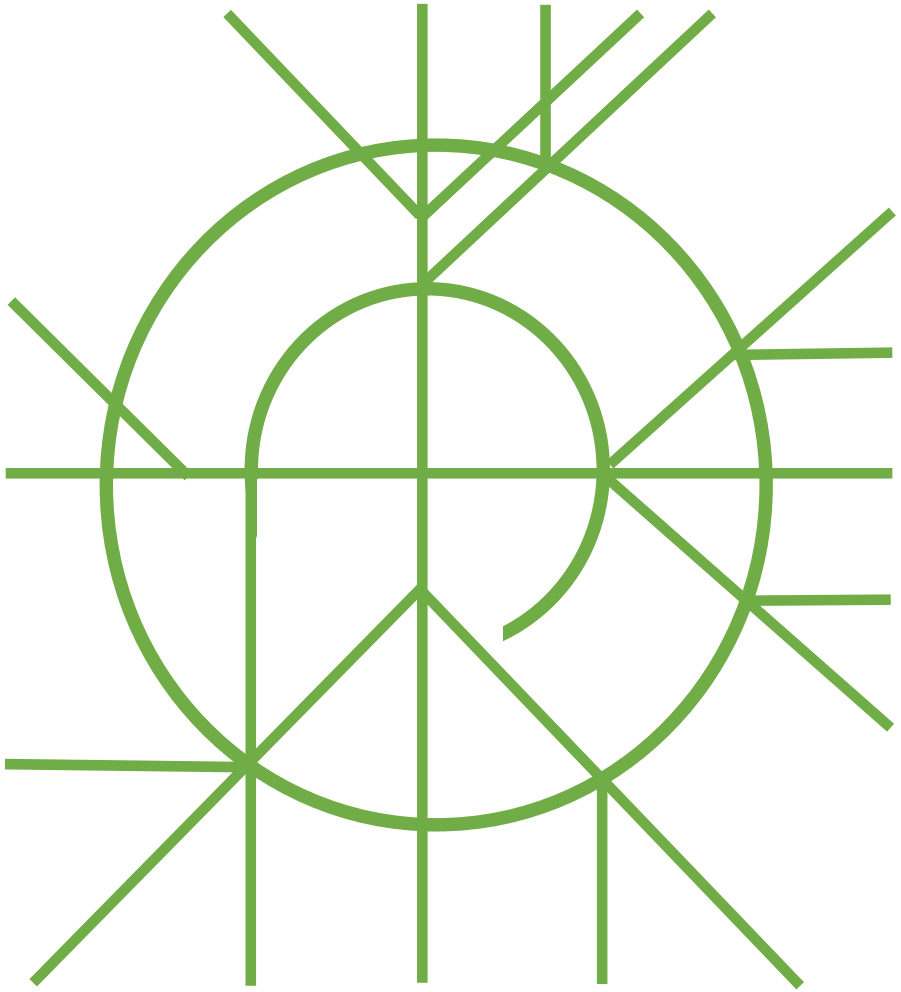


Integration einer Eisenbahnstrategie für mehr Klimaschutz in einen erweiterten Deutschlandtakt

BAG im Oktober 2020
Christoph Steinig (c.steinig@gmail.com)

