Deutschlandtakt

Wo stehen wir – wohin sollte es gehen?

Hans Leister

Zukunftswerkstatt Schienenverkehr

Zukunft Schiene

1

Rad-Schiene-System

- Verkehrssektor Sorgenkind bei CO_2-Emissionen.
- Rad-Schiene-Verkehr hat extrem geringe Reibung, geringen Energiebedarf, fährt elektrisch bzw. ist leicht zu elektrifizieren.
- Der Klima-Vorteil beim Personenverkehr ist groß, beim Güterverkehr noch deutlich größer.
- ABER: Schienenverkehr ist wenig flexibel.

➢ Bereits beim Bau von Schienenwegen definiert man oft enge Grenzen der späteren Nutzung.

➢ Beim Güterverkehr braucht man Lösungen für die erste und letzte Meile.

2

Von der Spinnerei zum Regierungsprogramm

- 2008: Gründung der Initiative Deutschlandtakt durch Fahrgast- und Umweltverbände sowie Fachleute.

deutschland-takt.de

- 2009, 2013, 2018: In drei Koalitionsvereinbarungen findet sich der Begriff.
- Minister Scheuer macht den Deutschlandtakt zum zentralen Punkt des „Zukunftsbündnis Schiene“ und des „Masterplans Schiene“.

Deutschlandtakt

3

2 Minuten Erklärung Taktfahrplan

- Taktfahrplan: Züge fahren im festen Abstand.
- Nullsymmetrischer Taktfahrplan: Die Fahrplanzeiten von Richtung und Gegenrichtung einer Linie sind um die Minute Null symmetrisch.

- Integraler Taktfahrplan: Die Symmetrie wird genutzt, um in Knoten Anschlüsse zu schaffen.

4

Deutschlandtakt: Investitionen in Ausbau werden optimiert.

- Klassischer Ansatz: Von A nach B wird eine Neubaustrecke gebaut. Der Fahrplan ist nicht bekannt. Hinterher stellt man fest: Anschluss klappt nicht.

Berlin Hbf (tief)	**ab 11:09**	2	ICE 1005
Nürnberg Hbf	**an 14:56**	13	

Umsteigezeit 40 Min.

Nürnberg Hbf	**ab 15:36**	8	RE 4863
Regensburg Hbf	**an 16:39**	9	

- Fahrplanbasierte Netz-Entwicklung: Ein Zielfahrplan mit optimalen Anschlüssen wird vorab als Richtschnur festgelegt, der Ausbau erfolgt für den Zielfahrplan.
- Die Schweiz wechselte 1982 zum zweiten Ansatz, Deutschland (im Fernverkehr) erst jetzt.

5

Vorbild Schweiz?

Zürich Hauptbahnhof:

19:00 bis 19:14 fahren 12 Züge ab.

19:15 bis 19:30 kommen 12 Fernzüge an, keiner fährt ab.

Deutschlandtakt wird in den großen Knoten anders funktionieren (müssen).

6

Zielfahrplan Deutschlandtakt

- 30.Juni 2020 Vorstellung 3.Entwurf Zielfahrplan „Fahrplan 2030 plus“
- Vorgaben Bund:

➢Verdoppelung der Fahrgastzahlen für die Schiene

➢Ersatz des innerdeutschen Luftverkehrs durch ICE

➢Kapazitätssteigerung für den Güterverkehr

- Die Bundesländer und Aufgabenträger haben ihre Planungen für den Nahverkehr eingebracht.

7

Zielfahrplan Deutschlandtakt

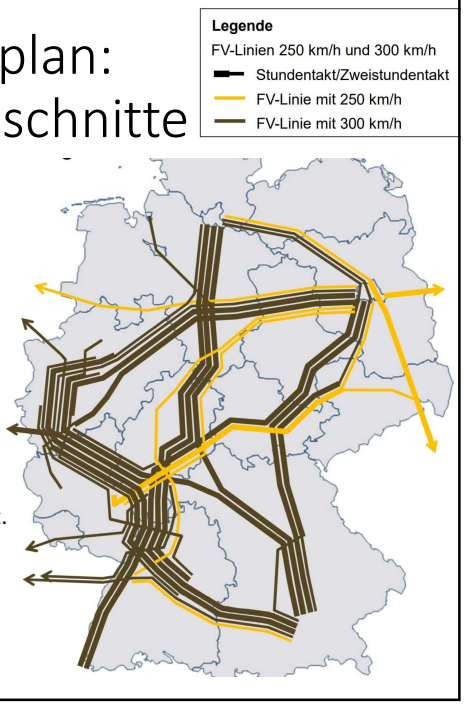
- Hohe Transparent: Verbände und Länder waren beteiligt.
- Alle Fahrplanentwürfe und weitere Dokumente öffentlich zugänglich:

www.deutschlandtakt.de

unter „downloads“

8

3.Entwurf Zielfahrplan: viele 300 km/h Abschnitte



Heute: 300 km/h nur Frankfurt-Köln und München-Leipzig/Halle.

Im 3. Entwurf zusätzlich:
- Hamm-Berlin
- Würzburg-Nürnberg
- Hannover-Hamburg
- Nordeinfahrt Stuttgart (280)
- Augsburg-Ulm

Außerdem: Rückkehr zu 280km/h auf Strecken Hannover-Würzburg, und Mannheim-Stuttgart.

ICE-Flotte: weitgehend für 300km/h und unabhängig vom Güterverkehr unterwegs.

9

3.Entwurf Zielfahrplan: Internationale Abstimmung

Die internationale Verknüpfung des Fernverkehrs ist durch BMVI und Gutachter erfolgt.

Die minutengenauen Übergänge an den Grenzen sind abgestimmt.

Der Bundesverkehrsminister schlägt den europäischen Kollegen den Europa-Takt vor, für schnelle Tages- und Nachtverbindungen mit altbekanntem Logo:

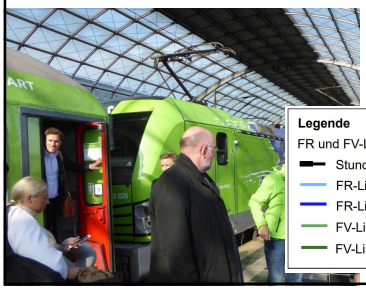
TEE

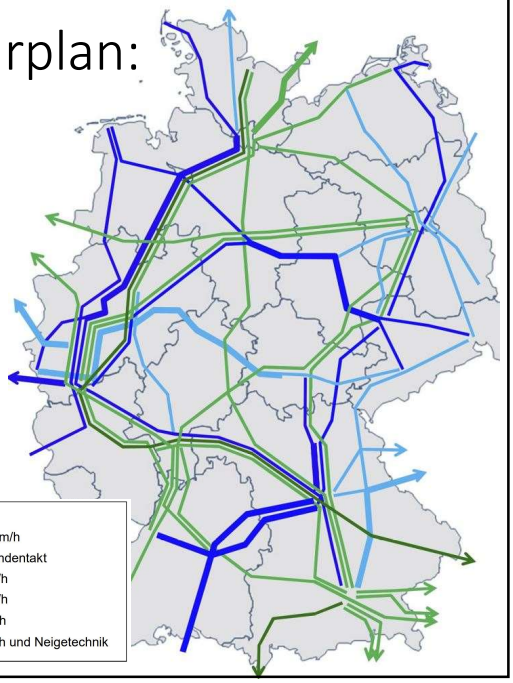
10

3.Entwurf Zielfahrplan: IC/FR-Netz

Fern-Liniennetz 160-230 km/h:

- Klassische IC-Linien plus
- FR-Linien für Low-Cost-Anbieter (FR91-98)
- FR-Linien der Länder (?)





11

3.Entwurf Zielfahrplan: Nah- und Regionalverkehr

- SPNV ist wichtigster Nutzer, aber meist auf Strecken mit Mischnutzung auf.
- Vereinfacht: Zugleistungen zu 60% SPNV, 20% Fern- und 20% Güterverkehr.
- Qualität der Meldungen der Länder zu SPNV-Planungen sehr unterschiedlich.
- Viele Bundesländer lassen sich von taktischem Verhalten leiten. Befürchtung: Wer Ambitionen erkennen lässt, könnte um Mitfinanzierung gebeten werden.

