



Foto: privat

Verkehrsberater Hans Leister (61) kennt den deutschen Schienenverkehr von allen Seiten. Er hat ebenso für die Deutsche Bahn AG, Connex/Veolia und die Eurobahn gearbeitet wie auch davor für staatliche Aufgabenträger. 2006 entwickelte er zusammen mit dem VCD, Pro Bahn und einigen Aufgabenträgern die Idee, einen Deutschland-Takt einzuführen. Seit 2013 arbeitet er als Bereichsleiter für Nahverkehrs- und Qualitätsmanagement beim Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg.

Nach dem Schweizer Vorbild:

Bundesweiter Taktverkehr

Verkehrsexperte Hans Leister plädiert für einen bundesweiten Taktverkehr. Die Blaupause liefert die Schweiz. Dort fahren viel mehr Züge und die Fahrgastzahlen sind in die Höhe geschneit.

Sie haben die Idee eines Deutschland-Takts entscheidend mitentwickelt. Was ist deren Ziel?

Leister: Trotz Milliardeninvestitionen ist der Marktanteil des Fernverkehrs auf der Schiene in Deutschland nicht gestiegen – das wollen wir ändern. Das kann nur gelingen, wenn es eine Vision für den künftigen Bahnverkehr gibt, der die Bürger und Steuerzahler überzeugt. Im Mittelpunkt des Deutschland-Takts stehen gute Anschlüsse an den Knotenpunkten und damit eine hohe Gesamtgeschwindigkeit im System statt einzelner ICE-Strecken. Deshalb muss auch die Reihenfolge bei der Infrastrukturplanung umgedreht werden.

Warum?

Bisher werden teure ICE-Trassen errichtet und dann versucht man, damit einen vernünftigen Fahrplan hinzukriegen. Das gelingt vor allem an den Knoten und Anschlussstellen oft relativ schlecht und kann im Extremfall sogar dazu führen, dass sich Anschlüsse verschlechtern. Es muss umgekehrt laufen: Erst gibt es einen Zielfahrplan mit sehr guten Umsteigemöglichkeiten – und daran orientiert sich dann der Schienenausbau. Schließlich lebt die große Mehrheit nicht an den ICE-Bahnhöfen, sondern muss umsteigen, um zum Ziel zu kommen. Hier liegt Potenzial, das man dem Autoverkehr wegnehmen kann – vorausgesetzt, die Bahn bietet verlässliche und gute Verbindungen und hat ein durchgehendes und einfaches Tarifsystem.

Ihr Vorbild ist die Schweiz. Wie hat sich das Taktsystem dort entwickelt?

Im Jahr 1982 gab es eine Volksabstimmung über das Bahnkonzept 2000. Das zeigte auf, welcher Fahrplan 18 Jahre später gelten sollte und welche Ausbaumaßnahmen bis dahin stattfinden müssten. Die Leute hat das überzeugt und sie haben mehrheitlich dafür gestimmt. 2004 ging dieser Fahrplan dann in Betrieb.

Wie sieht die Bilanz aus?

Die Fahrgastzahlen sind in erstaunlichem Maße gestiegen. Die Schweizer fahren heute zweieinhalb Mal so viel Bahn wie die Deutschen. Auf dem Schweizer Eisenbahnnetz sind fast doppelt so viele Züge je Streckenkilometer unterwegs wie hierzulande. Trotzdem läuft das System zuverlässig und stabil – auch weil die Geschwindigkeiten der Züge nicht so unterschiedlich sind wie in Deutschland. Bei der Erstellung des Taktfahrplans wurden Güterverkehrstrassen eingearbeitet – und zwar mit deutlichen Kapazitätsreserven. Die Trassen sind normiert und jedes Unternehmen weiß genau, wie lange es für die Strecke durch die Schweiz braucht. Dagegen versucht man in Deutschland, jeden Zug, der angemeldet wird, irgendwie in den Fahrplan einzubasteln. Das ist nicht mehr zeitgemäß.

Ihre Initiative gibt es seit fünf Jahren – bisher aber war sie noch nicht sehr erfolgreich. Wie soll sich das ändern?

In Deutschland ist alles nicht so einfach. Wir haben den Föderalismus und ein Bundesverkehrsministerium, das jahrzehntelang vor allem Hochgeschwindigkeitsstrecken zwischen zwei Punkten geplant und sich nicht um die Knoten gekümmert hat. Und die Deutsche Bahn wird kaum politisch geführt und legt selbst fest, was sie gut findet. Aber es bewegt sich was. Bund und Länder sind sich einig, dass es eine große Studie zum Taktverkehr geben wird. Und die DB Netz will ihre Langfristplanung „fahrplanbasiert“ ausrichten. Unter Experten ist der Deutschland-Takt schon fast Mainstream – aber in den Gesetzen, Verordnungen und Trassenzugangssystemen findet sich das noch nicht.

Die DB ist an Ihrer Initiative nicht beteiligt. Warum nicht?

Unsere Initiative stammt aus einer Zeit, als Hartmuth Medorn noch Bahnchef war und alles einem Börsengang untergeordnet hat, da war Deutschland-Takt ein verbotener Begriff für DB-Manager. Heute sind die einzelnen Bereiche der DB differenziert zu betrachten. In der DB Netz hat man längst erkannt, dass der Ausbau des Netzes anhand von Fahrplänen sinnvoll ist, weil man damit eine bessere Streckenauslastung bei höherer Qualität erreichen kann – und damit höhere Wirtschaftlichkeit. Bei DB Fernverkehr scheut man langfristige Planung und hält an der Fiktion fest, dass es einen Wettbewerb im Fernverkehr gibt. Das geschieht wohl vor allem, um sich staatlichen Einfluss vom Leibe zu halten. ■ Interview: Annette Jensen. Leicht gekürzter und aktualisierter Nachdruck aus dem VCD-Magazin fairkehr 06/2012 Dezember/Januar.

Der Deutschland-Takt hat es in die Koalitionsvereinbarung für die Große Koalition geschafft, dort heißt es: „Die Planung der Schienenwege werden wir am Ziel eines Deutschland-Takts mit bundesweit aufeinander abgestimmten Anschlüssen sowie leistungsfähigen Güterverkehrstrassen ausrichten.“

Damit hat sich die Koalition zum Ziel gesetzt, Anschlüsse künftig nicht mehr „zufällig“ als Ergebnis des Fahrplans, sondern strukturell durch entsprechenden fahrplanorientierten Ausbau der Infrastruktur herzustellen. Taktknoten, wo sich die Züge treffen, sind gerade für die Erschließung der ländlichen Räume wichtig, da dort Buslinien ideal angebunden sind und Anschlüsse in beide Richtungen einer Bahnlinie herstellen.



Die Initiative Deutschland-Takt

Im Frühjahr 2008 haben sechs Personen aus dem Verkehrsbereich die Initiative Deutschland-Takt gegründet. Sie wollen erreichen, dass Bahnfahren attraktiver wird und mehr Menschen dieses umweltfreundliche Verkehrsmittel nutzen. Ihr Ziel: Die Einführung eines integralen Taktfahrplans für den gesamten öffentlichen Verkehr in Deutschland – den Deutschland-Takt. Neben Hans Leister ist Heidi Tischmann Mitinitiatorin. Sie ist Referentin für Verkehrspolitik beim VCD.

Weitere Informationen und das Grundlagenpapier der Initiative Deutschland-Takt gibt es als Download im Internet unter www.deutschland-takt.de.