

Andreas Ceder

Überregionale und internationale Perspektiven eines ÖPNV

Am Beispiel des Karlsruher Modells

Diplomarbeit

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek: Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de/> abrufbar.

Dieses Werk sowie alle darin enthaltenen einzelnen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung, die nicht ausdrücklich vom Urheberrechtsschutz zugelassen ist, bedarf der vorherigen Zustimmung des Verlanges. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Bearbeitungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen, Auswertungen durch Datenbanken und für die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronische Systeme. Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks, der fotomechanischen Wiedergabe (einschließlich Mikrokopie) sowie der Auswertung durch Datenbanken oder ähnliche Einrichtungen, vorbehalten.

Copyright © 1998 Diplomica Verlag GmbH
ISBN: 9783832415938

Andreas Ceder

Überregionale und internationale Perspektiven eines ÖPNV

Am Beispiel des Karlsruher Modells

Andreas Ceder

Überregionale und internationale Perspektiven eines ÖPNV

Am Beispiel des Karlsruher Modells

Diplomarbeit
an der Universität Trier
Januar 1998 Abgabe



Diplomarbeiten Agentur
Dipl. Kfm. Dipl. Hdl. Björn Bedey
Dipl. Wi.-Ing. Martin Haschke
und Guido Meyer GbR

Hermannstal 119 k
22119 Hamburg

agentur@diplom.de
www.diplom.de

ID 1593

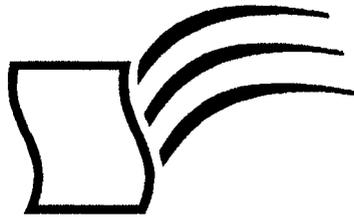
Ceder, Andreas: Überregionale und internationale Perspektiven eines ÖPNV: Am Beispiel des Karlsruher Modells / Andreas Ceder - Hamburg: Diplomarbeiten Agentur, 1999
Zugl.: Trier, Universität, Diplom, 1998

Dieses Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdrucks, des Vortrags, der Entnahme von Abbildungen und Tabellen, der Funksendung, der Mikroverfilmung oder der Vervielfältigung auf anderen Wegen und der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen, bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, vorbehalten. Eine Vervielfältigung dieses Werkes oder von Teilen dieses Werkes ist auch im Einzelfall nur in den Grenzen der gesetzlichen Bestimmungen des Urheberrechtsgesetzes der Bundesrepublik Deutschland in der jeweils geltenden Fassung zulässig. Sie ist grundsätzlich vergütungspflichtig. Zuwiderhandlungen unterliegen den Strafbestimmungen des Urheberrechtes.

Die Wiedergabe von Gebrauchsnamen, Handelsnamen, Warenbezeichnungen usw. in diesem Werk berechtigt auch ohne besondere Kennzeichnung nicht zu der Annahme, daß solche Namen im Sinne der Warenzeichen- und Markenschutz-Gesetzgebung als frei zu betrachten wären und daher von jedermann benutzt werden dürften.

Die Informationen in diesem Werk wurden mit Sorgfalt erarbeitet. Dennoch können Fehler nicht vollständig ausgeschlossen werden, und die Diplomarbeiten Agentur, die Autoren oder Übersetzer übernehmen keine juristische Verantwortung oder irgendeine Haftung für evtl. verbliebene fehlerhafte Angaben und deren Folgen.

Dipl. Kfm. Dipl. Hdl. Björn Bedey, Dipl. Wi.-Ing. Martin Haschke & Guido Meyer GbR
Diplomarbeiten Agentur, <http://www.diplom.de>, Hamburg
Printed in Germany



Diplomarbeiten Agentur

Wissensquellen gewinnbringend nutzen

Qualität, Praxisrelevanz und Aktualität zeichnen unsere Studien aus. Wir bieten Ihnen im Auftrag unserer Autorinnen und Autoren Wirtschaftsstudien und wissenschaftliche Abschlussarbeiten – Dissertationen, Diplomarbeiten, Magisterarbeiten, Staatsexamensarbeiten und Studienarbeiten zum Kauf. Sie wurden an deutschen Universitäten, Fachhochschulen, Akademien oder vergleichbaren Institutionen der Europäischen Union geschrieben. Der Notendurchschnitt liegt bei 1,5.

Wettbewerbsvorteile verschaffen – Vergleichen Sie den Preis unserer Studien mit den Honoraren externer Berater. Um dieses Wissen selbst zusammenzutragen, müssten Sie viel Zeit und Geld aufbringen.

