



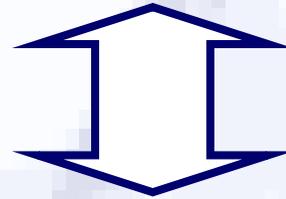
**Deutschland Takt und
Trassenzugang:
Hat der Taktfahrplan eine Chance
im europäischen Eisenbahnmarkt?**

Dr. Karl-Heinz Rochlitz, Bundesnetzagentur

Wie künftig das Schienennetz nutzen?

Zwei konträr diskutierte Positionen:

„Wettbewerbsmodell“ mit „open access“ – vor allem für neue Wettbewerber im HGV und mit europäischen Frachtkorridoren



„Deutschland-Takt“ nach Schweizer Vorbild als ITF: bislang eher als „Staatsbahn-Modell“ und „Anti-Wettbewerbsmodell“ verstanden



Vorrangiges EU-Bahnfrachtnetz (Vorschlag, 11.12.2008)

(Verordnung des EP und des Rates zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr)

Der Schienengüterverkehrsmarkt, der etwa zur Hälfte aus grenzüberschreitenden Diensten besteht, kann sich nicht richtig entwickeln, wenn den Güterverkehrsbetreibern keine besseren Infrastrukturleistungen geboten werden. Dazu müssen mehrere Hindernisse überwunden werden: die vorrangige Behandlung des Personenverkehrs gegenüber dem Güterverkehr, sowohl in Bezug auf Investitionen als auch das Kapazitäts- und Verkehrsmanagement, wodurch der Schienengüterverkehr in den meisten Mitgliedstaaten erheblich benachteiligt wird;

Trassenvergabe

Disposition

Verkehrsmix aus Personen- und Güterbeförderung muss zumindest auf den wichtigen Güterverkehrsachsen anders gestaltet werden.

„Wir befürchten, dass die S-Bahn Rhein-Neckar im wahrsten Sinne des Wortes unter die Räder kommt, sollte die EU-Entscheidung zu Gunsten eines Güterzugvorrang-Netzes fallen“, so Werner Schreiner, Geschäftsführer der Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN-GmbH).



„Open Access“ = freier Marktzugang

u.a. für Güterverkehre: z.B. schnelle, weil leichte Güterverkehrszüge, aber auch überlange und besonders schwere Güterzüge