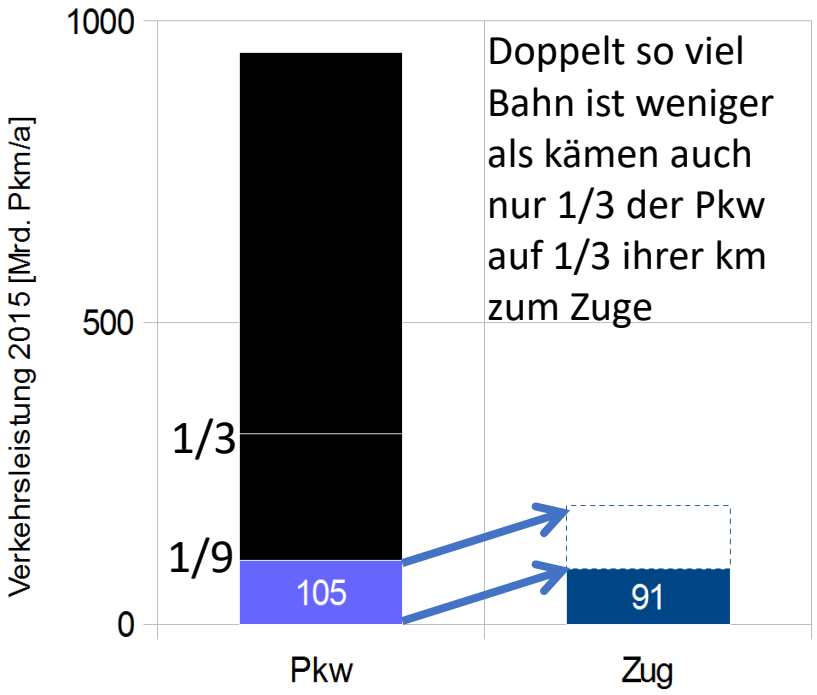
Kernthesen:

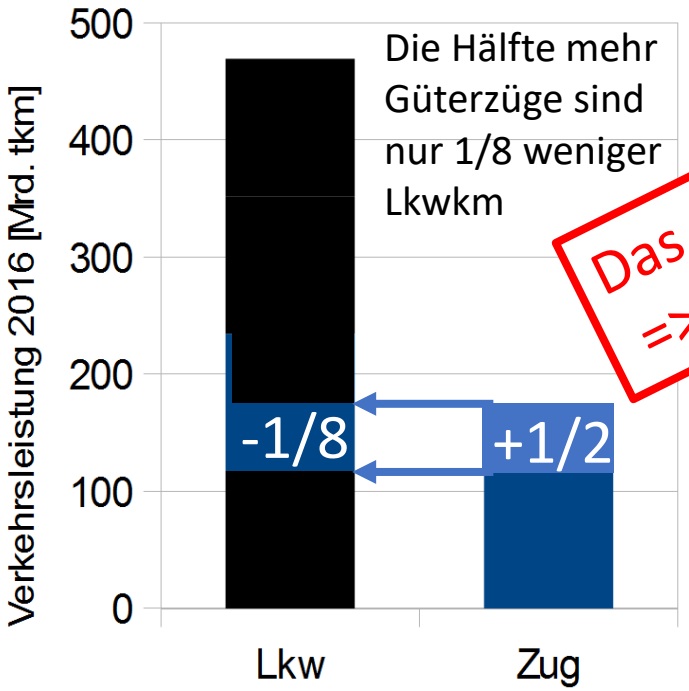
1. Für Verkehrswende ist ein Vielfaches an Bahn nötig
2. Größte Chance im Regional- & Güterverkehr (SGV)
3. Kombinierter Verkehr (KV) als Rückgrat des SGV
4. Für Menschen ist Nah- & Regionalverkehr zentral
5. Im SPFV ist Geschwindigkeit nicht alles
6. Priorisierung nach Netzwirkung & zeitlicher Machbarkeit

Siehe auch Papier „Eisenbahnstrategie für mehr Klimaschutz" - 6 Kernthesen für die Bundestagswahl 2021 sowie Vortrag zur BAG im 26.06.2020

1. Für Verkehrswende ist ein Vielfaches an Bahn nötig

- Heutiger Modal-Split-Anteil: Pkw : Zug = 10:1 & Lkw : Zug = 4:1
- Ziel der Bundesregierung: Doppelte Fahrgastzahl + 50% mehr Güterzüge



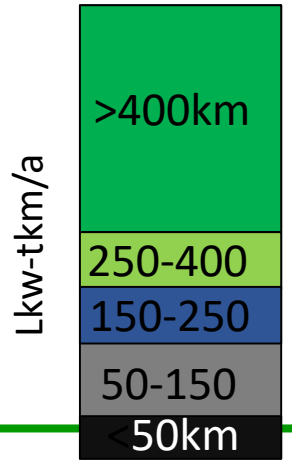


Das reicht keinesfalls aus!
=> Ein Mehrfaches ist nötig!

