskutieren.

Also: Worum geht es? Was können wir tun? Lasst uns heute mal gemeinsam innovativ und visionär sein!

Oeffentlicher Agglomerationsverkehr kann nur mit zufriedenen Kunden funktionieren. Ohne Passagiere kein Verkehr. Und weil man in unserer Gesellschaft niemanden zwingen kann, in die Regionalbahn zu steigen statt ins eigene Auto, muss man die Leute überzeugen. Verführen muss man sie, und zwar mit einer unwiderstehlichen Dienstleistungsqualität.

Fragen wir uns also, was unsere Gäste wollen.

Unsere Gäste wollen kurze und berechenbare Reisezeiten.

Sie wollen pünktlich verkehrende Busse, Trams und Züge.

Sie wollen schlanke Anschlüsse.

Sie wollen saubere, komfortable Verkehrsmittel, also zum Beispiel - Leute von der VBZ wollen bitte schnell weghören - Trams, die funktionieren und auch innen leise sind.

Sie wollen, dass wir ihnen möglichst viele ihrer Probleme abnehmen. Also zum Beispiel den Gepäcktransport. Die Betreuung anspruchsvoller Fahrgäste wie Kinder, Behinderte, Alte, Sprachunkundige.

Sie wollen informiert sein über Tarife, Verspätungen, Anschlüsse, Umsteigeverbindungen.

Sie wollen ein integriertes Angebot sämtlicher Verkehrsträger nutzen können, also neben dem klassischen Oeffentlichen Verkehr auch Taxi und Mietwagen.

Sie wollen ohne Stress, das heisst auch: ohne Regenschirm reisen können.

Kurz: Sie wollen als Fahr-GAST ernst genommen werden.

Die Fluggesellschaften machen uns seit langem vor, was integrale Gästebetreuung heisst. Unsere Aufgabe ist es, diese Grundsätze auf den Agglomerationsverkehr zu übertragen.

Wir müssen also noch viel mehr als bisher unsere Passagiere nicht als "selbstladende Fracht" betrachten, sondern als Kunden und Gäste. Und dies von A bis Z, integral.

Dazu braucht es Visionen. Visionen setzen eine neue Denkweise voraus, und zwar auch von A bis Z. Wir müssen über unsere Schatten springen und sämtliche Prozesse neu aufrollen. Der Kundennutzen soll die Technik definieren, nicht umgekehrt. Das mag heute utopisch klingen, es ist aber absolut realistisch. Alles, was ich Ihnen nun beschreibe, ist mit dem heutigen Know-How realisierbar. Wir von Siemens haben das Know-how wie auch die Produkte, und - ich sage es ungern - einige unserer Mitbewerber zumindest teilweise auch.

Im Verhältnis zwischen Bahnverwaltungen und Industrie ist eine neue Denkweise bereits im Entstehen begriffen. Die SBB nennen sie "New Industry Partnership". Kunden, also Verkehrsbetriebe, und Lieferanten verfolgen das gemeinsame Ziel, optimale Lösungen zu finden. Beide ziehen am gleichen Ende des gleichen Stricks. Den Nutzen teilen sie sich.

Gute Arbeit lohnt sich so für beide: Für den Kunden durch einen günstigeren Preis und für den Lieferanten durch einen höheren Gewinn. An die Stelle des klassischen Kunde-/Lieferant-Verhältnisses ist die Partnerschaft getreten.

Diese Partnerschaft braucht eine neue Denkweise. Das Eigeninteresse - Gewinnmarge, Karrierechancen - tritt hinter dem Gesamtinteresse ins zweite Glied. Es ist sozusagen eine "asiatische" Denkweise. Man denkt strategisch, nicht kurzfristig, global statt egoistisch.

Wir haben die neue Art der Partnerschaft vor einiger Zeit kennen und sofort schätzen gelernt. Da und dort gibt es zwar Widerstände, aber diese können durch Ueberzeugungsarbeit überwunden werden.

Jetzt müssen wir uns alle dazu überwinden, die partnerschaftliche Denkweise auch auf die Beziehungen zwischen den Verkehrsunternehmungen und den Fahrgästen anzuwenden. Gelingt uns dies, so wird sich das Gesicht des öffentlichen Agglomerationsverkehrs in den nächsten Jahren grundlegend verändern. Und mit Agglomerationsverkehr meine ich nicht nur den Verkehr zwischen Bremgarten und Uster. Realistisch gesehen ist die ganze Schweiz eine einzige Agglomeration, so lange nicht die Alpen überquert werden.

Und so sieht die Vision aus:

Die Fahrgäste werden via Internet oder Telefon ihr integriertes Ticket vorbestellen, und zwar bei Bedarf inklusive Taxi oder Mietwagen am Anfangs- und Endpunkt der Reise, im Falle längerer Reisen inklusive Menubestellung zu Händen der Speisewagen-Crew.

Ein zentraler Computer wird den Fahrtwunsch registrieren sowie verarbeiten und den Gast nun via Mobiltelefon auf Schritt und Tritt betreuen.

Das Taxi wird zur richtigen Zeit erscheinen und den Gast minutengenau zur Abfahrtszeit dem Bus übergeben, dessen Fahrer das Gepäck in Empfang nehmen wird.

Per SMS-Textmeldung wird der Gast nun jeweils eine Minute vor Ankunft an den betreffenden Haltestellen über einen nötigen Umsteigevorgang und die nächste Abfahrtszeit informiert. Das gilt für alle Verkehrsmittel und alle Distanzen. Um das Gepäck braucht sich der Gast nicht mehr zu kümmern.

Bei Verspätungen disponiert der Zentralcomputer so um, dass der Gast schnellst möglich ans Ziel kommt. Wenn nötig, ändert er auch die Reiseroute. Der Gast wird über SMS laufend informiert.

Wo möglich, ist für den Gast ein Sitzplatz reserviert. Im Speisewagen ist dies selbstverständlich, denn dort wartet ja auch das bestellte Menu.

Hat der Gast eine Frage, sendet er per SMS ein Fragezeichen an den Zentralcomputer. Dieser informiert ihn sofort über seinen momentanen Standort und über den weiteren Verlauf der Reise.

Meine Damen und Herren, diese Vision braucht nicht mehr lange eine Utopie zu sein. Wie ich schon sagte, sind für alle Elemente die technischen Voraussetzungen vorhanden. Paketdienste wie Federal Express betreuen ihre "Kunden", die Expresspakete, seit mehr als zehn Jahren besser als wir unsere Fahrgäste. Es gibt keinen Grund, das wir unseren menschlichen Gästen nicht einen mindestens ebenbürtigen Service bieten.

Das Kernstück der skizzierten Vision ist die Vernetzung sämtlicher Prozesse, Informationen und Produkte. Siemens als Informatik-orientiertes Unternehmen ist heute schon in der Lage, praktisch alle Komponenten des Systems zu liefern.

Eines müssen wir jedoch unbedingt tun: Unsere Denkweise ändern. Wir müssen bereit sein, Mauern nieder zu reißen. Miteinander statt egoistisch zu handeln. Grenzen zu überwinden.

Das alles können wir, wir müssen es nur wollen. Ich wünsche Ihnen und mir den Mut dazu.

Und ich verspreche Ihnen: Wenn wir so weit sind, werde ich mein Privatauto künftig freiwillig zu Hause lassen. Und Sie bestimmt auch.