

ZUGKUNFT

DAS DIALOG-MAGAZIN ZUM SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR

AUSGABE 9 . SEPTEMBER 2009



„Besser wäre es, das Trojanische Pferd des Deutschland-Takts einfach auf dem Feld stehen zu lassen.“
Alexander Kaczmarek, Vorsitzender viv e.V. > Seite 14

INHALT

- **PRINZIPIELL SINNVOLL,
PRAKTISCH SCHWIERIG**
Der Integrale Taktfahrplan
Seite 3
- **NACH DEM FAHRPLAN IST VOR DEM
FAHRPLAN**
Hierarchien und Terminzwänge prägen den langen Weg zum Ergebnis
Seite 5
- **VORAUSSETZUNGEN DER INFRA-
STRUKTUR FÜR DEN ITF**
Richtige Prioritäten setzen
Seite 6
- **DER SYMMETRISCHE TAKTFAHRPLAN**
Basis für den Erfolg der SBB
Seite 8
- **DIE ZEIT IST REIF**
Plädoyer für den Deutschland-Takt
Seite 10
- **VERTRAGEN DIE SICH?**
Der Deutschland-Takt vs. die Ziele
der Bahnreform
Seite 11
- **PRO & CONTRA**
Der ITF – Heilsbringer oder sinnloses
Unterfangen?
Seite 12
- **DER TROJANISCHE TAKT**
Die Bedrohung einer neuen Ver-
kehrs- und Subventionsbürokratie
Seite 14
- **IM FOKUS**
Taktknoten stoßen an ihre Grenzen
Seite 15

VORWORT

DER VERKEHRSTRÄGER SCHIENE BRAUCHT MEHR ALS INVESTITIONEN.

Wolfgang Tiefensee
Bundesminister für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung



Liebe Leserinnen und Leser des
ZUGKUNFT-Magazins,

nur ständige Optimierung bringt maximale Erfolge – das gilt für Unternehmen, für die Politik, und natürlich auch für Bereiche, die in der Schnittmenge von beidem liegen. Das bundesdeutsche Verkehrswesen ist Weichensteller eben dieser Schnittmenge. Aufgabe von Bund und Ländern ist es dabei, optimale Rahmenbedingungen zu schaffen, damit die Verkehrsunternehmen die beste Leistung für die Kundinnen und Kunden erbringen können.

Dazu gehört für die Bundesregierung an erster Stelle die stetige Verbesserung der Schieneninfrastruktur. Allein durch die Konjunkturpakete der Bundesregierung stehen in den Jahren 2009 und 2010 insgesamt 1320 Millionen Euro mehr für die Schienenwege zur Verfügung. Auch zukünftig verfolgen wir das Ziel, die Schieneninfrastruktur zu erneuern und mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen.

Die Optimierung des Verkehrsträgers Schiene braucht jedoch mehr als Investitionen. Wir brauchen außerdem die besten, realisierbaren Lösungen und Konzepte. Integrale Fahrpläne sind eine der Ideen, die ein noch besseres Angebot für die Kundinnen und Kunden im Auge haben. Allerdings gibt es an der Idee eines Deutschlandtaktes auch starke und sehr berechtigte Kritik. Diese Ausgabe des ZUGKUNFT-Magazins gibt einen Überblick über verschiedene Positionen.

Was wir jedoch vor allem brauchen, ist ein Masterplan Personenverkehr, der alle Beteiligten an einen Tisch bringt und den öffentlichen Verkehr noch besser macht. Dazu gehört ein bundesweiter Ausbau von Verkehrstelematiksystemen ebenso wie eine Verdichtung der Fahrpläne des ÖPNV in den Städten und verlässliche Anbindungen in die Regionen. Wir kümmern uns darüber hinaus um eine schnelle Finanzierung wichtiger Ausbauprojekte, den Ausbau sinnvoller Verbindungen von PKW- und öffentlichem Verkehr und vieles andere mehr. Ich wünsche allen Leserinnen und Lesern eine interessante Lektüre.

Wolfgang Tiefensee
Bundesminister für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

PRINZIPIELL SINNVOLL, PRAKTISCH SCHWIERIG

DER INTEGRALE TAKTFAHRPLAN

Auf den ersten Blick ist ein Integraler Taktfahrplan ein hervorragendes Instrument zur optimalen Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse – selbst bundesweit, wie es die Initiative „Deutschland-Takt“ fordert. Allein: Die Tücke steckt im Detail.

„Jede Stunde, jede Richtung jede Klasse“ – das Motto, mit dem die Deutsche Bundesbahn Ende der siebziger Jahre ihr neues Intercity-System bewarb, beinhaltet ein Versprechen, das auch heute nichts an Aktualität – und Attraktivität für den Fahrgast – verloren hat: Regelmäßige, gut verknüpfte Verbindungen von jedem Ausgangspunkt zu jedem Zielpunkt einer Reise – idealerweise sowohl im Nah- als auch im Fernverkehr. Das Zauberwort – oder, je nach Position auch: der Kampfbegriff – heißt Integraler Taktfahrplan (ITF). Er soll, so schreibt es etwa die im Sommer vergangenen Jahres gegründete Initiative „Deutschland-Takt“, im gesamten ÖPNV „eine dem Individualverkehr vergleichbare Mobilität“ möglich machen (siehe dazu den Beitrag von Herrn Schäfer auf Seite 10). Dazu werden sowohl die einzelnen Linien als auch die jeweiligen Anschlüsse vertaktet. In definierten Knotenpunkten, also Bahnhöfen und Haltestellen, ist der Fahrplan von Fern- und Nahverkehrszügen sowie Bus und Bahn so aufeinander abgestimmt, dass der Fahrgast möglichst attraktive und kurze Umsteigezeiten vorfindet. Damit verlieren auch Wege ohne Direktverbindung für den Fahrgast ihren Schrecken. Das Prinzip wiederholt sich in regelmäßigen Zeitabständen – eben „im Takt“, also beispielsweise

DIE SCHWEIZ VERZEICHNET MIT ITF DOPPELT SO VIELE BAHNKILOMETER PRO JAHR UND EINWOHNER WIE DEUTSCHLAND.

alle viertel, halbe oder volle Stunde. Welche Anforderungen ein solches System an die Infrastruktur der Bahn stellt, beschreibt Herr Prof. Bodack als Sachverständiger des Bundestags-Verkehrsausschusses ab S. 6.

WER HAT'S ERFUNDEN? DIE SCHWEIZ

Als Vorbild, wie so ein System auch landesweit funktionieren kann, wird gerne die Schweiz herangezogen. Werner Wildener gibt auf den Seiten 8 und 9 als Leiter des Trassenmanagements der SBB detaillierte Informationen, wie es zu diesem hervorragend abgestimmten System gekommen ist. Die Folge war und ist: Durch die komplette Vertaktung des Bahnverkehrs an sich und sogar der Integration von Bus-, Tram- und Schiffsverkehren wurde der Kundennutzen schlagartig erhöht. Die Schweizer Statistiker können seit Jahren kontinuierlich mehr als doppelt so viele Bahn-Kilometer pro Jahr und Einwohner verzeichnen wie in Deutschland. Gleichzeitig haben die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) auch beim Güterverkehr erheblich zugelegt. Bereits beim Aufbau von „Bahn 2000“ wurden Gütertrassen quasi mit in den Takt geplant, so dass auch der Güterverkehr reibungslos Fahrplanwünsche realisieren bekommen kann. Die Tonnagezahlen auf den Schweizer Schienen wachsen ebenso wie die Fahrgastzahlen stetig.

VERBESSERUNGSPOTENZIAL BEI DEN FRANZOSEN

Im Nachbarland Frankreich dagegen ging der Weg zu einer Vertaktung des

Eisenbahnverkehrs statt mit direkter Demokratie und Einbeziehung möglichst vieler Beteiligten den offenbar üblichen zentralistischen Weg: Fast alle Verkehrs- und Fahrplanströme sind auf die Hauptstadt Paris ausgerichtet, aus der der Hochgeschwindigkeitszug TGV strahlenförmig die französischen Großstädte bedient. In



weniger als dreieinhalb Stunden rast der Express bis zum Mittelmeer – und die Anschlusszüge an den wenigen Stationen unterwegs haben sich seinem Primat unterzuordnen. Mag der Übergang hier gut klappen – die Vernetzung und Vertaktung langsamerer Verkehre in und zwischen den Regionen gilt als ausbaufähig.

