

Studienvorstellung bei der Agora Verkehrswende

Railmap 2030 – Bahnpolitische Weichenstellungen für die Verkehrswende



Dr. Jan Werner
Berlin, 13. März 2019

Bahnpolitische Weichenstellungen für die Verkehrswende

Wohin soll es gehen?

Wer stellt Weichen?

Welche Bahn soll's denn sein?

Themen Masterplan Schiene



Häufigkeit, Zuverlässigkeit
Pünktlichkeit



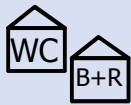
Erschließungs- und Verbindungsqualität, Reisezeit



Kapazität (Stehplätze, Sitzplätze, Stauraum)



Anschlusssicherheit und Umgang mit Störungen



Ausstattung und Ambiente
Stationen und Fahrzeuge



Serviceangebot und -level,
Barrierefreiheit

AG 1

Deutschland-Takt einführen
(Pünktlichere Bahn)

AG 2

Kapazitäten ausbauen
(Zuverlässigere Bahn)

AG 3

Wettbewerbsfähigkeit der
Schiene stärken (Flexi. Bahn)

AG 4

Lärmemissionen senken
(Leisere Bahn)

AG 5

Innovationen fördern
(Innovative Bahn)

AG 6

Fachkräftebedarf im
Schienensektor

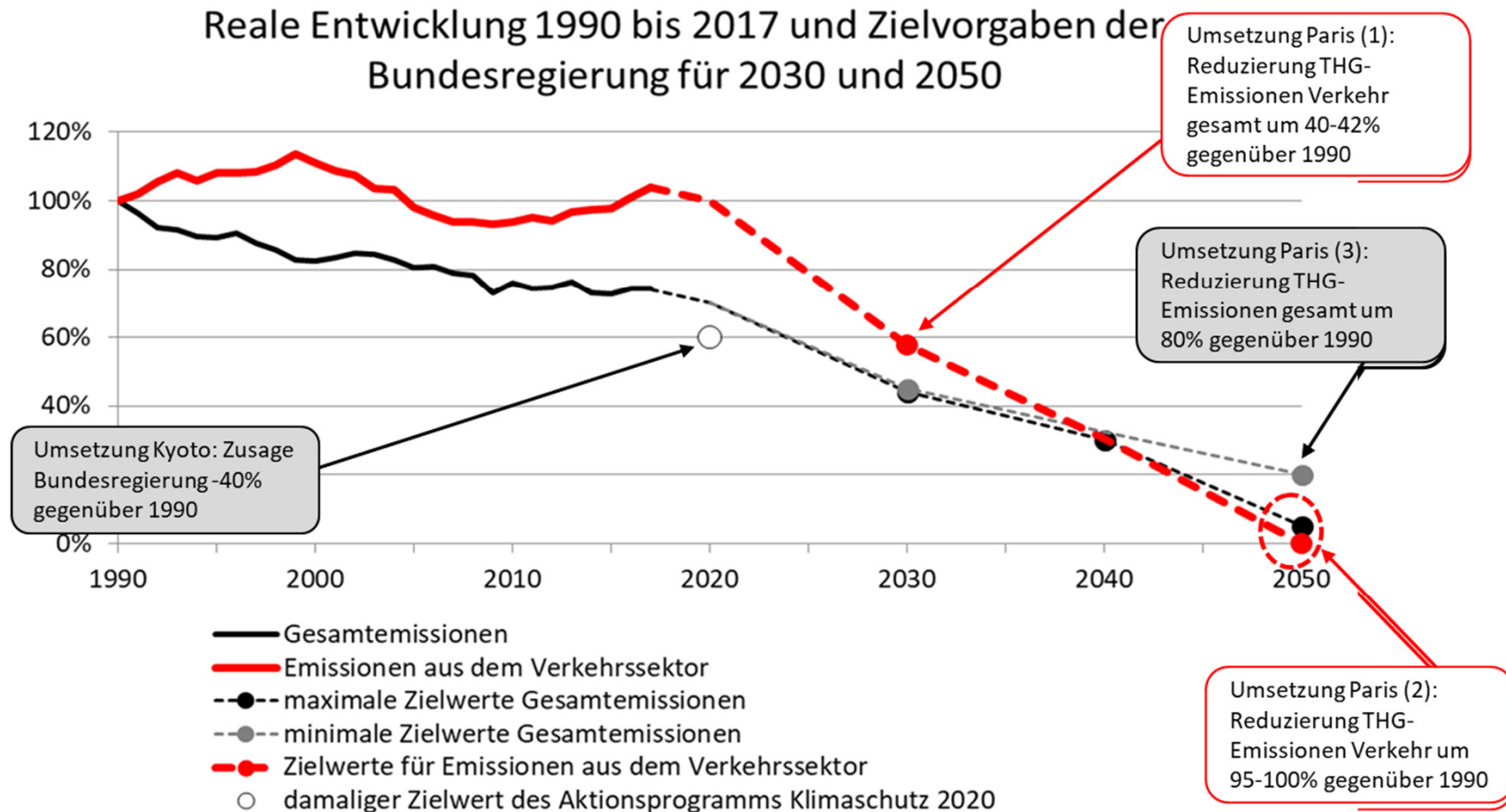
Agenda

1. Ziele und Umfeldbedingungen der Bahnpolitik in Zeiten der Verkehrswende

2. Zentrale Bausteine und Weichenstellungen zur Verdoppelung der Nachfrage im Schienenverkehr bis 2030 (fünf Kernmaßnahmen)
3. Institutionelle, unternehmerische und gesellschaftliche Rahmenbedingungen des Verdoppelungsziels
4. Railmap 2030: Planvoll, aber zügig in die Umsetzung der Maßnahmen zur Verdoppelung der Nachfrage im Schienenverkehr

Ziele und Umfeldbedingungen der Bahnpolitik

Klimaschutz als Chance für die Schiene



Quelle: NVP Berlin Entwurf Juli 2018

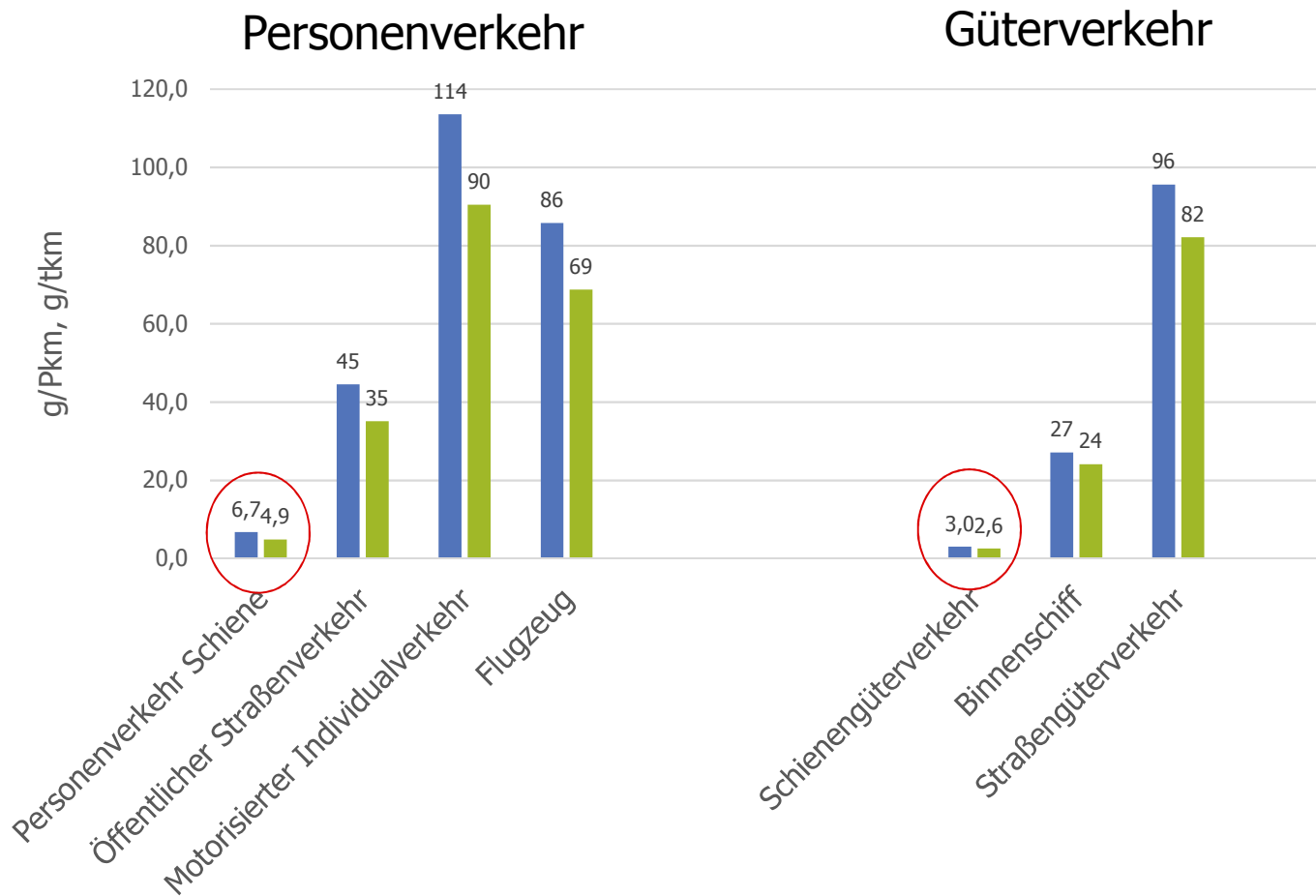
4

Railmap 2030, März 2019

Ziele und Umfeldbedingungen der Bahnpolitik

Klimaschutz als Chance für die Schiene

Klimaschutzpotenzial der Bahn extrem hoch



Durchschnittliche sektorspezifische CO₂-Emissionen Verkehrsträger im Personen- und Güterverkehr, in g/Pkm bzw. g/tkm

Quellen: Agora Verkehrswende (2018); KCW GmbH

5

Railmap 2030, März 2019

■ 2016 ■ 2030

Ziele und Umfeldbedingungen der Bahnpolitik

Klimaschutz als Chance für die Schiene

Die Dekarbonisierung des Verkehrssektors

Erfordert eine völlige Abkehr vom Einsatz fossiler Kraftstoffe.

Stellt hohe Anforderungen an die Energieeffizienz der Antriebstechnik mit Blick auf die zunehmende Anzahl von Verbrauchern am Strommarkt bei begrenzten Ressourcen.

Eine „Eins-zu-eins-Umstellung“ der heutigen Fahrzeugflotte auf hocheffiziente Antriebe betrieben mit hocheffizient erzeugter regenerativer Energie **wäre für das Erreichen der verkehrsspezifischen Ziele nicht hinreichend** (begrenzte erneuerbare Energie).



Es muss daher parallel eine massive Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr hin zum Umweltverbund und dabei insbesondere zur Bahn erreicht werden.

