

Der Deutschlandtakt: Bewertung von Organisationsvarianten zur Umsetzung eines flächendeckenden Taktfahrplans

Vernetzungstreffen „Grüne Eisenbahner*innen“

Julian Nolte

Berlin, 27.01.2020

Agenda

Grundprinzip Deutschlandtakt

Klimaschutz und Verkehrswende

Heutige Situation im Fernverkehr

Vorstellung von drei denkbaren Organisationsvarianten

Finanzierung eines flächendeckenden Fernverkehrsangebotes

Querschnittsthemen

Ausblick und Fazit

Agenda

Grundprinzip Deutschlandtakt

Klimaschutz und Verkehrswende

Heutige Situation im Fernverkehr

Vorstellung von drei denkbaren Organisationsvarianten

Finanzierung eines flächendeckenden Fernverkehrsangebotes

Querschnittsthemen

Ausblick und Fazit

Grundprinzip Deutschlandtakt

Schlüssel zur Verkehrswende

Ziel

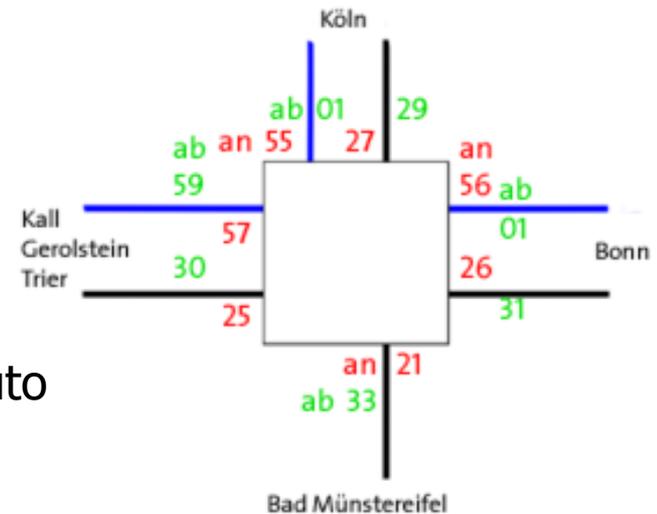
- Flächendeckende Mobilitätsalternative zum Auto
- Angebot im Fernverkehr als landesweiter Grundtakt

Merkmale

- Abgestimmte Taktzeiten, symmetrischer Takt auf allen Linien
- Symmetrische Taktknoten (xx:00, xx:30)

Vorteile

- Intuitiv verständliches und merkbare Angebot
z.B. „Jede Stunde, jede Richtung“
- Anschlussoptimierung über verschiedene Unternehmen und Verkehrsangebote des Nah- und Fernverkehrs sowie neuer Mobilitätsangebote
- Optimale Ausnutzung der (vorhandenen) Schieneninfrastruktur

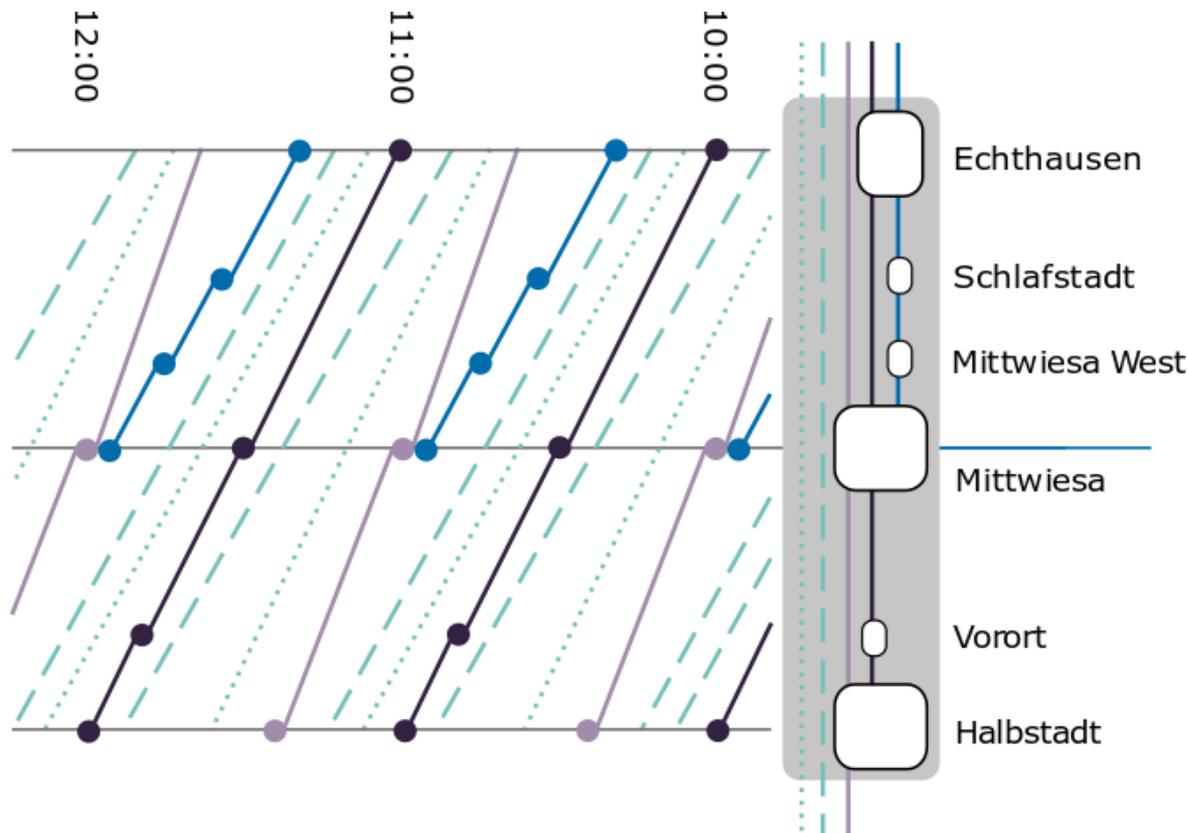


Quelle: Wikimedia Commons, CC-BY-SA-3.0; Urheber: Cauli.;
<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Taktknoten.png>

Grundprinzip Deutschlandtakt

Systematisierung des Angebots

- Koordination/Entwicklung Zielfahrplan



- Verbindlichkeit für Fahrlagen im Fern- und Nahverkehr
- **Systemtrassen** sichern auch freie Kapazitäten für Güter- und Gelegenheitsverkehr/Touristik
- Kapazitätsvorgabe Strecken/Stationen zur Realisierung Zielfahrplan

