

Deutschland im Takt

Eine gemeinsame Veranstaltung der Konrad-Adenauer-Stiftung und der BAG-SPNV

Dokumentation

Datum: 26. September 2011

Die Schiene steht in Deutschland vor wachsenden Herausforderungen. Die Ansprüche an Verkehrsdienstleistungen steigen in einer mobiler werdenden Gesellschaft und einer sich immer weiter spezialisierenden Wirtschaft. Vor diesem Hintergrund luden die BAG-SPNV und die Konrad-Adenauer-Stiftung Vertreter aus Politik, der Verkehrsunternehmen und weitere Interessierte zur Diskussion. Die Leitfrage des Abends war, wie mit den zur Verfügung stehenden Mitteln das bestmögliche Bahnsystem entwickelt werden kann. Diskutiert wurde hierzu das Konzept eines integralen Taktfahrplans für ganz Deutschland („Deutschland-Takt“). Die Veranstaltung wurde moderiert von Reinhold Dellmann, Hauptgeschäftsführer des Unternehmensverbandes Fachgemeinschaft Bau Berlin und Brandenburg.

Die Folge der Referenten startete **Dirk Fischer**, Verkehrspolitischer Sprecher der CDU/CSU-Bundestagsfraktion und Aufsichtsratsmitglied der DB Netz AG, mit einem Rückblick auf seine Arbeit und die Entwicklung des Bahnverkehrs insbesondere seit der Bahnreform von 1994. Die Erfolge seitdem seien beeindruckend: im Personenverkehr habe sich die Verkehrsleistung um 27,5%, im Güterverkehr sogar um 51,8% gesteigert. Bis heute seien aber die Anteile an der Verkehrsleistung in Deutschland insbesondere im Verhältnis zum motorisierten Individualverkehr viel zu gering. Auch hätten sich der Personennah- und der Personenfernverkehr sehr unterschiedlich entwickelt.



Vor großen Herausforderungen steht für Dirk Fischer der Schienengüterverkehr. Ursache sei vor allem, dass die **Infrastruktur nicht in erforderlichem Maß ausgebaut** worden sei. Seit dem 2. Weltkrieg wurden in Deutschland etwa 1000 km Neubaustrecke errichtet. Obwohl bereits 40% der Investitionsmittel im Verkehrshaushalt in die Schiene fließen würden, ein im Verhältnis zur Verkehrsleistung deutlich überproportionaler Wert, fehlten weiterhin jährlich etwa 600 Mio. Euro für Infrastrukturmaßnahmen. Eine **intelligenterer Mittelverwendung und Investitionsplanung** sei vor diesem Hintergrund dringend erforderlich.

Ein Problem im Personenverkehr sei vor allem die **Pünktlichkeit**. Die kürzlich veröffentlichte Pünktlichkeitsstatistik der DB AG sei ein Fortschritt – allerdings in der undifferenzierten Betrachtung von Schienenpersonenfern- und -nahverkehr nicht zu interpretieren. Die schlechten Werte des Fernverkehrs würden durch die guten Werte des Nahverkehrs, der den allergrößten Anteil der Halte in Deutschland ausmache, verdeckt.

Die Zuverlässigkeit der Schiene müsse auch bei der Konzeption der in Auftrag zu gebenden **Studie zum Deutschland-Takt** ein wichtiges Thema sein. Eine kürzere Reisezeit bringe niemandem etwas, wenn sich daraus nicht auch eine höhere Pünktlichkeit ergebe. Im Zusammenhang mit dem

Deutschlandtakt erwähnt Fischer auch die Frage nach dem **Gewährleistungsauftrag des Bundes für den Schienenpersonenfernverkehr** gemäß Artikel 87e Grundgesetz. Die Abschaffung des Interregio-Angebots sei ein Beispiel gewesen, wie mit dem Gewährleistungsauftrag nicht verfahren werden sollte. Die Verantwortung für nicht-profitable Fernverkehrslinien sei bewusst auf den Nahverkehr und damit in die Zuständigkeit der Aufgabenträger des SPNV verschoben worden. Das Konzept des Deutschlandtakts biete vor allem in dieser Frage der Zuständigkeit und Unterscheidung von Fern- und Nahverkehr Chancen für neue Lösungen.

