

# Teil 1: Schweizer Kompetenz für deutsche Fahrpläne? – Der Deutschlandtakt

*Die Schweiz gilt als Vorbild für funktionierenden Eisenbahnverkehr. Muss es deswegen ein Schweizer Unternehmen sein, das den Deutschlandtakt, also einen Taktfahrplan für ganz Deutschland entwickelt? Ein Gespräch mit Philipp Schröder und Cyrill Bärtsch von der Firma sma darüber, was Deutschland von seinem Nachbarn lernen kann, woher die Fahrzeit von 26 Minuten kommt und wobei Bayern Vorreiter in Deutschland ist.*



## Intro

Das wiederholt sich dann regelmäßig immer wieder... Man kann natürlich immer alles anders machen... Können wir nicht einen Halt rausnehmen? Dann kriegt ihr aber da den Anschluss..

## Andrea Morgenstern

Braucht man wirklich so ein großes Projekt, um 14 Minuten schneller zwischen Ulm und Augsburg unterwegs zu sein? Natürlich nicht: denn es geht gar nicht um 14, sondern um 26 Minuten. Das ist die Fahrzeit, die uns der Deutschlandtakt vorgibt. Den kennen unsere heutigen Gäste Philipp Schröder und Philipp Schröder sehr gut, denn sie arbeiten bei der Firma SMA, die den Deutschlandtakt mitentwickelt. Hallo Herr Bärtsch, Hallo Herr Schröder! Schön, dass wir bei Ihnen in Zürich sein dürfen!

Herr Bärtsch, Herr Schröder, wir sind heute mit dem Zug von Augsburg zu Ihnen nach Zürich gefahren und diesmal hat alles gut funktioniert. Das ist ja leider nicht immer so! Man hört von deutschen Zügen, die gar nicht über die Grenze gelassen werden, weil sie verspätet sind und das Schweizer Taktgefüge stören würden. Wie konnte es dazu kommen?

### **Philipp Schröder**

Insgesamt würde ich es so einschätzen, dass das deutsche Eisenbahnnetz ein langes Erbe hat. Auch zusehend Leistungen im Güterverkehr und vor allem im Nahverkehr zugestellt wurden oder auf die Schiene kam, insbesondere im Nahverkehr. Wenn Sie jetzt aus Augsburg kommen oder kamen, sind Sie durch das Allgäu gefahren. Dort ist die Strecke nach wie vor eingleisig oder weitgehend eingleisig. Die, die sie genutzt haben. Der Nahverkehr ist ausgeweitet worden. Das führt zu einer stetigen Ausweitung der Verkehrsleistungen und der Ausbau der Infrastruktur hat eigentlich - würde ich nach unserer Einschätzung so von der Ferne aus gesehen - in den letzten 20, 30 Jahren nicht in dem Maße mitgehalten.

Und das ist sicherlich einer der Gründe, weshalb die Bundesregierung oder das Verkehrsministerium den Deutschlandtakt aus der Taufe gehoben hat, um sozusagen für die Zukunft das Netz entsprechend dimensionieren zu können, dass die Überlastung des Netzes oder die hohe Auslastung des Netzes nicht mehr auftreten. Gibt sicherlich noch weitere Gründe, auf die wir vielleicht im Rahmen des Gespräches kommen. Gehört auch Rollmaterialqualität mit dazu und so, aber die Überlastung des Netzes mit dem nicht einhergehenden gleichzeitigen Ausbau des Netzes ist wahrscheinlich einer der Hauptgründe.

### **Theresa Wiesmeier**

Sie haben schon viele Punkte genannt. Mal ganz grundsätzlich: können Sie uns in wenigen Sätzen noch mal erklären, was der Deutschlandtakt konkret ist?

