


BERATUNGSUNTERLAGE  
Bitte aufbewahren!

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung  
**AUSSCHUSSDRUCKSACHE 16. WP**  
 **Nr. 16(15)1453**



Stellungnahme  
Öffentliche Anhörung Verkehrsausschuss des Bundestags  
1. Juli 2009

Gesetzentwurf BT Drucksache 16/9767  
und Gesetzentwurf Bundesrat BT Drucksache 16/9903

Entwurf eines Gesetzes zur Sicherstellung von Eisenbahninfrastrukturqualität und Fernverkehrsangebot

Hans Leister  
Mitglied der Initiative Deutschland-Takt  
Geschäftsführer Keolis Deutschland GmbH & Co. KG  
Hardenbergplatz 2  
10623 Berlin

Die vorliegenden Gesetzentwürfe bringen deutlich zum Ausdruck, dass in zwei wesentlichen Bereichen des Schienenverkehrs für den Bund Handlungsbedarf besteht: Bei der Gestaltung der Infrastruktur und bei der Sicherung und dem Ausbau eines für ein Land wie Deutschland angemessenen Angebots im Fernverkehr.

Die Gesetzentwürfe gründen auf dem Diskussionsstand Mitte 2008 und dem damals vermeintlich unmittelbar bevorstehenden Projekt der Teilkapitalprivatisierung der bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen, sind damit in vielen Details überholt und haben in dieser Ausprägung ohnehin wohl keine Chance mehr auf Realisierung in dieser Legislaturperiode. Gleichwohl bietet die Diskussion über diese Gesetzentwürfe eine hervorragende Möglichkeit, die beiden Problempunkte Schieneninfrastruktur und Fernverkehrsangebot zu diskutieren und vor allem miteinander zu verknüpfen.

Die Initiative Deutschland-Takt hat sich als Zusammenschluss von Fahrgast- und Umweltverbänden, Verkehrsunternehmen, der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV und unabhängiger Fachleute formiert, um die Idee eines landesweit integrierten Angebots im Schienenpersonenverkehr in die Fachdiskussion zu bringen. Vertaktung und Verzahnung aller Verkehrsangebote im öffentlichen Personenverkehr sind dabei wahrlich keine Erfindung unserer Initiative, sondern werden überall gefordert.

Der schriftlichen Stellungnahme angefügt ist das Papier, das die Ziele unserer Initiative formuliert.

Kernbotschaft unserer Initiative ist es vor allem, dass ein optimiertes Konzept im öffentlichen Verkehr einer langfristigen Festlegung der Fahrplankonzepte vom Fernverkehr bis zum regionalen Busverkehr bedarf, um anschließend den Infrastrukturausbau zielgerichtet auf den fahrplantechnisch benötigten Bedarf durchzuführen. Insofern verbinden wir die beiden Problemfelder, die in den Gesetzentwürfen thematisiert werden, nämlich Infrastruktur und Fernverkehrsangebot, in anderer Form als bisher. Oder anders gesagt: „Erst denken dann bauen“ muss als Grundprinzip für den Ausbau der Bundesschienenwege eingeführt werden, indem erst der Fahrplan, dann das Infrastruktur-Ausbauziel festgelegt wird.

Dass bis heute der Bund die Infrastrukturprojekte für den Schienenpersonenfernverkehr immer noch nur auf pauschalen Bedarfsangaben und Zugzahlen pro Tag ausrichtet, statt auf einen minutengenauen Fahrplan, ist ein Vorgehen, das absolut nicht mehr dem Stand der Technik entspricht.

Gegenbeispiel sind Länder wie Frankreich, in denen allen neuen Schieneninfrastrukturprojekten mittlerweile nach niederländischem oder Schweizer Vorbild minutengenaue Taktfahrpläne und genau festgelegte Trassenzahlen für den Güterverkehr je Stunde hinterlegt sind. Nur so können die hohen Investitionssummen, die für die dringend benötigte bessere Schienenverkehrsinfrastruktur ausgegeben werden sollen, auch wirklich effizient und sinnvoll ausgeben.

