

Internationales Verkehrswesen

POLITIK

Alles machbar? Strategien für die Mobilitätswende

INFRASTRUKTUR

Schiene ausbauen - oder Betrieb optimieren

LOGISTIK

Was wird nun aus der Neuen Seidenstraße?

MOBILITÄT

Niedrigtarife im ÖV und ihre Wirkung

TECHNOLOGIE

Mehr Flughafen-Sicherheit mit Künstlicher Intelligenz

Transport und Verkehr

**Richtungswechsel: Der neue Blick
auf kommende Herausforderungen**

Game-Changer Deutschlandtakt

Kommunale Verkehrspolitik und -planung muss jetzt umdenken. Ein Weckruf von Marian Zachow, ÖPNV-Dezernent, Erster Kreisbeigeordneter des Landkreises Marburg-Biedenkopf.

Der Deutschlandtakt kommt 2030 – oder er soll kommen. Der Koalitionsvertrag 2018 formulierte erstmals klar „Wir werden die Umsetzung des Deutschlandtakts vorantreiben“¹ und will „bis 2030 doppelt so viele Bahnkundinnen und Bahnkunden gewinnen und dabei u. a. mehr Güterverkehr auf die umweltfreundliche Schiene verlagern.“² Diese klare Zielformulierung ist bemerkenswert angesichts der Tatsache, dass die Idee gerade einmal neun Jahr vorher erstmals – und mit einem allenfalls (sehr) verhaltenen Prüfauftrag „Wir werden die Vorschläge zur Einführung eines Deutschlandtaktes im Schienenpersonenverkehr einer sorgfältigen Überprüfung unter Beteiligung der Länder unterziehen.“³ – in einem Koalitionsvertrag stand. Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer hatte ein erstes Gutachten auf den Weg gebracht, Alexander Dobrindt verfolgte dann – in Koalition mit der SPD – diesen Weg weiter; Andreas Scheuer konnte 2018 den ersten Gutachterentwurf vorlegen⁴, zwei darauf aufbauende folgten 2019 und 2020⁵; in aktueller Fassung – mit wirtschaftlicher Bewertung – liegt der „Abschlussbericht zum Zielfahrplan“ seit 2022 vor.⁶

Unter anderem folgende Maßgaben sehen die Gutachter vor:

- Optimierung von Anschlussknoten/Fahrzeiten zwischen Knotenbahnhöfen zur weiteren Verkürzung der Umsteige- sowie Reisezeiten (...)
- Erreichen einer möglichst hohen Systematisierung des SPFV, um SPNV Angebote bestmöglich anbinden zu können.
- Vorsehen von Halbstundentakten und Halbstundenrhythmen auf ausgewählten bzw. nachfragestarken Korridoren
- Bestmögliche Verknüpfung der Fernverkehrslinien untereinander und klare Knotenbildung als Grundlage zur optimalen Verknüpfung mit dem SPNV.
- Umsetzung eines angebotsorientierten, aber betreiberneutralen Fernverkehrsnetzes, das auch wirtschaftlichen Aspekten (z. B. ein wirtschaftlicher Fahrzeugeinsatz) Rechnung tragen muss.
- Erreichen einer möglichst hohen Systematisierung des SPFV, um SPN-Angebote bestmöglich anbinden zu können.
- Nutzen der Fahrzeitgewinne auch für die Regionen in der Fläche durch Optimieren der Anschlussverkehre.“(...)⁷

Was komplex erscheint, ist eigentlich einfach: In den Verkehrsknoten kommen jede (halbe) Stunde die Züge an, dort bestehen untereinander wechselseitige An-

schlussbeziehungen im Fern- und Nahverkehr. Das ist ein Paradigmenwechsel: „Nicht die superschnelle Verbindung von einem Großstadtbahnhof zum anderen ist dabei der entscheidende Faktor, sondern die Minimierung der Gesamtreisezeit von Haus zu Haus dank Rendezvousystem an den Knotenpunkten“⁸

Wie das aussieht, zeigt die ÖBB mit einer exemplarischen Grafik (Bild 1): Zwei ICs kommen zur Minute 58 bzw. 00 an, fahren dann zur Minute 00 bzw. 02 wieder ab. Alle anderen (Regional-) Züge kommen jeweils irgendwann in den Minuten 53-57 an, stehen je etwa fünf bis zehn Minuten am Bahnsteig und fahren dann zwischen den Minuten 04 und 07 weiter, so dass sowohl Anschluss zwischen den Regionalzügen untereinander als auch zu den IC besteht. Zur halben Stunde, also zur Minute 30, wiederholt sich das auf gleiche Art und Weise.

Dieses Fahrplankonzept folgt dem berühmten Schweizer Vorbild.⁹ „Alle Linien treffen sich gleichzeitig im Knotenbahnhof und haben untereinander Anschluss“.¹⁰ Zwar wird in Deutschland „ein derartig konsequenter Ansatz der Korrespondenzen für (fast) alle Linien wie in der Schweiz nicht nachvollzogen“,¹¹ – weil „dies teilweise zu sehr langen Haltezeiten in den Knotenbahnhöfen und einer entsprechend langen Bahnsteigbelegungszeit“¹² führt –; aber auch in Deutschland werden regelhaft an den Knoten mannigfaltige Umsteigebeziehungen bestehen.