Ziele und Umfeldbedingungen der Bahnpolitik

Klimaschutz als Chance für die Schiene

Erreichbare, ambitionierte und einfach vermittelbare Ziele des Bundes sind für die Stärkung der Bahn notwendig.

Auszug aus dem Koalitionsvertrag CDU/CSU und SPD (Seite 77):

3547 **Schienenverkehr**

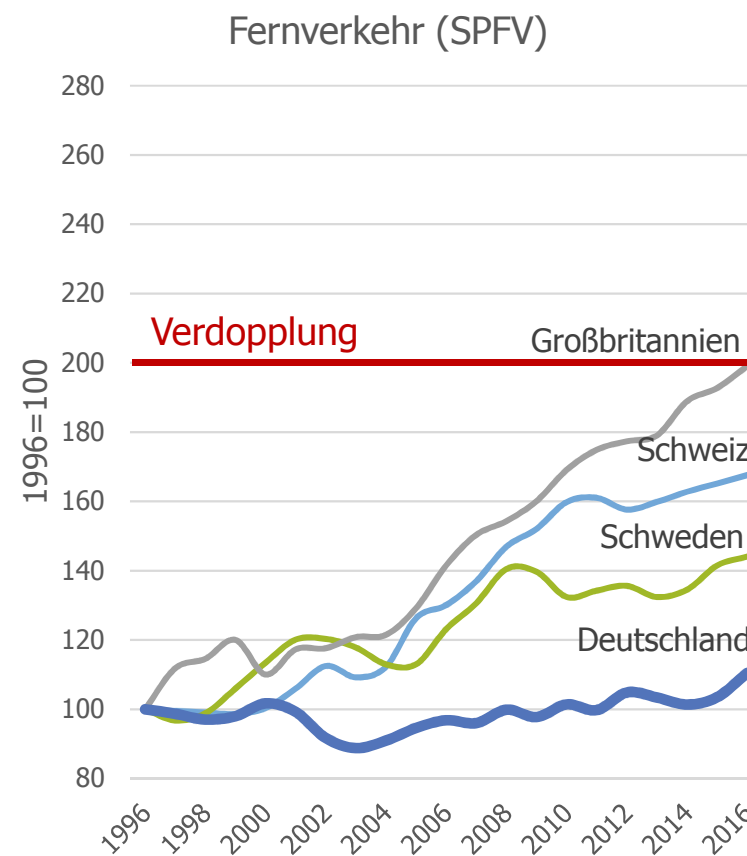
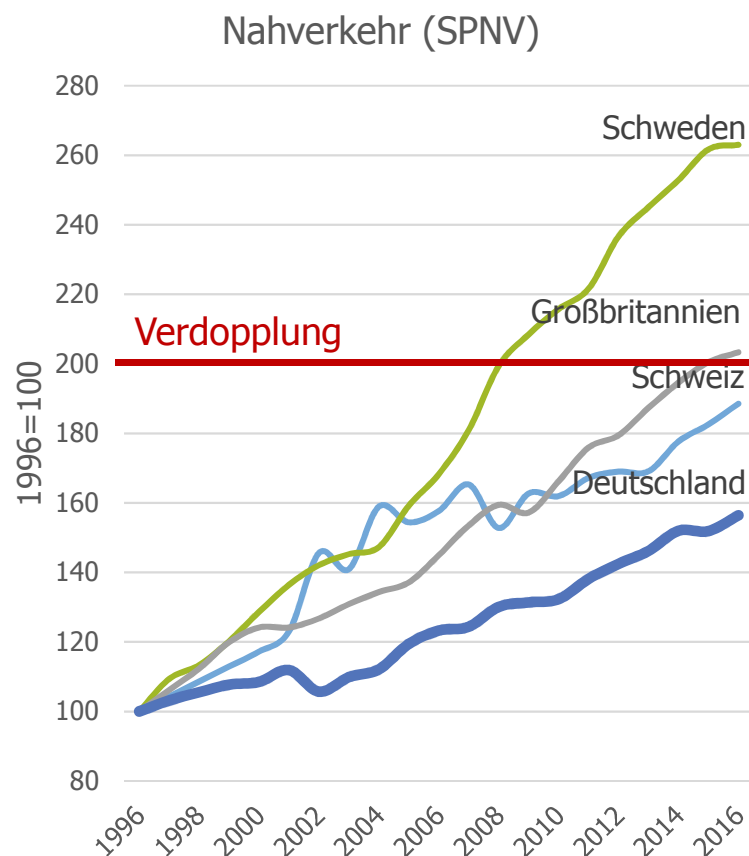
3548 Pünktlichkeit, guter Service und hohe Qualität müssen das Markenzeichen der
3549 Eisenbahnen in Deutschland sein. Mit einem Schienenpakt von Politik und Wirtschaft
3550 wollen wir bis 2030 doppelt so viele Bahnkundinnen und Bahnkunden gewinnen und
3551 dabei u. a. mehr Güterverkehr auf die umweltfreundliche Schiene verlagern. Wir

Etwas zugespitzt lautet die zentrale Botschaft:

„Das gemeinsame Ziel von Politik und Eisenbahnsektor ist die Verdopplung des Verkehrs auf der Schiene bis 2030.“

Ziele und Umfeldbedingungen der Bahnpolitik

Verdoppelung im internationalen Vergleich



Verdoppelung der Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr seit 1996 (Messzahl Personenkilometer)

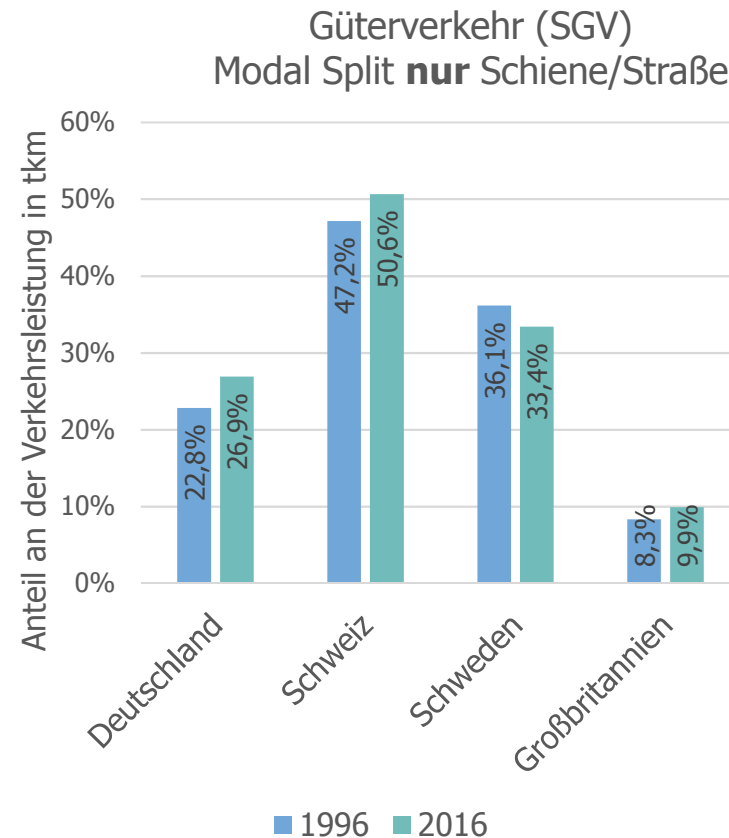
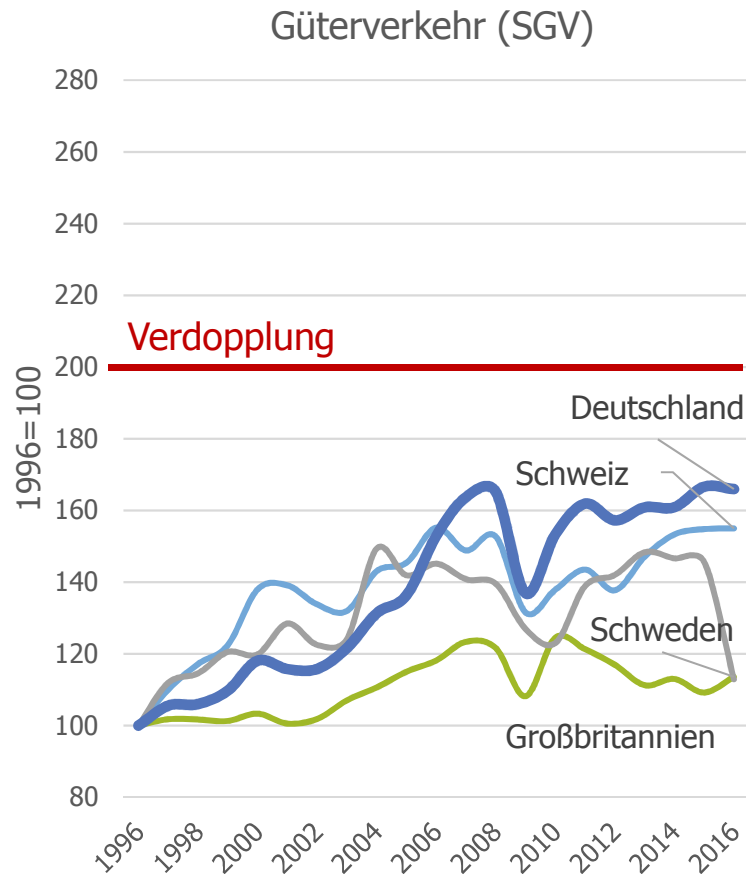
Überarbeitung von KCW Gutachten Abbildung 6

