

Was ist mit den Sekundenzeigern?

—
Zur Pünktlichkeit im Schienenverkehr

MARKUS HECHT

Geboren 1957 in Konstanz, seit 1997 Leiter des Fachgebiets Schienenfahrzeuge am Institut für Land- und Seeverkehr der Technischen Universität Berlin.

Alle Verkehrsträger verzeichnen heute Kapazitätsengpässe. Insbesondere die Infrastruktur kann wegen starker Verdichtung in Ballungsräumen nicht mehr so wachsen, wie es sich die einzelnen Verkehrsträger wünschen. Hier bietet die

Schiene Vorteile, da sie die leistungsfähigsten unterirdischen Verkehrsanlagen mit geringstem Aufwand ermöglicht.

Wie kann es sein, dass ein Verkehrsträger, der seine selbst gesetzten Pünktlichkeitsziele weit verfehlt, deutlich Marktanteile gewinnen soll und muss? Kann er das? Die Antwort lautet eindeutig: Ja! Der Schienenverkehr ist ein spurgeführtes Verkehrsmittel, das sich ideal zur Automatisierung eignet, sehr leistungsfähig ist und auch sehr zuverlässig sein kann. In vielen Ländern, wie Japan, China, Taiwan,

sind 99 Prozent der Züge bei einem Ein-Minuten-Kriterium pünktlich, während in Deutschland 2018 nicht einmal 79 Prozent der Fernzüge ein Sechs-Minuten-Kriterium einhielten. Das hat sehr viele Gründe, nicht allein die schlechende Abschaffung des Sekundenzeigers bei der Bahnhofsuhr.

Es gibt Stimmen bei der Deutschen Bahn, die die Meinung vertreten, durch geeignete Kommunikation sei Pünktlichkeit unbedeutend, und es könne mit beliebiger, aber aktueller Umsteigeempfehlung eine hinreichende Kundenzufriedenheit erreicht werden. Das mag zutreffen, aber es wird nie eine maximale Netzleistungsfähigkeit erreicht, da dann wie aktuell in Deutschland weiterhin sehr viel Streckenkapazität verschenkt werden würde.

Moderne, leistungsfähige Bahnsysteme werden nicht „irgendwie“, wie bisher in Deutschland, ausgebaut, sondern aufgrund eines vorher festgelegten Fahrplans, der schlanke Umsteigebeziehungen ermöglicht, Konflikte vermeidet und periodisch, stündlich oder sogar halbstündlich Nutzen bringt. Zudem sind die Anlagen zu automatisieren und mit prüfbarer Redundanz ausfallsicher zu gestalten.

SCHLECHTER ZUSTAND DER BAHNTECHNIK

Technische Systeme können nie zu 100 Prozent zuverlässig sein, aber mit prüfbarer redundanter Ausführung und sorgfältiger Wartung ereignen sich die Ausfälle und Reparaturen unbemerkt von den Kunden (Personen und Verladern). Selbst Großbaustellen und Umbauten benötigen dann keine Totsperrung. Der schlechte

Zustand der Bahntechnik (vor allem der Bahninfrastruktur, aber auch des Rollmaterials) des Staatskonzerns ist schon seit Langem bekannt. Durch den geplanten Börsengang sollte die große Menge benötigten Kapitals zur Verbesserung der Situation erhalten werden. Dieser fiel aus, aber die Unterfinanzierung blieb. Während etwa in Großbritannien nach der dortigen Bahnkrise Ende der 1990er-Jahre kräftig gegengesteuert wurde und heute ein sehr effizientes, schnelles und pünktliches System vorliegt, steht in Deutschland die strukturelle Systemertüchtigung noch aus. Aber ohne diese wird Pünktlichkeit und Wachstum auf der Schiene nicht möglich sein und es werden die Klimaziele im Verkehr weiter deutlich verfehlt werden.

ZEHN VORDRINGLICHE SCHRITTE

1. Alle Baumaßnahmen werden nicht wie bisher auf die aktuelle, sondern auf eine deutlich größere Kapazität ausgelegt. Baumaßnahmen, die nicht mehr änderbar sind, werden durch Komplementärmaßnahmen ergänzt, etwa durch Planung und Bau eines zweiten Stuttgarter Fernbahnhofes, ebenso durch Ausbau des 300-km/h-Netzes.
2. Ausbau der Knoten, nicht nur auf der Gleisseite, sondern auch aufseiten der Reisenden (Verbreiterung der Zugänge, Entfernung der Gepäckbahnsteige, professionelle Personenflussgestaltung der großen und mittleren Bahnhöfe in Funktion der Türanordnungen der Fahrzeuge).

3. Vertragsänderung der laufenden Fernverkehrsbeschaffungen, etwa neuer ICE 4 als doppelstöckiger, 400 Meter langer Zug mit der Höchstgeschwindigkeit (V_{\max}) 280 km/h (Kapazitätserhöhung gegenüber dem heutigen ICE 4 um fünfzig Prozent), Beschaffung neuer IC 2 (Twindexx – Doppelstockwagen der fünften Generation von Bombardier – mit Höchstgeschwindigkeit 200 km/h).
4. Bahnsteiglängenvergrößerungsprogramm für kleine Bahnhöfe, analog 750-Meter-Überholgleisprogramm im Schienengüterverkehr.
5. Minderung der Bahnsteighöhe von 76 auf 55 cm (ergibt 5- bis 8,5-prozentige Kapazitätssteigerung im Doppelstockwagen).
6. Einführung von Hochgeschwindigkeitsgüterverkehr mit 300 km/h (wie in Italien) zum Ersatz des Nahbereichsflugverkehrs mit Entfernungen bis 1.200 Kilometer.
7. Durchführung auch großer Baumaßnahmen bei laufendem Betrieb ohne langfristige Sperrungen, um Fahrgäste nicht zu vertreiben und zur Abkehr von der Schiene zu zwingen.
8. Taktfahrplan: schnelle und öffentliche Diskussion sowie rasche Umsetzung der Ziele.
9. Einführung konsequent redundanter, fehlertoleranter und wartungsorientierter Produkte bei Infrastruktur und Fahrzeugen.
10. Generelle Wiedereinführung des Sekundenzeigers in der Bahnhofsuhr.