Das setzt einen weiteren Paradigmenwechsel voraus: Statt dass sich – wie über Jahrhunderte üblich – der Fahrplan an die vorhandene Infrastruktur anpassen muss(te), gilt nun „Erst der Fahrplan, dann der Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur.“¹³ Entsprechend sieht der Abschlussbericht umfangreiche Infrastrukturmaßnahmen vor.¹⁴

Dass so ein Modell mehr als konkurrenzfähig ist, liegt auf der Hand: Das Gutachten prognostiziert „deutliche Reisezeitverkürzungen“¹⁵ sowie hohes Potential im Rahmen der volkswirtschaftlichen Bewertung „Unter Berücksichtigung der zusätzlichen Instandhaltungskosten und der bereichsübergreifenden Nutzen summieren sich die Nutzen auf rd. 2,2 Mrd. EUR pro Jahr. Das entspricht einem Barwert von rund 43,9 Mrd. EUR. Der Barwert der Investitionskosten beträgt rd. 30,0 Mrd. EUR. Daraus ergibt sich ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,4“.¹⁶

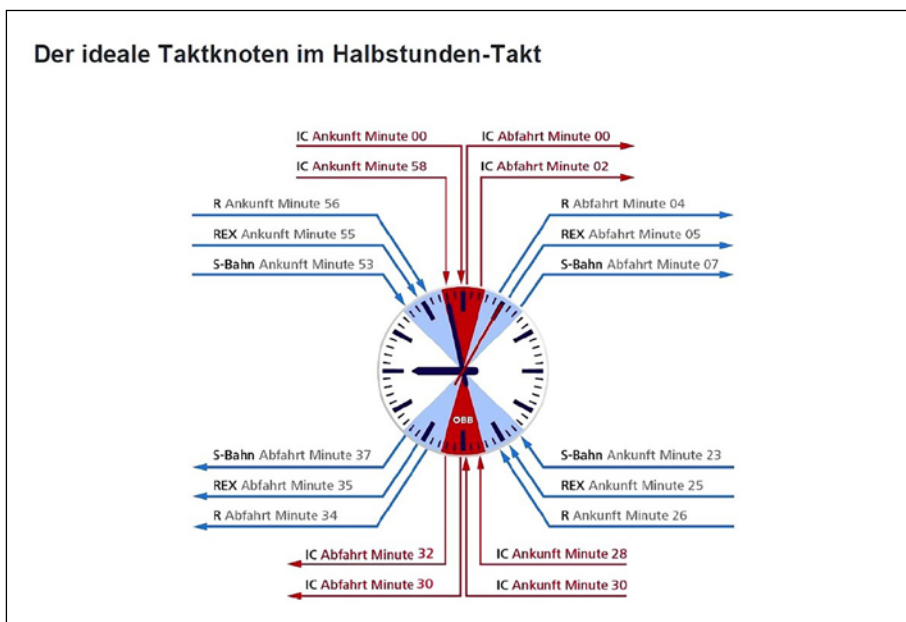


Bild 1: Schematische Darstellung eines idealen Taktknotens

Quelle: Aus einer Präsentation von ÖBB-PV Vorstand Klaus Garstenauer, ÖBB-Personenverkehr AG Wien

Der Deutschlandtakt: (Noch) kein Mega Thema

Angesichts dieses epochalen Umbruchs müsste eigentlich sehr offensiv über den Deutschlandtakt gesprochen werden, zumal die erste Etappe schon 2030 eingeläutet werden soll. Gemessen daran aber, wie sehr ansonsten selbst einzelne neue Strecken bejubelt werden, ist es erstaunlich, dass der Deutschlandtakt – obwohl er ja schlagartig alle Verbindungen potenziert und damit vermutlich einschneidender sein dürfte als andere Meilensteine der Verkehrsentwicklung – in der politischen Debatte kaum eine Rolle spielt.¹⁷ Das erstaunt, weil er sogar jenseits der Parteipolitik steht: Zurückzuführen ist er auf die 2008 gestartete bürgerschaftliche „Initiative Deutschland Takt“ aus Verbänden wie ProBahn, VCD, Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger im Schienenverkehr und etlicher (Fach-)Persönlichkeiten wie z.B. dem bis heute als Taktgeber wirkenden Hans Leister.¹⁸ Letztlich wurde daraus ein parteiübergreifendes Projekt: In der CDU/FDP-Koalition wurden erste Schritte gemacht, die Große Koalition unternahm dann weitere und die Ampel-Koalition stellt derzeit die Weichen für 2030 und die folgenden Jahr(zehnt)e.

Die dennoch auszumachende verbale und mediale Zurückhaltung¹⁹ hat vermutlich auch damit zu tun, dass ein integraler Taktfahrplan kaum als glaubwürdige Vision verkauft werden kann, wenn gleichzeitig 2022 die statistisch gemessene Pünktlichkeit der Bahn in Deutschland auf einem Rekordtief von 65,6%²⁰ lag. Das Modell setzt voraus, dass selbst Übergänge von fünf bis sechs Minuten verlässlich funktionieren. Dass das eine sperrige Vorstellung ist, liegt auf der Hand, wenn derzeit Verzögerungen von bis zu sechs Minuten nicht einmal als Verspätung zählen.²¹ Hinzu kommt, dass der Zeitplan bis 2030 als (sehr) ambitioniert daherkommt angesichts der in Deutschland üblichen langen Planungs- und Genehmigungszeiten. Vielleicht trägt sogar der Begriff „Deutschlandtakt“ selbst zu seiner Unterschätzung bei, das Stichwort erweckt zwar Assoziationen an die mittlerweile fast legendäre Einführung des zweiklassigen IC-Verkehrs („Jede Stunde – Jede Klasse“)²² im Jahr 1979, lässt damit aber auch eher an eine zwar (Fern-)verkehrstechnische Innovation denken als an eine raumgreifende Verkehrsrevolution. Vielleicht hätte ein Begriff wie *Bahn2030* o. ä. mehr den Charakter als GameChanger verdeutlicht.

