



DEUTSCHLAND-TAKT

PRO BAHN, Darmstadt, 26. Oktober 2019
Peter Westenberger

Gliederung

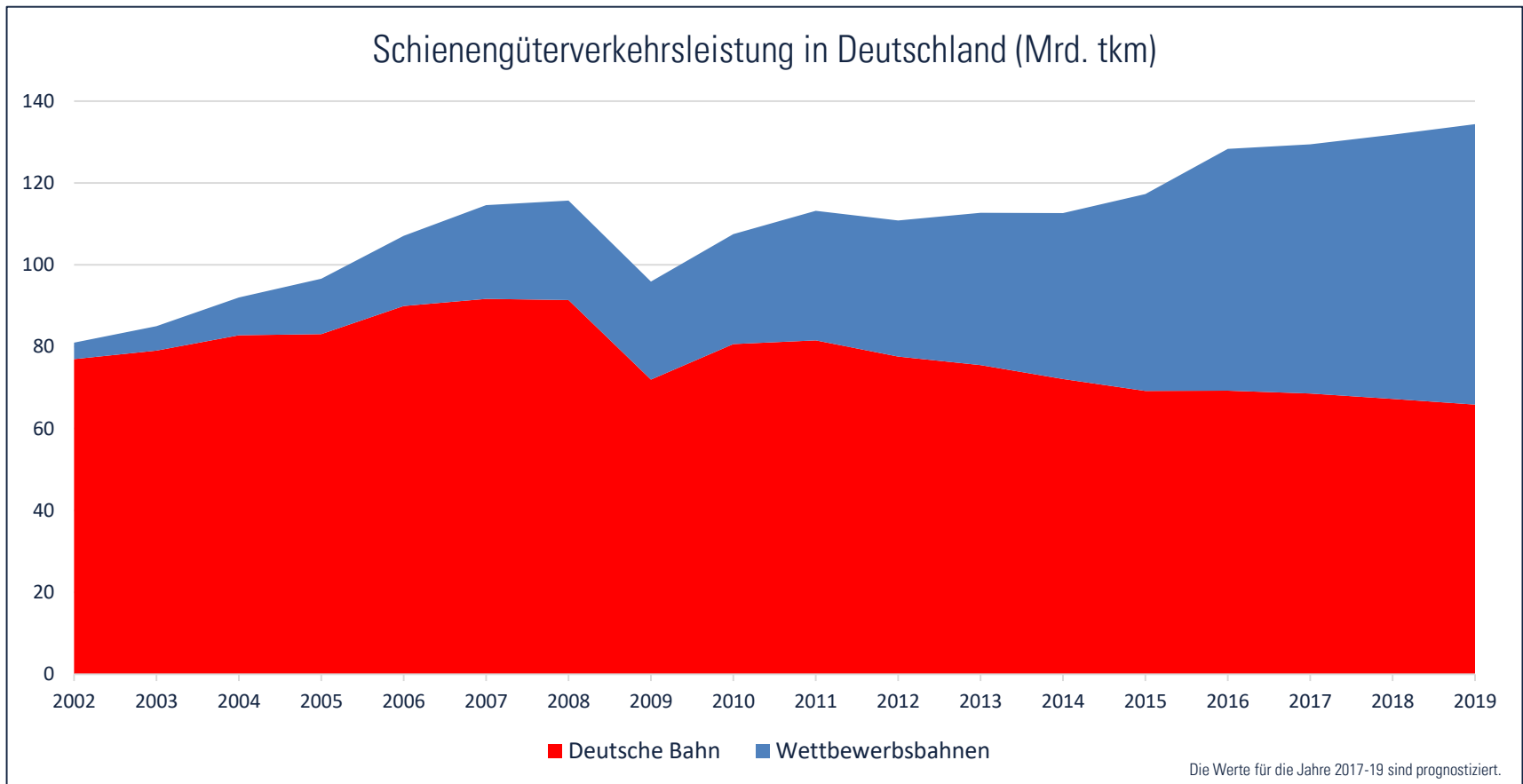
- Kurze Vorstellung des Verbandes
- Berührungspunkte und Anforderungen des SGV an das Deutschlandtakt-Konzept
- Charakteristika des Schienengüterverkehrs
- Bemerkungen zur Ausbauplanung der Infrastruktur
- Bemerkungen zu Trassenvergabe und Regulierung
- Bemerkungen zur Kommunikation

DAS NETZWERK EUROPÄISCHER EISENBAHNEN...