<http://www.diplom.de> bietet Ihnen unser vollständiges Lieferprogramm mit mehreren tausend Studien im Internet. Neben dem Online-Katalog und der Online-Suchmaschine für Ihre Recherche steht Ihnen auch eine Online-Bestellfunktion zur Verfügung. Inhaltliche Zusammenfassungen und Inhaltsverzeichnisse zu jeder Studie sind im Internet einsehbar.

Individueller Service – Gerne senden wir Ihnen auch unseren Papierkatalog zu. Bitte fordern Sie Ihr individuelles Exemplar bei uns an. Für Fragen, Anregungen und individuelle Anfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung. Wir freuen uns auf eine gute Zusammenarbeit

Ihr Team der *Diplomarbeiten Agentur*

Dipl. Kfm. Dipl. Hdl. Björn Bedey –
Dipl. Wi.-Ing. Martin Haschke —
und Guido Meyer GbR —————

Hermannstal 119 k —————
22119 Hamburg —————

Fon: 040 / 655 99 20 —————
Fax: 040 / 655 99 222 —————

agentur@diplom.de —————
www.diplom.de —————

Überregionale und internationale Perspektiven eines ÖPNV am Beispiel des Karlsruher Modells

<u>Gliederung</u>	Seite
<u>1. Einleitung</u>	1
<u>2. Die regionale Infrastruktur in Nordbaden, Südpfalz und im nördlichen Elsaß</u>	2
2.1. Die Siedlungsverteilung	2
2.2. Das Straßennetz	5
2.2.1. <u>Konfliktbeispiele</u>	7
2.3. Das aktuelle Schienennetz der DB und SNCF	9
2.3.1. <u>Konfliktbereiche Straße/Schiene</u>	11
<u>3. Was ist das „Karlsruher Modell“ und welche Innovationen beinhaltet es?</u>	13
3.1. Technische Innovationen	13
3.2. Innovationen beim Takt	15
3.3. Innovationen beim Tarif	16
3.4. Innovationen beim Komfort	19
3.5. Innovationen im Verbund	20
<u>4. Das aktuelle Netz des Karlsruher Verkehrsverbundes</u>	22
4.1. Stufen der Netzentwicklung	23
4.2. Mittel- und langfristige Pläne für künftige Netz- und Angebots- entwicklung	26
<u>5. Kooperationen</u>	27
5.1. Kooperation auf der Schiene mit der DB	27
5.2. Kooperation auf der Straße	29
5.2.1. <u>DB</u>	29
5.2.2. <u>Andere Busunternehmen</u>	29
5.3. Kooperation mit einem anderen Verbund	30

	Seite
<u>6. Probleme, Perspektiven und Potentiale</u>	34
6.1. Anbindung der Südpfalz	34
<u>6.1.1. Entwicklungsmöglichkeiten des Schienennetzes</u>	34
<u>6.1.2. Streckenführung</u>	44
<u>6.1.3. Verteilung der Arbeitspendler</u>	50
<u>6.1.4. Weitere Fahrgastpotentiale</u>	52
<u>6.1.5. Politische und rechtliche Probleme</u>	76
<u>6.1.6. Finanzielle Probleme</u>	80
<u>6.1.7. Technische Probleme</u>	86
<u>6.1.8. Die Akzeptanz neuer Linien</u>	87
<u>6.1.9. Gesellschaftliche Probleme</u>	94
<u>6.1.10. Der Rheinland-Pfalz Takt und seine möglichen Konsequenzen</u>	95
<u>6.1.11. Kooperation mit dem VRN oder Westpfälzer Verbund</u>	100
<u>6.1.12. Sonstige Probleme</u>	103
<u>6.1.13. Ein Fazit für die Südpfalz</u>	107
6.2. Anbindung des nördlichen Elsaß	108
<u>6.2.1. Entwicklungsmöglichkeiten des Schienennetzes</u>	108
<u>6.2.2. Streckenführung</u>	115
<u>6.2.3. Verteilung der Arbeitspendler</u>	119
<u>6.2.4. Weitere Fahrgastpotentiale</u>	125
<u>6.2.5. Politische und rechtliche Probleme</u>	134
<u>6.2.6. Finanzielle Probleme</u>	140
<u>6.2.7. Technische Probleme</u>	144
<u>6.2.8. Gesellschaftliche Probleme</u>	149
<u>6.2.9. Die Akzeptanz neuer Linien</u>	153
<u>6.2.10. Einführung und Ausbau der Strasbourger Straßenbahn und ihre möglichen Auswirkungen für den KVV</u>	156
<u>6.2.11. Sonstige Probleme</u>	158
<u>6.2.12. Ein Fazit für das Elsaß</u>	163
 <u>7. Zusammenfassung und Vorschläge</u>	 164

