

„Quedlinburger Modell“ zehn Jahre danach

von Dipl.-Ing. Johannes Knoppik und Dipl.-Volkswirt Michael Wendt



Der Quedlinburger Bahnhof mit dem davor liegenden Busbahnhof ist seit 10 Jahren das „Herzstück“ des ITF: hier treffen kurz vor der Minute 30 die Züge und die Busse der sechs Grundnetzlinien ein, um zehn Umsteigeminuten später die Kreisstadt in alle Himmelsrichtungen zu verlassen. Alle Aufnahmen: Wendt

In der Ausgabe 11-12/94 berichtete „stadtverkehr“ erstmals über die Umgestaltung des ÖPNV im Landkreis Quedlinburg zu einem integralen Taktverkehr. Nach der erfolgreichen Kommunalisierung des Busbetriebs aus dem VEB Kraftverkehr Ballenstedt, nun „Q-Bus Nahverkehrs GmbH“, war innerhalb eines Jahres ein vollständig neues Liniennetz nach den Erfordernissen eines integralen Taktfahrplans (ITF) bis zur Einführungsreife geplant und abgestimmt worden. Ziel war es laut Kreistagsbeschluss, mit einem angebotsorientierten ÖPNV ein weiteres Wegbrechen der Nachfrage zu stoppen und die Zusatzkosten allein durch Rationalisierungserfolge des ITF zu finanzieren.

In Kooperation mit einem Hamburger Planungsbüro (inzwischen KVS) wurden die Linienstruktur gestrafft, die meisten Linien vertaktet, die Angebote in Nebenverkehrszeiten verbessert sowie Regionalverkehre mit höherer Erschließungswirkung an die Stadtkerne herangeführt. Zudem wurden nahezu sämtliche Schülerverkehre in das so entstandene Netz integriert, was die Wirtschaftlichkeit erheblich verbesserte.

Die Anfängererfolge des als „Quedlinburger Modell“ bekannt gewordenen Ansatzes konnten sich sehen lassen:

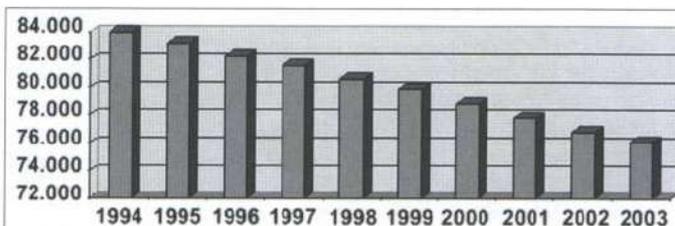
- 12 % mehr Haltestellen und über 50 % mehr Fahrplankilometer für den Linienverkehr,
- 16 % geringerer Fahrzeugbedarf in den Umläufen,
- Steigerung des Dienstplanwirkungsgrades von 65 auf 85 %.

Die Reaktion des Marktes folgte prompt: während sich gerade in den neuen Bundesländern die Fahrgastzahlen vielfach in einer rasanten Talfahrt befanden, bekam der ÖPNV im Landkreis Quedlinburg deutlich Aufwind: drei, fünf, schließlich sechs Prozent mehr Fahrgäste wurden bis zum üblichen „Sommerloch“ registriert. Zum Jahresende setzte sich dieser Trend fort, so dass das erste Takt-Jahr mit zehn Prozent über dem Vorjahr abgeschlossen wurde. Obwohl zwischenzeitlich Turbulenzen um die Landesförderung sporadisch wieder Angeboteinschränkungen unumgänglich machten, entwickelte das „Modell“ eine Eigendynamik. Die Deutsche Reichsbahn, Anfangs nicht zur Vertaktung zu bewegen, realisierte den ITF-Knoten Quedlinburg, was zunehmend bessere Bus/Bahn-Systemanschlüsse auch in Thale und Ballenstedt ermöglichte. Selbst die Harzer Schmal-