Quelle: Nach: KCW GmbH (2019): Railmap 2030 – Bahnpolitische Weichenstellungen für die Verkehrswende. Studie im Auftrag von Agora Verkehrswende. S. 49

Grundprinzip Deutschlandtakt

„Die Infrastruktur folgt dem Fahrplan“

Input/Vorgaben/Voraussetzungen

- Verdoppelungsziel
- Koordination SPfV, SGV, SPNV
- Prüfstein: Realisierbarkeit von Angebot und Infrastruktur

Entwicklung
des
Zielfahrplans

Deutsch-
landtakt

Verbindliche
Realisierung
des
Zielfahrplans

Neuerungen:

- Koordinierte, zielorientierte Maßnahmenplanung
- Verbindlichkeiten für Bund, DB Netz und Länder/AT
- **Zielfahrplan: Dreh- und Angelpunkt zukünftiger Bahnpolitik**

Realisierung Zielfahrplan

- Fahrplanangebot
- Systemtrassen
- Trassenpreise

Fahrplan-
basierte
Infrastruk-
turplanung

Realisierung Infrastruktur

- Knotenkapazität
- Streckenkapazität
- Kantenzeiten
- BVWP-Prioritäten



Wie kann die verbindliche Realisierung gelingen?

Agenda

Grundprinzip Deutschlandtakt

Klimaschutz und Verkehrswende

Heutige Situation im Fernverkehr

Vorstellung von drei denkbaren Organisationsvarianten

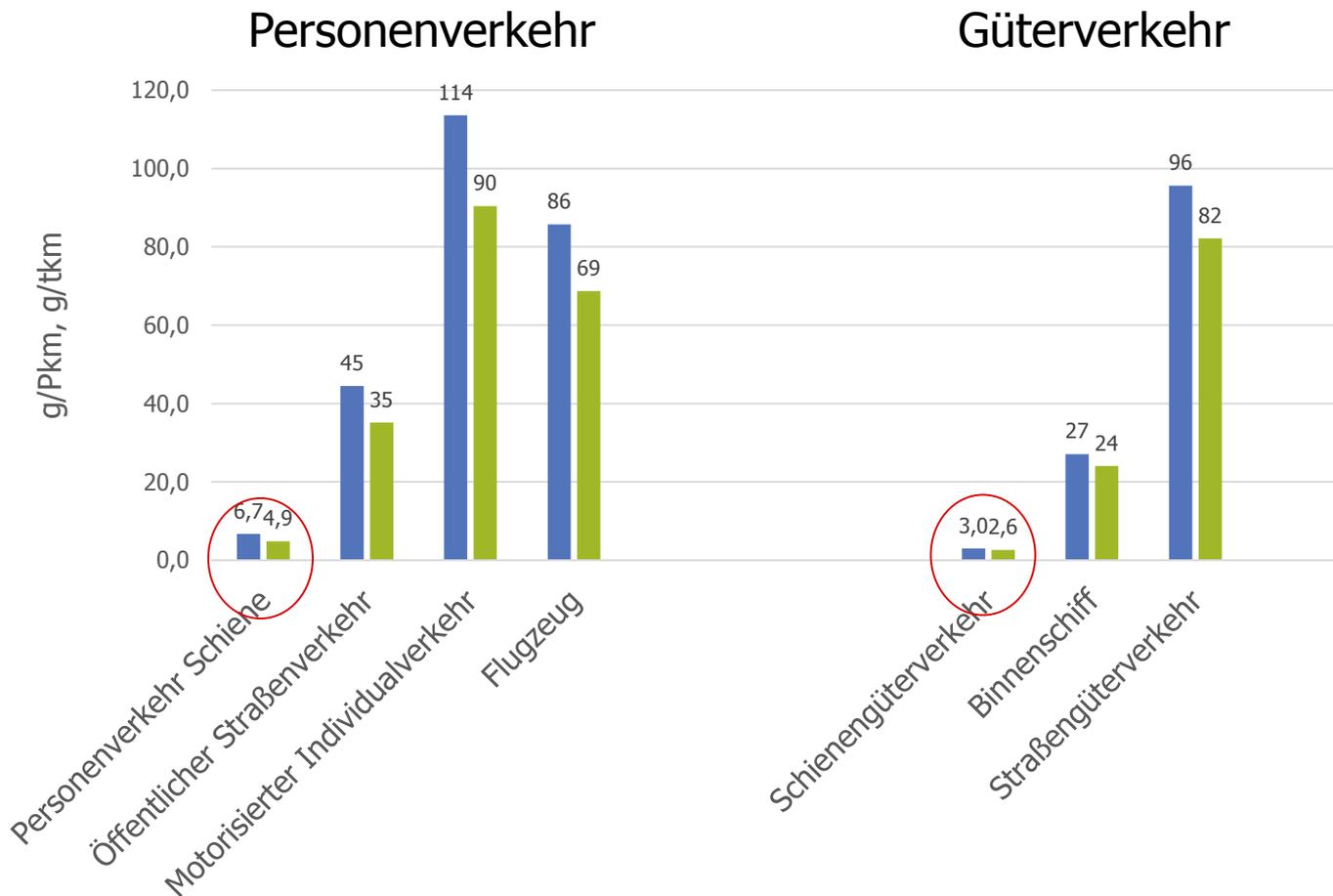
Finanzierung eines flächendeckenden Fernverkehrsangebotes

Querschnittsthemen

Ausblick und Fazit

Klimaschutz und Verkehrswende

Klimaschutzpotenzial der Schiene extrem hoch



Durchschnittliche sektorspezifische CO₂-Emissionen Verkehrsträger im Personen- und Güterverkehr, in g/Pkm bzw. g/tkm

