

Der Taktgeber: Planwirtschaft, Marktmonopol oder Dienstleistungsstandards – wie Integration und Wettbewerb harmonisieren können

Dr. Felix Berschin

Reformmodelle für den SPfV in Deutschland

Tagung des WIP TU Berlin und Zeppelin University, Berlin 27.4.2017



Der D-Takt als open source Projekt

634

Eisenbahn-Revue International

Der deutsche Fernverkehr kann deutlich integraler werden

Dr. Felix Berschin

Zum Deutschland-Takt in Trippelschritten

Geradezu leidenschaftlich wurde vor grossem Publikum anlässlich der Causa Kellerbahnhof Stuttgart die Frage diskutiert: Braucht es in Deutschland einen Integralen Taktfahrplan (ITF) und wenn ja, ab wann?

Quelle: Eisenbahn Revue International 12/2015, S. 634 ff.

http://www.nahverkehrsberatung.de/downloads/ERI_ITF.pdf



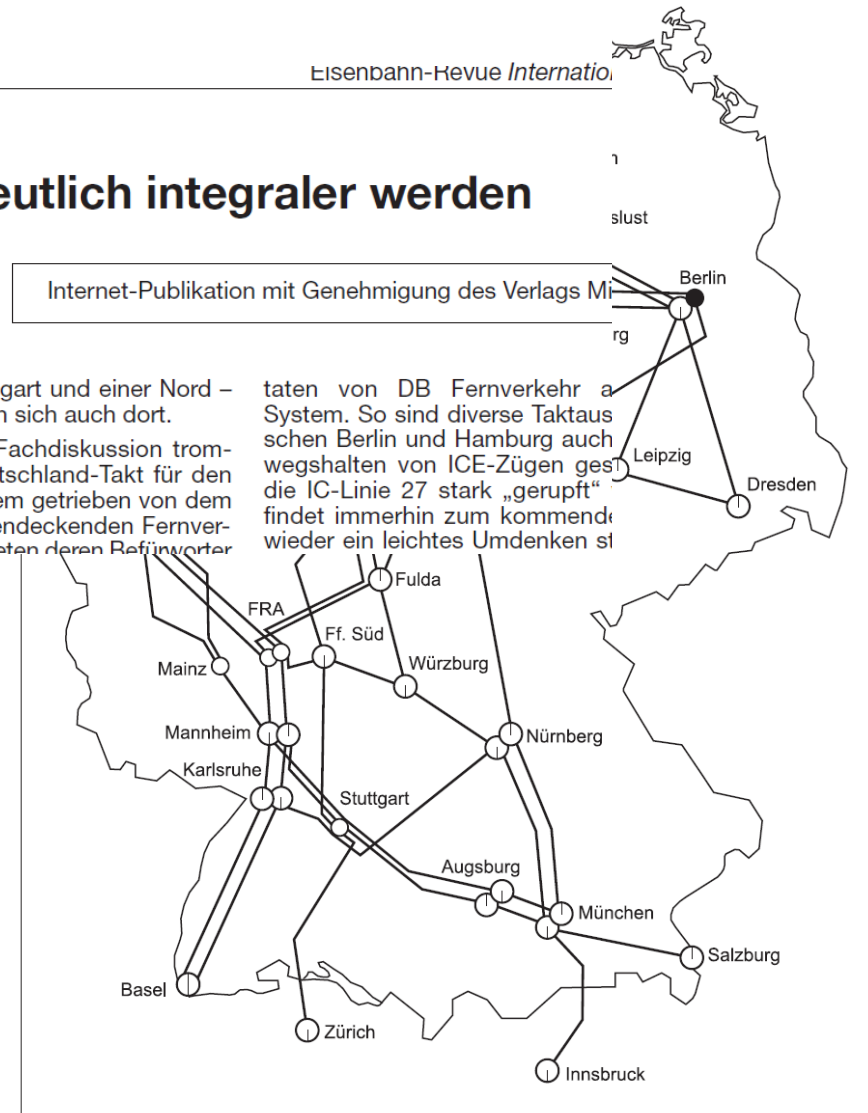
Bahn 21

2004

dem TGV Paris – Stuttgart und einer Nord – Süd-Verbindung, finden sich auch dort.

