

Beitrag von Hans Leister im „Eisenbahn-Kurier“ Juni 2008

## Diskussion zur Zukunft im Fernverkehr:

### Integraler Taktfahrplan als Ziel für Bahn und ÖPNV – oder „wilder Wettbewerb“?

Eisenbahnfreunde und Schienenverkehrsexperten schwärmen von der Schweiz. Mehr als doppelt so viele Bahn-Kilometer pro Jahr und Einwohner, etwa sieben mal mehr Halbtax-Abos je Einwohner als BahnCard in Deutschland, in den letzten Jahren weiteres Wachstum, außerdem Erfolg bei der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene. Was ist das Erfolgsrezept der Schweizer Bahnen?

Investitionen in die Infrastruktur sind vordergründig das Geheimnis. Nur: Warum will sich dann in Deutschland 14 Jahre nach der Bahnreform von 1994 und nach so vielen in Gleise investierte Milliarden nicht annähernd ein vergleichbarer Erfolg einstellen? Warum stagniert und schrumpft in Deutschland die Zahl der Passagiere im Fernverkehr?

Entscheidend ist, wie in der Schweiz die Infrastruktur investiert wurde. Die Schweiz hat per Volksentscheid Anfang der 80er Jahre einen langfristigen Ziel-Fahrplan als „Integralen Taktfahrplan“ (ITF) festgelegt, und dann danach die Infrastruktur so ausgebaut, dass dieser Fahrplan fahrbar wurde. Damit konnte mit relativ überschaubarem Investitionsaufwand, mit vielen kleinen Infrastrukturmaßnahmen und einigen kurzen Neubaustrecken ein enormer Fahrgastnutzen durch den Schweizer ITF, genannt „Bahn 2000“, erzielt werden. Dieser höhere Fahrgastnutzen machte das Gesamtsystem des öffentlichen Verkehrs (einschließlich in den Takt einbezogenen Bus-, Tram- und Schiffsverkehren) so attraktiv. Auch an den Güterverkehr wurde bei Bahn 2000 gedacht: Gütertrassen sind quasi im Takt mit geplant, sodass heute die Güterbahnen erheblich mehr Tonnage auf die Schweizer Schienen bringen, weil sie fast immer – auch kurzfristig – reibungslose Trassen durch die Alpen bekommen.

Und in Deutschland? Die meisten Bundesländer haben im SPNV einen Integralen Taktfahrplan teilweise verwirklicht. Nur teilweise, weil kaum Mittel bereitstehen, um den ITF durch Infrastrukturmaßnahmen zu optimieren, und weil sich die Planer an den Fernverkehr anlehnen müssen, die DB das ICE- und IC-Angebot aber kaum mit den Ländern als Aufgabenträger des SPNV abstimmt. ICE- und IC fahren weitgehend im Takt, aber nur wenige Taktknoten funktionieren. Zu den Minuten „Null“ und „30“ treffen sich die meisten IC und ICE unterwegs auf der Strecke, statt wie in der Schweiz in Taktknoten.

## Weichenstellung

Es ist wenig bekannt, dass wir in Deutschland ebenso wie in anderen europäischen Ländern heute vor einer richtungweisenden Entscheidung stehen, welchen Fernverkehr wir in Zukunft haben wollen. Zur Diskussion steht einmal das „open access“-Modell, das die europäischen Regeln ab 2010 ermöglichen, zum anderen das „Taktfahrplan-Modell“.

Das open-access-Modell bedeutet, dass mehrere Betreiber in den Wettbewerb um die Fahrgäste treten, also „Wettbewerb im Markt“. Wir kennen dieses Modell vom Luftverkehr, von der Telekommunikation und von anderen auf den ersten Blick vergleichbaren Sektoren.