In Deutschland wiederum ist es, zugespitzt formuliert, die Mischung vieler einzelnen nicht allzu gewichtig erscheinender Faktoren, die eine sinnvolle bundesweite Konstruktion eines ITF, wie sie die Initiative „Deutschland-Takt“ fordert, wenig realistisch erscheinen lassen. Nicht nur im Pro & Contra (S. 12/13) finden Sie hierzu Argumente, Herr Döring von der FDP (S. 11) sowie

Herr Kaczmarek vom verkehrspolitischen Informationsverein (S. 14) sehen auch die wettbewerbsrechtlichen Probleme.

STRICH DURCH DIE DEUTSCHE RECHNUNG

Zunächst einmal ist der ITF schlicht ein mathematisches Konstrukt – unter rechnerischen Idealbedingungen lassen sich Fahrplantrassen, Laufwege und eingesetztes Material so harmonisieren, dass an den Knoten- oder Kontaktpunkten zu jeder Takt-Zeit eine Verknüpfung hergestellt werden kann. In der Praxis sind aber vielfältige räumliche, zeitliche, wirtschaftliche und verkehrliche Gegebenheiten und Nebenbedingungen zu berücksichtigen. Welche Komplikationen sich beispielsweise ergeben können, wenn die Verknüpfung über mehrere Aufgabenträger und Ländergrenzen hinweg koordiniert werden soll, zeigt das Beispiel des Taktknotens Leipzig („Im Fokus“, Seite 15). Dass es in den meisten Bundesländern oder Regionen funktionierende Taktsysteme – wie etwa den „Bayern-Takt“ oder den baden-württembergischen „Drei-Löwen-Takt“ – gibt, ist dabei mitnichten ein Widerspruch: Die ortsansässigen Aufgabenträger des SPNV kennen „ihre“ regionalen Besonderheiten und können sie bei der Planung berücksichtigen. Allein: Bundesweit gibt es 27 dieser Aufgabenträger – und oft spätestens an den Gebietsgrenzen Interessenkonflikte. Insofern geht der Ansatz der Initiative „Deutschland-Takt“ einer Planung von oben nach unten, also von einem Bundesland ausgehend auch den Nahverkehr aller anderen Länder strukturieren zu können, schon in seiner Grundannahme in eine falsche Richtung.

Hinzu kommt, dass für einen „echten“ ITF auch der Fernverkehr integriert und mit Nahverkehrsprodukten abgestimmt sein muss. Die DB stimmt ihr ICE- und IC-Angebot aber kaum mit den Aufgabenträgern des SPNV ab. Zwar fahren ICE und IC weitgehend im Takt, aber nur wenige Taktknoten funktionieren wie etwa in der Schweiz – wo sich der Fernverkehr oftmals zur Minute „Null“ oder „30“ trifft. Verschärfend kommt hinzu, dass die DB jeden (Fern-) Zug als Produkt definiert und folglich Produktpreise verlangt statt entfernungsabhängiger Fahrpreise. Damit fehlt die Basis eines funktionierenden ITF: Für ein attraktives Angebot dürfen die im Takt eingesetzten Beförderungsmittel nicht exorbitant unterschiedliche Fahrpreise für ein und dieselbe Wegkette aufrufen.

DAS POSTULAT DER SCHNELLIGKEIT

Außerdem haben DB und Politik aktuell ihr Augenmerk auf die jeweils schnellstmögliche Verbindung zwischen zwei Punkten gelegt – sicher mag es attraktiv sein, mit dem ICE in einer Stunde von Berlin nach Leipzig flitzen zu können. Die deutschlandweite Umsetzung eines ITF erforderte allerdings auch systemspezifisch sinnvolle Kantenzeiten, damit die Koordinierung nicht zur unlösbaren

Aufgabe wird. Im Zweifelsfall müsste der Stunden-Sprinter also um wenige Minuten eingebremst werden, damit die Verknüpfung im Takt möglich bleibt.

Ein weiteres Problem ist die europäische Ebene. Nach gültiger Gesetzeslage sind internationale Verkehre bei

der Fahrplan-konstruktion allen Taktfahrplänen überlegen. Nach dem „open access“-Modell muss die Bahn also unter Umständen gar einem Wettbewerber, der eine schnelle Fahrplan-Trasse

von Salzburg oder Basel nach Frankfurt/Main verlangt, bei Planung und Vergabe den Vorzug vor Bayern- oder Drei-Löwen-Takt geben. Regionale Taktknoten und ihre Verknüpfung im Takt, etwa in Rosenheim oder Ulm, blieben buchstäblich auf der Strecke.

Insofern ist die Verwirklichung des Anspruchs „Jede Stunde, jede Richtung, jede Klasse“ als Symbol für den ITF eine mehr als große Herausforderung. Sie bedürfte einer fein abgestimmten Vorgehensweise zwischen den Aufgabenträgern, der DB und der Politik, bei der jeder seine Partikularinteressen zugunsten des Gesamtziels zurückstellt. Ob das realistisch und durchsetzbar ist, muss – zumindest nach gegenwärtigem Stand – offen bleiben.



NACH DEM FAHRPLAN IST VOR DEM FAHRPLAN

HIERARCHIEN UND TERMINZWÄNGE PRÄGEN DEN LANGEN WEG ZUM ERGEBNIS

„Gleich vorweg: Den idealen Fahrplan gibt es nicht“, sagt Markus Engelke, Planungsfachmann beim ZVNL. Für ihn sind Fahrpläne „immer die Kunst des Möglichen.“ Tatsächlich gleicht es bei der Vielzahl der Beteiligten und der erforderlichen Abstimmungsprozesse oft einem Kunststück, beispielsweise einen Schienen-Nahverkehr mit kurzen Taktzeiten und guten Anschluss-

verbindungen auf die Beine zu stellen und gleichzeitig den Fern- und zunehmend auch den Güterverkehr zu berücksichtigen. „Die Pläne werden normalerweise top-down gestaltet“, erklärt Engelke. Weit vor den Bedürfnissen des regionalen Verkehrs kommen folglich internationale Verbindungen, dann der nationale Fernverkehr, der das Gebiet des Aufgabenträgers tangiert. In der Binnensicht ist das Bild durchaus ähnlich. Langlaufende Linien, sagt Markus Engelke, werden kurzlaufenden Linien bei der Trassenkonstruktion vorgezogen.

Entsprechend dieser top-down-Struktur verläuft auch die Planung. Jeweils zu Jahresbeginn, meist im Februar, stehen Internationale Fahrplankonferenzen im Kalender der europäischen Bahnen. Hier werden die Trassenpläne der internationalen Züge für das übernächste Fahrplanjahr abgestimmt. Sie bilden das Grundgerüst, an dem sich alle weiteren Stationen einklinken. In Deutschland beginnt dann die Uhr zu ticken. Spätestens bis Mitte April sollten sich alle Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträger – von der

PROBLEME BESTEHEN AN ÜBERGANGSBEREICHEN ZWISCHEN DEN BUNDESLÄNDERN UND GEBIETEN DER EINZELNEN AUFGABENTRÄGER.

DB-Fernverkehr bis zum ZVNL und Güterverkehrsbetreiber – darüber klar sein, welche Züge sie zu welchem Zeitpunkt auf welchen Strecken im kommenden Jahr fahren wollen – und diese Wünsche beim Netzbetreiber DB Netz AG angemeldet haben.

Das Unternehmen stellt dann bis Mitte August einen „vorläufigen Netzfahrplan“, in dem alle Anmeldungen möglichst optimal unter einen Hut gebracht werden sollen. Die DB Netz AG ist dabei verpflichtet, jedem Antragsteller einen „diskriminierungsfreien Netzzugang“ zu gewährleisten. Dabei helfen zum einen die klaren Prioritätskriterien – gleichwertig mit dem Fernverkehr sind auch Taktverkehre –, zum anderen auch permanente Kommunikation der Besteller im Vorfeld.

