

Plädoyer für den Deutschland-Takt

Lösungsansatz für einen integrierten Fernverkehr der Zukunft



© flashpics, fotolia.com

Die Fahrgastzahlen im bayerischen Regionalverkehr sind seit der Bahnreform um 63 Prozent gestiegen. Andere Bundesländer verzeichnen eine ähnlich positive Entwicklung. Auch der Güterverkehr auf der Schiene boomt. So wächst der Schienenverkehr in Deutschland stärker als der Straßenverkehr. Im Schienenpersonenfernverkehr dagegen stagnieren die Fahrgastzahlen, DB Fernverkehr reduziert das Angebot auf vielen Strecken. Und das, obwohl gerade für den Fernverkehr die größten Investitionen in die Infrastruktur getätigt wurden.

Auch Bayern ist Leidtragender, ohne dass ein Ende dieser Entwicklung in Sicht wäre. Einem Teil des Franken-Sachsen-Expresses (Nürnberg – Dresden), der bisher zweistündlich als Fernverkehrsersatz von DB Regio eigenwirtschaftlich erbracht wird, könnte Ende 2013 die Einstellung dro-

hen. Wenn die Strecke München – Ingolstadt Ende 2013 fertig ausgebaut sein wird, könnten weitere Fernverkehre über Ingolstadt laufen und Augsburg könnte dadurch nur noch wenige, einzelne Fernverkehrsverbindungen Richtung Norddeutschland behalten. Nicht zuletzt befürchtet die BEG, dass in Coburg auf der neuen, voraussichtlich 2017 fertiggestellten Strecke (München – Nürnberg – Leipzig – Berlin) nur einzelne Fernzüge frühmorgens oder spätabends halten werden.

Fernverkehr im Takt nimmt ab

Hinzu kommt, dass Fernverkehrszüge immer weniger im Takt verkehren. Dies erschwert es der BEG, fahrgastfreundliche Verknüpfungen mit dem Bayern-Takt herzustellen. Viele Züge im Nahverkehr haben dadurch keine Anschlüsse zum Fernverkehr.

Den Ländern bleiben unter diesen Umständen drei Handlungsalternativen:

1. Sie bestellen sehr schnelle Regionalzüge als Ersatz für den Fernverkehr, was aber nicht Aufgabe der Länder ist und wofür zunehmend die Finanzmittel fehlen.

2. Sie resignieren und finden sich damit ab, dass wichtige Verbindungen nur noch mit langsameren Regionalzügen bedient werden und dadurch das Gesamtsystem Schiene leidet.
3. Sie ergreifen geeignete Maßnahmen, um den Bund an seine Verantwortung zu erinnern.

Denn der Fernverkehr ist nach dem Grundgesetz Sache des Bundes. Dieser begrenzt seine Aktivitäten jedoch ausschließlich auf die Finanzierung von Infrastrukturprojekten. Daher wurde 2008 die Initiative Deutschland-Takt gegründet, die erreichen möchte, dass das Bahnfahren attraktiver wird und mehr Menschen dieses umweltfreundliche Verkehrsmittel nutzen. Geleitet von den guten Erfahrungen im Regionalverkehr mit aufeinander abgestimmten Verkehrsangeboten und einer damit zusammenhängenden Steigerung der Fahrgastzahlen ist ihr Ziel die Einführung eines Integralen Taktfahrplans für den gesamten öffentlichen Verkehr in Deutschland: den Deutschland-Takt.

Bahnländ-Bayern-News hat mit **Andreas Schulz**, einem der Mitglieder der Initiative Deutschland-Takt, gesprochen.

Ziel der Initiative Deutschland-Takt: ein bundesweit vertakteter Nah- und Fernverkehr.