spurbahnen GmbH (HSB) ging auf der Selketalbahn bald zu einem rhythmisierten Verkehr über. 1995 belegte die Verdichtung des vorher kurzfristig ausgedünnten Wochenendverkehrs die Bedeutung eines nicht nur auf die Kernzeiten ausgelegten Angebots für die Nachfrage: die vorübergehend rückläufigen Fahrgastzahlen erreichten wieder das für die Gesamtwirtschaftlichkeit notwendige Niveau. Noch im gleichen Jahr wurde das ÖPNV-Gesetz des Landes Sachsen-Anhalt verabschiedet und erhob die wesentlichen Erfolgskriterien des Modells zu Gestaltungsprinzipien eines landesweit vernetzten ÖPNV: u.a. Vertaktung, Integration des Schülerverkehrs in die Linien, Ausrichtung auf Systemanschlüsse Bus/Bahn.

Für die anschließenden Jahre kündigten sich Nagelproben an. Der erste Nahverkehrsplan stellte Qualität, Aufwand und Nutzen auf den Prüfstand. Die Modellförderung versiegte, die qualitätsabhängige Landesförderung (Bonus für Taktverkehre etc.) kam nicht zum Laufen und die Einwohnerzahlen folgten auch in Quedlinburg dem bekannten Abwärtstrend. Nachfolgend soll dargestellt werden, wie sich der ÖPNV in Quedlinburg auf die Marktentwicklung einstellte, welche Erfahrungen gemacht und wie diese schließlich zur Weiterentwicklung des Konzepts verarbeitet wurden.

Dramatisch gestaltete sich der Bevölkerungsrückgang, der unter dem Strich jedes Jahr bei rund einem Prozent lag und langfristig selbst bei konstantem „modal split“ keine weiter steigenden Fahrgastzahlen realistisch erscheinen ließ:



Bevölkerungsentwicklung 1994-2003 im Einzugsbereich des Quedlinburger Modells
Alle Abbildungen: Autoren

Flankierend kamen sinkende Schülerzahlen bei nahezu stagnierendem Fahrtenbedarf und natürlich die allgemeine wirtschaftliche Flaute hinzu: wer arbeitslos ist (dies waren konstant mehr als 20 %!), pendelt meist nicht und prüft auch ansonsten die Notwendigkeit jeder einzelnen Fahrt. Ein übriges trug die ansonsten lobenswerte Sanierung des Straßennetzes in den 90er Jahren bei. In manchem Jahr waren 200.000 Umleitungskilometer/a eher untertrieben, wobei zu bedenken ist, dass derart aufwändige Umleitungen i.d.R. die Reisezeiten deutlich erhöhen und oft auch Anschlüsse zerstören – also unter dem Strich Attraktivität und Nachfrage kaum steigern. Sowohl Investitionen als auch deren Ausbleiben schufen auch bahnhafte Probleme. Der Ausbau der Strecke 330 (Hannover-Halberstadt-Aschersleben-Halle) für den Einsatz von Neigetechnikzügen fügte sich in die ITF-Rahmenbedingungen nur bedingt ein. Der vormals optimierte ITF-Knoten Aschersleben zerfiel mit der Beschleunigung des RE, so dass mal die Bahn, mal der Bus, mal ein RE, mal ein RB passte; manchmal, der verspätungsanfälligen Baureihe 612 geschuldet, auch gar nichts. Beim Streckenausbau hatte man den Nebennoten Frose offenbar bereits auf die Stilllegung der Strecke 332 (Quedlinburg-Ballenstedt-Aschersleben) hin so geplant, dass betriebliche Probleme mit dieser Achse hinzukamen. Mehr schlecht als recht gestalteten sich auch die Anschlüsse in Stolberg, wo die Züge aus Berga-Kelbra mal vertaktet, mal mäßig rhythmisiert und mal gar nicht (Schienenersatzverkehr) verkehrten.

