

Deutschland-Takt: Mehr Fahrgäste auf die Schiene!

(E) Für den Fahrgastverband PRO BAHN ist der „Deutschland-Takt“ von größter Bedeutung für den Erfolg eines wachsenden öffentlichen Personenverkehrs. Von einem solchen integralen Taktfahrplan erwarten wir eine neue Qualität des Bahnfahrens. Die konkrete Umsetzung des Takts verhilft flächendeckend allen Fahrgästen zu bestmöglichen Reisezeiten in der Reisekette über einzelne Verkehrsmittel hinaus. Dafür sind auf der Grundlage eines Langfristfahrplans die Fahrpläne eng aufeinander abzustimmen und die Infrastruktur entsprechend dieser Fahrplanvorgaben auszubauen. So soll ein einfach zu merkendes System realisiert werden, in dem sich alle Züge immer zur vollen oder halben Stunde in den Knotenbahnhöfen treffen (Nullsymmetrie).

(1) Der „Deutschland-Takt“ soll ein fahrgastorientiertes öffentliches Verkehrssystem in ganz Deutschland bewirken, passend zu den Taktsystemen der Nachbarländer. Seine Umsetzung bedarf eines starken politischen Willens auf allen Ebenen. Lokale Einzelinteressen sollen sich dabei in das Gesamtsystem einfügen. Wir unterstützen aktiv die Initiative Deutschland-Takt.

(2) „Deutschland-Takt“ ist die beste Kurzbezeichnung für einen deutschlandweiten integralen Taktfahrplan des Öffentlichen Personenverkehrs: Nahverkehr und Fernverkehr, Bahnen und Busse, Tram und U-Bahn – deutschlandweit kombiniert mit reibungslosen Reise- und Umsteigemöglichkeiten ohne lange Wartezeiten für die Fahrgäste und mit sicher erreichbaren Anschlüssen, auch in den ländlichen Regionen. Wir konzentrieren uns hier auf den Eisenbahnpersonenverkehr, wohlwissend, dass deutlich mehr Güter auf die Schiene gebracht werden müssen. Der Deutschland-Takt stellt den Zielzustand im Fern-, Regional- und Lokalverkehr dar, der sich schrittweise weiterentwickelt. Dieser muss überzeugend definiert werden. Bei den notwendigen Infrastrukturausbauten ergeben sich Zwischenstufen mit noch nicht idealen Linienverläufen, Fahrzeiten und Anschlüssen. Der Güterverkehr muss in dem System berücksichtigt werden.

(3) Der Deutschland-Takt mit seinem integralen Taktfahrplan (ITF) ist das bestmögliche Planungsprinzip, um für die Fahrgäste zwischen allen Start- und Zielpunkten durchgehende Reiseketten mit dichtem Fahrtangebot, kurzen Fahrzeiten und geringen Umsteigezeiten mit sicheren Anschlüssen herzustellen.

(4) Um für eine wachsende Anzahl von Fahrgästen attraktiv zu sein, benötigen wir auf allen nachfragestarken Fernverkehrsrelationen einen Halbstundentakt. In den Regionen sehen wir einen Zweistundentakt als Minimalangebot an, der durch Überlagerung mit dem Nahverkehr oder einer anderen Fernverkehrslinie zu gleichen Tarifbedingungen zum integralen Stundentakt wächst. Die Fahrradbeförderung benötigt einen einheitlichen Standard für den Fern- und Regionalverkehr, unabhängig von jeweiligen Verkehrsunternehmen.

(5) Voraussetzung für den Deutschland-Takt ist eine Infrastruktur bei Gleisen und Stationen, auf der die zwischen den Knoten erforderlichen möglichst kurzen Fahrzeiten der verschiedenen schnellen Zuggattungen behinderungsfrei erreichbar sind, die Knotenbahnhöfe ausreichend aufnahmefähig sind und die Anschlüsse mit kurzen, sicheren Übergangszeiten hergestellt

werden. Die Infrastruktur ist auf den Zielfahrplan des Personenverkehrs und auf die Anforderungen des Güterverkehrs gleichermaßen auszurichten.¹

(6) Aus Fahrgastsicht muss das Gesamtkonzept auf drei Säulen stehen: Dem Deutschland-Takt, dem Deutschland-Netz (zum Fahrplan passenden Bahnanlagen, gegebenenfalls mehrerer Infrastrukturbetreiber) und dem Deutschland-Tarif (einer unternehmens- und verkehrsmittelübergreifenden Fahrkarte für die Reisekette von Haus zu Haus).

(7) Der Ende 2016 beschlossene Bundesverkehrswegeplan 2030 definiert den Deutschland-Takt noch nicht als Gesamtsystem, greift den Begriff jedoch im Zusammenhang mit einigen Einzelprojekten auf und macht erste zaghafte Vorschläge. Es ist jetzt an der Zeit, dass sich Bund und Länder deutlich stärker zum Deutschland-Takt bekennen und die Verwendung öffentlicher Mittel dafür stärker steuern. Der Deutschland-Takt benötigt eine gesetzliche Absicherung. Nur durch Gesetzgebung werden die nötigen Rahmenbedingungen für eine langfristige Ausweitung des Systems Schiene geschaffen, die für alle Akteure verbindlich sind.