- ...ist ein im Jahr 2000 gegründeter Zusammenschluss von Unternehmen mit Tätigkeitsschwerpunkt im **Schiene-güterverkehr**, die nicht zum DB-Konzern gehören.
- ...hat zurzeit 66 Mitglieder, die rund **drei Viertel der Güterverkehrsleistung** der Wettbewerbsbahnen in Deutschland, die wiederum 50 Prozent der Verkehrsleistung im SGV repräsentieren.
- ...setzt sich für **fairen** inter- wie intra-modalen Wettbewerb und eine ernsthafte Politik für **Verkehrsverlagerung** ein.



Die Wettbewerbsbahnen steigern ihren Marktanteil kontinuierlich und haben 2018 erstmals die 50 Prozent-Marke überschritten



Die Verkehrsleistung im deutschen Schienengüterverkehr wurde von 69,7 Mrd. tkm im Jahr 1996 bis 2018 auf mindestens 136 Mrd. tkm fast verdoppelt!

Berührungspunkte

- Infrastruktur (u.a. Charakteristika, Kapazität, Akzeptanz)
- Trassenvergabe
- Technische Anforderungen

Anforderungen des SGV an das Deutschland-Takt-Konzept

- Bedarfsgerechter (nicht nur „auf Kante genähter“
Infrastrukturausbau
- Verringerung der durchschnittlichen Transportdauer

Relevante Charakteristika des (heutigen) Schienengüterverkehrs (1)

- Gut ein Viertel der Trassenkilometer - etwa das Doppelte des SPFV
- Etwa die Hälfte der SGV-Leistung in Deutschland ist grenzüberschreitend, also teilweise auch im Transit unterwegs (v.a. Niederlande-Italien, aber auch durchgehende Züge Schweden-Italien, Niederlande-Rumänien, Deutschland-Türkei, Ostasien-Verkehre)
- Deutlich stärkeres Wachstum als SPNV und SPFV bisher und auch in kurz- und langfristigen Prognosen (vor dem Koalitionsvertrag)
- Steigende Zugauslastung bremste das Trkm-Wachstum
- Zugangebot ist viel stärker nachfrageorientiert als im SPNV und auch im SPFV und hat eine deutlich stärkere Konjunkturabhängigkeit
- Wachstumssegment ist der Kombinierte, insbesondere Hafenhinterlandverkehr (Transport von Containern, Trailern, Wechselbrücken), in dem ein besonders starker Wettbewerb herrscht

Relevante Charakteristika des (heutigen) Schienengüterverkehrs (2)

- Verkehre bisher knapp zur Hälfte in den „Nacht“stunden
- Lange Laufwege dominieren, ebenfalls werden aber auch „kurze“ Trassen für Verteilung/Sammlung, für bestimmte regionale Pendel und für betriebliche Fahrten benötigt
- Gute Kalkulierbarkeit des Trassenbedarfs (seitens der DB Netz AG!) aufgrund von Erfahrungswerten vor allem bei Ganzzügen und im Einzelwagenverkehr aber selbst für große Teile des „flexiblen Güterverkehrs“
- Es werden nur betriebliche Haltepunkte benötigt
- Systemgeschwindigkeit der DB-Netz-Fahrpläne liegt bei 60 km/h
- Niedrigere Höchstgeschwindigkeit (wagenbedingt 120 km/h max.) und Beschleunigung als im PV, reale Fahrgeschwindigkeit bewegt sich in der Regel zwischen 90 und 100 km/h, höhere Systemgeschwindigkeit als der SPNV, bisher kein Interesse an höheren Spitzengeschwindigkeiten

Relevante Charakteristika des (heutigen) Schienengüterverkehrs (3)

