



Effizienz des Schienennetzes:

Takt braucht Planung

Zerstört der Güterverkehr den integralen Taktfahrplan?

> Während die Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs das Netz des integralen Taktfahrplans immer enger knüpfen, klagen andere Interessenten darüber, dass für ihre Züge oft kein Durchkommen mehr sei. Ein Instrument für eine vorausschauende Planung fehlt, obwohl die Politiker seit einem Jahrzehnt mehr Güter auf die Schiene bringen wollen. Der Bundesverkehrswegeplan fördert in erster Linie Prestigeprojekte. Nun will die Bundesregierung ein weiteres untaugliches Planungsinstrument zur Flickschusterei hinzufügen: den „Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität“. Der integrale Taktfahrplan als Instrument zur effizienten Entwicklung und Nutzung des Schienennetzes hat im deutschen Recht hingegen keine Stütze.

Platz da – für Güter auf die Bahn!

W eil die DB AG durch ihr Konzept „Mora C“ die Anzahl der Güterzüge kaum gesteigert hatte, wurde der latente Konflikt zwischen Güter- und Personenverkehr lange nicht bemerkt. Nur Connex klagte laut darüber, dass keine brauchbaren Trassen für schnelle Reisezüge vom Ruhrgebiet nach Stuttgart zu bekommen waren. Erst die Insolvenz der Karsdorfer Eisenbahn brachte an den Tag, dass die Wirtschaftlichkeit des Güterverkehrs durch Engpässe erheblich beeinträchtigt wird: Jeder Umweg, gleich aus welchem Grund, ist nach dem Trassenpreissystem der DB voll zu bezahlen. Mit dem Zukauf von Stinnes hat die Güterverkehrssparte innerhalb des DB-Konzerns erheblich an Gewicht gewonnen. Jetzt wird Druck auf die Gestaltung der

Fahrpläne gemacht: Immer wieder sind die Reisezüge des Nahverkehrs im Weg, wenn die Güterzüge kommen.

Verschärft wird die Situation durch den Abbau von Überholgleisen durch DB-Netz. Beispielsweise ist es nicht mehr möglich, Reisezüge, die gewöhnlich auf der linken Rheinseite fahren, über die rechte Rheinseite umzuleiten, denn Güter- und Nahverkehrszüge können nicht mehr ausweichen. Als im November und Dezember 2003 die linke Rheinseite zur Sanierung weitgehend gesperrt wurde, musste die Fahrzeit der umgeleiteten Züge zwischen Köln und Mainz um eine Stunde verlängert werden. Im Ruhrgebiet wurden gleich ganze elektrifizierte Strecken, die bisher dem Güterverkehr Ausweichmöglichkeiten boten, außer Betrieb gesetzt. Gleichzeitig brachten die schlechten Erfahrungen mit der zweiten Stufe des integralen Taktfahrplans für Nordrhein-

Westfalen das schlüssige Konzept für den Personenverkehr politisch in Misskredit. Es ist kein Wunder, dass auf den Taktfahrplan der Reisezüge erheblicher Druck entsteht: Platz da – für mehr Güter auf die Bahn!

Die Bedeutung des ITF

Muss die Bedeutung des integralen Taktfahrplans (ITF) noch erläutert werden? Gute und gesicherte Anschlüsse bringen mehr Fahrgäste in die Züge, ohne dass nennenswerter Mehraufwand entsteht. Die Einnahmen steigen. Die Kosten sinken durch rationelle Umläufe, vor allem auf den Nebenstrecken. Der wirtschaftliche Erfolg ist am Allgäu-Schwaben-Takt, am Rheinland-Pfalz-Takt und am integralen Taktfahrplan für Nordrhein-Westfalen abzulesen: Zehn bis 20 Prozent mehr Fahrgäste durch gute Anschlüsse und merkbare Fahrzeiten machen deutlich, dass der integrale Taktfahrplan von großer Bedeutung für ein effizientes Schienennetz ist. Vor allem lassen sich Investitionen so effizient steuern: Nicht fahren so schnell wie möglich, sondern so schnell wie nötig, damit die Anschlüsse im nächsten Knoten wieder passen.