2. Größte Chance im Regional- & Güterverkehr (SGV)

- Energieersparnis bei Gütern besonders hoch (bei Ganzzügen bis über ¾)

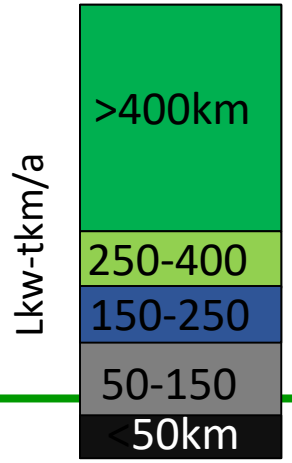
- Lange Entfernungen im GV überwiegen. Züge eignen sich dafür sehr gut!
-



- ½ der Verkehrsleistung über 400 km
- ¾ der Verkehrsleistung über 150 km

2. Größte Chance im Regional- & Güterverkehr (SGV)

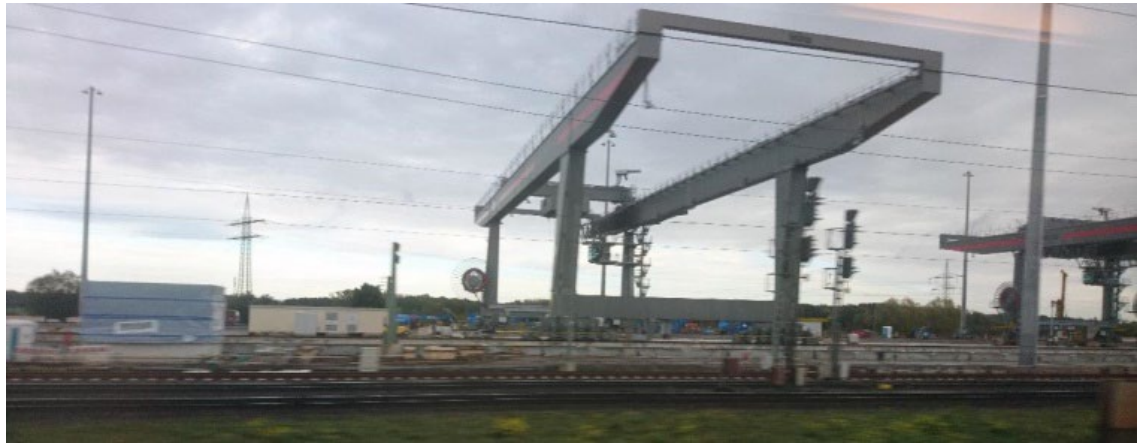
- Energieersparnis bei Gütern besonders hoch (bis ¾)
- Entfernungen (¾ >150km; ½ >400 km) gut für Züge



Geplante 50% mehr Güterzüge bringen wenig.
=> Ein Mehrfaches ist nötig und möglich!
Güter wählen ohne Emotion das beste Angebot
=> Die Nachfrage für das Mehrfache ist da!

