

## Initiative „Deutschland-Takt“ will verkehrspolitische Diskussion beleben

(red) Am 07.04.08 betrat eine neue Organisation die verkehrspolitische Bühne: Die Initiative „Deutschland-Takt“ präsentierte sich mit einer Auftaktpressekonferenz in Berlin. Nomen est omen – so kann man das Anliegen der verkehrspolitischen Akteure der neuen Initiative auf den Punkt bringen. Das Bündnis versteht sich in erster Linie als verkehrspolitischer Impulsgeber und hat sich dem Systemgedanken des öffentlichen Verkehrs verschrieben. Getragen wird die Initiative „Deutschland-Takt“ von Persönlichkeiten aus Fahrgastverbänden wie dem Verkehrsclub Deutschland und Pro Bahn sowie Aufgabenträgern des SPNV, aber auch Vertretern von Eisenbahnverkehrsunternehmen. Im Mittelpunkt steht ein bundesweiter Integraler Taktfahrplan (ITF), der Schritt für Schritt im Schienenverkehr als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs umgesetzt werden soll und so die Attraktivität des Gesamtsystems steigern soll. Die Initiative „Deutschland-Takt“ will dazu eine Fachdiskussion über einen konzeptionell besseren öffentlichen Personenverkehr in Deutschland eröffnen. Die Initiatoren wagen dazu den nötigen Perspektivwechsel und stellen die Frage was dem Fahrgast nutzt in den Mit-

telpunkt. Dieser Ansatz ist umso bemerkenswerter in einer Zeit, in der die bahnpolitische Diskussion einzig und allein um eine abgehobene wie zu kurz greifende Modelldiskussion zur Bahnprivatisierung kreist, die losgelöst von den eigentlichen energie- und umweltpolitischen Erfordernissen die notwendigen verkehrspolitischen Ziele mittlerweile völlig ausblendet. Ausdrücklich stellt die Initiative „Deutschland-Takt“ Themen wie die Grunderschließung des Landes, eine Mobilitätsgarantie und umweltpolitische Zielsetzungen in den Kontext eines bundesweiten ITF. Dahinter stehen die Kernfragen deutscher Bahnpolitik, die von Verkehrspolitikern der Regierungsfractionen derzeit nicht beantwortet werden: Welche Bahn wollen wir in Deutschland? Welche Bahn braucht Deutschland und welchen Leistungsauftrag erteilen die Bürgerinnen und Bürger diesem Verkehrssystem? Die „Initiative Deutschland-Takt“ hat die Chance, dieses bahnpolitische Vakuum nunmehr mit Inhalten zu füllen. Henning Eggers sprach mit Arnd Schäfer und Andreas Schulz von der Initiative „Deutschland-Takt“ über Ziele und Perspektiven des Bahnbündnisses.

**BAHN-REPORT:** Braucht Deutschland noch ein Bündnis für mehr Schienenverkehr? Was unterscheidet die Initiative „Deutschland-Takt“ von den bestehenden Zusammenschlüssen?

### Schulz:

Die Eisenbahn in Deutschland braucht mehr Fahrgäste. Was die Nachfrage angeht, liegen wir nur im europäischen Mittelfeld. Der Schweizer fährt im Durchschnitt mehr als doppelt so viele Kilometer Eisenbahn wie der Deutsche – und das in einem Land, das halb so groß ist wie Bayern. Wir müssen hierzu Fern- und Nahverkehr wieder besser vernetzen. Wenn jeder nur für sich optimiert, kommt für das Ganze nicht das Beste heraus. Darum brauchen wir das Bündnis „Deutschland-Takt“.

### Schäfer:

Die „Initiative Deutschland-Takt“ geht von Personen aus. Wir wollen eine Idee, nicht eine Organisation oder einen Verband in den Mittel-

punkt stellen. Der schönste Erfolg wäre, wenn die Initiative in fünf Jahren überflüssig ist, weil der Deutschland-Takt eine Selbstverständlichkeit geworden ist.

