

So arbeitet PRO BAHN:

## Anschluss für ganz Deutschland

Fahrgastinteressen im Vordergrund



Das Schweizer Vorbild: „Bahn 2000“ integriert Fern- (links der Schnellzug Genf–Basel) und Regionalverkehr.

Alle Fahrgäste wollen schnell, bequem und preiswert reisen – und das nicht nur dort, wo sich Flugzeuge als Alternative anbieten. Die deutsche Eisenbahn wird nur Erfolg haben, wenn sie sich als „Inter-City-Straßenbahn“ versteht. Der integrale Taktfahrplan für das ganze Land muss der Fahrplan in die Zukunft des Standorts Deutschland werden – auch wenn die DB AG aus unternehmerischen Gründen es anders möchte.



### Acht Knoten oder das betriebswirtschaftliche Optimum?

Anfang 2000 stellte DB-Chef Hartmut Mehdorn ein 8-Knoten-Modell für den Schienenfernverkehr vor. Danach sollten halbstündlich ICE-Züge zwischen acht großen Knoten verkehren, von denen aus die Reisenden dann mit Regionalzügen ihr Ziel erreichen sollten. Die Idee traf auf großen Widerspruch. PRO BAHN stellte zur gleichen Zeit den integralen Taktfahrplan für ganz Deutschland vor, ein Konzept, mit dem die Regionen direkt und integriert durch Fernverkehrszüge erschlossen werden sollen. Inzwischen hat die DB nachgerechnet und festgestellt, dass das 8-Knoten-Modell nicht tragfähig ist. Ein ICE-Netz zwischen rund 100 Bahnhöfen wäre das betriebswirtschaftliche Optimum, heißt es in einer Veröffentlichung vom Juni 2001 (Eisenbahntechnische Rundschau, 6/01 S. 324 ff.).

Wer nachrechnet, stellt fest, dass schon das heutige ICE- und IC-Netz rund 80 Bahnhöfe umfasst und im Fahrplan 2001/2002 vom Interregio noch einmal doppelt so viele Bahnhöfe erreicht werden. Netz im Sinne der DB AG heißt auch nicht, dass alle Knotenbahn-

höfe untereinander verbunden werden. Von Berlin nach Rostock, von Stuttgart nach Nürnberg und Würzburg wird man nach den Vorstellungen der DB AG nicht mit ihren Fernzügen gelangen.

**Fahrplan in die Zukunft:** Das System Eisenbahn braucht

- mehr Wirtschaftlichkeit,
- mehr Akzeptanz bei den Kunden und
- politischen Rückhalt in der ganzen Republik.

Diese Ziele scheinen sich zu widersprechen. Um sie gleichzeitig zu erreichen, muss die Eisenbahn ein Verkehrsmittel sein, von dem alle Vorteile haben – in Stadt und Land. Doch einer Schienenbaupolitik, die von einem Wirtschaftsunternehmen geführt wird, wird dies nicht gelingen. Schon bisher waren die meisten Erweiterungen des Eisenbahnnetzes Lösungen von Einzelproblemen.

**Vom Takt zur „Bahn 2000“:** Abhilfe ist möglich. Seit dem Bericht der Pällmann-Kommission muss jedem Politiker klar sein, dass der Staat auf Dauer in der Finanzverantwortung für die Eisenbahn-Infrastruktur bleibt. Die Optimierung für ein einzelnes Verkehrsunternehmen darf nicht einziges Ziel eines staatlich finanzierten Verkehrsnetzes sein.

„Bahn 2000“ in der Schweiz zeigt, dass das Gesamtverkehrsnetz unter volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten so optimiert werden kann, dass ein größtmöglicher Gesamtnutzen entsteht. PRO BAHN hat daher mit der Studie „Der letzte Fahrplanwechsel“ ein geschlossenes Konzept vorgelegt, das zeigt, dass auch in Deutschland das Gesamtnetz des Fernverkehrs für einen nationalen Gesamtnutzen optimiert werden kann.

Abgestimmte Fahrpläne in der Region bringen

- eine gesteigerte Nachfrage,
- geringere Betriebskosten und
- wirtschaftlich effiziente Investitionen.