GameChanger für Kommunen

All das mag erklären, warum die Verkehrspolitik in Deutschland nur selten für die komplexe deutschlandweite Vertaktung



Bild 2: Das 2007 entstandene Elisabethfenster von Neo Rauch in der Elisabethkapelle im Dom Naumburg (Saale): In einem nur durch die Architektur vorgegebenen Rahmen konnte der Künstler ein großes Motiv entfalten.
Quelle: Vereinigte Domstifter zu Merseburg und Naumburg und des Kollegiatstifts Zeitz,
Foto: Falko Matte

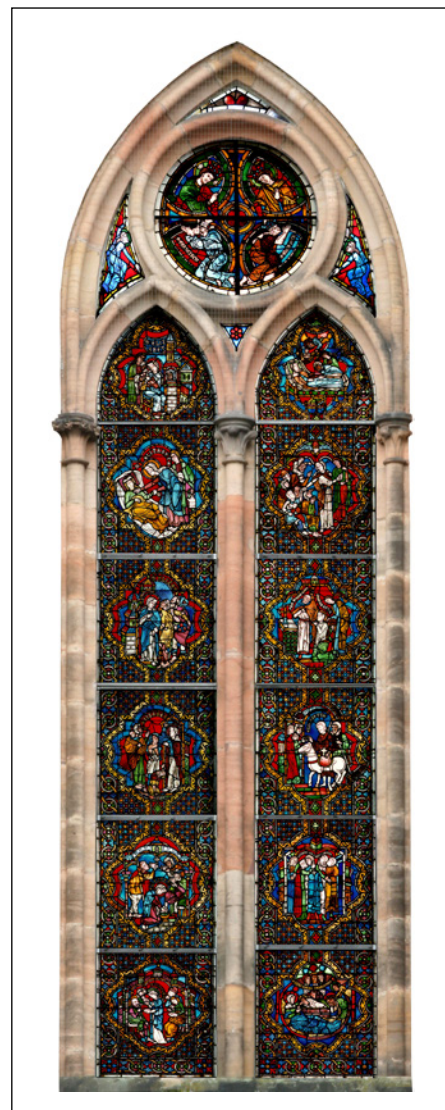
Bild 3: Das Elisabethfenster in Marburg. In den enge(re)n Fenstern zwischen den Sprossen sind die Bilder zwar kleiner, dafür sind mehr Szenen möglich.

Quelle: Evangelische Kirchengemeinde Elisabethkirche Marburg

wirbt. Während aber schon auf Bundes- und Landesebene kaum über den Deutschlandtakt gesprochen wird, kommt er in der Kommunalpolitik bisher fast gar nicht vor. Wie sehr er aber Paradigmenwechsel auch für die lokale Verkehrspolitik und -planung – und zwar für Bus wie Bahn – ist und welche Folgen das hat, will ich – als gelernter Pfarrer – an einem ungewöhnlichen Bild aufzeigen.

Kommunale Verkehrspolitik heute: Ein Motiv in großem Fenster

Derzeit erinnert kommunale Verkehrsplanung – sofern sie nicht, wie in manchen Gebietskörperschaften, ohnehin fast komplett auf die Verbund- oder Landesebene übertragen ist – eher einem großen Kirchenfenster, wie etwa dem von Neo Rauch im Naumburger Dom (Bild 2). Auf einer großen Fläche, begrenzt nur durch die äußere Architektur, kann sich der Künstler entfalten. So ist auch lokale Verkehrsplanung heute: Wenige extern gesetzte Rahmenbedingungen, nämlich Fern- und Regionalverkehre auf



der Schiene, vereinzelt (über-)regionale Buslinien, setzen den Rahmen; ansonsten kann eine große Fläche weitestgehend frei bespielt werden. Die Fahrplanung folgt in der Regel örtlichen Bedarfen und Wünschen. Allerdings mit einem nennenswerten Wermutstropfen: Trotz der Gestaltungsfreiheit gelingt nur selten ein so beachtetes Werk wie Neo Rauch im Naumburger Dom. Denn – um im Bild zu bleiben – die Farbe ist zu knapp fürs große Bild. Oft sind die finanziellen Mittel begrenzter als die vielen Wünsche. Daher entstehen statt eines Gesamtkunstwerkes oft „halbfertige Werke“, die aus Sicht der Fachleute vergleichsweise gut sind²³; in der öffentlichen Meinung aber eher als mangelhaft wahrgenommen werden, heißt es doch oft „auf dem Land fährt kein Bus.“²⁴

Kommunale Verkehrspolitik morgen: Mehr Bilder zwischen vielen Fenster-Sprossen
Demgegenüber stelle ich das fast 800 Jahre alte Elisabeth-Fenster aus der gleichnamigen Marburger Kirche (Bild 3). Ebenfalls ein

Meisterwerk, aber ganz anders. Hier entfaltet sich die Kunst in den engen Zwischenräumen zwischen den einzelnen Sprossen.²⁵ So ähnlich ist es auch mit dem Deutschlandtakt: Kommunale Verkehrsplanung kann künftig nicht mehr weitgehend frei die große Fläche bespielen, sondern muss sich – wie der mittelalterliche Künstler – in die engen Zwischenräume eines (von Taktzeiten im Fern- und Regionalverkehrs) gegliederten Rahmens einpassen, jedenfalls sofern die lokalen Busverkehre nicht wie ein Fremdkörper im vertakteten Gesamtsystem Deutschlandtakt daherkommen sollen. Dann muss eine Buslinie zwischen zwei verschiedenen Bahnhöfen ggf. so ausgerichtet werden, dass sie genau zur „Taktknotenzeit“ an einem Ort abfährt und zur Taktknotenzeit am anderen Ort ankommt.

Zunächst mutet dies wie eine Einschränkung kommunaler Gestaltungsfreiheit an, aber bei genauem Hinsehen entpuppt es sich mehr als Chance, wie auch der Vergleich der beiden Kunstwerke zeigt. Ja, man kann keineswegs sagen, ob das Bild der Heiligen Elisabeth von Neo Rauch aus unserem Jahrhundert „schöner“ ist oder das aus dem 13. Jahrhundert; dafür handelt es sich um eine viel zu unterschiedliche Gestaltung. Eines aber erschließt sich auf den ersten Blick: Der spätromantische Künstler hatte zwar nicht die Möglichkeit, ein großes Bild zu schaffen, dafür konnte er aber viel mehr Szenen ins Bild setzen. Während Rauch eine einzige Szene abbildet,²⁶ sind im Marburger Fenster – wenn auch kleiner – fast alle Lebensstationen der Heiligen zu sehen.