3. Kombinierter Verkehr (KV) als Rückgrat des SGV

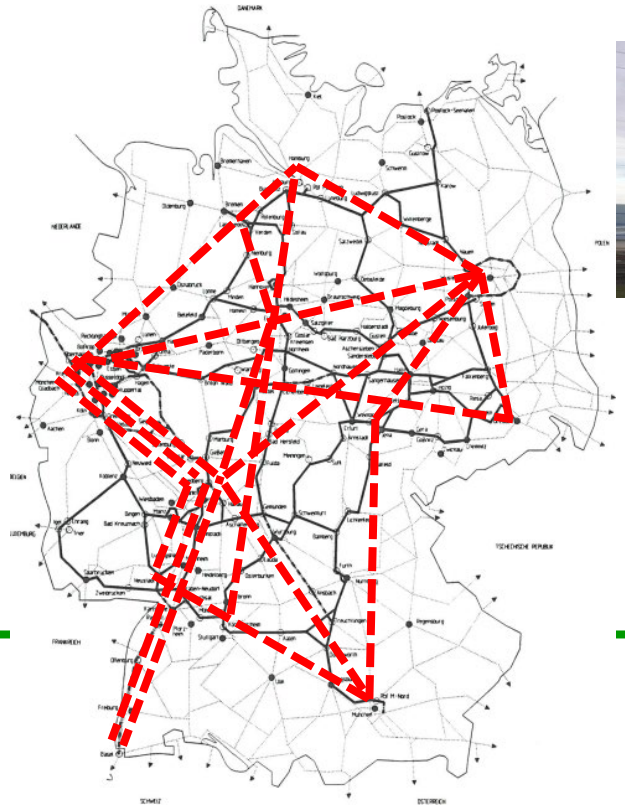
- Lkw – Zug – Lkw
- Flexibel vor Ort, schonend auf der Langstrecke
- Wechselsysteme sind Standard
- Kein aufwändiges Rangieren mehr



3. Kombinierter Verkehr (KV) als Rückgrat des SGV

- Auf ca. 5.000 km mit max. 120 km/h zwischen Terminals
- 50-100 Terminals => Lkw nur max. 50 km
- Standardwaggons, -loks & -behälter

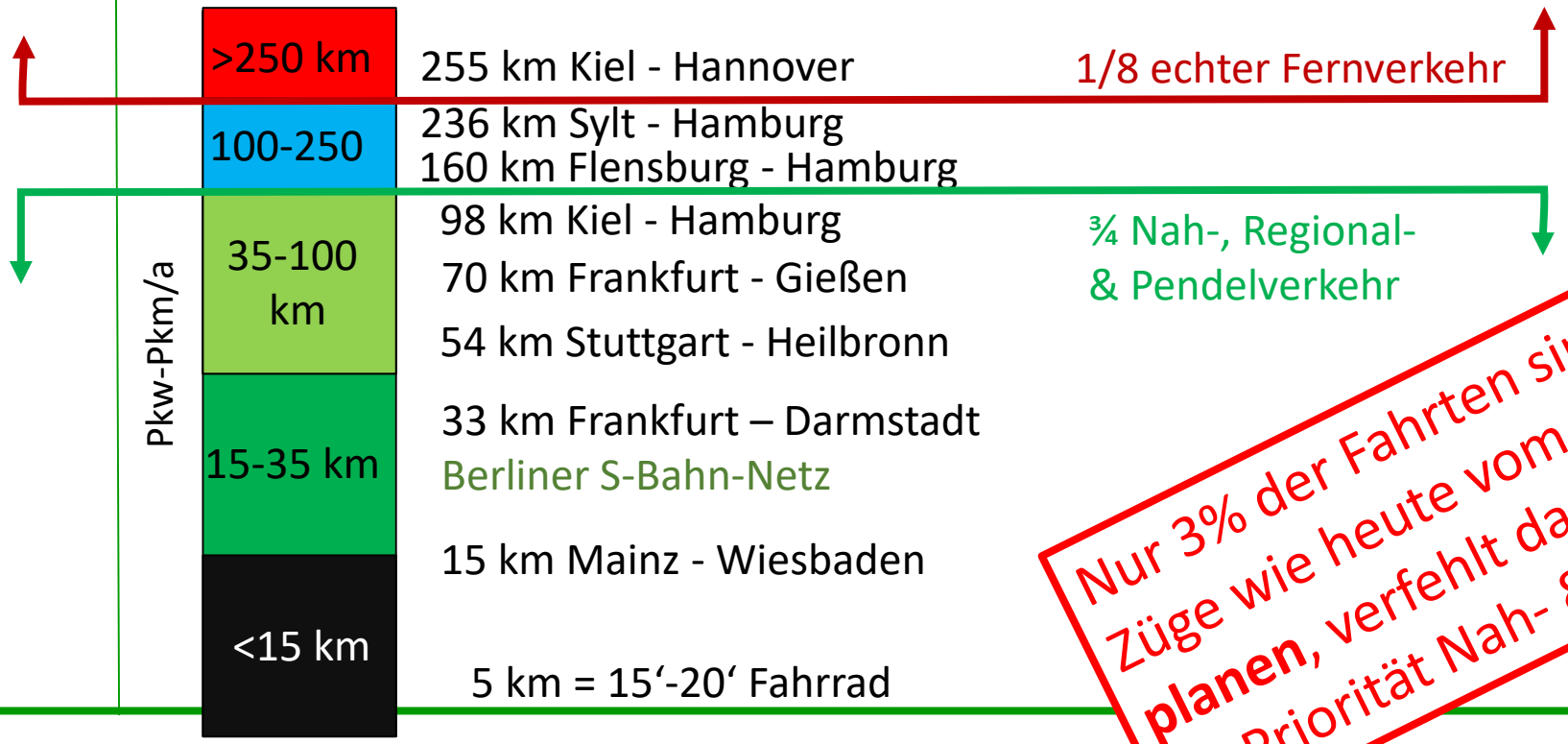
=> Keine neue Technik nötig, aber Priorität!