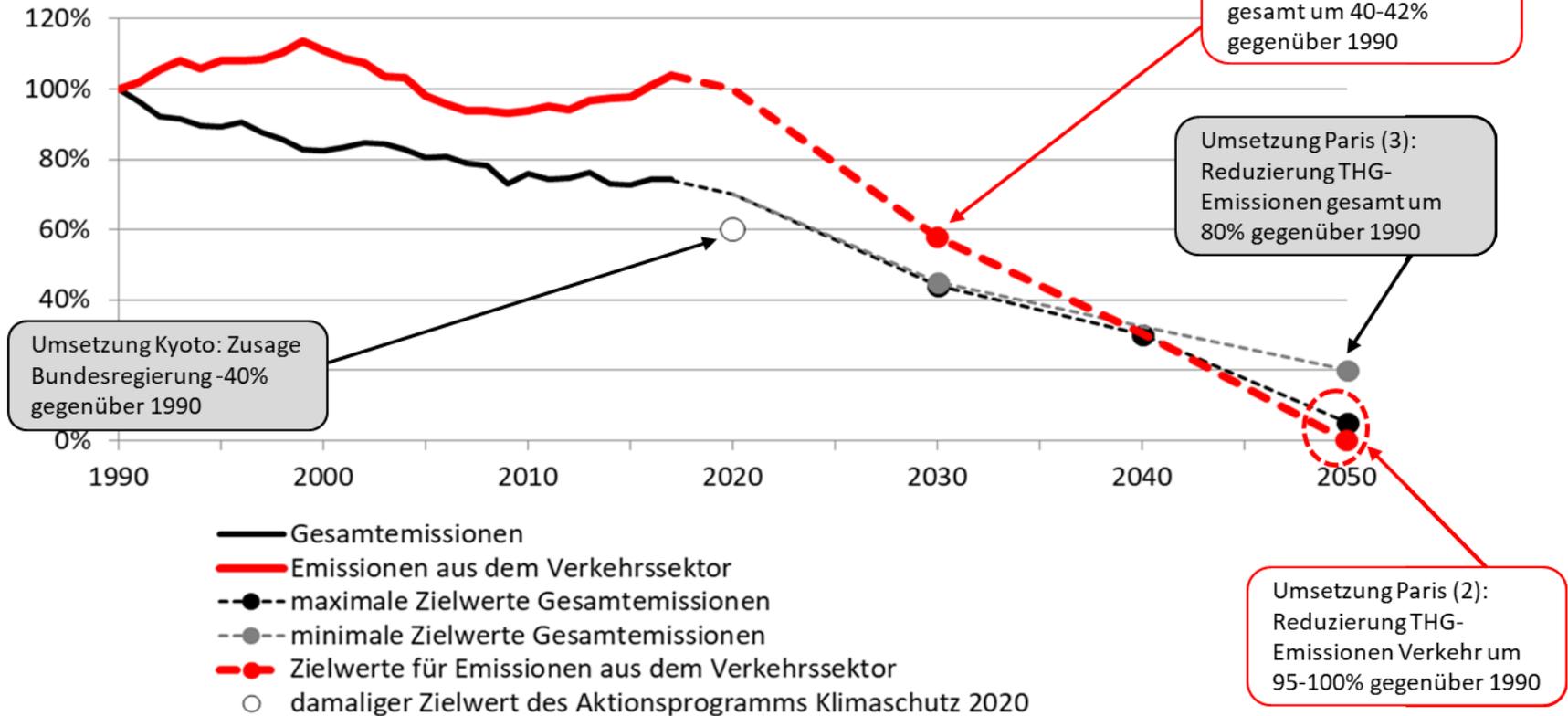
Quellen: Agora Verkehrswende (2018); KCW GmbH

■ 2016 ■ 2030

Klimaschutz und Verkehrswende

Eine Chance für die Schiene

Reale Entwicklung 1990 bis 2017 und Zielvorgaben der Bundesregierung für 2030 und 2050



Klimaschutz und Verkehrswende

Stärkung der Schiene durch den Bund?

3547 **Schieneverkehr**

3548 Pünktlichkeit, guter Service und hohe Qualität müssen das Markenzeichen der
3549 Eisenbahnen in Deutschland sein. Mit einem Schienenpakt von Politik und Wirtschaft
3550 wollen wir bis 2030 doppelt so viele Bahnkundinnen und Bahnkunden gewinnen und
3551 dabei u. a. mehr Güterverkehr auf die umweltfreundliche Schiene verlagern. Wir



Politisches Verdoppelungsziel für die Schiene

3619 Wir werden die Umsetzung des Deutschlandtakts vorantreiben. Die dafür
3620 vorgesehenen Aus- und Neubaumaßnahmen wollen wir bevorzugt realisieren. Unser
3621 Ziel ist, vertakteten Fernverkehr auf der Schiene deutlich zu stärken, das beinhaltet
3622 auch eine Ausweitung des Angebots auf größere Städte und Regionen, so dass
3623 mehr Menschen von Direktverbindungen im Fernverkehr profitieren. Den optimierten
3624 Zielfahrplan bestimmt die Politik. In diesem Fahrplan sind auch die notwendigen



