

Thesen- und Diskussionspapier

Der Deutschlandtakt – ein Konzept für die Mobilität der Zukunft!?

WORUM ES GEHT

Schon lange wird hierzulande über eine Vision für den Schienenverkehr der Zukunft diskutiert und durchaus ernsthaft an einem Konzept gearbeitet, welches in der uns benachbarten Schweiz schon längst – auch im Wortsinne – unter dem Titel „Bahn 2000“ auf den Weg gebracht wurde: den so bezeichneten Deutschlandtakt. Die dahinter stehende Philosophie ist so einfach wie faszinierend: an möglichst vielen, im Idealfall allen Zugangsstellen des öffentlichen Verkehrs gibt es ein ganztägig regelmäßiges, also vertaktetes Linienverkehrsangebot, mit welchem im nächsten Knotenpunkt genauso regelmäßige Anschlussverbindungen in Richtung der benachbarten Knoten erreicht werden, sodass die Menschen, mindestens im Regelfall, ohne größere Zeitverluste oder etwa irgendwo „hängenzubleiben“, vollständig öffentlich mobil sind. Problem und Herausforderung dabei: es braucht dafür auch eine flächendeckend passgenau ausgebaute Infrastruktur, um darauf aufbauend ein Linienkonzept mit den entsprechenden Anschlussbeziehungen zu etablieren. Was ein generelles Umdenken erfordert, ja unumstößlich notwendig macht: der Ausbau der Infrastruktur muss nämlich dem vorher festgelegten Fahrplankonzept folgen, nicht wie bisher umgekehrt! Das bedeutet auch: es geht nicht mehr darum, zwischen zwei ausgewählten einzelnen Knotenpunkten die technisch kürzest mögliche Fahrzeit zu erzielen, sondern um die optimalen Wirkungen für das und im Gesamtnetz.

Was das für unsere Republik bedeutet, wird schnell klar: es gibt massiven Nachsteuerungsbedarf im Gleisnetz, vor allem aber an und in den Knotenpunkten, die ja oft genug die „Flaschenhälse“ des Systems darstellen. Denn wenn im Deutschlandtakt die Züge in alle maßgeblichen Richtungen zeitgleich an den Bahnsteigen eines Knotenbahnhofes stehen sollen, braucht es die entsprechende Zahl an Gleisen, Weichen und Zuführungsanlagen, einschließlich der entsprechenden Sicherungstechnik. Und um die Attraktivität dieses Ansatzes zu vervollkommen und den „Takt“ für alle, auch diejenigen zu erschließen, welche abseits der Schienenstränge (denn auch dort ist ja „Deutschland“!) wohnen, arbeiten oder ihre anderweitigen Ziele der täglichen Lebensführung haben, braucht es allermeist eine neue Liniennetzkonstruktion (und in vielen Gegenden des Landes eine Angebotsoffensive) auch für den regionalen Busverkehr.

WAS BISHER GESCHAH

Seit einigen Jahren ist konkrete Bewegung in diese Diskussion gekommen. Das auf Bundesebene gegründete Zukunftsbündnis Schiene, bestehend aus zahlreichen Akteuren der Branche und verschiedenster Wirtschaftsverbände und Interessengruppen, stellte am 9. Oktober 2018 einen ersten Gutachterentwurf für einen „Zielfahrplan Deutschlandtakt“ vor, erarbeitet von einem Konsortium namhafter wissenschaftlicher und beratender Einrichtungen und Institute. Am 7. Mai 2019 folgte ein zweiter, am 30. Juni 2020 ein dritter Gutachterentwurf, welcher in eine Akteurskonferenz mündete, die mit Datum vom 15. Juli 2020 eine „Präsentation ausgewählter

Ergebnisse“ vorlegte, nachdem bereits im Mai 2020 ein Abschlussbericht der Arbeitsgruppen des Zukunftsbündnis Schiene erschienen war.

