

## Interview mit Prof. Dr. Wolfgang Hesse anlässlich der Fachtagung der Naturschutzverbände in Minden am 05. 11. 2022:

1.) Das Bundesverkehrsministerium betrachtet die Konzeption des Deutschlandtakts als abgeschlossen und gleichzeitig den Zielfahrplan als ein Plan,

a) bei dem jetzt bekannte Kritikpunkte nachgebessert werden sollen **wirklich? Das würden wir uns wünschen! und**

b) der bei zukünftigen neuen Technologien weiterentwickelt werden soll.

**Was** können Sie als Taktfahrplanexperte über die Flexibilität eines Integralen Taktfahrplans und die dafür notwendige Infrastruktur sagen?

(a) **Flexibilität: setzt Pünktlichkeit voraus, dazu ist vor allem Redundanz notwendig (Dichte, Ausweichrouten ...).**

(b) **Benötigte Infrastruktur: Sicher und verlässlich! Zu ETCS: Nicht überbewerten! Analoge Verlässlichkeit geht vor „digitalen“ Zauberformeln.**

2.) Sie kritisieren den aktuellen Deutschlandtakt-Zielfahrplan

a) als zu schnell gefahren,

**Das gilt speziell auf ausgewählten HGS-Strecken. Das sind zwar wenige, aber leider die bei weitem am teuersten.**

b) als zu sehr auf Kante genäht,

**Das ist ein Grundproblem beim „3. Zielfahrplan“ vom Sommer 2020, zeichnete sich aber schon bei den Vorgängern ab.**

**Bsp.: Hannover (mit der dort falsch-gedrehten „Windmühle“). Weiter: die überlasteten „Mega-Knoten“, z.B. in Hamburg oder München, welche lieber durch ITF-Vorknoten in HH-Harburg und HH-Altona bzw. München-Pasing und M-Ost entlastet werden sollten.**

c) als zu Großprojekt-lastig.

**Nachzulesen u.a. bei Artikeln (W.H. ERI 2019, 2022) und bei der „181-Liste“ (vgl. unten)**

**Was** bedeutet das hinsichtlich der Qualität eines Integralen Taktfahrplans

**Die ist so gut wie die tatsächlich erreichte Dichte und Pünktlichkeit und**

**was** bedeutet das letztendlich für den Klima- und Naturschutz?

**Der ITF muss flächendeckend ausgebaut, attraktiv, pünktlich und verlässlich sein – nur dann kann man die Verkehrswende nachhaltig erreichen.**

3.) Die Infrastruktur wird nun für den Zielfahrplan gebaut. Das ist ein

**Paradigmenwechsel. Das Bundesverkehrsministerium hat eine Infrastrukturliste, die von uns bezeichnete Liste-181 erstellt.**

**Wie** unterscheiden Sie als Taktfahrplanexperte die guten notwendigen Aus- und Neubauten von den klimaschädlichen unnötigen Aus- und Neubauten?

**Wir nennen sie die „173er-Liste“ - denn die Hersteller haben sich wohl schon beim Zählen vertan. Und weiter ist in der Liste nur schwer eine Ordnung zu erkennen. Unter dem Strich gilt: 160 - 165 der Projekte sind notwendig und unstrittig. Aber ca. 8-10 Großprojekte sind von zweifelhaftem Wert, sollen aber ca. 3/5 der Gesamtsumme kosten. Will man dagegen heute etwas für die Verkehrswende und fürs Klima tun, müssen Hunderte von Neu- und Ausbauten, Reaktivierungen, 100 % Elektrifizierung etc. jetzt auf den Weg gebracht werden.**

4.) Ein Taktfahrplan hat Begegnungsbahnhöfe, sogenannte Knotenbahnhöfe, die essentiell sind für das reibungslose Funktionieren eines Integralen Taktfahrplans.

**Welche** Merkmale muss ein funktionaler und resilienter Taktfahrplan vorweisen?

Diese Knotenbahnhöfe müssen natürlich sorgfältig ausgewählt und mit Bedacht gestaltet werden. Im Zielfahrplan wurde da gute und hilfreiche Arbeit geleistet. Aber einige zentrale Bahnhöfe müssten dringend überarbeitet werden, z.B. die genannten „Mega-Knoten“.

Am Ende zählt die tatsächliche Erreichbarkeit, Pünktlichkeit, Verlässlichkeit und Zugdichte (räumlich und zeitlich) der Züge am Zielpunkt.

5.) Der Deutschlandtakt mit seinem jetzigen Zielfahrplan wird von den am Schienenpakt beteiligten Stakeholdern ausdrücklich als Voraussetzung für den Klimaschutz angesehen.

**Wie** bewerten Sie diese Aussage?

**Wie** sollte Ihrer Meinung nach ein Integraler Taktfahrplan gestaltet sein, der dem Klimaschutz und dem Naturschutz und der Mobilität der Menschen dient?

Wer sollen die „Stakeholder“ sein – nur Planer, Mitarbeiter und Dienstleister – oder Alle am Verkehrsgeschehen beteiligten? Nur mit energischem Umsteuern hin zum öffentlichen Verkehr und zum Bahnverkehr können wir beim Klimaschutz weiterkommen, denn die Alternativen (Auto, Flugzeug) können das erwiesenermaßen nicht leisten.

Wie den D-Takt gestalten? Wir müssen jetzt (endlich!) damit loslegen – aber nicht blindlings in Sackgassen enden wie bei Stuttgart 21 oder beim Münchner Tieftunnel-Projekt!

Dazu helfen keine Projekte, die nochmals 30 Jahre zur Realisierung benötigen. Die Menschen müssen *jetzt* ein- und umsteigen. Dazu braucht es Konsolidierung, Sicherheit, Verlässlichkeit, dichten Zugverkehr in Stadt und Land – und zwar bundesweit in Raum und Zeit.

Unser Vorrang gilt vielen soliden, überschaubar erreichbaren Projekten vor wenigen, zwar spektakulären aber letztlich zweifelhaften Großprojekten.

**Nachzulesen:**

[BMVI 2021] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Entwurf: Maßnahmen des Planfalls „Deutschlandtakt“, laufende Nummer 44 des Unterabschnitts 2, Vorhaben des Potenziellen Bedarfs des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege.

<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/presse/sma-entwurf-massnahmen-planfall-deutschlandtakt.html>

W. Hesse: Deutschland-Takt und BMVI-Zielfahrpläne: Chancen, Defizite und Lösungsvorschläge. In: Eisenbahn-Revue International, Heft 7/2019, S. 386-389, Minirex-Verlag, Luzern 2019 und: <https://bahn-fuer-alle.de/deutschland-takt-und-bmvi-zielfahrplaene-chancen-defizite-und-loesungsvorschlaege/>

W. Hesse: Deutschland-Takt am Scheideweg. In: Eisenbahn-Revue International, Heft 1/2022, S. 50-54, Minirex-Verlag, Luzern 2022 und: [https://pro-ausbau.de/wp-content/uploads/2022/06/821Hesse\\_D-Takt9.pdf](https://pro-ausbau.de/wp-content/uploads/2022/06/821Hesse_D-Takt9.pdf)