(8) Der Deutschland-Takt muss infrastrukturpolitisch verbindlich verankert werden. Schwerpunkte der Fahrzeitverkürzung, Anschlussverbesserung und Kapazitätsausweitung sind zuerst an den bereits heute schon überlasteten Großknoten, insbesondere in den Metropolregionen sowie an Strecken mit grundlegenden Infrastrukturmängeln (wie Einleisigkeit, fehlende Elektrifizierung, fehlende Überholungs- oder Ausweichabschnitte etc.) zu legen. Beim Streckenausbau im Kernnetz ist der Nutzen für den Deutschland-Takt in zentralen Korridoren (z.B. Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt, Frankfurt/Main – Mannheim, Paderborn – Erfurt – Chemnitz, Hannover – Bielefeld) am größten, da hier maßgebliche Hindernisse für einen zuverlässigen Bahnbetrieb in der gesamten Bundesrepublik beseitigt werden müssen. Der Unterfinanzierung und Benachteiligung der Schiene muss eine offensive Planung und Umsetzung des Deutschland-Taktes entgegengesetzt werden.

(9) Im Verlauf der Planung und Umsetzung sind Fragen nach Kompromissen und Zwischenlösungen zu beantworten. Diese sind durch streckenspezifische Maßnahmen (Infrastrukturausbau, anderes Linienkonzept oder andere Fahrzeuge) schrittweise abzubauen. Oberstes Gebot müssen dabei die jeweiligen Vorteile für die Fahrgäste sein. Eine Lösung kann mit einem differenzierten Angebot (z.B. Schnell/Langsam-Konzept oder zusätzliche Expresszüge) hergestellt werden. Der ITF wird gegebenenfalls durch mehrere Linien und stufenweise erreicht.

(10) Das Schienennetz, die Basis des Deutschland-Taktes, muss kostengünstig und kalkulierbar den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zur Verfügung gestellt werden (Trassenpreise). Ausdehnung und Standard des Netzes müssen sich am volkswirtschaftlichen Bedarf orientieren. Eine rundum leistungsfähige Infrastruktur gehört zu den Gemeinwohlverpflichtungen des Staates. Dabei fordern wir ein spürbares Umdenken, denn das System Schiene bietet gegenüber dem Straßenverkehr erhebliche Vorteile, etwa beim

¹ In diesem Zusammenhang verweisen wir auf die bereits im Jahr 2000 von PRO BAHN herausgegebene Broschüre „der letzte Fahrplanwechsel“: http://www.pro-bahn.de/pbz/pdf/itf_broschuere.pdf

Klimaschutz, der Energieeffizienz und dem Flächenverbrauch. Deshalb muss der Anteil der Schiene am Gesamtverkehr spürbar wachsen.

(11) Die regionale Verantwortung und Bestellung des Regionalverkehrs hat sich weitgehend bewährt, vor allem dort, wo sie nicht kleinräumig erfolgt. In einem ITF ist darüber hinaus die verbesserte Abstimmung von Nah- und Fernverkehr erforderlich, was die Einrichtung einer Aufsichts- und ggf. auch Bestellerorganisation für den Fernverkehr erforderlich macht.

(12) Eine Kooperation von Fern- und Nahverkehr in einzelnen Regionen kann sinnvoll sein, muss aber im Ausschreibungs- und Vergabeverfahren gründlich abgestimmt und rechtlich abgesichert werden. Die Bestellung von Fernverkehr oder Fernverkehrersatzverkehren ist nach gegenwärtiger Rechtslage mit Finanzierung durch Regionalisierungsmittel nicht Aufgabe der Bundesländer.

(13) Fahrzeugpools für den Fernverkehr und für den Regionalverkehr sollen zur Überwindung des Widerspruchs zwischen Laufzeit der Verkehrsverträge und der etwa doppelt so langen Lebensdauer der Fahrzeuge beitragen. Ähnliche Effekte können auch durch eine abgesicherte öffentliche Fahrzeugfinanzierung erreicht werden.

(14) Alle Planung wird ad absurdum geführt, solange ein erheblicher Anteil der Fernzüge schon mit Störungen auf die Strecke geschickt wird. Verspätungen und Anschlussverluste sind damit programmiert. Das ist Gift für ein flächendeckendes Taktsystem, wie wir Fahrgäste es uns vorstellen. Die Gewährleistung der Zuverlässigkeit im Betrieb ist erste zentrale Voraussetzung für einen funktionierenden ITF. Diese Aufgabe ist von der Bahnindustrie gemeinsam mit den EVU und den Infrastrukturbetreibern zu lösen.

(15) Die Ausarbeitung des Deutschland-Takts muss durch eine unternehmensneutrale Institution des Bundes und der Länder erfolgen (Aufgabenträger). Die Mitwirkung der Fahrgäste und ihrer Zusammenschlüsse ist institutionell abzusichern.

Dieses Positionspapier wurde in mehreren Sitzungen und Zwischenschritten im Fachausschuss Fernverkehr-Takt im Fahrgastverband PRO BAHN e.V. erarbeitet. Es soll der Diskussion mit allen interessierten Verbänden und Einzelpersonen dienen.

PRO BAHN-Fachausschuss Fernverkehr-Takt

Leitung: Gerd Aschoff, Kurt-Schumacher-Weg 16a, 37075 Göttingen,
gerd.aschoff@pro-bahn.de, Tel. 0551/24834