Viele kluge und richtige Gedanken wurden dabei entwickelt und formuliert, hehre Ziele beschrieben, ein gemeinsames Agieren zwischen Bund, Akteuren der Schienenbranche und den Aufgabenträgern des SPNV in den Bundesländern beschworen und die abgesicherte Finanzierung und entsprechende Priorisierung angemahnt. Die seit 2019 dank der jungen Generation endlich verstärkt ins kollektive Bewusstsein drängende Klimawandelproblematik und die daraus entstehende gesellschaftliche Bewegung gaben und geben weiteren Rückenwind für das auch unter Verkehrswendegesichtspunkten wichtige und potenziell wirkmächtige Deutschlandtakt-Konzept.

AKTUELLE SITUATION

Doch leider besteht die große Gefahr, dass das tatsächliche Handeln und die Bereitschaft und Fähigkeit zur Realisierung des Deutschlandtaktes weit unter den Erwartungen und den in den genannten Dokumenten niedergeschriebenen Notwendigkeiten zurückbleiben, und zwar sowohl was die Ressourcenbereitstellung, die Finanzierung, die Kooperationsbereitschaft, die planungs- und genehmigungsrechtliche Absicherung, als auch was den unbedingten Gestaltungs- und Problemlösungswillen aller Beteiligten angeht, um den Kapazitätsausbau mit der als unabdingbar beschriebenen Priorisierung und damit die Umsetzung der eingangs beschriebenen Vision Wirklichkeit werden zu lassen.

Diese Einschätzung soll in der Folge anhand einiger Thesen begründet werden.

Das Prinzip zur Realisierung des Deutschlandtaktes „erst das Fahrplankonzept, dann die Infrastrukturplanung“ (dritter Gutachterentwurf, Seite 4) ist richtig. Dann muss dieser aber nicht nur politisch gewollt, sondern auch gesellschaftlich weitgehend vermittelt und akzeptiert und vor allem finanziell verlässlich abgesichert, also auch finanz-politisch gewollt sein und durchgesetzt werden.

Problem und Herausforderung dabei: ganzheitlich betrachtet ist der Deutschlandtakt entweder nur vollständig oder gar nicht realisierbar, weil Taktknoten zwingend netzweit aufeinander abgestimmt sind und der „Ausfall“ eines Taktelementes zwangsläufig systembrechende Auswirkungen nach sich zieht (siehe weiter unten).

Deshalb braucht es den über alle politischen und unternehmerischen Handlungs- und Entscheidungsebenen hinweg langfristig und verbindlich abgestimmten Konsens auf der Grundlage eines abgeschlossenen gesellschaftlichen Einsichts-, Erkenntnis- und Bekenntnisprozesses. Dies scheint (noch) nicht gegeben zu sein.

Der aktuelle Konzeptentwurf weist mehrere grundlegende Problemstellungen auf:

- Benannte infrastrukturelle Voraussetzungen sind (nach Aussage maßgeblicher DB-Vertreter) absehbar nicht komplett zu realisieren (Beispiel: kreuzungsfreie Einbindung der Schnellfahrstrecken in den Knoten Erfurt als „zentrales Element des Deutschlandtaktes“ (dritter Gutachterentwurf Seite 14 und 28; Papier Akteurskonferenz, Seiten 31, 36, 103);

damit steht und fällt aber die Wirkung des Gesamtprojektes (Beispiel: Auswirkungen auf Knoten Nürnberg und die Region Murr/Rems, S. 13 ebd.)