**BAHN-REPORT:** Die Diskussion um die Privatisierung der DB AG befindet sich derzeit auf der Zielgeraden. Läuft Ihre Initiative in dieser Situation nicht Gefahr, medial unterzugehen?

### Schäfer:

Bereits in den ersten Tagen haben wir eine große Resonanz in Politik und Bahnbranche erfahren. Bundestagesabgeordnete jedweder Couleur wie Hermann Scheer, Josef Göppel oder Dr. Toni Hofreiter haben uns ihre Unterstützung ausgesprochen, ebenso der brandenburgische Verkehrsminister Dellmann. Auch Gewerkschafter und Wissenschaftler unterstützen uns. Nach „medialem Untergang“ sieht das für mich nicht aus.

### Schulz:

Ein Integraler Taktfahrplan ist dem Leser einer Tageszeitung nicht in drei Sätzen zu erklären. Als wir vor knapp 20 Jahren mit dem Allgäu-Schwaben-Takt angefangen hatten, war das am Anfang kein Thema für die Tagespresse. Heute kennt fast jeder den Bayern-Takt.

**BAHN-REPORT:** Die aktuelle Auseinandersetzung um die Privatisierung der DB AG zeigt: Der eigenwirtschaftliche Fernverkehr der DB kann bei einer Privatisierung nach dem Holdingmodell massiv unter Druck geraten, so dass weitere IC-Linien abseits der Magistralen, aber auch Leistungen in Schwachlastzeiten das Aus droht. Wie können unter diesen fragilen Voraussetzungen verlässliche Rahmenbedingungen für langfristige abgestimmte Angebote geschaffen werden?

### Schulz:

Die heutige, rein betriebswirtschaftlich definierte Grenze zwischen eigenwirtschaftlichem

Fernverkehr und bestelltem Nahverkehr ist volkswirtschaftlich unsinnig. Ein Fernzug mit 95 % Kostendeckung wird vom Unternehmen aus dem Fahrplan genommen, während Nahverkehrszüge mit einem Drittel der Kostendeckung – richtigerweise – eine Selbstverständlichkeit sind. Diese historisch entstandene Trennlinie wollen wir ändern.

#### Schäfer:

Der Bund muss seine Bestellerfunktion im Fernverkehr endlich wahrnehmen. Die Debatte um die Bahnprivatisierung in den letzten Wochen zeigt, dass es ein Gemeinwohlinteresse auch im Fernverkehr gibt. Warum es Daseinsvorsorge sein soll, dass der Potsdamer nur nach Berlin, nicht aber nach Hannover oder Dessau mit der Eisenbahn fahren kann, erschließt sich mir nicht. Diese Denkweise ist auch in anderen Ländern nicht üblich. Ich sehe hier auch keinen Widerspruch zu einer Privatisierung der DB-Transporttöchter. Ein Be- und Erstellermodell mit klaren staatlichen Mindestvorgaben und gerne auch rein privater Durchführung der Leistungen nach diesen Vorgaben wäre für die Bahnbranche eine gute Lösung.

**BAHN-REPORT:** Ein Beispiel: DB Fernverkehr dürfte unter Börsenbedingungen im Zweifel lieber einen Umlauf einsparen, als durch Warten in einigen Knoten Anschlüsse in die Fläche zu gewährleisten. Wie kann „ITF-Disziplin“ vom ICE bis zur Regionalbahn sichergestellt werden?

#### Schäfer:

Natürlich darf man auch bei einem ITF keinen wirtschaftlichen Blödsinn veranstalten. Den Zielkonflikt zwischen Umlauf- und Anschlussoptimierung haben wir ja auch innerhalb des Nahverkehrs. Entscheidend ist, dass wir nach dem Aufwand-Nutzen-Verhältnis für das Gesamtsystem Schiene optimieren. Heute entscheidet der Fernverkehr nur für sich alleine. Wenn da hundert Anschlussreisende auf der Nahverkehrsstrecke – womöglich noch bei einem Konkurrenten der DB – wegbrechen, geht das nicht in die Betrachtung ein.