Idealerweise sitzen von Anfang an alle Beteiligten – im Beispiel Sachsen die DB-Netz, die Zweckverbände, die für die Nahverkehrszüge zuständige DB Regio und andere Eisenbahnverkehrsunternehmen – gemeinsam an einem Tisch, um Trassenkonflikte schon im Vorfeld zu vermeiden. Auch wenn die detaillierte Ausarbeitung der einzelnen Fahrpläne bei den Verkehrsunternehmen liegt, kommt Aufgabenträgern wie dem ZVNL bei der Planung, Abstimmung und Koordinierung hier eine zentrale Aufgabe zu. Denn – bis Ende September mögliche –

Änderungsbestellungen beim Netzfahrplan sind nicht nur für alle Beteiligten mit Aufwand verbunden, sondern auch nicht ganz billig. Ende Oktober steht dann in der Regel das Gesamtergebnis, der endgültige Fahrplan, fest.

Die „Kunst des Möglichen“ zeigt sich für Markus Engelke dabei darin, die zuweilen divergierenden Interessen der jeweils zuständigen Aufgabenträger mit denen des ZVNL zu koordinieren, ohne die Strukturen des in den vergangenen Jahren vom Knoten Leipzig Hauptbahnhof aus aufgebauten Taktsystems zu zerstören (siehe „Im Fokus“, Seite 15). Das ist oft nicht nur Koordinations-, sondern auch Verhandlungssache. Eine Lösung, die daher schon seit geraumer Zeit diskutiert wird, ist die Schaffung einer Dachorganisation, die zumindest sachsenweit alle Angelegenheiten des Schienen-Personenahverkehrs koordiniert. Die, heißt es,



könne zumindest eine Grundlage sein, bei der „Kunst des Möglichen“ möglicherweise ein wenig mehr möglich zu machen.

VORAUSSETZUNGEN DER INFRASTRUKTUR FÜR DEN ITF

RICHTIGE PRIORITÄTEN SETZEN

Die Erfolge der Einführung des ICE und der ersten Hochgeschwindigkeitsstrecken in Deutschland bestärkten Politiker und Öffentlichkeit, diese Richtung fortzusetzen: Seit 1994 wurden weitere Neubaustrecken gebaut und rund zweihundert neue ICE-Züge beschafft. Inzwischen ist hier Ernüchterung, ja sogar Enttäuschung eingetreten: Im Schienenpersonenfernverkehr fuhr trotz gigantischer Investitionen 2006 weniger Fahrgäste in den Zügen der DB AG als 1994, der Güterverkehr stagnierte ... allein im Schienenpersonennahverkehr gab es einen Zuwachs der Verkehrsleistung von nahezu 50%!

Dies sollte allen Beteiligten die dringliche Frage stellen: Sind wir auf dem richtigen Weg mit der Strategie der großen, ja gigantischen Neubauvorhaben? Schaffen sie mit unvorstellbar hohen Steuergeldern tatsächlich entsprechenden Nutzen? Bei derzeit projektierten Neubaustrecken (z.B. Wendlingen-Ulm) kostet jede Minute Fahrzeitverkürzung die Größenordnungen 200 Millionen Euro! Jedem Bürger muss dies absurd erscheinen, jeder Fachmann wird hier eine drastische Unwirtschaftlichkeit feststellen, da die genannte Strecke voraussichtlich von nur zwei, bestenfalls drei Zügen je Stunde und Richtung genutzt werden wird!

Die Tatsache, dass die DB AG 1994 mit wenigen ICE und vorwiegend mit klassischen IC- und IR-Zügen mehr Fahrgäste beförderte als 2008, zeigt,

dass hier offensichtlich Investitionen in eine abseitige Strategie fließen. Marktuntersuchungen bestätigen dies: Die Kunden erwarten Direktverbindungen, passende Anschlüsse mit kurzen, aber gewährleisteten Umsteigezeiten sowie die Bedienung der Ober- und Mittelzentren im Fernverkehr, Funktionen, die bis vor wenigen Jahren der inzwischen abgeschaffte InterRegio übernommen hatte.

Würde der Bund und die Deutsche Bahn diese Schlussfolgerungen ziehen, die Kundenerwartungen ernst nehmen und konsequent das Ziel „Mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen“ verfolgen, würden sie eine andere Investitionsstrategie verfolgen: Statt wenige Geschäftsleute – ein Fünftel der Bahnkunden – schnell zwischen einigen Metropolen zu befördern, würden sie der Mehrzahl der Bürger qualifizierte Bahnreisen bieten.



Prof. Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack
Unternehmensberater, Sachverständiger
Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestags



**SIND WIR MIT DEN
GIGANTISCHEN
NEUBAU Vorhaben
AUF DEM
RICHTIGEN WEG?**

Ein außerordentlich wirksames „Werkzeug“ dazu wäre der „Integrale Taktfahrplan“ (ITF), der durchgängige Direktverbindungen in vielen Relationen und optimale Anschlüsse bei Umsteigeverbindungen schaffen würde.

Ein solches Fahrplansystem ist derzeit in Deutschland nur bruchstückhaft möglich, da ein Teil der Strecken unzureichende Fahrzeiten und manche Bahnknotenbahnhöfe ungenügende Kapazitäten haben. Der ITF erfordert, dass sich die Fern- und Nahverkehrszüge zu definierten Taktzeiten gleichzeitig in den dafür gewählten Bahnknoten treffen. Erst wenn dies gelingt, können Fernzüge alternative Linienäste bedienen, mehr Direktrelationen schaffen und alle möglichen Anschlüsse in Nahverkehrsrelationen anbieten.

Würde diese Strategie als politisches Ziel und als Marketingstrategie definiert, könnten Jahr für Jahr Bundesmittel in der Größenordnung von 2 Milliarden Euro umgewidmet werden und vor allem der Ertüchtigung der klassischen Infrastruktur dienen. Dann könnten Steuergelder wirklich hohen Nutzen schaffen, indem sie in solche Streckenabschnitte investiert werden, bei denen Fahrzeitverkürzungen von wenigen Minuten die Bildung integraler Taktknoten ermöglichen würden: Hier könnten Fahrzeitverkürzungen

für umsteigende Fahrgäste von bis fast zu einer Stunde erreicht werden!

Derartige Fahrzeitverkürzungen lassen sich je nach vorhandener Infrastruktur nicht nur durch Verbesserungen der Linienführungen, sondern oft auch durch höhere Qualität der Instandhaltung, modernere Signalisierung und bessere Sicherheitsanlagen von Straßen-Schienenkreuzungen erreichen.

Dazu gehört ggf. auch der Bau von Kreuzungsbahnhöfen, um an eingleisigen Strecken minimale Fahrzeiten und optimale Knotenzeiten zu ermöglichen. Außerdem müssen manche Bahnhöfe, die „Taktknoten“ sind oder werden sollen, ausgebaut und erweitert werden, damit sie möglichst kreuzungsfreie Zufahrten und genügend Bahnsteiggleise für alle Anschlusszüge haben. Denn: Hohe Geschwindigkeiten auf freier Strecke helfen wenig, wenn die Züge anschließend vor roten Signalen auf die Einfahrt in überlastete Knotenbahnhöfe warten müssen wie es z.B. in Frankfurt/Main häufig vorkommt: Bei diesem Metropolen-Bahnhof kreuzen sich Zu- und Ausfahrtsgleise verschiedener Richtungen „höhengleich“ (das heißt ohne Brückenbauwerke); dies führt dazu, dass Züge aus verschiedenen Richtungen nicht gleichzeitig aus- oder einfahren können.

Im Grundgesetz ist in Artikel 87e, Absatz 4, festgelegt: „Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen,

beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten (...) Rechnung getragen wird. Das Nähere wird durch Bundesgesetz geregelt“.