Beide Gesetzentwürfe bringen in der Begründung zum Ausdruck, dass laut Grundgesetz Artikel 87e Absatz 4 der Bund sehr wohl verpflichtet ist, für ein angemessenes Angebot im Schienenpersonenfernverkehr Sorge zu tragen. Das in diesem Grundgesetzartikel genannte Bundesgesetz wurde bisher nicht vorgelegt. Dies sollte dringend nachgeholt werden.

Die künftigen Anforderungen an den Schienenverkehr werden steigen. Wenn Klimaschutzziele für den Verkehr im Rahmen eines vorgeschlagenen „Masterplan Personenverkehr“ formuliert werden, dann wird damit ein deutlich höheres Marktanteilsziel für den Schienenpersonenverkehr einschließlich des Fernverkehrs verbunden sein, anders ist eine Reduktion klimawirksamer Gase im Verkehr nicht möglich.

Man kann einen höheren Marktanteil des Schienenpersonenverkehrs erreichen durch restriktive Maßnahmen für andere, weniger umweltfreundliche Verkehrsmittel. Das wird auf erheblichen Widerstand stoßen. Oder man kann ihn erreichen durch einen durchgängig attraktiven und optimierten Schienenverkehr, und das genau ist die Zielsetzung der Initiative Deutschland-Takt, und das sollte auch die Zielsetzung des Masterplans Personenverkehr und der künftigen Verkehrspolitik des Bundes sein.

Bisher weist der Bund eine Verantwortung für die Gestaltung des SPFV von sich. Die Länder haben sich vor der Bahnreform teilweise auch dagegen gewehrt, die Aufgabe SPNV übertragen zu bekommen. Sie haben in den Folgejahren die Erfahrung gemacht, dass man durch attraktive Konzepte, vor allem auch durch integrale Taktverkehre, deutlich mehr Fahrgäste gewinnen kann, und sich mit dieser Aufgabe angefreundet und schätzen sie längst als wichtige Gestaltungsaufgabe. Diesem Erfolgsrezept sollte sich der Bund jetzt nicht umgekehrt komplett verschließen, wenn es um seine Aufgabe Schienenpersonenfernverkehr geht. Auch für den Bund kann die Gestaltung des Fernverkehrs zur Erfolgsgeschichte werden.

Uns wird gelegentlich vorgehalten, wir würden eine Re-Verstaatlichung einer angeblich privatwirtschaftlich organisierten Aufgabe propagieren. Angesichts der hohen Investitionsausgaben des Bundes für den Schienenpersonenfernverkehr ist die Behauptung, dieser Bereich sei eine reine unternehmerische Aufgabe, wenig überzeugend. Der Bund ist Hauptsponsor des Fernverkehrs über die Infrastrukturfinanzierung durch Investitionsmittel und LuFV, nimmt aber überhaupt keinen Einfluss auf das gefahrene Betriebsprogramm im SPFV.

Von anderer Seite wird darauf hingewiesen, dass direkter Wettbewerb verschiedener Zugbetreiber im SPFV die Lösung für alle Probleme sein könnte. Die Kundenerwartung geht nun aber eindeutig weniger dahin, die Auswahl zwischen mehreren Anbietern zwischen A und B zu haben, sondern vielmehr dahin, ein integriertes und abgestimmtes System mit guten Übergangsmöglichkeiten von Zug zu Zug und vom Zug zum Bus zu haben. Deshalb haben die Nationen, die klar nur jeweils einen Betreiber je Linie oder Netz bevorzugen, aber ein gut integriertes und vertaktetes Netz bieten, den größten Markterfolg für den öffentlichen Verkehr errungen. Auch hier ist wieder die Schweiz als positives Beispiel zu nennen.

Wenn man Wettbewerb nicht gänzlich ausschließen will, ist Wettbewerb um den Markt und nicht Wettbewerb im Markt das Mittel der Wahl. Die Erfolgsgeschichte des SPNV, die auch durch den Wettbewerb bzw. den drohenden Wettbewerb maßgeblich befördert wurde, ist hier das beste Beispiel.

