

Neue Verkehrskonzepte braucht das Land



Juni 2020

Folge 136

Die Weiterentwicklung der Natur lebt von der Mutation, Evolution wird dadurch befeuert. Das ist auch bei der technischen Entwicklung des Menschen so. Vermutlich war das Rad die wichtigste Erfindung.

Es gibt zwar in der Natur runde und kugelige Gebilde, auch welche, die sich drehen, aber keine, die um eine Achse gedreht etwas bewegen können.



Die Eisenbahn verbreitete sich schnell in allen Regionen Deutschlands. Aber plötzlich erhielt sie Konkurrenz, als Carl Benz 1886 sein „Fahrzeug mit Gasmotorenbetrieb“ zum Patent anmeldete.

Mit der „Daimler-Motorkutsche“ von 1886 war es jetzt möglich, ohne den Aufwand mit Pferdehaltung einfach loszufahren.



Man kann Systeme nur bis zu einem gewissen Grad optimieren, dann werden die Verbesserungen immer geringer und aufwändiger. Will man weiterkommen, ist ein Entwicklungssprung nötig. Dies geschieht meist nicht freiwillig, wie man bei der deutschen Autoindustrie anschaulich studieren kann.



Ein Entwicklungssprung im Verkehrswesen war die Einführung der Eisenbahn 1835. Der Kauf der Lokomotive „Adler“ aus England, hier als Spielzeug dargestellt, war Segen und Fluch zugleich. Damit wurde das heute noch gültige Schienenmaß mit 143,5 Zentimetern festgelegt.

Diese Achsbreite war für die damaligen langsam fahrenden Züge gut, für schnelle Fernzüge wie den ICE ist der Achsabstand viel zu gering.

Was war neu an diesem Verkehrsmittel? Man war nicht mehr auf die starren Schienenwege und Fahrpläne angewiesen, man konnte fahren, wo es die Straßen zuließen und wann man wollte.



Waren zunächst noch Autos einer reichen Oberschicht vorbehalten, gab es seit den fünfziger Jahren auch Modelle für den kleineren Geldbeutel. Mit diesem Kabinenroller wurden offensichtlich sogar größere Strecken bis in den Schiurlaub gefahren.

Der Individualverkehr ist nicht nur aus praktischen, sondern auch aus psychologischen Gründen dem öffentlichen Verkehr offensichtlich überlegen. Man kann selbst entscheiden, wann und wie man fährt, hat das Fahren selbst „in der Hand“.



Will man Leute dazu bewegen, öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen, müssen sie davon einen Vorteil haben.

Ich bin mehrfach für meine TÜV Kids Projekte nach Berlin geflogen, weil die Bahnverbindung zu unzuverlässig und langsam war.



In Deutschland wurde der Transrapid entwickelt. In Shanghai fährt er erfolgreich. Er hätte viele Inlandsflüge ersetzen können, aber selbst bei dem jetzigen Corona-Konjunkturpaket setzten sich im Gegensatz zu Frankreich die Lobbyisten für Inlandsflüge in Deutschland durch.



Warum ist die japanische Bahn so pünktlich?

In Japan wäre die Verspätung einer Bahn von fünf Minuten undenkbar. Als ein Zug 20 Sekunden zu früh abfuhr, wurde sich öffentlich dafür entschuldigt.

Wie kommt das? In Deutschland „hampeln“ alle möglichen Züge wie schnelle Fernzüge, Regionalzüge und Güterzüge auf dem gleichen Schienennetz herum. Dies ist die Folge einer Reihe von Fehlentscheidungen der Bahnmanager und Bundesverkehrsminister.



In Japan gibt es für die verschiedenen Zugarten eigene Schiensysteme. So können die Züge unabhängig voneinander fahren.

Die Geschichte zeigt, dass Verkehrssysteme irgendwann an ihre Grenzen kommen. Eine lineare Weiterentwicklung führt nicht zu den notwendigen und kundenorientierten Angeboten.



Zukunft hat der öffentliche Verkehr nur, wenn er flexibler wird. Eine Übergangslösung kann das autonome Fahren werden. Dazu forschen und erproben viele Unternehmen Fahrzeuge. Im niederbayerischen Bad Birnbach wird ein solches Modell bereits im öffentlichen Verkehr getestet.



Vermutlich spielt die Qualität des Nahverkehrs eine größere Rolle als der Preis der Fahrkarten.