

Teil 2: Schweizer Kompetenz für deutsche Fahrpläne? – Der Deutschlandtakt

In diesem zweiten Teil des Gesprächs mit Phillip Schröder und Cyrill Bärtsch von der Firma sma, die den Deutschlandtakt mitentwickelt geht es um die Jahreszahl 2070, wann der Deutschlandtakt in den ersten Regionen spürbar ist und was man mit kranken Zügen machen sollte.



Intro

Auch so ein Konzept wird nie fertig sein... Das ist oft nicht so einfach.... Nicht abgestimmt untereinander.

Theresa Wiesmeier

Wir sind noch immer in der Schweiz bei Philipp Schröder und Cyrill Bärtsch von der Firma SMA, die den Deutschlandtakt mitentwickelt. Danke, Herr Schröder und Herr Bärtsch, dass wir Ihnen noch einige Fragen stellen und noch weiter in den Deutschlandtakt eintauchen dürfen. Steigen wir doch gleich wieder direkt ein. Hinter dem Deutschlandtakt steht nicht nur die Deutsche Bahn und Ihr Unternehmen, die SMA, sondern eine breite Allianz aus Industrie, Verkehrs, Verbänden und Unternehmen. Bei so viel Einigkeit kann eigentlich doch nichts mehr schief gehen, oder?

Philipp Schröder

Schön wär's. Schön wär's. Schiefgehen muss ich auch sagen, Schiefgehen geht's vielleicht auch nicht. Der vorliegende Zielfahrplan ist – weil's eben so viele Stakeholder sind und um das zu einer gemeinsamen Abstimmung zu treiben und zu führen in verschiedenen Iterationen oder in mehreren Iterationen, Schleifen, in insgesamt drei Entwürfen entstanden, um eben den Konsens aller Beteiligten bestmöglich herzustellen. Natürlich gibt es immer unterschiedliche Zielstellungen. Die bleiben auch und beispielsweise die Branche des Güterverkehrs pocht immer darauf, noch schneller beispielsweise ihre Trassen von beispielsweise von den Seehäfen in Richtung Basel oder München oder die österreichische Grenze zu führen. Dort sind also immer Kompromisse, da wir kein getrenntes Netz haben, nach wie vor Kompromisse erforderlich, dass der Güterzug teilweise überholt werden muss, deshalb wurden die Überholgleise ausgebaut. Da hat beispielsweise die Branche des Güterverkehrs natürlich das Interesse, nonstop zu fahren, oder möglichst ohne Störung. Diese Widersprüche werden komplett nie ganz aufgelöst. Jede Verkehrsart hat seine Konsequenzen irgendwo zu tragen. Aber insgesamt hat dieses Denken in Entwurfslogiken dazu geführt, diese Stakeholder beisammen zubekommen. Und eins eint die Branche und das ist der Wunsch nach mehr Infrastruktur, nach möglichst zielgerichteter Infrastruktur. Also hinter der Strategie dieser fahrplanbasierten Infrastrukturableitung stehen alle und das auch uneingeschränkt.

Andrea Morgenstern

Vor einiger Zeit haben in Deutschland viele mit den Augen gerollt, als es hieß, der Deutschlandtakt werde nicht vor dem Jahr 2070 umgesetzt sein. Verstehen Sie die Aufregung? Und warum dauert das denn überhaupt so lange?