Neben dem Fahrplan ist auch der Tarif ein wesentliches Element, das die Attraktivität eines integrierten Angebots im Schienenpersonenverkehr ausmacht. Auch hier besteht dringender Handlungsbedarf. Auch wenn man das Thema Tarif mehr bei der unternehmerischen Ebene der Verkehrsunternehmen sieht, so muss doch ein künftiges Bundesgesetz zum Angebot im Schienenpersonenfernverkehr hier die Richtung vorgeben: Ein Deutschland-Tarif als Ergänzung und wesentliche Voraussetzung, dass ein Deutschland-Takt zu nachhaltig mehr Verkehr auf der Schiene führen kann.

Auch dazu gibt es Vorbilder aus den Ländern: In Schleswig-Holstein gibt es seit 2002 einen landesweiten Tarif und in NRW hat die Landesregierung in den letzten Jahren einen „NRW-Tarif“ als übergreifenden Tarif zur Integration einer ganzen Anzahl von Verbundtarifen und dem DB-Tarif geschaffen und damit den Zugang zum System für die Fahrgäste wesentlich einfacher gestaltet. Die Fahrgäste haben diesen Schritt sehr begrüßt und nutzen den neuen durchgängigen Tarif mit Begeisterung.

Zusammenfassend unterstützt die Initiative Deutschland-Takt die Intention der beiden Gesetzentwürfe, Infrastruktur und Fernverkehrsangebot im Schienenverkehr klarer als bisher von Seiten des Bundes zu regeln. Allerdings müssen die beiden Themen über das Ziel eines integralen Taktfahrplans für Deutschland als Infrastrukturausbauziel miteinander verknüpft und durch die Zielvorgabe eines übergreifenden Tarifs ergänzt werden.

Im Übrigen wird auf den Anhang sowie auf unsere Homepage [www.deutschland-takt.de](http://www.deutschland-takt.de) verwiesen.

Anhang: Ziele der Initiative Deutschland-Takt



Mehr Verkehr auf der Schiene – daran arbeitet die bundesdeutsche Verkehrspolitik seit der Bahnreform. Und das durchaus mit Erfolg: Im Güterverkehr gewinnt die Schiene seit einigen Jahren kontinuierlich Marktanteile zurück und noch nie sind in Deutschland so viele Menschen mit der Eisenbahn gefahren wie heute: Über 2,3 Milliarden Fahrgäste haben 2008 den Zug benutzt – gut 55 Prozent mehr als vor der Bahnreform.

Aber ist mit diesen ersten Erfolgen das Potenzial des Schienenverkehrs in Deutschland schon ausgeschöpft? Wir, die Initiative Deutschland-Takt, meinen nein! Die Erfahrung der vergangenen Jahre hat deutlich gezeigt: Die Menschen fahren häufiger mit dem Zug – wenn das Angebot stimmt. Die Politik muss die Weichen dafür jetzt richtig stellen. Und zwar mit einer weit vorausschauenden Infrastrukturpolitik, die die netzweite Fahrplanoptimierung in den Mittelpunkt stellt und nicht Punkt zu Punkt-Bauvorhaben isoliert betrachtet. Der Schlüssel dazu heißt Deutschland-Takt.

### **Was ist der Deutschland-Takt?**

Pünktlich, häufig und zügig – das sind die Anforderungen, die Fahrgäste an zeitgemäßen Schienenverkehr stellen. Der Deutschland-Takt ist das Projekt, das die Grundlagen dafür schaffen will, um diese Kundenanforderungen in Deutschland flächendeckend und auf hohem Niveau erfüllen zu können.

Ziel des Deutschland-Taktes ist, das Zugangebot durch einen integralen Taktfahrplan bundesweit so zu verknüpfen und zu „vertakten“, dass häufigere und schnellere Verbindungen mit optimalen Umsteigemöglichkeiten entstehen. Vom ICE über die Regionalbahn bis hin zum Bus in der Fläche entstehen so verlässliche Reiseketten. Voraussetzung dafür ist, dass die Zugangebote der verschiedenen Anbieter im Nah- und Fernverkehr vorausschauend koordiniert werden. Ebenso wichtig ist, dass Planung und Ausbau des Schienennetzes entsprechend angepasst werden.