Befördert von dieser Fachdiskussion trommelt die Initiative Deutschland-Takt für den integralen Takt. Vor allem getrieben von dem Gedanken eines flächendeckenden Fernverkehrs in Deutschland treten deren Refinanzier

taten von DB Fernverkehr ein System. So sind diverse Taktausnahmen Berlin und Hamburg auch wegshalten von ICE-Zügen gest die IC-Linie 27 stark „gerupft“ findet immerhin zum kommenden wieder ein leichtes Umdenken st



Agenda

Spielregeln für einen Deutschlandtakt

Planwirtschaft

Marktmonopol

Dienstleistungsstandards

Fazit

Spielregeln für einen Deutschland-Takt

Mehrung des Gesamtnutzens ÖV durch Vernetzung

Minimaler Aufwand – maximaler Nutzen

- Maximale Hebung Nachfrage durch zeitliche Verfügbarkeit -> Takt
- Maximale Hebung Nachfrage durch Verlässlichkeit -> Nur so gut wie schwächste Glied
- Bündelung Verkehrsströme durch optimale Umsteigeverbindungen (vergleichbar Hubs im Flugverkehr, aber wesentlich komplexer als dort)
- Minimierung Produktionsaufwand durch optimale Umläufe, Fließbandproduktion und minimale Infrastruktur (passgenau)
- Anpassung an Nachfrage durch Zuglänge bei gleicher Fahrdynamik und Haltezeiten (!)
- Bei hohen Langstreckenaufkommen Sprinter on top -> flexibel



So schnell wie nötig – nicht so schnell wie möglich

Spielregeln für einen Deutschland-Takt

Die Realität in Deutschland

Reichlich Takt, wenig System

- Noch bedeutende Lücken „nur alle zwei Stunden“ -> Fernverkehr B-System, diverse langlaufende RE, aber auch große Teile MV
- Isolierte Länder ITFs mit unterschiedlichen Ambitionen (Zubringer SPfV vs. eigenes RE-System) mit Brüchen an den Grenzen
- Teilweise Auflösung von Taktstrukturen und Wiederaufleben der „Fahrplandezernate Bundes-/Reichsbahn“ bei den LandesNvGes.
- Verlust der Kompetenz für Planung von Taktsystemen durch Einzelfahrlagenplanung bei DB Netz
- Abnehmender Systemnutzen vernetzter Fernverkehr durch Unpünktlichkeit, Baustellenfahrpläne und schwindendes Vertrauen
- Fernverkehr beugt sich Länderprioritäten (Bsp. Knoten Erfurt zu Lasten von Leipzig) oder kein Halbstundentakt Basel – Frankfurt – Hamburg)
- Infrastrukturausbau nach Leuchttürmen und Föderalismusregeln

Agenda

Spielregeln für einen Deutschlandtakt

Planwirtschaft

Marktmonopol

Dienstleistungsstandards

Fazit

Planwirtschaft

Bundes- und Reichsbahn leben weiter

Jeder Fahrplan ist erst einmal Planwirtschaft:

- Länder als SPNV sind getrieben von politischem Leitbild flächendeckender Versorgung. Insoweit hoher Stellenwert von Takt und Vernetzung, aber
- wenig bis kein Wissen über Umsteiger sowie Nachfragematrizen und damit echte Prioritäten und Notwendigkeiten von Vernetzung
- Im besten Fall Angebotsdimensionierung nach durchschnittlichen Nachfragezahlen
- Fernverkehr wenig ambitioniert bei Vernetzung. Letzte „Großtaten“ Fahrplanknoten Hannover (1996) und Halbstundentakt Würzburg – München (2003). Viel Energie auf Einzellagen (Coburg, Augsburg, Montabaur u.s.w. ...)
- Echte Marktorientierung des Fahrplans DB Fernverkehr nicht erkennbar, sondern Mangelverwaltung (Fahrzeuge, Ergebnis, Infrastruktur)

Planwirtschaft

Integration durch Planwirtschaft

Der Bund und Länder haben doch auch ein hervorragendes Straßennetz, aber

- Bund zahlt sehr feingliedrige Erschließung (Bundesstraßen), faktisch verwalten aber die Länder hier fest Budgets
- Hohe Standardisierung durch Sicherheits- und Baunormen
- Der Individualverkehr verzeiht fehlende Abstimmungen, Netzlücken, unterschiedliche Standards, Nutzer kann auf Fehler reagieren, ÖV ist Nutzer Opfer von Fehlern / Systembrüchen

Dagegen sind Eisenbahnfahrpläne höchst politisch (SPNV und Teile des SPFV). Am ehesten auflösbar durch Rücknahme Ländereinfluss und damit quasi Aufkündigen Regionalisierung.



Der Glaube an einen guten Deutschlandtakt durch Bund und Länder als oberste Fahrplaner Deutschlands ist naiv

Agenda

Spielregeln für einen Deutschlandtakt

Planwirtschaft

Marktmonopol

Dienstleistungsstandards

Fazit

Marktmonopol

Franchising von Netzen

- In D noch keine echte Integrationserfahrung durch Wettbewerbsvergabe ganzer Netze. Netze sind wenn überhaupt Produktionskosten-orientiert. Integration durch Aufgabenträger vorgegeben und Regelungstiefe weiter ansteigend
- Chance von Netzbildung v.a. zielgerichteter Produkteinsatz, Anpassung Nachfrage und passende Fahrzeuge (Erfahrung UK), aber keine Optimierung mit Infrastruktur
- Das Ausschreiben von Fernverkehrsnetzen jenseits der bisherigen Planwirtschaft in Deutschland („Guter Fahrplan“) bleibt Wunschdenken. Am ehesten zum Löcher stopfen („abgehängte Städte“)
- Vermutlich sogar Integrationsverluste durch Zerschlagung DB Fernverkehr, falls echter Wettbewerb gewollt ist. Monopolsteuerung ohne Wettbewerb ist eine schöne Illusion (siehe aktuell Erneuerung Fernverkehrskonzession Schweiz)