8

Railmap 2030, März 2019

Ziele und Umfeldbedingungen der Bahnpolitik

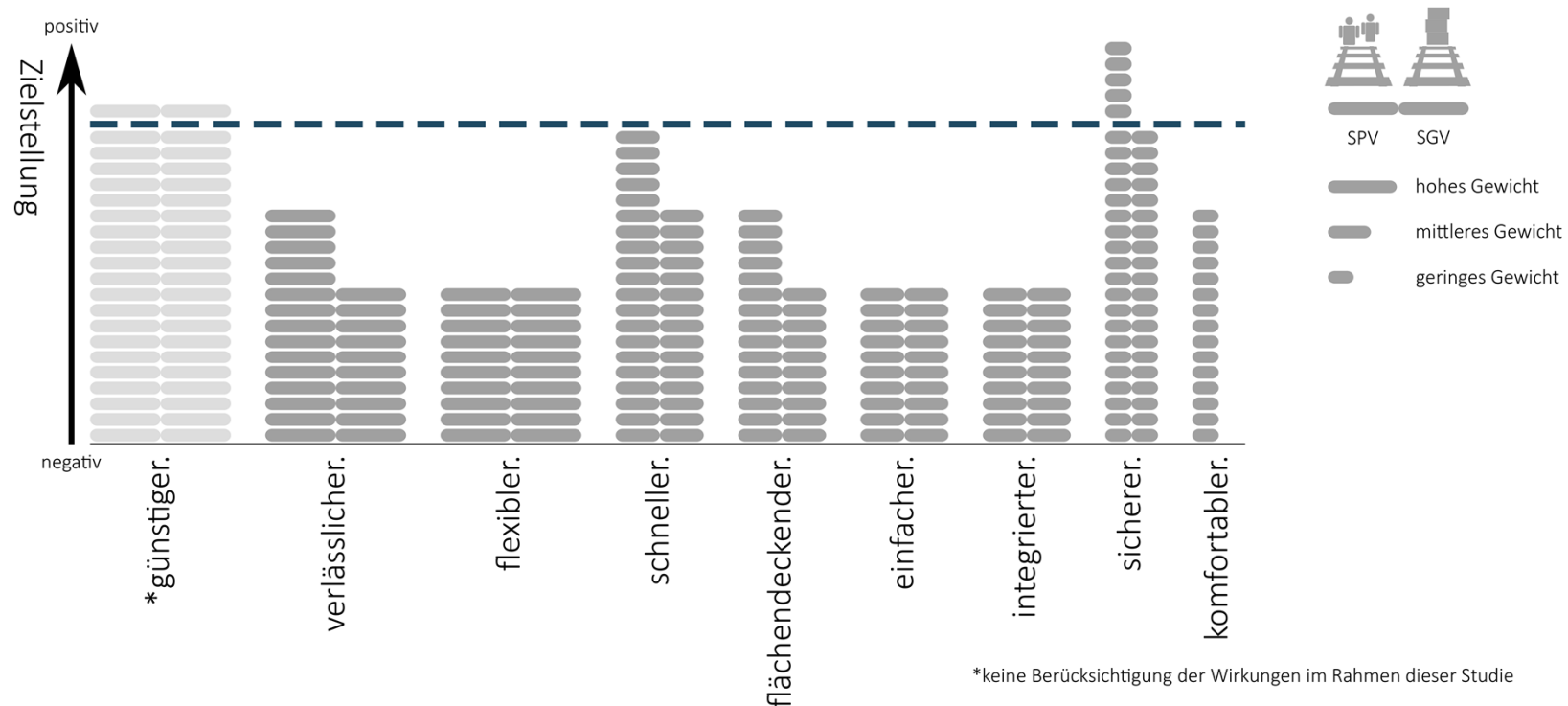
Verdoppelung im internationalen Vergleich



Quellen: Deutschland: BMVI (2017a), S. 54; BMVI (2014b), S. 54. Schweden: Transport Analysis (2018), Tabelle D 14. Schweiz: eigene Berechnungen auf Grundlage von BFS (2018a), Tabelle T 7.1 und Personenverkehrsleistung der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) im Fernverkehr (SBB (2013), S. 13; SBB (2018a), S. 6); Werte für die Jahre 1996–1999 (inkl. Ausgangswerte): eigene Schätzung unter Verwendung von INFRAS et al. (2006), S. 84. Großbritannien: ORR (2018); KCW GmbH

Ziele und Umfeldbedingungen der Bahnpolitik

Bei welchen Faktoren ist die Schiene gut und wo muss sie besser werden?



- Die Schiene ist derzeit nur eingeschränkt konkurrenzfähig
- Aber: keine strukturellen Defizite, sondern temporärer/behebbarer Zustand
- Strukturelle Vorteile der Schiene können mittelfristig aktiviert werden!

Agenda

1. Ziele und Umfeldbedingungen der Bahnpolitik in Zeiten der Verkehrswende
- 2. Zentrale Bausteine und Weichenstellungen zur Verdoppelung der Nachfrage im Schienenverkehr bis 2030 (fünf Kernmaßnahmen)**
3. Institutionelle, unternehmerische und gesellschaftliche Rahmenbedingungen des Verdoppelungsziels
4. Railmap 2030: Planvoll, aber zügig in die Umsetzung der Maßnahmen zur Verdoppelung der Nachfrage im Schienenverkehr

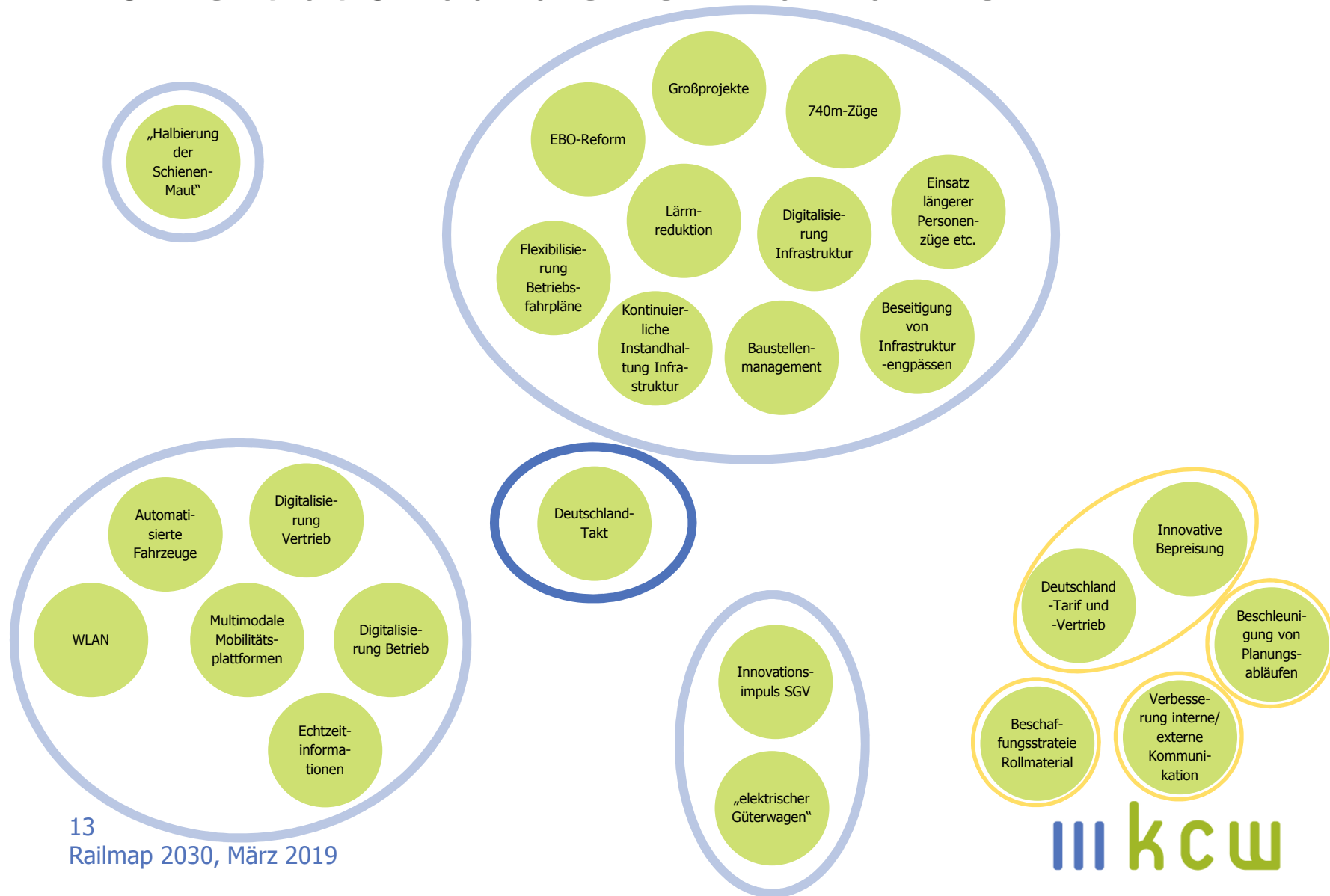
Zentrale Bausteine der Verkehrswende auf der Schiene

Konzentration auf die Kernmaßnahmen



Zentrale Bausteine der Verkehrswende auf der Schiene

Konzentration auf die Kernmaßnahmen



Zentrale Bausteine der Verkehrswende auf der Schiene

Konzentration auf die Kernmaßnahmen

Zielgerichtete
Gestaltung der
Infrastruktur-
nutzungsentgelte

Infrastrukturelle
Kapazitäten für
die Verdopplung
schaffen

Implementierung
Deutschland-Takt

Ergänzende
Maßnahmen

Digitalisierung
mit
Augenmaß

Innovations-
impuls für
den Schienen-
güterverkehr

Zentrale Bausteine der Verkehrswende auf der Schiene
Kernmaßnahme 1



Implementierung
Deutschland-
Takt

Zentrale Bausteine der Verkehrswende auf der Schiene

Deutschland-Takt als Schlüssel zur Verkehrswende

Merkmale

- Abgestimmte Taktzeiten
- Symmetrischer Takt auf allen Linien
- Symmetrische Taktknoten (xx:00, xx:30)
- Voraussetzung: optimierte Infrastruktur

Vorteile

- Intuitiv verständliches und merkbare Angebot
- Anschlussoptimierung über verschiedene Unternehmen und Verkehrsangebote (SPFV, SPNV, ÖSPV, neue Mobilitätsangebote)
- Flächendeckende Mobilitätsalternative zum Auto
- Nachfrageorientierte Verdichtung im SPV möglich
- Systemtrassen sichern Kapazitäten für SGV [SPFV]