Eine bessere Lösung sei auch für den Schienenpersonenfernverkehr dringend erforderlich. Während im Nah- und Güterverkehr der Wettbewerb unter den EVU Fortschritte mache und große Effizienzgewinne gebracht habe, sei er bisher im Fernverkehr nicht existent. **Ein Anteil der Wettbewerbsbahnen von unter einem Prozent an der Verkehrsleistung im Fernverkehr sei kein akzeptabler Wert.**



Dr. Klaus Klang, Staatssekretär im Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr in Sachsen-Anhalt, führte die Position der Länder aus. Die zentrale Frage ist aus seiner Sicht, wie der Fernverkehr in Zukunft besser in der Fläche verankert werden kann. Vor allem die Idee eines **integrierten Taktfahrplans** begrüßt er aus Perspektive der Länder. In Sachsen-Anhalt gebe es im SPNV bereits länger einen integrierten Taktfahrplan, er sei leicht merkbar, liege über Jahre fest und führe zu einer guten Verknüpfung gerade auch zum öffentlichen Nahverkehr auf der Straße.

Aus der Perspektive der Länder begrüße er deshalb das Konzept des **Deutschland-Takts** sehr. Nach der Bahnreform sei mit der Abschaffung des Interregio-Verkehrs die wichtige Stufe zwischen Nah- und Fernverkehr, nämlich der Regionalverkehr über mittlere Distanzen, weggefallen. Die Länder hätten zu diesem Thema bereits ein **Fernverkehrssicherungsgesetz** entworfen, das im Rahmen des Konzepts ebenfalls weiter diskutiert werden müsse.

Um die Qualität im Schienenverkehr weiter zu verbessern, sei aber insbesondere auch eine **Umstellung der Infrastrukturplanung notwendig**. Eine einseitige Orientierung des Infrastrukturausbaus auf eine maximale Geschwindigkeit auf Punkt-zu-Punkt-Verbindungen sei für einen großen Teil der Fahrgäste, der nicht zwischen Metropolen unterwegs sei, sondern von dort aus weiter in die Regionen reisen wolle, nicht sinnvoll. Die mit erheblichen Investitionen gewonnenen Minuten auf den Hauptachsen gingen den Fahrgästen in Wartezeiten auf Bahnhöfen wieder verloren. Aus Sicht von Dr. Klaus Klang ist eine **Umkehrung der Planungsphilosophie** erforderlich: es sei für die Zukunft notwendig, nicht zuerst aufwendig die Infrastruktur auszubauen, sondern zuerst festzustellen, welche Verbindungen notwendig seien und wie eine Verknüpfung optimaler Weise auszusehen habe. Erst darauf aufbauend könne sinnvoll festgestellt werden, wo Investitionen in die Infrastruktur notwendig seien.

Die Sicht der Deutschen Bahn AG legte **Dr. Volker Kefer**, Vorstand Technik, Systemverbund und Dienstleistungen der Deutschen Bahn AG und der DB Mobility Logistics AG sowie Vorstand Infrastruktur der Deutschen Bahn AG, dar.



Er stimmte Dr. Klaus Klang dahingehend zu, dass die Höchstgeschwindigkeitsphilosophie der DB AG gerade auch vor dem Hintergrund steigender Energiepreise an Grenzen stoße. Dies schlage sich bereits in der jüngst durch die DB bestellten neuen Fahrzeuggeneration **ICx** nieder, deren Höchstgeschwindigkeit nur noch bei 249 km/h liegen werde. Allgemein sei es aber wichtig zu erkennen, dass die **DB AG seit der Privatisierung im Jahr 1994 ein privatwirtschaftliches Unternehmen sei, das dementsprechend gewinnorientiert handeln müsse**. Wer erwarte, dass sich im Fernverkehr eine stärkere Orientierung am Gemeinwohl durchsetze, etwa mit einer besseren Anbindung in der Fläche, werde das Gesamtkonzept ändern müssen.

Auf die Anmerkung Dirk Fischers, der Anteil von nicht-DB-Unternehmen im Schienenpersonenfernverkehr sei zu gering, erwiderte er, dass aus Sicht der DB AG nicht der intra- sondern der intermodale Wettbewerb entscheidend sei. Der **Fernverkehr auf der Schiene stehe im Wettbewerb zum motorisierten Individualverkehr und zum Flugverkehr**, insbesondere zu letzterem habe er auch durch große Ausbauprojekte Boden gutmachen können (z. B. auf den Verbindungen Frankfurt – Paris, Nürnberg – München, in Zukunft auch München – Berlin). Überall, wo die Reisezeit von etwa 3,5 Stunden unterschritten werde, sei der Fernverkehr dem Flugverkehr eindeutig überlegen und gewinne Marktanteile im intermodalen Wettbewerb.