- Der Gütertransport als DAS Verkehrswendeprojekt scheint trotz mehrfacher Beteuerung nicht ausreichend und detailliert genug mitgedacht und droht das erste „Opfer“ nicht realisierter, im Konzept jedoch nachvollziehbar für notwendig erachteter Ausbaumaßnahmen zu werden – die auf Seite 26 des dritten Gutachterentwurfes formulierten Prognose-Vorbehalte für das Ausweisen von „Flexi-Trassen“ und deren leider nur im eher Ungefähren verbleibende Beschreibung erscheinen als deutliche entsprechende Hinweise.
- Die Einbindung des (vielfach auch die Schienenachsen verbindenden) Regionalbusverkehrs findet - wohl, weil er nicht in Bundeskompetenz liegt - konzeptionell nicht im Ansatz, ja nicht einmal als Randnotiz statt und lässt damit eine wesentliche Wirkungsflanke eines flächendeckend wirken sollenden Taktsystems offen.
- Vorgenommene Angebotsreduzierungen im Verlauf der zeitlich aufeinanderfolgenden Gutachterentwürfe (bspw. den bedeutungsschweren Verzicht auf die Fernverkehrslinie Berlin – Schwerin – Kopenhagen, wie sie im zweiten Entwurf noch enthalten war, und die Laufwegseinkürzung der die Mitte-Deutschland-Verbindung befahrenden Fernverkehrslinie auf Aachen-Chemnitz statt vorher Dresden) beinhalten ein fragwürdiges Signal bezüglich der schleichenden Abkehr von zukunftsweisenden Ursprungsplanungen.
- Die Verweise auf noch ausstehende Kosten-Nutzen-Aussagen, die noch nicht erfolgte positive gesamtwirtschaftliche Bewertung und die Abhängigkeit der Detailplanungsentwicklung von einer gesicherten Finanzierungsgrundlage (Papier Akteurskonferenz Seite 39) sind einerseits nachvollziehbar, bedeuten jedoch andererseits ein Risiko für die tatsächliche Realisierung der doch für hochwichtig deklarierten Maßnahmen sowie ein ggf. bequemes Argument, von diesen – aus welchen Gründen auch immer – abzurücken oder sich gar völlig davon zu verabschieden.
- Der Zeitfaktor mit seiner Kopplung an den Bundesverkehrswegeplan mit dem Horizont 2030 ist anspruchsvoll. Das ist ein notwendiges Signal, um die Handlungsnotwendigkeit zu manifestieren und den nötigen Erfolgsdruck zu artikulieren. Er sollte und darf aber nicht dazu führen, einzelne Bestandteile oder gar das Projekt als Ganzes in Frage zu stellen, sollte sich diese Vorgabe als unrealistisch erweisen.

WAS JETZT NÖTIG IST

Die Vision eines deutschlandweiten Schienenverkehrskonzeptes liegt beschrieben auf dem Tisch: Ein durch die Politik initiiertes Bündnis, bestehend aus Unternehmens- und Interessenverbänden, hat durch ein Konsortium namhafter und für Kompetenz stehender wissenschaftlicher und Beratungsinstitutionen ein inhaltlich fundiertes und auf hohem qualitativen Niveau stehendes Gutachten erstellen und fortschreiben lassen.

Die große, aber dringend zu lösende Herausforderung und Aufgabe besteht nun darin, aus der beschriebenen Vision Wirklichkeit werden zu lassen. Dafür braucht es neben der unabdingbar herzustellenden langfristig verlässlichen Finanzierungssicherheit ALLER Maßnahmen aber den festen Schulterschluss ALLER Beteiligten und die gemeinsame Überzeugung und daraus erwachsende

Entschlossenheit, den Worten umfänglich Taten folgen zu lassen. UND weitere, vor allem regionale Akteure aktiv und für das Anliegen gewinnend einzubinden, um sie einerseits in den Gesamtprozess zu integrieren und andererseits das Konzept auch abseits des Schienenstranges und damit erst in Gänze wirksam und spürbar werden zu lassen (Landkreise und kreisfreie Städte mit ihrer Zuständigkeit für den ÖSPV). Und zwar mit einer durch ALLE Beteiligten der Konzeptumsetzung einzuräumenden Priorität als gesellschaftliches Zukunftsprojekt und der Einsicht, dass dies auch weitere Konsequenzen nach sich zieht.

Dazu einige weitere Thesen:

- Infrastrukturstandards, Liniennetzvorgaben mit entsprechender Beauftragung bzw. Konzessionierung, grundsätzliche Fahrplanmuster, Lastenhefte für Fahrzeugbeschaffungen, Tarifentwicklung, Struktur der Vertriebskanäle usw. bedürfen einer zentralen (Mit-)Steuerung, auch bezüglich bisheriger eigenwirtschaftlich betriebener Verkehre.
- Ein durchgängig etablierter Deutschlandtakt bedeutet in der Konsequenz die Infragestellung der alleinigen regionalen, oftmals Brüche an Länder- oder Verbundgrenzen verursachenden Angebotsgestaltungs-kompetenz und vor allem auch der bisherigen Wettbewerbsphilosophie.
- Nicht nur bezüglich des Taktsystems lohnt sich dazu der Blick in das Vorzeigeland Schweiz! Zu überlegen und zu prüfen wäre nach dortigem Vorbild die Etablierung neben der DB bestehender, großräumig bedienregionbezogener Bahngesellschaften mit auch im Eigentum des Bundes gehaltenen Anteilen, welche das Generieren von Innovationen für das System Schiene unter marktwirtschaftlich wirkenden Regularien und berufslebenslanger Perspektiven und Sicherheiten für das Personal zu gewährleisten bereit und in der Lage und gleichzeitig nur dem Gemeinwohl verpflichtet sind.
- Für den gesamten Bereich des Öffentlichen Verkehrs müssen Kooperation und Branchenzusammenarbeit im Sinne eines „Wettbewerbs der Ideen“ zu einer Frage von Haltung, Kultur und Überzeugung werden, mit der Folge, dass „die Unternehmen zwar nicht im direkten Wettbewerb um einzelne Kunden stehen, sich aber indirekt an Qualität, neuen Innovationen und Effizienz messen“, wie der Verband öffentlicher Verkehr der Schweiz in einem Positionspapier vom 2. Juli 2019 beschreibt und mahnt, dass das „in einem Wettbewerbssystem mit einem vollkommen liberalisierten Personenverkehrsmarkt nicht möglich“ ist.
- Unser derzeitiges Wettbewerbsmodell als solches muss daher generell bezüglich seiner Sinnhaftigkeit, seines Nutzens und seiner Negativwirkungen - vor allem auch auf das Personal - überdacht werden, womit auch die Gewinnmargenkalkulation nicht im öffentlichen Eigentum stehender Leistungsanbieter im Bereich der Daseinsvorsorge zur Disposition steht. Das einseitige Streben nach quantitativem (Profit)-Wachstum zu Lasten anderer ist ein Krebschaden des SPNV-Wettbewerbes bisheriger Spielart. Ein wie auch immer gearteter Vergabewettbewerb für Angebote des Schienenpersonenfernverkehrs möge diesem und uns allen bitte unbedingt erspart bleiben!
- Die Etablierung eines dies koordinierenden und Grundsatzarbeit betreibenden bundesweiten gesamthaften Aufgabenträgers für den öffentlichen Personenverkehr mit entsprechend nachgeordneten Strukturen auf Landes- und kommunaler Ebene muss zumindest ernsthaft

erwogen und geprüft werden, einschließlich der Konsequenzen für die entsprechenden Finanzierungsgrundlagen.

- Ein konsequenter Deutschlandtakt bedingt weiterhin die Einbindung der kommunalen Handlungs- und Verwaltungsebenen nicht nur im verkehrspolitisch gestaltenden Bereich, sondern auch in dem der Regionalentwicklung und -planung.
- Auch für den Gütertransport bedarf es neuer konzeptioneller Ansätze, und zwar nicht nur für die großen Verkehrsströme, sondern gerade und vor allem auch für den regionalen Bereich.

RESUMEE

Der Deutschlandtakt ist eine immense gesamtgesellschaftliche Herausforderung, aber eine mit der ihm implizierten Beispielwirkung noch größere Chance für die sozialökologische Transformation im Hinblick auf die konkrete Sicherung der Lebensgrundlagen für die uns folgenden Generationen.

WIR BRAUCHEN IHN, aber nicht nur als faszinierend-visionär beschriebenes Konzept, sondern in der Realität. Der Zielfahrplan, er muss umgesetzt und eingehalten werden!

Der Deutschlandtakt wird bezüglich seiner Realisierung auch ein Lackmustest, also im Ergebnis ein positives oder negatives Musterbeispiel dafür werden, ob und inwieweit die Gesellschaft realisiert hat, was auf dem Spiel steht, worum es jetzt geht. Und damit zur Feuertaufe ihrer, das heißt UNSERER Zukunftsfähigkeit.

Arbeitskreis Verkehr Ost der EVG

19.07.2021