

Bahninvests brauchen neue Prioritäten

Bahnpolitik „vom Kopf auf die Füße stellen“

Herbert König, Dipl.oec.

Der Status quo des Bahnsystems in Deutschland ist inzwischen bekannt und täglich erlebbar:

Beängstigend schlechter Netzzustand, Erneuerungsrückstau aktuell lt. DB rund 90 Mrd. €, völlig unzureichende Pünktlichkeit im Personenverkehr, wieder rückläufiger Marktanteil im Schienengüterverkehr (SGV) trotz Marktwachstum, erhebliche Kapazitätsprobleme, auf einzelnen Strecken, vor allem aber in diversen Knoten, und: Verheerendes Image!

Politische Zielvision ist hingegen:

Die Bahn soll einen essentiellen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele durch erheblich höheren Marktanteil im SGV und Verdoppelung des Personenverkehrs leisten, beides im Rahmen eines vernetzten und vertakteten Fahrplansystems (Deutschlandtakt).

Ausgangslage:

Es besteht ein riesiges Portfolio an Aus- und Neubauprojekten (sog. „vordringlicher Bedarf des BVWP“), darunter aber auch zahlreiche Maßnahmen, deren Nutzen-Kosten-Faktor noch nicht nachgewiesen oder nicht mehr aktuell ist. Die haushalterischen Finanzierungsrahmenbedingungen sind massiv verschärft und werden es auf absehbare Zeit durch zwingend geänderte Prioritäten (Verteidigungsausgaben, Energiewende) auch bleiben. Finanzbedarfe für den Maßnahmenkatalog (bei gleichzeitig extrem gestiegenen Baukosten) und mittelfristige Finanzierbarkeit klaffen also immer weiter auseinander. Die Maßnahmen binden aber zugleich immer mehr rare Planungskapazitäten, bei DB und Ingenieurbüros.

Deutschlandtakt richtig verstehen:

Auch wenn es einen „Zielfahrplan“ als Vision gibt: Der Deutschlandtakt ist kein in Stein gemauerter Fahrplan, sondern ein atmendes System, das auch dauerhaft immer wieder Veränderungen, also Fahrplananpassungen unterworfen sein wird. Das System Deutschlandtakt ist in diversen Varianten – mit unterschiedlichen Fahrzeiten – möglich. Nicht anders hat sich auch der Swiss-Takt entwickelt.

Beim Personenfernverkehr stehen wir nicht bei Null: Das ICE-System ist seit vielen Jahren bereits relativ weitgehend vertaktet und vernetzt (auch wenn das aktuell baustellenbedingt schlechter erkennbar wird); Wichtige Relationen haben auch inzwischen bereits attraktive Reisezeiten; Weitere Verbesserungen sind natürlich möglich und partiell sicher sinnvoll; Erheblicher Fahrgastzuwachs wurde aber bereits im bestehenden System erreicht und auch weiterhin gilt: Es mangelt ja nicht an potentiellen Fahrgästen, sondern viel mehr an Performance des Angebots und an Kapazität.

Was jetzt am Wichtigsten ist:

- Das zeigt: Weitere Fahrzeitgewinne haben jetzt nicht höchste Priorität, sondern viel mehr **Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit des Systems**. Ein **vernetztes System funktioniert immer nur mit sehr hoher Pünktlichkeit**. Dazu braucht es Fahrzeitpuffer und Kapazitätsreserven statt fahrplanmäßig ausgereizter Höchstgeschwindigkeit.
- Zuwachs beim SGV hätte zudem eine erheblich höhere Klimawirkung. Dazu muss Güterverkehr aber dringend zuverlässiger werden, kürzere, vor allem planbare Transportzeiten und ausreichende Kapazitäten bekommen.
- Dazu müssen auch die Konflikte in den großen Knoten gelöst werden: Es braucht sowohl endlich eine konzentrierte Umsetzung von zumeist bereits identifizierten kurzfristigen Maßnahmen (Gleisverbindungen, Überholgleise, Zugfolgeabstände) als auch als einen endlich hochrangigen Planungsschwerpunkt: Großräumiger Güterverkehr muss mittelfristig aus diesen besonders kritischen Knoten raus; das dient dann auch der Performance im Personenverkehr; daher müssen prioritär möglichst großräumige Bypässe ausgebaut werden. Am konkreten Beispiel: Der schon lange geplante Ostkorridor für den weitlaufenden Nord-Süd-Güterverkehr ist für die Klimawirkung viel wichtiger als neue Schnellfahrstrecken für den Personenverkehr .
- Weiterer SPNV-Ausbau ist ebenfalls essentiell, da erhebliches Pendlerwachstum in einigen Ballungsräumen absehbar ist; hier kommt zudem zur Klimawirkung noch die Flächenwirkung hinzu (mehr Lebensraum, weniger Straßenraum).