Kein Recht für den ITF

Seit drei Jahrzehnten hat der Intercity einen integralen Taktfahrplan (eingeführt im Winter 1973), seit eineinhalb Jahrzehnten gibt es mit dem integralen Taktfahrplan auch im regionalen Verkehr gute Erfahrungen. Dennoch hat er keine Anerkennung im politischen Raum und der Gesetzgebung gefunden. Der Bundesverkehrswegeplan 2003 schwätzt zwar viel von der Integration der Verkehrsträger und von wirtschaftlicher Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, aber nicht einmal das Wort „Taktverkehr“ kommt darin vor. Auch in den Gesetzen der Bahnreform von 1994 hat der Begriff „Taktverkehr“ keinen Platz gefunden. Erstmals wurde der Begriff „Taktverkehr“ in § 4 Absatz 5 der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung – EIBV – vom 17. Dezember 1997 genannt. Dort wird der Taktverkehr von der „Versteigerung“ knapper Trassen zu Höchstpreisen ausgenommen.

Taktverkehr subventioniert Güterzüge

Gleichzeitig mit dieser Verordnung führte DB-Netz ein Trassenpreissystem ein, das

Preisabschläge für nicht vertaktete Verkehre vorsah, die für Taktverkehre nicht gewährt wurden. Mit dem Trassenpreissystem 2001 wurde dann ein genereller Aufschlag von 65 Prozent auf die Grundpreise eingeführt – Trassen für den Taktverkehr sind also deutlich teurer als Trassen für andere Züge.

Begründet wird dieser Unterschied in der Preisgestaltung mit der geringeren Zahlungsfähigkeit des Güterverkehrs. Das ist angesichts der verzerrten Wegekostenanlastung im Straßen- und Schienenverkehr auch konsequent. Übersehen werden darf aber nicht, dass der größte Teil des vertakteten Reisezugverkehrs im Nahverkehr erbracht wird, der sich aus den Regionalisierungsmitteln des Bundes refinanziert. Der Güterverkehr kann also nur deshalb einigermaßen marktfähig angeboten werden, weil der Löwenanteil der Fahrwegkosten aus den Mitteln des „Nahverkehrs“ getragen wird. (Siehe hierzu Grafik unten)

„Netz 21“ und der Takt

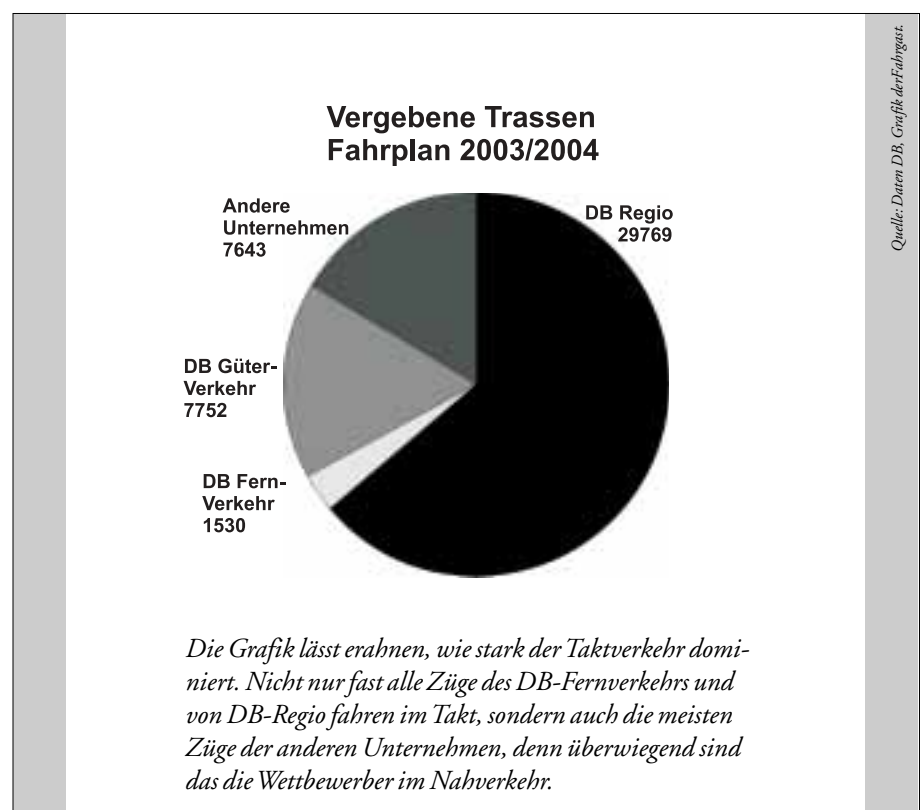
„Netz 21 ist der strategische Ansatz der DB Netz AG zur Optimierung der Infrastruktur und zur Erhöhung der Produktivität des Unternehmens.“ Das Konzept, mit dem die schnellen und langsamen Ver-