=> *Bevorzugung bei **Trassenvergabe** und **Disposition***

Neue Wettbewerber im Personenfernverkehr

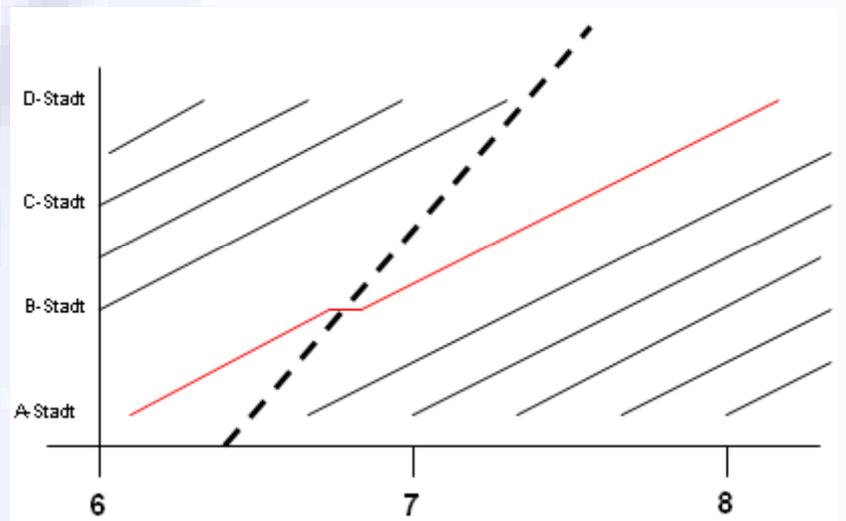
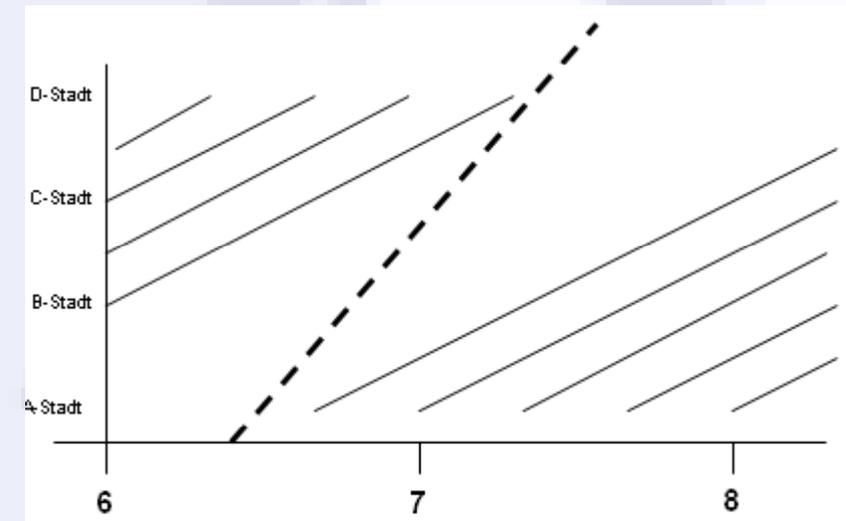
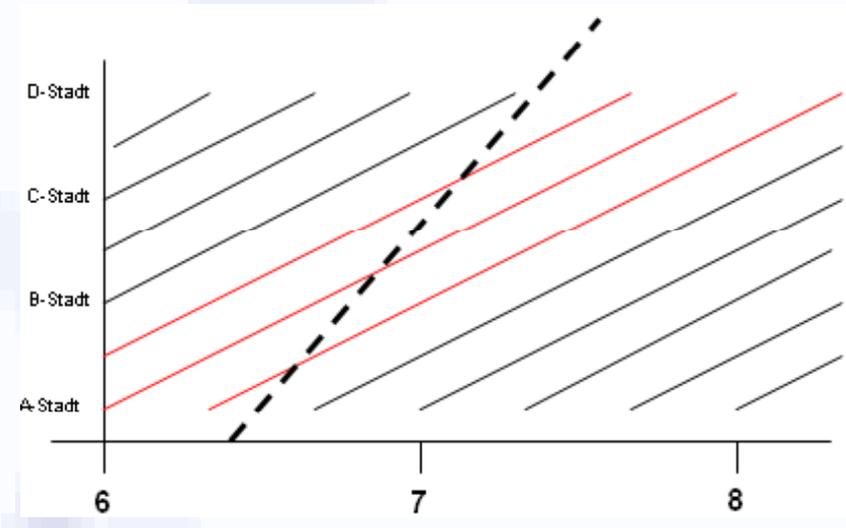
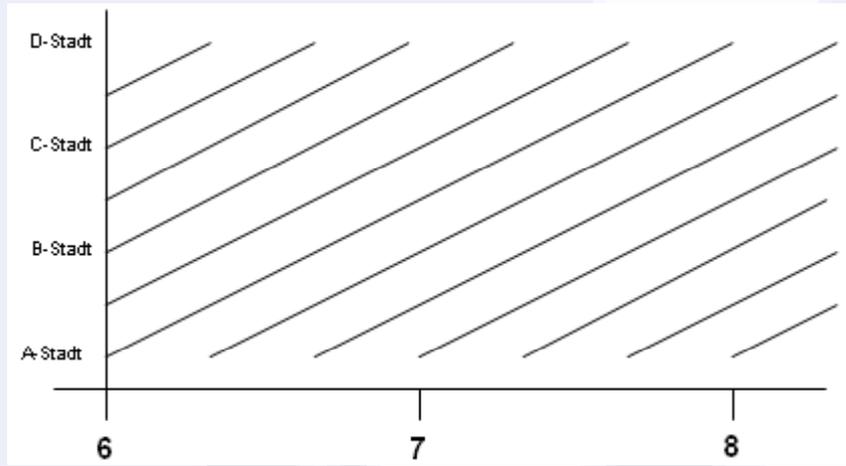
=> *neuer § 14g AEG sorgt für Zugangsrecht im grenzüberschreitenden Personenverkehr*