### **Philipp Schröder**

Der Deutschlandtakt ist letztendlich die Zielvision des Bundes für die Dimensionierung des Eisenbahnnetzes. Der Deutschlandtakt ist ein Angebotskonzept, betreiberneutral. Das ist ganz wichtig. Also ist es kein Taktfahrplan für die DB AG oder für Flixtrain oder andere EVUs, sondern betreiberneutral. Der beinhaltet prognosebasiert die Mengengerüste des Fernverkehrs. Er berücksichtigt prognosebasiert die erwarteten Tonnagemengen des Güterverkehrs, die in Musterzüge umgelegt wurden. Musterzüge sind Züge, die die Bedürfnisse des Marktes repräsentieren und entsprechend eine Länge haben und ein Gewicht und auch ein Triebfahrzeug und die Mengengerüste des Nahverkehrs, die von den jeweiligen Bestellern angemeldet wurden. Für den Fall Bayern, da ist die Bayerische Eisenbahngesellschaft, die landesweit dafür zuständig ist und diese Mengengerüste und Ideen, Linienführung, Taktverteilung werden zu einem bundesweiten Angebotskonzept zusammengeführt und es werden Engpässe analysiert oder Engpässe erkannt auf diese Art und Weise, durch den Fahrplan. Und wir nennen es immer die fahrplanbasierte Infrastrukturableitung auf Basis dieses Fahrplans oder dieses Angebotskonzept wird die Infrastruktur zielgerichtet abgeleitet, das heißt, es wird identifiziert: Wo brauchen wir Beschleunigungen, wo brauchen wir zweigleisige Abschnitte, wo brauchen wir möglicherweise in Bahnhöfen zusätzliche Gleise.

### **Theresa Wiesmeier**

Und warum ist so ein Taktfahrplan eine gute Idee? Was hat man konkret als Fahrgast davon?

## **Philipp Schröder**

Die Konkurrenz der Eisenbahn ist ja überwiegend der motorisierte Individualverkehr, also das Auto. Und das Auto steht ja – das wissen wahrscheinlich die meisten Hörer Ihres Podcasts allzu gut – ja nahezu immer vor der Haustür und ist jederzeit nutzbar, also immer verfügbar. Und durch Taktverkehre ist es das Ziel nicht nur der Eisenbahn, auch des öffentlichen Nahverkehrs im Allgemeinen, die Verfügbarkeit zu steigern, durch wiederkehrende Prozesse für den Fahrgast einerseits, also merkbare Fahrpläne. Das hat aber auch Auswirkungen auf die Produktion und auf die Netzqualität letztendlich, weil Infrastrukturausbau zielgerichtet ausgebaut werden können, also Kreuzungsbahnhöfe können immer derselbe Kreuzungsbahnhof, in der stündlich oder halbstündlich immer wieder genutzt wird und gleichzeitig kann da das Rollmaterial entsprechend optimiert werden auf einen Taktfahrplan.

Dort wo Taktfahrpläne umgesetzt wurden zeigt sich, dass eigentlich auch die Nachfrage im entsprechenden Stil mit steigt. Das Bahnland Bayern ist einer der Vorreiter in Deutschland. Der Allgäu-Schwaben Takt, also vor den Toren von Augsburg, war das Pilotprojekt, hat zur extremen Fahrgaststeigerung geführt. Ich habe die Zahlen nicht parat wie viel, aber ich hab das mal gehört, dass es ein super Pilotprojekt war. Und das ist letztendlich die Keimzelle der Ausbreitung des Taktfahrplans. Und das wird jetzt sozusagen mit dem Deutschlandtakt hochgezogen, auf den bundesweiten Fokus.

## **Theresa Wiesmeier**

Jetzt sind Sie von der Firma SMA. SMA ist ein unabhängiges Consulting und Softwareunternehmen für Bahnsysteme. Braucht es da jetzt ein Schweizer Unternehmen, weil die Bahn hier so gut funktioniert?

## **Philipp Schröder**

Es ist nicht notwendigerweise ein Schweizer Unternehmen. Es ist ein, ich würde sagen, wir sind Unternehmen in der Schweiz: Die Schweiz hat, was diese Philosophie der integralen Taktfahrpläne, also der Zusammenfügung von Linien orientierten Taktfahrplan zu einem Gesamtkonzept, bereits in den 80er Jahren begann. Deshalb sind die gedanklicher Vorreiter. Die Firmenidee des Firmengründers war, diese Idee sozusagen nach Europa zu exportieren und deshalb ist es eine Schweizer Firma. Wir haben inzwischen drei weitere Niederlassungen, eine ist in Lausanne und eine in Paris und eine in Frankfurt. Der Deutschlandtakt wird überwiegend von Frankfurt aus bearbeitet. Die Projektleitung ist noch hier in Zürich, aus alten Gründen sozusagen. Aber im Prinzip wird das überwiegend aus Deutschland gemacht. Ich als Europäer würde sagen, das muss deshalb nicht automatisch eine Schweizer Firma sein. Aber diese, sagen wir mal, die Logik, das Gedankengut, auch die Euphorie, die dahinter steckt, die ist hier schon ganz gut zu Hause Und wir sehen jeden Tag, wie es positiv vorgebracht wird, wie es klappen kann. Und das ist eigentlich der Antreiber der täglichen Arbeit.