Literaturverzeichnis

Zusätzliches Material

Partner für Expertengespräche

Fragebögen

Abbildungsverzeichnis	Seite
Abb.1: Das Untersuchungsgebiet	3
Abb.2: Das regionale Straßennetz	6
Abb.3: Bahnstrecken im Untersuchungsgebiet	9
Abb.4: Bedienung im SPNV auf der Strecke Wissembourg-Haguenau-Strasbourg	11
Abb.5: Tarifzonenplan des KVV (Stand Oktober 1997)	17
Abb.6: entfällt	
Abb.7: Die 3 Ebenen der Zuständigkeiten im ÖPNV	21
Abb.8: Das Liniennetz des KVV (Stadtbahn und Straßenbahn)	22
Abb.9: Der KVV und die ihn umgebenden Verbünde	30
Abb.10: Die Schienenwege in der Südpfalz	35
Abb.11: Lage der Strecke Landau-Wörth-Karlsruhe	36
Abb.12: Lage der Strecke Germersheim-Wörth-Karlsruhe	40
Abb.13: Fahrplankonzept Stadtbahnbetrieb Germersheim-Wörth-Karlsruhe Marktplatz	41
Abb.14: Mögliche Stadtbahnführung durch die Innenstadt von Wörth	46
Abb.15: Mögliche Stadtbahnführung durch die Innenstadt von Wörth	46
Abb.16: Arbeitsplätze der Erwerbstätigen	50
Abb.17: Regionale Verteilung der Erwerbstätigen	51
Abb.18: Reisende 1993	52
Abb.19: Prognose für die Streckenbelastung (Schiene und Bus)	53
Abb.20: Die Stadt/Gemeinde in der die Haushalte am häufigsten einkaufen	54
Abb.21: Die räumliche Verteilung aller Einkaufspendler	55
Abb.22: Städte/Gemeinden, in der die Haushalte Gütern des mittelfristigen Bedarfs einkaufen	56
Abb.23: Kauf von Gütern des mittelfristigen Bedarfs in Karlsruhe	56
Abb.24: Kauf von Gütern des mittelfristigen Bedarfs u.a. in Landau	57
Abb.25: Städte/Gemeinden, in der die Haushalte Einrichtungsgegenstände und größere technische Geräte einkaufen	57
Abb.26: Räumliche Orientierung beim Kauf von Einrichtungsgegenständen	58
Abb.27: Die Stadt/Gemeinde, in der die Haushalte einen Einkaufsbummel machen	60
Abb.28: Die räumliche Verteilung	61
Abb.29: Touristisches Potential der Regionen	63
Abb.30: Quell-/Zielverkehr Karlsruhe	65

Abb.31: Pendlerströme von und nach Landau	67
Abb.32: Ein-/Aussteiger je Bahnhof auf der Strecke Landau-Karlsruhe	67
Abb.33: Herkunft der Reisenden nach Karlsruhe	68
Abb.34: Zielbahnhöfe der Reisenden von Karlsruhe	69
Abb.35: Ziel der Reisenden von der Pfalz nach Karlsruhe	69
Abb.36: Verkehrsmittelwahl nach der Ankunft der ÖPNV-Nutzer in Karlsruhe	70
Abb.37: Verkehrsmittelwahl der ÖPNV-Reisenden nach Landau nach deren Ankunft	71
Abb.38: Zeitliche Auslastung der Strecke Germersheim-Wörth	73
Abb.39: Ein-/Aussteigerfrequenz auf der Strecke Germersheim-Wörth	73
Abb.40: Einpendler nach Karlsruhe nach Einführung des Rheinland-Pfalz-Taktes 1995	73
Abb.40a: Anteil der Bahnnutzer an den Gesamtpendlern	74
Abb.41: Kommunale Probleme in der Region	90
Abb.42: Kommunale Bedeutung des ÖPNV	90
Abb.43: Die Träger der PAMINA	92
Abb.44: Städte/Gemeinden, in die eine bessere Verbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln gewünscht wird	92
Abb.45: Räumliche Verteilung	93
Abb.46: Räumliche Verteilung	93
Abb.47: Eisenbahnstrecken im südlichen Rheinland-Pfalz	95
Abb.48: Angebot im Nahverkehr zwischen Landau und Wörth vor (1994) und nach Einführung des Rheinland-Pfalz-Taktes	97
Abb.49: Gründe für einen Einkaufsbummel in Karlsruhe/Landau	104
Abb.50: Die Schienenstrecken im nördlichen Elsaß	108
Abb.51: Die Strecke Wörth-Lauterbourg-Strasbourg in der Gleisübersicht	109
Abb.52: Zukünftiger Verlauf der Strecke inkl. neuer Haltestellen	111
Abb.53: Möglicher Stadtbahnfahrplan für die Strecke Wörth-Lauterbourg	111
Abb.54: Die geplanten Euro-Rhin-Linien	112
Abb.55: Die Strecke Winden-Wissembourg-Strasbourg in der Gleisübersicht	114
Abb.56: (Mögliche) Streckenführung bei Wörth-Maximiliansau	116
Abb.57: Ergänzungsstreckenvorschlag für die bessere Erschließung von Lauterbourg	117
Abb.58: Streckenbelastung im grenzüberschreitenden ÖPNV	120
Abb.59: Verteilung der Arbeitsplätze im Untersuchungsraum	122
Abb.59a: Arbeitspendler in die wichtigsten Arbeitsorte im PAMINA-Raum	123
Abb.60: Anzahl der möglichen ÖPNV-Nutzer unter den Werksbusnutzern	124