Philipp Schröder

Warum es so lange dauert, ist insgesamt der immense Berg an Infrastrukturmaßnahmen, die einerseits, wie gesagt, abgeleitet wurden, andererseits auch was den Nahverkehr betrifft, teilweise von den Ländern vorgegeben wurde. Also Ausbauten – ein Beispiel in Ihrer Region, nicht ganz, fast Ihre Region, was mir ganz spontan einfällt – der zweigleisige Ausbau von Murnau nach Huglfing beispielsweise im Werdenfels. Das führt dazu, dass die Liste der Infrastrukturmaßnahmen riesig ist und diese Maßnahmen müssen jetzt in den nächsten Schritten, und das hat auch der Bund in Angriff genommen, die müssen etappiert werden. Das sind sozusagen die Maßnahmen, die beispielsweise die größten Engpässe sofort oder möglichst schnell auflösen, dass die zuerst umgesetzt werden. Dann – was natürlich auch Zeit kostet – sind die Genehmigungsverfahren, die ganze Branche leidet unter Personalmangel in der Planung, in der Bauausführung und natürlich dahinter steckt überall das Geld. Das Geld ist endlich und hier müssen weise Entscheidungen getroffen werden, um das Ganze tatsächlich zu beschleunigen. Insgesamt würde ich aber gerne hinzufügen, der Deutschlandtakt, es gibt nicht DEN Deutschlandtakt oder der, der aktuell veröffentlicht ist. Das ist der und davor ist es quasi kein Deutschlandtakt, sondern insgesamt wir bei der SMA, wir fassen den Deutschlandtakt vor allen Dingen als Prozess auf, um die Infrastruktur fahrplanbasiert weiterzuentwickeln. Und ähnlich wie in der Schweiz auch, so ein Konzept wird nie fertig sein, weil wenn man dann die wesentlichen Maßnahmen hat, jetzt 2045 beispielsweise, was mal für die ersten Etappenschritte ein sehr konkretes Ziel ist, da wird man längst nicht alle Maßnahmen umgesetzt haben des jetzt vorliegenden Planes. Aber man wird schon die nächsten Ideen haben, wo noch mal wieder ganz neue oder andere Sachen drin sind, die möglicherweise Sachen ersetzt, die möglicherweise auch nie gebaut werden, weil sie sich überholt haben. Deshalb ist das ein dauerhafter Prozess, aber die Strategie, die dahinter steht, ist, glaube

ich, eine zielführende. Und je mehr alle Stakeholder, alle Beteiligten am Strang ziehen, desto schneller geht das.

Andrea Morgenstern

Das heißt diese 2070 dürfen wir ruhig alle wieder vergessen, diese Jahreszahl?

Philipp Schröder

Ja, da wäre ich froh drum. Weil es beschädigt so ein bisschen das Ziel oder die Idee, die dahinter steckt. In der Tat – das sage ich als Privatmensch – fällt mir auf, dass der Bau von Infrastrukturanlagen sehr lange dauert, von Eisenbahn; nach meinem Dafürhalten ein Stück zu lange. Ich bin kein Fachmann in den ganzen Regulatorien, Umweltrecht, Planungsrecht, Mitspracherecht der Bürger – ist nicht mein Thema. Es dauert alles sehr lange. Da wäre ich froh, persönlich, wenn es ein bisschen schneller gehen würde, will ich nicht beurteilen. Aber Ziel wäre, dass die wirklich wichtigen, die engpassauflösenden Elemente, dass die, ja, vordringlich und schnell gebaut werden und dass man vielleicht schon Mitte der dreißiger Jahre in gewissen Regionen lokal Vorteile hat oder mehr Verkehre anbieten kann, die sich dann auch sofort bundesweit ausstrahlen. Wenn ich an Ihre Strecke denke: Ulm-Augsburg ist ja auch ein hochausgelasteter Schienenweg, nicht überlastet, glaube ich, aber hochausgelastet, Sie wollen im Nahverkehr da mehr machen auf der Bestandstrecke, Stichwort „Viertelstundentakt Gessertshausen“, da kommst du vielleicht gleich noch drauf. Das strahlt natürlich dann; heute ist es vielleicht bisschen unzuverlässig; wenn man die Neubaus- trecke hat, fährt der Fernverkehr isoliert, der Nahverkehr kann sich ausbreiten und beide Verkehrsarten haben insgesamt mehr Reserve, mehr Platz. Und das trägt sich natürlich bis Mannheim und darüber hinaus, bis nach Köln oder was weiß ich wohin. Und der Güterverkehr hat sowieso mehr Platz. Deshalb möglichst schnell die haupt- engpassauflösenden Maßnahmen umsetzen.

Theresa Wiesmeier

Jetzt kann man aber auch nie genug Reserven einplanen, auch in so einem Taktfahrplan. Beispielsweise: Es gibt einen verspäteten Zug. Bringt ein einziger verspäteter Zug dann das gesamte Gefüge aus dem Takt?

