

Vorwort zur Neuauflage

Seit Erscheinen der ersten Auflage dieses Bandes sind nun fast zehn Jahre vergangen. Eine lange Zeit, um Reformen im Öffentlichen Verkehr umzusetzen. Ein Buch, das vor so langer Zeit Reformbedarfe im Öffentlichen Verkehr diagnostiziert hat, sollte mittlerweile überholt sein. Nach einer gründlichen Prüfung mussten wir leider zu einem anderen Ergebnis kommen. Gerne hätten wir auf eine Neuauflage verzichtet, wären wir unserem Anliegen in wesentlichen Punkten näher gekommen. Damals wie heute setzen wir uns für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung ein, die ohne den Öffentlichen Verkehr nicht denkbar erscheint. Deshalb haben wir uns seinerzeit, vor dem Hintergrund einer stetig schwindenden Bedeutung des Öffentlichen Verkehrs, für grundlegende Reformen eingesetzt, damit das Rückgrat einer nachhaltigen Verkehrsentwicklungsstrategie nicht vollends bricht.

Natürlich sehen wir die Reformansätze. So hat die in den 1990er Jahren endlich durchgeführte Regionalisierung dazu geführt, dass der weitere Bedeutungsverlust des Öffentlichen Verkehrs aufgehalten wurde. Schon hier stellt sich jedoch die Frage, warum erst in den 1990er Jahren. Tatsächlich hat sich mit der spezifischen Beharrungskraft des deutschen Öffentlichen Verkehrs eine unserer damals zentralen Diagnosen bis heute bestätigt. Dennoch zeichnet sich eine wachsende Sensibilität für jene Themen ab, die wir seinerzeit aufgeworfen haben.

Womöglich wirkte die in unserem Eingangsbeitrag durch den historischen Rückblick auf die Leistungen des Öffentlichen Verkehrs gewonnene These von Stephan Rammler damals für viele noch weit hergeholt, wenn er mit Blick auf die globalen Herausforderungen, die sich aus einem rasanten Verkehrswachstum ergeben, eine Gründerzeit kollektiver Verkehrssysteme prognostizierte. Mittlerweile haben deutsche Unternehmen wie *Siemens* den Öffentlichen Verkehr in den zukünftigen Megastädten der Welt für sich zumindest als lukratives Geschäft entdeckt. Mit der Neugründung des Bereichs *Infrastructure & Cities* hat der Konzern ein neues Geschäftsfeld eröffnet, in dem er insbesondere seine Kompetenz im Bereich des Öffentlichen Verkehrs entwickeln möchte.

Ein solches unternehmerisches Engagement ist auf politische Unterstützung angewiesen. Daran haben Martin Gegner und Oliver Schwedes (geb. Schöller) entgegen dem damals vorherrschenden neoliberalen Zeitgeist erinnert, indem sie

die historische Genese des urbanen Öffentlichen Verkehrs im Rahmen der Daseinsvorsorge skizzierten. Heute sind es bedeutende Vertreter aus den aufstrebenden asiatischen Ländern, für die ein automobiler Lebensstil weltweit undenkbar erscheint und die sich daher für eine politische Entscheidung zugunsten des Öffentlichen Verkehrs aussprechen, um das globale Verkehrswachstum in geordnete Bahnen zu zwingen.¹ Durch eine Weiterentwicklung des Konzepts der staatlichen Daseinsvorsorge, das ursprünglich auf die soziale Dimension einer angemessenen Verkehrsversorgung zielte, im Sinne einer ökologischen Verkehrsentwicklung, würde der Öffentliche Verkehr einen neuen gesellschaftlichen Stellenwert erhalten, so unsere bis heute gültige These.

Soweit zu der von uns seinerzeit präsentierten *Kontextanalyse*. Wie aber stellt sich heute die von uns skizzierte *Bestandsanalyse* dar? Damals diagnostizierte Astrid Karl einen hochgradig ‚verregelten‘ Verkehrsmarkt, in dem der Mechanismus von Angebot und Nachfrage weitgehend ausgehebelt war und sich keine Anreizstrukturen fanden, die innovative Entwicklungen im Öffentlichen Verkehr belohnten. Mittlerweile hat die von uns angemahnte Reform des PBefG zwar stattgefunden. Allerdings, so Karl, die ihren Beitrag in diesem Band um die jüngsten Entwicklungen ergänzt hat, ist sie in den Anfängen steckengeblieben. Mit der Bestandsaufnahme, dass die Organisation des Öffentlichen Verkehrs in weiten Bereichen nach wie vor einer Kundenorientierung widerspricht, stehen wir heute nicht mehr allein. Auch die *Verbraucherzentrale Bundesverband*, die erst vor kurzem das Thema Verkehr für sich entdeckt hat, sieht die Interessen der Verbraucher nicht hinreichend gewürdigt (vgl. vzbv 2011).