kehre auf der Schiene entmischt werden sollen: stellt die DB so vor:

„Grundlage der Betrachtung von Netz 21 ist das Streckennetz der Bahn, unterteilt in die drei Bereiche Vorrangnetz, Leistungsnetz und Regionalnetz. Diese Aufteilung macht Sinn, da jedes Netz besondere Eigenschaften aufweist und andere Anforderungen an die Gestaltung der Schieneninfrastruktur hat:

- Das Vorrangnetz verbindet Ballungszentren und wird künftig etwa 10.000 Kilometer Strecke umfassen – rund 3.500 Kilometer für den schnell fahrenden Verkehr, rund 4.500 Kilometer für den langsamer fahrenden Verkehr sowie rund 2.000 Kilometer für den S-Bahn-Verkehr,
- das Leistungsnetz wird rund 12.000 Kilometer für den regionalen und überregionalen Mischverkehr, also Fern-, Nah- und Güterzüge auf einem Gleis, umfassen,
- das Regionalnetz einschließlich der Regionalnetze mit rund 13.000 Kilometer wird – vorwiegend regional begrenzt – von Reise- und Güterzügen befahren.“

Was auf den ersten Blick richtig erscheint, hat auf den zweiten Blick fatale Konsequenzen. Zwar vertragen sich schnell fahrende Züge mit Güterzügen nicht gut, aber meistens genauso wenig mit den Regionalzügen. Güterzüge sind keineswegs genauso schnell wie Regionalzüge. Erst bei



Integraler Taktfahrplan – keine Spielerei...



... aus der Schweiz, sondern eine Voraussetzung für mehr Effizienz des Schienenverkehrs: Taktknoten Herford.

Halteabständen von sieben bis acht Kilometern erreichen beide Zugtypen dieselbe Geschwindigkeit.

Auf manchen Strecken im Flachland ist es bereits gelungen, die Regionalzüge schneller zu machen, aber in den Mittelgebirgen ist das aufgrund der Siedlungsstruktur nicht sinnvoll.

Die neue Rhein-Neckar-S-Bahn zwischen Osterburken und Heidelberg oder ein Regionalzug auf der als Güterrollbahn stark belasteten rechten Rheinstrecke bringen es gerade auf knapp 60 km/h Reisegeschwindigkeit.

Sollen nun also auf den 4.500 Kilometern Vorrangnetz für den langsameren Verkehr und den 12.000 Kilometern Leistungsnetz die Mehrzahl der Halte gestrichen werden, um die Strecken wieder durchlässig zu machen? Oder müssen die Güterzüge auf Dauer damit auskommen, dass hier nur 60 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit möglich sind?

Das ist eine Frage, die mit „Netz 21“ bisher nicht beantwortet worden ist. Genauso wenig kommt in den einschlägigen Veröffentlichungen zu „Netz 21“ der Begriff Taktverkehr oder gar der integrale Takt vor.

Der Bundesverkehrswegeplan

Mit dem Bundesverkehrswegeplan „stellt die Bundesregierung dem Deutschen

Bundestag und der interessierten Öffentlichkeit aktuelle und belastbare Informationen der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung“. So steht es in der Einleitung zum Bundesverkehrswegeplan 2003. Wer allerdings nach dem Begriff „integraler Taktfahrplan“ sucht, sucht vergeblich. Zwar finden sich – entsprechend der Sprachregelung der Bundesregierung – viele Hinweise auf eine „integrierte Verkehrsplanung“ und die „Vernetzung der Verkehrsträger“. Die interne Vernetzung des Eisenbahnverkehrs spielt indessen keine Rolle. Vielmehr übernimmt die Bundesregierung die Strategie „Netz 21“ voll und ganz, ohne jede Kritik und eigene Denkansätze. Eigene Vorstellungen, welche Verkehrsleistungen künftig auf dem Schienennetz erbracht werden sollen, entwickelt die Regierung nicht.