Philipp Schröder

Ist die Frage, wie man das dispositiv regelt. Nein, bringt er nicht, wenn man diesen kranken Zug oder den kaputten Zug gezielt isoliert, würde ich mal sagen. Also wenn man nicht versucht, aus einem Zug, der irgendwie eine Dreiviertelstunde verspätet ist, den noch irgendwie zu, aus den 45 Minuten 40 Minuten Verspätung versuchen zu machen, sondern meinetwegen auch zulässt, dass er meinetwegen eine Stunde verspätet ist, dass man die Reise auf den nächsten Takt – das ist ja auch das Gute am Taktfahrplan – es kommt dann irgendwann einer, nicht irgendwann, möglichst schnell der nächste. Je dichter der Takt, umso besser logischerweise. Ziel wäre, sozusagen kaputte Züge, verspätete Züge, ja, im Idealfall zu isolieren, um nicht das bestehende Netz in Mitleidenschaft zu ziehen.

Theresa Wiesmeier

Hat der Deutschlandtakt dann Auswirkungen auch auf ganz Europa, also auf die transeuropäischen Netze?

Philipp Schröder

Die Planungsphilosophie des Deutschlandtakes, also die fahrplanbasierte Infrastrukturableitung, lässt sich natürlich auch hochziehen auf ganz Europa. Wie gesagt, die Schweiz macht es schon, die Holländer machen's auch, die Belgier fangen an. Die Österreicher – in einer Rekordgeschwindigkeit ziehen das nach, die Tschechen machen

das meines Wissens auch. Die Polen fangen auch damit an.

Wenn man, so ist auch der Deutschlandtakt letztendlich auch so entstanden, dass die Bundesländer das ja auch schon in den, wie gesagt, Allgäu-Schwaben-Takt, ist in der letzten Folge schon das Wort gefallen. Das war die Keimzelle in Deutschland Anfang der 90er Jahre. Dann kam der Rheinland-Pfalz-Takt, das war auch Mitte der 90er Jahre. Und so sind dann die Bundesländer nach und nach nachgezogen. Aus Baden-Württemberg kennen Sie den Drei-Löwen-Takt, so heißt das, glaube ich. Da ist dann, in Bayern heißt das der „Bayern-Takt“ meines Wissens. Der Bayern-Takt, der diese ganzen Prinzipien schon in der Mitte der 90er Jahre sozusagen angewendet hat auf Ebene des Regionalverkehrs und der Deutschlandtakt ist sozusagen das Hochziehen auf den bundesweiten Fokus und das kann man natürlich auch nach Europa hochziehen. Auf der anderen Seite haben die meisten Länder in der Nachbarschaft von Deutschland bereits auch schon vertaktete Fahrpläne. Alles baut auf auf eine ganz simple Theorie, nämlich die sogenannte Nullsymmetrie. Also die Züge im zeitlichen Verlauf treffen sich immer zur Minute 0 und 30, also die Züge derselben Linie. Der ICE von Augsburg nach Ulm oder von Augsburg nach Köln trifft sich mit dem ICE von Köln nach Augsburg immer zu 0 und 30, wenn sie pünktlich sind. Kann man die Uhr danach stellen – wenn sie pünktlich sind, ist ganz wichtig, sonst klappt das nicht. Das haben die Nachbarländer und so ist sozusagen die theoretische Grundlage geschaffen, dass man die verschiedenen Taktfahrpläne zu einem Europatakt zusammenfügen könnte. Ich träume vor meiner Pensionierung noch davon, dass die EU das an die Hand nimmt. Das muss quasi, es muss einer machen. Das kann nicht ein Land sein. Das müssen entweder, keine Ahnung, fünf bis sechs führende Eisenbahnländer sein, die das gemeinsam in die Hand nehmen, oder, noch besser, die EU-Kommission als verantwortliche Organisation.

Andrea Morgenstern

Schauen wir mal in die Zukunft. Der Deutschlandtakt umfasst nicht nur Nah-, Fern- und Güterverkehr auf der Schiene, sondern auch sämtliche öffentliche Verkehre, wie Straßenbahn- und Busverbindungen. Werden dann auch in Zukunft zum Beispiel autonom fahrende Shuttles schon mitgedacht?

