

# Chancen und Potentiale von Stadtbahnsystemen

**Text: Edmund Lauterbach**

**Folien: Matthias Striebich**

**Inhalte: Teilnehmer des Arbeitskreises**

Der Arbeitskreis "Chancen und Potentiale von Stadtbahnsystemen" der 18. Horber Schientage litt, wie die anderen Arbeitskreise auch, etwas unter der großen Teilnehmerzahl. Ein Betrieb als "Workshop" wie ursprünglich angedacht, war daher nur eingeschränkt möglich. Der Moderator hat sich statt dessen bemüht, die Diskussionsbeiträge der Teilnehmer zu sammeln und zusammenzufassen.

Da zahlreiche Teilnehmer von Initiativen kamen, die selber in ihrer Region Stadtbahnsysteme vorgeschlagen haben, entsprach die Zielrichtung der Diskussion nicht ganz dem im Titel des Arbeitskreises angesprochenen Themenkreis. Vielmehr ging es um den Austausch von Argumenten, die bei der konkreten Arbeit vor Ort hilfreich sein können.

Um eine Diskussion anzuregen, wurden zunächst einige Folien gezeigt, die im Raum München für die Argumentation zur Einführung einer Stadtbahn benutzt werden. Wie eigentlich zu erwarten war, gab es die ersten Meinungsunterschiede bei der Frage, was denn eine Stadtbahn überhaupt ist.

Als eine mögliche Antwort wurde aus dem Teilnehmerkreis eine Definition vorgelegt, die sich weniger an den Systemparametern orientiert, sondern aufgabenbezogen ist und teilweise bereits Forderungen enthält. (siehe Folie 1)

Andererseits waren sich die Teilnehmer des AK weitgehend darin einig, daß Definitionen für die Arbeit vor Ort eine eher geringe Bedeutung haben. Insbesondere der Versuch einer technischen Definition oder einer Abgrenzung von Begriffen wie "Stadtbahn", "Regio-Stadtbahn", "Regional-Straßenbahn" und "Stadt-Umland-Bahn" ist bei einem solch multimodalen System zum Scheitern verurteilt. Der Name "Stadtbahn" wird daher im Folgenden als Oberbegriff verwendet.

Die AK-Teilnehmer versuchten sich als nächstes in einer Analyse der Schwierigkeiten und Hemmnisse, die ihnen bei ihrer Arbeit immer wieder begegnen. Die Diskussion konzentrierte sich auf die besonderen Probleme von Zweisystem-Stadtbahnen mit den existierenden Vorschriften und deren Auslegung, sowie auf die Probleme durch unzeitgemäße Förderrichtlinien. Weitgehend Einigkeit herrschte darüber, daß technische Problem häufig vorgeschoben werden, um den Unwillen der Beteiligten zu kaschieren. Ist der Wille da – Beispiel Karlsruhe – lassen sich auch zufriedenstellende Lösungen finden. (siehe Folien "Hindernisse" / "Weitere Hindernisse")

Die Forderungen, die aus der Diskussion abgeleitet wurden, beziehen sich in erster Linie darauf, daß einem Verkehrssystem, das beim Kunden so gut "ankommt" keine künstlichen Hindernisse in den Weg gelegt werden sollen. Dies betrifft die existierenden Vorschriften und ihre zum Teil unterschiedliche Auslegung (zum Beispiel Auslegung der Eisenbahnbetriebsordnung für DB-Strecken und NE-Strecken). Weiter wurde eine verbesserte finanzielle Förderung von Stadtbahnssystemen gefordert. (siehe Folie "Forderungen")

Der Arbeitskreis versuchte dann Argumente zu sammeln, die bei der Diskussion mit Politik und Verwaltung benutzt werden können. Einige Beispiele finden sich auf der Folie "Argumentationshilfen". Neben "harten" Faktoren wie Gewerbesiedlung, Aufwertung von Wohngebieten gibt es auch Faktoren, die schwieriger zu erfassen sind. Diese zeigen sich zum Beispiel in den Stichworten "Motivationschub" oder "Vorzeigeprojekt".

Abschließend wurde eine Liste erstellt, aus der hervorgeht, aus welchen Stadtbahn-Projekten Teilnehmer im Arbeitskreis vertreten waren. (Folie "Vertretene Projekte")

Anknüpfend an die "Argumentationshilfen" möchte der Autor noch einmal auf die Frage eingehen, warum Stadtbahnssysteme erfolgreich sind. Das Folgende basiert auch auf Aussagen des Vortrages von Dr. Ludwig und den Erfahrungen der abschließenden Exkursion und sei als (sicher unvollständige) These stehen gelassen:

Stadtbahnssysteme sind erfolgreich, weil

- mit ihnen eine Flächenerschließung möglich ist und trotzdem attraktive Reisezeiten erreicht werden,
- sie vorhandene Strecken mitbenutzen können und daher bei Fahrgästen und Politik der Eindruck eines effizienten Verkehrsmittels entsteht,
- sie sich mit modernen Fahrzeugen präsentieren,
- Schienenverkehr beim Fahrgast einen Bonus gegenüber dem Busverkehr hat, und es dadurch zu Fahrgastzuwächsen kommt, die fast immer deutlich über den Prognosen liegen,
- sie eine preiswerte Möglichkeit bieten, stillgelegte Schienenstrecken zu reaktivieren, bzw. von der Stilllegung bedrohte Strecken zu retten,
- neue Strecken zügig eingerichtet werden können,
- die Investitions- und Betriebskosten vergleichsweise gering sind.