Einführung des Deutschlandtakts als Ziel

Quelle: Koalitionsvertrag CDU/CSU und SPD 2018: Seite 77 bzw. 79

Agenda

Grundprinzip Deutschlandtakt

Klimaschutz und Verkehrswende

Heutige Situation im Fernverkehr

Vorstellung von drei denkbaren Organisationsvarianten

Finanzierung eines flächendeckenden Fernverkehrsangebotes

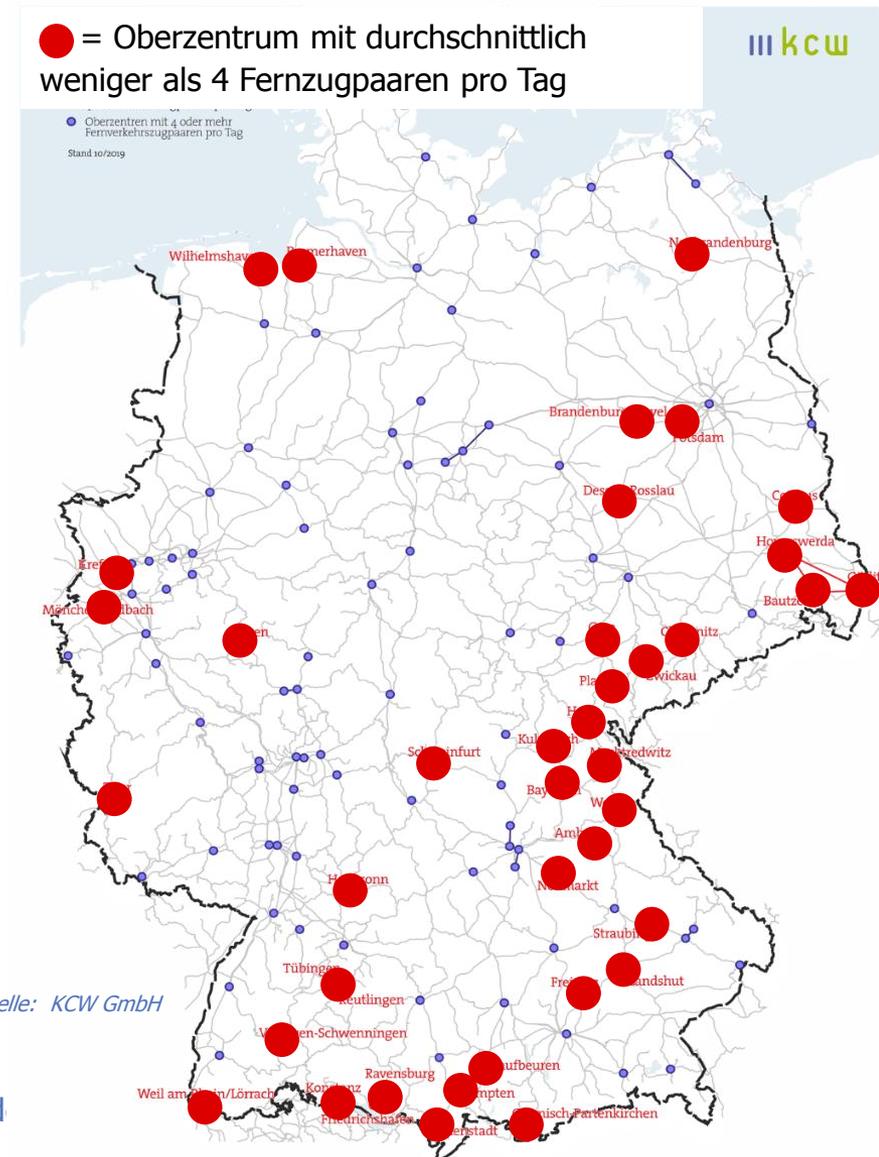
Querschnittsthemen

Ausblick und Fazit

Heutige Situation im Fernverkehr

Zahlreiche Zentren ohne Fernverkehrsanschluss

- Angebot im Fernverkehr richtet sich danach, was Unternehmen aus eigenem Antrieb anzubieten bereit sind
- Im Ergebnis wurden zahlreiche Städte und Regionen vom Fernverkehr abgehängt oder die Angebotsdichte ist „mäßig“
- Mancherorts haben Aufgabenträger des Nahverkehrs „Lücken“ durch die Bestellung von Regionalzügen gefüllt



Heutige Situation im Fernverkehr

Zielkonflikte der Angebotsplanung

Das Angebot im Fernverkehr folgt nicht verkehrspolitischen oder raumordnerischen Zielen, sondern rechtsfaktisch ausschließlich unternehmerischen Opportunitäten

Weniger Halte an ICE-Bahnhof

[1]

Politik kritisiert Bahn für Fahrplanwechsel in Siegburg

8. Mai 2019 um 21:38 Uhr | Lesedauer: 3 Minuten

Bonn/Region. Am ICE-Bahnhof in Siegburg/Bonn halten weniger Züge. Nun trafen sich Politiker aus Bonn und der Region mit der Deutschen Bahn, um über den ungewünschten Fahrplanwechsel zu sprechen.

17.01.2019 08:55 Uhr

[2]

Bleibt der ICE durch die Lausitz eine Träumerei?

Um Folgen des Strukturwandels abzumildern, ist eine ICE-Linie im Gespräch. Es herrscht Skepsis.

Quelle [1]: https://www.general-anzeiger-bonn.de/bonn/stadt-bonn/politik-kritisiert-bahn-fuer-fahrplanwechsel-in-siegburg_aid-44038427

Quelle [2]: <https://www.saechsische.de/bleibt-der-ice-durch-die-lausitz-eine-traeumerei-5023929.html>

*Der **Bund gewährleistet, daß dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie **bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird. Das Nähere wird durch Bundesgesetz geregelt.*****

Quelle: Art 87e Abs. 4 Grundgesetz; eigene Hervorhebung

Heutige Situation im Fernverkehr

Unbefriedigender Status Quo

„Wenn die Eisenbahnverkehrsunternehmen entscheiden, eine Relation nicht zu fahren, können die Kunden nicht darauf bestehen, dass sie gefahren wird.“

Enak Ferlemann,

Beauftragter der Bundesregierung für den Schienenverkehr

Quelle des Zitats: ETR Oktober 2019 Nr. 10, S. 8



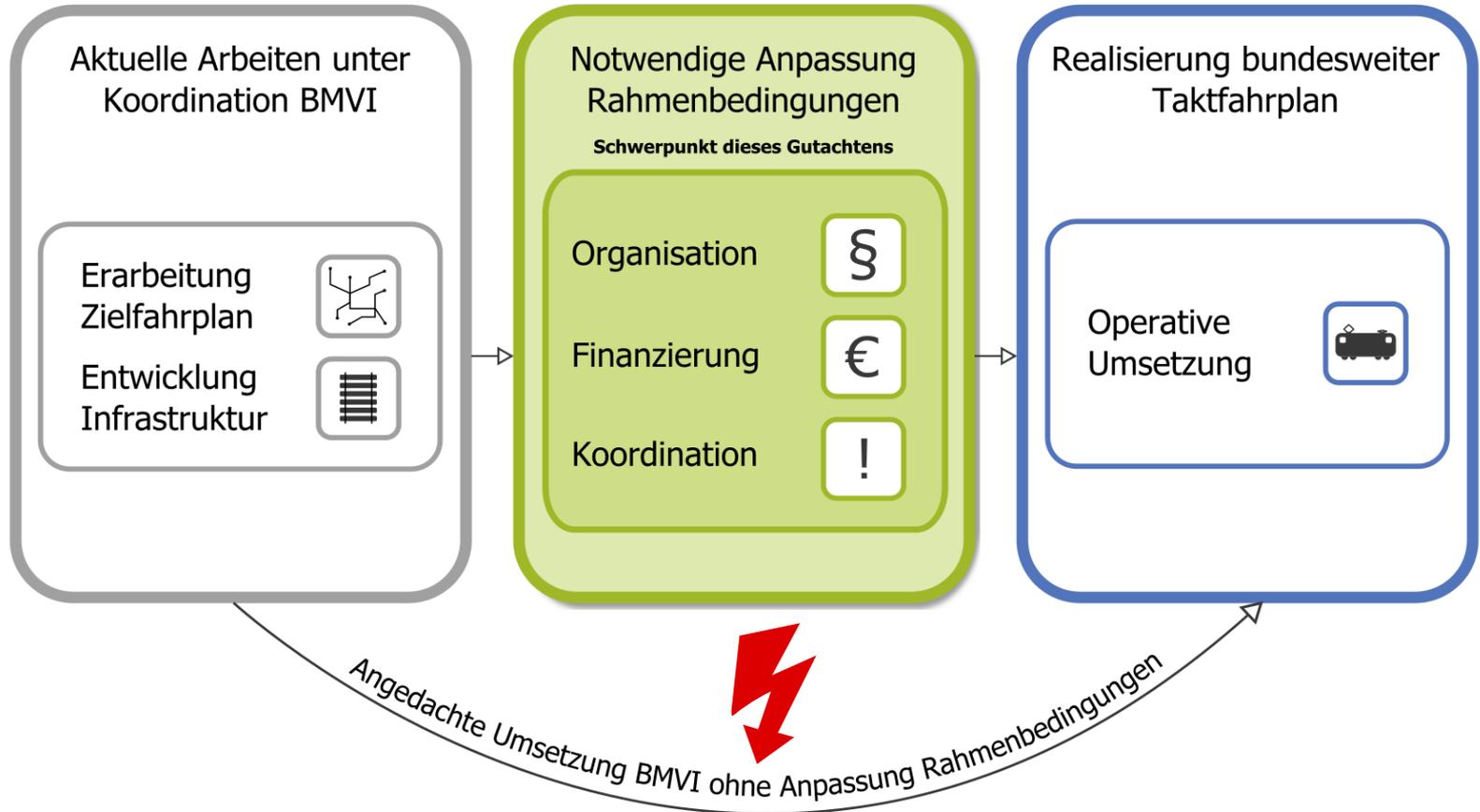
Festhalten des Bundes am aktuellen System, obwohl das Grundgesetz (Art. 87e Abs. 4 GG) eigentlich etwas anderes fordert