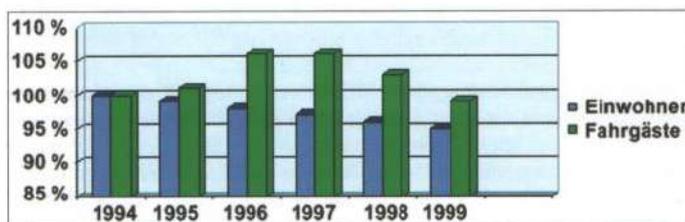
Bei der tariflichen Kooperation ging es zunächst zügig voran. Die Verkehrs- und Tarifgemeinschaft Ostharz (VTO) wurde gegründet, integrierte



Integrierender Taktverkehr – auch nach zehn Jahren und trotz gesunkener Einwohnerzahlen erweist sich das Quedlinburger Modell als umweltfreundliche und nach wie vor erfolgreiche Alternative.

allerdings nur den straßenbegrenzten ÖPNV. Gemeinsame Zeitkartenangebote für spezifische Zielgruppen wie Vielfahrer, Umsteiger, Touristen kamen jedoch auch mit der HSB und der DB zustande. Weitergehende Integrationen scheiterten, trotz mehrerer Anläufe, an den völlig unterschiedlichen Strukturen der Tarifsysteme (Entfernungszonen contra Flächenzonen) und den entsprechenden Folgen einer Durchtarifierung: entweder ein deutlich höheres Tarifniveau oder aber ein steigender Zuwendungsbedarf – realistisch wohl zunächst beides nicht.

Der 1997 beschlossene erste Nahverkehrsplan konstatierte eine hohe Attraktivität im Bestand, bei kleineren Erschließungs- und Bedienungsmängeln. Rund 16 % der motorisierten Wege wurden mit dem ÖPNV zurückgelegt, wobei ein fehlendes City-Bus-System in der Kreisstadt eine Weiterentwicklung bereits damals offenkundig blockierte. Im Maßnahmenkonzept wurde eine Fortentwicklung des Modells als Vision entworfen, die sich leider in den Folgejahren nicht wirklich realisieren ließ. Halbstundentakte mit alternierenden Angeboten von Bussen und Bahnen scheiterten an der fehlenden Tarifintegration, ein City-Bus-Konzept für die Kreisstadt an deren Finanznot. Gleichwohl wurde eine Fülle kleinerer Maßnahmen (neue Haltestellen, Fahrplanveränderungen etc.) entworfen und auch mit gewissem Erfolg umgesetzt. Dennoch ließ sich der Markteinbruch so nicht kompensieren, was sich in den Folgejahren zeigte.



Einwohner- und Nachfrageentwicklung 1994-1999

Es war offensichtlich, dass eine Fortschreibung dieses Trends zwar nach wie vor einen beachtlichen „modal split“, nicht aber die Sicherung der wirtschaftlichen Basis ermöglicht hätte. Vor diesem Hintergrund wurde eine grundsätzliche Restrukturierung des Gesamtkonzepts unausweichlich – wobei weder die Vertaktung noch die integrale Vernetzung verschiedener Verkehrs- und Angebotsformen zur Disposition standen: diese galten zurecht als das Erfolgsrezept des „Quedlinburger Modells“.

Zum Glück wurden in dieser Situation eine Restrukturierungsförderung des Landes sowie die Beteiligung des Landkreises Quedlinburg am EU-Vorhaben SAVE/Mobasto. Letzteres war zwangsläufig mit der Entwicklung neuer Konzeptionen verbunden – was nahe legte, den ÖPNV hier zu integrieren und die Planung mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplans zu verbinden. Erneut zeigte sich bei der Bestands- und Mängelanalyse durch das Kasseler Büro PGN, welches Qualitätsniveau der ÖPNV zwischenzeitlich erreicht hatte:



Bis ins Jahr 2004 taten Fahrzeuge aus drei Generationen bei Q-Bus Dienst: die ungarischen IKARUS-Oldies, Setra-Busse der ersten Nachwendegeneration sowie die seit einigen Jahren verstärkt beschafften NF-Fahrzeuge der Marken Setra und Mercedes-Benz. Seit Februar 2004 sind nun auch NF-Erdgasbusse von MAN im Einsatz und haben die letzten IKARUS 260 abgelöst.