Dementsprechend erschöpft sich der Verkehrswegeplan in der Auflistung einzelner Vorhaben, ohne die dahinter stehenden Ziele zu beschreiben. Als Ziel werden die Erreichung bestimmter Höchstgeschwindigkeiten oder technischer Standards genannt, aber es wird nicht erläutert, warum gerade diese Methode sinnvoll ist.

Neben bereits begonnenen Vorhaben werden eine Reihe von neuen Projekten genannt, deren Sinn durch eine „gesamtwirtschaftliche Rentabilität“ nachgewiesen sein soll. Laut den Angaben im Bundes-

verkehrswegeplan berücksichtigt die Kosten-Nutzen-Analyse die „Verbesserung der Erreichbarkeit“ und „positive räumliche Wirkungen“, doch dabei handelt es sich um allgemeine Kriterien, die für den nicht fahrplanabhängigen (Straßen-)Verkehr richtig sein mögen. Für den Schienenverkehr, der durch Fahrplan und vielfältige Abhängigkeiten die Geschwindigkeit und Beförderungsqualität vorgibt, sind sie aber untauglich.

Und anstatt den Bundesverkehrswegeplan zielorientierter und effizienter zu gestalten, will die Bundesregierung nun ein weiteres ineffizientes Planungsinstrument einführen, den „Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität“. Er soll Bestandteil des „Dritten Eisenbahnpakets“ werden.

Das Dritte Eisenbahnpaket

Die Europäische Union verlangt mehr Wettbewerb auf der Schiene und hat dieser Forderung mit neuen Richtlinien Nachdruck verliehen. Dafür müssen das Allgemeine Eisenbahngesetz und die Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung geändert werden. Die wichtigsten Regelungen betreffen die finanzielle Trennung von Netz und Verkehrsunternehmen und die Einführung einer Trassenagentur beim Eisenbahn-Bundesamt.

Daneben soll die Bewirtschaftung der verfügbaren Trassen auf „mehr Kapazität bei Engpässen“ umgestellt werden. Bisher galt das Prinzip: „Mehr Erlös für knappe Trassen“: wo Schienenwege knapp werden, sollten höhere Preise erzielt werden können und die Trasse an den Meistbietenden vergeben werden. Solche rein marktwirtschaftlichen Ansätze wurden auch während der Diskussion um die Bahnreform postuliert.

Schon mit dem Erlass der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung im Jahr 1997 wurde dieser Grundsatz für den Taktverkehr der Reisezüge eingeschränkt. Nun soll die „Versteigerung“ knapper Trassen weiter zurückgedrängt werden und für die Beseitigung von Engpässen, die zu einer solchen Versteigerung geführt haben, jeweils ein „Plan zur Erhöhung der Schienenwegekapaazität“ aufgestellt werden. Auch das ist auf den ersten Blick sinnvoll, aber schaut man genauer hin, so ist es der Verzicht auf jede vorausschauende Planung und sinnvolle Planungsprinzipien.

Künstliche Nachfrage provozieren?

Ein „Plan zur Erhöhung der Schienenwegekapaazität“ soll nur aufgestellt werden, wenn eine Anmeldung einer Trasse nicht berücksichtigt werden konnte. Nur dann

gilt der Schienenweg als „überlastet“. Als einziger Anlass zu einer Planung ist dieses Kriterium nicht geeignet. Denn was geschieht, wenn die Verordnung so beschlossen wird?