Nach Ansicht Kefers **muss die Diskussion über den Deutschland-Takt offen geführt werden**. Das System habe Vorteile, etwa wenn es um die Umsteigebeziehungen gehe. Es gebe aber auch Nachteile: die Reisezeiten würden sich auf einigen Verbindungen erhöhen, die Anpassung der Infrastruktur vor allem in den Knotenbahnhöfen könne teuer werden.

Es sei in Deutschland eine Diskussion darüber notwendig, wie das langfristige verkehrliche Konzept insgesamt aussehen solle. **Um die Verkehrsinfrastruktur weiter zu entwickeln, brauche man einen ausdiskutierten Stand, der dann über längere Zeiträume von 20 Jahren und mehr verfolgt werde**. Anders sei ein wirklicher Fortschritt nicht zu erreichen.

Burkhard Bräkling nahm als Mitglieder der Geschäftsleitung des privaten Güterverkehrsunternehmens **TX Logistics AG** an der Veranstaltung teil. Für ihn ist es eine entscheidende Frage, ob es der Schiene in Zukunft möglich sein wird, einen größeren Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme zu leisten. Um vor dem Hintergrund wachsender Gesamtverkehrsleistungen bis 2025 den Anteil der Schiene am Modal Split um 8%-Punkte zu erhöhen, sei bereits ein Wachstum der Leistung auf der Schiene von 125% notwendig.

Es stelle sich hier nicht nur die Frage, wie Aufträge für das eigene Unternehmen gewonnen werden können, sondern wichtig sei vor allem, wie das System Schiene mit dieser Herausforderung überhaupt umgehen solle. Bräkling betont hier die Herausforderung, vor der die DB Netz AG steht. Sie sei der

Akteur, der entscheidet, welche Möglichkeiten die EVU zukünftig haben, ihren Kunden attraktive Angebote zu machen.

Wichtig sei insbesondere, dass **differenzierte Angebote für den Güterverkehr** entwickelt würden. Er schlägt hierfür ein in vier Kategorien gestaffeltes System vor (Expresstrasse – minutengenau + Grüne Welle; Premiumtrasse – minutengenau; Festes Zeitfenster – stundengenau; Feste Fahrzeit – tagesgenau). Es sei nicht sinnvoll, wenn ein leerer Güterwagen auf Überführungsfahrt dieselbe Priorität genieße wie ein Wagen mit Bauteilen, die z.B. im Produktionskonzept eines Automobilherstellers eingeplant seien. Auch **eine grundsätzliche Bevorrechtigung des Personenverkehrs sei abzulehnen**.



Es müssten **definierte Systemtrassen** zur Verfügung stehen, das heißt vorgefertigte Trassen, die regelmäßig für den Güterverkehr vorgehalten werden und bei Bedarf abgerufen werden können. Der Güterverkehr könne nicht wie der Personenverkehr Trassen bereits Jahre im Voraus bestellen. Verträge hätten Laufzeiten von häufig nur 1-2 Monaten, nur in sehr seltenen Fällen länger als einem Jahr. Idealerweise sollten Trassen von Tag zu Tag abrufbar sein.

Zur Planung des Infrastrukturausbaus empfiehlt Bräkling eine **systematische nachfrageorientierte Langfristplanung**. Die zukünftige Transportnachfrage müsse gemeinsam mit den Marktteilnehmern prognostiziert werden. Auf **Basis durchgerechneter Trassen** müsse der Trassenbedarf ermittelt und hieraus kapazitätsorientiert der Investitionsbedarf abgeleitet werden.



Hauke Fehlberg, Sektionschef Planung, Schweizer Bundesamt für Verkehr, beschreibt im Anschluss den Weg der Schweiz zum System „Bahn 2000“, auf dem ein integrierter Taktfahrplan für die Schweiz verwirklicht wurde.

