

Mehr Verkehr auf der Schiene – daran arbeitet die bundesdeutsche Verkehrspolitik seit der Bahnreform. Und das durchaus mit Erfolg: Im Güterverkehr gewinnt die Schiene seit einigen Jahren kontinuierlich Marktanteile zurück und noch nie sind in Deutschland so viele Menschen mit der Eisenbahn gefahren wie heute: Über 2,3 Milliarden Fahrgäste haben 2008 den Zug benutzt – gut 55 Prozent mehr als vor der Bahnreform.

Aber ist mit diesen ersten Erfolgen das Potenzial des Schienenverkehrs in Deutschland schon ausgeschöpft? Wir, die Initiative Deutschland-Takt, meinen nein! Die Erfahrung der vergangenen Jahre hat deutlich gezeigt: Die Menschen fahren häufiger mit dem Zug – wenn das Angebot stimmt. Die Politik muss die Weichen dafür jetzt richtig stellen. Und zwar mit einer weit vorausschauenden Infrastrukturpolitik, die die netzweite Fahrplanoptimierung in den Mittelpunkt stellt und nicht Punkt zu Punkt-Bauvorhaben isoliert betrachtet. Der Schlüssel dazu heißt Deutschland-Takt.

Was ist der Deutschland-Takt?

Pünktlich, häufig und zügig – das sind die Anforderungen, die Fahrgäste an zeitgemäßen Schienenverkehr stellen. Der Deutschland-Takt ist das Projekt, das die Grundlagen dafür schaffen will, um diese Kundenanforderungen in Deutschland flächendeckend und auf hohem Niveau erfüllen zu können.

Ziel des Deutschland-Takts ist, das Zugangebot durch einen integralen Taktfahrplan bundesweit so zu verknüpfen und zu „vertakten“, dass häufigere und schnellere Verbindungen mit optimalen Umsteigemöglichkeiten entstehen. Vom ICE über die Regionalbahn bis hin zum Bus in der Fläche entstehen so verlässliche Reiseketten. Voraussetzung dafür ist, dass die Zugangebote der verschiedenen Anbieter im Nah- und Fernverkehr vorausschauend koordiniert werden. Ebenso wichtig ist, dass Planung und Ausbau des Schienennetzes entsprechend angepasst werden.

Was ist ein integraler Taktfahrplan?

Ein integraler Taktfahrplan hat zwei wesentliche Merkmale: Regelmäßigkeit und optimale Verknüpfung.

Bei einem integralen Taktfahrplan verkehren die Züge in regelmäßigen Zeitabständen, z. B. im Stunden- oder im Halbstundentakt. Zugleich sind die Züge so verknüpft, dass alle Züge – unabhängig von der Fahrtrichtung – an wichtigen Knotenbahnhöfen immer zur annähernd gleichen Zeit eintreffen und wieder abfahren. Hierdurch entstehen optimale und schnelle Umsteigemöglichkeiten.

Heute ist in zu vielen Relationen in Deutschland das Umsteigen noch mit langen Wartezeiten verbunden. Dies ist für die Reisenden ärgerlich und hält viele Menschen von der Nutzung des Eisenbahnverkehrs ab. Mit Verwirklichung des Deutschland-Takts werden solche Erscheinungen der Vergangenheit angehören.

Woran will der Deutschland-Takt anknüpfen?

In allen Bundesländern sind Taktfahrpläne für den Nahverkehr bereits eingeführt worden – und haben für einen wahren Fahrgastboom gesorgt. Überall dort, wo Schienenverkehre vertaktet und die Angebote erweitert wurden, sind die Fahrgastzahlen daraufhin stark angestiegen; teilweise hat sich die Nachfrage mehr als verdoppelt, wie wir es z. B. in Rheinland-Pfalz beobachten können.

Attraktiver: Deutschland-Takt lockt mehr Fahrgäste in die Züge

Mit dem Deutschland-Takt kann dieses Erfolgsmodell auf die ganze Bundesrepublik übertragen werden. Doppelt so viele Fahrgäste innerhalb von zehn Jahren – dieses Ziel ist realistisch, wenn das Angebot im Schnellverkehr ausgeweitet und mit dem Nahverkehr verknüpft wird. Voraussetzung für den Erfolg eines Deutschland-Takts ist ein dichtes, überregionales Schnellverkehrsnetz, das alle Großstädte mindestens im Stundentakt anbindet und wichtige Mittelstädte sowie auch touristische Regionen einbezieht.

Mit dem Deutschland-Takt neue Wege gehen!

Für Investitionen in die Schieneninfrastruktur ist in Deutschland die öffentliche Hand zuständig. Seit der Bahnreform hat vor allem der Bund in den Neu- und Ausbau der Schieneninfrastruktur investiert.

Diese Investitionen haben maßgeblich zur Renaissance des Schienenverkehrs in Deutschland beigetragen. Doch der Erfolg könnte noch wesentlich größer ausfallen, wenn der Infrastrukturausbau stärker auf die Anforderungen eines optimalen Taktfahrplans ausgerichtet würde.