So ist es auch beim Deutschlandtakt: Zwar muss man sich als Verkehrsplaner an von außen gesetzte (Schiene-) Fahrzeiten anpassen; weil er aber vielerorts Halbstundentakt statt Stundentakt mit sich bringt, verdoppelt sich in der Regel die Anbindungsqualität, zusammen mit den verbesserten Anschlussbeziehungen *vervielfachen* sich die Reiseoptionen. Kommunale Verkehrsplanung, die sich – aufgrund der Knappheit der Ressourcen – über Jahrzehnte hinweg damit zufriedengeben musste, wenige Fahrten in die nächstgrößere Stadt anzubieten, kann nun durch Anschlüsse zu überregionalen Verkehren sehr viel mehr Reise-Optionen „ins ganze Land“ ermöglichen. Und das sogar weitgehend ohne zusätzliche Kosten, denn die Verbesserungen ergeben sich ja fast ausschließlich aus der Erweiterung des Schienenangebotes, wofür in der Regel die Kommunen nicht direkt zur Kasse gebeten werden. Um im Bild zu bleiben: Der Rahmen wird zwar enger, dafür entstehen aber mehr Optionen. Wenn man so will: mit derselben Menge Farbe

lässt sich auf einmal eine größere Zahl an Szenen gestalten.

Damit steht auch der ländliche Raum vor einer Chance. Aber anders als die Zentren an den (Haupt-) Bahnlinien, die (fast) automatisch vom Deutschlandtakt profitieren, muss der ländliche Raum die Chance selber aktiv ergreifen. Bisher ist er eher wenig(er) im Blick, was sich auch daran zeigt dass der Deutsche Landkreistag – anders als der Städtetag – bisher nicht explizit an den Arbeitsgruppen zur Planung beteiligt ist.²⁷ Deswegen dieser Weckruf: Schon jetzt muss der Deutschlandtakt in kommunaler Verkehrsplanung mitgedacht werden. Wenn es gelingt, den Takt zwischen den Zentren durch günstige Busanschlüsse bis zur Haltestelle im Dorf zu verlängern, werden sich die Reismöglichkeiten vervielfachen. Kommt man – und sei es nur zweistündlich – von klein(st)-en Orten wie Leidenhofen nicht nur regelmäßig „öffentlich“ nach Marburg, sondern kann dort dank des Taktknotens verlässlich in fast alle Richtungen umsteigen, wird jede Busabfahrt in Leidenhofen potentieller Ausgangspunkt einer Reise nach Hamburg oder Zürich, aber auch Wiera oder Lollar. Das ist eine Chance für kleine(re) Kommunen, gerade in einer Zeit, in der das Auto für die Jüngeren an Bedeutung verliert.²⁸ Ob und wie die Chance genutzt wird, entscheidet sich jetzt: In den nächsten Jahren müssen dafür in Kommunen und Landkreisen die Weichen nach vorne gestellt werden. Wie dies aussehen könnte, lege ich in sieben Thesen dar.

Sieben Thesen, damit der Deutschlandtakt kommunale Chance wird

1. Schnelligkeit statt Feinerschließung

Der lokale Busverkehr wird sich durch den Deutschlandtakt diametral verändern. Wenn man mit dem Zug in vielleicht 120 Minuten 300 Kilometer von Stuttgart nach Marburg unterwegs ist, wird es der Kunde nicht hinnehmen, wenn er für die letzten vielleicht 15 Kilometer von Marburg bis Kleinseelheim weitere 60 Minuten – oder doch ein Auto bzw. Taxi – benötigt. Das erfordert ein Umdenken, ist es doch derzeit noch oft so, dass Buslinien auf ihrer Fahrt so viele Orte wie möglich „abklappern“. Gerade weil der Schülerverkehr derzeit im ländlichen Raum noch die überwiegende Nutzung darstellt, ist das auch eine sinnvolle Lösung; die erhöhten Fahrzeiten schlagen nur bedingt ins Kontor, weil die meisten den Bus für den Weg von Schule und Arbeit nutzen, aber eher selten auf Umsteigebeziehungen angewiesen sind. Mit dem Deutschlandtakt wird aber auch der lokale und regi-

onale Busverkehr zum Teil einer Reisekette, bei der Fahrgäste über den Zielpunkt der Busfahrt hinaus weiter reisen. Damit wird Reisezeit umso wichtiger, so dass das Motto lauten muss: Geschwindigkeit vor Feinerschließung. Das bedeutet, dass ein Großteil kommunaler Linien neu- und umgestaltet werden muss. Anstelle von Linien, die viele Ort(steil)e bedienen, treten schnelle Direkt-Busse mit wenig Halten, die mit den nächsten Bahn- oder Busknoten verbinden. Dass dies nicht „aus der Luft gegriffen“ ist, zeigen ja die vielerorts umgesetzten Schnellbus-Linien.

2. Feinerschließung durch Umsteigen

Neben Direktlinien braucht es für die Feinerschließung weitere „Dorf-Linien“ mit kleineren Fahrzeugen, die mit den Hauptlinien vernetzt werden. Der Fahrgast fährt mit einer schnellen Linie z. B. in den Hauptort einer Gemeinde, dort besteht dann Umstiegsmöglichkeit auf eine Dorflinie, die die einzelnen Ortsteile dann – ebenfalls in derselben Taktfolge und Verlässlichkeit – erschließt. Die Dorflinie kann durch intelligentes Marketing, das die Identifikation mit dem jeweiligen Dorf stärkt, noch attraktiver werden – so wie es z. B. heute schon in Ferienregionen üblich ist, z. B. die Dorflinie Ruhpolding (*Bild 4*)²⁹. Auch hier können die Fahrzeiten in einzelne Dörfer überschaubar bleiben, weil die Linien dann nicht 20 Orte mit ihren jeweiligen Wohngebieten, sondern vielleicht nur fünf oder sechs bedienen. Diese Kombination lässt eine Verbindung von Geschwindigkeit und Feinerschließung zu und die Anbindung der Orte besser werden.