- In 22 von 26 Orten/Ortsteilen wurden mehr als 70 % der Siedlungsgebiete erschlossen,
- für 78 % der Einwohner lag die Bedienungsqualität weit über durchschnittlichen Standards und
- über 90 % der Einwohner konnten auf Angebote mit mindestens durchschnittlicher Verbindungsqualität zurückgreifen, 44 % sogar auf einem dem Kfz vergleichbaren Niveau.

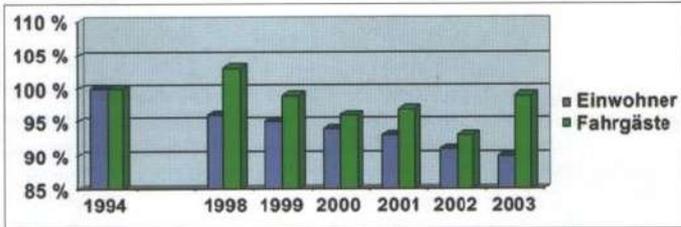
Dessen ungeachtet traten wiederum der Geburtsfehler fehlender City-Bus, die Tarifproblematik und Defizite im Marketing zu Tage. Vor dem Hintergrund sinkender Einwohnerzahlen und sich abzeichnender Umstrukturierungen in der Schullandschaft lag die Analyse auf der Hand, dass sich ohne Zugewinne im Jedermannverkehr bei gleichzeitiger Angebotsstraffung zeitnah die Schere zwischen Einnahmen und Kosten weiter aufweiten würde. Konkrete, schnell wirkende und unaufwändig umsetzbare Maßnahmenpakete waren gefragt – und wurden geschnürt:

- Straffung des Angebots mit dem Ziel einer besseren Kommunizierbarkeit,
- Grundnetzlinien mit klarerer Vertaktung und Produktmerkmalen („RegioBus“),
- dafür: mehr Kompromisse im Ergänzungsnetz bei guter Anschlussqualität,
- mehr und zielgruppenorientiertere Marketinganstrengungen sowie
- gezielt veränderte Linienführungen zur Optimierung von Erschließung und Verbindungsqualität.

Ärgerlicherweise fiel der Einstieg in die Optimierung mit der Währungs-umstellung zusammen. Auch durchaus innovative und mit Lob bedachte Ansätze (ortsbezogene Relationsfahrpläne, Fahrplandrehscheiben mit Anschlussfinder, Fahrerschulungsprogramme etc.) konnten der plötzlichen Konsumblockade natürlich nicht begegnen. Erst zum Ende des Jahres 2002 zeigten sich erste Ansätze eines Wirkens der Angebots- und Marketingoffensive: der Einbruch schien zumindest überwunden. In diese vorsichtige Aufschwungphase fielen schließlich die substanzielleren Angebotsveränderungen. Es wurden mehr als ein Dutzend neue Haltestellen eingerichtet, neue Anschlüsse konstruiert, die Produktlinie „RegioBus“ am Markt platziert, wesentliche Erschließungsmängel durch neue Streckenführungen behoben etc. – kurz: das „Quedlinburger Modell“ wurde neu justiert und den veränderten Nachfragebedingungen angepasst. Der Erfolg blieb nicht aus.