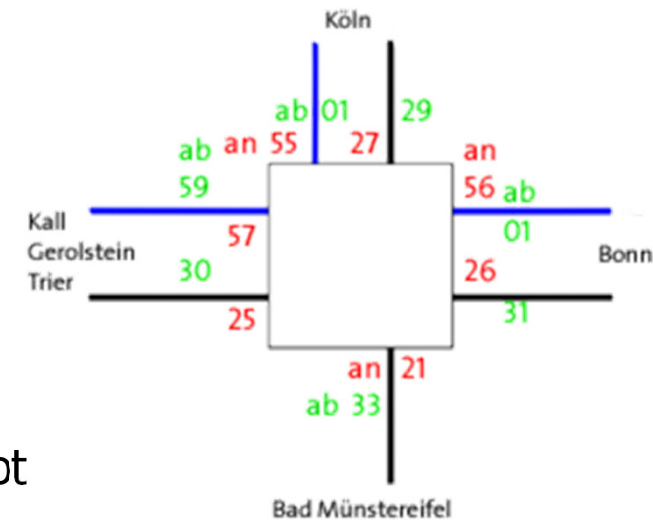
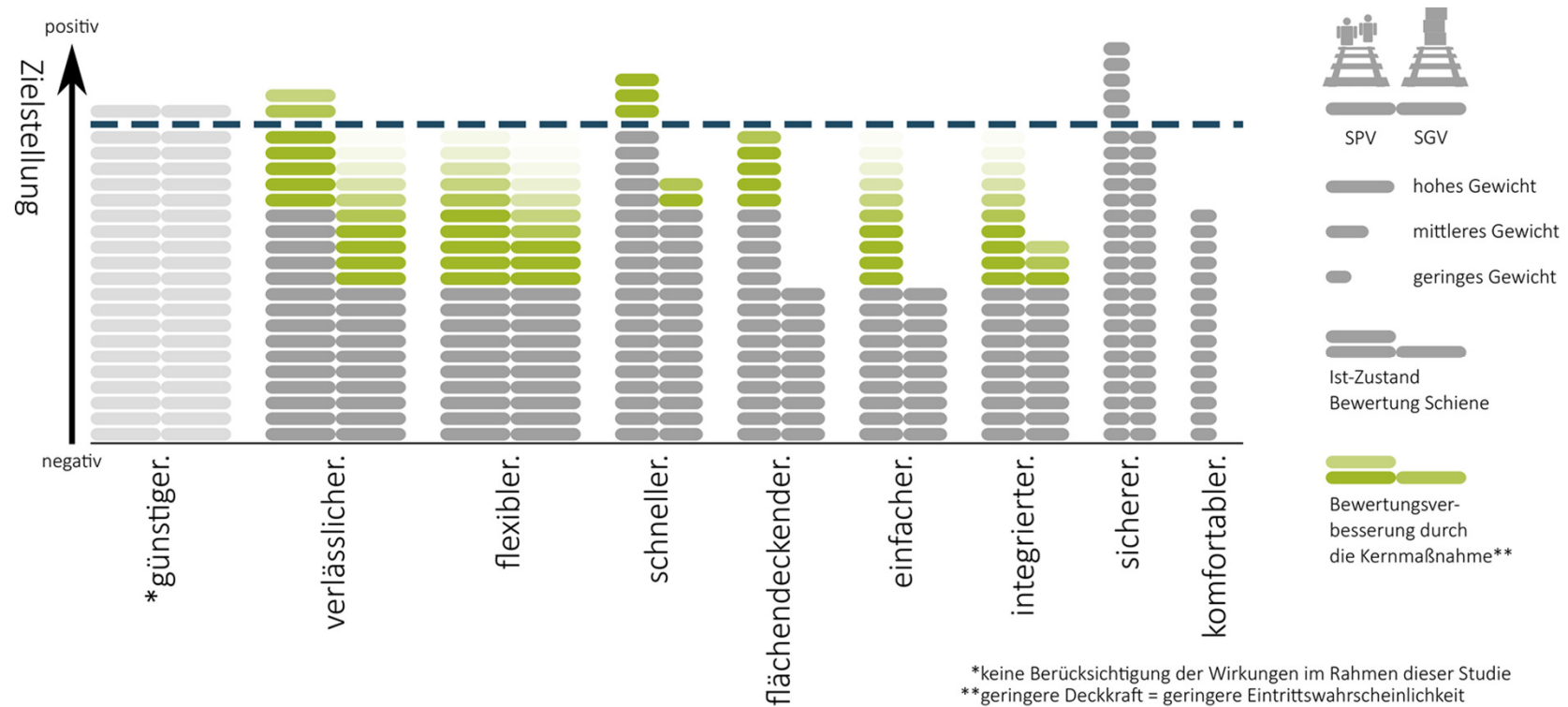


Abbildung: Wikimedia Commons, CC-BY-SA-3.0; Urheber: Cauli.; <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Taktknoten.png>

Zentrale Bausteine der Verkehrswende auf der Schiene

Deutschland-Takt als Schlüssel zur Verkehrswende



Zentrale Bausteine der Verkehrswende auf der Schiene

Deutschland-Takt als Schlüssel zur Verkehrswende

Herausforderung:

Sicherung SGV Trassen

SGV ist nicht „vertaktet“, nutzt aber (überwiegend) das gleiche Netz wie SPV

SGV ist anders als SPV (kurzfristige Verkehre, Schwankungen), Nutzung von ad hoc-Trassen führt beim Netzbetreiber zu planerischer Vernachlässigung

Lösungsvorschlag: Schaffung von unabhängigen Systemtrassen für den SGV innerhalb Zielnetzfahrplan

Lösung: Systemtrassen

EIU oder „Bundesamt“ konstruiert attraktive „typische“ Trassen und reserviert diese für SGV

Bestimmte Anforderungen möglich: Geschwindigkeit, Zuglänge etc.

Flexibler Tausch von Trassen zwischen den Nutzern möglich

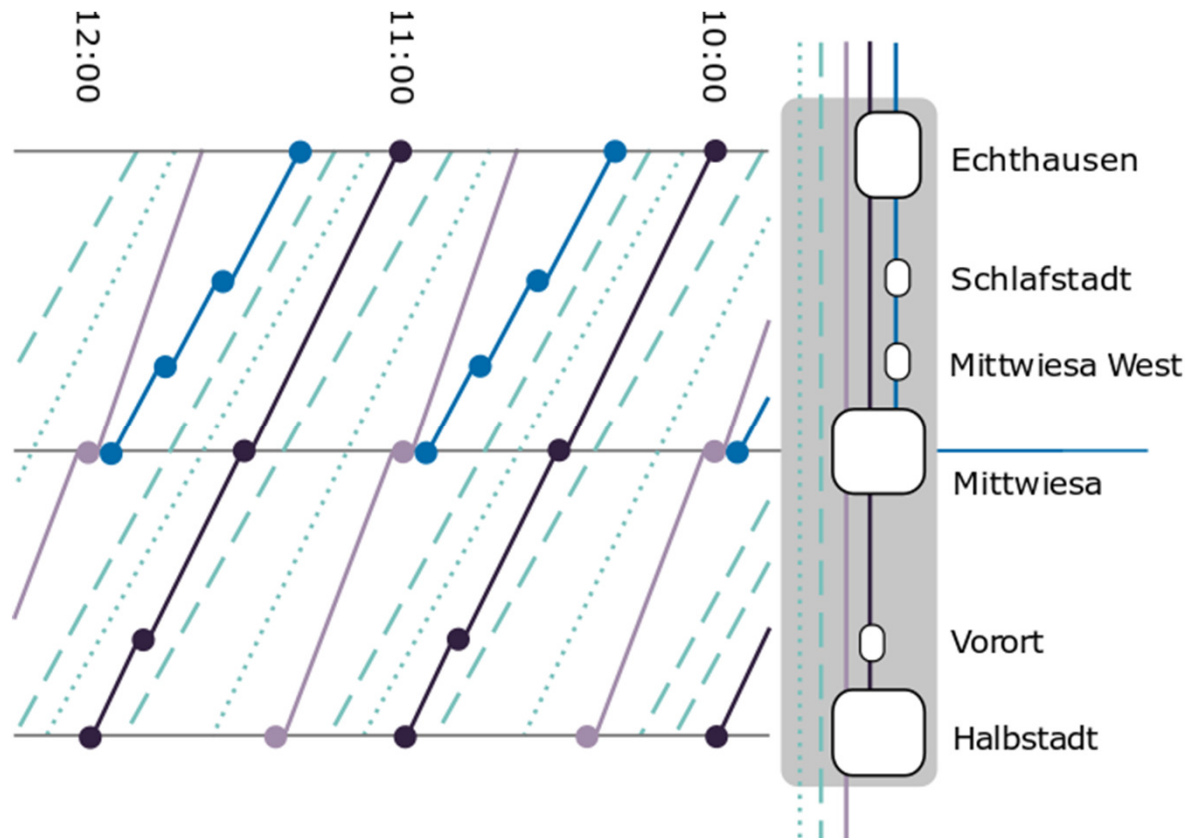
Systemtrassen mit reduzierten Trassenpreisen

Nachrangig nutzbar für Zusatzangebote im SPFV

Zentrale Bausteine der Verkehrswende auf der Schiene

Deutschland-Takt als Schlüssel zur Verkehrswende

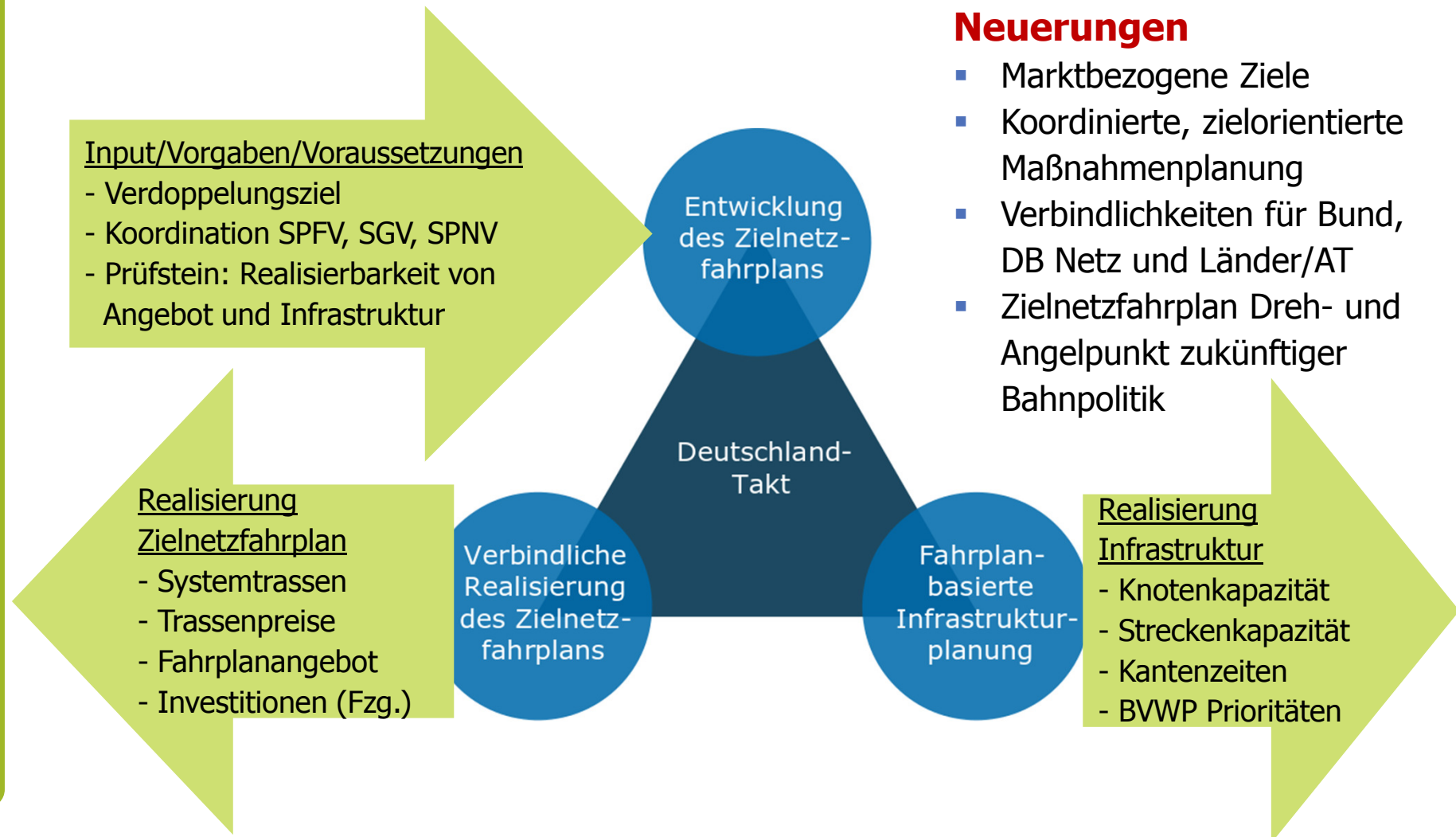
Koordination/Entwicklung [Zielnetzfahrplan](#)



