

Deutschlandtakt in Niedersachsen und ... in Ihrer Stadt Fragen und Antworten



Natur- und Klimaschutz mit der Mobilitätswende durch „Öfter-Schneller-Überall“
Natur- und Klimaschutz mit mehr Güterverkehr auf der Schiene



So die Aussagen des Bundesverkehrsministeriums! *

Öfter: auf den Hauptachsen alle halbe Stunde ein Fernzug, damit ein Blick auf den Fahrplan fast unnötig wird
Schneller: kürzere Reisezeiten durch mehr Reiseverbindungen, optimierte Anschlüsse und passgenauen Infrastrukturausbau

Überall: Fern- und Nahverkehr sind aufeinander abgestimmt, so dass auch Menschen in ländlichen Regionen optimal an das überregionale Netz angebunden sind

Pünktlichkeit: ist eine zentrale Voraussetzung, damit das Umsteigen reibungslos klappt.

Verlässlichkeit: dazu tragen Investitionen in die Digitalisierung der Schiene und der zielgerichtete Infrastrukturausbau bei.

Aufbau eines Netzes von Güterverkehrstrassen



Konkrete Vorhaben in Niedersachsen *

- ABS / NBS Hamburg – Hannover inkl. Verbindungskurve Richtung NRW (Alpha-E)
- ABS / NBS Hannover - Bielefeld (300 km/h)
- ABS Wolfsburg –Berlin (300 km/h)

* Quellen: www.deutschlandtakt.de und www.bmvi.de

Wirklich? Da drängen sich einige Fragen auf ...



Die Bahn fährt schon seit 100 Jahren. Was genau soll jetzt besser werden?

Alt: alle Züge fahren zu ganz unterschiedlichen Zeiten nach einem Bedarfsfahrplan.

Neu: in allen Bahnhöfen fahren alle Züge zu aufeinander abgestimmten und festgelegten Zeiten nach einem Integralen Taktfahrplan (ITF).

Toll! Wie funktioniert ein Integraler Taktfahrplan (ITF)?

Er funktioniert nur dann, wenn es (1) festgelegte Ankunfts- und Abfahrtszeiten in dafür festgelegten Bahnhöfen gibt und wenn die (2) daraus abgeleiteten Fahrzeiten zwischen diesen festgelegten Bahnhöfen stimmen.

An vielen sogenannten Knoten-Bahnhöfen sollen die Züge immer zur vollen / halben Stunde, d.h. Knotenzeit 00/30 halten. Bei vorausgesetztem Halbstunden-Takt können aber auch Halte zur viertel / dreiviertel Stunde, d.h.

Knotenzeit 15/45. Möglich ist auch eine Kombination der Knotenzeiten zu einem sogenannten Doppelknoten:

Knotenzeit 00/30 und 15/45. Im Fernverkehr treffen die Züge immer so an den Bahnhöfen ein, dass man schnell und einfach umsteigen kann.

Das klingt ja wunderbar! Klappt das denn auch wirklich?

Ja, wenn man den Integralen Taktfahrplan auch systematisch korrekt und logisch durchplant!

Ja, wenn die Politik dieses Ziel auch ernst nimmt und sich die Zeit nimmt, mit Experten alles exakt durchzurechnen.

Ist der 3. Gutachter-Entwurf – Deutschlandtakt ein Integraler Taktfahrplan?

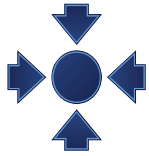
Nein! An vielen Stellen werden die ITF-Regeln nicht systematisch korrekt eingehalten.

Der 3. Gutachter-Entwurf enthält noch sehr viele Problempunkte, die eine Revision notwendig machen.

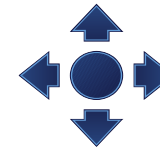
Der sogenannte Deutschlandtakt funktioniert nur, wenn man die ITF-Regeln sorgfältig beachtet – und das braucht eben Zeit. Leider verspricht der 3. Gutachter-Entwurf mehr als er halten kann, z.B. über-ambitionierte Fahrzeiten

Was müsste am 3. Gutachter-Entwurf korrigiert werden?

Das wollen wir jetzt anhand einiger konkreter Beispiele aufzeigen!



Der Knotenbahnhof Hannover ist der Dreh- und Angelpunkt in Niedersachsen und bedeutsam für NRW, Deutschland und Europa



Untergeordnete Knotenbahnhöfe in Niedersachsen sind Nienburg, Braunschweig, Hildesheim, Göttingen, Oldenburg, Osnabrück, Rheine, Leer. In Nordrhein-Westfalen Minden, Rheine.