## **Theresa Wiesmeier**

Und wer hat da SMA mit der Entwicklung des Deutschlandtaktes beauftragt?

## **Philipp Schröder**

Also der Auftraggeber ist das Bundesverkehrsministerium. Da gibt es eine Abteilung Eisenbahn und die hat letztendlich ein Referat für - das heißt etwas anders, ich weiß nicht mal den korrekten Namen - für Bundesverkehrswegeplan und Netzplanung, Netzgestaltung, und die sind der Auftraggeber und eben bei der Erstellung mit integriert ist ein großer Kreis von Stakeholdern, angefangen mit der DB InfraGO AG, auch mit der DB AG als Konzern. Aber natürlich sämtliche Bundesländer, die Aufgaben-

träger. Und bei der Erstellung waren auch mit dabei: Reisendenverbände, natürlich der Verband der Güterverkehrsunternehmen war mit dabei, bis hin zur Gewerkschaft der Lokomotivführer. Die waren auch mit dabei, haben alle mitgeredet und sozusagen ist das quasi abgesichert worden. Und deshalb gilt der vorliegende Zielfahrplan auch als abgestimmt. Abgestimmt ist ein großes Wort, weil im Detail natürlich überall immer ein bisschen Dissens ist. Und man kann es noch besser machen und anders machen. Aber die große Leitlinie gilt als abgestimmt.

### **Andrea Morgenstern**

Und wie genau erstellt man denn jetzt so einen Taktfahrplan? Welche Methodik steckt dahinter? Vielleicht können Sie das einmal für Nicht-Verkehrsplaner:innen erklären.

### **Philipp Schröder**

Also grundsätzlich hat man wie gesagt die Knoten: Wir haben die großen Städte wie Frankfurt, Berlin, München, Nürnberg beispielsweise. Dazwischen gibt es Fahrzeiten und wir haben dann die Linien. Wie gesagt, aus der Prognose vom Fernverkehr beispielsweise, da bauen wir jetzt erst mal ein Fernverkehrsnetz auf aus diesen Linien. Und danach leiten wir die Fahrzeiten ab. Einerseits immer auf die Bestandsstrecke schauen: können wir beispielsweise von Würzburg dann nach Nürnberg gute Anschlüsse in den Knoten mit den Fernverkehrszügen ableiten und wir haben gesehen im Deutschlandtakt, da ist eine ideale Neubaustrecke, dann zwischen Würzburg und Nürnberg, hier unter 30 Minuten fahren zu können und wir haben dann in Nürnberg den Knoten zur vollen und zur halben Stunde und auch in Würzburg den Knoten zur vollen und zur halben Stunde. Also wichtig in den Knoten: Hier brauchen wir die Anschlüsse bei den Zügen untereinander, also zwischen den Fernverkehr und den Regionalverkehr. Und da ist es ideal, wenn die Züge dann jeweils zur vollen und zur halben Stunde sich treffen. Man hat alle Anschlüsse in beide Richtungen, sowohl bei der Hinfahrt als auch bei der Rückfahrt. Man beginnt mit dem Fernverkehr zuerst und hat dann ein gutes Netz mal und sieht dann eben auch, dass bei einem gewissen Knoten vielleicht die Zielfahrzeit nicht erreicht werden kann. Wir haben beispielsweise 35 Minuten, dann leiten wir zusätzlich noch mal Infrastruktur oder eine Beschleunigung ab, um dann diese Anschlüsse weiter gewährleisten zu können. Und sobald man dann mal ein Gesamtnetz hat für den Fernverkehr, beginnt man dann in der nächsten Stufe mit dem Regionalverkehr. Versucht den natürlich möglichst gut anzubinden, den Knoten, also die Anschlüsse gut zu legen, dass gute Umsteigebeziehungen, dass man nicht zu lange warten muss an den Bahnhöfen und da ist eben auch jetzt berücksichtigt worden beim Deutschlandtakt zum Beispiel auch Anmeldungen der Länder: So und so viele Züge möchten wir dort fahren, das wurde alles berücksichtigt und abgebildet und in einem weiteren Schritt wird dann auch der Güterverkehr geplant. Und so geht zeitlich ein Gesamtsystem von einem Taktfahrplan, der dann regelmäßig ist, sich quasi mindestens alle zwei Stunden wiederholt beim zwei-Stunden-Takt. Wir haben aber auch dichtere Verkehre, die stündlich fahren oder halbstündlich. Und das wiederholt sich dann regelmäßig immer wieder.