Cyrill Bärtsch

Also das war bis jetzt kein Thema. Ich denke aber, das wird auch in Zukunft einen wichtigen Stellenwert dann sein, dass man das berücksichtigt. Das hilft natürlich dann, weil das nachfrageorientiert dann quasi geplant werden kann und eingebunden werden kann ins Schienennetz und hilft vor allem auch, um jetzt quasi nicht jetzt für jede Gegend oder jede Stadt oder jedes Dorf ein neues Netz von Grund auf zu errichten, sondern man kann eben dann mit diesen autonomen Fahrzeugen das sehr gut ergänzen. Und vor allem da, wo heute noch kein öffentlicher Verkehr da ist, das Ganze mit dem bisherigen oder mit dem jetzigen oder dem Netz, was im Deutschland Takt geplant wird, dann verknüpfen.

Theresa Wiesmeier

Jetzt hat Deutschland ja schon eines der dichtesten Eisenbahnnetze der Welt. Kann man den Deutschlandtakt nicht auf dem bestehenden Schienennetz umsetzen?

Philipp Schröder

Den aktuell vorliegenden Zielfahrplan nicht. Man kann immer; ich hatte eingangs gesagt, oder irgendwann gesagt, der Deutschlandtakt ist ja ein Prozess und auch das, was wir jetzt aktuell auf der Schiene, der jetzige Fahrplan ist ja im Fernverkehr ist er vertaktet, in den Bundesländern ist er vertaktet. Letztendlich ist das ein Deutschlandtakt 0.1 oder ein Deutschlandtakt 1.0, wie auch immer. Und der vorliegende

Zielfahrplan ist der Deutschlandtakt 2.0 oder 3.0, völlig egal. Das, was jetzt; der aktuell vorliegende Zielfahrplan unterstellt als Grundlage die Prognose des Bundes für den Güterverkehr, die natürlich eine Zunahme des Güterverkehrs vorsieht. In einem Koalitionsvertrag ist mal festgelegt worden, dass die Nachfrage verdoppelt werden kann, werden können soll, soll verdoppelt werden können. Die Nachfrage im Personenverkehr. Und das kann der aktuelle Fahrplan nicht. Der aktuelle Fahrplan kann sicherlich nicht die Nachfrage verdoppeln, bundesweit gesehen. Dazu sind Mehrleistungen im Personenverkehr, also im Fernverkehr und Nahverkehr erforderlich. Und dieser Forderung, und diesem Wunsch, dieser Verdoppelung der Nachfrage im Personenverkehr trägt der Deutschlandtakt Rechnung. Also, wenn Sie das genau vergleichen: Wie viele Züge fahren heute zwischen München und Mannheim, sage ich mal, mit über Ihre Strecke, dann sehen Sie da Zunahmen. Sie sehen auch Zunahmen zwischen Berlin und Nordrhein-Westfalen, also eine Verdoppelung der Taktfrequenz vom Stunden- auf den Halbstundentakt. Sie sehen das Gleiche von Nordrhein-Westfalen nach Hamburg beispielsweise oder von Frankfurt Richtung Berlin. Also alle großen Hauptmagistralen sind im Personenverkehr, mal vereinfacht gesagt, fast verdoppelt worden, um eben auch die Nachfrage verdoppeln zu können. Und deshalb kann der vorliegende Zielfahrplan nicht auf dem bestehenden Netz untergebracht werden, sondern deshalb sind diese substanziellen Ausbauten erforderlich. Dass es so viele sind, ist ein bisschen der Tatsache geschuldet, dass das Netz in der Tat bereits heute sehr, sehr hoch ausgelastet ist und auch in den vergangenen Jahrzehnten oder Jahren nicht ausgeweitet wurde.

Andrea Morgenstern

Kommen wir nochmal speziell auf Ulm-Augsburg zu sprechen. Züge dürfen ja zwischen Ulm und Augsburg dann später maximal 26 Minuten brauchen, so heißt es im Deutschlandtakt. Woher kommt noch mal genau diese Vorgabe?

Cyrrill Bärtsch

Also, wir haben ja zwei schöne Knoten, Ulm und Augsburg. Wenn Sie zur vollen Stunde in Ulm losfahren, sind Sie nach 26 Minuten in Augsburg. Also haben wir da einen 30er Knoten. Und dann kommen ja quasi die Anschlüsse von den Zügen, die alle in den Knoten in Ulm reinkommen und dann in Augsburg wieder wegfahren zur 30 haben wir dann quasi mit dabei. Sie können umsteigen, haben kurze Umsteigezeiten, schnelle Verbindungen und müssen nicht lange warten am Bahnhof. Und das Ganze ist auch kompatibel mit der Vorgabe aus dem Bundesverkehrswegeplan und schafft auch noch eine kürzere Fahrzeit dem gegenüber heute zwischen Ulm und Augsburg beim Fernverkehr.