© Michael Gregor

Interview



„Durch die rein betriebswirtschaftliche Planung haben selbst bedeutende Großstädte kein vernünftiges Fernverkehrsangebot mehr. Der Bund muss endlich einen Deutschland-Takt organisieren. Vorbild ist der Regionalverkehr der Länder.“

Andreas Schulz, Abteilungsleiter Planung der BEG und Mitglied der Initiative Deutschland-Takt



Andreas Schulz, einer der Mitglieder der Initiative Deutschland-Takt, ist bei der Bayerischen Eisenbahngesellschaft als Leiter Planung u. a. für die Fahrplangestaltung des Regional- und S-Bahnverkehrs in ganz Bayern zuständig. Schon Anfang der 90er-Jahre war er bei der Deutschen Bundesbahn Projektleiter für die Einführung der ersten Pilotprojekte von Integralen Taktfahrplänen im Nahverkehr und gilt daher als Kenner der Materie.

Bahnland-Bayern-News: Herr Schulz, was stört Sie am momentanen Fernverkehr besonders?

Andreas Schulz: Die rein betriebswirtschaftliche Planung des deutschen Fernverkehrs. Sie führt dazu, dass Takte ausgedünnt werden und bedeutende Großstädte wie Augsburg kein vernünftiges Fernverkehrsangebot mehr haben. Es ist höchste Zeit, dass der Bund das Heft in die Hand nimmt und einen attraktiven Deutschland-Takt nach dem Vorbild des Bayern-Takts organisiert. Ein besonders groteskes Beispiel ist die Verbindung München – Hamburg. Weil diese über Ingolstadt betriebswirtschaftlich etwas günstiger ist als die Alternative über Augsburg, sollen über Ingolstadt zwei Fernzüge im Abstand von fünf Minuten direkt nacheinander verkehren. Ein vernünftig vertakteter Nahverkehr von München nach Ingolstadt würde dadurch stark beeinträchtigt. Augsburg und Schwaben würden vom Fernverkehr nach Norddeutschland fast völlig abgehängt. Eine volkswirtschaftliche Optimierung sähe anders aus.

Bahnland-Bayern-News: Was könnte man dagegen tun?

Andreas Schulz: Mit einem Deutschland-Takt könnte man das vermeiden. Die vorhandenen Gelder könnten so zielgerichteter eingesetzt werden. Ich bin überzeugt davon, dass sich die

Fahrgastzahlen im Fernverkehr so mittel- bis langfristig verdoppeln ließen. Im Regionalverkehr hat die BEG gezeigt, wie ein intelligenter Bayern-Takt zusammen mit Wettbewerb und einem konsequenten Qualitätsmanagement zu einer nachhaltigen Steigerung der Fahrgastzahlen führt. Um die auch im Fernverkehr vorhandenen Potenziale auszuschöpfen, bedarf es ähnlicher Strukturen auch auf Bundesebene.

Bahnland-Bayern-News: Also so etwas wie eine „Deutsche Eisenbahngesellschaft“?

Andreas Schulz: Genau. Was wir brauchen, ist ein bundesweites Konzept für die Schiene, das über den existierenden Verkehrswegeplan der Bundesregierung deutlich hinausgeht. Es kann nicht sein, dass dort, wo der Bund am meisten investiert – nämlich im Fernverkehr – die Verkehre stagnieren. Ein solches Konzept kann man nur mit einer staatlichen Einrichtung realisieren, die mit weitreichenden Kompetenzen ausgestattet ist und den Fernverkehr plant, kontrolliert und gegebenenfalls auch finanziert – wie die BEG in Bayern, nur auf Bundesebene.