3. Umsteigen muss bequem sein

Ein solches Szenario mag effizient sein; beim Fahrgast wird es (zunächst) auf Ablehnung stoßen. Denn für den Kunden ist die Bereitschaft zum Umsteigen gering. In der Logik des Deutschlandtaktes lässt sich aber nicht vermeiden, dass dieser Kundenwunsch mit der Devise „(mehrfach) umsteigen statt Durchfahren“ kontrastiert wird. Von daher wird eine solche Diskussion vor Ort alles andere als vergnüglich sein. Aber: Ich wage die These, dass die Ablehnung von Umsteigevorgängen vor allem daran liegt, dass sie kaum verlässlich und zudem – wegen Straßenüberquerung oder ungünstigen Wartesituationen – noch dazu unbequem sind. Dass die Menschen durchaus bereit sind, umzusteigen, sofern es verlässlich und bequem ist, zeigt zum Beispiel das bereits erwähnte „IC-System 79“: Dessen Erfolg liegt bis heute darin, dass an Verknüpfungspunkten wie z. B. Mannheim verlässlicher und bahnsteiggleicher Übergang gewähr-



Bild 4: Dorflinien können durch intelligentes Design und lokalspezifisches Marketing attraktiv(er) werden – wie hier in Ruhpolding.

Quelle: Chiemgau Tourismus e.V



Bild 5: Bequem ist Umsteigen, wenn man wie in Gladbach am Württemberg beim Wechsel der Richtungen nicht die Straße queren muss.

Quelle: RNV Marburg-Biedenkopf, Foto: Marian Zachow

leistet ist. Dies gilt es, auf den Nahverkehr zu übertragen: Wenn zwischen Bus und Bahn wie auch zwischen Bus und Bus ein verlässlicher, bequemer Übergang möglich ist, wird die Umsteige-Bereitschaft steigen (Bild 5).

4. Bequem heißt: „Zuverlässig“

Der erste – und wohl wichtigste – Punkt der Unbequemlichkeit des Umsteigens liegt darin, dass es heute risikobehaftet ist: Der Deutschlandtakt wird nur dann attraktiv sein, wenn selbst knappe Anschlüsse zuverlässig werden. Das kann gelingen, weil der Deutschlandtakt das Problem bei der Wurzel zu packen versucht, indem nämlich Verspätungen aufgrund zu knapper Infrastrukturverhältnisse durch an die Bedarfe des integralen Taktfahrplans angepasste Ausbaumaßnahmen beseitigt werden. Dabei darf man es nicht bewenden lassen, sondern muss – gerade im lokalen (Bus-)Verkehr – das Thema Anschlussbeziehungen im Blick halten. Derzeit sind sämtliche Anreiz- bzw. vor allem Malus-Systeme tendenziell eher auf das Einhalten des Fahrplanes ausgerichtet, d.h. dem Grunde nach ist es für das Fahrpersonal derzeit sinnvoller, die Anschlussreisenden stehen zu lassen und pünktlich abzufahren als umgekehrt. Hier muss künftig das Prinzip „Anschluss zuerst“ in der Aus- und Weiterbildung des Fahrpersonals Einzug halten.

Da in einem integralen Taktfahrplan aber in der Regel nicht nur eine, sondern mehrere Anschlussbeziehungen einzuhalten sind, funktioniert dies nur, wenn zeitliche Spielräume im Fahrplan eingebaut sind. Das scheint in einem Widerspruch zum eingangs postulierten Ziels „Schnelligkeit“ zu stehen, der Zielkonflikt entschärft sich indes bei genauerem Hinsehen: Mit der Umstellung auf schnellere Direktverbindungen

ist die Fahrzeiteinsparung z. T. so erheblich, dass ein Teil des Fahrzeitgewinns in Fahrplanverlässlichkeit investiert werden kann.

Trotz allem wird sich nicht immer jeder Anschluss erreichen lassen: Deswegen braucht es – für den Fahrgast – transparente und klare Standards hat, wann mit der Erreichung eines Anschlusses zu rechnen ist und wann nicht. Während bei Halbstundentakt das Verpassen wenig schwerwiegend ist, muss z.B. bei Zwei-/Vierstundentakt auch länger gewartet werden.

5. Zuverlässig ist bedarfsentsprechend

Verlässlichkeit betrifft aber nicht nur das Erreichen des Anschlusses, sondern auch, dass der Bus überhaupt fährt. Angesichts des akuten Personalmangels ist dies keine Selbstverständlichkeit, immer öfter kommt es schon heute zu Fahrtausfällen.³⁰ Es gehört zur Ehrlichkeit dazu, dass das Thema Personalverfügbarkeit mehr denn je limitierender Faktor aller wünschbaren ÖPNV-Anliegen ist. Dieser Aspekt muss auch im Kontext des Deutschlandtaktes im Blick bleiben und vielleicht allzu forsche Forderungen nach Taktverdichtungen relativieren. Ein verlässlich funktionierender (Zwei-)Stundentakt ist z.B. für den Kunden attraktiver als ein Halbstundentakt, bei dem jedoch etliche Fahrten schon bei der kleinsten Erkältungswelle ausfallen. Ebenso weist dies auf politischen Handlungsbedarf hin. Ein Teil der Lösung könnte sein, Sonderregelungen zu treffen, dass – mit ergänzenden Schulungen – auf bestimmten lokalen Verkehren zum Beispiel auch 16-Sitzer mit normalem Führerschein gefahren werden können. Denn ohne Zweifel wird der ÖPNV in Zukunft auf nebenberufliche Personen oder auch Ruheständler angewiesen sein.

Ich spreche von bedarfsentsprechend statt von bedarfsorientiert. Damit meine

ich, dass nicht allein der zahlenmäßige Bedarf, sondern der Gesamt(mobilitäts)bedarf des (potenziellen) Fahrgastes im Blick sein muss. Ein Beispiel: Zu frühen Zeiten am Wochenende fahren in ländlichen Räumen selten Züge oder Busse, weil der Bedarf objektiv gering ist. Allerdings muss ein Fahrgast, der gänzlich auf sein Auto verzichten will, die Chance haben, auch abends spät oder Sonntags früh die nächsten Anschlussknoten zu erreichen, weil er sonst doch ein Auto vorhalten müsste. Bedarfsentsprechend heißt also, dass wenigstens ein Grundangebot auch in den Randzeiten vorgehalten werden muss. Natürlich kann nicht jeder Zug bis Mitternacht stündlich fahren, aber es muss dafür gesorgt werden, dass es überhaupt Spät- oder Frühabfahrten – ggf. mit Bedarfsverkehren – gibt (Bild 6). Mitunter lässt sich das ohne Mehrkosten realisieren, weil ohnehin bestehende Abfahrten nur nach hinten bzw. nach vorn geschoben werden.³¹