Andrea Morgenstern

Das hören wir nämlich ganz oft, dass es heißt – als Kritik oder auch als Frage – warum denn dieser ganze Aufwand, dieses ganze Projekt für nur 15 Minuten circa Fahrzeit Ersparnis? Und dann holen wir natürlich immer aus und erklären, anhand des Deutschlandtakts, warum es nicht um diese circa 15 Minuten Ersparnis geht, sondern warum diese 26 Minuten wichtig sind. Das war super, dass Sie's nochmal so für uns auf den Punkt gebracht haben.

Philipp Schröder

Vielleicht kann ich noch ergänzen. Also die fahrplantechnischen Randbedingungen, die Notwendigkeiten und Anschlusswünsche. Das andere ist natürlich auch, dass eine Neubaustrecke auch einen Nutzen aufweisen muss für Reisende, die diese Strecke nutzen, also Stichwort Fahrzeitgewinne, und in den Methoden des Bundes zur Bundesverkehrswegeplanung schlagen Fahrzeitverkürzungen natürlich auch voll

durch. Also sie sollen kein Selbstzweck sein, aber man nimmt sie für die Nutzenbewertung natürlich gerne mit und wir machen das nutzbar für unsere Anschlussverbindungen. Und diese Anschlussverbindungen, kann man natürlich immer sagen, ja dann ändern wir das doch. Das ist oft nicht so einfach oder schwierig oder hat weitere Konsequenzen, weil in den untergeordneten Netzen – Stichwort Paartalbahn ist schon gefallen oder auch von Augsburg in Richtung Buchloe beispielsweise oder ins Allgäu rein kommen irgendwo mal eingleisige Abschnitte, es kommen Kreuzungsbahnhöfe bis hin zu abgestimmten Produktionskonzepten im Nahverkehr, Stichwort Fahrzeugbedarf, die dann durch Änderung oder Verlängerung von Fahrzeugen, von Linien des Fernverkehrs möglicherweise dann angepasst werden müssen, mit der Folge wirtschaftlicher und angebotstechnischer Nachteile.

Theresa Wiesmeier

Ich möchte gerne nochmal auf den Begriff Knotenbahnhof zurückkommen. Was zeichnet einen solchen Knotenbahnhof eigentlich aus?

Cyrill Bärtsch

Ja, wie ich schon gesagt habe, das Wesentliche ist, dass alle Züge eigentlich beispielsweise jetzt so kurz vor der vollen Stunde reinfahren. Sie können zwischen den Zügen umsteigen, danach fahren alle Züge wieder los und so haben Sie optimale Umsteigezeiten, also kurze Zeiten, müssen vielleicht fünf, sechs Minuten warten, dann fährt der Zug weiter. Wenn die Züge einfach irgendwie kommen zu verschiedenen Minuten, sind die Fahrpläne dann nicht abgestimmt untereinander. Das heißt, sie warten dann beispielsweise 20 Minuten, 30 Minuten und das kann ja nicht Ziel sein. Wir wollen ja eigentlich schnelle, gute, attraktive Verbindungen anbieten, konkurrenzfähig sein zum Auto und das ist eigentlich das Prinzip von Knotenbahnhof, dass wir wirklich für alle Beziehungen untereinander in beiden Richtungen gute Anschlüsse herstellen können.

Theresa Wiesmeier

Und wie wurden die Knotenbahnhöfe ausgewählt? Also können Knotenbahnhöfe auch in kleinen Städten sein oder sind das immer größere Zentren?

Cyrill Bärtsch

Nein, das ist nicht jetzt von der Größe abhängig der Stadt, sondern es können ganz kleine Stationen sein. Das kann, wenn beispielsweise vier Linien irgendwo auf dem Lande zusammen kommen, können auch dort die Züge kurz vor der vollen Stunde ankommen und wieder losfahren. Das muss jetzt nicht heißen, dass das nur Ulm und Augsburg ist. Das kann auch ein Bahnhof oder eine Station sein oder Strecken zusammenkommen, die nicht jetzt so die große Bedeutung haben.