- Geringere Pünktlichkeitsanforderungen, Konzentration auf Ankunfts-pünktlichkeit, Tendenz zu höheren Anforderungen in Terminals und bei Systemverkehren (auch relevant für wirtschaftlichen Betrieb)
- SGV wird dispositiv in der Regel nachrangig behandelt (= auch Puffer im derzeitigen System), Widerstände hiergegen wachsen bei den EVU – vor allem bei Großstörungen
- SGV ist eher in der Lage, baustellenbedingte Umwege zu fahren, „Schienenersatzverkehr“ ist dagegen in der Regel keine Option – das derzeitige „System Schiene“ produziert grotesk schlechtere Ergebnisse als das „System Straße“

Relevante Charakteristika des (heutigen) Schienengüterverkehrs (4)

- Über 30 Prozent der Trassen werden unterjährig bestellt – Ursachen hierfür sind kurzfristige(re) Bestellungen und Unplanbarkeit durch Bestelländerungen, Störungen v.a. in der Infrastruktur, Personal- und Fahrzeugplanung
- Transportaufträge werden meist für höchstens ein Jahr vergeben – vor allem dort, wo intensiver Wettbewerb herrscht
- Ausschreibung von Transportleistungen durch Verloader führt u.U. dazu, dass mehrere Bieter sich die gleichen Trassen sichern, die sie nur im Fall des Auftrages wirklich benötigen
- Nutzung von „Restkapazitäten“ mit minderer Fahrplanqualität (höhere Fahrzeiten, ungenutzte faktische Fahrplanreserven, nicht zuletzt durch Geisterzüge) ist nicht (mehr) marktadäquat
- Perspektiven sind die Automatisierung der Fahrplanung sowie (Projekt TTR der europäischen Infrastrukturbetreiber) der rollierende Fahrplan

Aktuelle Forderungen an Bund und die DB Netz AG

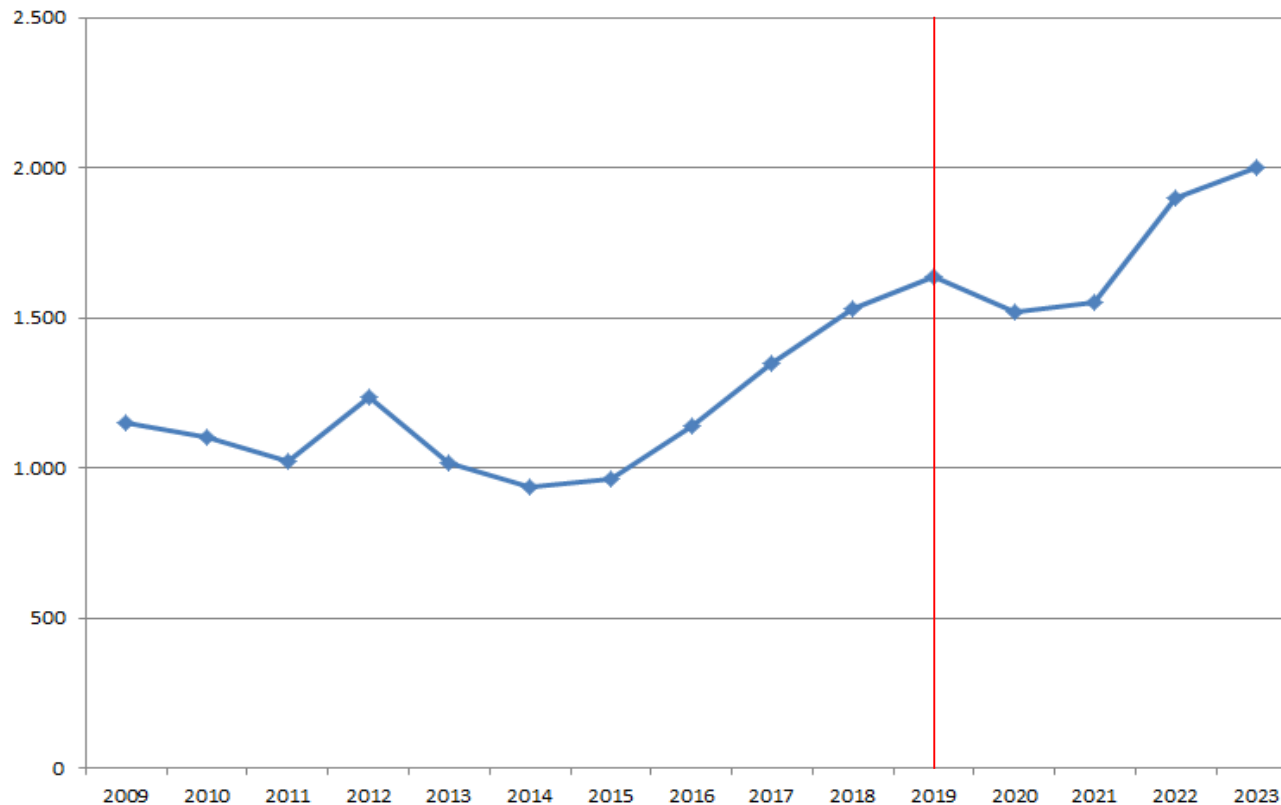
- Zusätzliche Kapazität für Verkehrsverlagerung mit ausreichenden Reserven
- Verminderung der Störungshäufigkeit im Netz und bessere Störungsbeseitigung
- Kurzfristig: Planerische Erschließung aller Kapazitätsreserven im Fahrplan
- Minimierung von Störungen v.a. der Infrastruktur
- Ausreichende Reservierung von Kapazität für den flexiblen SGV
- Automatisierung der Fahrplanerstellung und Verknüpfung mit der Fahrplandurchführung/Disposition (und der Abrechnung)