Dieser Auftrag wird derzeit offensichtlich nicht qualifiziert erfüllt. Daher haben die Länder über den Bundesrat sowie die Fraktion Bündnis90/Die Grünen einen gleich lautenden Gesetzentwurf in den Bundestag eingebracht, der die Bundesregierung verpflichten soll, u.a. alle Oberzentren mindestens sechs Mal je Tag und Richtung im Fernverkehr zu bedienen. Wie genau das funktionieren könnte, soll ein jährlich neu vorzulegender Fernverkehrsplan festlegen. Dieses Gesetz könnte eine gute Grundlage dafür bieten, einen ITF seitens der Bundesregierung zu initiieren und die Investitionen des Bundes entsprechend zu steuern.

Die Realisierung integraler Taktfahrpläne hängt wesentlich von der baulichen Infrastruktur ab: Die Investitionen, die hierfür in Deutschland benötigt werden, sind beträchtlich, aber dennoch nicht höher, als sie derzeit für Neubaustrecken veranschlagt sind. Folgt man den Expertenschätzungen, so wird allein das Projekt Stuttgart 21 mit der Neubaustrecke nach Ulm voraussichtlich eine Größenordnung von



10 Milliarden Euro kosten: Allein dieser Betrag dürfte ausreichen, um Strecken und Knoten weitgehend so zu ertüchtigen, dass deutschlandweit ein integraler Taktfahrplan realisiert werden kann. Im Gegensatz zu der geplanten, sowohl gigantischen wie auch singulären Maßnahme hätte der zielgerichtete Mitteleinsatz zur Schaffung eines ITF jedoch beträchtlich höhere Nutzen: Er könnte Jahr für Jahr in gezielten Schritten wirksam werden, dem ganzen Land und allen Fahrgästen zugute kommen und könnte erreichen, dass auch im Fernverkehr wirklich substanzvoll mehr Verkehr auf der Schiene initiiert wird!

DIE REALISIERUNG INTEGRALER FAHRPLÄNE HÄNGT WESENTLICH VON DER BAULICHEN INFRASTRUKTUR AB.

Prof. Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack

DER SYMMETRISCHE TAKTFAHRPLAN

BASIS FÜR DEN ERFOLG DER SBB

Der Taktfahrplan wurde in der Schweiz im Jahr 1982 eingeführt. Er hat seinen Ursprung in der Erkenntnis, dass die Nachfrage nach Bahndienstleistungen ganz wesentlich von der Verfügbarkeit des Angebotes abhängt. Seine vorerst letzte Krönung fand er mit der Umsetzung von „Bahn 2000 1. Etappe“ in der Nacht vom 11. auf den 12. Dezember 2004.

Die Einführung des symmetrischen Stunden-Taktfahrplans am 23. Mai 1982 erhöhte das Zugangebot markant um 21 Prozent. Und der Taktfahrplan brachte zudem eine wesentliche Vereinfachung der Komplexität sowie Verbesserungen bei den Betriebskonzepten und beim Fahrzeug- und Personaleinsatz. Die Einführung von „Bahn 2000“ wurde deshalb für die SBB und die Schweiz zur eigentlichen Erfolgsgeschichte in der Entwicklung des öffentlichen Verkehrs und der Bahninfrastruktur.

„Bahn 2000“ wurde zu einer Zeit geplant, als in Frankreich mit dem TGV neue Geschwindigkeitsrekorde von bis zu 380 km/h aufgestellt wurden. In der föderalistisch orientierten Schweiz hingegen war gerade ein Projekt mit neuen Haupttransversalen und dem Ziel der Geschwindigkeitsmaximierung politisch breit abgelehnt worden.

Nun galt es, sich die enge Verknüpfung des SBB Netzes zu Nutze zu machen. Nicht so rasch wie möglich sollten die Züge künftig fahren, sondern so rasch wie nötig, um

**DIE EINFÜHRUNG
DES SYMMETRISCHEN
STUNDEN-TAKTFAHR-
PLANS ERHÖHTE DAS
ZUGANGEBOT MAR-
KANT UM 21 PROZENT.**

im nächsten Knotenbahnhof schlanke Anschlüsse zu ermöglichen. Im Fokus stand die gesamte Transportkette des öffentlichen Verkehrs. Bahn, Bus, Schiffe und Bergbahn sollten durch Reisezeitgewinne von Haustür zu Haustür allen Regionen der Schweiz Vorteile bringen und zwar mittels punktuellen Strecken-



ausbauten, verkürzten Zugfolgezeiten und schlanken Anschlüssen mit einem dichten Netz des öffentlichen Verkehrs. Dazu wurde zuerst ein Fernverkehrsfahrplan konstruiert, der die Züge so in die Bahnknoten führte, dass in alle Richtungen innert kurzer Zeit gute Anschlüsse entstanden.

Voraussetzung dafür war der seit 1982 eingeführte symmetrische Taktfahrplan mit der Symmetriezeit 00. Dabei kreuzen sich die Züge derselben Linie im Stundentakt immer zur Minute 00 und 30. Im Halbstundentakt zusätzlich zu den Minuten 15 und 45. Dies ist nicht nur in der

Schweiz der Fall, sondern in allen Bahnsystemen mit dem gleichen Taktsystem.

Mit „Bahn 2000“ hat sich die SBB diese Systematik auf dem ganzen Netz zu Nutze gemacht. Mit punktuellen Geschwindigkeitsausbauten auf den Strecken, verkürzten Zugfolgezeiten oder mit schnellerem Rollmaterial ist es in den meisten Fällen gelungen, die Kreuzungspunkte der Züge aus allen Richtungen in die Knoten zu legen. Dazu wurde in einem ersten Schritt ein Fahrplannetz für den Personenfernverkehr über die Schweiz gezogen und anschließend der Regionalverkehr bis hin zu den Busnetzen angeschlossen. Über die Anschlussbindung wurden somit alle Verkehrssysteme in der Schweiz mitvertaktet.

Kernstück des Knotenprinzips von „Bahn 2000“ ist die rund 45 km lange Neubaustrecke zwischen Mattstetten bei Bern und Rothrist bei Olten. Diese ermöglicht die Verkürzung der Systemfahrzeiten um je 15 Minuten von Basel, Zürich, Luzern nach Bern und weiter Richtung Westschweiz, Berner Oberland und Wallis und schafft zusätzlich die notwendige Kapazität auf der Gütertransitachse Basel–Lötschberg-Basistunnel–Milano.

Mit „Bahn 2000“ wurde auch erstmals ein großer, nationaler Streckenausbau über das gesamte Netz von SBB und Privatbahnen auf der Basis von minutengenauen, nachfragegestützten Fahrplänen und Betriebsprozessen definiert.



Werner Wildener
Leiter Trassenmanagement, SBB Infrastruktur

Der Fahrplankonstrukteur übernimmt seither die Aufgabe und Verantwortung als Dimensionierer des künftigen Eisenbahnnetzes. Dazu werden heute sekundengenaue Fahrpläne bis ins Jahr 2030 konstruiert. Diese ermöglichen, künftige Schienenkapazitäten gezielt nach den langfristigen Marktanforderungen zu bauen. „Antizipieren, das richtige Netz zur richtigen Zeit“, lautet das Motto. Diese Systematik und die damit verbundene bestmögliche Netzauslastung führen zu enormen Kosteneinsparungen.

MIT DEM GEGLÜCKTEN START VON „BAHN 2000“ BETREIBT DIE SBB HEUTE DAS NETZ MIT DER HÖCHSTEN FAHRPLANDICHTE.

Mit Hilfe der konkreten Fahrplanunterlagen wurde beispielsweise bereits Ende der 80er Jahre erkannt: Das dichte Netz von „Bahn 2000“ kann nur dann ohne Zusatzkosten in Milliardenhöhe für Infrastrukturausbauten realisiert werden, wenn die damals bei der SBB praktizierte minimale Zugfolgezeit von 3 auf 2 Minuten reduziert wird. Der lange Anpassungsprozess der Zugsicherungstechnik konnte damit rechtzeitig in Angriff genommen werden.

VOM EIGENEN ERFOLG ÜBERROLLT.

