

Anlage zur Bahn für Alle-Pressemitteilung vom 11. Oktober 2018

Der ITF und notwendige Maßnahmen zu seiner Einführung in Deutschland („Deutschland-Takt“)

Die Grundidee des *Integralen Taktfahrplans (ITF)* besteht darin, zu bestimmten Zeitpunkten (vorzugsweise zu den leicht merkbaren Minuten 00 und 30) Fern- und Regionalzüge aus möglichst vielen Richtungen zusammenlaufen zu lassen, um wechselseitiges Umsteigen in möglichst allen benötigten Relationen zu ermöglichen. Dazu bedarf es

- (1) Strecken-Ertüchtigungen dort, wo die benötigten Fahrzeiten (z.B. 27, 57 oder 87 Minuten) noch nicht erreicht werden,
- (2) vieler (untereinander unabhängiger) Zulaufgleise und Bahnsteigkanten an den Knoten, um alle gleichzeitig eintreffenden bzw. abfahrenden Züge aufzunehmen.

Eine einfache Überlegung zeigt, dass der ITF umso wichtiger und effektiver wird, je geringer die Taktdichte auf den betroffenen Strecken ist. Während man bei halbstündlich verkehrenden Linien auch mal einen verpassten Anschlusszug in Kauf nehmen kann (da der nächste Zug ja in 29 Minuten fährt), ist dies bei Taktfrequenzen von einer oder gar zwei Stunden weitaus unangenehmer. Das heißt, für Deutschland mit seinem relativ dünnen Zugangebot ist die Einführung eines flächendeckenden, landesweiten ITF weit wichtiger als für die Schweiz, wo der Halbstundentakt die Regel und ein 2-Stundentakt die absolute Ausnahme darstellt.

Forderungen im Einzelnen:

Wichtige Bahnknoten erhalten bzw. (wieder-) herstellen

- **Stuttgart 21:** Der geplante Tiefbahnhof ist mit den ITF-Anforderungen unvereinbar. Für 3 Fernzug-Paare (6 Gleise) sowie 8 Regional-Linien sind mindestens 14 Gleise – zuzügl. 2 Reservegleise erforderlich – also exakt die Kapazität des bestehenden Kopfbahnhofs. Doppelbelegungen von Bahnsteigen sind andernorts allenfalls eine Notlösung, in Stuttgart wegen der 6-fach überhöhten Längsneigung der Bahnsteige und Gleise betrieblich nutzlos und kontraproduktiv.

Deshalb erfordert der Deutschland-Takt für Stuttgart einen sofortigen Baustopp und Plan-Revision – vorzugsweise gemäß dem Konzept „Umstieg 21“. Nur so kann ein ITF-Knoten erhalten bzw. hergestellt werden. Dies ist möglich – auch mit der nicht zum ITF passenden Fahrzeit Mannheim-Stuttgart. Dazu genügt es z.B., für eine ICE-Direktlinie Frankfurt-Stuttgart einen Bypass in Mannheim anzulegen um die Minute 00 in Stuttgart zu erreichen. Mit korrespondierenden bzw. alternierenden ICE-Linien Frankfurt / Dortmund – München / Zürich sowie dem IC Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg als Basis lässt sich so ein perfekter Nullknoten herstellen – sofern für weitere ca. 8 Regionalzüge genügend Gleise zur Verfügung stehen. Näheres dazu siehe (3). Alle Relationen lassen sich durch einen zwischenliegenden 30-Knoten zum Halbstundentakt ergänzen.

- **Nürnberg-Erfurt-Leipzig:** Hier gibt es leider die nicht zum ITF passenden Fahrzeiten von 70 Minuten (Nürnberg – Erfurt) sowie 35 Minuten (Erfurt – Halle / Leipzig). Dieser tiefliegende Planungsfehler (die Strecke hätte über Hof statt über Erfurt laufen müssen!) ist grundsätzlich nicht zu heilen – nur seine Auswirkungen lassen sich abmildern. Dazu sollten die wichtigen Knoten Nürnberg (30) und Leipzig (30) (wieder-) hergestellt werden, in Erfurt können dann bei 15/45-Bedienung z.T. nur Richtungsanschlüsse hergestellt werden. Wenigstens teilweise Verstärkung zum Halbstundentakt könnte zumindest für ausgewählte Relationen Abhilfe schaffen. Die in der BMVI-Machbarkeitsstudie vorge-

schlagene Lösung, zugunsten von Erfurt die Knoten Nürnberg und Leipzig aufzugeben, würde dagegen den Deutschland-Takt noch weiträumiger und folgenreicher aushebeln.