Neben den strukturellen Reformblockaden haben wir damals auch die ebenso wirkungsmächtigen mentalen Einstellungen der Repräsentanten des Öffentlichen Verkehrs thematisiert. In der Analyse der Werbung des *Verbands der Deutschen Verkehrsunternehmen* durch Martin Gerner, kam ein Selbstverständnis zum Ausdruck, das sich in dem hilflosen Statement erschöpft, besser zu sein als der eigene Ruf. Daraus resultiert eine insgesamt defensive und vor allem realitätsferne Haltung, die sich in der Außendarstellung niederschlägt und dementsprechend wenig Überzeugungskraft entfaltet. Auch diese Binnenanalyse des Öffentlichen Verkehrs hat bis heute nicht an Überzeugungskraft verloren und wurde jüngst durch eine weitere Untersuchung bestätigt, die das Fehlen eines offensiven politischen Marketings der Manager des Öffentlichen Verkehrs diagnostiziert (vgl. Egner et al. 2010).

Schließlich hatte Andreas Knie eine Bestandsaufnahme des Schienenverkehrs unternommen und vor dem Hintergrund der zukünftigen sozioökonomischen Herausforderungen diskutiert. Auch in seinem aktualisierten Beitrag diag-

1 So z.B. der Inder Chandran Nair, der das renommierte *Global Institute for Tomorrow* gegründet hat, das sich mit der nachhaltigen Entwicklung in Asien beschäftigt (vgl. Nair 2013).

nostiziert er einen wachsenden Reformdruck für einen Schienenverkehr des 19. Jahrhunderts, der seiner ursprünglichen Aufgabe, ein flächendeckendes Verkehrsangebot zu liefern, unter den gewandelten sozialen Verhältnissen nicht mehr gerecht wird. Auch ein noch so dicht geknüpftes Schienennetz, so die zentrale These, wird nicht den vielfältigen Mobilitätsanforderungen von Menschen in modernen Gesellschaften entsprechen. Gleichwohl wird eine Zukunftsperspektive für einen Schienenverkehr gesehen, der sich zu einem Gravitationszentrum integrierter Mobilitätsdienstleistungen entwickelt und durch die Unterstützung eines multimodalen Verkehrsverhaltens in Zukunft eine nachhaltige Verkehrsentwicklung befördert.

Mit der Zukunftsperspektive des Schienenverkehrs ist schon der Übergang zur *Potentialanalyse* des Öffentlichen Verkehrs markiert, der wir uns im Anschluss an die Bestandsaufnahme in mehreren Beiträgen gewidmet haben. Eingangs beschäftigte sich Oliver Schwedes (geb. Schöller) mit dem bis heute weithin anerkannten Leitbild der integrierten Verkehrsplanung, das insbesondere den strategischen Ansatz verfolgt, den MIV und den ÖV systematisch zusammen zu denken, um die jeweiligen Vorteile der beiden bisher weitgehend getrennten Verkehrssysteme zu nutzen und ihre Nachteile zu vermeiden. Vor dem Hintergrund eines jahrzehntelangen Scheiterns einer integrierten Verkehrsplanung, wurde von ihm diskutiert, unter welchen Voraussetzungen an diesem Leitbild heute noch festgehalten werden kann. Das zentrale Ergebnis lautete, das nur ein grundsätzlicher verkehrspolitischer Wandel das Leitbild von seiner aktuellen Feigenblattfunktion zu einem wirkungsmächtigen Instrument für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung werden lässt, in der der Öffentliche Verkehr eine bedeutende Rolle spielt. Zu demselben Ergebnis kommt auch die Europäische Kommission in ihrem zweiten Weißbuch Verkehr, in dem ebenfalls ein integrierter Ansatz verfolgt wird (vgl. KOM 2011). Die letzten zehn Jahre seit Erscheinen des ersten Weißbuch resümierend, wird dort zunächst festgestellt, dass sich die Verkehrsentwicklung in Europa bis heute nicht auf einem nachhaltigen Entwicklungspfad befindet. Die Folgen ausbleibender tiefgreifender politischer Veränderungen werden dort drastisch beschrieben: „Geht alles seinen bisherigen Gang, dürfte die Ölabhängigkeit des Verkehrs weiterhin nur geringfügig weniger als 90 % betragen, und erneuerbare Energiequellen werden das Ziel von 10 % für 2020 nur unwesentlich überschreiten. Der CO₂-Ausstoß des Verkehrs würde bis 2050 ein Drittel höher ausfallen als nach dem Stand von 1990. Die überlastungsbedingten Kosten werden bis 2050 um rund 50 % steigen. Die Schere zwischen zentralen Regionen und Randgebieten wird sich weiter öffnen, was die Zugänglichkeit angeht. Die gesellschaftlichen Kosten von Unfällen und Lärmbelastung würden weiter steigen“ (ebd: 5). Vor diesem Hintergrund erhält die damals von

uns initiierte Debatte über die politischen Voraussetzungen einer integrierten Verkehrspolitik eine aktuelle Bedeutung.

