

# ÖPNV–Feinerschließung

Ein Vorschlag von Heiner Monheim

## 1 Hintergrund & Anlass

Die Akzeptanz des ÖPNV leidet erheblich durch seine nur schwach ausgeprägte metrische Kundennähe. Vielfach sind die Entfernungen zur nächsten Haltestelle viel zu weit. Die üblicherweise als Maßstab angesetzten 300m Luftlinienradius passen schon lange nicht mehr auf eine alternde, autoverwöhnte Gesellschaft. Der ÖPNV wird von Wahlfreien nur akzeptiert, wenn er maximale Kundennähe bietet. Gleichzeitig darf er aber nicht durch ständiges Anhalten zu langsam werden. Das zwingt zu einer Differenzierung der Netze und Aktionsradien. Systemvergleiche mit den Schweizer ÖPNV-Systemen belegen, dass dort in den Städten im Schnitt 3-4 mal mehr Haltestellen je qkm bzw. je 1000 E angeboten werden als in deutschen Städten. Das führt vor allem im Bereich der Nahmobilität zu einer sehr viel höheren Akzeptanz des ÖPNV. Vorgeschichte: In den 1980er und 90er Jahren gab es vereinzelt Versuche, auch in Deutschland die Kundennähe zu steigern, durch innovative Angebotskonzepte. Hierzu gehören insbesondere

- S-Bahnangebote durch Umwandlung von alten DB Strecken mit großen Haltepunktabständen zu modernen S-Bahnen mit viel mehr Haltepunkten (Steigerung der Haltepunkte um den Faktor 5).
- Einführung neuer Stadtbussysteme in Klein- und Mittelstädten (Steigerung der Zahl der Haltestellen um den Faktor 10).
- Einführung von Orts-, Dorf- und Quartiersbussystemen (Steigerung der Haltestellenzahl um den Faktor 10).

Fast immer führten diese Angebote zu massiven Zunahmen der Fahrgastzahlen.

## 2/3 Die Idee – Was soll passieren / Die Idee – Was ist der mögliche Vorteil?

Ziel muss es sein, quasi überall eine maximale Kundennähe zu schaffen. Dafür müssen die bestehenden Netze überarbeitet werden.

- Alle Quartiere erhalten eigene Quartiersbusnetze, in den überwiegend Midibusse, am Stadtrand teilweise auch Minibusse verkehren. Sie sichern die Feinerschließung und binden die gesamtstädtischen Linien der Busse, Tram und Stadtbahnen und S-Bahnen an. Sie erschließen die Quartierskerne. Sie halten „an jeder Ecke“. Im zersiedelten Umland erledigen diese Aufgabe die Dorfbusse.

- In den Klein- und Mittelstädten des Umlandes werden moderne Orts- und Stadtbusnetze aufgebaut, sie sind ggf. mit den gesamtstädtischen und regionalen Liniennetzen verknüpft. Sie fahren mitten in die jeweiligen Wohngebiete, Gewerbegebiete, Einkaufsstrassen etc. und werden in die Verkehrsberuhigung integriert.
- Auf allen Bahnstrecken werden neue Haltestellen und Haltepunkte eingerichtet, um bisher schlecht erschlossene Gebiete anzubinden. Ggf. werden zur Netzverdichtung neue Straßenbahnstrecken entwickelt bzw. alternativ dazu urbane Seilbahnsysteme etabliert, die ggf. auch Netzlücken schließen, Linien verlängern und nicht verknüpfte Linien miteinander verbinden.

#### **4/5 Umsetzung – Wie und wo kann es losgehen? / Umsetzung – Wen und was braucht es für eine erfolgreiche Umsetzung?**

Zunächst muss ein Konzeptrahmen entwickelt werden, der exemplarisch jeweils für einige Modellgebiete die Dimensionen des Ansatzes klärt und den Erfolg erprobt. Parallel zur Entwicklung dieser Strategie wird eine spezifische Öffentlichkeitsarbeit durchgeführt, in Verbindung mit einem gezielten Dialogmarketing.

**Kontakt: Heiner Monheim**