- **Ausbaumaßnahmen in den Zu-/Abläufen wichtiger Banknoten** wie z.B. Hamburg, Köln, Nürnberg, Mannheim, Stuttgart, München

- **Zweigleisiger Ausbau aller Fernverkehrs- (bzw. InterRegio-) Strecken, dazu Ertüchtigungen / Begradigungen, wo ITF-konforme Fahrzeiten zu erreichen sind.**

Das betrifft z.B. die immer noch eingleisigen Strecken

- Wolfsburg - Braunschweig (Weddeler Schleife)
- Lünen – Münster
- Rostock – Stralsund
- Lübeck – Bad Kleinen
- (Lübeck-) Bad Schwartau - Puttgarden
- Lüneburg – Lübeck – Kiel
- Niebüll – Westerland
- Weimar – Jena – Gera – Gössnitz
- Leipzig – Geithain (-Chemnitz)
- (Aalen) – Goldshöfe – Crailsheim
- Horb – Rottweil – Hattingen (-Singen)
- Buchloe – Memmingen – Hergatz (-Lindau)
- (Radolfzell-) Stahringen – Friedrichshafen – Lindau
- Waldshut – Schaffhausen

Elektrifizierung:

Z. Zt. beträgt der Elektrifizierungsgrad 60 % - dieser sollte auf mindestens 80 % gesteigert werden.

Vorrangig zu elektrifizierende Strecken:

- Itzehoe – Westerland
- Hamburg – Lübeck – Puttgarden
- Stade - Cuxhaven
- Lüneburg – Lübeck – Kiel
- Lübeck – Bad Kleinen
- (Güstrow-) Lalendorf – Neubrandenburg – Pasewalk – Stettin
- (Angermünde-) Passow – Stettin
- Berlin – Küstrin
- Münster – Warendorf – Rheda-Wiedenbrück
- Löhne – Hameln – Elze
- Kreiensen – Salzgitter – Braunschweig
- Hildesheim – Salzgitter – Goslar – Halberstadt – Halle(S)
- Aschersleben – Köthen – Dessau
- Magdeburg – Halberstadt
- Krefeld – Kleve (-Arnheim)
- Hagen – Brilon Wald – Warburg
- Northeim – Nordhausen
- Leipzig – Geithain/Borna – Chemnitz
- Gotha – Leinefelde (-Göttingen)
- Weimar – Jena – Gera – Gössnitz
- Leipzig – Gera – Saalfeld

- Zwickau – Aue
- Erfurt – Meiningen - Schweinfurt
- Köln – Gerolstein – Trier
- Koblenz – Limburg – Gießen
- Bingen – Bad Kreuznach – Türkismühle
- Bad Kreuznach – Kaiserslautern
- Neustadt (Weinstr.) – Landau – Karlsruhe
- (Ludwigshafen-) Schifferstadt – Speyer - Karlsruhe
- Lichtenfels – Kulmbach – Hof
- Nürnberg – Bayreuth – Neuenmarkt-Wirsberg (-Hof)
- Nürnberg – Marktredwitz – Cheb (Eger)
- Nürnberg – Amberg – Schwandorf
- Augsburg – Ingolstadt
- Augsburg – Buchloe
- Geltendorf – Memmingen – Lindau (im Bau)
- Ulm – Friedrichshafen
- Ulm – Memmingen - Kempten
- Basel – Schaffhausen
- Radolfzell – Friedrichshafen – Lindau
- (München-) Markt Schwaben – Mühldorf – Simbach / Freilassing
- Landshut – Mühldorf

Literaturhinweise:

- (1) Wolfgang Hesse: Deutsche Spinne oder Schweizer Netz? – Netz- und Fahrplanentwicklungen im Vergleich. In: Neue Wege auf alten Gleisen. Tagungsband 23. Horber Schienentage 2005, ProBahn Verlag 2005 und in: Eisenbahn-Revue International 2/2006, S. 98-102, Minirex Verlag, Luzern 2006
- (2) Wolfgang Hesse: Mit Kopf und Taktfahrplan statt schwäb'scher Tunnel-Achterbahn. In: W. Wolf et al. (Hrsg.): Stuttgart 21 – Oder: Wem gehört die Stadt. S. 131-140, PapyRossa Verlag, Köln 2010
- (3) Wolfgang Hesse: Stuttgart: Nullknoten ist möglich – Betriebskonzepte und Integraler Taktverkehr in der Diskussion. Eisenbahn-Revue International Nr. 3, 2011, S. 150-152.