- Vor allem im Personenfernverkehr wird es zur Nachfrage nach Trassen kommen mit dem Ziel, im Verdrängungswettbewerb die vorhandenen Trassen zu gewinnen. Eine Verkehrsnachfrage, die die Erweiterung der Streckenkapazität rechtfertigt, ist damit nicht verbunden. Nehmen wir an, dass Connex Neigezüge kauft und einen Taktverkehr von Erfurt nach Frankfurt einrichten will: Die Anmeldung von Trassen würde einen „juristischen“ Engpass erzeugen, denn für mehr Züge ist abschnittsweise kein Platz. Doch in Wirklichkeit gibt es den Engpass nicht, denn die Fahrgastnachfrage für zwei Zugsysteme fehlt. Es würde sich vielmehr um einen Verdrängungswettbewerb handeln. Und dennoch müsste für den Abschnitt von Fulda nach Frankfurt ein „Plan zur Erhöhung der Schienenwegekapaazität“ aufgestellt werden.
- Vor allem im hochwertigen Güterverkehr wird derselbe Effekt eintreten. Da der Schienengüterverkehr mit dem Lkw konkurriert, muss eine realistische Chance bestehen, eine qualifizierte Trasse zu erhalten. Besteht die Chance

nicht, so werden die Unternehmen trotz vorhandener Verkehrsnachfrage Trassen gar nicht erst anmelden – obwohl es tatsächlich ein Kapazitätsproblem gibt, gibt es keinen „Engpass“ und keinen Handlungsbedarf.

- Jeder Ablehnung einer Trasse soll ein Koordinationsverfahren bei der Trassenagentur vorausgehen. Manchmal ist es dadurch ganz einfach, Platz für zwei Züge statt einem zu schaffen – auf Kosten der Geschwindigkeit und damit auf Kosten der Wirtschaftlichkeit und Konkurrenzfähigkeit gegenüber der Straße. Ein typisches Beispiel ist die Rhein-Neckar-S-Bahn, die zwischen Osterburken und Kaiserslautern die Strecke mit 60 km/h Reisegeschwindigkeit regelrecht „dicht macht“. Schneller geht es auch für Güterzüge nicht, weil die S-Bahn nicht überholt werden kann. Wer will so langsame Trassen haben? „Just in Time“ ist heute gefragt – und nicht „irgendwann ankommen“.
- Dasselbe gilt für den Reisezugverkehr. Connex hat das mit dem „Interconnex 3“ zwischen Köln und Kassel bitter zu spüren bekommen: Der Zug fuhr immer kurz hinter dem planmäßigen Regionalexpress und verpasste systematisch alle Anschlüsse. Also waren keine Fahrgäste im Zug.
- Im Nahverkehr wird die Nachfrage von den Aufgabenträgern über Aus-



www.pro-bahn.de

Auf der **PRO BAHN-Homepage** finden Sie:

- aktuelle Informationen
- regionale Informationen
- Verbindungen zur Fahrplanauskunft Deutschland u. weltweit
- die Vorschau auf **derFahrgast**
- Mateialien zu **derFahrgast** und vieles mehr.

Impressum

derFahrgast – PRO BAHN ZEITUNG

erscheint viermal jährlich:
am 1. Februar, 1. Mai, 1. August und
1. November.

Herausgeber und Verlag:
PRO BAHN e.V. Bundesverband,
Schwanthalerstraße 74, 80 336 München,
Tel. 0 89/54 45 62 13, Fax 0 89/54 45 62 14
E-Mail: info@pro-bahn.de
Internet: www.pro-bahn.de

Konto Postbank Köln Konto Nr. 310 548 500,
BLZ 370 100 50

PRO BAHN ist Mitglied im Verbraucherzentrale
Bundesverband e.V. (vzbv), Berlin.

Redaktion:
PRO BAHN, Gretchenstraße 26,
32756 Detmold,
Tel. 0 52 31/30 01 12, Fax 0 52 31/3 23 61,
E-Mail: pbz@pro-bahn.de
Internet: www.der-fahrgast.de
Redaktionsteam Rainer Engel, Detmold (V.i.S.d.P.);
Karl-Peter Naumann, Hamburg;
Joachim Kemnitz, Norderstedt;
Dr. Klaus Schröter, Rheinbach.

Anzeigen und Vertrieb:
Anschrift siehe Redaktion.
Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 20 vom Mai 2004.