Immer betroffen: Hauptstrecken mit besonders hohem Verkehrsaufkommen



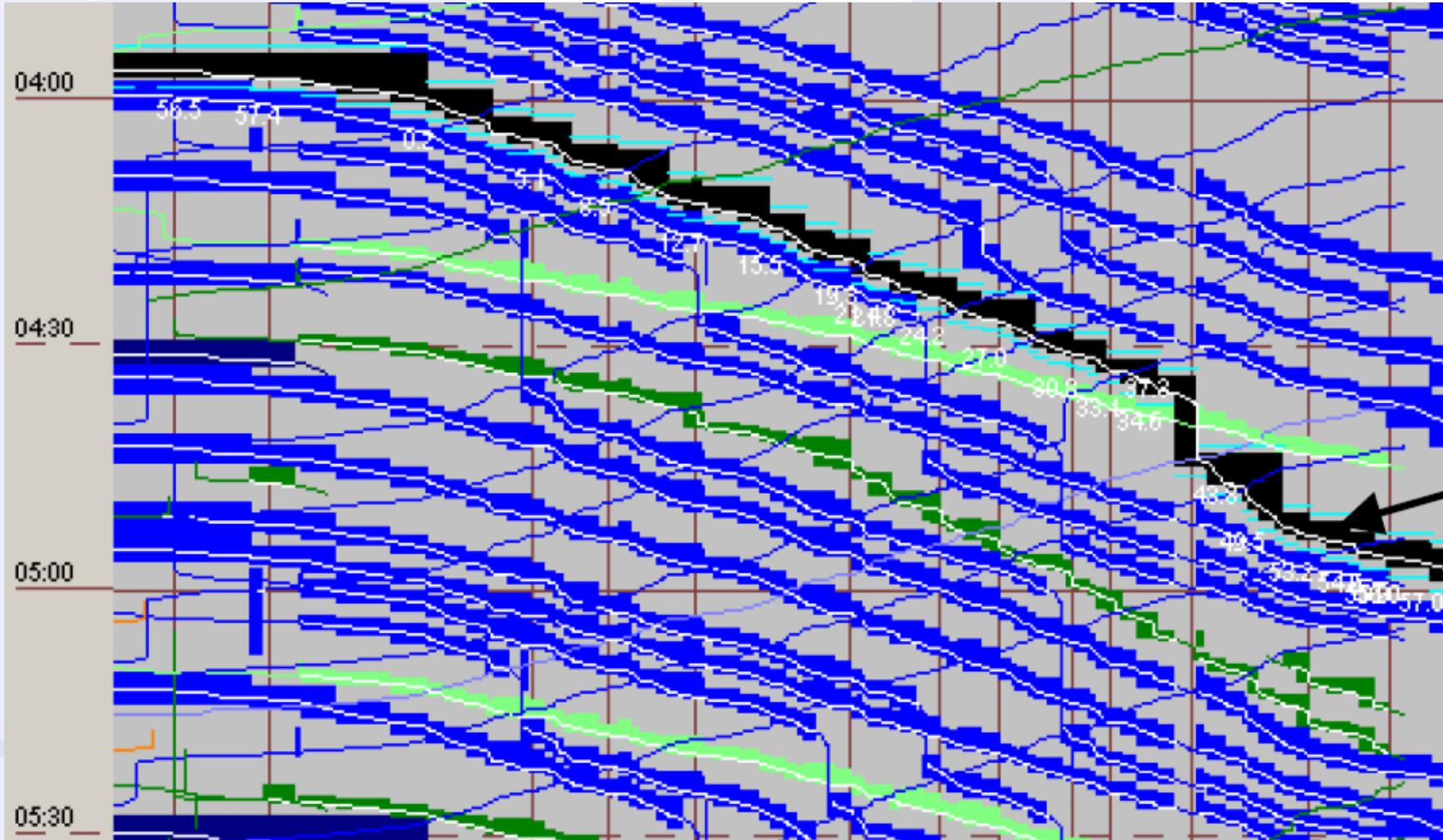
Konflikt Taktfahrplan – Open Access

- vereinfachte Darstellung -





Zugkoordination auf einer Hauptachse



Wie werden Trassen real vergeben?

Idealvorstellung: „Grüne Wiese“ – ohne „Großvaterrechte“

Vergabe von über 46.000 Trassen zum Netzfahrplan müss(t)en binnen drei Monaten konstruiert werden

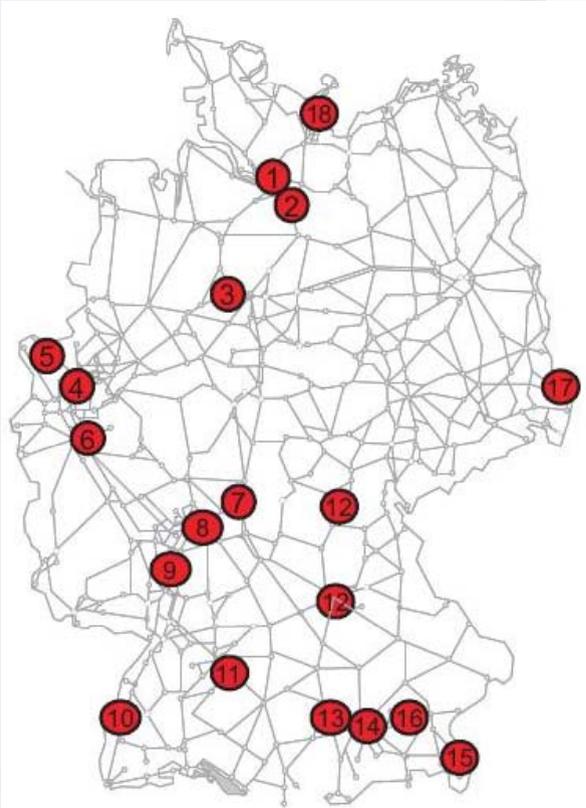
Tatsächlich im Vorfeld weitgehend feststehend:

- „vorläufige grenzüberschreitende Zugtrassen“ (§ 8 EIBV)
- SPNV-Takttrassen **Rahmenverträge**
- Takttrassen des DB Fernverkehrs

Ist die heutige Praxis, vor allem auf den Hauptachsen, schon ein Taktmodell? Welche Probleme?