Abb.61: Die Stadt/Gemeinde, in der die Haushalte am häufigsten einkaufen	125
Abb.62: Die räumliche Verteilung	125
Abb.63: Die Stadt/Gemeinde, in der die Haushalte Einrichtungsgegenstände und größere technische Geräte einkaufen	127
Abb.64: Die Stadt/Gemeinde, in der die Haushalte einen Einkaufsbummel machen	128
Abb.65: Die räumliche Verteilung	128
Abb.66: Pendlerströme nach Karlsruhe	130
Abb.67: Grenzgänger Lauterbourg	131
Abb.68: Grenzgänger Wissembourg	132
Abb.69: Die ÖPNV-Aufgabenträger im Untersuchungsgebiet	135
Abb.70: Bahnhof Hagenbach	141
Abb.71: Bahnhof Neuburg	141
Abb.72: Bahnhof Berg	142
Abb.73: Bahnhof Lauterbourg	143
Abb.74: Mögliche Lösung für die Wiederinbetriebnahme der Strecke Wörth-Lauterbourg	146
Abb.75: Mögliche Lösung für die Wiederinbetriebnahme der Strecke Wörth-Lauterbourg	146
Abb.76: Mögliche Lösung für die Wiederinbetriebnahme der Strecke Wörth-Lauterbourg	147
Abb.77: Mögliche Lösung für die Wiederinbetriebnahme der Strecke Wörth-Lauterbourg	147
Abb.78: Wohnungskäufe durch Deutsche im Nordelsaß 1993	150
Abb.79: Städte/Gemeinden in die eine bessere Verbindung mit dem ÖPNV gewünscht wird	154
Abb.80: Gründe für einen Einkaufsbummel in Strasbourg/Karlsruhe	160
Abb.81: Hindernisse für eine grenzüberschreitende Mobilität	162

Tabellenverzeichnis	Seite
Tab.1: Anzahl der (geplanten) Straßenbahnen in ausgewählten Staaten	1
Tab.2: Fläche, Bevölkerung und Bevölkerungsdichte der Untersuchungsregion	3
Tab.3: Fläche, Bevölkerung und Bevölkerungsdichte der Untersuchungsregion	4
Tab.4: Fläche, Bevölkerung und Bevölkerungsdichte der Untersuchungsregion	4
Tab.5: Das Verkehrsaufkommen auf der Rheinbrücke Karlsruhe-Wörth 1985	7
Tab.6: Mögliche Strecken für einen Stadtbahnbetrieb	10
Tab.7: Preisvergleich Monatskarten in DM (Stand 1995)	17
Tab.8: Die kurzfristigen Stadtbahnprojekte des KVV	26
Tab.9: Mit dem KVV kooperierende Verbünde	31
Tab.10: Nennung von Chancen und Risiken bei Kooperationen	34
Tab.11: Die Varianten im direkten Vergleich mit Bewertung	38
Tab.12: Fahrzeiten über 2 alternative Strecken	44
Tab.13: Gründe für Fahrten nach Karlsruhe	50
Tab.14: Gründe für Freizeitfahrten in die unterschiedlichen Regionen	62
Tab.15: Häufigkeit der Fahrten von Wörth nach Karlsruhe	66
Tab.16: Inanspruchnahme der geplanten Stadtbahn durch die Pendler aus der Südpfalz nach Karlsruhe	66
Tab.17: Rkm auf verschiedenen Abschnitten der Strecke Speyer-Wörth	72
Tab.18: Bedeutung der Zielbahnhöfe auf der Strecke Speyer-Wörth	72
Tab.19: Pendlerpotential auf der Strecke Bad Bergzabern-Winden	74
Tab.20: An möglichen Stadtbahnstrecken gelegene Orte mit geplanten Neubaugebieten	75
Tab.21: Die ÖPNV-Aufgabenträger im deutschen Teil des Untersuchungsgebietes	77
Tab.22: Bisherige Aufgabenteilung zwischen Aufgabenträger und Genehmigungs behörden	79
Tab.23: Investitionskosten für SPNV-Infrastruktur	80
Tab.24: Investitionskosten für SPNV-Infrastruktur	81
Tab.25: Investitionskosten für SPNV-Infrastruktur	81
Tab.26: Investitionskosten für SPNV-Infrastruktur	81
Tab.27: ÖPNV-Finanzmittel für das Jahr 1997 für Rheinland-Pfalz	81
Tab.28: ÖPNV-Finanzmittel für das Jahr 1997 für die Südpfalz	82
Tab.29: Geschätztes zukünftiges Finanzvolumen des ÖPNV in der Südpfalz pro Jahr	82
Tab.30: Förderungsprogramme/-gesetze für den SPNV	83