- Verbindlichkeit für Fahrlagen SPFV und SPNV
- Systemtrassen sichern freie Kapazitäten für SGV [und SPFV]
- Kapazitätsvorgabe Strecken/Stationen
- Stakeholder:
DB Netz, EVU-SGV, EVU-SPFV, SPNV
AT und BMVI/Bund

Zentrale Bausteine der Verkehrswende auf der Schiene

Deutschland-Takt als Schlüssel zur Verkehrswende



KCW auf Basis Gutachten Abbildung 12

20

Railmap 2030, März 2019

Zentrale Bausteine der Verkehrswende auf der Schiene

Deutschland-Takt als Schlüssel zur Verkehrswende

Herausforderung

Deutschland-Takt funktioniert nur, wenn Realisierung SPV nach Zielnetzfahrplan **verbindlich** gewährleistet wird

EVU werden keine verbindlichen Zusagen unterbreiten

Aufgabenträger des **SPNV** können sich langfristig binden

=> Angebot im **SPFV** muss der Bund gewährleisten (neu)

Neu: Drei-Stufen-Modell der Gewährleistung des SPFV

1. Gezielte Förderung nicht rentabler Relationen durch angemessen niedrige Infrastrukturnutzungsentgelte
2. Vergabe von Trassenpaketen mit „guten und schlechten“ Strecken, Bedienpflicht für das komplette Trassenpaket
3. Wettbewerbliche Vergabe des SPFV (analog zum SPNV)

Zentrale Bausteine der Verkehrswende auf der Schiene

Deutschland-Takt als Schlüssel zur Verkehrswende

Neuerungen des Deutschland-Taktes gegenüber Status-quo

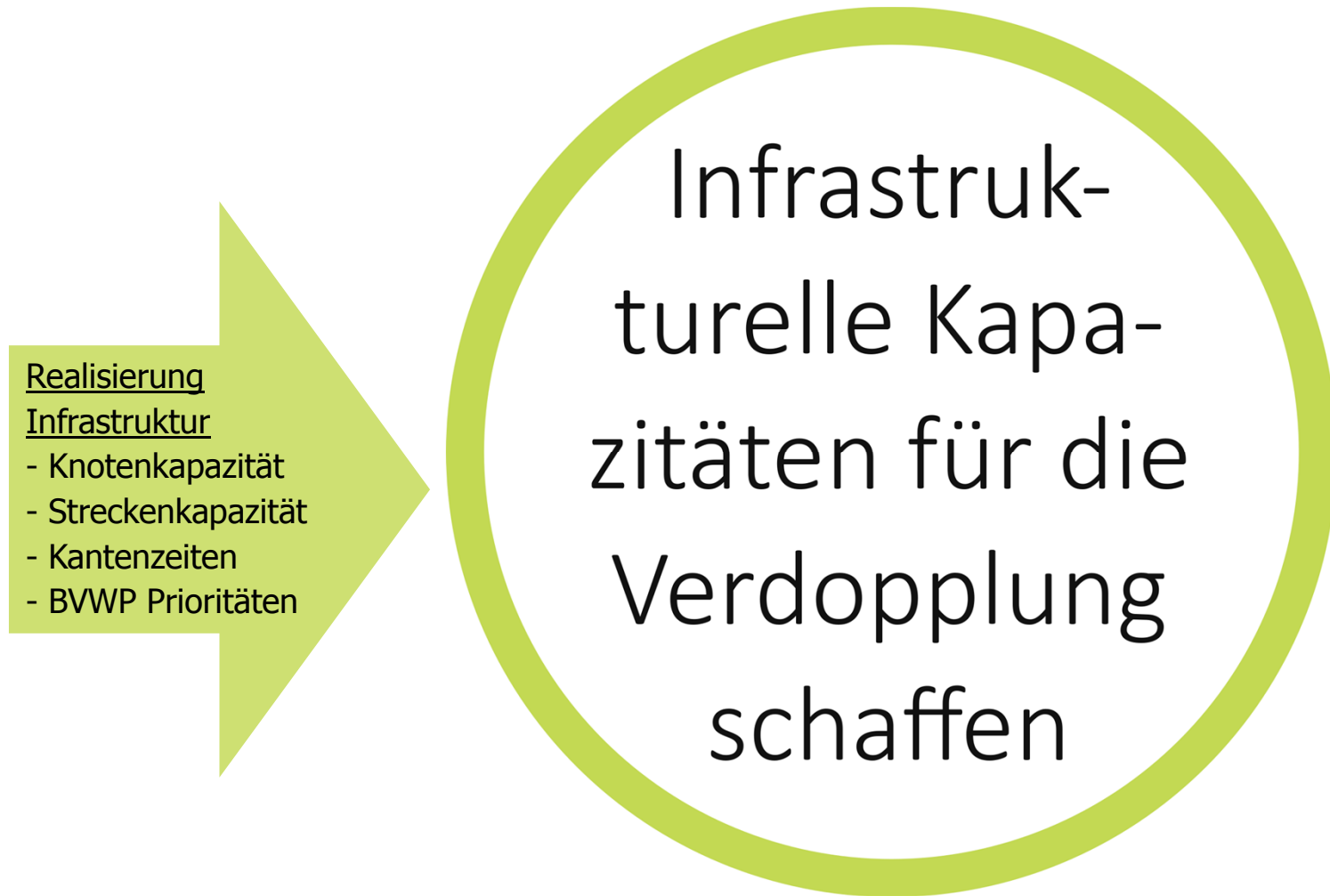
- Zielorientierte Fahrplanentwicklung + zyklische Weiterentwicklung [Koordinationsaufgabe Bund/Länder/AT/EVU/Netz AG/Stakeholder]
- Fahrplanbasierte Infrastrukturplanung [DB Netz, Bund]

Neuerungen

- Konsequente Repriorisierung Infrastrukturaus- /-neubau [DB Netz/BVWP/Bund]
- Verbindlichkeit Infrastrukturentwicklung/Finanzierung [Bund]
- Verbindlichkeit Realisierung Angebote im Schienenpersonenverkehr
 - Gewährleistung Angebot SPNV [AT/Länder]
 - Gewährleistung Angebot SPFV [Bund] nach Drei-Stufen-Modell
- Dtld.-Takt als Leitschnur für alle föderalen Ebenen [nicht vertieft]

Zentrale Bausteine der Verkehrswende auf der Schiene

Kernmaßnahme 2



Zentrale Bausteine der Verkehrswende auf der Schiene

Infrastrukturkapazitäten für die Verdoppelung

Herausforderungen

Schaffung der für den
Deutschland-Takt notwendigen
Kantenzeiten und Kapazitäten
[inklusive Reserven]

Dauerhafte Beseitigung Engpässe
(Stationen und Strecken) und
Schaffung von Ausweichstrecken

Betriebsstabilität und
Verlässlichkeit sichern

Elektrifizierung vorantreiben und
das Netz sinnvoll digitalisieren

Lösungsvorschläge

Identifikation für Zielnetzfahrplan
2030 zwingende Maßnahmen

- Kernnetze für Güter- und Personenverkehr (3.4.2)
- Behebung Engpässe (3.4.3)
- Neubau und Ausbau von Strecken und Knoten und Repriorisierung BVWP (3.4.4.)

Elektrifizierung (3.4.5) sowie Leit- und Sicherungstechnik/ETCS (3.4.6)

Neue Finanzierungs- und Anreizstrategie für LuFV III (S. 70/71)

Zentrale Bausteine der Verkehrswende auf der Schiene

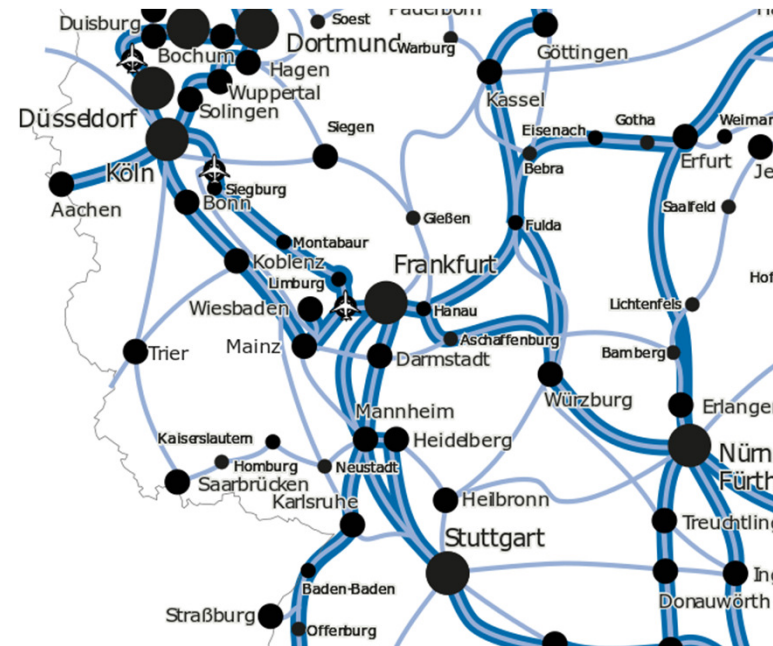
Infrastrukturkapazitäten für die Verdoppelung

Überlegungen zu Kernnetzen SGV und SPV in Deutschland [EU/TEN]

Kernnetz Güterverkehr



Kernnetz Personenverkehr

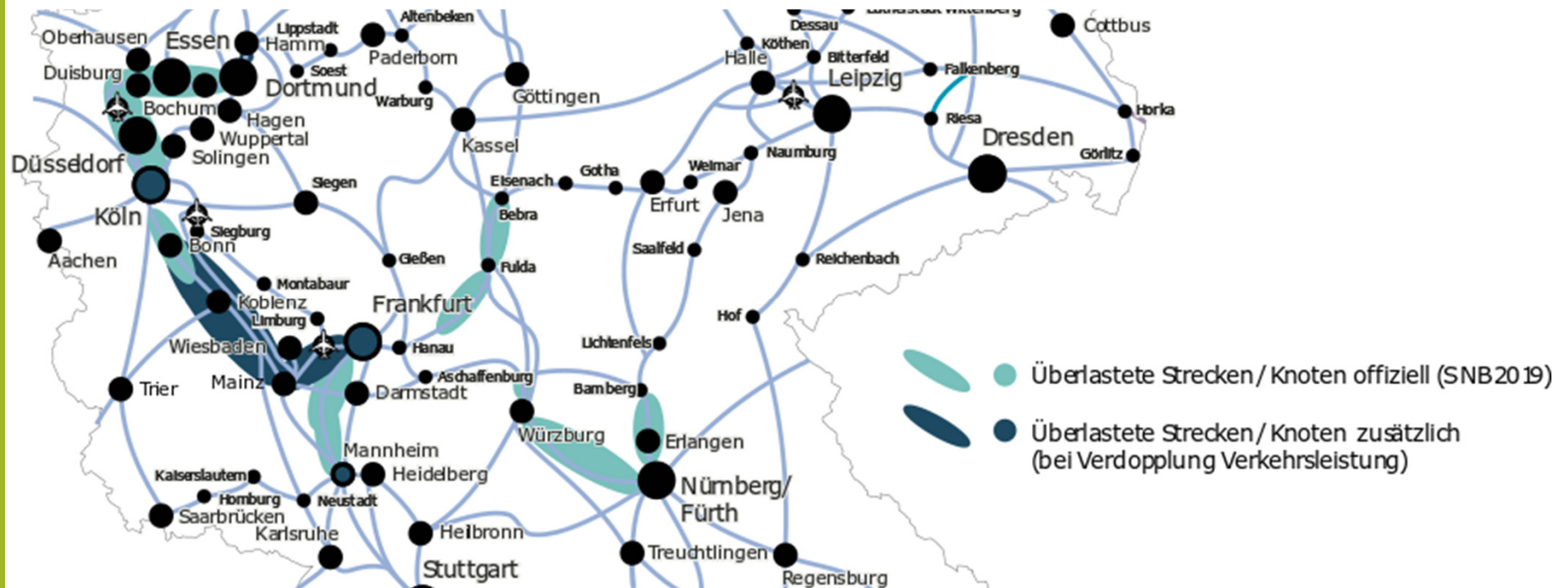


Es ist Sache des Bundes, im BVWP oder auf Basis zukünftiger neuer Planungsgrundlagen für das Zielnetz des Deutschland-Taktes Kernnetze für den Güter- und den Personenverkehr zu definieren.