### **Was ist ein integraler Taktfahrplan?**

Ein integraler Taktfahrplan hat zwei wesentliche Merkmale: Regelmäßigkeit und optimale Verknüpfung.

Bei einem integralen Taktfahrplan verkehren die Züge in regelmäßigen Zeitabständen, z.B. im Stunden- oder im Halbstundentakt. Zugleich sind die Züge so verknüpft, dass alle Züge – unabhängig von der Fahrtrichtung – an wichtigen Knotenbahnhöfen immer zur annähernd gleichen Zeit eintreffen und wieder abfahren. Hierdurch entstehen optimale und schnelle Umsteigemöglichkeiten.

Heute ist in zu vielen Relationen in Deutschland das Umsteigen noch mit langen Wartezeiten verbunden. Dies ist für die Reisenden ärgerlich und hält viele Menschen von der Nutzung des Eisenbahnverkehrs ab. Mit Verwirklichung des Deutschland-Taktes werden solche Erscheinungen der Vergangenheit angehören.

### **Woran will der Deutschland-Takt anknüpfen?**

In allen Bundesländern sind Taktfahrpläne für den Nahverkehr bereits eingeführt worden – und haben für einen wahren Fahrgastboom gesorgt. Überall dort, wo Schienenverkehre vertaktet und die Angebote erweitert wurden, sind die Fahrgastzahlen daraufhin stark angestiegen; teilweise hat sich die Nachfrage mehr als verdoppelt, wie wir es z.B. in Rheinland-Pfalz beobachten können.

### **Attraktiver: Deutschland-Takt lockt mehr Fahrgäste in die Züge**

Mit dem Deutschland-Takt kann dieses Erfolgsmodell auf die ganze Bundesrepublik übertragen werden. Doppelt so viele Fahrgäste innerhalb von zehn Jahren – dieses Ziel ist realistisch, wenn das Angebot im Schnellverkehr ausgeweitet und mit dem Nahverkehr verknüpft wird. Voraussetzung für den Erfolg eines Deutschland-Taktes ist ein dichtes, überregionales Schnellverkehrsnetz, das alle Großstädte mindestens im Stundentakt anbindet und wichtige Mittelstädte sowie auch touristische Regionen einbezieht.

### **Mit dem Deutschland-Takt neue Wege gehen!**

Für Investitionen in die Schieneninfrastruktur ist in Deutschland die öffentliche Hand zuständig. Seit der Bahnreform hat vor allem der Bund in den Neu- und Ausbau der Schieneninfrastruktur investiert.

Diese Investitionen haben maßgeblich zur Renaissance des Schienenverkehrs in Deutschland beigetragen. Doch der Erfolg könnte noch wesentlich größer ausfallen, wenn der Infrastrukturausbau stärker auf die Anforderungen eines optimalen Taktfahrplans ausgerichtet würde.

### **Effizienter: Deutschland-Takt schafft verlässlichen Rahmen für Netzausbau**

Beim Netzausbau bringt der Deutschland-Takt einen Paradigmenwechsel mit sich – die Planung wird quasi vom Kopf auf die Füße gestellt. In Zukunft werden alle Investitionen in die Schieneninfrastruktur auf das Angebot des Deutschland-Takts ausgerichtet. Nach dem Motto „So schnell wie nötig, nicht so schnell wie möglich“ kann der Bund mit dem Ziel netzweiter Verkürzung der Reisezeiten seine Investitionsmittel für die Schiene künftig effizienter und ökonomischer einsetzen. Auch der Schienengüterverkehr profitiert von dieser Planungsphilosophie, da die Kapazitätsplanung für Güterzüge einbezogen ist.

#### **Die Eidgenossen machen es vor: Güterzüge im Takt**

Der 6. Dezember 1987 markiert einen Meilenstein im schweizerischen Eisenbahnwesen: An diesem Tag stimmte das Schweizer Volk für das Konzept BAHN 2000.

Unter dem Leitspruch „schneller, häufiger und bequemer“ setzen die Schweizer seit dem ein Programm um, das einen ganzheitlichen Ansatz verfolgt, also die Abhängigkeiten zwischen Angebotsplanung und Infrastrukturausbau genauso einbezieht, wie die unterschiedlichen Anforderungen des Personen- und Güterverkehrs.