Tab.31: Beispiel der Finanzierungsverteilung der Stadtbahn Karlsruhe-Wörth	84
Tab.32: Beispiel der Finanzierungsverteilung der Stadtbahn Wörth-Germersheim	84
Tab.33: Busangebot auf der Strecke Hagenbach-Wörth-Hagenbach vor und nach der Inbetriebnahme der Stadtbahn Wörth Karlsruhe	89
Tab.34: Interesse der Bevölkerung der Stadt Wörth an der Stadtbahn vor deren Einführung	91
Tab.35: Zeitlicher Ablauf und dazugehörige Maßnahmen des Rheinland-Pfalz-Taktes	96
Tab.36: Vergleich der Fahrzeiten auf den betroffenen Strecken	98
Tab.37: Vorschläge der Oberrheinkonferenz zum Betrieb der Strecke Wörth-Lauterbourg	110
Tab.38: ÖPNV-Anteile am Gesamtverkehr in Frankreich	119
Tab.39: Prognostizierter Umfang des grenzüberschreitenden Verkehrs	120
Tab.40: Anteil der Pendler nach Deutschland an der Gesamtzahl der Erwerbstätigen	121
Tab.41: Anzahl der Einpendler aus Frankreich	122
Tab.42: Pendlerpotential (nach Karlsruhe) an der Strecke Wörth-Lauterbourg	130
Tab.43: Pendlerpotential an der Strecke Winden-Wissembourg	132
Tab.44: Kosten für die Wiederinbetriebnahme der Strecke Wörth-Lauterbourg mit einem Stadtbahnssystem	140
Tab.45: Möglichkeiten der Finanzierung der Strecke Wörth-Lauterbourg	140
Tab.46: Kostenschätzung für die Strecke Winden-Wissembourg	143
Tab.47: Entwicklung der Bevölkerung deutscher Staatsangehörigkeit im Nordelsaß	150
Tab.48: Verbesserung der ÖPNV-Verbindung zu deutschen Städten/Gemeinden	154
Tab.49: Art der gewünschten Verbindung	155
Tab.50: Vergleich der Fahrscheinpreise von SNCF und DB	158

Abkürzungsverzeichnis

ABB:	Asea-Brown-Boweri Daimler-Benz Transportation GmbH
AVG:	Albtal-Verkehrsgesellschaft
B&R:	Bike & Ride
BLEAG:	Badische Lokal-Eisenbahn
BOStrab:	Verordnung über den Bau und Betrieb von Straßenbahnen
BSchwAG:	Bundesschienenwegeausbaugesetz
bspw.:	beispielsweise
bzw.:	beziehungsweise
ca.:	circa
CDC:	Caisse de depots et de consignation
CTS:	Compagnie des transports strasbourgeois
DB:	Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
DBEG:	Deutsche Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft
d.h.:	das heißt
EBO:	Eisenbahn-Bau und Betriebsordnung
etc.:	et cetera
ggf.:	gegebenenfalls
GVFG:	Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungsgesetz
HNV:	Heilbronner Verkehrsverbund
ICE:	InterCity-Expres
IbN:	Initiative für besseren Nahverkehr
inkl.:	inklusive
insbes.:	insbesondere
insges.:	insgesamt
ITF:	Integrierter Taktfahrplan
KVV:	Karlsruher Verkehrsverbund
lt.:	laut
MIV:	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV:	Öffentlicher Personennahverkehr
o.g.:	oben genannt
P&R:	Park & Ride
PAMINA:	Regionalbüro Palatinat-Mittlerer Oberrhein-Nord Alsace

