

Ab durch die Mitte

Blogeinträge 2015 bis 2017 - Teil 2

Stefan Grahl

Inhaltsverzeichnis

- 25 Jahre Deutsche Einheit – auf Schienen und Straßen
- 25 Jahre Deutsche Einheit – Berlin ist die Werkstatt
- 25 Jahre Deutsche Einheit – Von Köln nach Berlin
- Ab durch die Mitte
- Alle Jahre wieder... Fahrplanwechsel
- Alle kommen ans Ziel
- Als die Bilder laufen lernten
- Dialog und Digitalisierung
- Die Zwölf ist eine besondere Zahl
- Ein besonderer Tag
- Fährt dieser Zug nach Kötzschenbroda?
- Mobilität und Verkehr - nur ein gängiges Begriffspaar?
- Muss nur noch kurz die Welt retten
- Verstehen Sie nur Bahnhof?
- Von der kleinen in die große Welt ... und zurück
- Wenn einen die Themen nicht mehr loslassen
- Wenn einer eine Reise tut
- Zurück in die Zukunft

Die 18 Blogbeiträge folgen in alphabetischer Reihenfolge ihrer Anfangsbuchstaben. Links in den Texten können sich seit der Erstveröffentlichung geändert haben. Geringe Differenzen der Textgrößen ergeben sich daraus, dass die unterschiedlich langen Blogbeiträge auf jeweils eine Seite angepasst wurden.

Impressum:

Dr.-Ing. Stefan Grahl
Senior Consultant Transportation
Rodung 10, 01139 Dresden
stefangrahl@t-online.de
<http://stefangrahl.info>

Teil 1 der Blogbeiträge 2015 bis 2017 mit dem Titel „**Fontane auf dem Fahrrad**“ kann auf meiner Webseite abgerufen bzw. online gelesen werden.

25 Jahre Deutsche Einheit – auf Schienen und Straßen

„Mir ist nicht bange, dass Deutschland nicht eins werde; unsere guten Chausseen und künftigen Eisenbahnen werden schon das ihrige tun.“ Spricht der fast achtzigjährige Johann Wolfgang von Goethe zu seinem Sekretär Eckermann am 23. Oktober 1828. Erlebt hat der Dichter die Eisenbahnpremiere in Deutschland nicht mehr. Sie fuhr 1835, drei Jahre nach seinem Tod, erstmals von Nürnberg nach Fürth. Doch seine Worte klingen prophetisch und bestätigten sich ab 1990 aufs Neue.

Zunächst jedoch startet im Mai 1991 der ICE von Hamburg nach München und fährt über die Hochgeschwindigkeitsstrecke Hannover - Würzburg am Osten des Landes vorbei. Als die Strecke geplant wurde, war Deutschland geteilt. Offensichtlich hatte auch im Westen keiner geglaubt, dass sich daran schnell etwas ändern könnte. Im gleichen Jahr 1991 beschloss die Bundesregierung die „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“, um leistungsfähige Verkehrswege zwischen Ost und West herzustellen. Das war zugleich der Weg, die großenteils marode Verkehrsinfrastruktur der DDR zu erneuern. Neun Schienen-, sieben Straßenprojekte und ein Wasserstraßenprojekt wurden auf den Weg gebracht und sind zu über 80 Prozent fertiggestellt (Quelle: BMVI). Das steht ohne Zweifel auf der Haben-Seite von 25 Jahren Deutsche Einheit.

Der „geteilte Himmel“ über Berlin ist (Literatur-)Geschichte. Symbolträchtig wurde im Mai 2002 der unterbrochene S-Bahn-Ring wieder geschlossen. Die Freude währte indes nicht lange. Aus dem zuverlässigsten Verkehrsmittel der Stadt wurde in den folgenden Jahren das unberechenbarste, und das wird nur übertroffen vom Bau des neuen Hauptstadtflughafens... Dafür lässt sich auf dem Mauerradweg entlang der ehemaligen Grenze viel Interessantes entdecken.

1998 wurde die Schnellstrecke von Hannover nach Berlin eröffnet, deren Planung schon in den achtziger Jahren zwischen der DDR und der BRD vereinbart worden war. Jetzt konnte man mit dem ICE-Sprinter in dreieinhalb Stunden vom Bahnhof Zoo nach Frankfurt am Main fahren. Acht Jahre später ging mit einer phantastischen Lasershow der neue Hauptbahnhof in Betrieb.

Wenn im nächsten Jahr die Schnellstrecke über Erfurt nach Nürnberg fertiggestellt sein wird, dann gibt das zusammen mit der bereits ausgebauten Trasse nach Hamburg eine weitere schnelle Nord-Süd-Verbindung der Bahn, im Osten des Landes. Fünfundzwanzig Jahre nach der ICE-Premiere.

Doch in die Provinz gelangt man immer noch am besten (und oft auch billiger) mit dem Auto. Das deutsche Fernstraßennetz ist gut ausgebaut, hat jedoch einen im Wortsinne kapitalen Mangel: seine Erhaltung wurde lange Zeit vernachlässigt. Und die neuen Straßen im Osten kommen in die Jahre...

Das Zusammenwachsen der deutschen Verkehrsinfrastruktur ist weitestgehend gelungen. 25 Jahre sind für Planung und Realisierung von großen Projekten kein langer Zeitraum. Doch traurig stimmt etwas anderes: die Kappung von Eisenbahnverbindungen zu den europäischen Nachbarn. Von Berlin aus gelangt man nicht mehr direkt über Prag nach Wien, von Frankfurt aus nicht mehr über Dresden und Breslau nach Warschau, von München aus nicht mehr nach Rom. Nachtzüge wurden gestrichen. Die Deutsche Bahn hat sich aus dem europäischen Gemeinschaftsprojekt Thalys zurückgezogen. Das alles hat viele Ursachen. Doch manchmal beschleicht einen das unguete Gefühl, die schlechter gewordenen Verkehrsverbindungen sind ein Zeichen dafür, dass etwas nicht stimmt beim Miteinander im Hause Europa. Freuen wir uns deshalb über die Schweiz, die Alpentunnel baut, und über die Dänen, die sich an den Fehmarnbelt-Tunnel wagen.

Um noch einmal auf den alten Goethe zurückzukommen. Meine Mutter hatte den eingangs zitierten Text (in voller Länge) auf Maschine geschrieben und an die Innenwand ihres Schreibschanks geheftet. Das war in den sechziger Jahren in Dresden...

25 Jahre Deutsche Einheit – Berlin ist die Werkstatt

„Berlin ist die Werkstatt der deutschen Einheit“. Dieser Satz wurde häufig gebraucht, vor allem in den 90er Jahren. Ich hörte ihn zum ersten Mal vom damaligen Regierenden Bürgermeister Eberhard Diepgen. Sozusagen vom Werkstattmeister. War es auch eine Meisterwerkstatt mit hoher Qualität?

Am 3. Oktober 1990 trat die DDR der BRD bei nach Artikel 23 des Grundgesetzes. Die deutsche Teilung war politisch überwunden worden. Kurz zuvor, am 1. Juli 1990, startete die Wirtschafts-, Währungs- und Sozialunion zwischen den bis dato zwei deutschen Staaten. Aus Ost- und Westberlin wurde wieder ein Berlin. „Eine Stadt wie keine andere“ hat sie Bernd Engelmann titulierte.

Ich habe in der Werkstatt gearbeitet. Seit 1985 war ich Fachdirektor für Elektrotechnische Anlagen in der Ostberliner-Bezirksdirektion für Straßenwesen. Mehr als zweihundert Mitarbeiter planten und errichteten Lichtsignalanlagen zur Verkehrsregelung und die elektrische Straßenbeleuchtung, vom Kabeltiefbau bis zur elektronischen Steuerung. Einen großen Umfang nahm die Instandhaltung der Anlagen ein. Kein leichtes Unterfangen in Anbetracht der bekannten Engpasssituation bei vielen Ausrüstungsteilen. Dann wurde auch das Personal knapp. Die Ausreisewelle hinterließ Lücken.

Im Herbst und Winter 1989/90 geriet die Bezirksdirektion zunehmend in eine desolante Situation. Deshalb wollten wir den Fachbereich Elektrotechnische Anlagen dort herauslösen und als selbständigen Betrieb weiterführen. Ich entwickelte ein Unternehmenskonzept und verfolgte es zielstrebig mit einigen engagierten Kollegen. Dabei musste die immer ungeduldiger werdende Belegschaft eingebunden werden. Bei alledem änderten sich fast täglich die Umstände. Die staatliche Treuhandanstalt nahm ihre Arbeit auf und die Betriebe wurden in Kapitalgesellschaften umgewandelt. Zehn Tage vor Beginn der Wirtschafts- und Währungsunion gründeten wir die Berliner Licht- und Signaltechnik GmbH (BLS) und ich wurde ihr Geschäftsführer. Wir arbeiteten ohne Unterbrechung weiter.

In der künftigen Werkstatt für die deutsche Einheit rang man bereits vordem um Personal und Kunden. Schon kurz nach Öffnung der Grenze im November 1989 gab es erste Kontakte mit unseren „Pendants“ in West-Berlin. Das war normal, denn die Arbeit spielte sich im öffentlichen Straßenraum ab. Hier wie „drüben“ standen Ampeln und Laternen. Wenn nun der östliche Teil dem westlichen beitreten sollte, und zudem von diesem die Währung kam, dann war für eine Reihe von Leuten klar, wer auf Berlins Straßen künftig das Sagen haben würde. Nicht nur einmal wurde ich gefragt, ob denn unsere Vorbereitungen für die Betriebsgründung noch nötig seien... Dass sie dennoch stattfand und wirtschaftlich ein Erfolg wurde, haben wir einigen Verantwortlichen in Ost und West mit zu verdanken. Herbert Liman, der damalige Abteilungsleiter Verkehrswegebau beim Berliner Senat zählte zu den fairen und verlässlichen Partnern, ebenso Herr Dr. Beyer vom Energieversorger BEWAG. Andere warfen uns Knüppel zwischen die Beine. Wir stolperten, fielen aber nicht hin.