Zentrale Bausteine der Verkehrswende auf der Schiene

Infrastrukturkapazitäten für die Verdoppelung

Engpässe im Schienennetz bei Verdoppelung Verkehrsleistung bis 2030



Der Bund soll eine Neubewertung und Priorisierung der Maßnahmen des BVWP nach Eignung für Kapazitätzuwachs und Kompatibilität mit dem Zielnetzfahrplan des Deutschland-Taktes vornehmen und deren Realisierung bis 2030 verbindlich zusagen.

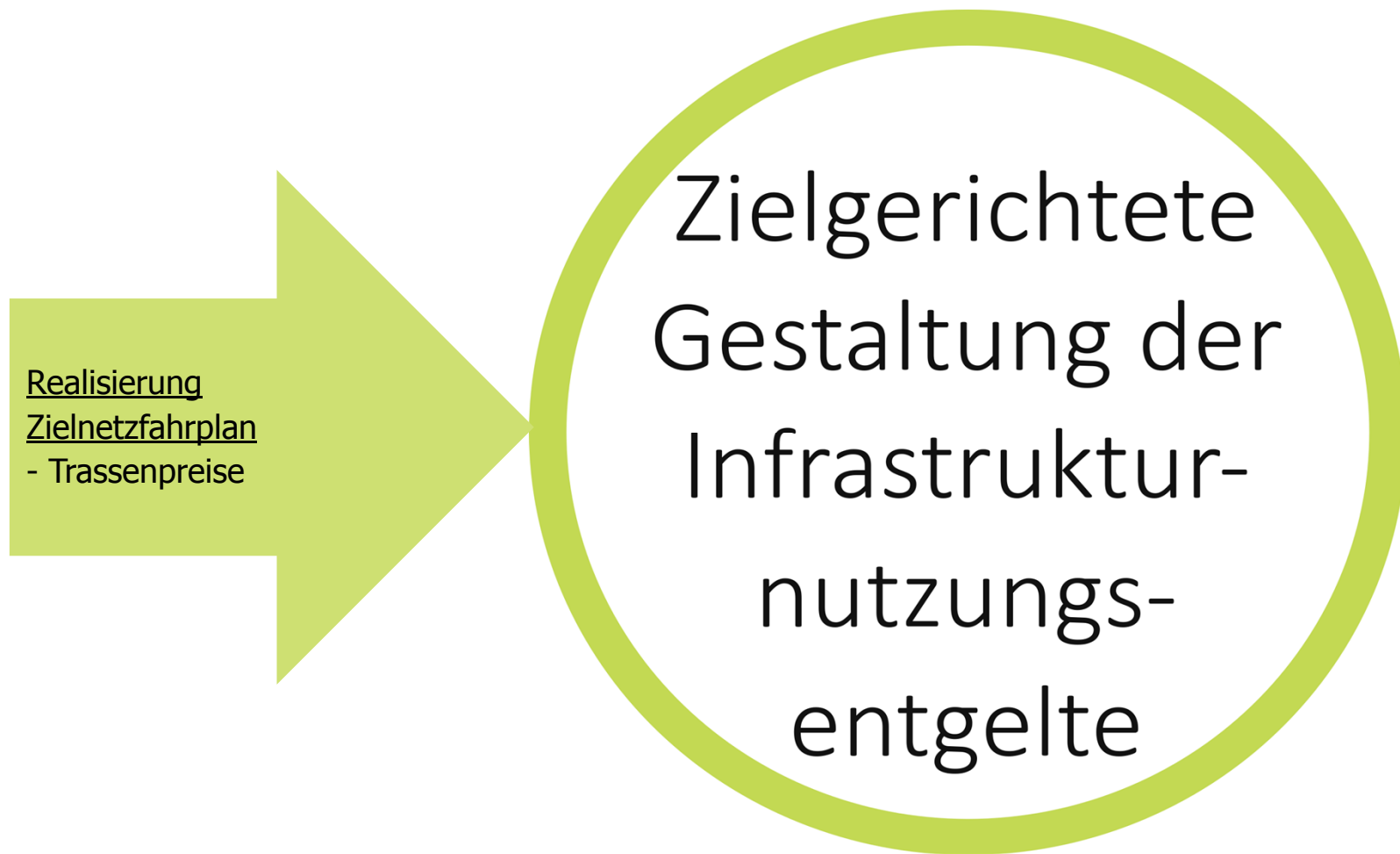
Textfassung Gutachten Ausschnitt aus Abbildung 15

26

Railmap 2030, März 2019

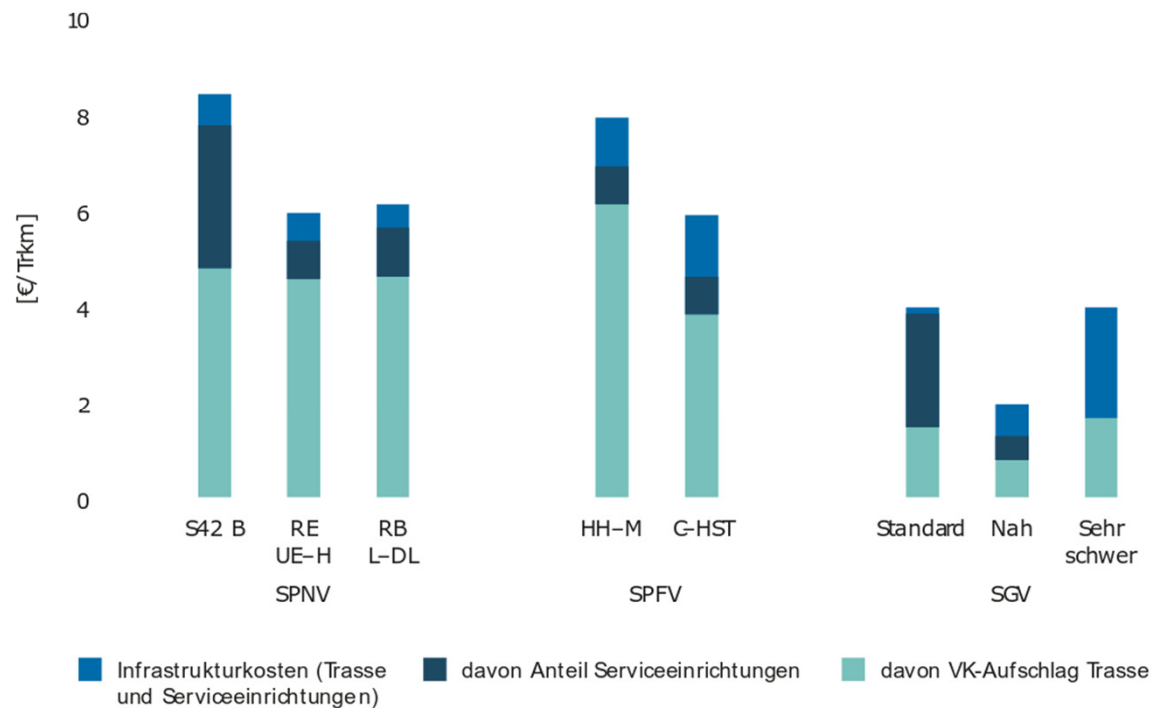
Zentrale Bausteine der Verkehrswende auf der Schiene

Kernmaßnahme 3



Zentrale Bausteine der Verkehrswende auf der Schiene

Zielgerichtete Infrastrukturnutzungsentgelte



Abkürzung: S – S-Bahn, RE – Regionalexpress, RB – Regionalbahn, UE – Uelzen, H – Hannover, L – Leipzig, DL – Döbeln, HH – Hamburg, M – München, C – Chemnitz, HST – Stralsund

Rechtsrahmen:

In Deutschland besteht Pflicht zum Vollkostenaufschlag.

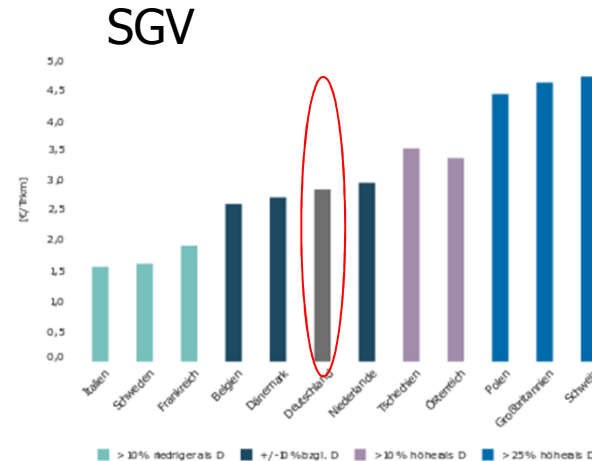
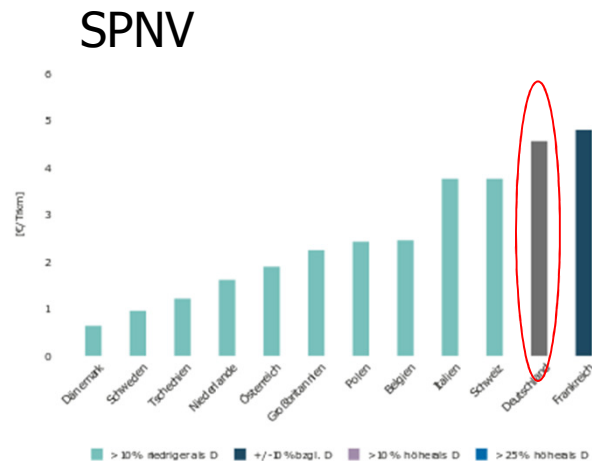
[Vollkostenaufschläge sind aber nur zulässig, wenn der Markt dies tragen kann.]