Lkw-Zug-Lkw: Flexibel & Schonend
=> Attraktive Güterzüge würden genutzt
=> Fast keine Fern-Lkw mehr (¾ des Verkehrs)
=> Umsetzung einfach, da Technik vorhanden
=> KV braucht höchste Priorität
=> Höchstes Klimaschutzpotenzial
=> Weniger Stau, Emissionen, Unfälle

4. Für Menschen ist Nah- & Regionalverkehr zentral

- Nur 1/8 der Personenverkehrsleistung ist Fernverkehr [Pkm]
- ¾ ist Regionalverkehr



Nur 3% der Fahrten sind Fernverkehr.
Züge wie heute vom **Fernverkehr aus zu planen**, verfehlt das Leben der Menschen
=> Priorität Nah- & Regionalverkehr

4. Für Menschen ist Nah- & Regionalverkehr zentral

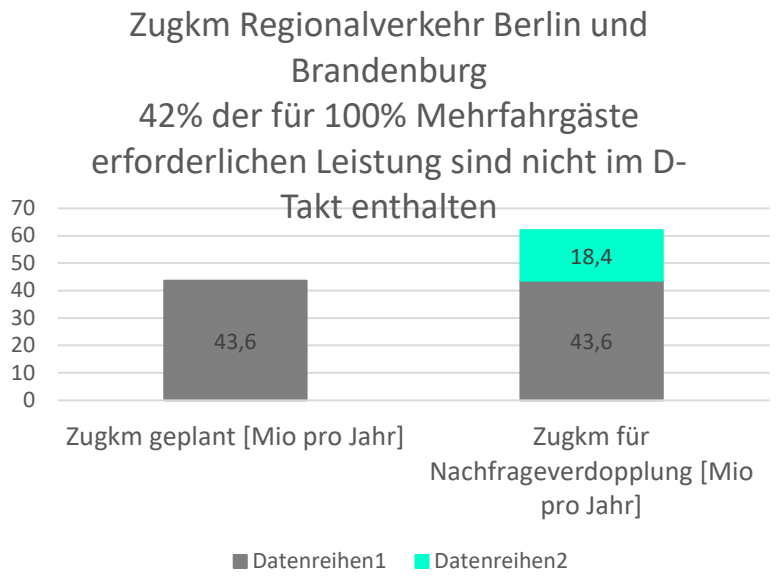
- Nur S-Bahnen (10‘-Takt + kurze Stationsabstände) schaffen 30-50%
- Selbst flächendeckend gewinnt der Stundentakt kaum Anteile
  Zu lange muss man auf den nächsten Zug warten
- Taktverdichtung **auf 30‘-Takte verdoppelt** die Verkehrsnachfrage
- **15‘-Takte vervierfachen** die Verkehrsnachfrage
- Zudem ersparen dichte Takte oft die nötige Anschlusssicherung
  - **Erhöhung der Reisegeschwindigkeit**, da kein Warten im Knoten
  - **Entlastung der Infrastruktur**, da nicht alle gleichzeitig im Knoten
  - **Frei wählbare Umsteigezeit** (4‘, 14‘ oder 24‘ je nach Mensch)