Das mit „Bahn 2000“ mit wenigen Ausnahmen zum Halbstundentakt ausgebauten Personenverkehrsnetz ist heute mit einem Nachfragewachstum von 27% bereits an der Kapazitätsgrenze angelangt. Dasselbe gilt in noch größerem Maß für die seit den 90er Jahren ebenfalls systematisch ausgebauten sieben großen S-Bahnregionen der Schweiz mit Verkehrszunahmen von bis zu 40% in den letzten fünf Jahren.

Für die S-Bahnen werden von Bund und Kantonen mit dem so genannten Agglomerationsfond Mittel in Milliardenhöhe für den Weiterausbau zur Verfügung gestellt. Beim Fernverkehrsnetz fehlt aber selbst für die Behebung der größten Engpässe das nötige Geld. Denn die Mittel für weitere Ausbauten

unter dem Namen „Zukunft Entwicklung Bahninfrastruktur“ (ZEB) im Umfang von 5,4 Mrd. Schweizer Franken werden erst ab Mitte des nächsten Jahrzehnts zur Verfügung stehen und können nur die dringendsten Bedürfnisse abdecken. Dabei stehen die Reisezeitverkürzung zwischen St. Gallen und Genf von heute 4 Stunden auf morgen 3,5 Stunden sowie die Weiterentwicklung der Knoten Biel, Lausanne und St. Gallen im Fokus. Weitere Entwicklungspakete im Umfang von 12 bis 21 Mrd. sind in Vorbereitung und sollen die Verkehrsbedürfnisse im Fern-, Regional- und Güterverkehr mit Horizont 2040 abdecken. Diese Weiterentwicklung ist dringend nötig, denn alleine bis ins Jahr 2030 wird ein weiterer Anstieg der Nachfrage um insgesamt deutlich mehr als 50% prognostiziert. In den großen Agglomerationen Zürich und Lausanne-Genf wird sogar ein Spitzenwachstum

von mehr als 100% erwartet. Im Güterverkehr wird mit einer Wachstumsprognose von 60% gerechnet.

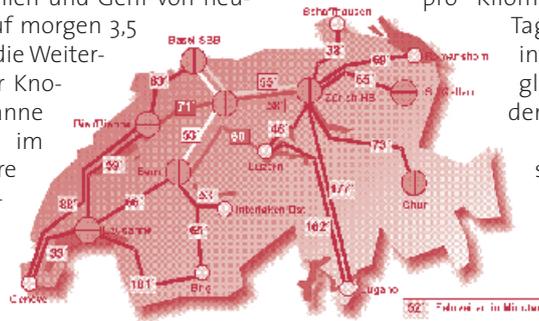
Die SBB setzt alles daran, dass die Planungs-/Projektierungs- und Realisierungszeiten, welche für Bahn-Infrastrukturprojekte mindestens 8–12 Jahre dauern, rechtzeitig in Angriff genommen werden können.

SCHWEIZER SIND WELTMEISTER.

Mit dem geglückten Start und den Erfolgen von „Bahn 2000“ betreibt die SBB heute das Netz mit der höchsten Fahrplandichte. Täglich sind 9000 Züge auf dem 3000 Kilometer langen SBB-Netz unterwegs und transportieren rund 880000 Reisende. Bei der Netznutzungseffizienz (Zugkilometer pro Kilometer Schiene und Tag) liegt die SBB im internationalen Vergleich vor Japan an der Spitze.

Die Schweizer sind Weltmeister im Bahn fahren, und die Politik ist entsprechend bahnfreundlich eingestellt. In kaum einem anderen

Land wird der öffentliche Verkehr flächendeckend in solchem Ausmaß nachgefragt, entwickelt und zu einem großen Teil über die öffentliche Hand finanziert. Resultat der jahrelangen Entwicklung ist ein modernes, hoch effizientes System für den öffentlichen Verkehr mit dichtem Takt, hoher Verfügbarkeit, Qualität und Pünktlichkeit.



DIE ZEIT IST REIF

PLÄDOYER FÜR DEN DEUTSCHLAND-TAKT

Mehr Verkehr auf die Schiene – das scheint seit Jahrzehnten die zentrale Forderung bundesdeutscher Verkehrspolitik zu sein. Tatsächlich haben sich 2008 2,3 Milliarden Fahrgäste für die Bahn entschieden, mehr als jemals zuvor. Allein zwischen 1993 und 2006 stieg die Verkehrsnachfrage um 24 Prozent an. Betrachten wir die Entwicklung differenziert, stellen wir fest, dass sich seit der Bahnreform vor allem der Nahverkehr auf Schiene zum Zugpferd entwickelt hat und das Wachstum im Personenverkehr in erster Linie auf dieses Segment zurückgeht: Um 48 Prozent wuchs hier die Verkehrsleistung. Dagegen stagnierte im gleichen Zeitraum der Fernverkehr: Lediglich drei Prozent betrug das Wachstum bei Fernreisen nach der Verkehrsleistung. In absoluten Zahlen hat der Fernverkehr sogar 20 Prozent Fahrgäste verloren.

Doch hinter diesen Zahlen verbergen sich noch weitreichendere strukturelle Veränderungen bei der Netzkonfiguration. Vergleichen wir das Fernverkehrsnetz, das Mitte der 90er Jahre mit unterschiedlichen Produktkategorien fast alle Oberzentren aber auch zahlreiche Mittelstädte einbezogen hat, mit dem heutigen Netzzuschnitt, dann werden gravierende Einschnitte erkennbar.

In der letzten Dekade ist das Fernverkehrsnetz erheblich geschrumpft; insbesondere die Abschaffung des InterRegio zwischen 2001 und 2003 hat teils große Lücken gerissen.

IN DER LETZTEN DEKADE IST DAS FERNVERKEHRSNETZ ERHEBLICH GESCHRUMPT.

Ergebnis des nunmehr seit Ende der 90er Jahre andauernden Prozesses des Ausdünnens: 23 Oberzentren verloren ihre Fernverkehrsanknüpfung, zahlreiche Groß- und Mittelstädte sehen sich mit deutlichen Einschnitten von teilweise über 50 Prozent konfrontiert und auch die Fernerreichbarkeit von Tourismusregionen wie Nordseeküste, Harz und Schwarzwald hat sich verschlechtert; teilweise sind die Direktverbindungen ganz entfallen.

POTENZIAL BERGEN IM SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR

Die Erfahrungen der vergangenen zehn Jahre waren der Bezugspunkt, warum Persönlichkeiten aus Fahrgastverbänden, Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen im Frühjahr 2008 die Initiative Deutschland-Takt gegründet haben. Wir sind der Überzeugung, dass im Schienenpersonenfernverkehr derzeit große Potenziale brachliegen; um diese zu heben brauchen wir in Deutschland wieder ein angebotsorientiertes Fernverkehrssystem.

Mit einem deutschlandweiten integralen Taktfahrplan, der alle Großstädte, bedeutenden Mittelstädte und Tourismusregionen im Stundentakt einbindet, wird Bahnfahren noch attraktiver.

EXAKTE TAKTUNG STATT GESCHWINDIGKEIT

Der Deutschland-Takt ist darüber hinaus auch Richtschnur und Rahmenplan für den künftigen Netzausbau. Die



Arnd Schäfer
Geschäftsführer der BAG des SPNV e.V.

Infrastrukturplanung folgt der Angebotsplanung oder anders ausgedrückt: „So schnell wie nötig, nicht so schnell wie möglich“, nach dieser Devise können Infrastrukturinvestitionen effizienter als bisher vorgenommen werden.

WIE KANN DER DEUTSCHLAND-TAKT ERREICHT WERDEN?

Ein bundesweiter integraler Taktfahrplan ist ein Projekt, das etappenweise über einen Zeitraum von mehr als einer Dekade umgesetzt werden kann. In einem ersten Schritt sollten Bund und Länder eine Grundstruktur des Deutschland-Takts aufstellen, aus der die wichtigsten Ausbaumaßnahmen im Netz abgeleitet werden können. Schon bei der anstehenden Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans kann dieser Investitionsbedarf berücksichtigt werden.