Abkehr vom Status Quo jedoch zwingend notwendig, will der Bund seine verkehrspolitischen Ziele (Verdoppelung!) tatsächlich erreichen

Heutige Situation im Fernverkehr

Änderungen von Rahmenbedingungen notwendig



Agenda

Grundprinzip Deutschlandtakt

Klimaschutz und Verkehrswende

Heutige Situation im Fernverkehr

Vorstellung von drei denkbaren Organisationsvarianten

Finanzierung eines flächendeckenden Fernverkehrsangebotes

Querschnittsthemen

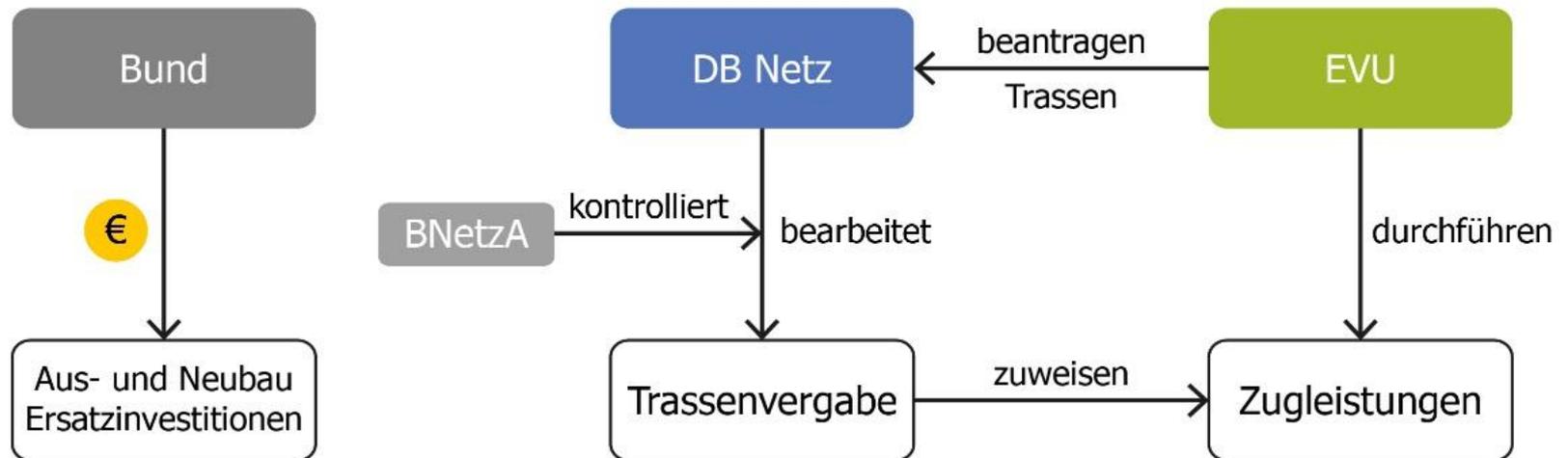
Ausblick und Fazit

Vorstellung von drei denkbaren Organisationsvarianten

1 - Modifizierter Status Quo

Kernelement:

Es werden nur noch einzelne vertaktete Systemtrassen vergeben

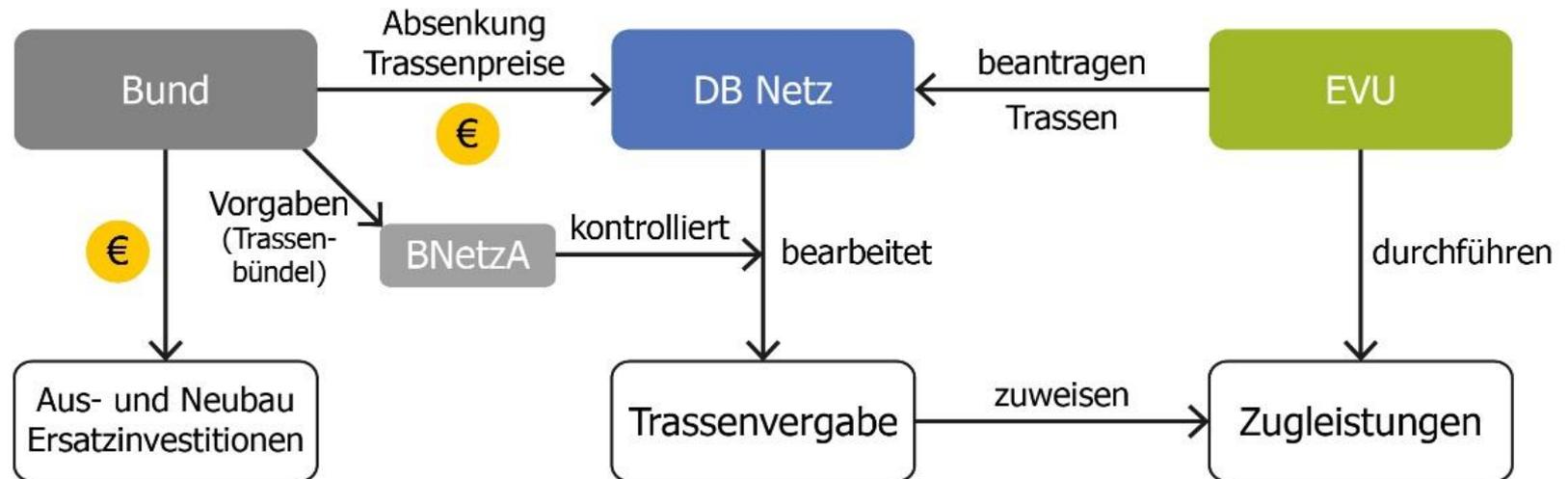


Wirkung: Vertaktung und Systematisierung wird zwar auf Netzebene geplant und gesichert. Dass „in der Fläche“ Züge auf Systemtrassen verkehren, bleibt jedoch unternehmerischen Entscheidungen vorbehalten