Für das Leben der Menschen sind Nah- & Regionalverkehr wesentlich entscheidender!
Hier brauchen wir mehr Takt, Tempo & Nähe
=> Überall min. alle 30‘ + Hauptlinien 10‘-15‘
=> Mehr Regionalisierungsmittel & GVFG

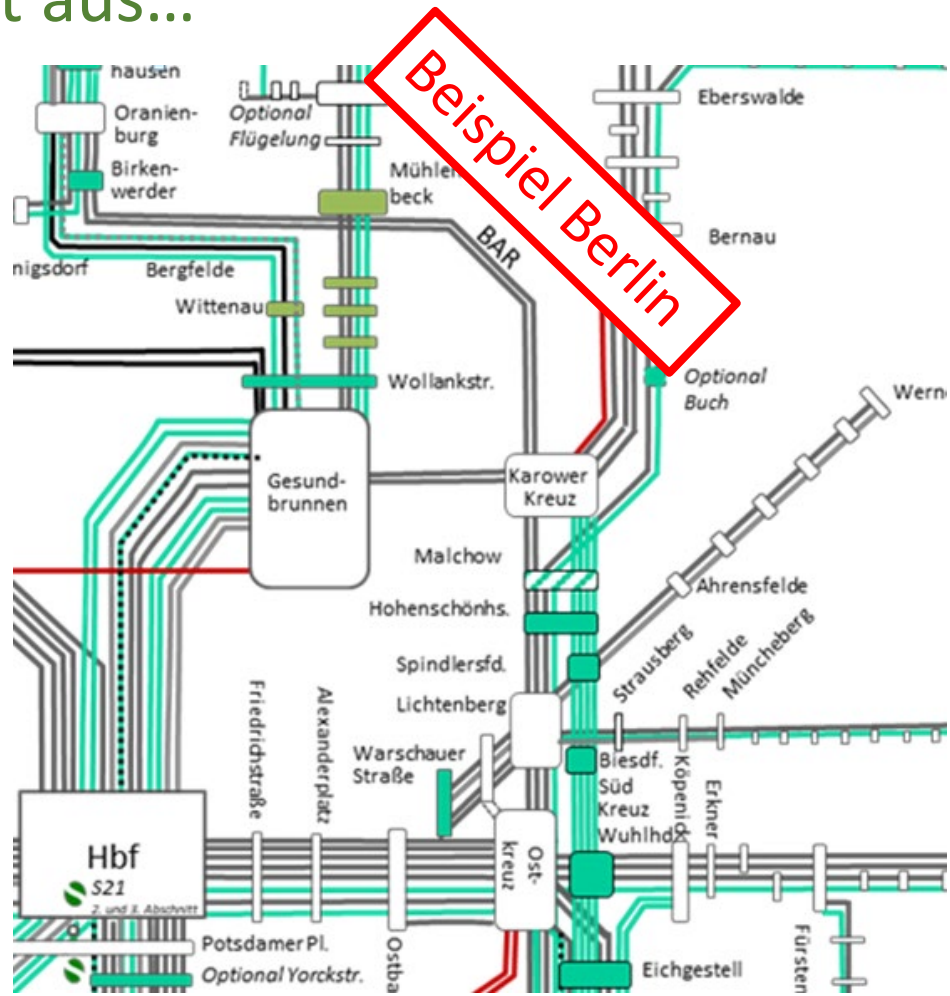
4. Fazit: Der D-Takt 3. Entwurf reicht bei weitem nicht aus…