6. Bedarfsentsprechend heißt: „Umbauen“

Umsteigen entspricht oft nicht den Wünschen der Fahrgäste, weil beschwerliche Wege zurückzulegen sind. Das gilt selbst da wo der (eigentliche) Weg nicht weit ist, aber betriebliche Eigenheiten – wie etwa der fast legendäre Umstieg auf Gleis 102 in dem Dörfchen Altenbeken – das Umsteigen schwierig(er) erscheinen lassen. Erst recht beschwerlich wird der Wechsel zwischen den Verkehrsträgern. Oft muss der Fahrgast den Weg zu abgelegenen Bussteigen finden. Hinzu kommt, dass die Architektur- und Aufenthaltsqualität von Bahn- und Busbahnhöfen zu wünschen übriglässt. Der Deutschlandtakt gelingt nur, wenn das Umsteigen auch baulich erleichtert wird. Damit wird klar, dass es nicht nur eine Herausforderung für Verkehrsunternehmen oder Ver-



Bild 6: Der Marburger Nachtstern mit täglichen Abfahrten ab 23:45 Uhr in alle Gemeinden weckt Nachfrage auch bei Menschen, die sonst nicht mit dem ÖPNV unterwegs sind.

Quelle: Landkreis Marburg-Biedenkopf, Foto: Gabriel Pruteanu/ALV



Bild 7: Kombibahnsteige, an denen bequem zwischen Zug und Bus und intermodal zu Rad-, Bus-, Fuß- und Autoverkehr umgestiegen werden kann, sind im Deutschlandtakt wichtiger denn je. Hier die Station Ruckling an der 2002 reaktivierten Strecke Neumünster-Bad Segeberg. Quelle: Bahnstadt, Planungsgesellschaft für Bahnhofsentwicklung mbH

bünde ist, sondern auch für die Städte und Gemeinden. Folgte auch hier bisher der Verkehr der (vorhandenen) Infrastruktur – Haltestellen wurden dahin gebaut, wo noch Platz war – muss künftig die Infrastruktur eher von den Umsteigewegen her entworfen werden. Dafür müssen auch gewachsene (Bau-)Strukturen in Frage gestellt werden. Das heißt nicht, dass mit der Abrissbirne Schneisen ins Stadt- und Dorfbild geschlagen werden, kann aber bedeuten, dass z.B. die Beseitigung nicht mehr benötigter Bahnhofsanbauten sinnvoll sein kann, um Umsteigen bequemer zu machen.³² Kombibahnsteige für Bus- und Bahn (Bild 7) können ebenso ein Ansatz sein wie Busbahnhöfe, die an demselben Steig den Übergang zu anderen Linien zulassen. Dabei können „Rendezvous-Haltestellen“ ggf. sogar außerhalb sinnvoll sein, wenn dort eine Verknüpfung von Direkt- und Dorfbuslinien erfolgt. Selbst unkonventionelle Ideen – wie etwa Bussteige, an denen ohne Querung der Straße zwischen den Richtungen umgestiegen werden kann (vgl. z.B. Gladenbach Würtenberg, Bild 4) – oder sonst nur im U-/Stadtbahn-Verkehr übliche Mittelbussteige in Straßenmitte³³, sind denkbar. Konzeption, Planung und Finanzierung von Haltestellenumbauten erfordern Zeit; mithin müssen Veränderungen heute auf den Weg gebracht werden, damit sie 2030 im Bau sind. Auf den ersten Blick mag das teuer anmuten, angesichts guter Förderkulissen ist es aber eine Chance: Denn neugestaltete und durch Umsteiger belebte Haltestellen sind auch städtebaulich ein Gewinn. Das gilt nicht nur für preisgekrönte Bauten wie den ZOB Böblingen³⁴ (Bild 8), sondern auch für kleinere Lösungen³⁵.

Umsteigeekomfort muss auch intermodal gedacht werden, d.h. den Umweltverbund

und das Auto (mit) im Blick haben (Fahrradabstellanlagen, aber auch Park & Ride, Kiss & Ride). Künftig werden auch (größere) Bus-Stationen Start- und Zielpunkt längerer Reisen werden, d.h. auch diese brauchen Qualitäten (fast) wie ein Bahnhof (z.B. Lebensmittelautomaten, Schließfächer etc.).

7. „Umbauen“ betrifft nicht nur den ÖPNV

Der Deutschlandtakt hat auch Umbrüche auf Handlungsfeldern zur Folge, die man nicht mit Verkehrspolitik verbindet. Zu den Faktoren, die bisher die Fahrplangestaltung bestimmen, gehören besonders die Schulzeiten (Bild 9). Nicht zufällig beschreibt ein Workshop noch im Jahr 2015 die Ziele für den Nahverkehr im ländlichen Raum mit: „Vom Manager des Schülerverkehrs zum Mobilitätsallrounder“.³⁶ Zwar ist der Schulbusverkehr in der Regel mittlerweile in (normale) Linien integriert³⁷, gleichwohl sind die Angebotsstrukturen noch immer von den Schulzeiten geprägt. Dadurch hat sich ein Anspruchsdenken entwickelt: Verschieben sich Ankunftszeiten auch nur um wenige Minuten, kann das heftige (Eltern-) Proteste hervorrufen.³⁸ Hier ist der Deutschlandtakt einmal mehr GameChanger, denn faktisch müssen alle Fahrplanzeiten von den Anschlüssen in Taktknoten gedacht werden. Damit werden die Möglichkeiten, auf Schulzeiten einzugehen, eingeeignet: Denn angesichts von Ressourcenmangel ist es nicht realistisch, komplementär zum normalen Taktverkehr noch zusätzliche Schulbusfahrten anzubieten. Weil zugleich Schüler:innen nicht unbeaufsichtigt sein dürfen, bleibt nur, die Schulzeiten dem Fahrplan anzupassen. Hier muss früh in den Schulen Bewusstsein geweckt werden, denn dass man

die Schulzeiten statt an pädagogischen Kriterien (indirekt) an den Fahrzeiten von Fernverkehrszügen ausrichten muss, wird wenig Begeisterung auslösen. Das ist auch eine landespolitische Herausforderung; z. T. stehen derzeit auch Schulgesetze noch der Anpassung von Taktverkehren entgegen.³⁹