Effizienter: Deutschland-Takt schafft verlässlichen Rahmen für Netzausbau

Der Deutschland-Takt stellt die Planung beim Netzausbau quasi vom Kopf auf die Füße. In Zukunft werden alle Investitionen in die Schieneninfrastruktur auf das Angebot des Deutschland-Takts ausgerichtet. Nach dem Motto „So schnell wie nötig, nicht so schnell wie möglich“ kann der Bund mit dem Ziel netzweiter Verkürzung der Reisezeiten seine Investitionsmittel für die Schiene künftig effizienter und ökonomischer einsetzen. Auch der Schienengüterverkehr profitiert von dieser Planungsphilosophie, da die Kapazitätsplanung für Güterzüge einbezogen ist.

Die Eidgenossen machen es vor: Güterzüge im Takt

Der 6. Dezember 1987 markiert einen Meilenstein im schweizerischen Eisenbahnwesen: An diesem Tag stimmte das Schweizer Volk für das Konzept BAHN 2000.

Unter dem Leitspruch „schneller, häufiger und bequemer“ setzen die Schweizer seit dem ein Programm um, das einen ganzheitlichen Ansatz verfolgt, also die Abhängigkeiten zwischen Angebotsplanung und Infrastrukturausbau genauso einbezieht, wie die unterschiedlichen Anforderungen des Personen- und Güterverkehrs.

Im Mittelpunkt von „BAHN 2000“ steht ein schweizweiter integraler Taktfahrplan, der massive Angebotsausweitungen im Personenverkehr beinhaltet.

Der Infrastrukturausbau richtet sich im schweizerischen Eisenbahnnetz nach der Angebotsplanung, dabei werden die erforderlichen Kapazitäten des Schienengüterverkehrs von Beginn an berücksichtigt.

Mit dem Instrument „Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur“ (ZEB) koordinieren die Eidgenossen seit 2007 alle Ausbauprojekte im normalspurigen Netz. Bemerkenswert ist der langfristige Planungshorizont der ZEB: Der auf Nachfrageprognosen basierende Planungsansatz, der die Infrastruktur für ein erweitertes Verkehrsangebot im Personen- und Güterverkehr bereitstellen soll, reicht bis zum Jahr 2030.

Damit schaffen die Bahnplaner in der Schweiz auch die Voraussetzungen für mehr Güterverkehr auf der Schiene. Bei der Fahrplangestaltung können fortan Angebotstrassen für Güterzüge eingebunden werden – Güterzüge fahren im Takt.

So kann der Deutschland-Takt verwirklicht werden!

Ein bundesweiter integraler Taktfahrplan kann nicht von heute auf morgen umgesetzt werden. Wichtig ist aber, dass die Politik die Arbeit an einem zukünftigen Deutschland-Takt nun zügig in Angriff nimmt. Der erste Schritt sollte ein gemeinsames Konzept von Bund und Ländern sein, das die Grundstruktur des Deutschland-Takts erarbeitet und die erforderlichen Ausbaumaßnahmen bei der Schieneninfrastruktur identifiziert. Die Ergebnisse können zugleich auch als Richtschnur für die anstehende Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) dienen. Entscheidend ist, dass die Interessen der Fahrgäste und die Unternehmen der Branche intensiv und kontinuierlich in diesen Prozess eingebunden werden. Dazu bietet die Initiative Deutschland-Takt der Politik ausdrücklich ihre Unterstützung an.

Deutschland-Takt – eine Agenda für die Bahn von morgen

Doppelt so viele Fahrgäste in zehn Jahren durch ein bundesweit vertaktetes und verknüpftes Angebot, mehr Effizienz bei Infrastrukturinvestitionen durch gezielten Netzausbau: Mit dem Deutschland-Takt kann ein neues Kapitel in der Bahnpolitik aufgeschlagen werden, in dem die Bahn eine bedeutendere Rolle als attraktives und besonders energieeffizientes Verkehrsmittel der Zukunft spielt.

Die Initiative Deutschland-Takt will:

- **mit einem deutschlandweiten integralen Taktfahrplan Bahnfahren noch attraktiver machen und so die Fahrgastzahlen binnen zehn Jahren verdoppeln,**
- **ein Schnellverkehrsnetz, das alle Großstädte, bedeutenden Mittelstädte und Tourismusregionen im Stundentakt verbindet,**
- **die Ausrichtung des Netzausbaus auf das Verkehrsangebot im Personen- und Güterverkehr, so dass die Investitionsmittel effizienter und ökonomischer eingesetzt werden können.**

Die Initiative Deutschland-Takt

Derzeit unterstützen folgende Persönlichkeiten aus Wissenschaft und Eisenbahnpraxis die verkehrspolitischen Ziele unserer Initiative:

Prof. Dr. Wolfgang Hesse, Hans Leister, Arthur-Iren Martini, Karl-Peter Naumann, Arnd Schäfer, Andreas Schulz, Heidi Tischmann, Bernhard Wewers

Kontakt:

Initiative Deutschland-Takt	Hardenbergplatz 2	Ansprechpartner:
c/o BAG SPNV	10623 Berlin	Arnd Schäfer
www.deutschland-takt.de	info@deutschland-takt.de	Tel.: 030/25 414 240
		Fax: 030/59 00 21 29

Berlin, 06.03.09