### **Andrea Morgenstern**

Ich will noch nicht vorgreifen, aber was Sie gerade erklärt haben: Nürnberg und Würzburg könnte man quasi auch mit Ulm und Augsburg ersetzen. Da haben wir ja gerade die Fahrzeit von über 40 Minuten und müssen auf die 26 runter, um eben unter einer halben Stunde dort anzukommen jeweils.

### **Philipp Schröder**

Genau das ist richtig. Nürnberg - Würzburg ist ein gutes Beispiel auch hier, um so die

Knoten Würzburg und Nürnberg erreichen zu können und dasselbe zwischen Ulm und Augsburg auch.

### **Philipp Schröder**

Das Ganze hat natürlich auch immer Grenzen. Also wenn man beispielsweise, was Philipp Schröder erzählt hat, die sogenannte Kantenzzeit, also die Zielfahrzeit zwischen großen Knoten: Idealerweise ist die immer ein bisschen unter einer halben Stunde oder unter einer ganzen Stunde oder bei Halb-Stundentakten auch 13 oder 14 Minuten, um quasi das Zusammentreffen der Anschlusszüge immer zu den Minuten null 30 zu erreichen, beim Halbstundentakt auf 15/45 und die Augsburg-Ulmer Strecke, die war ja schon vor dem Deutschlandtakt im Bundesverkehrswegeplan. Die trifft mit der da unterstellten Fahrzeit von 26 Minuten diese Vorgaben genau. Deshalb ist das auch eben auch so wichtig, dass man daran festhält. Man kann natürlich immer alles anders machen, hat aber dann erhebliche Konsequenzen. Und zwar nicht nur zwischen Ulm und Augsburg in dem konkreten Fall, sondern möglicherweise bis nach - und das ist keine Übertreibung - bis nach Budapest, sowieso ins Allgäu rein. Oder wenn man von München aus guckt und das da verschieben würde, dann natürlich auch bis nach Mannheim und Köln und darüber hinaus.

### **Andrea Morgenstern**

Und hilft bei der Erstellung von so einem Taktfahrplan auch künstliche Intelligenz? Arbeitet man da schon damit?

### **Cyrill Bärtsch**

Nein, wir arbeiten noch nicht damit, wir haben ein eigenes Tool, "VIRIATO". Das hilft uns eben dann, diese ganzen Überlegungen in Netzgrafiken und Linienkarten abbilden zu können und man sieht dann, wie häufig die Züge fahren und zu welchen Minuten die Züge in den Knoten ankommen, wieder abfahren, hat dann die Anschlussbeziehungen, die dort ersichtlich sind. Aber auch für Fahrzeiten können wir damit rechnen, Bildfahrpläne erstellen und das ist eigentlich unser Werkzeug, womit wir arbeiten. Und natürlich auch unser Know-How von ganz Deutschland, das dann auch hier zum Einsatz kommt bei den ganzen Planungen.

### **Philipp Schröder**

Die Frage kommt immer wieder, ob irgendwas automatisch geht. Wir oder unsere Software-Kollegen, wir alle gemeinsam glauben, dass man das im Güterverkehr beispielsweise auch automatisieren könnte. Irgendwann mal oder recht bald, im Güterverkehr. Aber diese Taktverkehrsgerüste des Nah- und Fernverkehrs abgestimmt, glauben wir nach wie vor, dass das nicht geht oder noch nicht geht, weil einfach: man hat eine hohe Variantenvielfalt und muss alles immer sofort spiegeln mit den Stakeholdern, mit der bayerischen Eisenbahngesellschaft und mit vielen möglichen Parteien. Und die Einflussgrößen, die sind eigentlich auf der einen Seite mengenmäßig vielleicht gar nicht so viel, aber doch so verschiedenartig, dass man das eigentlich händisch letztendlich erarbeiten muss und dann auch sofort zum Telefon greifen muss. Ist euch lieber der Anschlussverlust aber die Bedienung der gewünschten Halte oder können wir nicht einen Halt rausnehmen? Dann kriegt ihr aber da den Anschluss. Aber welchen Halt nehmen wir von den fünf raus? Also das ist sozusagen immer so ein Arbitrage oder so ein Rangierbahnhof von Interessen und ich wüsste nicht.. Mir als Älterer inzwischen fehlt die Fantasie, dass das mit KI geht.