Ähnliche Herausforderungen gelten auch für die Wirtschaft(spolitik). Wie bei den Schulen gibt es z. T. historisch gewachsene Fahrten zu den Schichtzeiten größerer Arbeitgeber. Auch solche lokalen Spezifika können künftig nur noch wenig(er) berücksichtigt werden. Das sollte mit Arbeitgebern frühzeitig kommuniziert werden. Allerdings kommt man auch hier nicht mit leeren Händen, aufgrund der vervielfachten Verbindungen kann vielleicht sogar der ein oder andere vom Arbeitgeber finanzierte Shuttleverkehr durch den regulären ÖPNV ersetzt werden.

Fazit: Jetzt geht's los

Der Deutschlandtakt wird bisher maßlos unterschätzt. Es ist kaum fassbar, dass er in der öffentlichen Debatte kaum vorkommt, während das – relevante, aber keineswegs so epochale – 49-Euro-Ticket seit Monaten die Medien beherrscht. Vielleicht mag das auch der Tatsache geschuldet sein, dass bis 2030 aufgrund der notwendigen infrastrukturellen Voraussetzungen, allenfalls eine erste Etappe startet, gleichwohl wird unabhängig vom tatsächlichen Einführungsdatum die damit verbundene Trendwende weitaus früher eingeleitet. Deswegen muss dieses (Zukunfts-)Thema *jetzt* pro-aktiv gestaltet werden. Diejenigen Landkreise, Städte und Gemeinden haben künftig Wettbewerbsvorteile, die früh in Richtung Deutschlandtakt denken. ■

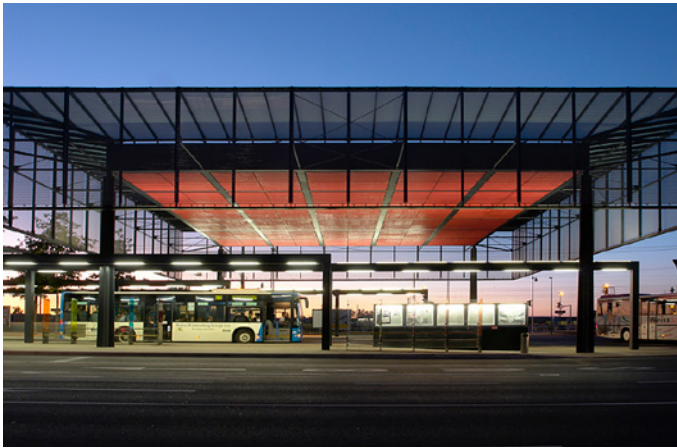


Bild 8: Neugestaltete Verknüpfungshaltestellen können auch städtebaulich ein Gewinn sein – wie der für vorbildliches Bauen ausgezeichnete ZOB in Böblingen. Quelle: Zoller Architekten, Stuttgart; Foto: Wilfried Gronwald



Bild 9: Der Deutschlandtakt ist auch GameChanger für die Schulen. Schulbeginn und -Ende werden sich künftig auch an vorhandenen Taktzeiten orientieren müssen. Bild: istock.com/LSOphotos

Der Beitrag ist die schriftliche und teilweise aktualisierte und ergänzte Fassung eines aus Anlass der Verleihung des Hessischen Fahrgastpreises 2022-2023 durch ProBahn Hessen am 14.01.2023 in Fronhausen/Lahn vom Verfasser gehaltenen (Fest-)Rede.

¹ Ein neuer Aufbruch für Europa. Eine neue Dynamik für Deutschland. Ein neuer Zusammenhalt für unser Land. Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD, 19. Legislaturperiode, 12. März 2018, S.77, Z. 3550 und 3551

² Ebd. S 79, Zeile 3619 und 3620

³ WACHSTUM. BILDUNG. ZUSAMMENHALT. Der Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU UND FDP. 17. Legislaturperiode. Berlin, 26. Oktober 2009,39.

⁴ Zu diesem „Startschuss“ <https://www.system-bahn.net/aktuell/zukunftsbuendnis-schiene-stellt-zielfahrplan-deutschlandtakt-vor/#articlebottom> (Zugriff 12.01.2023)

⁵ Zur Abfolge der Gutachterentwürfe vgl. <https://www.deutschlandtakt.de/blog/finalisierter-gutachterbericht-zum-deutschlandtakt/> (Zugriff 12.01.2023)

⁶ SMA und Partner AG, Intraplan Consult, Via Consulting und Development in Kooperation mit TTS Trimode Transport Solutions: Abschlussbericht zum Zielfahrplan Deutschlandtakt. Grundlagen. Konzeptionierung und wirtschaftliche Bewertung. Version 3-00 01. September 2022.

⁷ Alle Spiegelstriche SMA et al.: Abschlussbericht, 18

⁸ Initiative Deutschland-Takt: deutschland-takt (Faltblatt). November 2012, S. 1.

⁹ Zur Schweiz vgl. Hürlimann, Gisela: Die Eisenbahn der Zukunft. Modernisierung, Automatisierung und Schnellverkehr bei den SBB im Kontext von Krisen und Wandel (1965 – 2000). Zürich (Preprints zur Kulturgeschichte der Technik) 2006, besonders S. 176-189.

¹⁰ SMA et al: Abschlussbericht, 41.

¹¹ SMA et al: Abschlussbericht, 41

¹² SMA et al: Abschlussbericht, 41

¹³ SMA et al: Abschlussbericht, 13,

¹⁴ vgl. SMA et al: Abschlussbericht, Anhang.