Agenda

Spielregeln für einen Deutschlandtakt

Planwirtschaft

Marktmonopol

Dienstleistungsstandards

Fazit

Dienstleistungsstandards

Deutschland Takt als Sprache des ÖV

- Gemeinsames Verständnis von Funktionieren eines Netzwerks
- Taktfamilie (60-30) vs. Überkommene 20/40er Takte (S-Bahn München, Köln/Düsseldorf, Berlin, Hamburg)
- Symmetrieminute 00/30
- Bedienungszeiten 5-24 / 6-22 Uhr
- Durchgehende Fahrausweise, durchgehender Vertrieb, durchgehende Fahrgastrechte, durchgehende Information
- Anschlusssicherung/Dispositionsregeln Verspätung
- Im Zweifel Netzverknüpfung (Stichwort Bus am Bahnhof)



Einheitliche Standards Chance für Kostensenkung und mehr Erträge durch höheren Systemnutzen

Dienstleistungsstandards

Systemtrasse als Schlüssel zum Deutschland-Takt

- Weg von der Einzeltrasse hin zur Systemtrasse zur Kapazitätsmehrung (SGV!!!). Freier Zugang im Rahmen eines Systems statt Anmelde-Wildwuchs. Auch Flughäfen haben klare Kapazitäts-Spielregeln
- Systemtrasse ist Grundlage Deutschland-Takt. Taktgeber damit DB Netz. Ziel muss Absatzmehrung Trassen sein
- Konstruktion unter maximaler Beteiligung Marktakteure und Transparenz für Wissenschaft und Öffentlichkeit
- Schutz von Verkehren
 - Z.B. langsame, kapazitätsvernichtende Regionalbahn stündlich, ab bestimmter Nachfrage halbstündlich
 - Z.B. schneller, kapazitätsvernichtender SPfV stündlich, ab bestimmter Nachfrage halbstündlich (Legitimation Neubaustrecken)
- >90% der Störfälle müssen vorab durchgeplant und bedacht sein (Vorsorge)

Dienstleistungsstandards

Systemtrasse ist wettbewerbskompatibel

- Statt Vergabe von Einzeltrassen Vergabe des größten Trassenbündels aus Takttrassen = größte Einnahmen / größte Auslastung
- Trassen sind für SPNV Anbieter attraktiv, da hohe Zubringerwirkung SPNV durch D-Takt/Knotenstruktur
- Trassen SPNV attraktiv, weil Übergang in Takttrassen SPNV möglich und damit Herstellung interessanter Direktverbindungen oder Verlängerung von SPNV-Franchise Linien im eigenwirtschaftlichen SPNV
- Trassen müssen Randbedingungen von Wettbewerbern beachten (z.B. typischerweise eher 200/230km/h statt 250/280/300 km/h)
- Trassen müssen langfristig gesichert sein, daher sinnvolle Rahmenverträge notwendig (Sicherung der Märkte). Sicherung von Minutentrassen unsinnig/unrealistisch, aber Sicherung von Takt/Knoten/Fahrzeugeinsatzbarkeit zwingend

Agenda

Spielregeln für einen Deutschlandtakt

Planwirtschaft

Marktmonopol

Dienstleistungsstandards

Fazit

Fazit

- Vor den Erfahrungen Bundes-/Reichsbahn, politischer Einflussnahme auf DB Konzern und Föderalismus in Deutschland sind planwirtschaftliche und Monopol-Ansätze für einen Deutschlandtakt wenig erfolgversprechend
- Verkehrspolitischer Erfolg setzt Marktädequanz der Angebote voraus
- Hierfür sind zahlreiche Standardisierungen im ÖV v.a. im Bereich Ticketing, Preisbildung, Information, Kundenrechte etc. notwendig
- Trassen müssen vom Infrastrukturbetreiber unter Beteiligung und Beachtung des Marktes vorgeplant und angeboten werden. Dabei ist die maximale Vernetzung mit dem SPNV (D-Takt) und maximale Kapazität (SGV) zwingend
- Die konkrete Nutzung sollte aber den freien Spiel von Angebot und Nachfrage überlassen werden, wobei das größte Trassenbündel und die vollständige Einpassung in Systemtrassen Vorrang genießt

Kontakt



Dr. Felix Berschin

KCW GmbH
Berlin
Bernburger Str. 27
D-10963 Berlin

Fon: +49 (0) 30/40 81 768 – 54
Fax: +49 (0) 30/40 81 768 – 61
Mail: berschin@kcw-online.de
Web: www.kcw-online.de