Arbeit gab es viel in der Werkstatt der deutschen Einheit. Getrennte Straßen wurden verbunden und mit Licht erhellt. Die Verkehrsströme zwischen Ost nach West nahmen erheblich zu. Verkehrslenkung in alle Bezirke und ins Brandenburger Umland war erforderlich. Der durch die Mauer bedingte West-Berliner „Inselbetrieb“ im Straßenverkehr hörte auf und ein modernes Verkehrsmanagement trat Schritt für Schritt an seine Stelle.

Anfänglich gab es noch eine lokale „Arbeitsteilung“ zwischen Ost- und Westberliner Unternehmen. Doch Mitte der neunziger Jahre war dann Wettbewerb unumgänglich geworden. Das mussten nicht nur wir ehemaligen Ostberliner lernen... Der Sonderfall Westberlin hatte sich in vielen Köpfen festgesetzt. Mentaler Wandel und Zusammenwachsen der Stadt waren das, was in der Werkstatt der deutschen Einheit geleistet werden musste. Ob Meisterleistung oder nicht, es hat uns zusammengebracht. Ich bin sehr dankbar dafür, diese Zeit in dieser Stadt erlebt zu haben.

Die Berliner Licht- und Signaltechnik GmbH wurde Ende 1991 von der Treuhandanstalt an ein ähnlich geartetes Unternehmen aus Frankfurt am Main verkauft. Berlin war interessant geworden.

25 Jahre Deutsche Einheit – Von Köln nach Berlin

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen als gesamtdeutsche Institution

Die deutsche Einheit war gerade eine Woche alt als der „Deutsche Straßen- und Verkehrskongress 1990“ in Nürnberg begann. Es war die turnusmäßig aller zwei Jahre stattfindende Veranstaltung der westdeutschen Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), die ihren Sitz in Köln hat. Erstmals begrüßt wurden Fachleute aus den neuen Bundesländern. Viele von ihnen gehörten der ostdeutschen „Kammer der Technik“(KdT) an, einer vergleichbaren Fachorganisation in der DDR. Dem Charakter der staatlichen Vereinigung entsprechend, dem Beitritt der DDR zur BRD, sagte der damalige FGSV-Präsident „... dass die einzelnen Arbeitsausschüsse der Fachsektion (*Straßenverkehrsanlagen in der KdT*) in geordneter Weise in die Arbeitsgremien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen überführt werden“, und „... wir sind sicher, dass die gemeinsame Arbeit bald zur Normalität werden wird“. Er meinte die FGSV als gesamtdeutsche Institution.^[1]

Ganz so schnell und so einfach ist das nicht gegangen. Es waren zunächst nur Einzelpersonen, die aufgrund ihrer Kenntnisse, Erfahrungen und Positionen in die FGSV-Gremien aufgenommen wurden. Zwei Jahre später auf dem Kongress in Hamburg merkte der Präsident deshalb an: „Wir standen erst am Anfang des Zusammenwachsens und mussten uns fachlich und menschlich noch zusammenfinden“. ^[2]

An der Kongressvorbereitung war auch die neu gegründete Geschäftsstelle der FGSV in Berlin beteiligt. Deren Leiter ist es gewesen, der mich fragte, ob ich nicht FGSV-Mitglied werden wolle. Ich stimmte zu unter einer Bedingung: aktive Mitarbeit in einem Arbeitsgremium. Er kümmerte sich und das mit Erfolg.

Seit 1993 bin ich im Arbeitsausschuss „Verkehrsbeeinflussung außerorts“ tätig. Ein Jahr später kam ich zum Arbeitsausschuss „Verkehrsbeeinflussung innerorts“. Ich ging mit großer Ehrfurcht zu den ersten FGSV-Sitzungen. Als Geschäftsführer der Berliner Licht- und Signaltechnik GmbH war ich es zwar gewohnt, meine Arbeit zu vertreten, aber der stark fachlich geprägte Umgang mit hochrangigen Professoren und Behördenvertretern war Neuland für mich. Anfänglich fühlte ich mich als Exot aus dem Osten. Aber nicht allzu lange. Die Mitarbeit in den Ausschüssen und Arbeitskreisen, von denen ich zwei geleitet habe, half und hilft mir in der beruflichen Tätigkeit. Aus manchen der sehr zahlreichen persönlichen Kontakte sind kollegiale und auch freundschaftliche Verbindungen geworden, bei den Ost und West schon bald keine Rolle mehr spielten.

Die FGSV ist nun schon lange eine gesamtdeutsche Institution geworden. Den Alltag bestimmen Themen, die in Köln und Berlin, Hamburg und Dresden gleichermaßen anstehen. Oft sind es nicht nur nationale Probleme, an deren Lösung mitgearbeitet wird, sondern europäische und weltweite.

Die FGSV-Geschäftsstelle in Köln hat mich einige Male bei Aktivitäten zum internationalen Wissenstransfer unterstützt, z. B. in Ungarn und Rumänien. Noch intensiver ist der Austausch unter dem „D A CH“ mit Österreich und der Schweiz. Es waren auch Kontakte über die Mitarbeit in FGSV-Gremien, die mich später in die „Schweizer Vereinigung der Straßen- und Verkehrsfachleute“ (VSS) führten.

25 Jahre deutsche Einheit ist die Zeitdauer einer Generation. Nun kommen junge Leute in die FGSV, deren Ausbildung und Berufswelt sich nicht mehr nach Deutschland Ost oder West unterscheiden. Wichtig ist, dass sie kommen und mitmachen wollen. Und sie sollten frühzeitig die Chance erhalten, Verantwortung in FGSV-Gremien zu übernehmen.

Von Köln nach Berlin: die FGSV hat ihren Hauptsitz in Köln behalten. „Und das ist gut so“ sagt der Berliner...

^[1] Auszug aus der Eröffnungsrede, nachzulesen im Tagungsband, Kirschbaum Verlag Bonn, ISBN 3781212742

^[2] Auszug aus der Eröffnungsrede, nachzulesen im Tagungsband, Kirschbaum Verlag Bonn, ISBN 3781213269

Ab durch die Mitte



Eine (nicht) alltägliche Bahnreise durch die Mitte Deutschlands

Dresden und Köln liegen nahezu auf dem gleichen Breitengrad. Kassel etwas nördlicher und Frankfurt ein Grad mehr gen Süden. Alle gemeinsam kann man als die geografische Mitte Deutschlands ansehen. In der vergangenen Woche bin ich mal wieder dort gewesen.

Die Anlässe für die Reise waren normaler beruflicher Alltag: die reguläre Herbst-Sitzung eines Arbeitsausschusses der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen in Kassel und das Fachkolloquium zur Einführung des Handbuchs zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen in Köln. Von den Entfernungen und der Reisezeit her lag Frankfurt am Main günstig als Übernachtungsort zwischen den beiden Veranstaltungen in der Mitte Deutschlands. Und

in meinem „Stammhotel“ am Bahnhof gab es noch freie Zimmer. Und so war ich mittendrin in den deutschen Aufregungen dieser Tage.

Doch zunächst reiste ich mit dem ICE von Dresden direkt (!) nach Kassel. In Leipzig fuhr der Zug durch den neuen City-Tunnel und hielt unter dem Hauptbahnhof. Im Saale-Tal leuchtete buntes Herbstlaub in der Nachmittagssonne. Nahe Melsungen unterquerten wir im Tal der Fulda die ICE-Hochgeschwindigkeitstrasse. Oben und unten ein ICE. Kleine Beobachtungen eines Eisenbahn-Fans.

In Frankfurt fand in diesem Jahr die zentrale Feier zum Tag der Deutschen Einheit statt. Ein besonderes Jubiläum, 25 Jahre seit der Wiedervereinigung. Entlang des Mains und rund um Paulskirche und Römer wurde ein Bürgerfest gefeiert. Vor einigen Wochen hatte man dafür noch geworben mit dem Slogan „Kommt alle her“. Die Plakate waren weniger geworden... aber rund um den Hauptbahnhof viel mehr Leute.



Am Vorabend des Festes spazierte ich am Main entlang.

Furchteinflößend laut dröhnte Musik aus den Lautsprecherboxen auf der Untermainbrücke, wo auf einem Riesenschild immer wieder die bekannten Filmszenen von Mauerfall und Vereinigungszeremonie am Reichstag abliefen. Beidseits des Flusses wurden die Buden für die (Bundes-)Ländermeile aufgebaut. Manche waren schon fertig. Die von Sachsen zum Beispiel. Dort hatte eine Feier begonnen, nur für geladene Gäste. Damit kein anderer das Festzelt betrat, verkündete ein großes Schild „Geschlossene Gesellschaft – Freistaat Sachsen“. Ein Schelm, wer Böses dabei denkt...

Von all dem Gewusel ließen sich Jogger und Radfahrer nicht abhalten, ihre gewohnte Uferstrecke zu nutzen. Das war dann doch etwas chaotisch und die überwiegend betagten Reisenden eines Flusskreuzfahrtschiffes hatten Mühe unbeschadet an Bord und zum Dinner zu gelangen.

Es soll ein schönes und fröhliches Fest geworden sein. An warmen sonnigen Herbsttagen. Da hatte ich schon die Rückreise angetreten. Nicht jedoch, ohne vorher in der kleinen Weinstube hinter dem Römer an mein persönliches Jubiläum zu denken. Fünfundzwanzig Jahre zuvor war ich genau dort mit meiner Frau aus der U-Bahn gestiegen und erstmals durch Frankfurt gelaufen. Die Stadt, in der ich geboren wurde.

Am Abend des Feiertages gingen wir zum Weinfest nach Radebeul ins Schloss Hoflößnitz. Ein buntes Treiben, Kommen und Gehen, keine geschlossene Gesellschaft.

Nachtrag: Das FGSV-Kolloquium zum neuen [Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen](#) war eine sehr informative Veranstaltung. Nach sechs Stunden und acht Vorträgen brauchte ich etwas Bewegung. Ich ging zum Rheinufer unterhalb des Doms. Wie immer faszinierten mich die vielen Schiffe auf dem Strom und die Züge auf der Hohenzollernbrücke. An Leuten mangelte es auch nicht, Freitagnachmittag und Ferienbeginn in NRW...

Alle Jahre wieder... Fahrplanwechsel

Alle Jahre wieder findet im Dezember bei den Eisenbahnen der Fahrplanwechsel statt. Vieles bleibt, Neues kommt und einiges geht verloren.

