

2008-2018: 10 Jahre Initiative Deutschland-Takt

Deutscher Nahverkehrstag Koblenz

25.April 2018

Initiative Deutschland-Takt

Bernhard Wewers, Hans Leister

 **deutschland-takt.de**

Fahrplan und Infrastruktur: Vorbild Schweiz

- Prinzip des fahrplan- und kapazitätsorientierten Infrastrukturausbaus in der Schweiz seit 1982 (nach dem Vorbild Niederlande).
- Bei ähnlicher Ausgangslage 1982 gegenüber (West-) Deutschland gewaltiger Markterfolg des Schweizer Schienenverkehrs.
- Schweiz heute: Weitaus höhere Streckenbelastung bei höherer Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit.



- Am 7. April 2008: erste Pressekonferenz der „Initiative Deutschland-Takt“.
- Mitarbeit in der Initiative: Fachkundige Personen aus dem Kreis von Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen, Verbänden, Politikern.
- Ziel: Werben für einen Integralen Taktfahrplan als Grundsystem des deutschen Verkehrssystems und (vor allem) für den fahrplanbasierten Infrastrukturausbau.
- Website, Markenschutz, keine weitergehende Organisationsstruktur.
- Initiative lebt nur vom Good-Will-Einsatz der Akteure.

Wie entsteht ein Fahrplan?

- Fahrplan: Früher handwerkliche Einzelfertigung von Zugfahrten auf einer flexibel nutzbaren Infrastruktur.
- Regulierungsrahmen kennt bis heute im wesentlichen nur einzelne Fahrplantrassen, keine Fahrplan-Systeme.
- **Heute anerkannt:** Systemfahrpläne wichtig für bessere Kapazitätsausnutzung und höheren Kundennutzen.
- **Heute anerkannt:** Fahrplan- und Kapazitäts-orientierter Infrastrukturausbau ist effektiver.

Rückblick

- Umfeld 2008: Mehdorn, Plan Börsengang, Traum vom globalen Player DB.
- Der Politik erschien Wettbewerb wichtiger als Rücksicht auf das System Schiene.
- Planung von Neubaustrecken nach kürzester Fahrzeit von A nach B, planerische Basis: Zugzahlen pro Tag, wird schon irgendwie funktionieren...
- „Deutschland-Takt“ erschien vielen mehr als Spinnerei denn als Ziel.

Eine der ersten Präsentationen
zum Thema, 2006:



Integraler Taktfahrplan – ein Ziel für Deutschland?

Statt Unternehmensfantasien von globaler
Logistik und „Börsen-Story“:

Wir brauchen ein **Ziel** und eine **Vision** für
den Schienenverkehr in Deutschland.

Kann ein integraler Taktfahrplan für
Deutschland ein solches Ziel sein?

Geduldige Facharbeit

- Geduldiges Werben für den Deutschland-Takt auf allen Ebenen durch Artikel, Veranstaltungen, parlamentarische Termine.
- Einbindung Güterverkehr.
- DB-Reaktion unter Mehdorn: Nicht mal ignorieren, erst Grube wird das Wort in den Mund – und nähert sich vorsichtig an.
- DB Netz erfindet Ersatzbegriffe „fahrplan- und kapazitätsorientierte Infrastrukturplanung“, „Netz 2030“.
- DB Fernverkehr erfindet „Deutschland im Takt“.
- Aber: Der Begriff „Deutschland-Takt“ setzt sich durch!

Meilensteine des Erfolgs

2009-2013: Deutschland-Takt im Koalitionsvertrag CDU/CSU/FDP, als „Prüfauftrag“. Die zugehörige Prüfung wird von Minister Ramsauer erst kurz vor Ende der Legislaturperiode veranlasst.

2013-2017: Erneut im Koalitionsvertrag.


2016: Das Prinzip „Deutschland-Takt“ für den Infrastrukturausbau findet Eingang in den BVWP! Die Erstellung eines Zielfahrplan 2030 plus (mit Deutschland-Takt) wird begonnen.

Inbetriebnahme VDE 8, Berlin-München

Die Planung der VDE 8 wurde in den 1990er Jahren ohne Rücksicht auf den Fahrplan geplant.

Ergebnis: Viele Umsteigeverbindungen haben heute lange Übergangszeiten.

Berlin Hbf (tief)	ab 12:05	1	ICE 1005
Nürnberg Hbf	an 14:58	8	

 Umsteigezeit 38 Min.

Nürnberg Hbf	ab 15:36	8	RE 4863
Regensburg Hbf	an 16:38	9	

Frankfurt(Main)Hbf	ab 13:19	6	ICE 1651
Leipzig Hbf	an 16:23	13	

 Umsteigezeit 40 Min.

Leipzig Hbf	ab 17:03	8	RE 10 (18393)
Cottbus	an 18:54	6	

Heute: Einigkeit in der Branche (inklusive DB!)