Überlastung, Rückbau und Ausbau der Infrastruktur (1)

Allgemeine Botschaft: Große Teil des DB-Schienennetzes sind überlastet.



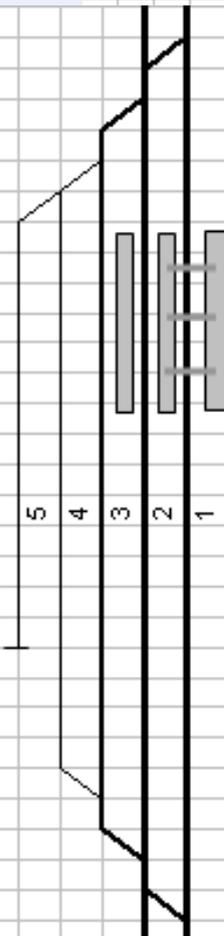
Bericht zum Ausbau der Schienenwege
2007: Engpassbereiche

- DB Netz verweist auf 10.000 Trassenkonflikte bei der Konstruktion des Netzfahrplans 2008
 - gleichwohl nur drei Mitteilungen, dass Trassennachfrager keine Angebote erhalten haben (§ 14d AEG)(2009)
 - 2007 nur drei, 2008 nur zwei Schienenwege als „überlastet“ erklärt (§§ 16-18 EIBV)
- **Wie perspektivisch arbeitet die DB Netz AG an mehr Verkehr auf der Schiene?**



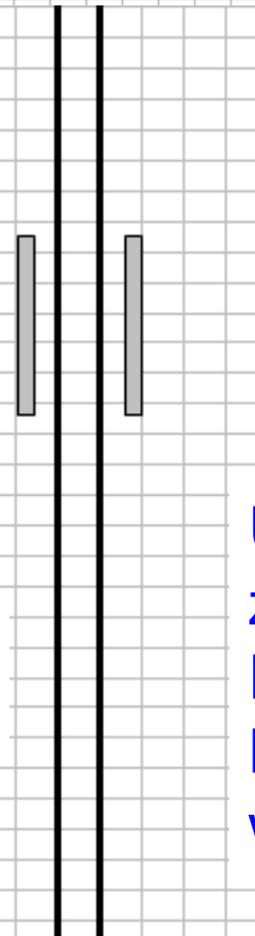
Überlastung, Rückbau und Ausbau der Infrastruktur (2)

Systemskizze Istzustand



Rückbau eines Bahnhofs
zum Haltepunkt

Systemskizze Sollzustand



Rückbau selbst
von – an sich
überlasteten -
Hauptstrecken

Umdenkprozess
zumindest beim
EBA: „aktive
Kapazitätsüber-
wachung“



Überlastung, Rückbau und Ausbau der Infrastruktur (3)

Kernfrage: Für wen wird künftig das Schienennetz primär ausgebaut:

- für relativ wenig Nachfrage: den Personenfern- und Hochgeschwindigkeitsverkehr?
- für relativ viel Nachfrage: Regional- und Güterverkehr?

Wichtigstes politisches Instrument der Bundesschienenwegeausbauplanung ist der **Bundesverkehrswegeplan**.

Keine Regulierungs-, sondern eine **politische Frage**:
Wie plant man am besten das Schienennetz?

Vorgaben der EU-Verordnung zu Frachtkorridoren:

Investitionsplanung

- a) einen gemeinsamen langfristigen, d. h. sich über mindestens zehn Jahre erstreckenden Investitionsplan für die Infrastruktur des Güterverkehrskorridors;
- b) gegebenenfalls einen gemeinsamen mittelfristigen Investitionsplan (für mindestens zwei Jahre) für den Güterverkehrskorridor.

Planung in der Schweiz:

- mittelfristig => langfristig => sehr langfristig
ausgehend von Fahrplan-, d.h. Angebotsszenarien
- mit ITF-Trassen für den Personenverkehr und Angebots-
trassen für insbesondere den Güterverkehr
=> Vergabe im Wettbewerb



Statt Kontroverse übereinstimmende Ziele:

- mehr Verkehr auf die Schiene
- Schienennetz für mehr Verkehr optimieren = optimale Umsetzung europäischer Anforderungen
- Deutschland-Takt kann Wettbewerbsmodell darstellen mit Chancen insbesondere für
 - zusätzlichen Güterverkehr
 - eventuelle Newcomer

**Mehr Verkehr + mehr Takt +
mehr Wettbewerb**



Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!