Vorstellung von drei denkbaren Organisationsvarianten

2 - Systemtrassen mit Anreiz

Kernelement: Trassenpreise (auf ertragsschwachen Relationen) werden abgesenkt und Trassenbündel werden vorrangig vergeben

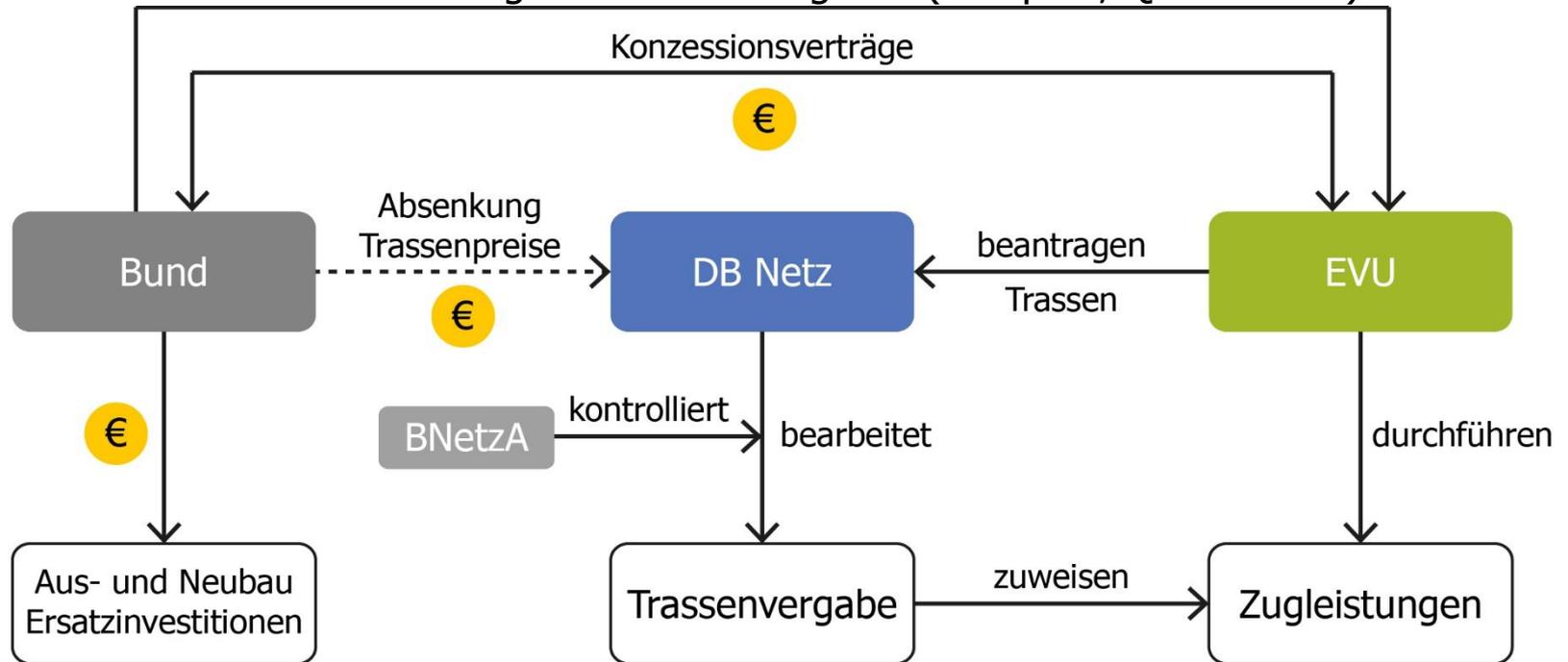


Wirkung: Produktionskosten der Unternehmen sinken.
Rückkehr „in die Fläche“ wird beanreizt.

Vorstellung von drei denkbaren Organisationsvarianten

3 - Konzessionsmodell

Kernelement: Konkrete Angaben an das Angebot (Fahrplan, Qualität etc.)



Wirkung: Vorgabe flächendeckender verbindlicher Bedienstandards. Rückkehr „in die Fläche“ wird mit dem Konzessionsvertrag verbindlich.

Vorstellung von drei denkbaren Organisationsvarianten

Vergleich der Modelle

	Modell 1	Modell 2	Modell 3
Kurzbeschreibung	Entspricht grundsätzlich Status quo, aber neu: Einführung von Systemtrassen	Einführung von Systemtrassen und Anreizen zur Nutzung bestimmter Trassen (preislich, Trassenbündel)	Bestellung einzelner Leistungen oder sogar des gesamten Fernverkehrs in Deutschland durch den Bund
Marktmodell	Eigenwirtschaftlich	Eigenwirtschaftlich	Gemeinwirtschaftlich
Verbindlichkeit des Fahrplans	Fahrplanperiode	Fahrplanperiode	Mehrjähriger Konzessionsverkehr
Notwendige formale Maßnahmen	Gesetzesanpassungen	Gesetzesanpassungen	Gesetzesanpassungen und Aufgabenträgerkoordination
Raumwirkung	ICE-Netz	ICE- und ggf. „IR-Netz“	ICE- und „IR-Netz“
Politisch-öffentlicher Einfluss Bund	- (Formal kein Einfluss)	Formal indirekter Einfluss	Formal direkter Einfluss
Abstimmungen mit den Ländern	Diffuse Koordinierung	Diffuse Koordinierung	Institutionalisierte Koordinierung
Konkrete Angebotsgestaltung	Verkehrsunternehmen	Verkehrsunternehmen	Bund