3. Gutachter-Entwurf - - -	ITF – so könnte es sein + + +
In Hannover sollen zur Knotenzeit 00/,30, aber auch zu anderen unregelmäßigen Zeiten, Züge aus verschiedenen Richtungen bedient werden. Für die Vielzahl der sich kreuzenden Linien hat der Bahnhof nämlich zu wenig Gleise! Sie kennen den Bahnhof – den kann man nicht beliebig erweitern – Pech :-)	Man kann die Vielzahl der im ITF vorgesehenen Züge dadurch entzerren, indem der Knotenbahnhof Hannover systematisch neben der Knotenzeit (00/30) Stunde auch zusätzlich zur viertel/dreiviertel (15/45) Stunde genutzt wird. Zur Zeit 00/30 werden die Züge der Nord-Süd-Strecken bedient. Zur Zeit 15/45 werden die Züge der Ost-West-Strecken bedient. Das nennen wir Doppel-Knoten! :-)



3. Gutachter-Entwurf - - -	ITF – so könnte es sein + + +
Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten sind zum Teil so eng gestrickt, dass z.B. immer zur halben Stunde der ICE-Anschluss von Bielefeld nach Göttingen-München genau verpasst wird (Ankunft: 8:30, Abfahrt 8:31); Wartezeit: 59 Minuten! Das ist schon seit Jahrzehnten so! Sehr ärgerlich :-)	Mit dem Doppel-Knoten Hannover käme der ICE aus Bielefeld um 8:13 an, um 8:23 ging es nach Göttingen-München weiter; ebenso in Richtung Hamburg. Die Züge fahren um eine viertel Stunde versetzt. Nach Braunschweig und Leipzig ginge es schon um 8:20 weiter. Verlässlicher Anschlusszug + kurze Wartezeit! :-)



3. Gutachter-Entwurf - - -	ITF – so könnte es sein + + +
In dem Fahrplan des 3. Gutachter-Entwurfs (Zielfahrplan) fehlen oft ausreichende Pufferzeiten , mit denen sich kleine Verspätungen wieder ausgleichen lassen. Verspätungen kommen vor, sollten aber möglichst folgenlos bleiben. Sind die Anschlusszüge weg ist das sehr ärgerlich :-)	Mit dem Doppel-Knoten Hannover (N-S zu 00/30 plus O-W zu 15/45) wird im Dreh- und Angelpunkt Hannover eine Pufferzone geschaffen. Verspätungen können ausgeglichen werden, so dass die Anschlusszüge verlässlich erreicht werden! :-)



3. Gutachter-Entwurf - - -	ITF – so könnte es sein + + +
Die Strecke Hannover-Bielefeld wird mit 31 Minuten Fahrtzeit in den Fahrplan gepresst, obwohl das nicht zu den ITF-Regeln passt. Haltezeiten und eine Pufferzeit. Sind nicht berücksichtigt. Würde man das aber tun, verbleiben nur noch 26 Minuten Fahrtzeit! Dafür müsste man ja noch schneller fahren! Eine so hohe Durchschnittsgeschwindigkeit halten selbst die Zielfahrplaner für nicht machbar! :-)	Mit dem Doppel-Knoten Hannover (N-S zu 00/30 plus O-W zu 15/45) wird der Strecke Hannover-Bielefeld mehr Luft verschafft – jetzt mit einer Fahrtzeit von 40-42 Minuten . Erstens verschafft dies dem Projekt ABS/NBS Hannover-Bielefeld 10 Minuten Luft. Zweitens spart eine realistische Durchschnittsgeschwindigkeit eine Menge Energie! :-)



3. Gutachter-Entwurf - - -	ITF – so könnte es sein + + +
Die ABS/NBS Hannover-Bielefeld wird als Herzstück des Deutschlandtaktes bezeichnet. Das ist sie auch! Aber die Vorgabezeiten und die Planungsdaten passen nicht in den Deutschlandtakt. Hier wird gemogelt . Den Planern geht es nur um eine kurze Fahrtzeit zwischen Berlin und dem Ruhrgebiet. – sehr ärgerlich! :-)	Dazu ist eine ITF-taugliche Neuberechnung des Deutschlandtaktes in einem 4. ff. Gutachter-Entwurf notwendig – zusammen mit einer Überarbeitung anderer Knoten und Streckenabschnitte. Das Herzstück ABS/NBS Hannover-Bielefeld wird nach der Revision eine attraktive Verbindung zwischen Berlin und dem Ruhrgebiet darstellen! :-)



3. Gutachter-Entwurf - - -

Der 3. Gutachter-Entwurf enthält zu viele Fehlstellen. Mit einem ITF hat das nichts zu tun, und es wird **später den Deutschlandtakt massiv stören! Die Folge:** Verspätungen, Unzuverlässigkeit, Wartezeiten - so wie bisher. **Er ist keine seriöse Grundlage für Milliarden-Investitionen! :-)**

ITF – so könnte es sein + + +

Ein unabhängiger Expertenbeirat muss Revisionsvorschläge für ein nachhaltiges, bezahlbares, realistisch zu verwirklichendes ITF-Konzept erarbeiten! :-)



Deutschlandtakt im Integralen Taktfahrplan – das ist **eine großartige Zukunft für den Bahnverkehr ...**

... **s o f e r n** sie sorgfältig durchdacht und zukunftsfähig umgesetzt wird !



... **s o f e r n** ein unabhängiger Expertenbeirat Revisionsvorschläge für ein nachhaltiges, bezahlbares, realistisch zu verwirklichendes ITF-Konzept erarbeitet!



Damit wird der zukünftige Deutschlandtakt

- ökologisch
 - funktional
 - fachlich basiert
 - ökonomisch
 - zielgerichtet
 - zukunftsfähig
- für Mensch und Natur und Klima!**