RMO:	Regionalverband Mittlerer Oberrhein
SBB:	Schweizer Bundesbahn
SNCF:	Société Nationale de Chemins de fer Français
s.o.:	siehe oben
sog.:	sogenannte(n)
s.u.:	siehe unten
SPNV:	Schienen-Personennahverkehr
SZV:	Schienezweckverband (südliches Rheinland-Pfalz)
TER:	Trans Express Régionaux
TGO:	Tarifgemeinschaft Ortenau
TGV:	Train Grande Vitesse
TRANS-DEV:	Transports et développement
u.a.:	unter anderem
u.g.:	unten genannt
u.U.:	unter Umständen
VBK:	Verkehrsbetriebe Karlsruhe
VCK:	Verkehrs Consult Karlsruhe
VDV:	Verband deutscher Verkehrsunternehmen
VPE:	Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis
VRN:	Verkehrsverbund Rhein-Neckar
VVS:	Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart
WVLW:	(Ministerium für) Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau
z.B.:	zum Beispiel
z.T.:	zum Teil
z.Zt.:	zur Zeit

Vorwort

Ursprünglich sollte diese Arbeit vollkommen neue Horizonte öffnen und Möglichkeiten veranschaulichen, derer man sich in den betroffenen Regionen noch nicht bewußt war. Doch je tiefer ich bei den Recherchen für diese Diplomarbeit in die Materie vorstieß, mußte ich erkennen, daß sich bereits viele andere Institutionen und Personen die gleichen, oder zumindest ähnliche Gedanken über dieses Thema gemacht hatten und diese auch in schriftlicher Form vorlagen. Nur war die Kommunikation zwischen eben diesen Institutionen und Personen offensichtlich etwas „statisch“ und hatte nicht den erwünschten Austausch der bisher gesammelten Informationen und Gutachten zur Folge gehabt.

Gerade hier ergab sich die einmalige Gelegenheit sämtliches vorhandene Material von vielen verschiedenen Quellen in einer (so kurz wie möglichen) Zusammenfassung einheitlich und übersichtlich darzustellen, um so zwischen den beteiligten Parteien besser vermitteln zu können und sie hoffentlich dabei zu unterstützen, die in dieser Diplomarbeit angesprochenen Möglichkeiten wann auch immer umzusetzen.

Die Sicht eines Betroffenen, eines angehenden Wissenschaftlers, eines Mitarbeiters beteiligter Organisationen und eines objektiven Beobachters ergibt eine Mischung, die eine ausreichende Neutralität gegenüber der, in dieser Diplomarbeit angesprochenen, Problematik gewährleisten sollte. Ich möchte mich hiermit bei den Menschen bedanken, die diese Mixtur erst ermöglichten und sie jederzeit mit allerlei Zutaten unterstützten.

Zuerst möchte ich mich bei Dipl.-Ing. Gunnar Heipp und Dr. Werner Zimmermann vom Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) für den Zugang zu allem wichtigen Material, für die Vorbereitung der Expertengespräche, die Betreuung meines Praktikums und die allzeitige Bereitschaft für meine bohrenden Fragen ein offenes Ohr zu haben und sie mit bestem Wissen und bester Laune zu beantworten, sowie bei Stefanie Dietz und Stefanie Stäbler für die Unterstützung bei den Interviews und der Materialbeschaffung bedanken. Georges Muller gilt mein besonderer Dank für das „schönste Interview“ sowie der Unterstützung für französische Angelegenheiten.

Auch Prof. Dr. Heiner Monheim und Prof. Dr. Walter Sperling gilt mein besonderer Dank, da es für letzteren eine der letzten (aber auch hoffentlich angenehmsten) Diplomarbeiten war.

Zu guter Letzt möchte ich mich bei Jochen Ungerer, Frank Mayer und Claudia Eric sowie bei vielen Kolleginnen und Kollegen dafür bedanken, daß sie mich aktiv und passiv bei der Diplomarbeit unterstützten und mir immer zuhörten, wenn ich etwas zu beklagen hatte; obwohl sie das Thema vielleicht doch nicht immer interessant fanden.

1. Einleitung

„Der öffentliche Personennahverkehr ist (...) zu regionalisieren (...)“ (Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau des Landes Rheinland-Pfalz, im ff. WVLW, 1990, S.14).

Alle reden vom ÖPNV - zumindest was die Lösung städtischer Verkehrsprobleme angeht. Die in den 70er Jahren einsetzende Veränderung von Wohn- und Arbeitsstandorten, die sog. Suburbanisierung, führte zu einem Wachstum der Pendlerzahlen sowie der Wegelängen zwischen Wohnung und Arbeitsplatz. Dadurch verdoppelte sich das Pkw-Pendleraufkommen, während sich das Pendleraufkommen mit öffentlichen Verkehrsmitteln vorerst halbierte. Die zunehmende Pkw-Verfügbarkeit brachte schließlich einen MIV-Anteil am Gesamtverkehr von 82% hervor (Ministerium für WVLW, 1990, S.3-4).