Agenda

Grundprinzip Deutschlandtakt

Klimaschutz und Verkehrswende

Heutige Situation im Fernverkehr

Vorstellung von drei denkbaren Organisationsvarianten

Finanzierung eines flächendeckenden FV-Angebotes

Querschnittsthemen

Ausblick und Fazit

Finanzierung eines flächendeckenden FV-Angebotes

Ökonomische Wirkung der diskutierten Modelle

Ökonomische Wirkung	Modell 1 <i>Modifizierter Status Quo</i>	Modell 2 <i>Systemtrassen mit Anreiz</i>	Modell 3 <i>Konzessionsmodell</i>
Kostenreduktion des Betriebs		Absenkung von Trassenpreisen	Fakultativ: Absenkung von Trassenpreisen
Ausgleichsleistung für den Betrieb			Konzessionierung

- Kostenreduktion des Betriebs durch Senkung von Trassenpreisen impliziert Mindereinnahmen bei der Infrastruktur
- Weitergehende Produktionskosten müssen über Ausgleichsleistungen für den Betrieb abgegolten werden

Finanzierung eines flächendeckenden FV-Angebotes

Finanzierung des Systems Schiene neuordnen

- Zu finanzieren sind für einen flächendeckenden Deutschlandtakt:
 - Absicherung der Einnahmeausfälle für Netzbetreiber und/oder
 - Konzessionierung von Fernverkehrsleistungen
- Davon unabhängig gilt: Langfristige Ziele (Verkehrswende) brauchen langfristig gesicherte Investitionen (z.B. mittels Fonds)
 - Ausweitung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung mit der DB AG zur Finanzierung des Bestandsnetz insgesamt
 - Erhöhung und Verstetigung der Mittel für Aus- und Neubau auf erforderliches Niveau für Zielfahrplan 2030/40/ff.
 - Adäquate Mittelbereitstellung des Bundes an die Länder für den Nahverkehr auf Schiene und Straße
 - Im Konzessionsmodell: Bereitstellung auskömmlicher Mittel für Fernverkehrsleistungen zur Verausgabung durch den Bund

Agenda

Grundprinzip Deutschlandtakt

Klimaschutz und Verkehrswende

Heutige Situation im Fernverkehr

Vorstellung von drei denkbaren Organisationsvarianten

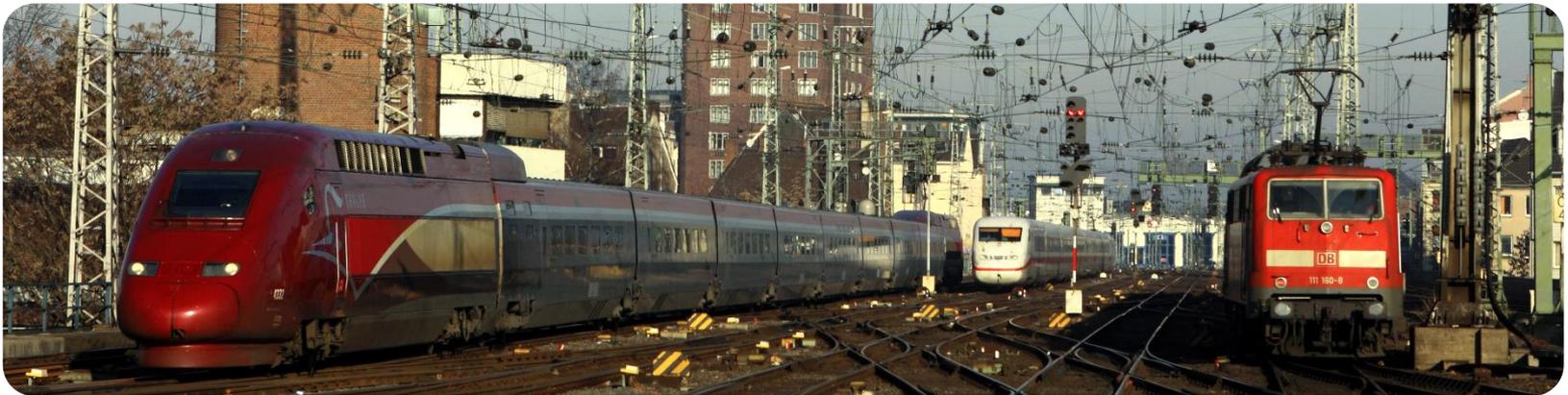
Finanzierung eines flächendeckenden Fernverkehrsangebotes

Querschnittsthemen

Ausblick und Fazit

Querschnittsthemen „Deutschlandtarif“

- Fahrausweise für Angebote des Deutschlandtaktes müssen in allen Angeboten im Nah- und Fernverkehr auf der Schiene gelten
- Es braucht für alle Angebote des Öffentlichen Personenverkehrs bundesweit nutzbare Vertriebskanäle (SmartCard oder App)
- Problemlösungsdruck nimmt zu, wenn es flächendeckend mehrere Verkehrsunternehmen im Fernverkehr geben sollte



Quelle: Julian Nolte/KCW GmbH, Köln Hbf

Querschnittsthemen

Unternehmerische vs. staatliche Verantwortung

2. Welche der Bundesregierung vorliegenden und zur Bewertung der Bodenseegürtelbahn angewandten Zahlen haben zum Ausschluss der Bodenseegürtelbahn in die Aufnahme des Bundesverkehrswegeplans 2030 geführt (bitte nach Daten im Güter- sowie Schienenpersonenfernverkehr aufschlüsseln)?

Die Bodenseegürtelbahn wird zwischen Stahringen und Friedrichshafen von 28 Zugpaaren pro Tag, im Abschnitt Uhldingen bzw. Markdorf–Friedrichshafen ergänzt durch einzelne Verstärkerzüge in der Hauptverkehrszeit (Schienenpersonennahverkehr) genutzt. Züge des Schienenpersonenfernverkehrs verkehren nicht, Güterverkehre nur in sehr begrenztem Umfang. Damit liegen die Voraussetzungen für eine Aufnahme der Bodenseegürtelbahn in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 nicht vor.