Am kommenden Sonntag ist es soweit: die vorweihnachtliche Bescherung des Fahrplans 2015/16. Für regelmäßig Reisende stellt sich wie in jedem Jahr die Frage: ändert sich etwas? Manchmal sind es nur Minuten, die Züge eher oder später abfahren. Man sollte sich vorher informieren. Denn: Zug verpasst ärgert. Neben den kleinen Veränderungen gibt es auch größere.

Am Berliner Ostkreuz geht der Regionalbahnsteig auf dem Ring in Betrieb

Die Fahrtzielanzeiger sind schon aktiv und verkünden, dass ab 13.12.2015 auf diesem Bahnsteig Züge verkehren. Das soll sicher die Bauarbeiter daran erinnern, mit den Arbeiten bis dahin fertig zu werden, denn Reisenden ist der Zugang noch versperrt.

Stündlich werden Regionalzüge nach Eberwalde, Senftenberg, Templin und Werneuchen abfahren und damit schnellere Verbindungen vom Speckgürtel in die Hauptstadt ermöglichen. Noch ist das Ostkreuz eine riesige Baustelle, doch Berlins größter Umsteigepunkt nimmt Gestalt an. Wie er einmal aussah, zeigt das Foto.

Von Meißen nach Döbeln fährt kein Zug mehr

Bereits im November 2013 entschied der Verkehrsverbund Oberelbe (VVO), aus wirtschaftlichen Gründen den Zugverkehr zwischen Meißen und Nossen ab Dezember 2015 einzustellen und durch Busse zu ersetzen. Mit durchschnittlich 13 Fahrgästen pro Zug habe der Abschnitt zu den besonders schwach nachgefragten gezählt. Im März 2014 beschloss auch der Verkehrsverbund Mittelsachsen, ab Dezember 2015 keine Züge mehr zwischen Döbeln und Nossen zu bestellen. Zuletzt hätten 200 bis 300 Fahrgäste pro Tag die Züge genutzt.

Seit 1868 fuhr die Eisenbahn auf der Strecke zwischen Borsdorf bei Leipzig und Meißen. Sie wurde gebaut, um die sich rasch entwickelnde Industrieregion an der Freiburger Mulde an das Eisenbahnnetz anzuschließen. Heute gibt es den touristischen Mulde-Fernradweg mit Burgruinen und romantischem Flusstal. Zwischen Nossen und Döbeln ist der Radweg ab Sonntag nicht mehr bahnseitig angebunden. Dabei ist die Erreichbarkeit und eine etappenweise Fahrt per Eisenbahn wichtig für die Akzeptanz durch Radfahrer. Ob man daran gedacht hat?

Schneller von Halle/ Leipzig nach Erfurt

Ebenfalls mit dem Fahrplanwechsel wird der regelmäßige Zugbetrieb auf der Neubau-Schnellstrecke zwischen Halle/Leipzig und Erfurt aufgenommen. In zwei Jahren soll mit der Eröffnung des Abschnitts Erfurt – Nürnberg das „Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8“ fertiggestellt sein, die Eisenbahnschnellverbindung Berlin – München.

Zunächst bedeutet die schnellere Fahrt zwischen Leipzig und Erfurt, dass die unsäglich lange Reisezeit von Dresden nach Frankfurt am Main sich um eine Stunde verkürzt. Fünfundeneinviertelstunde mit Halten in nahezu jeder mittelgroßen Stadt waren strapaziös, zumal der ICE in Frankfurt nur am Südbahnhof hielt. Irgendwann merkten die Verantwortlichen, dass sie den Reisenden einiges zumuten und haben in den Fahrplanflyern um Verständnis gebeten.

Das tun sie auch für die Strecke von Berlin nach Dresden. Hier verkürzt sich mit dem Fahrplanwechsel die Fahrzeit um wenige Minuten. Irgendwann werden es vielleicht nur noch anderthalb Stunden sein, die man von Sachsens Glanz zu Preußens Gloria auf der Schiene unterwegs ist.

Bis dahin bleibt mir genügend Zeit, aus dem Zug zu schauen und zu überlegen, auf welchen Radwegen ich diese Strecke zurücklegen könnte. Hatte ich mir doch nach der ersten Tour 2014 vorgenommen: alle Jahre wieder... nicht den Fahrplan, jedoch die Route zu wechseln.

Alle kommen ans Ziel



Alle kommen ans Ziel. Mit diesem Slogan hat die Hamburger Wirtschafts- und Verkehrsbehörde das Mobilitätskonzept für die Olympischen Sommerspiele 2024 vorgestellt. Der Hürdenlauf ist die erste Disziplin: am 29. November 2015 entscheiden die Hamburger, ob sie die Bewerbung wollen. 2017 fällt das IOC seine Entscheidung.

Am vergangenen Dienstag hat die Hamburger Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation mit dem Slogan „Alle kommen ans Ziel“ ihr Mobilitätskonzept für die Olympischen und Paralympischen Spiele 2024 in der Hafenstadt an der Elbe präsentiert. Man nimmt sich viel vor:

- Die Spiele finden im Herzen der Stadt, am Wasser und am Hafen statt, sollen Spiele der kurzen Wege sein, bei denen alle sicher und barrierefrei ans Ziel kommen.
- Umweltfreundliche Verkehrsmittel wie Busse, Bahnen, Rad- und Fußverkehr haben Vorrang.
- Die Spiele wirken als Katalysator für eine nachhaltig orientierte Mobilität in Hamburg.
- Der neue Stadtteil OlympiaCity wird Vorbild für eine klimafreundliche und verkehrssparsame Mobilität.

Alle kommen ans Ziel meint die Sportler und Besucher, 4 Mio. Gäste, vor allem aber die Bevölkerung und die Wirtschaft. Die Olympiade in London 2012 hat gezeigt, dass das Alltagsleben einer Metropole durch die Spiele nicht erheblich eingeschränkt werden, es keinen Ausnahmezustand par excellence geben muss. Diesen Anspruch stellt sich Hamburg auch. Zumal die Stadt und der Hafen ein Räderwerk sind, das Tag und Nacht läuft. Doch es gibt viel zu tun.

Kommt man heute, um nur ein Beispiel zu nennen, am Hauptbahnhof an, ist es schwer vorstellbar, wie dort ohne erhebliche Veränderungen große Menschenmengen zügig und gefahrlos bewältigt werden können. Die aktuelle Situation der im Bahnhof „gestrandeten“ Flüchtlinge, die nach Skandinavien weiter wollen, scheint demgegenüber nur ein kleines Problem.

Die Elbe fließt durch Hamburg und hat schon viel gesehen. Zwischen 1850 und 1939 war Hamburg das „Tor zur Welt“ für über fünf Millionen europäische Auswanderer. 1901 eröffnete die HAPAG auf der Elbinsel Veddel fünfzehn neue Auswandererhallen, deren Anzahl in den Folgejahren verdoppelt werden musste. 1913 wurde die Höchstmarke von über 170 000 Emigranten erreicht. Hamburg war Deutschlands größter Auswanderungshafen geworden. Heute zeigt das Museum "BallinStadt" in drei rekonstruierten Hallen, wie Hamburg an der Elbe Ankunft, Aufenthalt und Weiterfahrt der Emigranten organisiert und effektiv bewältigt hat. Sicher kein geläufiges Argument für Olympia, aber doch ein Beispiel für die gute Lösung großer Aufgaben.

Den Hafen in vielen Facetten gesehen, gezeichnet und gemalt hat ein Künstler, der sich Hamburg sehr verbunden fühlte, Emil Nolde. In der Kunsthalle ist seit September (und bis Februar 2016) die Ausstellung "Nolde in Hamburg" zu sehen.

Die nächste Transatlantik-Passage der „Queen Mary 2“ von Hamburg nach New York startet am 17. Mai 2016. Ab 2.390 Euro ist man schon dabei. Und im Gegensatz zu den meist armen Auswanderern von 1901 im Zwischendeck der Überseeschiffe lässt sich wohl sagen: Alle kommen ans Ziel.

Als die Bilder laufen lernten

oder: die alltäglichen Schwierigkeiten beim Schreiben von Forschungsberichten

Als die Bilder laufen lernten ist eine Metapher für die ersten Stummfilme. Personen, die bislang nur statisch auf Fotografien abgebildet waren, begannen sich vor den Augen der Betrachter zu bewegen.

Dass Bilder laufen können, zeigt sich auch an ganz anderer Stelle. Zum Beispiel im Word-Programm von Microsoft Office. Dort gibt es die Funktion „Einfügen von Bildern“. Fügt man Grafiken an den vorgesehenen Stellen in den Text ein, dann ist nicht sicher, dass es in der gewollten Weise geschieht. Meistens taucht irgendwo ein Rahmen auf und beim zweiten Hinsehen entdeckt man den Button für die Bearbeitung. Jetzt gibt es verschiedene Möglichkeiten, die Bilder tatsächlich sichtbar zu machen. Es ist ein bisschen wie „Trial and Error“. Um zu erfahren, wie es am besten geht, klicke ich auf das Hilfe-Signet. Mit ein bisschen Glück finde ich den Suchbegriff, der zur Anleitung führt. Im konkreten Fall der Frage nach dem Einfügen von Grafiken schickt mich das Programm zu einem User-Forum von Word 2010. Dumm ist nur, ich nutze Word 2013...

Mittlerweile hat das Bild laufen gelernt und ist an eine andere Stelle im Text gewandert. Dort bleibt nichts mehr wie es sein soll, auch die anderen Grafiken wechseln ihre Position. Da hilft nur, ganz schnell die Datei ohne Speichern zu schließen, um wenigstens den bereits bearbeiteten Text zu retten. Und den Vorgang zu wiederholen. Hat man dann das Bild an der vorgesehenen Stelle platziert, und natürlich die Datei sogleich gespeichert, kommt die nächste Hürde: das Einfügen der Beschriftung. Es geht zunächst ganz einfach. Aber die automatische Nummerierung des Bildes stimmt oft nicht. Mal ist die Zahl zu hoch, mal zu niedrig. Was nun? Ich überprüfe Position und Größe der Bilder, die Festlegungen zur Einbindung, alles scheint richtig zu sein. Dann lösche ich die schon vorhandenen Bildtitel auf der Seite und fange nochmals an. Siehe da es klappt. Vielleicht liegt das Problem darin begründet, dass der Text zweispaltig geschrieben werden muss. Es gibt noch ein weiteres Hilfsmittel: am Ende des Dokuments ein Abbildungsverzeichnis einzufügen. Dann sieht man, ob die Reihenfolge und Beschriftung der Bilder vollständig sind. Mit den Links aus diesem Verzeichnis lassen sich auch „verschwundene“ Grafiken und Titel wiederfinden. Denn wie gesagt, die Bilder haben laufen gelernt, und wenn sie clever sind, können sie sich sogar verstecken.