Gemeinsame Kernforderungen der Eisenbahnverbände

- 1** ■ Für mehr Kunden:
Einführung des Deutschland-Takts forcieren
- 2** ■ Für wettbewerbsfähige Kosten:
Schienenmaut halbieren
- 3** ■ Für zukunftsfähigen Eisenbahnverkehr:
Innovationen fördern

Wie hat sich die Zielsetzung verändert?

- 2008 war der Takt für die Fahrgäste noch ein unverzichtbares Element für einen einfachen Zugang zum System.
- Man muss ehrlich feststellen: Durch moderne Fahrgastinformation ist für einen Teil der Kundschaft der Takt, also die leicht merkbare, regelmäßige Abfahrt, weniger wichtig geworden.
- ABER: Tatsächliche Anschlüsse in Knoten sind im System natürlich genauso wichtig wie bisher.

Zielsetzung heute

- Systematischer Fahrplan mit optimierten Anschlüssen im Personenverkehr.
- Leicht merkbare Abfahrtszeiten, aber nicht mehr ganz so wichtig wie noch 2008.
- Wichtiger geworden wegen Engpässen: Hohe Kapazitätsausnutzung, systematischer Fahrplan zum Heben von Reserven im Netz im Zusammenhang mit gezieltem Ausbau.
- Neue Entwicklung: Bedeutung der Buchungs-Systeme (bahn.de, Navigator, flixbus.de). Wettbewerb im Fernverkehr ist über die Buchungsmaschinen definiert.

Noch völlig unklar: Organisation Fernverkehr mit System-Fahrplan

- Systematischer Fahrplan im Nahverkehr: Tägliche Realität.
- Systematischer Fahrplan im Güterverkehr mit Systemtrassen: Aus der Schweiz bekannt, inzwischen auch für Deutschland präferiert.
- Derzeit noch Schutz des Taktsystems von Fern- und Nahverkehr durch Rahmenverträge für Trassen.
- Derzeit noch nicht erkennbar: Wie soll das Ziel eines systematischen Fahrplans im Fernverkehr in Zukunft umgesetzt werden?
- Modell Schweiz (Konzessionswettbewerb), Modell UK (Ausschreibung von Netzen), Modell Österreich (Taktlinien für mehrere Betreiber)? Oder noch anders?
- Vorgaben zum Tarif?

Was ist noch zu tun? (1)

Arbeit am Bundesverkehrswegeplan (BVWP):

Aus dem bereits festgeschriebenen „vordringlichen Bedarf“ wurde ein „Fahrplan 2030“ erstellt.

Darauf aufbauend wird noch in diesem Jahr ein „Fahrplan 2030 plus“ inklusive weiterer Infrastruktur-Ausbaumaßnahmen des „potentiellen Bedarfs“ erstellt.

„Fahrplan 2030 plus“ ist dann der Ziel-Fahrplan des Deutschland-Takts – mit besseren Fahrzeiten und Anschlüssen und mehr Kapazität im Güterverkehr als der Fahrplan 2030.

Bekanntgabe durch das BMVI: Ca. September 2018.

Was ist noch zu tun? (2)

- Derzeit Aufstellung des Fahrplans 2030 plus durch Gutachter des BMVI.
- Prozess mit intensiver Beteiligung DB Fernverkehr, anderer Fernverkehrs-Interessenten, SPNV-Aufgabenträger und Güterverkehr.
- Derzeitiger Stand: Fernverkehr weitgehend abgeschlossen, zweite regionale Runde mit SPNV-Aufgabenträgern steht bevor, Güterverkehr in Bearbeitung.

Was ist noch zu tun? (3)

Rechtliche und regulatorische Verankerung des Deutschland-Takts ist ein großes, noch unbearbeitetes Themenfeld.

- Trassenvergabe, z.B. Vergabe von Trassen-Bündeln bzw. Taktsystemen statt Einzeltrassen.
- Organisation Fernverkehr: Wettbewerb um den Markt, Wettbewerb um Trassen, Konzessionswettbewerb, Direktauftrag durch Bund?
- Tarif, Vertrieb und Fahrgastinformation.

Was ist noch zu tun? (4)

- Die im Fahrplan 2030 plus vorgesehenen Ausbaumaßnahmen müssen angeschoben werden.
- ...und zwar in der richtigen Reihenfolge! Fahrplantechnische Nutzbarkeit und Kapazitäts-Wirksamkeit sind hier die Kriterien.
- Erkennbar ist: Der Beschleunigung der Planungsprozesse wird hohe Bedeutung zukommen. Mit dem heutigen Planungsrecht kann das Schienennetz nicht schnell genug ausgebaut werden, um Zukunftsaufgaben zu übernehmen!

Mission accomplished?

Noch nicht ganz,
aber wir bleiben dran!

Initiative  deutschland-takt.de

Bernhard Wewers, bernhard.wewers@nah.sh

Hans Leister, hans.leister@arcor.de

und ein Dutzend weitere Mitstreiterinnen und Mitstreiter.