

8. WELTKONGRESS METROPOLIS 2005 BERLIN

Metropolen und ihre Schienenverkehrssysteme, Seminar in Kooperation mit der Siemens AG, 13. Mai 2005 - Kurzbericht

Das zweitägige Transport Seminar während der Metropolis Konferenz zeigte einmal mehr die große Bedeutung einer funktionierenden Verkehrsinfrastruktur für die Entwicklung einer Stadt. Dabei ging es um Fragen wie: Welche Vorteile haben Schienensysteme gegenüber straßengebundenem ÖPNV? Wann sind sie wirtschaftlich? Welche Art von Systemen - Straßenbahn, U-Bahn, Regionalbahn - ist unter welchen Voraussetzungen sinnvoll?

Dr. Gregor Wessels, Geschäftsführer der TEWET, Berlin, verwies in seinem Eingangsreferat auf die enormen Wachstumsprobleme der Städte vor allem in Asien und die immensen Kosten für die Volkswirtschaft durch Umweltverschmutzung, Staus und weitere soziale Kosten des Verkehrs. Ohne bezahlbare, an Veränderungen anpassbare Infrastruktur scheint ein weiteres Wachstum der Städte und Regionen unmöglich zu sein.

Der Vortrag von **Dr. Chisanti**, Vorstandsvorsitzender der staatlichen Eisenbahnen Thailands, über die Entwicklung Bangkoks in den letzten 30 Jahren und die Prognosen für die beiden kommenden Dekaden verdeutlichte, dass leistungsfähige Verkehrskorridore, integrierte Verkehrssysteme, Verkehrslenkung zu Gunsten des ÖPNV und strikte Regeln für den Individualverkehr ein absolutes „MUSS“ sind, um die weitere Entwicklung sinnvoll steuern zu können. Allerdings braucht es mehr als nur städtische Anstrengungen. Nach seinen Worten kann Bangkok im Wettbewerb der Metropolen nur bestehen, weil die Entwicklung der Nahverkehrsinfrastruktur als nationale Aufgabe verstanden wird.

Herrn **Juan Pablo Martinez**, Vorstandsmitglied der Metro Buenos Aires, rückte Probleme der betrieblichen Effizienz in den Mittelpunkt seines Vortrages, nicht den weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Wesentliche Teile des ÖPNV- Netzes in Buenos Aires wurden in der ersten Hälfte des letzten Jahrhunderts errichtet. Hauptaufgabe des nächsten Jahrzehnts ist die Steigerung der technischen und administrativen Effizienz. Vor 10 Jahren wurden die politischen Voraussetzungen für eine umfangreiche Privatisierung geschaffen. Erste Umsetzungsergebnisse zeigen: die Benutzerzahlen steigen seit der Privatisierung stetig, Bahnhöfe werden modernisiert, die betriebliche Effizienz ist stark gestiegen.

Herr **Stefan Hofsäss**, Leiter des Bereichs Asien in der Abteilung Verkehrssysteme – Gesamtanlagen der Siemens AG, beleuchtete die Anforderungen der Metropolen aus der Sicht eines Turnkey – Lieferanten für Schienenverkehrssysteme und im Lichte demographischer und ökonomischer Trends. Metropolen als Wachstumsmotoren der nationalen Volkswirtschaften brauchen verkehrspolitische Visionen, eine leistungsfähige Infrastruktur und moderne technische Lösungen zur modalen Lenkung der Verkehrsströme.

Dr. Jürg Sparmann, Präsident des Hessischen Landesamtes für Straßen und Verkehr, erläuterte in seinem Vortrag die Verkehrsprobleme der Region „Frankfurt Rhein Main“, einer der wichtigsten Drehscheiben für den Personen- und Güterverkehr in Europas. Die stetig wachsende Nachfrage in allen Bereichen führt zu wachsenden Kapazitätsengpässen im Verkehrsnetz des Ballungsraumes. Eine umfassende Optimierung des Verkehrsmanagementsystems ist geboten. Hierzu wird unter Federführung des Rhein-Main Verkehrsverbundes ein integriertes, multimodales Verkehrsmanagement System entwickelt. Seine Aufgabe ist die Sicherung der Mobilität und damit die Erhaltung der Standortqualität der Region.

Herr **Hilmar Schmidt-Kohlhas** ist Vorstand der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), des größten öffentlichen Verkehrsbetriebs Deutschlands. Die BVG betreibt mit ca. 11.600 Mitarbeitern die U-Bahn, die Straßenbahn und eine Vielzahl der Buslinien in Berlin. Wachsende Kundenanforderungen und Wettbewerb zwischen Verkehrsunternehmen (dank der zunehmenden Liberalisierung des Marktes in Europa) fordern mehr denn je einen effizient arbeitenden öffentlichen Verkehr. Deshalb verbessert die BVG ihr integriertes Management der öffentlichen Verkehrsangebote weiter unter Beachtung der verkehrspolitischen Vorgaben und unter Einschluss von Netzplanung, Betriebsplanung, Informationssystem für die Fahrgäste und der Tarifsystem des Verkehrsunternehmens bzw. -verbundes.

Den zunehmend wichtigen Aspekt der Schienenanbindungen für Flughäfen behandelte der Vortrag von **Hannes Oberkampff**, Direktor der Deutschen Eisenbahn Consulting für Süd-Ost-Asien. Flughäfen und Luftdrehkreuze werden für Metropolen zu immer bedeutenderen Standortfaktoren. Um die meist weit außerhalb der Städte liegenden Flughäfen schnellstmöglich und komfortabel zu erreichen, existieren weltweit bereits 86 Airport Rail Links. Sie bieten die effizienteste und zudem umweltfreundlichste Anbindung der Flughäfen an die Innenstädte. Neuere Anlagen verfügen über innerstädtische Terminals, welche bereits einen vollständigen Passenger Check-in einschließlich Gepäckaufgabe ermöglichen.

Zum Abschluss des Seminars kehrte Herr **Christoph Frings**, volkswirtschaftlicher Analytiker der TEWET GmbH, noch einmal zur ökonomischen Betrachtungsweise der Verkehrssystem zurück. Das Wachstum der Volkswirtschaften und des individuellen Wohlstandes lässt private Fahrzeugpopulationen explodieren, mit verheerenden Folgen für die Verkehrsinfrastruktur. Diesen Trends ist in Metropolen nur durch schienengebundene Nahverkehrssysteme zu begegnen. Bei Beachtung der relevanten Erfolgsfaktoren, insbesondere des ausgewogenen Verhältnisses von der Dichte des Verkehrsnetzes zur Dichte der Bevölkerung in den Städten, können diese kostenintensiven Systeme jedoch durchaus finanziell erfolgreich sein.