Kann sich der Mann keine versierte Unterstützung für das Schreiben des Berichts leisten, werden Sie jetzt fragen. Sicher, mein „learning by doing“ kostet oftmals viel Zeit, und es gibt Fachkräfte, die besser als ich mit Word umgehen können. Doch die Zeiten, in denen eine Sekretärin die Fleißarbeit macht, sind für mich schon lange vorbei. Nicht aus Kostengründen, das lässt sich einkalkulieren, sondern einfach aus der Tatsache heraus, dass das Schreiben eines Forschungsberichts zugleich inhaltliche Arbeit und formale Gestaltung sind. Ob man das bei Microsoft auch so sieht?

Übrigens, der aktuelle Forschungsbericht, bei dem die Bilder wieder laufen lernten, hat statische (!) Verkehrszeichen zum Gegenstand. Neue Lokalisierungstafeln auf den Autobahnen im Raum Hamburg sollen Verkehrsteilnehmern helfen, Meldungen über Unfälle, Pannen usw. mit genaueren Ortsangaben zu versehen. Damit die Einsatzkräfte schneller an die richtige Stelle kommen.

Vor der Veröffentlichung des Berichts können Sie sich darüber auf der [offiziellen Website von Hamburg](#) Website informieren.

Dialog und Digitalisierung - Neues aus der Werkstatt

Das Jahr 2016 ist drei Wochen alt. Eine dicke Schneedecke hat die Stadt eingehüllt und wird nachts vom ersten Vollmond des Jahres beschienen. Doch von Winterruhe keine Spur. Ein Werkstattbericht.



Vor über zwei Jahren habe ich ein Forschungsprojekt zu [Zielkonflikten im \(dynamischen\) Verkehrsmanagement](#) abgeschlossen. Leider ist der Schlussbericht noch nicht veröffentlicht worden. Nun begegnet mir das Thema erneut bei der Untersuchung von Wechselwirkungen zwischen öffentlichem, Rad- und Fußgängerverkehr.

In Deutschland gehören die drei genannten Verkehrsarten zum so genannten Umweltverbund, in der Schweiz unterteilt man den öffentlichen und Langsamverkehr. Wobei die Reise mit dem Velo schneller sein kann als mit dem Tram, wie ich über meine Basler Erfahrung schon mal geschrieben habe.

Es sind die „Guten“ bei den Verkehrsteilnehmern und doch können sie sich gegenseitig im Wege stehen resp. fahren. Offenkundig wird das, wenn öffentliche Verkehrsmittel an „Ampeln“ absoluten Vorrang genießen. Erreichen Fußgänger an Lichtsignalanlagen die Haltestellen und damit Tram oder Bus nicht mehr (Anschlüsse sind „futsch“, sagt man in Dresden) oder können Radfahrer Kreuzungen nicht in einem Zuge befahren, so tritt ein

Zielkonflikt auf. Zwischen denen, die drin sitzen, und denen draußen. Das ist ein Beispiel, ein weiteres wären die gegenseitigen Bedrängnisse von Radfahrern und Fußgängern auf gemeinsam genutzten Wegen.

Für die Planung von Verkehrsanlagen gibt es umfangreiche Regelwerke, in denen geschrieben steht, wie der Verkehr optimal laufen kann. Auf mögliche Interessen-/Zielkonflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern wird hingewiesen, doch es braucht einen umfänglicheren multimodalen und interdisziplinären Ansatz. Im eingangs erwähnten Forschungsprojekt wurde eine Methode für die (partielle) Lösung von Problemen entwickelt. Und die erfordert neben dem unverzichtbaren technischen Sachverstand vor allem eine gute Kommunikation, sprich Dialog.

Kommunikation ist auch ein Kernelement für die „Smart City Challenge“, vor der die US-amerikanischen Städte stehen. Das [U.S. Department of Transportation \(USDOT\)](#) hat einen Wettbewerb gestartet, um Pilotprojekte in mittelgroßen Städten (gemeint sind solche mit mehr als 500.000 aber weniger als 1 Mio. Einwohnern!) zu lancieren. Es geht um die Digitalisierung der Städte.

Das Thema ist auch hierzulande präsent. Gerade bereitet das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung einen Dialog darüber vor, wie die Digitalisierung auf Städte und Stadtgesellschaften wirken wird, welche Chancen und Risiken damit verbunden sind. Bereits 2014 hat der [Senat von Hamburg](#) ein Memorandum of Understanding zur Smart City – Initiative vorgestellt. Manches erinnert mich bei Smart Cities allerdings an den Roman ["Circle"](#) von Dave Eggers (Quelle: Wikipedia.org.). Alles und jede(r) sind über das Netz miteinander verbunden.

Bei dieser Gelegenheit komme ich zurück auf eine Kehrseite der stetig voranschreitenden Vernetzung von Verkehrsteilnehmern, Verkehrsdienstleistern und Verkehrsinfrastruktur. Die ist heute schon - im Wortsinne - leidvoll zu erleben.

So hatte ich in dem Ende 2015 abgeschlossenen Forschungsprojekt „Modellversuch für ein effizientes Störfallmanagement auf Bundesautobahnen“ (in Hamburg) auch Polizeinotrufe (110) auszuwerten. Diese kamen fast ausschließlich über Mobiltelefone. Es waren nicht wenige Anrufer dabei, die sich nur mit Hilfe des Navis orientierten und plötzlich, als sie eine Panne oder einen Unfall hatten, nicht wussten, wo sie eigentlich waren. Der Dialog mit der Einsatzzentrale gestaltete sich schwierig. Da kann (über)lebensnotwendige Zeit verstreichen, ehe die Hilfe am richtigen Ort eintrifft.

Smarte Cities brauchen Rückfallebenen, technisch und mental. Zugespitzt formuliert: so wie neue (Kommunikations-) Technologien den Alltag verbessern können, so gefährlich kann es werden, wenn sie - aus welchen Gründen auch immer - nicht funktionieren. Es braucht Redundanzen bei der Technik, vor allem aber im Kopf. Man sollte die einfachen Dinge nicht verlernen.

Smart City Challenge bedeutet auch, die großen Gruppen der Älteren, Behinderten und sozial Benachteiligten nicht außer Acht zu lassen. Aus diesem Grund haben das USDOT und andere Organisationen die [„Accessible Transportation Technologies Research Initiative“](#) gestartet. Sie soll mithelfen, dass alle Bürger des Landes neue Technologien nutzen und sicher mobil sein können. Auf diesem Weg wird es Zielkonflikte geben, die es zu lösen gilt. Ein sprödes, aber spannendes Thema.

Ach so: Ich bin dann mal weg... Schnee schieben und Streuen vor dem Haus.

Die Zwölf ist eine besondere Zahl



Fotomontage: Stefan Grahl (in einem SBB-Wettbewerb)

Vor zwölf Jahren begann mein berufliches Engagement in der Schweiz. Sich daran zu erinnern hat auch etwas mit der Faszination der Zahl Zwölf zu tun.

Warum Zwölf eine besondere Zahl ist

Ein Sonnenjahr beinhaltet 12 Mondzyklen, was zur Einteilung des Jahres in zwölf Monate führte. Der Tag ist in zweimal zwölf Stunden eingeteilt. Es gibt zwölf Tierkreiszeichen. Jesus versammelte zwölf Jünger um sich. Sie werden symbolisch mit den zwölf Stämmen Israels in Verbindung gebracht. In England und den USA entscheidet bei Strafprozessen eine Jury von 12 Geschworenen über Schuld oder Unschuld des Angeklagten. Die Aufzählung ließe sich fortsetzen...

Meine zwölf Jahre beruflichen Engagements in der Schweiz sind historisch unbedeutend, dennoch ist in diesen Jahren viel geschehen.

Am 1. Dezember 2003 traf ich in Zürich den damaligen Präsidenten der Fachkommission Verkehrstechnik im Schweizerischen Verband der Straßen- und Verkehrsfachleute VSS. Daraus ergab sich in der Folge eine sehr fruchtbare Zusammenarbeit. Einen Tag später nahm ich im Kursaal Bern als Gast an der 3. Fachtagung „Verkehrstelematik“ teil. Herr Dr. Dieterle hatte seinen ersten Auftritt vor dem VSS als neuer ASTRA-Direktor. Und ich entdeckte einige bekannte Gesichter. Das war kein Zufall, denn seit 1994 gab es schon mehrere Kontakte mit Fachkollegen. Von der Terrasse des Kursaals aus sah man die weißen Gipfel der Alpen. Ganz so hoch ging es dann mit meiner Arbeit nicht hinaus. Höhen und Tiefen, und vor allem die Mühen der Ebenen charakterisieren die zwölf Jahre. Die Ergebnisse lohnten den Aufwand. Die [Referenzliste](#) informiert über die zahlreichen Projekte.

In der Schweiz war es nicht langweilig

Am 12.12.2004 fand der bis dato größte Fahrplanwechsel bei der Bundesbahn und die Eröffnung der Neubaustrecke Mattstetten – Rothrist statt. Alles funktionierte reibungslos. Doch am 22. Juni 2005 blieben landesweit (fast) alle Züge stehen. Ein Stromausfall im Tessin war der Anfang des Desasters. Zum Glück gab es den Postautobus... Im Mai 2006 feierte man dessen einhundertjähriges Bestehen. Kurz darauf, im Juni 2006, wurde der Lötschberg-Basistunnel eröffnet. Bald wird ihm der neue Gotthardtunnel folgen.

Am 1. Januar 2008 gab es eine Zäsur bei den Nationalstraßen. Aufgrund der Neugestaltung des Finanzausgleichs zwischen Bund und Kantonen (NFA) wurden Planung, Bau, Betrieb und Unterhalt auf das Bundesamt für Straßen ASTRA übertragen. Das betraf dann auch Projekte des Verkehrsmanagements, in denen ich mitarbeiten durfte.