Um Angebotsstandard, Netzkonfiguration und Tarifbestimmungen eines Deutschland-Takts durchzusetzen, ist die Etablierung eines bundesweiten Aufgabenträgers denkbar, der in Anlehnung an das im SPNV praktizierte und bestens bewährte Besteller-Ersteller-Prinzip entsprechende Fernverkehrsleistungen über Konzessionen vergibt.

Mit der Verschiebung des Bahnbooms hat sich auch verkehrspolitisch ein Zeitfenster aufgetan, das für entsprechende Weichenstellungen genutzt werden muss. Die Zeit ist reif für den Deutschland-Takt!

VERTRAGEN DIE SICH?

DER DEUTSCHLAND-TAKT VS. DIE ZIELE DER BAHNREFORM



Patrick Döring,
MdB, Verkehrsexperte der FDP-Bundestagsfraktion

In der Bahnpolitik ist man sich über ein Ziel einig: Es geht um mehr Verkehr auf der Schiene. Ein Deutschland-Takt auf der Grundlage eines Fernverkehrsicherstellungsgesetzes wäre zweifellos ein Weg zu diesem Ziel. Für manche ist die Betrachtung damit zu Ende.

Doch mit der Bahnreform wurde auch ein zweites, gleichrangiges Oberziel verfolgt: den Staatshaushalt zu entlasten. Und es gab eine Strategie mit der beide Oberziele erreicht werden sollten, nämlich Wettbewerb auf der Schiene. Ist ein Deutschland-Takt damit vereinbar, wo liegen die Probleme? Erstens, der Deutschland-Takt ist ein angebotsorientierter Ansatz. Es wird von einer Planungsinstanz entschieden, welche Zugangebote die Kunden zukünftig vorfinden sollen und welche Schieneninfrastruktur dafür erforderlich ist. Ein Blick in das vom Bundesrat vorgelegte Fernverkehrsicherstellungsgesetz zeigt, wie die Wünsche von Planern schnell ins Kraut schießen. Da soll jedes Mittelzentrum im Stundentakt bedient werden. Eine schöne Vorstellung zweifellos. Lässt man die Leute unverbindlich darüber abstimmen, welche Zugangebote wünschenswert sind und überlässt dann die Rechnung einem unbekanntem Dritten, nämlich dem Steuerzahler, dann haben wir schnell fantastische Zugangebote auf dem Netz. Ob anschließend Kunden drin sitzen und was das Ganze kostet, ist eine ganz andere Frage. Ist erst einmal ein bestimmtes Angebot geplant, führt kaum mehr ein Weg daran vorbei, die entsprechenden Zugleistungen von der öffentlichen Hand zu bestellen und zu

bezahlen, falls sich zu wenig zahlungsbereite Kundschaft findet.

Das zweite Problem des Taktfahrplans ist seine Unverträglichkeit mit „open access“ auf der Schiene. Starre Taktvorgaben erschweren den Netzzugang Dritter und den Wettbewerb um Trassen. Obendrein ist sehr fraglich, wie sich ein Taktfahrplan mit der Koexistenz von Fernverkehr, Regionalverkehr, S-Bahn und Güterverkehr auf gleichen Strecken verträgt. Mischverkehre werden noch auf lange Zeit im Kernnetz unvermeidbar sein. Letztlich könnte der Taktfahrplan bedeuten, dass es im gesamten Personenverkehr nur noch das Modell „Wettbewerb um den Markt“ gibt, nicht mehr das Modell „Wettbewerb im Markt“ – das im Personenfernverkehr allerdings zugegebenermaßen bisher nicht funktioniert.

Das Gegenmodell zum Deutschlandtakt ist ein nachfrageorientierter Ansatz. Eisenbahnunternehmen richten ihre Zugangebote nach der zahlungsbereiten Nachfrage ihrer Kunden aus. Das wiederum ist die Basis für Trassenbestellungen beim Netzbetreiber. Dessen Netzstrategie und Ausbauentscheidungen orientieren sich an der Trassenachfrage. Die Netzauslastung wird durch preisflexible Trassenvermark-

tung verbessert. Heute erwirtschaftet das Schienennetz gerade die Hälfte seiner tatsächlichen Kosten über Trassengebühren. Es besteht eine hochgradige Abhängigkeit von staatlichen Zuschüssen und angesichts leerer öffentlicher Kassen droht jederzeit die Gefahr einer Unterfinanzierung. Der Schienensektor muss deshalb ein Interesse daran haben, das Netz besser auszulasten und die aus der Trassenvermarktung stammenden Erlöse zu optimieren.

Wir brauchen eine gründliche, ergebnisoffene Diskussion des Deutschland-Taktes. Zeigt sich, dass die skizzierten Bedenken unbegründet sind und im



Gegenteil mehr Wettbewerb geschaffen wird, weil beispielsweise auch im Personenfernverkehr ein Wettbewerb um den Markt entsteht, dann kann der Deutschland-Takt durchaus das Modell der Zukunft sein.

PRO & CONTRA

DER ITF – HEILSBINGER ODER SINNLOSES UNTERFANGEN?



ANDREAS SCHULZ (BEG) ist ein Verfechter des Integrierten Fahrplans. Er sieht ihn als optimale Lösung für wachsende Bedürfnisse im bundesdeutschen Verkehr und hält ihn für wirtschaftlich sinnvoll.

Der ITF ist die optimale Antwort auf die wachsenden Verkehrsbedürfnisse der Zukunft. Das Wachstum betrifft dabei insbesondere den so genannten Freizeit- und Gelegenheitsverkehr. Dies sind z. B. die Fahrzwecke: Einkauf, Berufstätige mit Gleitzeit, Ausflüge oder Besuchsverkehr. Die Fahrgäste mit diesen Fahrzwecken wollen frei sein und kurzfristig entscheiden können, ob und wie sie fahren. Ein möglichst dichter Taktverkehr, täglich von frühmorgens bis spätabends, ist hier das optimale Konzept. Nur einige ganz wenige Zielgruppen haben andere Bedürfnisse, z. B. Schüler und Schichtarbeiter. Wenn die Taktzüge mindestens alle 30 Minuten fahren, sind auch sie erfahrungsgemäß sehr gut bedient. Bei geringeren Taktdichten ist es wiederum kein Problem, gegebenenfalls noch zusätzliche, bedarfsgerechte Züge für diese Gruppen zu fahren. Da bei diesen Zielgruppen die Nachfrage eher stagniert oder sogar zurückgeht, wird der Taktverkehr in Zukunft noch wichtiger.

Der ITF bietet in der Weiterentwicklung des klassischen Taktfahrplans zusätzlich die günstigen Rundumschlüsse in den Knotenbahnhöfen

Hier kommt man optimal von jedem Ort zu jedem anderen, was nicht nur für föderale Staaten, wie die Bundesrepublik Deutschland, wichtig ist. Bei der Planung kommt es daher nicht darauf an, einen einzelnen Verkehrsstrom mit optimal kurzer Fahrzeit zu bedienen, sondern vielmehr, die Gesamtfahrzeit aller Fahrgäste in einem Netz zu minimieren. Dieses Ziel kann nur der ITF erreichen. Der ITF bietet daher nicht nur eine hervorragende zeitliche und räumliche Verfügbarkeit, sondern auch die kürzesten Fahrzeiten. Dass es gelingt, damit Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, zeigt die Entwicklung des modal split in den vergangenen Jahren.

Der ITF ist auch ein sehr wirtschaftliches Konzept. Im Bahnverkehr, wie übrigens auch im Straßenverkehr, sind ein Großteil der Kosten Fixkosten. So fallen im Infrastrukturbereich 80 bis 90 Prozent der Kosten unabhängig davon an, ob Züge fahren oder nicht. Beim Betrieb, also den Fahrzeugen, Werkstätten und Personal, sind die Fixkosten nicht ganz so hoch. Ihr Anteil liegt aber auch hier häufig bei 60 bis 70 Prozent. Für eine hohe Wirtschaftlichkeit der Eisenbahn kommt es daher darauf an, die Produktionsmittel möglichst gut auszulasten. Taktfahrpläne mit ihrem fließbandmäßigem Betrieb – den ganzen Tag immer hin und her – erfüllen diese Forderung bereits sehr gut. Der ITF, bei dem die Züge in den Knotenbahnhöfen

nach jeweils nur kurzer Umsteigezeit weiterfahren oder wenden, führt darüber hinaus zu geringen Pausen und damit nochmals zu einer Verbesserung der wirtschaftlichen Auslastung der Produktionsmittel. Die Betriebskosten je Zugkilometer sind damit beim ITF signifikant niedriger als bei klassischen Fahrplansystemen.