Wirkung:

Sie erhöhen Zuschüsse der AT im SPNV und verhindern Angebote im SPFV und SGV „am Rande der Rentabilität“.

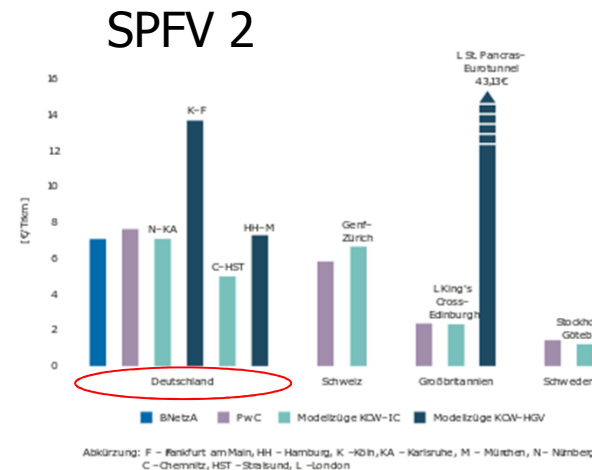
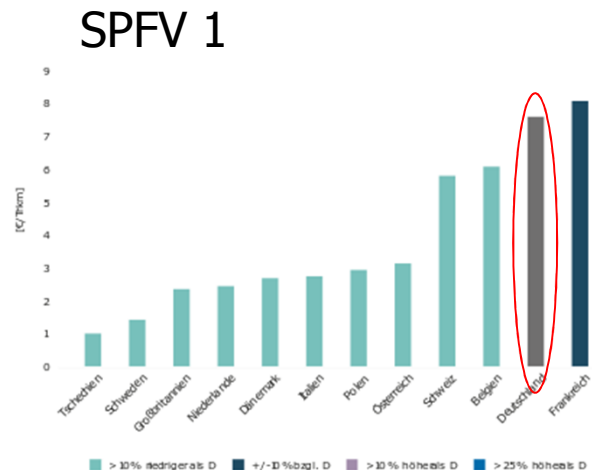
Zentrale Bausteine der Verkehrswende auf der Schiene

Zielgerichtete Infrastrukturnutzungsentgelte



Befund:

Im europaweiten Vergleich liegen die Entgelte der DB AG im



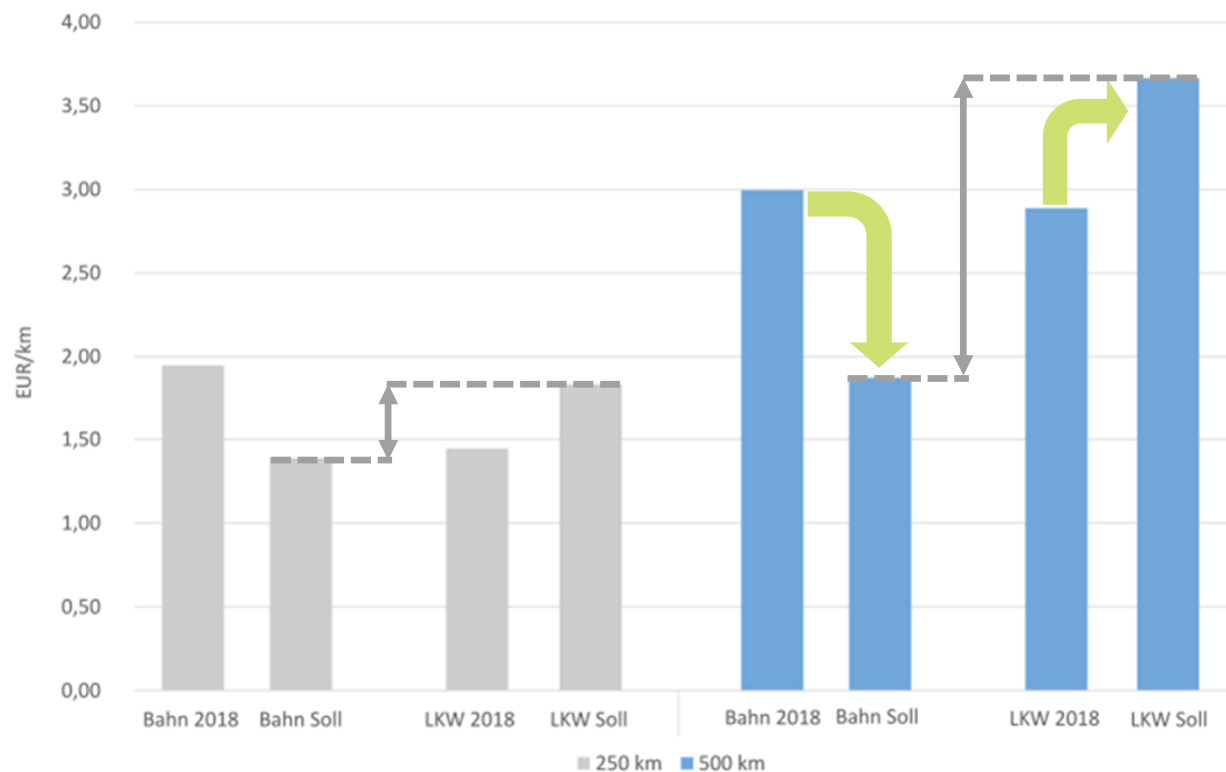
SPNV und SPFV hoch bis sehr hoch und

im SGV im Mittelfeld der „Schienenmaut“.

Zentrale Bausteine der Verkehrswende auf der Schiene

Zielgerichtete Infrastrukturnutzungsentgelte

SGV: Verzicht auf Vollkostenaufschlag (Bahn-Soll) und Anwendung LKW-Mautsatz 2019 (LKW-Soll) bewirken/verstärken Kostenvorteile der Bahn



Beispielfall:

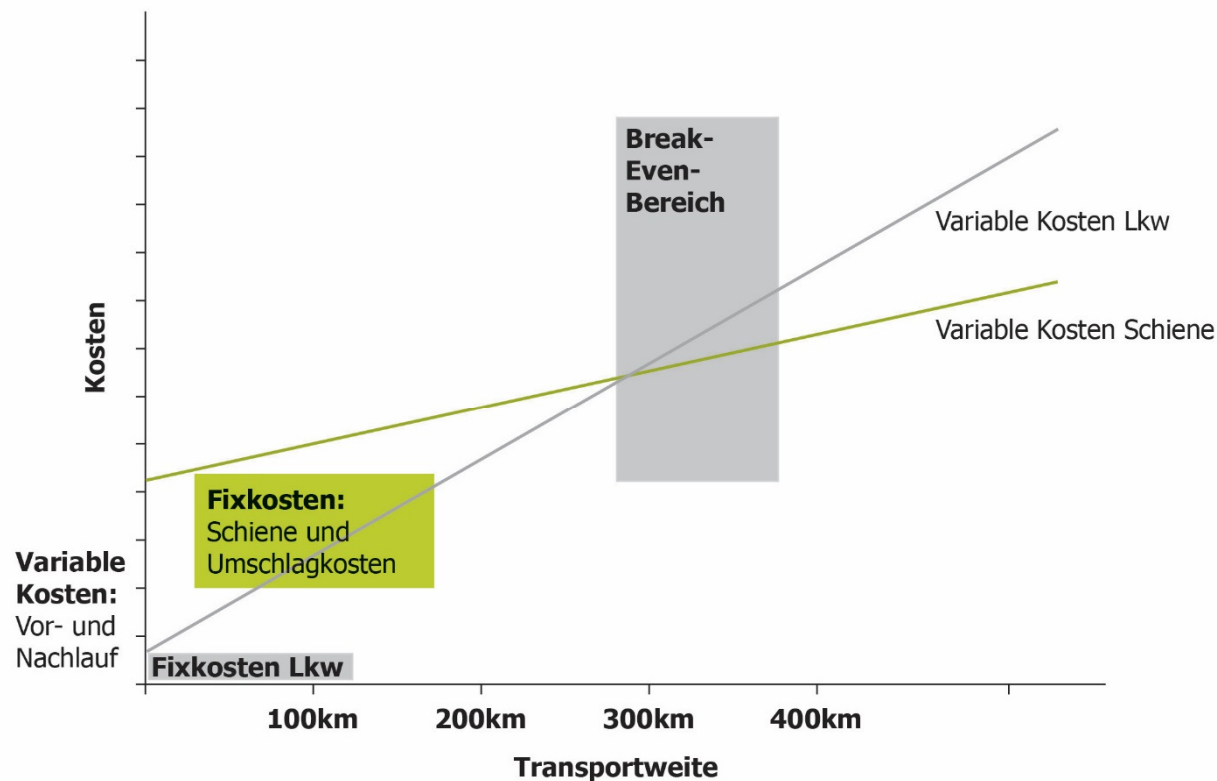
Transport(e) mit 2.025 t
Gesamtgewicht über
250/500 km

Preise für Lkw-Maut bzw.
für Trassen und Service-
einrichtungen (Bahn)

„Soll“ berücksichtigt
Mautsatz 2019 (Lkw) bzw.
Minderung Trassenpreise
(Bahn)

Zentrale Bausteine der Verkehrswende auf der Schiene

Zielgerichtete Infrastrukturnutzungsentgelte



Verringerte
Infrastruktur-
entgelte erhöhen
preisliche
Wettbewerbs-
fähigkeit des SGV.

Attraktivitäts-
nachteile bei
Flexibilität oder
Qualität können so
aber nur in
Grenzen
aufgewogen
werden.

Zentrale Bausteine der Verkehrswende auf der Schiene

Zielgerichtete Infrastrukturnutzungsentgelte

Systemwechsel zu Vorgaben an DB Netz zur Ausgestaltung der Infrastrukturnutzungsentgelte entsprechend den öffentlichen Zielen:

- **SGV:** Güter auf die Bahn
- **SPV:** Deutschland-Takt realisieren
- **Netz:** maximale Auslastung bei optimierten Preisen

Konzeption Infrastrukturentgelte

Direkte Kosten als Basisentgelt mit Aufschlägen für:

Tragfähigkeit: hohe Zahlungsbereitschaft; besonders anspruchsvolle Trassen

Rollmaterial: Differenzierung nach Gleisverschleiß

Umweltfolgekosten: stärkere Spreizung nach Lärmemissionen

Auslastung: Steuerung der Zuteilung knapper Trassen

Neubaustrecken: Bei Bau Neubaustrecken mit Eigenmitteln der EIU

Zentrale Bausteine der Verkehrswende auf der Schiene

Zielgerichtete Infrastrukturnutzungsentgelte

Prämisse: Die Absenkung der Infrastrukturnutzungsentgelte darf nicht zu Finanzierungslücken bei DB Netz führen

1. Netzabsatz: Auslastungsbedingte Preismengeneffekte der anzuwendenden Aufschläge (insbesondere Tragfähigkeit)
2. SGV und SPFV: Refinanzierung verbleibender Vollkostendifferenzen durch den Bund via LuFV III („Preis“ für Deutschland-Takt im SPFV und Güter auf die Bahn im SGV)
3. SPNV: Aufkommensneutrale Regelung durch Länder-LuFV (entfallender Anteil der Vollkostenaufschläge für den SPNV) oder entsprechende Aufstockung der LuFV III des Bundes
Konsequenz: für alle SPNV-Ausweitungen im Zuge des Deutschland-Taktes sind nur die direkten Kosten zu tragen.