#### Schulz:

Festgeschrieben werden könnte dies z. B. in einem „Fernverkehrsplan“ – oder Neudeutsch Masterplan – Schiene für Deutschland, den der Bund mit den Ländern abstimmt. Auch mit den betroffenen Nachbarländern müsste gesprochen werden. Das ist auch kein staatlicher Dirigismus. Der Staat organisiert mit gesetzlichen Regelungen ja auch, dass Briefe bis ins letzte Dorf ausgetragen werden.

**BAHN-REPORT:** Was ist eigentlich neu an einem bundesweiten ITF? Schließlich planen doch alle Aufgabenträger des SPNV und auch der Fernverkehr der DB nach diesem Prinzip ihr Angebot.

#### Schulz:

Die Planer von Nahverkehr und Fernverkehr sprechen zwar häufig miteinander. Ein Problem ist jedoch, dass die Planungen des Fernverkehrs nicht verbindlich sind und sich zum Teil recht kurzfristig wieder ändern. So erhielten wir die Konzepte der Fernverkehrsanbindung von Augsburg nach Inbetriebnahme der Neubaustrecke über Ingolstadt erst ca. sechs Wochen

vor dem Trassenbestellschluss – zu spät, noch ein abgestimmtes Konzept zu entwickeln. Außerdem fließen die Vorgaben aus dem Integralen Taktfahrplan zu wenig in die Planungen der Infrastruktur des Bundes ein.

#### Schäfer:

Ein wichtiger Punkt ist auch die Kapazitätsplanung für den Güterverkehr. Da Kapazitätsengpässe bestehen, wächst der Druck auf den vertakteten Personenverkehr, Trassen für schnelle Güterzüge freizugeben. Diesen Streit können und wollen wir uns innerhalb des Systems Schiene nicht leisten. Wir müssen daher in einer integrierten Fahrplan- und Infrastrukturplanung die Trassen des Personen- und Güterverkehrs gleichermaßen berücksichtigen. Das gibt es bislang nicht.

**BAHN-REPORT:** Ein wesentliches Anliegen ihrer Initiative ist die engere Verzahnung von Angebots- und Infrastrukturplanung, damit Investitionen in das Schienennetz maximalen Nutzen bringen. Netzinvestitionen werden heute in erster Linie über den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) vorgenommen. Bisher erfolgt keine Sicherstellung der Nutzung über eine Verpflichtung zu einem bestimmten Betriebsprogramm. Reicht das Instrument BVWP, um die jeweiligen Ansprüche von Aufgabenträgern bzw. Ländern an eine auf den Deutschland-Takt zugeschnittene Infrastruktur abzubilden?

#### Schulz:

Der Bundesverkehrswegeplan als Instrument ist zwar auch für den Integralen Taktfahrplan geeignet, die Planungsmethoden müssen aber verfeinert werden. So plant z. B. der Bund gegenwärtig nur anhand grober Zugzahlen und Reisezeiten, was immer wieder dazu führt, dass die neu gebauten Infrastrukturen ein optimales Fahrplankonzept nicht zulassen. Insbesondere die Knoten werden bei dieser Planungsmethode unterbewertet. So haben wir in Bayern trotz ausgebauter Strecken zurzeit große Engpässe in Fürth, Ingolstadt, Augsburg oder Pasing. Notwendig ist, dass der Bund vor der Finanzierung von Infrastrukturen genaue und verbindliche Fahrplankonzepte für den Fern- und Güterverkehr entwickelt, mit den Konzepten der Nachbarländer und der Bundesländer abstimmt und bewertet, wie wir es im Nahverkehr seit Jahrzehnten kennen.

**BAHN-REPORT:** Die klassische ITF-Planung folgt einem hierarchischen Prinzip von Knoten und Linien nach einem starren Raster. Deutschlands Raumstruktur ist sehr vielfältig. Verdichtungsräumen stehen dünn besiedelte Räume wie z. B. die Altmark oder die Prignitz gegenüber, in denen heute oft nur ein 2-Stunden-Takt angeboten wird. Fehlt in diesen Räumen für dichtere Angebote nach der Philosophie eines Deutschland-Takts auch künftig nicht die kritische Masse für den Erfolg? Ist der ITF immer die richtige Antwort?