Die Einführung des Produkts RegioBus (definierte Taktqualität, durchgehend Niederflurfahrzeugeinsatz, Zeitschriftenverkauf, Schirmverleih, kostenlose Fahrradmitnahme) schlug unmittelbar mit 10 % höheren Fahrgastzahlen zu Buche und die Innenstadterschließung der Kleinstadt Ballenstedt wurde mit 30 % mehr Einnahmen auf der betreffenden Linie honoriert. Dabei kam der Angebotsjustierung zugute, dass im Rahmen des

eingeführten Mobilitätsmanagements eine enge Kooperation mit der Schulentwicklungsplanung gelang. Dadurch war und ist es möglich, die Umstrukturierung der Schullandschaft ohne größere Linienanpassungen im ÖPNV abzufedern, mithin also die Mehrkosten im Rahmen zu halten. Selbst die vom Land durchgesetzte Abbestellung des SPNV auf der in den ITF integrierten Bahnstrecke 332 kann, aufgrund der als System funktionierenden Taktknotenstruktur, wenn auch mit Mehraufwand einigermaßen aufgefangen werden.



Einwohner- und Nachfrageentwicklung 1998-2003 (Basis 1994)

Erfolg macht mutig. Zum Fahrplanwechsel 2004/05 soll nun die Umsetzung des modifizierten Konzepts planmäßig mit einigen größeren Vorhaben weitergeführt werden: mehr Takt, bessere Produkte und neue Marketinganstrengungen sollen dafür sorgen, dass die Erfolgsgeschichte des „Quedlinburger Modells“ weitergeschrieben werden kann.

Schließlich, diese Frage drängt sich angesichts aktueller Tendenzen auf, wird mancher Ausführungen zu sogenannten „bedarfsgesteuerten Verkehren“ vermissen. Zunächst einmal ist diese Bezeichnung eigentlich falsch, denn nicht etwa ein imaginärer Bedarf steuert diese Verkehre sondern schlicht die Nachfrage. Wie dem auch sei, setzen solche Ergänzungen des Linienverkehrs zweierlei voraus, wenn sie die Gesamtwirtschaftlichkeit erhöhen sollen:

1. eine Nachfrage, die (nur noch) so sporadisch auftritt, dass sie regelmäßig und noch wirtschaftlich mit Kleinfahrzeugen (incl. Umwegen, Leerfahrten und Wartezeiten) bewältigt werden kann sowie
2. einen entweder per Förderung und/oder durch auskömmliche „Komfortzuschläge“ langfristig gesicherten Kostendeckungsgrad.

In Quedlinburg erreicht die Nachfrage nach jahrelangem ITF sowie Touristikverkehren an Wochenenden meist ein Nachfrageniveau, bei dem der Einsatz ohnehin vorhandener Busse einem aufwendigen AST-System gegenüber nicht nachteilig wirkt. Zudem weist ein reguläres Linienangebot bei marktgerechter Ausrichtung auch bei touristischer Nachfrage nicht von der Hand zu weisende Vorteile auf – ohne die Vorzüge eines Haus-zu-Haus-Verkehrs negieren zu wollen. Keineswegs einfach gestaltet sich dagegen die Integration eines nachfrageorientierten Produktes in ein insgesamt angebotsorientiertes System. Die Schwierigkeiten beginnen beim Marketing (das eine Produkt wird mit zunehmender Nachfrage unwirtschaftlicher, das andere wirtschaftlicher...) und gehen über Fragen der Tarifintegration bis hin zu technischen Problemen (Funklöcher, nicht kompatible Frequenzen, etc.). Vorläufig Fazit eines sehr intensiven und langwierigen Abwägungsprozesses: Über Möglichkeiten einer mehrstufig differenzierten Bedienung wird weiter nachgedacht und am Zielpunkt der ITF-Feinjustierung entschieden. Auch ein Testbetrieb in überschaubarem Rahmen ist für die Zukunft nicht ausgeschlossen – sofern mindestens die bisherige Wirtschaftlichkeit sichergestellt werden kann.

Die Autoren

Johannes Knoppik ist Geschäftsführer der Q-Bus Nahverkehrsgesellschaft mbH Ballenstedt. Michael Wendt ist Verkehrsplaner mit Sitz in Halberstadt.