Zentrale Bausteine der Verkehrswende auf der Schiene
Kernmaßnahme 4



Digitalisierung
mit
Augenmaß

Zentrale Bausteine der Verkehrswende auf der Schiene

Digitalisierung Kommunikation/Preis/Vertrieb

Serviceorientierung

- Nutzer fühlen sich während einer Reise stets informiert und nicht alleingelassen; keine Überfrachtung mit Informationen
- Optimaler Reiseweg und bester Preis werden automatisch ermittelt, Buchung und Bezahlung laufen im Hintergrund
- Schnittstellen zwischen Informations- und Buchungssystem und Endnutzern werden an aktuelle Entwicklungen angepasst
- Nutzerzentrierte Weiterentwicklung von Mobilitätsplattformen

Die wichtigsten Vorschläge

Bereitstellung zuverlässiger
Echtzeitinformationen

Ausbau digitaler
Vertriebskanäle bzw.
Plattformen

Standardisierung von
Schnittstellen und
Hintergrundsystemen, klare
Vorgaben

Digitalisierung betrieblicher
Prozesse

Zentrale Bausteine der Verkehrswende auf der Schiene

Digitalisierung Bahnbetrieb

- Flächendeckender Rollout ETCS/Digitale Schiene ist ein Muss – hierfür sind erhebliche Mittel bereitzustellen
- Darüber hinaus müssen die Unternehmen den Weg der „Digitalisierung“ weitergehen; dies umfasst z. B.
 - Telematik
 - Instandhaltungsmanagement
- Zwingend anzugehen: Schnittstelleproblematik (z. B. Kuppelbarkeit Fahrzeuge, aber auch Datenaustausch)
- Förderung der „Vernetzung“, z. B. Entwicklung gemeinsam nutzbarer Schnittstellen, Drehscheiben etc.

Zentrale Bausteine der Verkehrswende auf der Schiene
Kernmaßnahme 5



Innovations-
impuls für den
Schienen-
güterverkehr

Zentrale Bausteine der Verkehrswende auf der Schiene

Innovationsimpuls für den Schienengüterverkehr

Angestrebte Ziele

- Anspruch der Branche:
Alle Güter sind bahnaffin
- Erhöhung Wettbewerbsfähigkeit des SGV
- SGV kommt in die Fläche zurück
- Flexibilität SGV nimmt zu
- Verfügbarkeit SGV nimmt zu

Die wichtigsten Vorschläge

Innovative elektrische Güterwagen werden gefordert und gefördert. Sie sind/können:

- Zustandserfassung
- Telematik/Frachtverfolgung
- Elektrisch/rückspeisefähig
- Automatisch kuppelbar
- (tlw.) perspektivisch autonom

Erweiterung Verladeinfrastruktur
SGV in der Fläche wird gefördert

Innovationsforschung SGV fördern

Zentrale Bausteine der Verkehrswende auf der Schiene

Innovationsimpuls für den Schienengüterverkehr

Elektrischer Güterwagen...

- Stromversorgung als Basis für weitere Ausstattung (Kühlung, Zustands- /Positionserfassung, Rückspeisefähigkeit, automatische Kupplung, Automatisierung)
- Fördern und Fordern: Verbot von „nicht-elektrischen Güterwagen“, z. B. bis 2050 (mit klar definierten Ausnahmen); Bereitstellung von Fördermitteln, Anreizsetzung für Pioniere
- Anspruch: Einführungsimpuls löst Innovationstätigkeiten auf breiter Front aus

... statt Technik 19. Jhdt.

BahnUnternehmen

Waggons gesucht

Bitte helfen Sie uns! Wir, die Holzlogistik und Güterbahn GmbH in Bebra, suchen die drei folgenden Waggons der PKP Cargo vom Typ Eanos:



31 51 5377 606-9 (Farbe blau)
31 51 5377 699-4 (Farbe braun)
31 51 5377 945-1 (Farbe braun)

Die Waggons wurden zuletzt am 26.05.2010 im Bahnhof Torgau gesehen. Wir gehen nach wie vor davon aus, dass sie sich weiterhin in Deutschland befinden und auf öffentlicher oder privater Infrastruktur bewegt werden oder dort abgestellt sind.

Für den entscheidenden Hinweis, der zum Auffinden der Waggons führt, bezahlen wir eine Belohnung je Waggon von

1.500 EUR

Bitte kontaktieren Sie uns unter:

HLG Holzlogistik & Güterbahn
Kasseler Straße 28a
36179 Bebra

Telefon: 06622 500 0
Telefax: 06622 500 27
Email: dispo@hlg-bebra.eu

Agenda

1. Ziele und Umfeldbedingungen der Bahnpolitik in Zeiten der Verkehrswende
2. Zentrale Bausteine und Weichenstellungen zur Verdoppelung der Nachfrage im Schienenverkehr bis 2030 (fünf Kernmaßnahmen)
- 3. Institutionelle, unternehmerische und gesellschaftliche Rahmenbedingungen des Verdoppelungsziels**
4. Railmap 2030: Planvoll, aber zügig in die Umsetzung der Maßnahmen zur Verdoppelung der Nachfrage im Schienenverkehr

Rahmenbedingungen des Verdoppelungsziels **Politischer Wille + Institutionalisierung**

Ohne attraktive Rahmenbedingungen im Eisenbahnsektor können die fünf Kernmaßnahmen nicht erfolgreich umgesetzt werden – und eine Verdopplung der Verkehrsleistung bis 2030 ist ausgeschlossen.

Zentrale Rahmenbedingungen sind:

- Paradigmenwechsel und Aufbruchsmentalität pro Schiene
- Störungsfreier Bahnbetrieb als Regelfall und Basis für Wachstum
- Institutionalisierte Ermöglickungskultur im Eisenbahnsektor
- Rechtsrahmen zur Realisierung des Deutschland-Taktes

Rahmenbedingungen des Verdoppelungsziels

Politischer Wille + Institutionalisierung

Aufgaben der Ermöglichungskultur im Eisenbahnsektor

- Branchengetragenes Leitbild Schiene
- Gemeinschaftsaufgabe Weiterentwicklung öffentlicher Verkehr
- Zielkompatible Anreizsetzungen bei der Deutschen Bahn AG
- Öffentlich geförderte Eisenbahnforschung

Institutionalisierung über Bahnbeauftragten zur/als

- Interessenvertretung der Schiene in Politik, Wirtschaft und Gesellschaft
- Treiber Leitbild Schiene und aller nachgelagerten Maßnahmenpakete
- Organisator Gemeinschaftsaufgabe Entwicklung des ÖV
- Wahrnehmung der „verkehrspolitischen Komponente“ der Eigentümerverantwortung des Bundes bei der DB AG

Rahmenbedingungen des Verdoppelungsziels

Politischer Wille + Institutionalisierung

Bundesgesetz zur Gewährleistung des Deutschland-Taktes

1. Ziele und Anforderungen an die Entwicklung des ÖPV und SGV
2. Aufgaben- und Befugnisse von Bundesbehörden zur Abstimmung und Koordination des Deutschland-Taktes sowie zur Gewährleistung der Umsetzung im Schienenpersonenfernverkehr
3. Vorgaben zur Abgrenzung zwischen Fern- und Nahverkehr
4. Vorgaben zur Weiterentwicklung der Zielnetzkonzeption des Deutschland-Taktes in Koordination mit EVU, Verladern sowie Aufgabenträgern SPNV und ÖPNV
5. Vorgaben zur Umsetzung des Zielnetzkonzeption ggü. DB Netz/LuFV III (Netzqualität/ -entwicklung, Qualitäts-/ Auslastungsanreize; Systemtrassen, umsetzungsorientierte Bepreisung Deutschlandtakttrassen, ...)
6. Residuale Bestellkompetenz des Bundes für Fernverkehrsleistungen, wenn Preisanreize von DB Netz nicht ausreichend sind

Agenda

1. Ziele und Umfeldbedingungen der Bahnpolitik in Zeiten der Verkehrswende
2. Zentrale Bausteine und Weichenstellungen zur Verdoppelung der Nachfrage im Schienenverkehr bis 2030 (fünf Kernmaßnahmen)
3. Institutionelle, unternehmerische und gesellschaftliche Rahmenbedingungen des Verdoppelungsziels
4. **Railmap 2030: Planvoll, aber zügig die Umsetzung der Maßnahmen zur Verdoppelung der Nachfrage im Schienenverkehr starten**

Railmap 2030

... planvoll aber zügig mit der Umsetzung starten

Zwingend erforderlich: attraktive Rahmenbedingungen

Prämisse 1: Paradigmenwechsel und Aufbruchsmentalität zugunsten der Bahn

Prämisse 2: Störungsfreier Bahnbetrieb als Regelfall

Prämisse 3: Institutionalisierte Ermöglichungskultur im Eisenbahnsektor

Prämisse 4: Rechtsrahmen auf den Deutschland-Takt ausrichten

Ergänzende Maßnahmen

Beschaffungs-
strategie
Rollmaterial

Deutschland-
Tarif und
-Vertrieb

Verbesserung
interne/externe
Kommunikation

Beschleunigung
von Plaungsab-
läufen



Kernmaßnahme 1:
Implementierung Deutschland-Takt

Kernmaßnahme 2:
Infrastrukturelle Kapazitäten für die Verdopplung schaffen

Kernmaßnahme 3:
Zielgerichtete Gestaltung der Infrastrukturnutzungsentgelte

Kernmaßnahme 4:
Digitalisierung mit Augenmaß

Kernmaßnahme 5:
Innovationsimpuls für den Schienengüterverkehr

Zielnetzfahrplan bis 2030

fahrbar machen und fahren

Infrastrukturentwicklung am
Deutschland-Takt ausrichten

Systemtrassen etablieren

Trassenpreise an Zahlungs-
bereitschaften und ver-
kehrlichen Zielen ausrichten

Elektrifizierung des
Rollmaterials im SGV
sukzessive bis 2050,

Förderung Anschluss in Fläche

Finanzierung sichern

Ressourcen sichern/aufbauen

Aufbruchsstimmung erzeugen
und nutzen

Auszug aus der Railmap in Abbildung 10 – voller Überblick auf Seite 112

45

Railmap 2030, März 2019

Kontakt

Dr. Jan Werner
Geschäftsführer

KCW GmbH
Berlin
Bernburger Str. 27
10963 Berlin

Fon: 030 4081768-60
Fax: 030 4081768-61
Mail: werner@kcw-online.de
Web: www.kcw-online.de