### **Andrea Morgenstern**

Das klingt schon, als wäre das eine der Herausforderungen, auch die verschiedenen Interessen eben unter einen Hut zu bringen. Gibt es weitere Herausforderungen würden Sie sagen bei so einer Erstellung von einem Taktfahrplan?

## **Philipp Schröder**

Die Frage ist immer: also noch mal kurz aufgreifend die Abstimmung mit den Stakeholdern ist auf der einen Seite die Herausforderung, auf der anderen Seite auch das, was eigentlich Spaß macht oder zumindest mir da besonders viel Spaß dran macht, weil man erarbeitet mit der ganzen Branche sozusagen federführend ein Konzept, was hoffentlich die Bahn nach vorne bringt. Das ist ganz, ganz tolle Arbeit, also wirklich. Da kann ich auch für mein Team sprechen, da sind wir alle ganz glücklich und freuen uns dann da, das zu erarbeiten. Eine andere Herausforderung ist letztendlich die Gratwanderung zwischen irgendwie den Ansprüchen der Stakeholder: also die wollen alle ganz viel, wenn Sie aus Augsburg - ich nehme mal nicht Augsburg-Ulm, ich nehme mal eine andere Strecke - direkt die Paartalbahn beispielsweise von Augsburg in Richtung Friedberg, die im Nahverkehr mit Viertelstundentakt. Das muss genau ein Viertelstundentakt sein, da darf man nicht von abweichen, aus diversen Gründen, weil es auch jetzt schon so ist letztendlich, gleichzeitig wird der Knoten dadurch belastet. Also die Abwägung zwischen den ganzen Verkehrswünschen auf der einen Seite, zwischen der Masse an Infrastruktur, die bundesweit dafür abgeleitet werden muss, das ist ein enormer Berg. Der ist viel zu groß, wahrscheinlich zu groß, es sei denn, die Finanzmittel werden für die Bahn - was ich persönlich natürlich hoffen würde - noch massiv aufgestockt. Aber es ist ein sehr großer. Und genau das zu treffen, dass man das schafft, das abzustimmen, dass man nicht übertreibt, dass man aber auch nicht zu unambitioniert herangeht. Das ist so ein bisschen so die Herausforderung, die steht nicht jeden Tag irgendwie geschrieben, aber die merken wir ständig, dass die Erwartungshaltung eigentlich groß ist und dass man da das Richtige, das darf nicht in Utopie abdriften, aber soll auch ambitioniert sein. Das ist eigentlich das, was die Herausforderung ist, genau.

## **Theresa Wiesmeier**

Jetzt hat man früher etwas anders geplant. Man hat erst einmal gebaut und dann geschaut, welche und wie viele Züge auf den Gleisen eigentlich fahren können. Heute gilt: erst der Fahrplan, dann die Infrastruktur. Woher kommt der Perspektivwechsel?

## **Philipp Schröder**

Ich würde sagen, der Perspektivwechsel kommt daher, dass einerseits die Stakeholder und auch das Verkehrsministerium und auch die DB AG das lange beobachtet haben von Nachbarbahnen, von den "Erfolgreichen": erfolgreich im Sinne von Kilometer oder Züge pro Kilometer Strecke und letztendlich auch in der Nachfrage. Also die Nutzung des Netzes ist hier in der Schweiz beispielsweise doppelt so groß wie in Deutschland, über das ganze Netz. Die Nachfrage an Leuten ist mehr als doppelt so groß wie in Deutschland. Ich habe mir auch abgewöhnt, immer über die Schweiz zu reden. Es reicht, nach Österreich zu gucken. Die holen die Schweiz ein mit Riesenschritten mit dieser Theorie. Es ist einfach der effizienteste Weg, um zielgerichtet in Infrastruktur Engpässe zu identifizieren und die dann zielgerichtet aufzulösen. Natürlich mit einem riesen Investvolumen. Sie haben völlig recht: früher die alten Neubaustrecken. Das beste Beispiel ist von Köln nach Frankfurt, das ist in den Westwald gelegt worden, ist auch erforderlich gewesen ohne wenn und aber. Aber man hat eben - wie soll ich sagen - vergessen die Strecken optimal in den Knoten, also sowohl in Frankfurt als auch in Köln, einzubinden. Da fehlen Gleise, Überwerfungen, Weichenverbindungen und das ist sicherlich ein Element, weshalb das ganze Netz krankt in Deutschland oder teilweise auch sagen wir mal Pünktlichkeitsprobleme hat. Und diese fahrplanbasierte Infrastrukturableitung versucht, diese Schwächen zu eliminieren. Gelingt nicht immer völlig klar, aber versucht das da gezielt dran zu gehen und vor allem auch in den Knoten Maßnahmen zu identifizieren, die insgesamt

das Netz leistungsfähiger machen.