Die Eisenbahn funktioniert jedoch nach anderen Spielregeln: Die Infrastruktur gibt die Fahrmöglichkeiten vor und beschränkt die Kapazität. Die Erwartung der Bürger und Kunden ist ebenfalls völlig anders: Kaum jemand vermisst wirklich die Auswahl zwischen zwei oder drei Bahngesellschaften in einigen wenigen Hauptrelationen, viele wollen aber ein weit verzweigtes Gesamtsystem mit guten Anschlüssen. Im open-access-Modell gibt es nur zufällig Anschlüsse, jedenfalls kein Gesamtsystem „öffentlicher Verkehr“. Kurz: Open access ist das Gegenteil des offenkundig so erfolgreichen Schweizer Modells. Die DB ist übrigens schon länger auf der „schiefen Bahn“ hin zu open access, nämlich mit der Definition jeden einzelnen Zuges als „Produkt“ und systemwidrigen Elementen wie „Zugbindung“ im Tarif.

Wenn wirklich Wettbewerber im großen Stil in den deutschen Fernverkehr einsteigen sollten, wird das auch den regionalen Taktfahrplänen Probleme machen. Wettbewerber im Fernverkehr, die schnelle Trassen aus Basel oder Salzburg nach Frankfurt am Main bestellen, müssen bei der Trassenvergabe gegenüber dem „Bayern-Takt“ oder dem „Drei-Löwen-Takt“ bevorzugt werden, da internationale Verkehre Vorrang haben. Taktknoten in Rosenheim oder Ulm dürfen da nicht interessieren. Die Bedrohung für das bereits Erreichte ist kaum erkannt. Einzelne zusätzliche Züge im open access verkraftet natürlich auch ein Taktfahrplansystem, z.B. Nachtzüge oder touristische Nischen-Angebote. Wenn aber auf breiter Front schnelle Trassen nachgefragt werden, geraten die Taktfahrpläne in Gefahr.

Die gegenwärtige Bahnführung nutzt das „open-access-Modell“ als Begründung für Börsengang und angeblichen Kapitalbedarf: Weil es angeblich gilt, dem unmittelbar bevorstehenden „Angriff“ durch open-access-Angriffe anderer Bahnen zu kontern, muss die DB ICE-Züge für den Einsatz im Ausland beschaffen, so schrieb es der Bahnvorstand sinngemäß als Begründung für die Kapitalbeschaffung durch den Börsengang an die Politiker. Im Ausland sind solche Bestrebungen aber überhaupt nicht zu erkennen, eher im Gegenteil: Die wichtigsten Nachbarn haben integrale Taktfahrpläne eingeführt (Schweiz, Niederlande, Dänemark) oder wollen sie einführen (Tschechien, Österreich), oder entwickeln zumindest das Fernverkehrsnetz klar in Richtung auf Takt (Frankreich).

In dieser Situation haben Bahnexperten aus dem Kreis der SPNV-Besteller, des VCD, von Pro Bahn und von Bahnunternehmen die Initiative ergriffen. Das Ziel: Mit dem „Deutschland-Takt“ die Idee eines Integralen Taktfahrplans für ganz Deutschland zum Durchbruch zu verhelfen, und ganz klar für das Taktfahrplan-Modell als Ziel im deutschen Schienenpersonenverkehr zu werben. Das ist eine schwere Aufgabe, da Betriebssysteme im Eisenbahnverkehr nicht unbedingt zu den leicht vermittelbaren Themen gehören.

Die Vorteile eines Deutschland-Takts für die Fahrgäste sind aus der Schweiz bekannt. Die ebenso wichtigen Vorteile für den Infrastrukturausbau: Investitionsmittel werden viel effektiver genutzt, wenn man einen langfristig festgelegten exakten Fahrplan zur Grundlage macht, und nicht – wie in Deutschland immer noch weithin üblich – nur aufgrund pauschaler Zugzahlen Weichenverbindungen, Überhol- und Kreuzungsgleise baut und Bahnhöfe auslegt.