#### Schäfer:

Ein klares Ja. Der ITF ist ja hinsichtlich der Taktfolge flexibel. Auch ein 2-Stunden-Takt ist gut in ein solches Konzept integrierbar. Anders als bei der Einführung der regionalen ITF in den Neunziger Jahren stehen wir auch weniger vor der Frage einer Ausweitung der Angebots-

menge. Es geht fast ausschließlich um die bessere Organisation und Planung, also die Vernetzung bestehender Angebote.

#### Schulz:

Gerade wir in Bayern kennen ja diesen vermeintlichen Konflikt zwischen Verdichtungsraum und Fläche. Natürlich fährt die Münchner S-Bahn häufiger als die Züge auf einer Zweigstrecke im Bayerischen Wald. Entscheidend ist gerade bei geringeren Taktfolgen, dass unsere Fahrgäste überall gute Anschlüsse vorfinden. Dies ist das Ziel des Integralen Taktfahrplans.

**BAHN-REPORT:** In der verkehrspolitischen Debatte wird mit dem Verweis auf die Schweiz oft ein Gegensatz zwischen Investitionen in den Ausbau des ITF und dem Bau von Hochgeschwindigkeitsstrecken aufgeführt. Ist dieser Gegensatz nicht konstruiert? Schließlich können Fahrzeitgewinne durch Neubaustrecken über Netzknoten doch in die Fläche weitergegeben werden und so auch die Systemgeschwindigkeit erhöhen.

#### Schulz:

Genauso ist es! Auch die Schweiz baut Neubaustrecken, aber nur so viel, wie es für gute Anschlüsse notwendig ist. Dies ist häufig viel billiger, so dass Geld für weitere Projekte bleibt, z. B. den Ausbau von Knotenbahnhöfen oder Regionalstrecken.

#### Schäfer:

Natürlich nutzt es auch einem Deutschland-Takt, wenn man in einer Stunde von Köln nach Frankfurt fahren kann. Nur die Anschlüsse müssen stimmen, sonst ist die Hälfte der Zeit wieder beim Warten verbummelt.

**BAHN-REPORT:** Ihre Initiative erhebt nach eigenem Bekunden zunächst, „nur“ den Anspruch, eine Diskussion über einen bundesweiten ITF auf der Fachebene anzustoßen. In Fachkreisen gilt der ITF doch schon heute allgemein als anerkanntes Instrument zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs, wem muss da noch überzeugt werden? Soll der ITF dagegen tatsächlich handlungsleitend für die zukünftigen Netz- und Investitionsplanungen werden, müssen Sie Akteure auch außerhalb der Fachwelt gewinnen, also bis in die Ministeriumsspitzen und zu den Verkehrspolitikern, aber auch in der Spitzen der Landespolitik, wo stets eher Leuchtturmprojekte gefordert werden als vergleichsweise schwer politisch verkaufbare abstrakte Konzepte wie ein ITF. Wie kann es gelingen, die Idee des „Deutschland-Takts“ auch an den Schlüsselstellen zu verankern?

#### Schulz:

In der Tat geht es darum, den Entscheidungsträgern deutlich zu machen, dass die Eisenbahn in Deutschland noch mehr Potenziale hat und das vorhandene Geld mit dem Integralen Taktfahrplan wesentlich effizienter und mit mehr Nutzen für die Bevölkerung eingesetzt werden kann.

**Schäfer:** Die regionalen ITF sind gut eingeführt. Der Rheinland-Pfalz-Takt oder der Drei-Löwen-Takt sind dort unumstrittener Teil der Verkehrspolitik und auch allen Spitzenpolitikern gut bekannt. Wenn wir die Vorteile eines bundesweiten ITF deutlich machen, werden wir diese Idee auch auf der Bundesebene in gleicher Weise verankern können. 

**Diskussion über „Deutschland-Takt“ im Forum unter: [www.deutschland-takt.de](http://www.deutschland-takt.de)**