

Rail Bonus im urbanen Kontext Wahrnehmung verschiedener öffentlicher Verkehrsträger durch Projektentwickler und politische Entscheidungsträger



Rail Bonus im urbanen Kontext

Ausgangslage und Ziele

In der Fachliteratur zu Fragen der Systemwahl im öffentlichen Verkehr wird häufig der Image Vorteil von schienengebundenen öffentlichen Verkehrsträgern (z.B. Tram oder Stadtbahn) betont. Dieser wird als Rail Bonus bezeichnet und beinhaltet drei Phänomene:

- Höhere Fahrgastzahlen/höherer Modalsplit ÖV bei gleicher Angebotsqualität
- Höhere Grundstücks- und Immobilienpreise
- Impulswirkung für Siedlungsentwicklungen

Als Ursache für diese Phänomene wird die positivere Wahrnehmung schienengebundener Verkehrsträger durch Fahrgäste, politische Entscheidungsträger und Investoren vermutet. Die Wahrnehmung durch Fahrgäste als Ursache für die Beeinflussung der Fahrgastzahl wurde bereits detailliert untersucht. Im Rahmen der Masterarbeit wird als Ergänzung die Wahrnehmung von Bus und Tram bei Projektentwickler und politischen Entscheidungsträgern analysiert. Zusätzlich wird überprüft, inwiefern die ermittelte Wahrnehmung eine Impulswirkung für die Siedlungsentwicklung bewirken kann.

Vorgehen

In einem ersten Schritt werden durch eine umfangreiche Literaturrecherche Hypothesen zur Wahrnehmung und Impulswirkung entwickelt. Mit Hilfe der Hypothesen und den Erkenntnissen aus der Literaturrecherche werden anschliessend zwei Gedankenmodelle zum Standortentscheidungsprozess und zum Systemwahlprozess entworfen. Die Gedankenmodelle beschreiben die Wirkungszusammenhänge zwischen der Wahrnehmung von Bus und Tram sowie der vermuteten Impulswirkung. In einem dritten Schritt werden neben der Erhebung der Wahrnehmung

die Gedankenmodelle in Experteninterviews mit sieben Projektentwicklern und drei politischen Entscheidungsträgern diskutiert und im Anschluss entsprechend den neuen Erkenntnissen angepasst. Durch die Analyse von drei Fallstudiengebieten mit geplanten oder in den letzten Jahren realisierten Tramprojekten wurden die Wirkungszusammenhänge aus den Interviews überprüft und festgehalten, welche Effekte tatsächlich registriert werden können.

Wesentliche Erkenntnisse und Schlussfolgerungen

Die Analyse der grundlegenden Wahrnehmung von Bus und Tram in einer hypothetischen Situation zeigt, dass bei gleicher Angebotsqualität beide Akteursgruppen das Tram dem Bus eindeutig bevorzugen würden. Das Tram wird als komfortabler, städtischer und zuverlässiger wahrgenommen. Bei der Beurteilung von Bus und Tram bezüglich der für die Impulswirkung relevanten Attribute ist ebenfalls eine deutlich positivere Wahrnehmung des Trams festzustellen. Dies insbesondere bei den Punkten Urbanität, städtebauliche Gestaltungskraft und Häufigkeit der Veränderung der Linienführung.

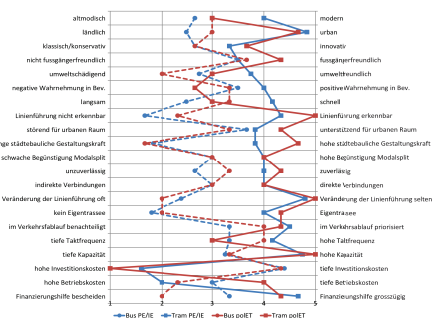


Abbildung 1: Image Tram und Bus bei Projektentwicklern und politischen Entscheidungsträgern

Schlechter schneidet das Tram v.a. beim zunächst ebenfalls für zentral gehaltenen Punkt der Investitionskosten ab. Aus den Interviews konnten mehrere vermutliche Wirkungszusammenhänge herauskristallisiert werden (z.B. Lenkung der Aufmerksamkeit, Nutzungsabhängigkeit der Bedeutung der Qualität der ÖV-Erschliessung, Kapazität als Auslöser und entscheidender Einflussfaktor von Systemwahlprozessen). Durch die Fallstudien konnten abschliessend nur wenige der aus den Interviews abgeleiteten Zusammenhänge bestätigt werden (z.B. die Bedeutung der Qualität der ÖV-Erschliessung oder der städtebaulichen Gestaltungskraft).

Masterarbeit HS13
MSc Raumentwicklung und Infrastruktursysteme

Bearbeitung
Erik Gorrengourt

Leitung
Prof. Dr. U. Weidmann IVT ETHZ

Betreuung
Dr. B. Riegel IVT ETHZ

Angewendete Methoden/Verfahren
Literaturanalyse, Entwicklung Gedankenmodelle, Experteninterviews, Erhebung Semantisches Differential, Fallstudien

Kontakt
Erik Gorrengourt
erik_gorrengourt@gmx.ch