Da auch der größte öffentliche Verkehrsträger, die DB, seinen Nahverkehrsbetrieb immer mehr einschränkte, blieb es in den 80er Jahren einigen kleineren Initiativen und Modellen vorbehalten, den ÖPNV in der Fläche neu zu beleben. Die Renaissance der Straßenbahn in den 80er Jahren durch ein Umdenken in ökologischer und ökonomischer Sicht führte dazu, daß selbst in Städten Auto-orientierter Staaten wie den USA die Straßenbahnnetze wie „Pilze aus dem Boden schossen“.

Tab.1: Anzahl der (geplanten) Straßenbahnen in ausgewählten Staaten

Staat	Anzahl	Straßenbahnnetze in Planung
Deutschland	55	
England	7	Bristol, Cambridge, Chester, Cleveland, Edinburgh, Glasgow, Kingston, Leeds, Middlesborough, Nottingham, Portsmouth
Frankreich	10	Orléans, Toulouse, Montpellier, Ile de France, Mulhouse
Österreich	5	Salzburg, Graz
Rumänien	8	
Schweiz	7	Luzern
USA	17	Chicago, Indianapolis, Milwaukee, Minneapolis, New York, Norfolk, Phoenix, Salt-Lake City, Seattle, Georgetown

Quelle: Muller, 1993, S.16

Die Städte schmücken sich mit der Errungenschaft des allgemeinen Trends und präsentieren sich selbst als ein modern denkendes Gebilde. Leider läßt man aber in der allgemeinen Euphorie die Kirche im Dorf, denn im Gegensatz zum Bus besitzt die Schiene dabei das Problem der Behinderung der regionalen Ausdehnung durch politisch-administrative, finanzielle und technische Grenzen.

Die Verflechtungen von Stadt und Umland können aber im ÖPNV allein vom Bus nicht bewältigt werden, da der Bus die gleichen Wege wie der MIV benutzt (und damit meistens die gleichen Probleme hat). So könnte (und müßte) die Straßenbahn immer mehr die Verantwortung übernehmen, doch stößt sie bei der Ausdehnung ihrer Netze bald an die o.g. Grenzen.