Einige konstruktiv-kritische Anmerkungen zum derzeitigen Arbeitsstand

- Verlagerungsorientierung ist noch nicht in trockenen Tüchern
- Planerische Dominanz des Schienenpersonenfernverkehrs ist ungebrochen
- Schienengüterverkehr ist allenfalls dem Grunde nach integriert
- Höhere Durchschnittsgeschwindigkeit bisher planerisch nicht erreicht
- Zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen offenkundig ein besonders heißes Eisen (u.a. wegen Unterfinanzierung) – siehe dazu auch [hier](#).
- Finanzierung der notwendigen zusätzlichen Maßnahmen ist offen
- Künftige Organisation („Kompass“?) ist offen
- Regulatorische Fragen („Bund koordiniert“?) ist offen
- Integrierte Kommunikation ist offen
- Befremdlich ist die Tatsache, dass seitens des BMVI nahezu alle eisenbahnpolitischen Aktivitäten als Bestandteil des Deutschlandtakts kommuniziert werden

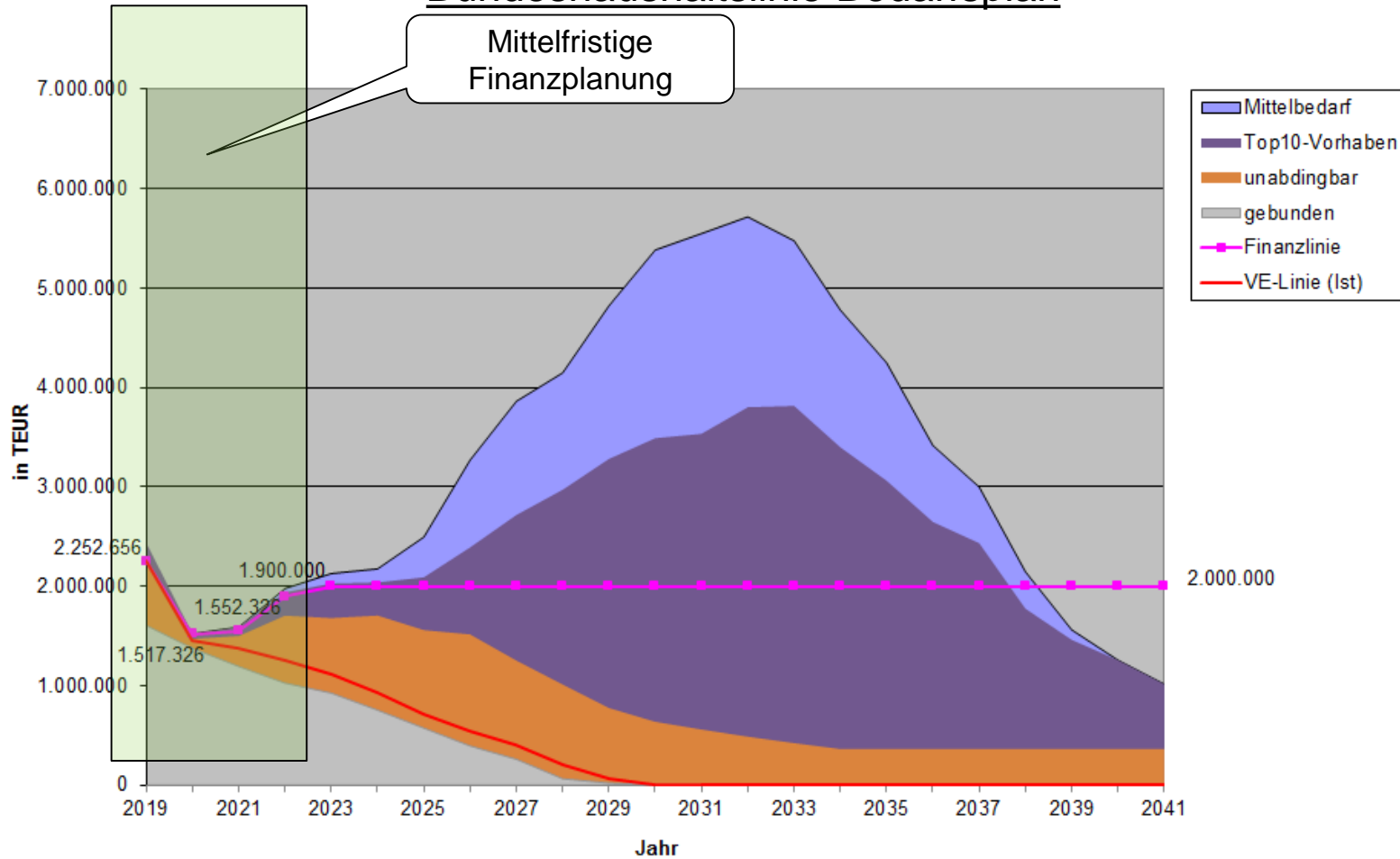
Nachrichtlich aus dem „Zukunftsbündnis Schiene“: Unterfinanzierter Ausbau sinkt 2020 und steigt nur auf zwei Milliarden Euro pro Jahr im Mittelfristzeitraum