Musste ich mich in den ersten Jahren noch online anmelden, wenn ich in die Schweiz reiste, bekam ich 2007 einen Grenzgänger ausweis. Die Personenfreizügigkeit im Rahmen der Bilateralen Verträge mit den EU-Staaten war erweitert worden und galt auch für mich als Berliner. Schließlich fielen kurze Zeit später die Grenzkontrollen weg (Schengen-Abkommen).

Wie geht weiter?

Im Februar 2014 stimmten 50,3% der Befragten für die sogenannte Zuwanderungsinitiative. Bis Anfang 2017 muss nun geklärt werden, ob und wie es weitergeht mit der Freizügigkeit.

Für EU-Bürger zunächst weniger relevant war das Ergebnis der Volksabstimmung im November 2009: Damals votierten 57,5% der Stimmberechtigten für die Anti-Minarett-Initiative... Das Thema ist seitdem noch viel brisanter geworden und Schengen in Gefahr geraten.

Doch auch im Islam ist die Zwölf eine besondere Zahl. Ein Beispiel: die Imamiten als größte Gruppe der Schiiten erkennen zwölf Imame als Nachfolger des Propheten Mohammed an. Der Zwölfte soll als Erlöser in die Welt zurückkehren und ist daher das nominelle Staatsoberhaupt des Iran.

Ein besonderer Tag

Heute ist Mittwoch, der 19. April 2017. Vor genau fünfzig Jahren war das ebenfalls ein Mittwoch. So ziemlich das Einzige, was diese beiden Daten verbindet. Außer der Tatsache, dass eine Zeitung von damals den Anfang meines privaten Archivs bildet, dessen Jubiläum ich heute feiern kann.



Auf dem Kalender 1967 meiner Großeltern sind die Tage der "große Wäsche" eingetragen. Und wann sie die Treppe des Mietshauses kehren und wischen müssen. Ich habe damals noch eingefügt, welche Samstage arbeitsfrei sind. Das war jeder zweite. Erst im darauffolgenden Herbst begann die durchgehende Fünftagearbeitswoche. Beschlossen und bejubelt auf dem 7. Parteitag der SED. Nachzulesen in der Zeitung "Die Union" vom 19. April 1967. Sie ist das erste Dokument in meinem privaten Archiv, das ich als Teenager begann. *[Auf die bildliche Wiedergabe der gesamten ersten Union-Seite verzichte ich, um Streit wegen des Copyrights zu vermeiden.]*



Am gleichen Tag starb Konrad Adenauer. Er hat wohl nicht mehr gehört, was Walter Ulbricht den Delegierten des Parteitags verkündete: "Wir deutschen Marxisten und Leninisten haben niemals den einheitlichen, friedlichen und fortschrittlichen, den demokratischen und antiimperialistischen deutschen Staat abgeschrieben und werden das auch niemals tun." Doch bis es soweit ist, dass "die Arbeiterklasse der beiden deutschen Staaten ... das wieder einen kann... was der Imperialismus gesprengt hat", wird in der DDR "das entwickelte gesellschaftliche System des Sozialismus" gestaltet. Die Losung war ein Zungenbrecher und in der Schule hatten wir Mühe, sie richtig aufzusagen. Nicht viel besser ging es uns mit Gedichten, die wir in Russisch lernen und deklamieren mussten, anlässlich des fünfzigsten Jahrestags der Oktoberrevolution, der im November 1967 folgte. Vordem setzte der Junikrieg zwischen Israel und seinen Nachbarn die Welt in Unruhe. Im Jahr darauf der Mai 68 und der militärische Einmarsch des Warschauer Paktes in die Tschechoslowakei. Und dann kam "a man named Armstrong". Den USA gelang der erste bemannte Flug auf den Mond. Von allen diesen Ereignissen hob ich Zeitungsartikel auf. Sammelte sie in Jahreschroniken und Themenordnern. Politik und Wirtschaft, Religion und Kirche, Natur- und Gesellschaftswissenschaften, Kunst.

Egal, was ich gerade war und tat, ob Schüler oder Student, Soldat oder Schlafwagenschaffner, Mitarbeiter oder Manager oder Freiberufler, das Archiv wurde jedes Jahr fortgeführt. "Die Union" war die erste Zeitung. Es folgten die "Junge Welt", das "ND" und die "Berliner Zeitung", "Der Tagesspiegel" und die FAZ, die "Neue Zürcher Zeitung". Besonders wichtig waren mir in den 80er Jahren die deutschsprachige polnische Zeitung "Zycze Warszawy" und die "Budapester Rundschau". Aus Ungarn stammt mein erster ausländischer Zeitungsartikel. Am 9. Juli 1967 schrieb die dortige deutsch-englische Gazette "Daily News" über den Aufstieg von Mao Tse Tung, der sich gerade zum dreißigsten Male jährte. Diese ungewöhnliche Zeitung hatten wir in Budapest entdeckt.

Seit Ende der 90er Jahre lese ich nur gelegentlich Zeitungen. Für die Jahreschroniken nutze ich meist den Rückblick im "Spiegel".

"Die Union" ist schon lange keine eigenständige Zeitung mehr. An sie erinnert jedoch der Untertitel der "Dresdner Neuesten Nachrichten". Heute kaufe ich deren aktuelle Ausgabe. Ob ein Artikel daraus mir des Aufhebens wert erscheint, entscheide ich erst später. Wenn sich zeigt, ob das, was heute Schlagzeilen macht, nicht morgen schon marginal geworden ist. Für die Tagespolitik sind die meisten Berichte ebenso elektronisch abrufbar wie für alle anderen Themen. Mein papiernes Zeitungsarchiv dient ohnehin seit vielen Jahren nicht mehr als Chronik, sondern ist ein kleiner und eher zufälliger Ausschnitt des Bildes, wie ich die Gegenwart sehe. Genaugenommen gilt das vom ersten Tage an. Heute wie vor fünfzig Jahren. Der 17. April 2017 ist für mich ein besonderer Tag.

Fährt dieser Zug nach Kötzschenbroda?

Pünktlich zum Frühjahrsanfang 2016 wird der viergleisige Streckenausbau im oberen Elbtal abgeschlossen. Die S-Bahn, der Zug nach Kötzschenbroda, fährt zwischen Pirna und Coswig durchgehend auf eigenem Gleis. Doch wie geht es weiter mit dem Schienenverkehr im Raum Dresden? Vielleicht bringt ihn die Bewerbung als europäische Kulturhauptstadt etwas voran.

„Verzeihen Sie, mein Herr, fährt dieser Zug nach Kötzschenbroda? Er schafft's vielleicht, wenn's mit der Kohle noch reicht.“ (*Bully (Hans Joachim) Buhlan*). "Nein, das ist der Zug nach Moritzburg. Ihrer fährt auf dem Bahnsteig gegenüber!" (*Stefan Grahl*)

Doch in den ersten Märzwochen wird kein Zug nach Kötzschenbroda fahren. Es fehlt nicht an Kohle, wie im berühmten Gassenhauer von 1946. Vielmehr sperrt die Deutsche Bahn die Strecke zwischen dem Bahnhof Dresden-Neustadt und Coswig. Der viergleisige Ausbau geht in die letzte Etappe. Am 20. März soll die Trennung zwischen Fernbahn- und S-Bahn-Gleisen abgeschlossen sein. Dann rollen die S-Bahnen im oberen Elbtal zwischen Pirna und Meißen durchgehend auf eigenem Gleis. Ein neuer Haltepunkt am Bischofsplatz, von dem aus auch die ["Bunte Republik Neustadt"](#) schnell erreichbar ist, und zwei komplett umgestaltete Haltepunkte sind die letzten Infrastrukturmaßnahmen auf dieser Strecke. Die Schnell- und Regionalzüge von Berlin, Cottbus und Leipzig rauschen durch Radebeul mit seinen Weinhängen und Villenvierteln, und wer aufpasst, entdeckt das Belvedere von [Schloss Wackerbarth](#) am Fuße der Weinberge. In diesem Jahr feiert man dort 180 Jahre Sektkelterei in Sachsen.

Die Große Kreisstadt Radebeul hat auf Drängen der Bahn, so sagt die Stadtverwaltung, ihre Bahnhöfe vom Fernverkehr abgehängt. Nach dem Streckenausbau gibt es keine Bahnsteige mehr, an denen Fern- oder Regionalzüge halten können. Aber der Zug nach Kötzschenbroda fährt. Das ist die S-Bahn. Die nimmt weiterhin im Halbstundentakt ihre Fahrgäste mit. Noch gibt es keine Entscheidung des Verkehrsverbundes Obere Elbe (VVO), die Zugfolge auf fünfzehn Minuten zu verdichten. Die Mittel für den Nahverkehr werden knapper. Dafür haben die Deutsche Bahn und der Freistaat Sachsen 2014 eine Hochglanzbroschüre herausgegeben: [„Strategiekonzept Schiene, Eisenbahninfrastruktur im Freistaat Sachsen“](#).

Zweifellos ist viel geschaffen worden, allerdings auch viel teurer als geplant. Zum Beispiel der City-Tunnel Leipzig. Anderes braucht länger als ursprünglich vorgesehen. Die Strecke von Dresden nach Berlin ist fünfundzwanzig Jahre nach der deutschen Einheit immer noch nicht vollständig ausgebaut. Zunächst wird sie im Sommer wegen weiterer Bauarbeiten gesperrt. Zum Fahrplanwechsel 2017 (!) soll es dann endlich soweit sein, dass die Züge mit 160 km/h fahren können.

Wie auch immer, pro Stunde ein Schnell- und Regionalzug nach Leipzig (und weiter nach Wiesbaden bzw. Hannover), einer nach Cottbus oder Hoyerswerda und aller zwei Stunden ein Eurocity nach Berlin, das ist alles, was auf den zwei Gleisen neben der S-Bahn rollt. Und so werden es die langen Güterzüge sein, deren Lärm die Anwohner daran erinnert, an einer Bahnstrecke zu leben. Neben Containern transportieren sie vor allem neue Autos...