Im Mittelpunkt von „BAHN 2000“ steht ein schweizweiter integraler Taktfahrplan, der massive Angebotsausweitungen im Personenverkehr beinhaltet.

Der Infrastrukturausbau richtet sich im schweizerischen Eisenbahnnetz nach der Angebotsplanung, dabei werden die erforderlichen Kapazitäten des Schienengüterverkehrs von Beginn an berücksichtigt.

Mit dem Instrument „Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur“ (ZEB) koordinieren die Eidgenossen seit 2007 alle Ausbauprojekte im normalspurigen Netz. Bemerkenswert ist der langfristige Planungshorizont der ZEB: Der auf Nachfrageprognosen basierende Planungsansatz, der die Infrastruktur für ein erweitertes Verkehrsangebot im Personen- und Güterverkehr bereitstellen soll, reicht bis zum Jahr 2030.

Damit schaffen die Bahnplaner in der Schweiz auch die Voraussetzungen für mehr Güterverkehr auf der Schiene. Bei der Fahrplangestaltung können fortan Angebotstrassen für Güterzüge eingebunden werden – Güterzüge fahren im Takt.

## **So kann der Deutschland-Takt verwirklicht werden!**

Ein bundesweiter integraler Taktfahrplan kann nicht von heute auf morgen umgesetzt werden. Wichtig ist aber, dass die Politik die Arbeit an einem zukünftigen Deutschland-Takt nun zügig in Angriff nimmt. Der erste Schritt sollte ein gemeinsames Konzept von Bund und Ländern sein, das die Grundstruktur des Deutschland-Takts erarbeitet und die erforderlichen Ausbaumaßnahmen bei der Schieneninfrastruktur identifiziert. Die Ergebnisse können zugleich auch als Richtschnur für die anstehende Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) dienen. Entscheidend ist, dass die Interessen der Fahrgäste und die Unternehmen der Branche intensiv und kontinuierlich in diesen Prozess eingebunden werden. Dazu bietet die Initiative Deutschland-Takt der Politik ausdrücklich ihre Unterstützung an.

## **Deutschland-Takt – eine Agenda für die Bahn von morgen**

Doppelt so viele Fahrgäste in zehn Jahren durch ein bundesweit vertaktetes und verknüpftes Angebot, mehr Effizienz bei Infrastrukturinvestitionen durch gezielten Netzausbau: Mit dem Deutschland-Takt kann ein neues Kapitel in der Bahnpolitik aufgeschlagen werden, in dem die Bahn eine bedeutendere Rolle als attraktives und besonders energieeffizientes Verkehrsmittel der Zukunft spielt.

### **Die Initiative Deutschland-Takt will:**

- **mit einem deutschlandweiten integralen Taktfahrplan Bahnfahren noch attraktiver machen und so die Fahrgastzahlen binnen zehn Jahren verdoppeln,**
- **ein Schnellverkehrsnetz, das alle Großstädte, bedeutenden Mittelstädte und Tourismusregionen im Stundentakt verbindet,**
- **die Ausrichtung des Netzausbaus auf das Verkehrsangebot im Personen- und Güterverkehr, so dass die Investitionsmittel effizienter und ökonomischer eingesetzt werden können.**



## Die Initiative Deutschland-Takt

Derzeit unterstützen folgende Persönlichkeiten aus Wissenschaft und Eisenbahnpraxis die verkehrspolitischen Ziele unserer Initiative:

Bernhard Wewers, Hans Leister, Arthur-Iren Martini, Arnd Schäfer, Andreas Schulz, Prof. Dr. Wolfgang Hesse, Heidi Tischmann, Karl-Peter Naumann

### Kontakt:

Initiative Deutschland-Takt

c/o BAG SPNV

[www.deutschland-takt.de](http://www.deutschland-takt.de)

Hardenbergplatz 2

10623 Berlin

[info@deutschland-takt.de](mailto:info@deutschland-takt.de)

Ansprechpartner:

Herr Arnd Schäfer

Tel.: 030/25 414 240

Fax: 030/59 00 21 29