Bundeshaushaltlinie Bedarfsplan



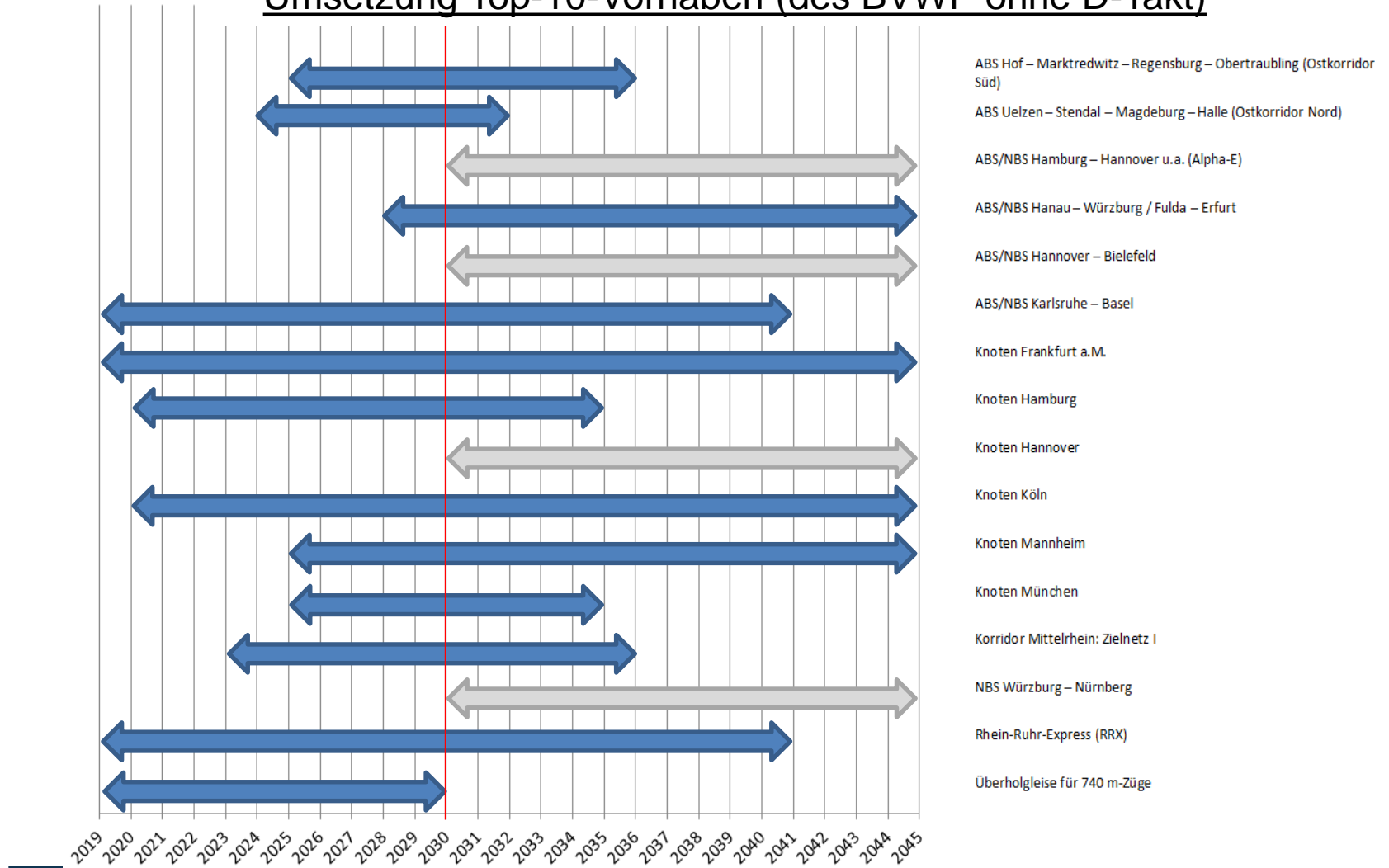
Nachrichtlich aus dem „Zukunftsbündnis Schiene“: Realer Bedarf zur Umsetzung des BVWP 2030 (ohne zusätzliche D-Takt-Maßnahmen!) liegt weit über 2 Mrd. Euro pro Jahr!

Bundeshaushaltslinie Bedarfsplan



Nachrichtlich aus dem „Zukunftsbündnis Schiene“: Geplante Ausbaudauer viel zu hoch!

Umsetzung Top-10-Vorhaben (des BVWP ohne D-Takt)



NEE-VPI-Studie zum Infrastrukturbedarf zur Verdoppelung der Verkehrsleistung bis 2035

DIE WICHTIGSTEN ERGEBNISSE

- Trotz bisheriger Vernachlässigung kann der Schienengüterverkehr auf dem deutschen Schienennetz mit einer **gezielten Politik der Infrastrukturinvestitionen** deutlich wachsen und die Straßen entlasten.
- Eine Verdoppelung des Schienengüterverkehrs binnen 15 Jahren ist mit überschaubaren zusätzlichen Mitteln des Bundes machbar: nötig sind 4,2 Milliarden Euro oder im Schnitt rund 280 Mio. Euro jährlich.
- Notwendig ist allerdings auch, dass der Bund seinen eigenen Ankündigungen im 2016 beschlossenen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) **Taten folgen** lässt und – anders als früher – die notwendigen Mittel zur Umsetzung der prioritären Vorhaben zur Verfügung stellt
- Ein Wiederaufleben der Philosophie, nur in **Höchstgeschwindigkeitsstrecken** für den Personenfernverkehr zu investieren, würde die Verlagerung des Güterverkehrs verunmöglichen
- Über **2035 hinaus** sind weitere und umfangreichere Maßnahmen zur Steigerung der Netzkapazität erforderlich

NEE-VPI-Studie zum Infrastrukturbedarf zur Verdoppelung der Verkehrsleistung bis 2035