Andrea Morgenstern

Vielleicht könnten Sie nochmal für uns zusammenfassen: Warum ist unser Bahnprojekt Ulm-Augsburg so wichtig für den Deutschlandtakt?

Cyrill Bärtsch

Also wir haben einerseits die Fahrzeitverkürzung, werden schneller – 26 Minuten Zielfahrzeit. Aber für mich wesentlich ist eigentlich die Steigerung der Kapazität. Heute fahren auf der gesamten Strecke, fährt der Güterverkehr, der Regionalverkehr und der Fernverkehr alles auf zwei Gleisen. Der Nahverkehr muss zur Seite, wird überholt vom Fernverkehr, hat so längere Fahrzeiten, als er eigentlich haben müsste. Neu können wir das strikt trennen. Wir fahren mit dem Fernverkehr über die schnellen Gleise, der Nahverkehr fährt über die Stammstrecke, und wir können ihn vor allem auch verdichten. Neu können wir viertelstündlich von Ulm bis Gessertshausen

fahren, weiter auch Richtung Günzburg halbstündlich und vor allem auch zwischen Ulm- Günzburg den Vorortverkehr verdichten. Das sind alles Ausbauten und zusätzliche Züge, die wir auch nur durch die Neubaustrecke jetzt dann fahren können.

Philipp Schröder

Zudem schaffen wir auf Wunsch des Landes Bayern mit dem Halt Zusmarshausen auch gleichzeitig noch regionalen Nutzen für die Region. Das war jetzt nicht unsere Idee, das kam vom Land Bayern, Zusmarshausen. Das ist, sagen wir mal, ist auffällig geworden bei anderen Neubaustrecken, also Halt Merklingen zwischen Stuttgart und Ulm beispielsweise. Oder auch die beiden Halte, die zwischen Nürnberg und Ingolstadt liegen, die auch ganz gut angenommen werden. Und dieses Modell von einem Regionalhalt auf einer Neubaustrecke von 60 bis 100 Kilometern, bietet sich an, in der Tat, um regionalen Nutzen einer Strecke auch anheim gedeihen zu lassen, so dass die Akzeptanz steigt.

Theresa Wiesmeier

Herr Schröder, Herr Bärtsch, ich habe noch eine Rubrik für Sie – unsere Begriffe. Da wir heute das erste Mal zwei Gäste haben, erhöhe ich auf vier Begriffe. Erster Begriff vielleicht für Sie gleich, Herr Schröder, weil Sie's vorhin schon mal angesprochen hatten: die Einbruchsverspätung.

Philipp Schröder

Einbruchsverspätung ist immer ein schönes Wort. Auf der einen Seite in der Eisenbahnbetriebswissenschaft, wenn man simulieren will oder simulieren muss. Ein Wert, wie man sozusagen die Qualität von Netzen beeinflussen kann. Im echten Leben ist die Einbruchsverspätung oft nicht gerne gesehen, an der Grenze zwischen benachbarten Ländern. Die Verspätung, die Züge aus dem benachbarten Ausland mitbringen aus irgendwelchen Gründen und die dann auch im Zielland verarbeitet oder aufgebraucht werden muss, wie auch immer. Genau, das ist ein Netzqualitätsfaktor, sozusagen.

Theresa Wiesmeier

Zweiter Begriff: die Zugzahlen.

Cyrrill Bärtsch

Zugzahlen – ja, wie es der Name schon sagt, Zahl, die Anzahl der Züge beispielsweise auf einer Strecke. Wie viele Züge können dort verkehren? Je Richtung kann man dann hochrechnen, Vergleiche machen zwischen verschiedenen Strecken. Genau, im Prinzip Anzahl Züge pro Stunde in der Regel wird ausgewiesen für die Kapazität.

Theresa Wiesmeier

Dritter Begriff: die Etappierung.