Bereits 1985 präsentierte das Verkehrsdepartement EVED nach mehrjähriger Planung den Entwurf für das System BAHN 2000, 1986 wurde die Realisierung beschlossen. Ab 1997 konnte das Konzept in Teilschritten im Fahrplan umgesetzt werden. Der Fahrplan, der mit der Eröffnung einer Neubaustrecke 2004 realisiert werden konnte, hatte damit einen Vorlauf von etwa 20 Jahren.

Kern des Schweizer integralen Taktfahrplans ist die **zeitliche Abstimmung von Fern- und Regionalverkehr**, sowohl Bahn als auch Bus. Abfahrtszeiten sind an jedem Bahnhof für alle Destinationen annähernd gleich und wiederholen sich stündlich. Zur Umsetzung des Konzepts mussten die Fahrzeiten zwischen allen Knotenbahnhöfen auf unter eine Stunde bzw. unter 30 Minuten reduziert werden. Die Philosophie des schweizerischen Netzausbaus war dabei, **nicht so schnell wie möglich, sondern so schnell wie nötig** zu sein.

Zur Umsetzung war dabei eine **veränderte Planung** notwendig. Während in der klassischen Planung die Infrastruktur auf Nachfrageprognosen beruht und der Fahrplan danach in Abhängigkeit von verfügbarem Rollmaterial und der gebauten Infrastruktur entwickelt wird, spielt der langfristige Zielfahrplan im Schweizer System eine zentrale Rolle. Es wird in Abhängigkeit der erwarteten Nachfrage und dem verfügbaren Rollmaterial zunächst ein Fahrplan definiert und untersucht, welche Infrastrukturausbauten zu dessen Verwirklichung notwendig sind. Je nach Aufwand der erforderlichen Eingriffe kann dieser erste Fahrplänenwurf in einem iterativen (schrittweisen) Entscheidungsprozess noch modifiziert werden. Die Schweiz praktiziert damit eine **langfristige fahrplanbasierte Infrastrukturplanung**.

Die Erfahrungen aus der Schweiz zeigten, dass die Erreichbarkeiten und die Gesamtreisezeiten verbessert werden konnten. Gleichzeitig sei auf diese Weise die Sicherung von Systemtrassen für den Güterverkehr, zum Beispiel im Alpen transit, möglich gewesen. Mit 148 Zügen pro Netz-km und Tag hat die Schweiz weltweit **eine der höchsten Zugdichten** überhaupt (zum Vergleich Deutschland: 84 Züge pro Netz-km und Tag).

Die Erfahrungen aus der Schweiz machten deutlich, dass eine **langfristige Planung** notwendig sei. Interessant sei aus deutscher Perspektive auch die **Umsetzung in einer größeren Zahl von Teilschritten** – das Konzept müsse nicht zu einem Zeitpunkt in seiner Gesamtheit realisiert werden, um den Fahrgästen zu nutzen.



Hans Leister, Geschäftsführer Keolis Deutschland, betonte in der anschließenden Diskussion als Vertreter der Initiative Deutschland-Takt, wie weit eine Umsetzung eines Taktfahrplans bereits heute in Deutschland fortgeschritten sei. 95% aller Züge führen in Taktfahrplänen, in allen Nachbarländern Deutschlands mit Ausnahme Polens seien bereits heute vertaktete eingeführt. Es fehle eine bessere Abstimmung der Züge aufeinander, um die Umsteigezeiten zu reduzieren. Zudem müsse der Infrastrukturausbau besser auf die Bedürfnisse des Verkehrsangebots abgestimmt werden („**fahrplanbasierter Infrastrukturausbau**“).

Die Veranstaltung wurde durch **Bernhard Wewers**, Präsident der BAG-SPNV und ebenfalls Mitglied der Initiative Deutschland-Takt, abgeschlossen. Er unterstützte den Wunsch Volker Kefers nach einer grundsätzlichen Diskussion über die Zukunft der Schiene in Deutschland. Es werde ein Konzept benötigt, das von allen Akteuren gemeinsam unterstützt und umgesetzt werde. Der Deutschland-Takt sei ein wichtiger Beitrag zu dieser Diskussion. Deutschland im Takt sei wie Tanzen ein Gesamtkunstwerk aller Beteiligten, das – wenn es gelingt – eine wunderbares Erlebnis ist.



alle Fotos © Konrad-Adenauer-Stiftung e. V.