VORGEHENSWEISE

- Die Gutachter haben auf der Basis der aktuellen Netzbelastung und der Annahme einer Verdoppelung (Ausnahme: grenzüberschreitende Verkehre) des Schienengüterverkehrs und eines – eher restriktiv eingeschätzten – Netzausbaus bis zum Jahr 2035 die dann zu erwartenden **Engpässe** identifiziert und einen Teil der Verkehre auf andere (i.d.R. längere oder aus anderen Gründen heute nicht genutzte) Laufwege planerisch „verlagert“.
- Danach immer noch vorhandene oder auf den „Umrountungs-Strecken“ identifizierte Engpässe wurden durch **zusätzliche Investitionen** in leistungssteigernde Infrastruktur-Ausbauten so aufgelöst, dass die für 2035 erwartete Verdoppelung unter Annahme bekannter bzw. zu erwartender Steigerungen im Personenverkehr möglich sind.
- Anhand einer gesonderten Analyse der besonders stark von Lkw genutzten Grenzübergänge wurden zusätzliche „**Europaprojekte**“ zur Leistungssteigerung benannt

NEE-VPI-Studie zum Infrastrukturbedarf zur Verdoppelung der Verkehrsleistung bis 2035

Abbildung 3: Engpässe im SGV-Netz (1. Engpassanalyse)



Quelle: KCW GmbH

Die Engpasssituation 2035 (links) kann auch mit Hilfe der „Umrouting“ (rechts) in einigen Bereichen nicht ohne Ausbaumaßnahmen aufgelöst werden, etwa entlang der Rheinschiene, südlich und südöstlich von Hamburg, rund um Hannover und das Rhein-Main-Gebiet oder in den Räumen Nürnberg und München.

Abbildung 4: Engpässe im SGV-Netz (nach Umrouting)



Quelle: KCW GmbH

NEE-VPI-Studie zum Infrastrukturbedarf zur Verdoppelung der Verkehrsleistung bis 2035

DAS „KLIMA-PLUS-PROGRAMM FÜR MEHR GÜTER AUF DER SCHIENE“ IM ÜBERBLICK

- Insgesamt 22 größere vorgesehene Streckenausbauten und 71 Überholgleisverlängerungen aus dem „Vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans 2030 werden als konzeptionell prioritär und im Jahr 2035 tatsächlich nutzbar unterstellt.
 - Weitere 48 Maßnahmen, die im BVWP enthalten, aber bis 2035 nach Einschätzung der Gutachter ohne Beschleunigung nicht fertig gestellt würden, sind zur „SGV-Engpassbeseitigung“ erforderlich.
Die Kosten dieser Maßnahmen werden mit gut 3,1 Milliarden Euro veranschlagt, die Bestandteil des BVWP sind.
 - Im „Netzprojekte-Programm für mehr Güter auf der Schiene“ werden 38 weitere, meist kleine Vorhaben mit einem zusätzlichen finanziellen Volumen von knapp 3,0 Milliarden Euro vorgeschlagen.
 - Im Europaprojekte-Programm für mehr Güter auf der Schiene“ werden 4 weitere Vorhaben mit einem zusätzlichen Volumen von 1,25 Milliarden Euro vorgeschlagen.
 - Der finanzielle Zusatzaufwand für die 42 Vorhaben mit insgesamt 4,2 Mrd. Euro entspricht etwa 25 Prozent der Vorhaben, die prioritär aus dem BVWP bis 2035 umgesetzt werden müssen.
 - Hinzu kommen derzeit nicht exakt quantifizierbare zusätzliche Mittel für die Lärmsanierung an bestehenden und künftig stärker genutzten Bestandsstrecken
-

NEE-VPI-Studie zum Infrastrukturbedarf zur Verdoppelung der Verkehrsleistung bis 2035

DIE MAßNAHMEN IM ÜBERBLICK:

Maßnahme	Umfang (Anzahl/km)	Kosten (in Mio. Euro)
Neubaustrecken	2 / 15km	135 Mio- €
Ausbaustrecken		
2. Gleis	11 / 333km	2,18 Mrd. €
3. Gleis	13 / 112km	1,30 Mrd. €
Elektrifizierungen	25 / 1.141km	2,18 Mrd. € (Rest in anderen Maßnahmen enthalten)
Blockverdichtungen	16	400 Mio. € (Rest in anderen Maßnahmen enthalten)
Verbindungskurven	9	250 Mio. € (Rest in anderen Maßnahmen enthalten)
Kreuzungsbahnhöfe	8	5 Mio. € (Rest in anderen Maßnahmen enthalten)
Überholbahnhöfe	4	35 Mio. Euro (Rest in anderen Maßnahmen enthalten)
Verfädelungsstrecken (leistungsfähigere Abzweige)	17	295 Mio. € (Rest in anderen Maßnahmen enthalten)
Überwerfungsbauwerke (niveaufreie Abzweige)	6	305 Mio. € (Rest in anderen Maßnahmen enthalten)
Niveaufreie Bahnsteigzüge	5	40 Mio. € (Rest in anderen Maßnahmen enthalten)
Strecken mit Tunnelaufweitungen	2 (10km)	140 Mio. €
Summe		7,25 Mrd. Euro