### **Theresa Wiesmeier**

Schauen wir aber doch noch mal in die Schweiz. Die Schweiz gilt als Musterland des funktionierenden Eisenbahnverkehrs: Warum kommen in der Schweiz 9 von 10 Zügen pünktlich an ihrem Ziel an?

### **Philipp Schröder**

Meine These ist oder aus der Beobachtung: Ich bin nur auf dem deutschen und österreichischen Markt tätig, aber nutze das hier natürlich ständig in der Schweiz und sehe das. Ich glaube, das Hauptelement ist einfach, dass sowohl beim Rollmaterial als auch bei der Infrastruktur die Qualität einfach exzellent ist. Grundlage ist präventive Instandhaltung beispielsweise. Also man wartet nicht, bis eine Oberleitung, ein Gewerk dran ist, sondern man guckt vielleicht ein bisschen früher. Und das nicht nur bei der Infrastruktur, auch beim Rollmaterial. Für die, die sich noch tiefer für Eisenbahn in ihrem Podcast interessieren, wenn sie Loks sehen, die bei der DB - muss nicht bei der DB sein, kann auch natürlich bei Drittbetreibern sein - die 30-40 Jahre alt sind, die ja noch rumfahren, wie die aussehen und die gleichen Loks oder die Loks aus der gleichen Zeitepoche, wie sie in der Schweiz aussehen. Dann sieht man schon optisch, dass da ein Unterschied ist vom Instandhaltungszustand. Und wenn man die Verlässlichkeit bei Rollmaterial und Infrastruktur nur 80 % ist, also 80 mal 80 % sind ja dann 64 % sozusagen, wenn beide zusammentreffen. Und das ist ja das Interessante an Eisenbahn, dass das zusammentrifft. Es müssen eben beide Seiten irgendwie zu nahezu 100 % performen, um dann sozusagen die hohe Qualität zu haben. Und dazu gehört natürlich ein hoher Rückhalt insgesamt im Ganzen - wie soll ich sagen- im ganzen Umfeld. Das geht natürlich übers Geld. Das sind Geldthemen, das sind Reservethemen, die dazu führen, auch ein Konsens in der Gemeinschaft, dass ein Land sich so was leisten möchte, sagen wir mal so.

### **Andrea Morgenstern**

Ich würde einmal kurz nachhaken an der Stelle: Rollmaterial. Damit meinen Sie wahrscheinlich die Züge die fahren?

### **Philipp Schröder**

Ganz genau. Also Lokomotiven, Wagen, Triebfahrzeuge, genau.

### **Theresa Wiesmeier**

Was würden Sie jetzt sagen was kann Deutschland von der Schweiz lernen?

### **Philipp Schröder**

Also ich würde mal sagen, auf jeden Fall, dass sozusagen das Weitertreiben der fahrplanbasierten Infrastrukturableitung, so wie es jetzt in Deutschland gemacht wird, ist schon ein großer Lernerfolg, dass das gemacht wird. Und das andere, dass man sich mal den Qualitätszustand der verschiedenen Produktionsressourcen im System Eisenbahn anguckt und was ein Riesenthema ist, wo auch, das höre ich immer wieder überall: Alle wollen es, aber es gelingt irgendwie nicht, weil man nicht am Bundestag vorbeikommt: Ist das Thema einer soliden Finanzierung. Nicht unbedingt jetzt von der Höhe, sondern das Hauptproblem ist gar nicht - auch ein bisschen die Höhe, was ich so höre - es ist aber auch die Gleichmäßigkeit oder die Verlässlichkeit oder die sogenannte Überjährigkeit, also unabhängig vom Budget. In der Schweiz gibt es dazu einen Fonds. Österreich hat das anders gelöst, Österreich hat das auch gelöst, mit dem sogenannten Rahmenplan, dass in die Infrastruktur unabhängig vom aktuellen Haushalt, politischen Gestaltung, das konstant Geld in das System fließt, das Großmaßnahmen eben nicht nach Haushaltslage geplant und gebaut werden können,