Die Initiative „Deutschland-Takt“ will hier die Diskussion starten. Die Meinungsbeiträge auf der Internet-Seite [www.deutschland-takt.de](http://www.deutschland-takt.de) lassen eine interessante weitere Diskussion erwarten. Erste Ergebnisse: Der Bund als Aufgabenträger des Fernverkehrs – so überwiegende Meinung - muss seiner Rolle gerecht werden. Der Bund finanziert zwar Jahr

für Jahr die Infrastruktur des Fernverkehrs mit Milliardensummen, nimmt aber heute überhaupt keinen Einfluss auf Liniennetz, Betriebsprogramm und Fahrplan.

Zu diesem Punkt erscheint das Einigungskonzept der SPD in Sachen Bahn-Privatisierung, so kritisch man es sonst auch sehen kann, als Fortschritt. Erstmals fordert eine große Partei, was die Grünen und mehrere Bundesländer schon länger befürworten, nämlich eine vertragliche Regelung zwischen dem grundgesetzlichen Aufgabenträger Bund und der DB als dominierenden Fernverkehrsbetreiber. Wenn die Politiker bei der SPD nicht der Mut verlässt und andere Parteien Mut fassen, könnte auch der ITF (im SPD-Konzept leider nicht klar benannt, sondern nur als „vernünftige Vertaktung“ umschrieben) als „Deutschland-Takt“ das große schienenverkehrspolitische Ziel für die nächsten 10 Jahre werden.

Für DB Fernverkehr kann es eines Tages eine wichtige „Lebensversicherung“ bedeuten, wenn man „im Auftrag des Bundes“ fährt. Nur so kann rechtlich einwandfrei ein gewisser Schutz für das staatlich geforderte Verkehrskonzept vor totalem open-access-Wettbewerb organisiert werden. Wettbewerb kann trotzdem sinnvoll sein, dann aber „Wettbewerb um den Markt“, statt „Wettbewerb im Markt“, genau wie im SPNV. Der Aufgabenträger Bund kann zu einem späteren Zeitpunkt ausschließliche Rechte oder Verkehrsverträge auch an andere Bahnen vergeben.

Manche kritische Diskussionsbeiträge zum Deutschland-Takt sehen die Gefahr einer Re-Verstaatlichung des Fernverkehrs. Zwar ist das Schweizer Staatswesen nun nicht gerade für sozialistische Experimente bekannt, trotzdem: man kann staatliche Vorgaben, wo wie viele Fernzüge fahren sollen, auch kritisch sehen. Allerdings: Über die Infrastrukturfinanzierung ist und bleibt der Bund ohnehin der große Geldgeber für den Fernverkehr. Er sollte dann aber wenigstens seine Gestaltungsrechte und seine grundgesetzlichen Pflichten als Aufgabenträger wahrnehmen, wenn er sowieso zur Kasse gebeten wird.

Noch ist die Diskussion nicht abgeschlossen, die die Initiative Deutschland-Takt angestoßen hat. Mitmachen ist wichtig: [www.deutschland-takt.de](http://www.deutschland-takt.de)

Was ist ein Integraler Taktfahrplan?

Beim Taktfahrplan verkehren die Züge in regelmäßigen Abständen, im Bahnverkehr z.B. im Stunden- oder Halbstundentakt.

Ein Integraler Taktfahrplan ist ein Taktfahrplan, bei dem Richtung und Gegenrichtung der Linien so verknüpft sind, dass sie sich in wichtigen Knotenbahnhöfen zur gleichen Zeit befinden. Damit hat man von Zubringerlinien Anschluss in beide Richtungen.

Bei nullsymmetrischen Integralen Taktfahrplänen sind die Taktknoten im Stundentakt zu den Minuten Null und 30. Die europäischen Bahnen haben ihre Taktfahrpläne mittlerweile alle auf Nullsymmetrie vereinheitlicht.

Beim nullsymmetrischen Taktfahrplänen hat der Fahrgast einen weiteren Vorteil: Kennt man die Ankunftszeit aus Richtung A im Bahnhof B (Beispiel Minute 10), so kann man leicht die Zeit der Rückfahrt von B nach A derselben Linie ausrechnen (im Beispiel: Minute 50). Abfahrt und Ankunft sind eben „um die Null symmetrisch“.