*Der Fernverkehrszug muss da sein, wenn die Region ihn braucht: Anschluss zur Süd-Thüringen-Bahn (rechts) in Eisenach zur vollen Stunde.*

Die Anschlusszüge sind schon da, denn viele Bundesländer optimieren ihren Regionalverkehr nach den Grundsätzen des integralen Takts und ihre Fahrgäste suchen Anschluss. Auch die Unternehmen, die sich zutrauen, für ein mit dem Regionalverkehr vernetztes Angebot mehr Wirtschaftlichkeit zu erreichen als die DB, haben sich inzwischen zu Wort gemeldet.

**Schritt für Schritt zum Netz:** Nur durch Fahrplanoptimierungen – und damit ohne größere Baumaßnahmen – könnten binnen drei Jahren 35 Regionalknoten eingerichtet werden, in denen Regional- und Fernzüge untereinander Anschluss haben. Innerhalb weiterer zehn Jahre wäre es – dann allerdings durch Ausbaumaßnahmen – möglich, die Zahl der Knoten auf 60 zu erhöhen. In einer letzten Stufe schließlich sollten die Strecken zwischen den großen Ballungsgebieten beschleunigt werden. Davon würden aber nicht nur diese Verbindungen selbst profitieren, sondern auch der Regionalverkehr, denn die Zahl der Knoten ließe sich auf 81 vergrößern.

**81 Knoten statt 100 Bahnhöfe:** Diese 81 Knoten dürfen nicht verwechselt werden mit den rund 100 Fernverkehrsbahn-

höfen, die die DB AG für betriebswirtschaftlich optimal hält. Denn zwischen den Knoten des integralen Takts liegen genau so viele Bahnhöfe, wie nötig sind, damit der nächste Knoten und seine Anschlüsse wieder erreicht werden. Rund 300 statt hundert Bahnhöfe würden so untereinander und mit den Zentren verbunden – meist ohne Umsteigen.

**Und die Kosten?** Auch diese hat PRO BAHN abgeschätzt. Sie liegen nicht höher als die Kosten für wenige, prestigeträchtige Neubaustrecken. Aber der betriebswirtschaftliche Gewinn und der volkswirtschaftliche Nutzen wären ungleich größer. Das Gesamtkonzept lässt erkennen, welche Maßnahmen einen frühen Nutzen im Netz brächten. Das ist genügender Anlass, über neue Methoden der Planung nachzudenken: Nicht Linien, sondern Netze werden optimiert. Der Bundesverkehrswegeplan sollte damit auf neue Grundlagen gestellt werden.

**Wo liegt das Problem?** „Der letzte Fahrplanwechsel“ ist bei Aufgabenträgern und Parlamentariern auf Interesse gestoßen. Doch noch ist ein Durchbruch nicht in Sicht. Mehr als freundliche Absichtserklärungen hat die Politik bisher nicht geboten. Immer noch fragen vor allem die Parlamentarier zuerst bei der DB AG nach, was man davon halte. Die Bundesregierung betreibt keine eigene Planung, sondern beauftragt die DB AG. Immer noch wird nicht bemerkt, dass die DB AG längst keine am öffentlichen Interesse orientierte Behörde mehr ist, sondern eine Firma, die Staatsgelder für den Ausbau der Infrastruktur zur eigenen Gewinnmaximierung verwendet. Wenn dieses Privatunternehmen in Staatsbesitz ist, schließt sich schnell der Kreis: Nicht das langfristige Staatsinteresse, Steuergelder volkswirtschaftlich sinnvoll auszugeben, steht im Vordergrund des Regierungsinteresses, sondern kurzfristige betriebswirtschaftliche Interessen werden zum Staatsziel. Und schon ist man beim Kern des Konflikts um die Trennung von Netz und Betrieb gelangt.

Solche Zusammenhänge offen auszusprechen, sie nicht nur beharrlich zu wiederholen, sondern auch Punkt für Punkt zu beweisen, ist die Aufgabe von PRO BAHN.

Anzeige



## Der letzte Fahrplanwechsel

PRO BAHN Konzept für einen bundesweiten integralen Taktfahrplan  
im Internet verfügbar:  
**[www.pro-bahn.de](http://www.pro-bahn.de)**