sondern dass zum Beispiel, wie Ihr Projekt Ulm-Augsburg, meinetwegen mit einem jährlichen Fixbetrag von X Milliarden oder Millionen leben kann und nicht mal irgendwie - ich möchte nicht falsches sagen - mal 500 Millionen pro Jahr, im nächsten Jahr mal wieder gar nichts. So kann die Infrastruktur nicht weiter bewirtschaftet werden. Das ist glaube ich einer der Hauptelemente, dass man von der Schweiz lernen kann. Dieser Infrastrukturfonds, der heißt glaub ich offiziell ein bisschen anders, aber dieser Finanzierungsfonds für die Bahninfrastruktur ist ein Vorbild. Österreich hat es anders aber auch gut gelöst nach meinem Dafürhalten. Und der Bund geht aber mit dem sogenannten strategischen Umsetzungsplan vom Deutschlandtakt genau diese Themen auch an, um dort Lösungen zu finden. Das wird auch aktuell erarbeitet, um den Deutschlandtakt sozusagen prozessual abzusichern und vor allem auch zu etablieren.

### **Andrea Morgenstern**

In der Schweiz fährt jetzt der Fern- und Regionalverkehr seit 1982 nach dem Taktfahrplan. Wissen Sie noch, wie die Situation vorher war? Können Sie dazu ein paar Takte sagen?

### **Philipp Schröder**

Also im Detail nicht mehr, als ich war da ja auch noch nicht auf der Welt. Aber grundsätzlich war das eigentlich nachfrageorientiert. Natürlich am Morgen die meisten Züge in die großen Zentren und Städte rein, die Leute sind zur Arbeit gefahren. Abends wieder zurück. Dazwischen dann halt mal Lücken, weil weniger Reisende unterwegs waren. Und es waren natürlich auch viel weniger Züge unterwegs als heute.

### **Andrea Morgenstern**

Eigentlich wie bei uns jetzt, nur ohne Taktfahrplan, wahrscheinlich. Es heißt oft, die Schweiz sei ein kleines Land, da würde das mit dem Taktfahrplan leichter funktionieren. Aber in einem großen Flächenstaat wie Deutschland mit langlaufenden Verkehren sei das nicht so gut möglich. Ihr Kommentar dazu?

### **Philipp Schröder**

Auch das hört man oft. Meine Privatmeinung oder unsere Firmeneinschätzung dazu ist: Ja die Schweiz ist kleiner, deshalb ist es aber nicht weniger komplex. Oder anders herum gesagt: Ist Deutschland jetzt so rein flächenmäßig, kann man auch sagen, ist Deutschland sieben oder acht Schweiz nebeneinander. Also die Herangehensweise, die Planungsphilosophie oder die Exzellenz sozusagen oder die Qualität von Infrastruktur und Rollmaterial ist jetzt kein Größenthema, sondern es ist ein allgemeines Thema, das gilt immer. Und was stimmt, in der Tat, ist, dass, sagen wir mal, das Kernnetz des Fernverkehrs hier in der Schweiz natürlich kürzer laufende Linien hat. Das ist das, was stimmt. Also die längste Binnenlinie sozusagen, von St. Gallen nach Genf, hat ungefähr eine Fahrzeit von viereinhalb Stunden oder so. Das ist natürlich wesentlich weniger als Hamburg-Basel oder Hamburg-München oder so mit acht Stunden ungefähr, acht-neun Stunden. Das ist weniger. Deshalb ist die Störmöglichkeit, also dass irgendwo was passiert oder, dass Personen im Gleis sind, diese ganze Litanei, dass das irgendwo häufiger passiert, das ist natürlich da. Auf der anderen Seite: Sie hatten gerade die Frage gestellt, was kann man lernen? Hat natürlich auch die Schweiz trotzdem diese lang laufenden Züge, die kommen halt dann nicht aus, die kommen dann auch aus Hamburg, sozusagen, oder aus Mailand oder aus Bologna oder aus Wien. Und die dann auch potenziell hier das Netz stören könnten, durch Einbruchsverspätung. Es wird aber dadurch gelöst, und das ist ein Thema was man vielleicht auch in Deutschland noch mal lernen könnte, ist das Thema, wie man mit verspäteten Zügen umgeht. Das ist mir nach wie vor ein, was heißt Rätsel, aber: man



