

Rückblick auf die Fachveranstaltung Deutschland-Takt: Vom integralen Takt zum Ausbau der Infrastruktur

Datum: 15.08.2013

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 wird das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8 (VDE 8) abgeschlossen. Mit der neuen Strecke von Halle (Saale) nach Nordbayern werden sich die Fahrpläne für den Fernverkehr stark verändern, was sich bereits ab Dezember 2015 auch auf den Regionalverkehr auswirkt.

In diesem Zusammenhang wächst die Bedeutung der Initiative „Deutschland-Takt“, die sich die Einführung eines deutschlandweiten Integralen Taktfahrplans zum Ziel gesetzt hat, um das Potential des Verkehrsträgers Schiene zu steigern.

Um für die Zielsetzung zu werben, veranstaltete die Initiative am 15. August 2013 in Berlin eine Fachkonferenz unter dem Titel „Vom integralen Takt zum Ausbau der Infrastruktur - Wie die Anschlüsse im Fern- und Regionalverkehr auch zukünftig erhalten bleiben können“. Das Land Brandenburg, der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB), der Fahrgastverband Pro Bahn, der Verkehrsclub Deutschland (VCD) und die IHK Berlin beteiligten sich an der Veranstaltung, die mit rund 200 Teilnehmern aus ganz Deutschland sehr gut besucht war.

Vertreter aus Politik, Wissenschaft, Verkehrsunternehmen und Medien diskutierten angeregt über neue Fahrplankonzepte und forderten einstimmig einen langfristig angestrebten Fahrplan, auf dem basierend Infrastrukturmaßnahmen stattfinden sollten.



Brandenburgs Verkehrsminister **Jörg Vogelsänger** (Foto) eröffnete die von **Hans Leister** (VBB-Bereichsleiter Nahverkehrs- und Qualitätsmanagement) moderierte Veranstaltung.

Vogelsänger resümierte die Bemühungen der Brandenburger und Berliner Verkehrspolitik zur Realisierung eines Integralen Taktfahrplans. Als positives Beispiel führte er die Regionalexpress-Linie 1 (Magdeburg / Brandenburg – Frankfurt (Oder) / Eisenhüttenstadt) an. Sowohl die Bahnhöfe Magdeburg und Brandenburg (Havel) als auch Frankfurt (Oder)

konnten als Taktknoten gestaltet werden. Dies sei bereits in der Ausschreibung der Linie fahrplantechnisch vorgegeben worden. Im Taktknoten Magdeburg hat die RE1 Anschluss an die IC-Züge, die dort eingebunden sind.

Minister Vogelsänger beanstandete die Praxis des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), bei der Förderung von Schienenverkehrs-Projekten künftige Betriebsprogramme und Fahrpläne nicht angemessen zu berücksichtigen.

An die Bemühungen in den Regionen knüpfte **Bernd Arm** (VBB) an. Eine erfolgreiche Umsetzung sei nur unter Berücksichtigung mehrerer Aspekte möglich: Abstimmungen mit benachbarten Bundesländern, dem Fernverkehr und dem Güterverkehr. Er stellte die Folgen einer Änderung am Fernverkehrsangebot vor. Das VDE 8 wirke sich direkt auf die Strecken Leipzig-Berlin und

Berlin-Hamburg aus. Indirekt betroffen seien besonders Strecken im südlichen und östlichen Brandenburg sowie im nördlichen Sachsen. Negative Auswirkungen seien Trassenkonflikte, Fahrzeit- und Anschlussverluste sowie ein zusätzlicher Fahrzeugbedarf.

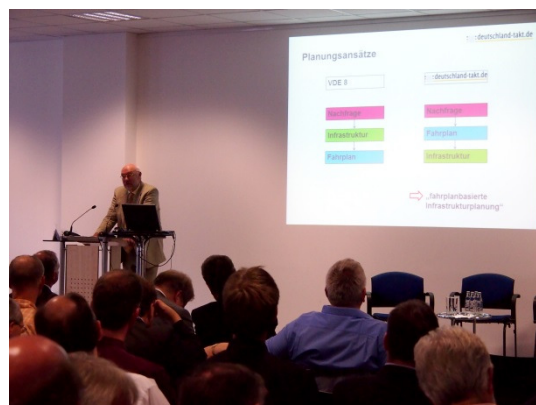
Eine Lösung sieht er u.a. in einer Anpassung der Infrastruktur, so dass Überholungen den Regionalverkehr nicht beeinträchtigen und neue Knoten auch weiterhin erreicht würden. Man dürfe nicht in bloßen Fahrzeiten, sondern müsse in Reisezeiten denken. Den Fahrplan nach der vorhandenen Infrastruktur auszurichten, sei heute nicht mehr zeitgemäß. Ungeachtet dessen stehen das Land Brandenburg und der VBB jedoch fest hinter den Bemühungen um das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8.