Dresden bereitet seine Bewerbung als europäische Kulturhauptstadt vor. In diesem Jahr trägt das polnische Breslau diesen Titel. Dorthin gelangt man von Dresden aus (wieder) mit einem Regionalexpress. Ich werde in Kürze darüber berichten. Elbaufwärts fahren die Berliner Züge weiter nach Prag. Vielleicht gelangen sie dereinst nicht mehr durch die Sächsische Schweiz nach Böhmen, sondern [in einem langen Tunnel](#). Der Freistaat hofft, dass dieses Projekt in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen wird. Ebenso wie der Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke nach Görlitz bis an die polnische Grenze. Schade, dass zu Zeiten August des Starken noch keine Eisenbahn fuhr. Damals war Dresden eine europäische Metropole, auch wenn die Preußen im nahen Schlesien und die Habsburger im angrenzenden Böhmen residierten.

Ende März kommt der Frühlingsanfang und der Zug fährt wieder nach Kötzschenbroda. Dort lohnt sich ein Osterspaziergang: zum Elbufer gehen, Osterglocken und Tulpen in den Gärten bewundern und zum Abschluss eines der Weinlokale im Stadtteil [Altkötzschenbroda](#), dem „Grinzing von Dresden“ besuchen. Gute Reise!

Mobilität und Verkehr – nur ein gängiges Begriffspaar?

Versuch einer Erklärung für den Namen dieses Blogs

Begriffe haben etwas mit Begreifen zu tun. Begriffe werden definiert, damit alle sie im gleichen Sinne verwenden. Das soll in verständlicher, nachvollziehbarer – eben in begreifbarer – Weise erfolgen. Die Begriffe Mobilität und Verkehr begegnen mir in meiner Arbeit sehr häufig, teilweise inflationär. Ein Hinterfragen lohnt sich also.

Verkehr wird als „Ortsveränderung von Personen und Gütern“ definiert. Mobilität ist die „Fähigkeit zur Ortsveränderung“. So steht es zum Beispiel in den [Begriffsbestimmungen](#) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen oder sinngemäß in Wikipedia.org. Das klingt verständlich und nachvollziehbar.

Seit Neuerem fügt man jedoch der Definition des Verkehrs auch die Ortsveränderung von Nachrichten und Energie hinzu. Fehlt dann nur noch das Wasser in der Leitung...

Der Umgang mit dem Begriff Mobilität ist fast grenzenlos. Das resultiert vor allem aus dem Anspruch der so genannten modernen Gesellschaft, zu jeder Zeit an jeden Ort gelangen zu können. Dabei treffen die individuellen Fähigkeiten, sich bewegen zu können, auf die geografischen, ökonomischen, sozialen und technischen Rahmenbedingungen, die den Ortswechsel erlauben oder eben nicht.

Mobilität ist eine elementare und zugleich entscheidende Voraussetzung für das Leben. Ohne sie erweisen sich Wohnen, Arbeiten, Versorgen, Erziehen und Ausbilden, Betreuen und Zerstreuen als sehr schwierig bis unmöglich (ohne die Hilfe anderer). Der Umgang mit Menschen, die aufgrund von Behinderungen und Krankheiten oder Armut weniger oder nicht mobil sind, hat deutlich an Stellenwert gewonnen. Gerade habe ich in diesem Zusammenhang den Begriff [Soziale Exklusion](#) gelesen. Mobilität ist wichtig, um Gefahren entfliehen zu können. Täglich zwingen Naturkatastrophen, technische Havarien, Terror und Krieg Menschen dazu, Orte zu verlassen und an andere zu gelangen.

Wie gehören nun Verkehr und Mobilität zusammen?

Verkehr ist eine Form der physischen Realisierung von Mobilität. Sport wäre eine weitere. Wobei die Grenze zwischen beiden Formen keine starre ist, wie es Radfahren oder einfach das Laufen zeigen.

Verkehr vollzieht sich in der Weise, dass Verkehrsteilnehmer sich mit oder ohne Verkehrsmittel in der Verkehrsinfrastruktur bewegen. Das funktioniert über Selbstorganisation und/ oder Verkehrsmanagement. Bevor Menschen physisch Verkehrsteilnehmer werden, treffen sie Entscheidungen, wann und wie sie sich fortbewegen wollen. Das reicht vom täglichen Weg zum Einkaufen über die Geschäftsreise bis hin zum Feriausflug. Zeit und Geld, Wetter und persönliche Kondition sind Faktoren, die bei den Entscheidungen eine wichtige Rolle spielen. Hier setzt das Mobilitätsmanagement an. Für den Güterverkehr kommt die Logistik hinzu.

Soweit, so klar. Doch Begriffe unterliegen ebenso dem Wandel, wie die Dinge, die sie beschreiben. Damit komme ich auf die eingangs genannte Ausdehnung des Begriffs Verkehr zurück. Nachrichten oder besser formuliert Daten sind essentiell geworden für das Verkehrs- und darüber hinaus für das Mobilitätsmanagement. Wenn sich die „CyberWorld“ immer stärker mit den physischen Prozessen des Verkehrs verbindet, dann müssen sich die Begriffe dieser Entwicklung anpassen. Damit das gegenseitige Verständnis derer erhalten bleibt, die sie verwenden. Eine solche Anpassung der Begriffsdefinitionen sollte zwei Aspekte berücksichtigen: interdisziplinäres Herangehen und fundierte Analyse der Entwicklung. Das verhindert oberflächliche und damit kurzlebige Begriffsdefinitionen. Hier besteht sicher noch Forschungsbedarf.

Solange Menschen (hoffentlich) nicht ausschließlich virtuell leben, bleiben Mobilität und Verkehr ein Begriffspaar, das zusammengehört. Deshalb habe ich meinen Blog untertitelt „Aus der Welt von Mobilität und Verkehr“. Der englische Titel „mobility and traffic“ ist Synonym für Informationen aus aller Welt.

Muss nur noch kurz die Welt retten



Weihnachten steht vor der Tür und Freitag nächster Woche beginnt ein neues Jahr. Täglich treffen die elektronischen Grüße und Glückwünsche von Geschäftskollegen, Freunden und Bekannten ein. Ich freue mich wie jedes Jahr, (noch) in ihrem Verteiler zu stehen... Doch diesmal klingt alles dramatischer: die Bündelung der Probleme um uns herum und die dringliche Aufforderung, die Feiertage zur besinnlichen Einkehr zu nutzen. Da fällt mir das Lied des Berliner Sängers Tim Bendzko ein: "Muss nur noch kurz die Welt retten".

Vielleicht geht es ja auch einfacher: vom Smartphone aufschauen und der Frau oder dem Mann, die in der S-Bahn gegenüber sitzen, einen Blick schenken; beim letzten vorweihnachtlichen Autosprint in den Supermarkt den Fußgänger die Straße ohne Hast überqueren lassen; die vorgespante Erwartung auf wiederum zu teure Geschenke abbauen, sie in eine mentale Kiste packen und dort vergessen. Wenn das noch nicht hilft, das Lied singen: "Muss nur noch kurz die Welt retten".

Ich wünsche allen, die meinen Blog lesen, ein gutes Weihnachtsfest und ein gesundes Wiedersehen in 2016!

Verstehen Sie nur Bahnhof?



Bahnhof verstehen - die Redewendung stammt aus der Zeit des 1. Weltkriegs. Für viele Soldaten war der Bahnhof gleichbedeutend mit Heimat. Kam ein anderes Thema auf, hieß es schnell: Ich verstehe nur Bahnhof. Heute erklingt das meist im Stress, wenn jemand etwas schwer begreift.

Am vergangenen Freitag (08.04.2016) strahlte der WDR die interessante Dokumentation „Geheimnis Kölner Hauptbahnhof“ aus. Thema war nicht die aktuelle Diskussion der letzten Silvesterereignisse, sondern die lange und aufregende Geschichte des Bauwerks. Es gab heftigen Streit über den Neubau des Bahnhofs Ende des 19. Jahrhunderts. Die Gegner wollten ihn nicht mehr in direkter Nachbarschaft zum gerade vollendeten Dom (1880) sehen. Mittlerweile existiert die Dreieingkeit von Dom, Hauptbahnhof und Hohenzollernbrücke bereits mehr als 120 Jahre. Der Hauptbahnhof ist „das Drehkreuz des Westens. Ihn durchfluten täglich 1300 Züge und 250.000 Reisende - im Jahr über 80 Millionen Menschen. Das sind fast doppelt so viele wie im Frankfurter Flughafen.“ (WDR). Man kann es auch so ausdrücken: Neben der Kathedrale des Glaubens steht die „Kathedrale des Reisens“. Der Ausblick von der Plattform an der Hohenzollernbrücke ist einer meiner Lieblingsplätze in Deutschland. Auf dem Rhein die Frachtkähne und die Passagierschiffe, auf der Brücke und im Bahnhof die Züge. Unten radeln die Leute am Ufer entlang. Alles ist in Bewegung, während man selbst innehält.

Nahezu doppelt so viele Reisende wie in Köln strömen täglich durch den Hamburger Hauptbahnhof. Auch er entstand Ende des 19. Jahrhunderts und liegt unmittelbar am Rand der Innenstadt. Und so wie in Köln drängt er sich zwischen den umliegenden Gebäuden, Straßen und Plätzen. Es braucht schon etwas Ortskenntnis, um sich zurechtzufinden. Anders als in den Kopfbahnhöfen von Frankfurt am Main, Leipzig oder Zürich gelangt man nicht von einem großen Querbahnsteig zu den Gleisen.

Das Problem der Orientierung verschärft sich, wenn aus Kathedralen des Reisens Konsumtempel werden. Beispiel Hauptbahnhof Berlin. Für Reisende ist das architektonisch auffällige Gebäude gelinde gesagt ziemlich unpraktisch. Lange Wege beim Umsteigen, die Aufzüge eher hinderlich, weil auf jeder Etage haltend. Die Bahnsteigzugänge teilweise durch Läden verdeckt. In den Zug nach Basel steige ich lieber am Ostbahnhof ein. Nach dem Fall der Mauer war der Bahnhof Zoologischer Garten der eigentliche Berliner Hauptbahnhof geworden. Natürlich ging es dort sehr eng zu und die Ankommenden fielen fast sprichwörtlich ins Berliner Milieu. Ich fühlte mich nicht unbedingt wohl, wusste aber, angekommen zu sein. Und tauchte in die U-Bahn ab.

Am Bahnhof treffen sich (fast) alle sozialen Schichten. Wenn man ihn „clean“ macht und die Gestrandeten und Gestrauchelten aus dem Gebäude verdammt, wozu oft Anlass besteht, dann bevölkern sie das Umfeld. Die WDR-Dokumentation hat gezeigt, wie das in Köln aussieht und ahnen lassen wie es riecht.