beobachtet, dass manchmal auslaufende Fernverkehrszüge, also auf Ihr Beispiel mal übertragen, übertragen auf Ihre Region: Wenn aus sagen wir mal Köln, aus Dortmund in Ulm ein Fernverkehrszug ankommt oder in Augsburg mit einer halben Stunde Verspätung, der wird dann gnadenlos nach München noch versucht zu bevorteilen, um dann aus den 30 Minuten Verspätung vielleicht 28 Minuten Verspätung zu machen. Aber der Nahverkehr, der RE von Augsburg nach München in dem Fall, wird irgendwo in Mering oder so überholt und kriegt dann zehn Minuten Verspätung mit Folgeverspätung nach Garmisch, was weiß ich wohin. Da dieses Thema, dass man verspätete Züge versucht zu halten: Ich verstehe das, warum das auch ist, es ist immer gut abzuwägen, ob das wirklich wert ist, ob man nicht eventuell die Folgesysteme im Regionalbereich dann eventuell schützt. Das ist genau der Grund, weshalb die Schweiz die unpünktlichen Züge aus Deutschland aktuell nicht annimmt, beziehungsweise aus Wien, es ist ein anderer klassischer Fall: wenn man aus Wien beispielsweise in die Schweiz kommt mit zehn Minuten Verspätung weiß man schon, dass der Zug mit einer halben Stunde Verspätung in Zürich ankommt, weil er gnadenlos dem nächsten Takt sozusagen hinterher tritt, um diesen nicht zu zerstören.

### **Andrea Morgenstern**

Strikt, aber nachvollziehbar.

### **Theresa Wiesmeier**

Sie hatten vorher schon mal kurz die Finanzierung angesprochen. Die Schweiz investiert pro Kopf deutlich mehr in die Schiene. 2014 gab es eine Volksentscheid in der Schweiz, bei dem es darum ging, dass die Eisenbahn mehr Steuergelder für den Bahnausbau benötigt und die Menschen haben dafür gestimmt, mehr Steuern für eine bessere Bahn. In Deutschland ist es derzeit nicht denkbar oder?

### **Philipp Schröder**

Ich meine da möchte ich mich politisch nicht äußern, da kenne ich mich zu wenig aus. Es ist immer eine Frage: Hier wird es immer unterstützt in meiner Wahrnehmung, weil transparent den Leuten gezeigt wird, was sie dafür kriegen. Also übertragen auf den Deutschlandtakt: Der Deutschlandtakt steht ja auch im Internet. Da könnte man nachlesen, was das bedeutet. Hier werden Ausbauentscheidungen minutiös mit Netzgrafik, mit Fahrplan ins Internet veröffentlicht. Früher wahrscheinlich ohne Internet, aber veröffentlicht. Und dadurch, dass jeder sofort auch merkt: "Oh super, ich hab da was davon. Ich habe substanzuell was davon" ist sozusagen der "Good-Will", um dort dafür zu stimmen, hier ungebrochen oder sehr groß. Also die Leute, denen wird genau gezeigt, was man bekommt, den wird auch gesagt, in der Regel, was man dafür nicht bekommt. Also keine Ahnung, ich bin nicht das große Ganze. Aber wenn es um eine Trambahnverlängerung geht, dann steht es oft im Widerspruch zu einer Bibliothek oder einem Schwimmbad, sage ich mal als Beispiel. Und dann wissen die genau, wozwischen man abwägen kann und das hat sich sehr bewährt, da kommt wirklich noch viel mehr dazu. Deshalb möchte ich gar nicht zu weit ausholen, das ganze sozusagen mit Abstimmungen. Mit Volksabstimmung muss man ja auch ein bisschen Erfahrung haben, wie die Fragestellungen sind.

### **Theresa Wiesmeier**

Wir haben noch viele Fragen. Fragen, die wir auch in Infoveranstaltungen immer wieder gestellt bekommen. So viele, dass es für eine weitere Folge reicht. Und deswegen gibt es eine Premiere bei unserem Podcast: Den zweiten Teil des Gesprächs können die Zuhörerinnen und Zuhörer in zwei Wochen hören. Bis dahin Ihnen schon mal vielen Dank und den Zuhörerinnen und Zuhörern alles Gute!