

Alltäglicher Wahnsinn als Standortvorteil



In den wachsenden Mega-Cities der Welt entstehen derzeit zahlreiche neue Metros, Bus-Rapid-Transit-Netze, Seilbahnen und leistungsfähige Regional-Schnellbahnen. Allein in Indien wurden in den letzten Jahren über 20 Systeme neu eröffnet, und die Liste der kommenden Neueröffnungen und Erweiterungen ist weltweit lang.

Damit diese Massentransportmittel ihre gewünschten Effekte für Bevölkerung und Umwelt entfalten können, müssen die ÖPNV-Systeme dieser Städte grundlegend neu gedacht werden. Ein hierarchisches Netz mit Zubringer-Angeboten, durchgehenden Tickets und einheitlichen Auskunftssystemen ist nötig. Das oft kleinteilig organisierte Bussystem muss zu Feeder-Systemen umgebaut werden, was die Geschäftsmodelle vieler eigenwirtschaftlich operierender Bus- oder Kleinbusunternehmen unter Druck setzt.

Verkehrsfachleute aus dem Globalen Süden haben Mitteleuropas Verkehrsverbünde als vielversprechende Lösung für ihre Herausforderungen im öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) entdeckt. Diese oft etwas schwerfälligen Organisationen integrieren verschiedene öffentliche Mobilitätsangebote und sorgen so für abgestimmte Angebote. In staugeplagten Metropolen weltweit braucht es dringend eine solche integrierende Alternative zu Autos, Sammeltaxis und per App geordneten Motorikschas, Motorrädern oder Taxen. Die hierzulande oft als unperfekt empfundenen ÖPNV-Systeme mitteleuropäischer Ballungsräume erscheinen plötzlich als erstrebenswert.

Wer dann die Hintergründe zu Slogans und Wertversprechen wie „1 Netz. 1 Fahrplan. 1 Tarif.“ (so heißt es beim MVV in München) genauer verstehen will, belegt unfreiwillig ein Oberseminar zur Multistakeholder-Governance deutscher Prägung. Die Fachsprache ist eigen und kaum übersetzbar:

Einnahmeverfahren, Verbunderhebung, Kundenvertragspartner, Wabentarifzonenpläne, Übergangstarife, Ländertickets, Verbundgremien, Mischverbände, kommunale Zweckverbände, Lokale Nahverkehrsorganisationen und Produkt- und Kontrollmodule – diese Vokabelliste ließe sich endlos fortsetzen. Sie illustriert, wie komplex ÖPNV in einem föderalistisch organisierten und polyzentrisch strukturierten Land organisiert ist.

Dieser alltägliche Wahnsinn mit seinem hohen Transaktionsaufwand ist nicht nur für Unternehmensberater und Kanzleien äußerst ergiebig. Sie ist auch ein Standortvorteil für hiesige Softwareschmieden: Denn leistungsfähige europäische IT-Anbieter sind über Jahrzehnte daran gewachsen, genau dieses Multistakeholder-System mit komplexer Governance in einer ähnlich komplexen IT-Landschaft abzubilden. Sie können das besser als viele hippe Start-Ups. Geduldig setzen sie jedes noch so absurde Tarifprodukt um, schaffen unternehmensübergreifend Standards und vernetzen Systeme aus unterschiedlichen Epochen. So machen sie durchgehende Tickets erst möglich und sorgen für konsistente Echtzeitdaten. Das ist im internationalen Vergleich einmalig. Hier wird die Komplexität oder auch der Wahnsinn zum Standortvorteil.

ÖPNV-Verantwortliche aus den Metropolen der Welt kommen auf die IT-Trans nach Karlsruhe und suchen nach Lösungen für einen integrierten ÖPNV aus einem Guss. Wenn sie fündig werden und sehr gute Systeme finden, dann auch Dank unseres alltäglichen Wahnsinns.

Dr. Florian Krummheuer

Inhaber von pluto.M und seit Ende 2025 Lehrstuhlvertreter am Fachbereich Integrierte Verkehrsplanung und Mobilitätsentwicklung an der Universität Kassel