Philipp Schröder

Ganz wichtig, fast wichtiger als die Fortschreibung des Zielzustandes, ist die Etappierung des Deutschlandtaktes. Hier geht es um – auch dann natürlich unter Abstimmung mit allen Stakeholdern – um die stufenweise Weiterentwicklung des Deutschlandtaktes. Ich hatte ja gesagt, es ist ein Prozess, der Deutschlandtakt. Es geht darum, dass man identifiziert, welche Maßnahmen, also unstrittig ist, dass die Maßnahmen, die jetzt im Bau sind, dass die weitergeführt werden. Aber dass sozusagen versucht wird, eben im Rahmen dieser fahrplanbasierten Infrastrukturableitung, dass man durch eine kriterienbasierte Bewertung der Einzelmaßnahmen es schafft, diese Maßnahmen bundesweit zu reihen, um zu identifizieren, welche ist die wichtigste, die zweitwichtigste Maßnahme, natürlich immer in Abstimmung. Das kann man dann konsolidieren und da geht es auch um politische Gleichverteilung, um das „wer prof-

itiert wovon am meisten“, „wer hat schon was“, „wer muss noch was kriegen“, das kann man dann alles konsolidieren; aber es geht darum, eine Reihung zu erarbeiten, um da wie gesagt, die Mittel – Mittel im Sinne von Geld, aber auch von Planungs- und Baukapazitäten – dass man diese Mittel bestmöglich einsetzt und dass man dort ausbaut, wo heute die größten Engpässe sind und das ganze System, das System am meisten profitiert.

Und diese Etappierung in Schritten, in 5 Jahresschritten, die die Länder, also vor allen Dingen Österreich und die Schweiz, die machen das vor immer so in 5 Jahresschritten, wird die Infrastruktur weiterentwickelt und dem Kunden auch wiedergegeben. Natürlich gibt es auch da nochmal Zwischenstufen, aber im großen Sinne in 5 Jahresschritten, damit jeder weiß, was er zu tun hat, auch die DB als Vorhabenträgerin weiß, welche Strecken sie zuerst bauen soll und dass da sozusagen Objektivität reinkommt. Das Verstehen der Etablierung ganz, ganz, ganz wichtig.

Theresa Wiesmeier

Und der vierte Begriff: Zuverlässigkeit.

Cyrill Bärtsch

Ja, ist ganz wichtig für die Bahn. Damit die Züge oder die Fahrgäste pünktlich ankommen können, vor allem auch ihre Anschlüsse erreichen. Gibt nichts Mühsameres, wenn der Zug fünf Minuten zu spät kommt und vom Anschlusszug sieht man noch die Rücklichter beim Ausfahren.

Genau. Wesentliches Element auch beim Deutschlandtakt in Zukunft, dass die Bahn zuverlässig verkehren kann. Da braucht es gut unterhaltene Infrastruktur, aber auch Rollmaterial, das entsprechend gewartet wird.

Philipp Schröder

Und die Basis ein generalsaniertes Netz.

Theresa Wiesmeier

Hoffen wir, dass uns das nie wieder passiert in Zukunft, dass wir nur noch die Rücklichter des Anschlusszuges sehen.

Cyrill Bärtsch

Ganz vermeiden kann man es nicht immer, aber es sollte nicht zur Regel werden, sondern Einzelfälle sein.

Theresa Wiesmeier

So ist es. Vielen Dank Ihnen, dass wir bei Ihnen in Zürich sein durften.

Andrea Morgenstern

Herzlichen Dank!

Philipp Schröder

Gerne.

Cyrill Bärtsch

Gerne.

Theresa Wiesmeier

Und Andrea, bis zum nächsten Mal!

Andrea Morgenstern

Bis zum nächsten Mal, Theresa!

Outro

Das war ein Podcast vom Bahnprojekt Ulm–Augsburg. Ton und Technik Jakob Neu-

mann. Moderation Andrea Morgenstern und Theresa Wiesmeier. Redaktion und Produktion Jakob Neumann.

Wenn euch das Thema Deutschlandtakt interessiert, empfehlen wir euch auch die Folge „Zugfahren wie in der Schweiz – der Deutschlandtakt“, in der wir mit dem Bayern-Chef des Verkehrsclub Deutschland, Dr. Christian Loos, gesprochen haben.

Was die Güterverkehrsunternehmen, von denen es über 400 in Deutschland gibt, von Ulm- Augsburg im Besonderen und Neubaustrecken im Allgemeinen halten, könnt ihr in der Folge „Lang, schwer und immer mehr – Güterverkehr auf der Schiene“ hören. Darüber haben wir mit dem Geschäftsführer des Verbands der Güterbahnen, Peter Westenberger, gesprochen.

Diese und alle weiteren Folgen des Podcasts findet ihr auf allen gängigen Podcastplattformen.