Auch die Fixkosten, die sich bei der Eisenbahn in großem Umfang in den Investitionen widerspiegeln, sind beim ITF in der Regel deutlich günstiger als bei klassischen Fahrplansystemen. Wie viele Beispiele zeigen, führt die klassische Optimierung des Eisenbahnnetzes mit der Zielrichtung, kürzest mögliche Fahrzeiten zwischen zwei Metropolen zu erzielen, zu deutlich höheren Investitionen als die netzweite Gesamtoptimierung der Fahrzeiten auf die Erfordernisse des ITF. Die beim ITF in der Regel etwas höheren Kosten in den Knotenbahnhöfen werden dabei durch die geringeren Kosten entlang der dazwischen liegenden Strecken deutlich überkompensiert.

Der ITF bedient daher nicht nur optimal die Zukunftsmärkte, sondern stellt auch betriebs- und volkswirtschaftlich ein Optimum dar und benötigt dazu die geringsten Investitionen.

**DER INTEGRALE
FAHRPLAN IST EIN
SEHR WIRTSCHAFT-
LICHES KONZEPT.**



**ANDREAS GLOWIENKA,
GESCHÄFTSFÜHRER DES
ZWECKVERBANDS FÜR
DEN NAHVERKEHRS-
RAUM LEIPZIG (ZVNL)**
versucht einen ITF für
Deutschland äußerst
skeptisch und un-
praktikabel zu sehen.

Grund: Pro ITF zu sein ist zurzeit derart politisch korrekt (oder schlicht die neue Sau, die durchs Dorf getrieben wird), da fand sich niemand, der – auch nur theoretisch – dagegen sein wollte.

WER ZU SCHNELL IST, MUSS ANSCHLIESSEND WARTEN

In der Diskussion wird die Schweiz immer gerne als Musterland des Integralen Taktfahrplans hervorgehoben. Tatsächlich gibt es vieles, was mustergültig ist. Genau hier liegen aber auch die Gründe, warum ein bundesweiter oder nur über Aufgabenträgergrenzen reichender ITF im Detail nicht praktikabel ist. In der Schweiz stand am Beginn ein Volksentscheid, also ein politischer Grundsatzbeschluss, in dem ausdrücklich die Ausrichtung auf ein verkehrsträgerübergreifendes, vertaktetes Gesamtnetz festgeschrieben war. Dass das föderale System in der Bundesrepublik weder in der Politik noch bei den Aufgabenträgern unbedingt die dafür erforderliche Zusammenarbeit über den eigenen Horizont hinaus fördert, wäre Stoff für eine eigene Aufsatzsammlung. Wie auch immer: Der Weg zur „Bahn 2000“ bedeutete in der Schweiz auch die Abkehr vom schnellen Fernverkehr um jeden Preis.

**GEKLÄRT WERDEN
MÜSSTE, AUF
WELCHE KNOTEN
EIN ÜBERGREIFENDES
TAKTSYSTEM AUSGE-
RICHTET SEIN SOLLTE.**

In der Berliner Bahn-Führungsetage sieht man das Flugzeug als Hauptgegner, gegen den es mit schnellem Fernverkehr anzukämpfen gilt. Dass das Preis- und Buchungssystem sich an jenem von Fluggesellschaften orientiert, ist bereits eine Sache für sich. Das bestehende Preissystem drängt preissensible Fahrgäste auf Kurz- und Mittelrelationen in langsamere, aber preiswertere Produkte. Die Fahrzeitreduktion um jeden Preis – etwa auf den Strecken Frankfurt–Köln und Berlin–Leipzig/Halle–München zu beobachten – führt zu einem ebenfalls kontraproduktiven Ergebnis: Mit erheblichen Summen wird für zwei, drei Zugpaare pro Stunde eine Fahrzeitverkürzung realisiert (München–Ingolstadt: 40 Min für 3,6 Mrd. EUR). Die haben sich dann am Ende der Strecke, weit vor dem Taktknoten, in den übrigen Verkehr einzufädeln – oder verdrängen schlicht die Zeitvorgaben des Knotens. Die Konsequenz: Der Fahrgast, der vom Fern- in den Regionalverkehr umsteigt, verliert die gewonnene Zeit wieder – am Bahnsteig wartend.

Kooperation wird so schon systembedingt weitgehend unmöglich macht. Geklärt werden müsste die Frage, auf welche Knoten in Deutschland ein übergreifendes Taktsystem ausgerichtet sein sollte. Dass dabei jeder der insgesamt aktuell 27 Aufgabenträger gute und gewichtige Argumente hat, gerade sein auf die jeweiligen regionalen Verkehrsbedürfnisse und -ströme ausgerichtetes System nicht von außerhalb dominieren zu lassen, liegt auf der

Hand. Dieser gordische Knoten lässt sich auch nicht dadurch zerschlagen, dass die einzelnen regionalen Netze optimal gestaltet werden – an den Grenzen fügt es sich eben zu keinem harmonischen Ganzen zusammen, sondern knirscht erheblich. Zudem hebeln die Sparbemühungen der Bahn und der öffentlichen Hand ITF-taugliche Strukturen aus: Bei Streckenausbauten wird derzeit in Deutschland eine Dimensionierung der Gesamtanlagen auf Basis des bestehenden Fahrplanes vorgenommen, alle „überflüssigen“ Elemente werden entfernt. So musste der ZVNL auf der Strecke Leipzig–Bad Lausick–Geithain–Chemnitz nach ihrem Umbau auf NeiTec-Standard den Abbau fast aller nicht benötigten Kreuzungsmöglichkeiten und die ursprünglich geplante Reduzierung der Bahnsteiganlagen kompensieren. Während DB Netz AG und DB Station und Services sich vornehm zurückhielten, sichert der ZVNL durch die Finanzierung eines Bahnsteiges den ITF-tauglichen Betrieb – auf eigene Kosten.

Im Spagat zwischen Idealvorstellung und realer Umsetzbarkeit dürfen die Aufgabenträger den nachfrageorientierten Fahrplan als Grundlage nicht aus dem Auge verlieren. Das heißt: Die individuellen Fahrtwünsche der Kunden müssen durch ein gutes Fahrplanangebot weitgehend befriedigt werden. Dazu muss man die Nachfragestruktur bis ins kleinste Detail kennen. Dem Kunden ein System vorzusetzen, das vor allem anderen den Bedürfnissen des Taktes und in Leipzig einem Takt gehorcht, der in fernen Ballungszentren seine Wurzeln hat, führt dabei aufs falsche Gleis.