Noch viel trauriger sind Bahnhöfe, deren Gebäude nicht mehr genutzt werden. Ob Bahnhöfe zum Genius Loci gehören wie Rathaus, Schule und Kirche, ist eine Frage, die fast nur aus ökonomischer Sicht beantwortet wird. Positiv, wenn es sich um Shopping Malls mit Gleisanschluss handelt. Doch viel häufiger fällt die Antwort negativ aus. Dann wird verriegelt und verrammelt. Statt buntem Treiben Graffiti an den Wänden. Bahnhöfe sind schlicht nur Immobilien. Doch es spricht einiges dafür, nicht nur die Kirche im Dorf, sondern auch den Bahnhof in der Stadt (leben) zu lassen.

Wie mit Bahnhöfen umgegangen wird, gehört zur Baukultur. Und bleibt ein lohnendes Thema. Ich hoffe, Sie haben nicht nur Bahnhof verstanden.

Von der kleinen in die große Welt...und zurück

Naumburg feiert 123 Jahre Straßenbahn und bewirbt sich für die Welterbe-Liste der UNESCO

Am vergangenen Sonnabend feierte die Naumburger Straßenbahn ihren 123. Geburtstag. Kein rundes Jubiläum, sondern die Magie der Zahl 123 und eine Gelegenheit mehr, das kleine städtische Unternehmen ins Blickfeld zu rücken.

Es ist eine wechselvolle Geschichte, die die Straßenbahn in der Kleinstadt Naumburg (ca. 33.000 Einwohner) erlebt hat: Aufschwung und Niedergang, Stilllegung und Wiederinbetriebnahme. Seit 2006 fährt sie im Halbstundentakt auf der 2,5 Kilometer langen Strecke zwischen Hauptbahnhof und Vogelwiese. Dafür genügt ein Triebwagen. Nun sollen in den nächsten beiden Jahren noch ein paar hundert Meter hinzukommen. Die ersten Gleise sind schon verlegt worden.

Während sich die Straßenbahn in kleinen Schritten entwickelt, haben Stadt und Region den großen Sprung gewagt. Unter dem Titel „Der Naumburger Dom und die hochmittelalterliche Herrschaftslandschaft an Saale und Unstrut“ bewarben sie sich um die Aufnahme in die Welterbe-Liste der UNESCO. Der Naumburger Dom ist eine der bedeutendsten Kathedralen des Landes. Berühmt sind seine Stifterfiguren, zu denen Ekkehart und Uta gehören. Schon von weitem grüßen die Türme des Doms, wenn man durch das fruchtbare Land an Saale und Unstrut wandert oder fährt. Der Weinanbau erlebt seit einigen Jahren eine Renaissance und der Rotkäppchen-Sekt aus Freyburg ist längst kein bloßes Ostalgie-Produkt mehr. Zahlreiche Kirchen, Klöster und Burgen zeugen von der Blütezeit, die diese Region im Hochmittelalter erlebt hat.

Anfang Juli 2015 kam die Ernüchterung. Der Welterbe-Listenantrag wurde von der UNESCO abgelehnt. Jedoch darf er nachgebessert und 2016 noch einmal eingereicht werden. Eine zweite Chance für die Region, die vor allem auf Touristen zählt, weil es kaum andere starke Wirtschaftsstrukturen gibt. Landschaft und historische Orte als Schätze, die man weiter heben will.

Wer heute mit der Eisenbahn nach Naumburg reist, profitiert von einer temporären Maßnahme der Deutschen Bahn. Weil der Leipziger Hauptbahnhof fit gemacht wird für den Anschluss an die neue Hochgeschwindigkeitstrasse von Halle/Saale nach Erfurt, muss der ICE-Knotenpunkt von dort zeitweilig verlegt werden. So treffen sich in Naumburg die Züge von Berlin nach München mit denen von Dresden nach Frankfurt am Main. Großer Bahnhof und Reisemöglichkeiten in alle Himmelsrichtungen.

Das wird im Dezember 2015 schon wieder vorbei sein und dann heißt es, zum (hoffentlich) künftigen Welterbe mit dem Regionalzug fahren. Das klingt etwas traurig. Aber passt zu einer Region, die eher beschaulich – im Wortsinne – bereist werden sollte. Dafür gibt es zudem touristische Radrouten entlang von Saale und Unstrut. Leider ist das Radwegenetz in Naumburg nur teilweise gut und die Wegweisung zu den überregionalen Routen mangelhaft. Ein Blick ins benachbarte Weißenfels zeigt, wie man es besser machen kann.

Noch einmal zum 123. Straßenbahn-Jubiläum. Nahverkehrsexperten sind mitunter Zahlenfetischisten. Doch vielleicht hat in Naumburg einer auch an die mathematische Besonderheit gedacht: Die Zahl 123 ist die einzige Ziffernfolge, bei der die Addition der ersten beiden Ziffern die dritte ergibt.

Deshalb musste im Jahre 2015 dieses Jubiläum gefeiert werden. Aber vielleicht auch als kleiner Trost für die Enttäuschung, dass die Jubelfeier zum Erlangen des Welterbe-Status zunächst ausgefallen ist.

Von der kleinen in die große Welt...und zurück.

Wenn die Themen nicht mehr loslassen

Das Ende eines Projekts bedeutet nicht, dass auch das Interesse für das Thema aufhört

Zwei Wege führen zu neuen Projekte der Fachberatung und der angewandten Forschung. Ad eins: ein Auftraggeber gibt das Thema resp. Problem und das zu erreichende Ziel vor, z. B. in einer Ausschreibung. Beim zweiten Weg generiert man den Projektvorschlag selbst, z. B. im Rahmen von Forschungsprogrammen. Beiden Wegen gemeinsam ist, dass recherchiert werden muss, welches Wissen und welche Lösungen schon vorhanden sind. Internationalität ist dabei selbstverständlich.

Auf diese Weise habe ich zahlreiche Projekte bearbeitet. Doch mit ihrem Abschluss lässt nicht automatisch das Interesse für das jeweilige Thema nach. Im Gegenteil, man ist dafür oft stärker sensibilisiert als vor dem Projekt. Zugehörige neue Informationen werden weiterhin aufgenommen.

Geschah das bis vor einigen Jahren vorwiegend über Printmedien, so stehen heute Newsletter im Mittelpunkt. Sie lassen sich meist so spezifizieren, dass nicht alle möglichen, sondern ausgewählte Informationen übermittelt werden. Dafür nimmt die Zahl der potentiell interessanten Newsletter-Verfasser zu.

Ein Beispiel: mein aktueller Beitrag in der Zeitschrift „[Internationales Verkehrswesen](#)“ über [Ziele und Strategien zur Förderung des Radverkehrs in Australien und den USA](#) (September 2015). Auf die Aktualität des Themas bin ich durch Newsletter des Transportation Research Board (TRB) und von Austroads gestoßen. Beim Studium der dort angegebenen Publikationen gelangte ich zu weiteren Quellen, z. B. der US – „Alliance for Biking & Walking“. Deren Newsletter kommt nun auch regelmäßig. Und so weiter und so fort...

Ähnlich geht es mir bei anderen Themen, die mich nicht mehr loslassen: vom [Erhaltungsmanagement für verkehrstechnische Straßenausrüstungen](#), das ich in der Fach- und Unternehmensberatung sowie Forschung bearbeitet habe, gelangte ich zur übergreifenden Life –Cycle – Betrachtung kritischer Verkehrsinfrastrukturen. Ein Thema, das in den USA sehr drängt. Bislang habe ich es nur rezipiert, sehe hier jedoch auch eine große Relevanz für Deutschland. Vor allem in Hinblick auf die vorrangig technikgetriebene Entwicklung neuer Systeme im Straßenverkehr (kooperative Systeme, autonomes Fahren).

Letztere berührt auch sehr stark das [Verkehrsmanagement](#). Ein Arbeitsgebiet, auf dem ich in den vergangenen Jahren recht aktiv war bzw. bin. Die internationalen Recherchen zeigen hier mehrere interessante Trends. Natürlich dreht sich weltweit vieles um „Connected Vehicles“. Daneben spielt das „Integrated Network Management“ / „Integrated Corridor Management“ mit Einschluss verschiedener Verkehrsträger und deren zweckmäßigen Verknüpfung eine wichtige Rolle. Das alles kann nur gut funktionieren, wenn außer den professionellen Akteuren auch die eigentlichen Adressaten, die Verkehrsteilnehmer, Bescheid wissen. Dadurch erhöht sich der Stellenwert von Verkehrsinformationssystemen. Neue „Traveller Information Systems“ müssen drei Bedingungen erfüllen: richtige, zeitgerechte und personalisierte Informationen liefern. Dabei ist eine zunehmende Selbstorganisation des Verkehrs über soziale Netzwerke und andere private Datenplattformen festzustellen.

Bei alledem bleiben die individuellen und gesellschaftlichen [Möglichkeiten und Grenzen der Mobilität](#) ein wichtiges Thema in der internationalen Literatur. Mich reizt dabei zu erfahren, wie Länder mit bislang überwiegender Autonutzung die Vielfalt des Verkehrs entdecken und entwickeln. Das beginnt damit, auf welchen Wegen und auf welche Weise man von A nach B gelangt, und reicht weiter zu lebenswerter Umwelt, besserer Gesundheit und geringerem Ressourcenverbrauch durch den Verkehr. Der oben genannte Zeitschriftenbeitrag hat das Thema angerissen.

Als freiberuflicher Verkehrsingenieur kann ich nicht alle für mich interessanten Themen zu Projekten machen. Aber ich kann mein Wissen und neue Informationen anbieten. Fachbeiträge in Zeitschriften, Vorträge oder einfach nur ein Blogbeitrag, das ist mein Weg. Weil mich die Themen nicht loslassen.

Wenn einer eine Reise tut

Wenn einer eine Reise tut, dann kann er was erzählen...sagt ein altes Sprichwort. Auch in Zeiten von Smartphone-Apps und Selfies hören und sehen sich immer noch viele Leute Reisereportagen an und lesen gern, was Reisende berichten. Etwas davon ist auch in meinen Blogbeiträgen zu finden.