D-Takt, aktueller 3. Fahrplanentwurf:

- Orientierung des **Bedarfes an aktuellen Ausschreibungen**,
- **Begrenzender Infrastruktur**
- **Begrenzten Regionalisierungsmittel**



Differenzdarstellung zum BSBB*-Netz: Alle **türkis dargestellten** R-Zuggruppen /h sind **nicht** im 3. D-Takt-Entwurf enthalten, wären **für den SPNV-Modal-Split-Anteil von >50% notwendig** Entsprechend hoch ist der Nachbesserungsbedarf



*) BSBB: Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg

4. Voraussetzung für einen klimagerechten Regionalverkehr sind:

- **Länder** erarbeiten **Zielkonzepte, um die Nachfrage mindestens zu verdoppeln**
- **Dynamisierung der Regionalisierungsmittel** ab 2023 von **4%** auf **15,9 Mrd € 2035**
- **Dynamisierung der GVFG-Mittel** auf **> 4,0 Mrd € 2035** (Zubringerverkehr SPNV)
- Unterschiedliche Verkehre **infrastrukturell trennen** (z.B. zwei zusätzliche Gleise)
- Falls technisch nicht möglich: **Fernzüge an vertaktete Regionalzüge anpassen**
  Verknüpfung von **IC und RE** zu **Verkehrskonzept aus „einem Guss“**
- Möglichkeit der Bestellung von **IC-Verkehr durch Länder** schaffen
- Hochgerechnete Mehrkosten zur **Erweiterung der Infrastruktur: 94 Mrd. €***
- Damit erhöht sich der Investitionsbedarf von 156 Mrd. auf **250 Mrd. € bis 2035**

) Grundlage: BSBB/Infrastrukturbedarf und Berlin-Brandenburg rd. 1.000 €/Einwohner bis 2035*
- Entspricht rd. 84 Mrd. € + rd, 10 Mrd. € für SGV

5. Im SPFV ist Geschwindigkeit nicht alles

- Schnelle Fernzüge sind faszinierend, aber sehr teuer
- Investitionen in Hochgeschwindigkeit wirken erst langfristig!
- Die Probleme des Flugverkehrs sind vorrangig durch „Weiche Faktoren“ zu lösen (Preise, Vernetzung, Passagierrechte bei Verspätung, Gepäcktransport)
- Hochgeschwindigkeit sollte daher nicht im Zentrum unserer Schienenstrategie stehen

Die DB hatte zunächst den Kurs durch Begrenzung auf 250 km/h bei ICE 4 eingeschlagen
Deutschlandtakt wechselte immer hin zu 300 km/h-Philosophie

5. Im SPFV ist Geschwindigkeit nicht alles

- Komfort ist sehr wichtiges Kriterium (Gefühlte Beschleunigung)

- Umsteigefreie Fahrt => Fernzüge in die Regionen verlängern
- => Bundesaufgabenträger Fernverkehr
  => **Wichtig für Regionen: Fernzüge müssen mit Regionalzügen kooperieren und dürfen sie weder konkurrenzieren noch behindern**

- Die Innenausstattung ist deutlich flexibler und kompatibler zu gestalten
  (Mo-Fr „Zug-Office“, WE „Familienlounge“)
- Zudem sollen Enge und zu dichte Abstände vermieden werden
- heutige 1. Klasse als zukünftiger Normalstandard?
- Klassen sortiert nach Nah & Fern statt Arm & Reich?