VRR Bahnland Bayern Zeit für Dich NAH.SH LNVG RMV

12

Vom Zielfahrplan zum BVWP

- Der Zielfahrplan baut auf zahlreichen großen und kleinen Neubau- und Ausbaumaßnahmen auf.
- Diese können erst nach wirtschaftlicher Bewertung und Änderung des Bundesschienenwegeausbau-Gesetzes in den BVWP „aufrücken“.
- Bestehende Projekte des BVWP müssen verändert werden (z.B. Ziel Ausbau Wolfsburg-Berlin auf 300 km/h statt jetzt geplanten 250 km/h).
- Nahverkehrsprojekte werden vom Bund nicht bewertet, müssen aber von den Ländern finanziert werden bzw. für Nahverkehrs-Bundesprogramme angemeldet werden.

13

Wo bleibt die politische Diskussion?

- Positiv: Das BMVI beteiligt viele Vertreter der Bahn-Branche und ihrer Verbände sowie die Länder . Alle Dokumente werden veröffentlicht.
- Negativ: Der Bundestag wird vom Ministerium bisher nicht beteiligt. Folge: Unverständnis in allen Fraktionen, vor allem dort, wo sich BVWP-Planungen ändern.
- Negativ: In den Ländern gibt es kaum Diskussionen, was als Input für den Deutschlandtakt gemeldet wird.

14

Anpassungsbedarf Strukturen und Regulierung

- Der Deutschlandtakt braucht den **Deutschlandtarif**.
- Neue Regeln für den **Trassenzugang** und den **Marktzugang im Fernverkehr**.
- Neuregelung des Verhältnisses **Bund-Länder**.

Mein Vorschlag: **Keine Mischfinanzierung, sondern klare Verantwortung**.

➢ Bund finanziert Bundesschienenwege, ggf. mit Bestellgarantien der Länder,

➢ Bund vergibt Konzessionen für den Fernverkehr im Wettbewerb,

➢ Länder organisieren den Verkehr, soweit nicht eigenwirtschaftlich darstellbar.

15

Realisierungshorizont

Oder: Wettlauf mit dem Klimawandel schon verloren?

- 2030 offizielles Zieldatum, aber allen klar: unter heutigen Bedingungen völlig illusorisch.
- Probleme: Dauer und Struktur der Planungsverfahren, Personal, Finanzierung.
- Mögliche Beschleunigung:

➢ Planungsbeschleunigung speziell für Klima-relevante Investitionsprojekte wie Schienen-Ausbau,

➢ Stopp für Straßennetz-Erweiterung, Verlagerung von Personal-Ressourcen und Investitionsmittel.

16

Deutschlandtakt alternativlos?

Der 3.Entwurf hat eine hohe Reife. Setzt die nächste Bundesregierung andere Schwerpunkte?

- Kleinere Anpassungen: Noch mehr Kapazität Güterverkehr, Erweiterung um einen Plan für Terminals zur Schienen-Verladung von großen Teilen des Fern-Lkw-Verkehrs.
- Völlige Veränderung: Innerdeutschen Luftverkehr verbieten, statt durch 300km/h-Züge zu ersetzen, niedrigere Geschwindigkeiten für Fernverkehr, dadurch mehr Kapazität.

17

Meine Vorschläge

- Herrn Scheuer dann loben, wenn er Richtiges macht, zum Beispiel den Deutschlandtakt.
- Nicht verkämpfen: Auf 3.Entwurf aufbauen, keine grundsätzlichen Änderungen, jedoch deutliche Steigerung der Güterverkehrskapazität: 4.Entwurf.
- Grundlegende Reform der Maßnahmen-Bewertung für den BVWP: Verkehrswende muss in den Vordergrund!
- Klima-Investitons-Beschleunigungsgesetz.
- Stopp bei der Straßennetz-Erweiterung und Verlagerung von Personal und Investitionbudgets auf Schienenprojekte.
- Nationale und europäische Logistik-Initiative starten: Verlagerung des Lkw-Fernverkehrs auf die Schiene im kombinierten Verkehr.
- Sofortmaßnahme: Neue Sattelauflieger müssen kranbar sein.

18

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Hans Leister
Zukunftswerkstatt Schienenverkehr
hans.leister@arcor.de
0162 956 9324

Zukunft Schiene

19