Gestaltung:
Steuer Grafik Design, Königsberger Straße 6,
76532 Baden-Baden, Tel. u. Fax 0 72 21/5 31 63,
E-Mail: steuer.grafikdesign@gmx.net

Lektorat:
Text+Design Jutta Cram, Bismarckstraße 52,
86391 Stadtbergen, Tel. 08 21/4 33 95-73, Fax -74,
Internet: www.textplusdesign.de

Druck und Versand:
Rüdiger Eggert, Emmertsgrundpassage 4,
69126 Heidelberg, Tel. 0 62 21/38 03 96,
Fax 0 62 21/38 22 98

Copyright:
2004 **PRO BAHN** e.V. Bundesverband, München.
Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck – auch auszugsweise
– nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages.
Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht
unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.
Redaktionsschluss Ausgabe August 2004: 1.6.2004

Vier Gleise und kein schlüssiges Konzept:



Haltende Regionalzüge bremsen den ICE von Berlin nach Düsseldorf aus: Bahnhof Porta Westfalica.

schreibungen gesteuert. Aufgabenträger werden im Voraus bei begrenzten Kapazitäten keine Konzepte erstellen, deren Realisierung nicht absehbar ist oder deren Sinn vom Zufall der Trassenvergabe und dem Ergebnis eines Koordinationsverfahrens abhängt. Aufgabenträger brauchen insoweit auch eine Planungssicherheit, die über ein Fahrplanjahr hinausgeht. Trotz bestehender Verkehrsnachfrage werden also benötigte Trassen gar nicht erst angemeldet.

Vorausschauen statt reparieren

Wenn ein Plan nur an einem augenblicklichen und lokal begrenzten Engpass oder an einer kurzzeitigen Nachfrage anknüpft, dann werden sehr wahrscheinlich grobe Fehler gemacht.

Die Überprüfung eines Streckenabschnitts auf Überlastung muss daher bereits bei der Notwendigkeit eines Koordinationsverfahrens bei der Trassenvergabe einsetzen, möglichst aber noch früher. Als überlastet muss ein Streckenabschnitt auch dann eingestuft werden, wenn für ihn keine Anträge vorliegen, aber aufgrund einer realistischen Nachfrageabschätzung weitere Nachfrage zu erwarten ist.

Vor allem der Güterverkehr muss in den Blick des integralen Taktfahrplans rücken.

Wie viele Güterzüge können noch fahren, wenn der integrale Taktfahrplan realisiert wird? Gar keine, ist die Antwort von DB-Netz auf vielen regionalen Bahnlinien, die gerade rationalisiert werden. Nur sehr langsam, ist die Antwort auf zahlreichen Strecken, auf denen der Reisezug auf vielen Kilometern alle Stationen ohne Überholungsaufenthalt abklappert. Das ist keine Perspektive für die Zukunft.

Und der Ansatz für die Beseitigung von Engpässen muss ganzheitlich sein. Was nützt das dritte Gleis von A nach B, wenn von B nach C der Verkehr staut, sobald dieses dritte Gleis gebaut ist?

Nur halb repariert

Der wesentliche Fehler der Bahnreform war es, die Infrastruktur als private Produktionseinrichtung zu sehen. Ein Unternehmen hat das Interesse, möglichst viel einzunehmen und nicht möglichst viel zu produzieren. Möglichst viele Engpässe hätten die DB reich und börsenfähig gemacht – nicht deren Beseitigung. Mit dem Dritten Eisenbahnpaket will und muss die Bundesregierung umsteuern. Doch die gewählten Mittel sind wieder so halbherzig wie möglich und gehen nur so weit, wie die EU es verlangt.

H I N W E I S

Mehdorn stoppt Gesetzentwurf

Das „Dritte Eisenbahnpaket“ sollte am 10. März 2004 vom Bundeskabinett beschlossen werden. Zum Referentenentwurf hatte PRO BAHN im Januar 2004 eine Stellungnahme abgegeben. Diese Stellungnahme und weitere Informationen finden Sie unter www.der-fahrgast.de > Aktuell.

Die Behandlung des Gesetzesvorhabens wurde von Hartmut Mehndorn durch Intervention im Bundeskanzleramt gestoppt. Mehndorn nahm Anstoß daran, dass er nicht mehr im Aufsichtsrat von DB-Netz würde sitzen dürfen. Diese Regelung wird aber von der EU gefordert, um die Wettbewerbsneutralität des Netzes sicherzustellen.

Daher ist auch die dem Kabinett vorliegende Fassung des Entwurfs bei Abschluss dieses Manuskripts nicht öffentlich bekannt.