Quelle: KCW GmbH

Abbildung 6: Ausbaubedarf für den SGV



Quelle: KCW GmbH

Bemerkungen zur Trassenvergabe und Regulierung

- Systemtrassen existieren derzeit rechtlich nicht wirklich
- Massive Befürchtungen im Personenverkehr durch das Auslaufen von Rahmenverträgen der DB Netz AG
- **Koordinierung funktioniert noch sehr weitgehend**
„...eine deutliche Zunahme der Koordinierungen. So ist die Zahl für den Netzfahrplan '20 gegenüber dem Vorjahr um 170% auf mehr als 3.000 gestiegen. Bis auf 17 Fälle, die tatsächlich zu Trassenablehnungen führten, konnten wir diese jedoch lösen.“ (DB Netz AG vom 14. Oktober 2019)
- **Die derzeitige Rechtslage (§ 52 ERefG) gibt keine final eindeutigen Kriterien für die Trassenvergabe bzw. den Umgang mit Konfliktfällen vor:**
„...nach Maßgabe folgender Reihenfolge entscheiden:
 1. vertakteter oder ins Netz eingebundener Verkehr,
 2. grenzüberschreitende Zugtrassen,
 3. Zugtrassen für den Güterverkehr.Abweichungen von dieser Reihenfolge sind insbesondere aus Gründen der sicheren Durchführung von Zugfahrten möglich. Bei seiner Entscheidung hat der Betreiber der Schienenwege die Auswirkungen auf andere Betreiber der Schienenwege angemessen zu berücksichtigen.

Bemerkungen zur Kommunikation

■ Ausgangslage:

„Takt“ dürfte bekannt und weitgehend korrekt verstanden werden, die Grundidee des „Deutschland-Takt“-Konzepts dürfte dagegen weitestgehend unbekannt sein

Takt ist bekanntlich Standard auch im deutschen Schienenpersonenverkehr

Bundesverkehrsministerium ist seit Herbst 2018 vorgeprescht – D-Takt wurde weitgehend anhand von Fernzügen und des Halbstundentaktes „verkauft“ und ein Slogan (schneller, öfter, überall) eingeführt

■ Kommunikationsbedarf:

In Abhängigkeit von Zielgruppen generell die Akzeptanz für Konzept, Infrastrukturausbau und Finanzbedarf

Verbesserungen (aber auch existente Qualitäten) bewerben den Schienenverkehr

Bemerkungen zur Kommunikation

■ What`s new?

- Erfolge erst später? Ja, aber passende aktuelle Verbesserungen darstellen!
- Spezifisches D-Takt-Element: die „Korrespondenz“ nutzen (PV-Thema)
- Spezifisches Güterverkehrs-Thema: Verlagerung von Transit-Verkehren

■ Zum Nachdenken für die Kommunikatoren

- Brauchen wir nicht Kennzahlen?
- Begriff „Bahnland Deutschland“ noch zu früh?
- Wettbewerbsneutralität gewährleisten
- Verhältnis zur Pünktlichkeit korrekt angeben: D-Takt schafft per se keine, er benötigt Pünktlichkeit

Erste Logo-Entwürfe – weder bestätigt, noch verwendbar



Sollte das Erscheinungsbild nicht stärker an der europäischen Idee orientiert sein?



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Peter Westenberger | Geschäftsführer

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V. (NEE)

Reinhardtstraße 46 | 10117 Berlin

Tel 0049 30 53 14 91 47 0

Mail westenberger@netzwerk-bahnen.de

Website: www.netzwerk-bahnen.de