Mit neueren Entwicklungstendenzen im Verhältnis zwischen MIV und ÖV hatte sich Uli Meyer beschäftigt. Er ging der Frage nach, ob sich die beiden Verkehrssysteme, die bisher weitgehend unabhängig voneinander existieren und in wechselseitiger Konkurrenz zueinander stehen, tendenziell annähern und in Zukunft womöglich in einem integrierten Verkehrssystem aufgehen. Das wäre eine wichtige Voraussetzung für ein aktuell immer wieder gefordertes intermodales Verkehrssystem. Die Analyse hat gezeigt, dass auf der einen Seite lang anhaltende Anstrengungen einer Flexibilisierung und Individualisierung des Öffentlichen Verkehrs unternommen werden und auf der anderen Seite ebenso weit zurückreichende Versuche existieren, das autonome Autofahren durch technische Fahrerassistenzsysteme einzuschränken, sei es aus Gründen der Sicherheit, sei es um eine effizientere Fahrweise zu unterstützen. Diese Ansätze sind in der Vergangenheit immer wieder an den voraussetzungsvollen organisationalen Feldern des ÖV und MIV mit ihren spezifischen Systemlogiken gescheitert. Auch die für diesen Beitrag recherchierten neueren Entwicklungen zeigen, dass es sich hierbei um eine „Never-ending-Story“ handelt, ohne dass absehbar ist, ob die beiden Verkehrssysteme in absehbarer Zeit zu einem integrierten Gesamtsystem verschmelzen werden.

In seinem für die Neuauflage verfassten Beitrag befasst sich Stephan Daubitz mit den Kunden des Öffentlichen Verkehrs, die oftmals auch als „Captives“ stigmatisiert werden und auch unter dem Begriff der vier „As“ (Alte, Arbeitslose, Ausländer und Arme) firmieren. Sie nutzen den Öffentlichen Verkehr nur deshalb, weil sie keine Alternative haben, weil sie im Öffentlichen Verkehr gleichsam „gefangen“ sind. Die Vertreter des Öffentlichen Verkehrs haben diese Stigmatisierung indirekt nachvollzogen, indem sie alle ihre Anstrengungen darauf richten, eine attraktivere Klientel zu gewinnen und dabei die eigene Kundschaft aus den Augen verlieren. Während in der Vergangenheit privilegierte Bevölkerungsschichten, die sich einen Lebensstil exzessiver individueller Mobilität leisten konnten, als „Mobilitätspioniere“ bezeichnet wurden, plädiert dieser Beitrag dafür, das Potential der eigenen Kunden für die erfolgreiche Etablierung einer gelebten Öffentlichen Mobilität zu nutzen. Demnach sind die heutigen „Captives“ die „Mobilitätspioniere“ der Zukunft!

Ein weiteres noch nicht ausgeschöpftes Kundenpotential bilden die sog. Multimodalen, die regelmäßig verschiedene Verkehrsmittel kombinieren. Während wir diese Nutzergruppe in der ersten Auflage noch als „unentdeckte Spezies“ bezeichnen konnten, hat sie mittlerweile deutlich mehr Aufmerksamkeit erlangt. Für den vorliegenden Band haben Jutta Deffner, Tomas Hefter und Konrad Götz den aktuellen Forschungsstand aufgearbeitet. Sie versuchen sich ein

Bild davon zu machen, wer die Multimodalen sind, wie sie sich bewegen und was die spezifischen Beweggründe dafür sind. Ausgehend von einer wachsenden Bedeutung multimodalen Verkehrsverhaltens für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung werden die sich für den Öffentlichen Verkehr daraus ergebenden Herausforderungen diskutiert. Die Quintessenz lautet, dass sich der Öffentliche Verkehr zu einem multioptionalen Verkehrssystem entwickeln muss, um die vielfältigen Nutzungsanforderungen zukünftiger multimodaler Kundengruppen bedienen zu können.

Abschließend hatte Weert Canzler „Eckpunkte für eine Reformagenda für den Öffentlichen Verkehr“ formuliert. Sie beinhalteten eine mit dem Mobilitätsgeld seinerzeit vorgeschlagene Subjektförderung, die Einführung von Wettbewerben analog zur gängigen Praxis im Städtebau, sowie den Ersatz des Personenbeförderungsgesetzes durch ein fortschrittliches Mobilitätsgesetz. Nachdem die damals vorgeschlagenen Reformen mittlerweile aufgenommen wurden und mehr oder weniger intensiv diskutiert werden, wird der Öffentliche Verkehr in dem vorliegenden Beitrag als Dreh- und Angelpunkt einer postfossilen Verkehrsentwicklungsstrategie thematisiert. Das Ziel ist die Neuerfindung des Öffentlichen Verkehrs als integrierten Mobilitätsdienstleister auf Kosten des privaten Autoverkehrs. Die politisch mittlerweile entschiedene Energiewende, so die zentrale Botschaft, ist undenkbar ohne eine damit einhergehende Verkehrswende. Dabei verbirgt sich hinter der vermeintlich harmlosen Wende-Rhetorik nicht weniger als die Forderung nach einer revolutionären Umwälzung im Verkehrssektor. Das Ergebnis ist die Verschmelzung von Öffentlichem Verkehr und individueller Automobilität zur *Öffentlichen Mobilität*.

Öffentliche Mobilität

Perspektiven für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung

Schwedes, O. (Hrsg.)

2014, XII, 277 S. 30 Abb., Softcover

ISBN: 978-3-658-03301-9