Neue Schwerpunkte:

Das bedeutet also: Maßnahmen für SGV (Kapazität, Planbarkeit) und SPNV (Kapazität) sind jetzt viel drängender als weitere Reisezeitvorteile im Fernverkehr, zumal wenn dafür neue Hochgeschwindigkeitsstrecken geplant werden. Diese binden zudem immense Mittel, sind ökologisch fragwürdig (Tunnel, Kunstbauwerke, Flächenbedarfe, Unterhalt) und erzeugen wegen extrem langer Planungs- und Bauzeiten erst sehr langfristig und dann teilweise nur bescheidenen Nutzen (siehe Prognosen Deutschlandtakt). Ob es in Deutschland wirklich Sinn macht, mit immensem Aufwand und hohen Folgekosten auf Distanzen von 70 km Höchstgeschwindigkeiten von 300 km/h zu realisieren, dabei durch noch höhere Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen schnell und langsam fahrenden Zügen zu eher schlechterer Kapazitätsnutzung beizutragen, das sollte – und zwar vor politischen Entscheidungen zu solchen Projekten - nochmals fachkundig untersucht werden. Unsere Vorbilder Schweiz und Österreich sehen das deutlich anders und das nicht nur wegen der Alpen.

Daher drängt sich jetzt folgende Prioritätenliste auf:

Priorität 1: Zusammenbruch verhindern, System wieder zuverlässig machen = Erneuerungsrückstau aufholen!

Exkurs zu Korridorsanierungen:

Richtig ist, Hauptabfuhrstrecken mit grundsätzlichem Vorrang zu erneuern. Es ist aber unlogisch, dass bei 40 ganz unterschiedlichen Strecken der Streckenzustand jeweils 5 Monate Vollsperrung und eine vollständige Erneuerung mit dem mehr oder weniger gleichen Maßnahmenportfolio erfordert. Umgekehrt sind die Konsequenzen einer Vollsperrung auf die Verkehrsabwicklung stark unterschiedlich, teilweise aber gravierend.

Wichtig ist jetzt: Nicht nur sanieren, sondern gleichzeitig verbessern! Bedarf und Möglichkeiten sind aber streckenindividuell.

Ein Vorziehen von Maßnahmen zur Leistungssteigerung (z. B. Überleitverbindungen, Ertüchtigung von Umleitungsstrecken, neue Stellwerke) kann verträglichere Abwicklung einer anschließenden Sanierung weiterer Gewerke ermöglichen.

Deshalb: Nicht ein Strickmuster für alle, sondern individuelle Betrachtung der Strecken, individuelles Maßnahmenportfolio und individuelle Abwicklungskonzeption erforderlich!

Priorität 2: Knotenprobleme reduzieren, vor allem durch Investitionen in die Steuerungsmodernisierung (ETCS, digitale Stellwerke), Spurplanoptimierung und Ausbau von Bypässen für Güterverkehr.

Priorität 3: Streckenkapazitäten wo erforderlich erhöhen durch:

Investitionen in die Steuerungsmodernisierung (ETCS) – strecken- und fahrzeugseitig, dadurch bessere Kapazitätsnutzung durch dynamische Optimierung der Betriebssteuerung; Investitionen in Gleisverbindungen, Überholgleise, ggf. abschnittsweise Mehrgleisigkeiten.

Priorität 4: Aus- und Neubauprojekte mit Fokus Personenfernverkehr zunächst neu bewerten und neu priorisieren nach Klimanutzen (= Fahrgastgewinn), Schnelligkeit der Nutzenswirkung (ggf. durch Teilausbauten), aktualisiertem Nutzen-Kosten-Verhältnis, Kosten/Finanzierbarkeit.

Entsprechend diesen Prioritäten müssen auch die raren Planungskapazitäten für Bahnausbau neu verteilt werden!

10.03.2024