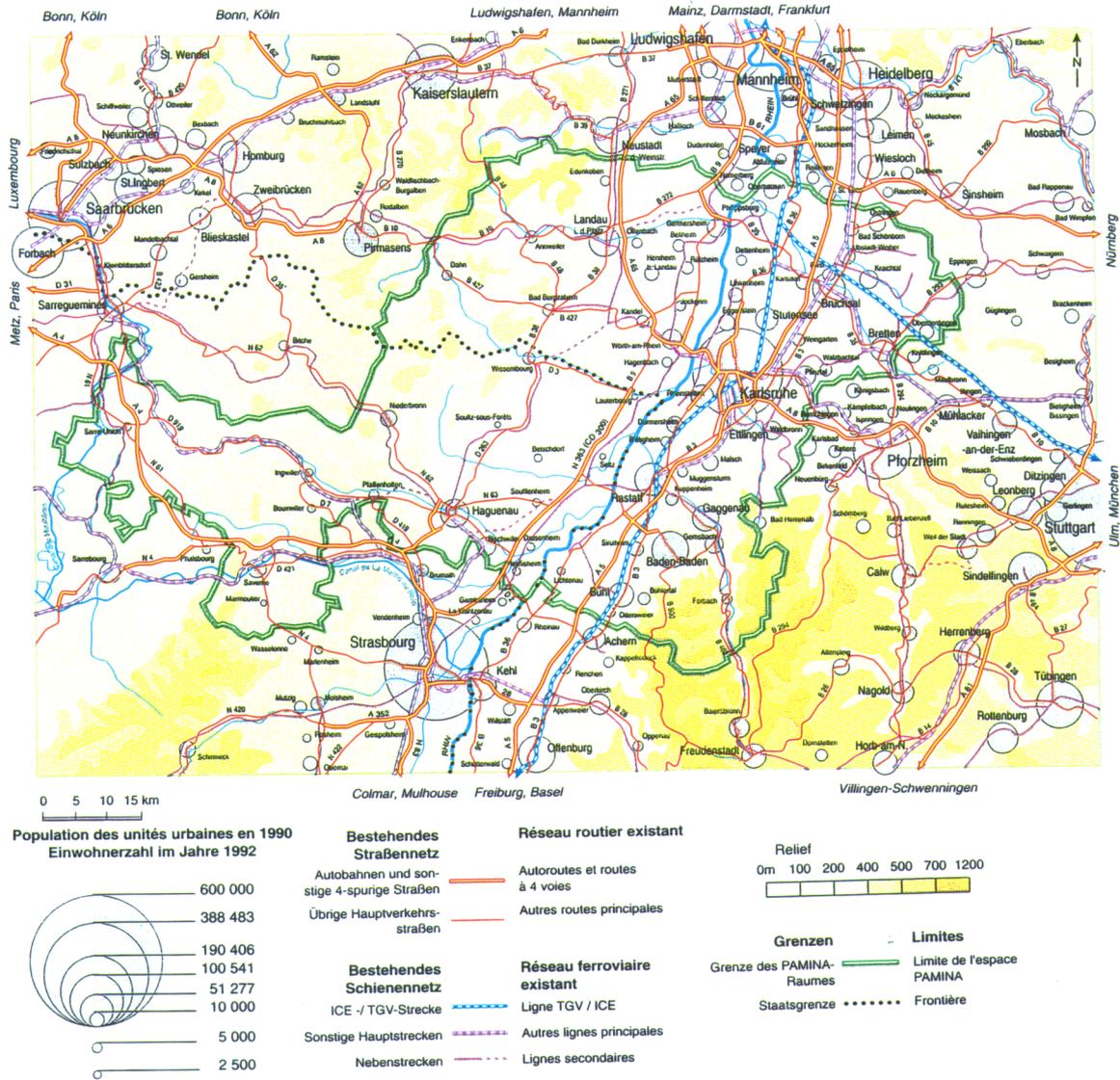
Eine Bahn, die diese Grenzen endgültig 1992 übersprungen hat, ist die Zweisystem-Stadtbahn des Karlsruher Verkehrsverbundes (KVV), die inzwischen einen Umkreis von 50 km nach Norden, Osten und Süden erschließt. Nach Westen hin bildeten bis zum September 1997 Landes- (Rheinland-Pfalz) bzw. Staatsgrenzen (Frankreich) ein wichtiges Hindernis für die Ausdehnung des Stadtbahnnetzes. Mit der ersten Stadtbahn über den Rhein wurde eine dieser Grenzen, wenn auch nur für wenige Kilometer, überwunden. Wenn man von diesem Umkreis von 50 km ausgeht, sollte damit nicht das Ende erreicht sein, aber es liegt u.a. noch ein anderes Staatsgebiet innerhalb dieses möglichen Einzugsbereiches. Welche Chancen und Risiken ergeben sich für die Stadtbahn des KVV, Regionen mit anderen ÖPNV-Systemen und Gesetzesvorgaben, bzw. anderem politischen Status zu erschließen? Könnte es zu einem Sieg des gemeinsamen deutschen und europäischen Denkens werden oder stellen das kleinbürgerliche Denken, eine unterschiedliche Technik, verschiedene Gesetze sowie insbes. die allgemeine finanzielle Situation unüberwindliche Hindernisse dar?

2. Die regionale Infrastruktur im Untersuchungsgebiet

2.1. Die Siedlungsverteilung

Das Untersuchungsgebiet befindet sich im Südwesten Deutschlands, im sog. Oberrheingraben. Es beinhaltet Teile des südlichen Rheinland-Pfalz, des nordwestlichen Baden-Württemberg sowie des nördlichen Elsaß (Département Bas-Rhin). Insges. wird das Gebiet im Westen und Osten durch Gebirge (Pfälzer Wald bzw. Schwarzwald), im Norden durch die Achse Landau-Germersheim-Bruchsal und im Süden im Bereich Haguenau-Baden-Baden abgegrenzt. Im Zentrum besteht es aus der Auenlandschaft des Rheins und nur leicht hügeligen Gebieten.

Abb.1: Das Untersuchungsgebiet



Quelle: PAMINA, 1996, S.9

Tab.2 & 3: Fläche, Bevölkerung und Bevölkerungsdichte der Untersuchungsregionen

Nordbaden (E.=Einwohner)

Kreise	Fläche (in km ²)	Bevölkerung	Prognose der Bevölkerungsentwicklung (in E./%) ¹	Dichte (E./km ²)
Stadt Karlsruhe	173	270.659	297.000/+9,73	1.565
Landkreis Karlsruhe	1.085	373.479	394.500/+5,63	344
Landkreis Rastatt	739	200.972	216.600/+7,77	272
Stadt Baden-Baden	140	51.085	keine Angabe	365
Mittlerer Oberrhein	2.138	896.195	961.000/+7,23	419

¹ Prognose für das Jahr 2000