¹⁵ SMA et al: Abschlussbericht, S. 10

¹⁶ SMA et al: Abschlussbericht, S. 174

¹⁷ www1.wdr.de/nachrichten/deutschlandtakt-bahn-ausbau-verspaetung-100.html (Zugriff 06.01.2023)

¹⁸ Unter anderem von ihm stammt auch eine kompakte Darstellung zur Historie des Deutschlandtaktes vgl. Leister, Hans; Iffländer, Lukas: Neues vom Deutschlandtakt. In: Eisenbahnkurier (555) 12/2018, S. 36-39.

¹⁹ Selbst in der Fach-Öffentlichkeit ist Zurückhaltung zu spüren. Die Regionalkonferenzen mit Bundesminister Wissing waren zwar ein Schritt nach vorn, lösten aber (noch) keinen breiten Handlungsimpuls bei den Teilnehmer aus.

²⁰ www.spiegel.de/wirtschaft/service/bahn-wohl-so-unpuektlich-wie-nie-a-f4a7260b-da5a-423f-b3f6-e968de-046bfc (Zugriff am 01.03.2023)

²¹ www.capital.de/wirtschaft-politik/10-kuriose-fakten-zu-verspaetungen-bei-der-bahn (Zugriff 11.01.23)

²² Vgl.dazu Jänsch, Eberhard: Vor 30 Jahren: IC 79. Jede Stunde – jede Klasse. in: Eisenbahntechnische Rundschau 05/2009, 263-267.

²³ Statistiken zeigen, dass in der Regel über 90% der Bürger*Innen in maximal 600 bzw. 1200 m Entfernung einen Bus-/Bahnhalt mit mindestens 20 Abfahrten werktäglich haben; das ist aber kaum bewusst. www.allianz-proschiene.de/wp-content/uploads/2021/08/210818_PM_Erreichbarkeit_Grafik.pdf (Zugriff am 23.02.2023)

²⁴ Wie verzerrt die Wahrnehmung ist zeigt sich, wenn mir selbst in Orten mit stündlicher Anbindung das Klischee begegnet, das außer Schulbussen kein ÖPNV existiere.

²⁵ Fachlich korrekt müsste man von Bleiruten sprechen.

²⁶ Bzw. nebeneinander, denn im Naumburger Dom konnte er in drei benachbarten Fenstern drei Szenen gestalten.

²⁷ Vgl. den Abschnitt „Projektbegleitung und Stakeholder-einbindung“, in: SMA et al: Abschlussbericht 28-29

²⁸ 2018 hatten nur ca. 80% der 18–24-Jährigen einen Führerschein, 2010 waren es noch über 85 %. https://rp-online.de/leben/auto/news/fuehrerschein-immer-weniger-junge-leute-besitzen-eine-fahrerlaubnis_aid-38535651 (Zugriff 11.04.2023)

²⁹ Vgl. www.ruhpolding.de/mobiltaet-vor-ort (Zugriff 07.03.2023)

³⁰ www.tagesschau.de/wirtschaft/personalmangel-busbahnen-oePNV-101.html (Zugriff 07.01.2023)

³¹ Dass bedarfsentsprechend auch bedarfsweckend sein kann, zeigt der „Marburger Nachtstern“: Seit 2020 gibt es tägliche Abfahrten ab Marburg in jede Gemeinde des Landkreises ab 23.45, an Wochenenden z.T. um 0.45. Dieser Nachtstern entwickelt sich zum „Renner“ bei Kulturfreunden, Party- oder Theatergängern.

³² Wie in Biedenkopf, wo die Stadt mit viel Aufwand den Abriss eines (denkmalgeschützten) Güterschuppens ermöglichte, um direkten Übergang von Bahnsteig zu Bus zu ermöglichen; vgl. www.op-marburg.de/lokales/marburg-biedenkopf/biedenkopf/spatenstich-fuer-busbahnhof-in-biedenkopf-E3QE2K3JLEH3QRTAJGJZ7HHIKY.html sowie www.mittelhessen.de/lokales/kreis-marburg-bieden-

kopf/biedenkopf/endlich-gehts-los-spatenstich-fuer-den-busbahnhof-1922276 (Zugriffe am 12.02.2023)

³³ Das setzt natürlich voraus, dass in einem vom Verkehr abgetrennten Bereich ein Wechsel in den Linksverkehr erfolgt, wie im Stadtbahnverkehr mancherorts umgesetzt, vgl. www.kvc-kassel.de/fileadmin/kvg-pi/dokumente/Vellmar_Tram_3-Seiten_KVC.pdf (Zugriff 01.03.2023)

³⁴ www.akbw.de/baukultur/beispielhaftes-bauen/praemiierte-objekte/detailansicht/objekt/zentraler-omnibusbahnhof-2538 (Zugriff 01.03.2023)

³⁵ vgl. z.B. www.marburg-biedenkopf.de/Pressemitteilungen/2021/september/537-2021-Bushaltestellen.php

³⁶ Die Berater: [C. Kamphausen /J.Lunkenheimer]: Ergebnis- und Maßnahmenpapier. Mobilität im ländlichen Raum sichern. Marburg, 10.11.2015, S. 30-33.

³⁷ Die Umstellung von Schulbus auf Linie ist nicht selten von Protesten begleitet, vgl. z. B. <https://www.merkur.de/lokales/fuerstenfeldbruck/eltern-protestieren-gegen-ab-schaffung-schulbusses-6099271.html> (Zugriff 23.02.2023)

³⁸ www.merkur.de/lokales/wolfratshausen/muensinger-eltern-machen-mobil-3718949.html (Zugriff 23.02.2023)

³⁹ Wie daraus ein Konflikt erwächst, ist z.B. im Landkreis Bautzen zu besichtigen gewesen, wo das Schulamt gegen einen Taktfahrplan votiert hat, weil er den Interessen der Schulen entgegen stand www.saechsische.de/niesky/lokales/niesky-taktfahrplan-schuelerverkehr-schulbuslinien-goerlitz-bildung-5791821-plus.html (Zugriff 07.01.2023)



Marian Zachow
Erster Kreisbeigeordneter,
Vorstandsvorsitzender Regionaler
Nahverkehrsverband Marburg-
Biedenkopf, Marburg
ZachowM@marburg-biedenkopf.de