DER TROJANISCHE TAKT

DIE BEDROHUNG EINER NEUEN VERKEHRS- UND SUBVENTIONS-BÜROKRATIE

Jede Stunde ein Zug, gute Anschlüsse quer durch die Republik, Deutschland im Takt – kann man dagegen ernsthaft etwas haben? Nein, nicht wirklich. Ein gutes Ziel, dessen Verwirklichung allerdings enormer Anstrengungen im Infrastrukturausbau und damit öffentlicher Mittel bedarf. Die Schweiz hat eben nicht nur die bessere Schokolade und das bessere Käsefondue, sondern investiert auch pro Streckenkilometer ein Vielfaches in den Ausbau der Schieneninfrastruktur und ist – das darf hier vielleicht auch erwähnt werden – ein wenig kleiner als Deutschland. Fährt man von Basel quer durch die Schweiz nach St. Gallen, wäre man bei gleicher Fahrstrecke in Deutschland noch nicht einmal von Berlin nach Leipzig gekommen. Die deutschen Bahnknoten für den ITF aufzurüsten – man denke nur an solche Dauerengpässe wie Köln oder Hamburg Hbf – ist sicherlich auch nicht trivial. Natürlich müssen auch die regionalen Aufgabenträger den Blick über den Grenzzaun wagen und sich miteinander abstimmen. Das sollte zu machen sein. Insgesamt mangelt es ja nicht am guten Willen, sondern an Gleisen und Bahnsteigkanten. Eigentlich könnten wir uns nun der Frage zuwenden, wie die Gelder für die Engpassbeseitigung besorgt werden, wie viel Jahre wir einkalkulieren müssen bis die Beste aller Verkehrswelten vollendet ist und die Grundsatzdiskussion abschließen, wäre da nicht der Versuch, das Trojanische Pferd zu

**INSGESAMT
MANGELT ES
NICHT AN GUTEM
WILLEN, SONDERN
AN GLEISEN.**

satteln. Deutschland im Jahre 2009: Die einstmaligen fetten Weiden des Regionalverkehrs sind durch die Ausschreibungen der Aufgabenträger längst abgemäht. Die hungrige Herde der Eisenbahnunternehmen in Deutschland ist auf der Suche nach neuen Weidegründen. Nur leider – auch die Weiden des Fernverkehrs erweisen sich als dürre Magern: Niedrige Margen versprechen keinen Ausweg aus dem Jammertal. Was liegt da näher, als öffentliche Dünung zu verlangen ... Nun ist in Zeiten der Haushaltsknappheit die Forderung nach zusätzlichen öffentlichen Mitteln eher unpopulär. Also wird der geplante Griff in die Staatskasse mit einem hübschen verkehrspolitischen Ziel verbrämt und der integrierte Taktfahrplan flugs mit einem Ausschreibungsregime auch für Fernstrecken gekoppelt – fertig ist der Deutschland-Takt! Das eine hat mit dem anderen zwar nichts zu tun, aber so ist die geöffnete Hand besser zu tarnen. Her mit den Staatsgeldern – ist ja für einen guten Zweck!



Alexander Kaczmarek
Vorsitzender viv e.V.

Im Klartext: Der bisher eigenwirtschaftliche, unsubventionierte Fernverkehr soll auch an den Tropfen des Bundeshaushalts gelegt werden. Die Länder werden damit gelockt, dass der Fernverkehr dann auch den letzten Winkel erschließt – der Bund wird's schon zahlen. Alle Erfahrung zeigt – der Bund würde sich an anderer Stelle schadlos halten, nicht zuletzt bei den Mitteln für den Regionalverkehr. ITF ja, Vernetzung der Aufgabenträger ja, aber bitte keine neue Verkehrs- und Subventionsbürokratie. Um ehrlich zu sein, wenn das der Preis für die Einführung des ITF sein sollte – ich würde der Politik dringend davon abraten. Eine Horrorvision: Beamte eines Bundesfernverkehrsamtes bestimmen unter Mitzeichnung von 16 Landesfernverkehrsämtern den Laufweg von ICE und IC ... Besser wäre es, das Trojanische Pferd des Deutschland-Takts einfach auf dem Feld stehen zu lassen und sich bei der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans die Frage zu stellen, wo die noch zur Verfügung stehenden öffentlichen Mittel die nachhaltigste Wirkung für das Gesamtsystem Schiene erzielen können.



IM FOKUS

TAKTKNOTEN STOSSEN AN IHRE GRENZEN

Das vom Knoten Leipzig Hauptbahnhof aus gesponnene Netz (siehe „Nach dem Fahrplan ist vor dem Fahrplan“, Seite 5) ist mit seinen ITF-Knoten Eilenburg und Geithain unter den heutigen Bedingungen das derzeit Machbare. Die Produkte RegionalExpress, RegionalBahn, S-Bahn, das Angebot der Mitteldeutschen Regio-bahn und auch der Fernverkehr sind hier mit- und untereinander verknüpft – und vor allem: weitestgehend vertaktet. Aber natürlich gibt es noch weitere notwendige Verbesserungen, die mittelfristig zu erreichen sind. Denn der Knoten Leipzig ist zugleich auch Brennpunkt für die Probleme, die bei divergierenden Interessen nachbarschaftlicher Aufgabenträger auftreten könnten. Zum geflügelten Begriff ist dabei der „Alex“ geworden: Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) wollte ursprünglich den gleichnamigen Expresszug aus München über Regensburg weiter in Richtung Leipzig/Berlin führen. Bei ihrer Planung wurden nur die für den Bayern-Takt relevanten Knoten in München und Hof einbezogen. Das ZVNL-Taktsystem im Südraum von Leipzig wurde unberücksichtigt gelassen, was zu derart erheblichen Problemen bei der Trassenfindung führte, dass das Projekt an der bayerisch-sächsischen Landesgrenze unsanft gebremst wurde. Mittlerweile liegt der Schwerpunkt des „Alex“ auf der Anbindung der Metropolen Nürnberg und München an die tschechische Hauptstadt Prag.

Der bayerische Taktknoten Hof bleibt aber weiterhin Antipode des Knotens Leip-

zig: So hatte der ZVNL geplant, mit den beiden RE-Linien 8 (Leipzig–Altenburg–Werdau–Zwickau) und 16 (Leipzig–Altenburg–Werdau–Reichenbach–Plauen–Hof) eine deutliche Angebotsverbesserung zu realisieren. Die beiden im 2-Stunden-Takt verkehrenden Linien sollten zeitlich so koordiniert werden, dass sie auf dem Abschnitt Leipzig–Werdau einen echten 60-Minuten-Takt fahren können. Diese Vertaktung scheiterte laut den Planern „am Verständnis der an der Strecke beteiligten Aufgabenträgerorganisationen“. Der Plan musste „zu Gunsten einer Einrichtung des Knotens Hof mit allen Nachteilen für den Großraum Leipzig“ aufgegeben werden.

Ein weiteres Beispiel, bei dem die vom ZVNL aktiv betriebene Vereinheitlichung von Takten und Bedienungen ins Leere läuft, ist die RE-Linie 50 (Leipzig–Riesa–Dresden). Aus Sicht des ZVNL wäre es bei der RE 50 angezeigt, den Knoten Riesa zu aktivieren bzw. zu stärken. Aktuell lassen hier die Anzahl der Halte auf der Strecke Leipzig–Dresden keine ITF-tauglichen Fahrzeiten zu. Eine mögliche Überholung zur Stärkung des Knotens durch den Fernverkehr wird von den Partnern abgelehnt. Da ist ein Deutschland-Takt weit, oder anders, soll beim Deutschland-Takt etwa alles auf Berlin ausgerichtet werden – oder auf die jeweilige Landeshauptstadt? Bestimmen „starke“ Bundesländer den Taktknoten in „schwächeren“ Nachbar-Bundesländern und wie soll das dem Berufspendler in Leipzig erklärt werden?



AUSBLICK

DIE AUSSENSICHT AUF DEN SPNV

Unsere Leserbefragung aus dem letzten Heft motivierte uns durch zahlreiche positive Rückmeldungen zum Weitermachen und brachte auch rund ein Dutzend neue Themenvorschläge ein. Einen davon greifen wir in der nächsten Ausgabe gleich auf und werden den SPNV einmal aus der Sicht der Nicht-Fahrgäste beleuchten. So wollen wir uns z.B. der Frage stellen, ob sich die Erwartungen der vorhandenen Fahrgäste von den Erwartungen derer, die es noch werden sollen, unterscheiden und wodurch neue Zielgruppen erreicht werden.



IMPRESSUM

HERAUSGEBER

Zweckverband
für den Nahverkehrsraum Leipzig
Karl-Liebknecht-Straße 8
04107 Leipzig

VERANTWORTLICH

Andreas Glowienka, GF ZVNL

REDAKTIONELLE VORBEREITUNG UND RECHERCHE

Matthias Reichmuth,
Leipzig Institut für Energie GmbH

TEXT / LAYOUT / HERSTELLUNG

MinneMedia GmbH, Leipzig/Dresden

KONTAKT

Telefon 0341 / 22586-0
E-Mail info@zvnl.de

[HERAUSGEBER]

Zweckverband für den
Nahverkehrsraum Leipzig
Karl-Liebknecht-Straße 8
04107 Leipzig