Quelle: BT-Drucksache 19/6579, S. 2



Einerseits wird heute Unternehmen überlassen, wo Fernzüge fahren



Andererseits negiert der Bund Verantwortung für bundeseigene (!) Infrastruktur, wenn dort „nur“ SPNV stattfindet

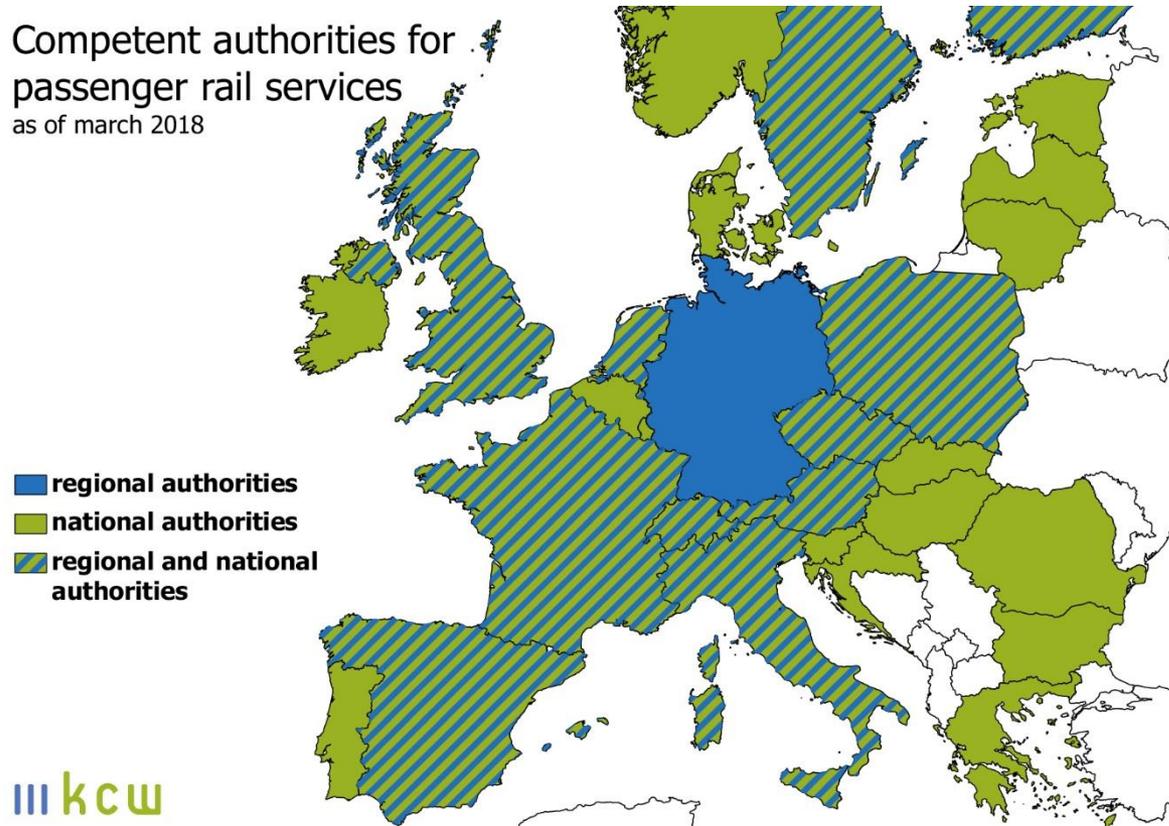
Logischer Bruch



Querschnittsthemen

Angleichung an europäischen Standard

Competent authorities for
passenger rail services
as of march 2018



*Quelle: European Commission:
Comprehensive analysis of the existing
cross-border rail transport connections
and missing links on the internal EU
borders, S. 14/KCW GmbH*

III kcw



**Deutschland = einziges EU-Land ohne
nationale Aufgabenträgerschaft**

Agenda

Grundprinzip Deutschlandtakt

Klimaschutz und Verkehrswende

Heutige Situation im Fernverkehr

Vorstellung von drei denkbaren Organisationsvarianten

Finanzierung eines flächendeckenden Fernverkehrsangebotes

Querschnittsthemen

Ausblick und Fazit

Ausblick und Fazit

Politischer Umgang mit DB Fernverkehr

- Ausgestaltung des Deutschlandtakts tangiert die Rolle der DB AG

Reformstreit in der GroKo

Koalition uneinig über Umbau der Bahn

Die CSU will die Bahn zur GmbH umbauen. Aber die SPD hält davon nichts, möchte den Konzern nach SPIEGEL-Informationen lieber aufs Gemeinwohl einschwören. Dann könnte es wieder Nachtzüge geben.

Quelle:

<https://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/koalition-uneinigeber-umbau-der-bahn-a-00000000-0002-0001-0000-000169006289>

- Gemeinwohlvorgaben an den DB-Konzern sind wettbewerbsrechtlich und betriebswirtschaftlich problematisch
- Anders im Konzessionsmodell:
 - Leistung <-> Gegenleistung als Grundprinzip
 - Wettbewerbsproblematik lösbar
 - Unabhängigkeit nach Art. 87e Abs. 3 S. 1 GG gewährleistetbar



Politik (Bund) muss sich der Frage nach der Rolle der DB Fernverkehr für den Deutschlandtakt stellen

Ausblick und Fazit

„Dann könnte es auch wieder Nachtzüge geben“?

Reformstreit in der GroKo

Koalition uneinig über Umbau der Bahn

Die CSU will die Bahn zur GmbH umbauen. Aber die SPD hält davon nichts, möchte den Konzern nach SPIEGEL-Informationen lieber aufs Gemeinwohl einschwören. **Dann könnte es wieder Nachtzüge geben.**

Quelle:

<https://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/koalition-uneinige-ueber-umbau-der-bahn-a-00000000-0002-0001-0000-000169006289>

- Bestellung von Nachtzugleistungen auch im Konzessionsmodell denkbar
 - Kern der nationalen französischen Aufgabenträgerschaft
- Erfordert jedoch klares Bekenntnis des Bundes zum Nachtzugverkehr

Ausblick und Fazit

Schritte zum Deutschlandtakt

- Grundsätzlich: **institutioneller, unternehmerischer und gesellschaftlicher Rahmen** zugunsten der Schiene verändern
- Konkret zur **Umsetzung der Verkehrswende** mittels Deutschlandtakt über alle föderalen Ebenen hinweg sind dann insb. erforderlich:
 - Politisches Commitment herstellen („Gemeinsames Ziel“)
 - Deutschlandtakt-Gesetz verabschieden („Bestellkompetenz“)
 - Koordinierungsstelle Deutschlandtakt aufbauen („ein Treiber“)
 - Eisenbahngesetze novellieren („Rahmen schaffen“)
 - Finanzierung sicherstellen (Infrastruktur und Betrieb)
 - Lernfähig bleiben („atmendes System“)

Kontakt

Julian Nolte
Berater

KCW GmbH

+49 30 4081768-72

Bernburger Str. 27
10963 Berlin

nolte@kcw-online.de
www.kcw-online.de