Stephan Loge, Landrat des Landkreises Dahme-Spreewald, thematisierte die konkreten Auswirkungen des VDE 8 für Fahrgäste und Kommunen in Südbrandenburg. Insbesondere Anschlussverluste stellen eine große Gefahr dar, denn der Landkreis sei abhängig von guten Verkehrsverbindungen nach Berlin und Potsdam. Bus-Fahrpläne sollten möglichst an der Bahn ausgerichtet werden. Nur so könne der Bus-Verkehr sein Potential erhöhen und neben dem Schülerverkehr auch als Zubringer zum Schienenverkehr dienen.

In welcher Form die von Stephan Loge geforderte Verknüpfung der Bus- mit den Bahnfahrplänen bereits realisiert ist, referierte **Jörg Bruchertseifer** (Pro Bahn). Er kommt zu dem Schluss, dass die Einführung von Taktfahrplänen mit enger Verknüpfung von Bus und Bahn in immer mehr Regionen realisiert werde. Durch Nachhaltigkeit und ein verlässliches Angebot sei eine stärkere Fahrgastbindung zu bewirken. Die Verknüpfung von Bus und Bahn habe dabei entscheidende Vorteile: Eine bessere Erreichbarkeit von Orten ohne Bahnanschluss, Fahrgaststeigerungen und eine gute Infrastruktur als Standortfaktor.

Andreas Schulz (BEG) lenkte den Blick nach Bayern und thematisierte die Auswirkungen des VDE 8 für bayrische Fahrgäste und Kommunen. Er stellte heraus, dass im Falle eines Ein-Stunden-Taktes kein integraler Taktfahrplan ohne Fahrzeitverluste auf der Neubaustrecke zu realisieren sei; die Stadt Coburg sei nicht sinnvoll in eine Takttrasse integrierbar, wodurch ICE-Halte voraussichtlich nur in Tagesrandlagen ermöglicht werden könnten. Andere Verbindungen seien weiterhin über alternative Strecken schneller. Daneben machte Herr Schulz auf weitere Probleme in der Umsetzung des VDE 8-Projektes aufmerksam. So sei zwischen Nürnberg und Bamberg auch nach 2017 viele Jahre lang mit massiven Kapazitätsproblemen zu rechnen, da der notwendige viergleisige Ausbau erst nach Bau der Neubaustrecke zwischen Erfurt und Bamberg erfolgen solle.





Abschließend referierte **Dr. Michael Beck** (DB Netz AG) über das Thema Kapazitätsmanagement und Netzentwicklung. Beck resümierte Ergebnisse der Daehre-Kommission, wonach es in Deutschland bis zum Jahr 2030 ein Wachstum von ca. 10% im Schienenpersonenverkehr gibt; der Schienengüterverkehr wächst sogar um bis zu 60%. Dies erfordere einen gezielten Ausbau der Infrastruktur, so Beck. Zurzeit fehlten jedoch allein für den Erhalt der DB-Eisenbahninfrastruktur 1,2 Mrd. Euro. Auch für Neu- und Ausbauprojekte fehle das Geld. Für die Netzkonzeption 2030 leite nun auch die DB Netz AG den Infrastrukturbedarf aus dem Langfristfahrplan ab. Durch das geplante Taktsystem im Fernverkehr würden gute Anschlussmöglichkeiten und Taktknoten ermöglicht, jedoch seien hierbei Kompromisse zwischen den Aufgabenträgern bzw. den Ländern und DB Fernverkehr notwendig – es sei unmöglich, alle Anschlüsse gleichzeitig herzustellen. Die DB Netz AG versuche seit 2010 das Grundprinzip „Erst Fahrplan, dann bauen“ zu beherzigen, so Beck, damit verfolge auch sie die Ziele der Initiative Deutschland-Takt.



Im Anschluss an die Vorträge wurden die Argumente der Redner auf einer Podiumsdiskussion (Teilnehmer (von links): Hans Leister (VBB), Bernd Arm (VBB), Jörg Bruchertseifer (Pro Bahn), Michael Ziesak (Bundesvorsitzender VCD), Dr. Michael Beck (DB Netz), Stephan Loge (Landrat Dahme-Spree), Dr. Lutz Kaden (IHK)) vertieft. Zahlreiche Wortmeldungen aus dem Publikum zeigten den Wunsch nach einem regen Austausch über das Thema.

Weiterführende Informationen sowie die Präsentationen der Veranstaltung finden Sie unter www.deutschland-takt.de.