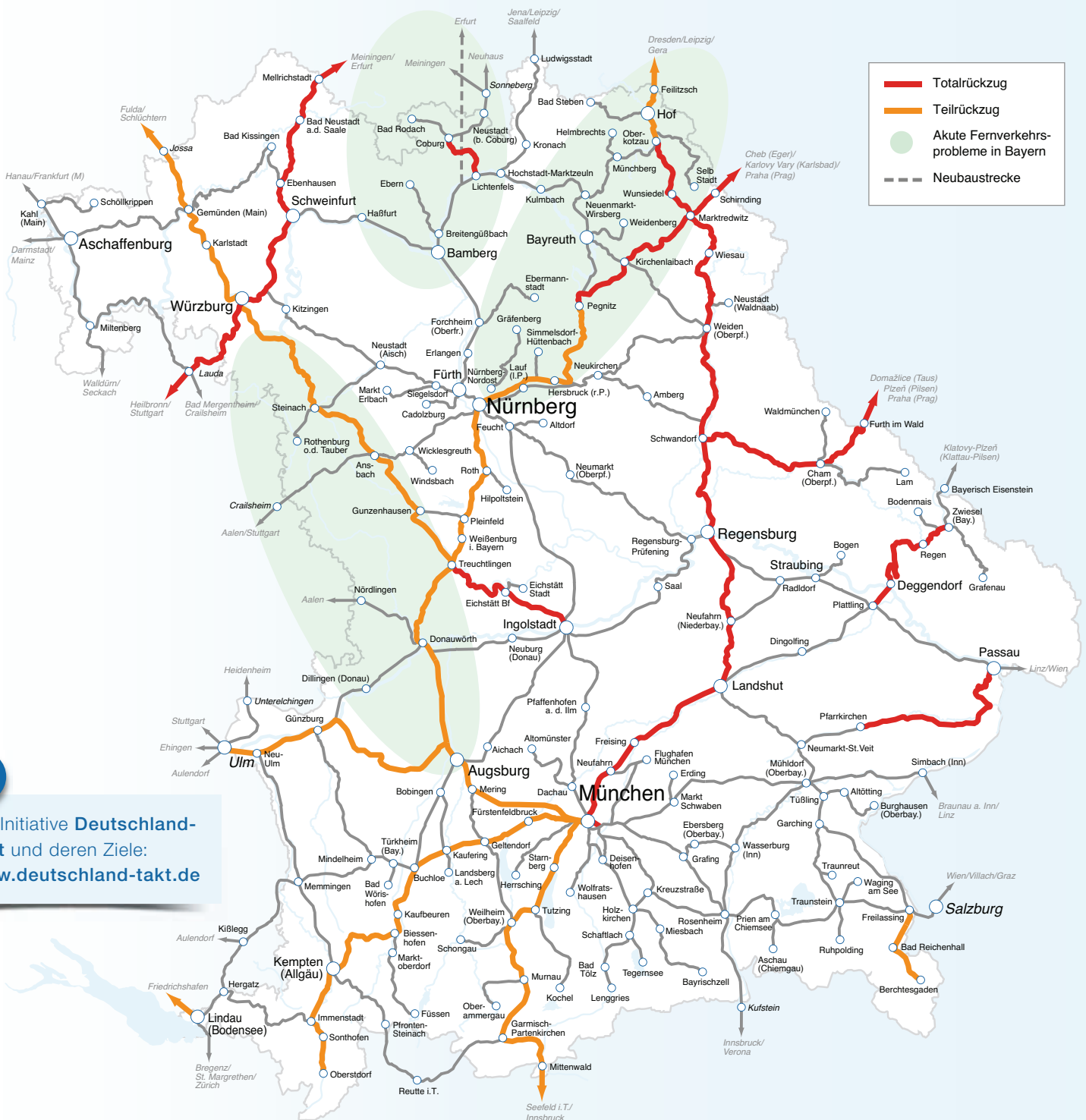
Bahnland-Bayern-News: Herr Schulz, vielen Dank für das Gespräch.



Rückzug des Fernverkehrs aus Bayern 1996

Bayern ist besonders stark vom Rückzug des Fernverkehrs und der Inaktivität des Bundes als dessen Aufgabenträger betroffen. So hat sich der Fernverkehr aus den Relationen München – Regensburg – Leipzig, München/Nürnberg – Prag, München – Oberstdorf, Stuttgart – Würzburg – Erfurt,

Würzburg – Treuchtlingen – Ingolstadt – München vollständig sowie zwischen Lindau – Stuttgart und Augsburg – Nürnberg teilweise zurückgezogen. Weitere Rückzugsmaßnahmen, insbesondere Augsburg – Würzburg (– Hamburg) und Nürnberg – Dresden, sind für die nächsten Jahre bereits angekündigt.



Zur Initiative **Deutschland-Takt** und deren Ziele:
www.deutschland-takt.de