Reisen ist für mich ein Lebenselixier. Die meisten meiner Blogbeiträge beschreiben Eindrücke und Einsichten, die ich unterwegs gewonnen habe. Unterwegs zuhause sein ist für mich das Höchste, das man auf Reisen erreichen kann. Äußere Umstände und eigene Befindlichkeit kommen in Einklang.

Allein in den vergangenen zwölf Jahren, ich komme auf einen Text vom November zurück, bin ich etwa fünf Mal um die Erde gereist. Das ist nicht so viel mehr, als ein durchschnittlicher Pendler zurücklegt und viel weniger, als ein Außendienstmitarbeiter bewältigt, der zu Kunden im ganzen Lande fährt. Dennoch prägt Reisen das Bild meiner Arbeit und zum Privaten gehört es allemal dazu.

Eisenbahn und Flugzeug sind die Verkehrsmittel, die ich nutze. Im Auto fahre ich mit. Bus und Bahn und Fahrrad gehören natürlich auch dazu. Das ist der Stoff, aus dem die praktischen Erfahrungen mit Verkehr und Mobilität kommen, die für meine Arbeit unabdingbar sind. Insoweit sind Reisen nicht nur das Mittel, um von A nach B zu gelangen, sondern vielmehr auch Zweck der Übung.

Der typische Aktionsradius meiner beruflichen Reisen ist beschränkt. Er reicht von Hamburg im Norden, Köln im Westen und der Lausitz im Osten bis nach Wien und Lugano im Süden^[1].

In den meisten großen und so manchen kleinen Städten finde ich mich schon lange ohne Karte zurecht. Es macht Spaß, aus dem Bahnhof zu treten und zu wissen, wohin ich gehen muss. An guten Tagen nehme ich auf, was sich verändert hat, oder freue mich einfach, Vertrautes wiederzusehen. Bin ich nicht so gut drauf, dann schalten Kopf und Beine auf Automatik und steuern auf kurzem Wege das Ziel an. Manchmal muss ich nur die Flusseite wechseln, wie am Zürcher Hauptbahnhof.

Ähnlich erlebe ich Bahnfahrten. Auf vielen „Stamm-Strecken“ habe ich etwas, das ich gern anschau. Meist sind es Flusslandschaften, wie die Saale bei Naumburg, manchmal auch weites Land wie in Brandenburg oder die Schweizer Bergpanoramen auf dem Weg nach Bern. Da ich unterwegs oft arbeite, entspannt der gelegentliche oder längere Blick aus dem Zugfenster. Zwischen Hildesheim und Braunschweig entdeckte ich ein Bild: eine lange Reihe einzeln stehender Bäume säumt die Landstraße, die in einigen hundert Metern Entfernung verläuft, und zwischen diesen Bäumen bewegen sich Autos wie Spielzeuge. Dieses Muster findet sich in hügeligen Gegenden häufig.

Reisen sind Auszeiten. Soziologen haben das erforscht und Schriftsteller beschrieben. Doch Harmonie dauert nicht ewig oder stellt sich gar nicht erst ein. Über das, was nicht funktioniert, will ich hier nicht schreiben, da kann jeder mitreden. Für den Fachmann ist es die Instabilität von Verkehrssystemen, die das Reisen erschwert. Und der Vielreisende entwickelt Szenarien, wie er mit Störungen umgeht. Man kann das auch als Optimierung bezeichnen. Zeitverluste minimieren und die zweckbezogene Zeitnutzung maximieren. Das beginnt in der Regel schon bei der Reisevorbereitung. Kostenoptimal soll es außerdem sein. Nicht einfach, weil die Umbuchung oder Stornierung immer teurer werden.

Es ist anstrengend, möglichst optimal reisen zu wollen. Oft sind es die vorgegebenen Termine, die wenig Spielraum lassen. Doch mit der Zeit verinnerlicht man den Druck und erzeugt ihn selbst, um der „unerträglichen Leichtigkeit des Seins“ (Milan Kundera) zu entfliehen.

Früher hieß es, wenn einer eine Reise tut, dann kann er was erzählen. Heute berichten manche Leute nur über lange Staus auf Autobahnen, verpasste Zuganschlüsse oder gestrichene Flüge. Und staunen, was andere unterwegs sehen und erleben. Wenn kurz vor dem Frankfurter Hauptbahnhof der Stress im Zug deutlich zunimmt, zeige ich den Sitznachbarn schon erst mal die Felder bei Offenbach, wo die sieben Kräuter für die Grüne Soße wachsen. Die Reaktionen sind immer wieder verblüffend.

Hin und zurück und das möglichst schnell, diese Maxime habe ich schon seit längerem aufgegeben. Frei – beruflich arbeiten gestattet es mir, ich gestatte es mir, auf Reisen Nützliches mit Angenehmen zu verbinden. Ausstellungen besuchen, mit dem Leihfahrrad die Gegend erkunden oder einfach nur flanieren und bei einem Espresso die Leute beobachten.

Was ich dabei Interessantes entdecke, schreibe ich weiterhin auf, in diesem Blog. Wenn ich nur wenig über das Ärmliche, Bedrohliche oder Hässliche berichte, dann nicht, weil ich davor die Augen verschließe, sondern weil ich darüber nicht so „en passant“ plaudern möchte. Ich hoffe jedoch, dass trotz aller Probleme das im Wortsinne einfache Reisen möglich bleibt.

^[1] Manche werden sagen: eine kleine Welt. Dank der Verbindung mit Fachkolleginnen/Fachkollegen vor allem in den USA konnte ich in ihre, für uns größere Welt eintauchen und die zwei folgenden Beiträge recherchieren und veröffentlichen:

- In größeren Dimensionen: Radverkehrsstrategien in Australien und den USA; in „Internationales Verkehrswesen“ Berlin, Heft 3 September 2015

- ÖV und Langsamverkehr in den USA: Der neue „Way of Life“ auf Schienen, Fuss- und Radwegen?; in „Strasse und Verkehr“ Zürich, Dezember 2015

Zurück in die Zukunft



© wikipedia.org/wiki/media/File:Back-to-the-future-logo.svg

Heute ist der Tag, an dem Marty McFly und Dr. Brown in der Zukunft eintrafen

Dienstag 21. Oktober 2015: Marty McFly und Dr. Brown sind mit ihrem Zeitreise-Auto in der Zukunft gelandet. Heute... ist allerdings Mittwoch. Das haben Robert Zemecki und Bob Gale, die Drehbuchautoren des Films „Zurück in die Zukunft“, ungenau berechnet. Dennoch kommt das Fahrzeug an, ohne vorher mit anderen fliegenden Autos kollidiert zu sein. So stellte man sich unsere Gegenwart vor. Auch die schwebenden Skateboards, im Film Hoverboards genannt, sind noch nicht Alltag. Zukunft ist offensichtlich immer die Vision von durch die Lüfte gleitenden Menschen.

Der Film „Zurück in die Zukunft“ kam 1985 in die Kinos und war in den USA der erfolgreichste des Jahres. 1989 und 1990 folgten die Teile 2 und 3. Die Zeitreise zurück im ersten Film führte ins Jahr 1955. Tatsächlich in die Zukunft ging es im zweiten Film. Um genau zu sein, in unsere Gegenwart 2015.

An dieser Stelle erwarten Sie vielleicht einen Kommentar zur aktuellen Weltlage und zu den Schwierigkeiten im Alltagsverkehr. Beides liefere ich nicht. Vielmehr schlage ich einen Bogen von der Vision des Filmes zu einer Veranstaltung in Dresden, die heute stattfinden soll. Deren Organisatoren haben sie vermutlich nicht wissentlich auf dieses Datum gelegt. Als „Zukunftsspinnerei“ titulierte, diskutieren heute Abend interessierte Bürger über ihre Ideen für nachhaltige Mobilität im Jahre 2030 und danach. Ort des Zusammentreffens ist das Verkehrsmuseum (!) und das Motto, unter dem alles steht, heißt ["Zukunftsstadt Dresden"](#).

Der Zeithorizont von heute bis zum Jahre 2030 ist nur halb so lang wie der, den Marty McFly und Dr. Brown bei ihrer Zeitreise übersprungen haben, fünfzehn Jahre. Angenommen, wir würden zuerst 15 Jahre zurückkehren, ins Jahr 2000, dann spürten wir noch die Erleichterung, als Silvester die Uhren nicht stehenblieben, Kraftwerke weiterliefen und Verkehrsampeln nicht ausfielen. Erinnern Sie sich noch?

Aber zurück in die Zukunft 2030: Ich werde dann, im optimistischen Szenario, an der Schwelle zum hohen Alter stehen. Dank einer noch ausreichenden körperlichen und geistigen Fitness bin ich mobil und laufe zur Tramhaltestelle. Am Rand meiner smarten Brille sehe ich, in wie vielen Minuten die Bahn kommen wird und an welcher Tür ich einsteigen soll. Die x-te Nachfolgegeneration des Smartphone, dem ich mein Fahrtziel gesagt hatte, meldet rechtzeitig über die Brille die Aufforderung an mich, langsam aufzustehen und beim nächsten Halt auszusteigen. Vielleicht kommt noch der Hinweis, den Regenschirm bereit zu halten.

Im Stadtzentrum gibt es gemeinsame Wege für alle, die sich mit geringen Geschwindigkeiten fortbewegen. Ich treffe dort viel mehr Leute als heute. „Fast lanes“ für die Eiligen, daneben genügend Platz zum Schaufenstergucken, Schwatzen oder einfach auf Bänken Ausruhen. Radfahrer, Skater und was es sonst noch geben wird, haben ausreichend eigene Spuren.

Mein Fahrrad nutze ich natürlich auch. Ich brauche mir keine Gedanken mehr zu machen, ob ich in der S-Bahn mitkomme oder nicht und auf die nächste warten muss. Sie fährt so oft, dass dieses Problem gelöst ist. Alle Bahnsteige sind per Aufzug zu erreichen und die funktionieren zuverlässig. Klappt das mal nicht, erscheint am Brillenrand die Information über eine Alternative.

Nur die Sache mit den Drohnen wurde wieder eingestellt, nachdem es zu mehreren Kollisionen gekommen war. Zumindest in städtischen Bereichen bleibt es vorläufig bei der Anlieferung mit Lastenfahrrädern und Lieferwagen.

Zukunftsspinnerei. Ein schönes und zuversichtliches Wort. Der Tag, an dem die Filmhelden „Zurück in die Zukunft“ kommen, braucht das.