5. Im SPFV ist Geschwindigkeit nicht alles

- Neubaustrecken für nur 1-2 ICE/h lohnen selten
- Neubaustrecken für Regionalzüge:
  - + günstiger zu bauen, da 200 km/h reichen
  - + nützen vor Ort mit Halten
  - + besser ausgelastet durch lokale Verkehre
  - => Auch für Fernzüge mitbenutzen

High Speed ist faszinierend, aber teuer.
Investition wirken erst langfristig!
- Das Problem der Flüge „weich“ lösen
- (Preise, Vernetzung & Passagierrechte)

➢ Neue Strecken f. Regional- & Güterzüge
➢ => Auch für Fernzüge mitbenutzen
➢ Mehr Komfort mit mehr Flexibilität

6. Priorität nach Netzwirkung & zeitlicher Machbarkeit

- Für Güterzüge reichen heutige Geschwindigkeiten
- Regional- & Güterzüge sind meist kompatibel
- Schnelle Fernzüge brauchen längeren Aus- & Neubau

=> Weiterentwicklung D-Takt nötig mit

- Prioritärem KV-Güterzügen zwischen 50-100 Terminals
- Flächendeckendem 30‘-Takt im Regionalverkehr (inkl. Reaktivierungen)
- Regionalen 10‘/15‘-Takten im Zulauf auf die Metropolen
- S-Bahn-Erweiterungen
- Fernzugnetz im 30‘-Takt mit Fokus auf Komfort, Preis, Flexibilität
- Fernzüge in den Regionen in Kooperation mit den Regionalzügen

- Varianten vergleichen & Menschen früh beteiligen

6. Priorität nach Netzwirkung & zeitlicher Machbarkeit

- Für Güterzüge reichen heutige Geschwindigkeiten
- Regional- & Güterzüge sind meist kompatibel
- Schnelle Fernzüge brauchen längeren Aus- & Neubau

=> Weiterentwicklung D-Takt nötig
=> Mehr Kapazität durch mehr Takt
=> Umsetzung in Schritten

Deutschlandtakt:
- Erst Planen, dann Bauen ist guter Ansatz
- Zielvorgabe war bislang viel zu klein
- Länder meldeten nur Status Quo
- Fernverkehr in der Fläche ist wichtig, muss aber zum Regionalverkehr passen

Vorgehensweise:

- Schieneninvestitionen langfristig finanzieren (Bedarf: rd. 250 Mrd. € bis 2035)
  - Entspricht **200 €/Person** und Jahr (NL, Schweden); ggf. Schienenfonds;
- Regionalisierungsmittel und GVFG bis 2035 durch Dynamisierung erhöhen
  - Anstieg **R-Mittel auf 15,9 Mrd. €; GVFG-Mittel auf >4,0 Mrd. €**

- **Erweiterten Deutschlandtakt** erarbeiten
- Bundesnetzplan erstellen und auf **Knoten** sowie fahrplan- und **kapazitätsorientierten Ausbau konzentrieren**

- **Gründung Bundesaufgabenträger für Fern- und Nachtzugverkehre**
- **Klima-Investitions-Beschleunigungsgesetz** und Anpassung von Organisation /Bahnstruktur

BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN

Vorgehensweise:

- Schieneninvestiti
  - 200 €/P
- Regio
  -
- Erwei
- Bundes nd **kapazitä**
- **Gründung und Nachtzugverkehre**
- **Klima-Inves setz** und Anpassung von Organisation /Bahnstruktur

Zeitplan:

- Grüne Eisenbahnstrategie entwickeln und in das Bundeswahlprogramm integrieren
- Wahl gewinnen + Verkehrsministerium zum Grünen Mobilitätsministerium wandeln
- Investitionen, Reg-Mittel & GVFG in Koalitionsverhandlungen durchsetzen!
- Deutschlandtakt weiterentwickeln
- Institutionen grün(d)en und Projekte für Schiene als Rückgrat der Verkehrswende umsetzen

Wir freuen uns auf die Diskussion Christoph Steinig & Holger Busche