

einer Überführung in München oder die Nutzung von Straßenbrücken als zusätzliche Fußgängerverbindung wie in Bremen, Hannover oder Köln wurden nicht oder nur halbherzig verfolgt.

Auch der Verzicht auf Rampen – oder deren steile Ausführung¹⁰⁾, wie es sie noch in Fulda oder Bonn gibt – und der teilweise Rückbau von Treppen zu Gunsten von Aufzügen hat die Leistungsfähigkeit der Bahnhöfe nicht gefördert. Entsprechend den Schweizer Erfahrungen kann man davon ausgehen, dass ein ITF nur funktionieren wird, wenn bei 400 m langen Bahnsteigen mindestens 3 Fußgängertunnel/-überführungen vorhanden sind. Diese sollten neben Treppen und ggf. Aufzügen auch mit Rampen ausgeführt werden, weil nur so ein Umstieg mit Kinderwagen, Fahrrädern und Gepäck in ITF-konformen Wegezeiten möglich ist.

Manchmal aber sind es auch nur kleine Details wie die Halteposition der Züge, die verursachen, dass Umsteigewege unnötig lang werden.

5. Fazit

Mit dem zweiten Entwurf der Gutachter des BMVI zum Deutschland-Takt liegt ein Zielkonzept vor, das bzgl. eines Teils der Infrastrukturmaßnahmen weit in die Zukunft reicht. Endlich heißt es: Infrastrukturprojekte müssen aus einem Zukunftsfahrplan abgeleitet werden bzw. mit diesem unterlegt sein. Einige Schnellstreckenprojekte darin sind sehr ambitioniert. Dabei ist zu bedenken, dass Maßnahmen zusätzlich zum bisherigen vordringlichen Bedarf einbezogen

10) Steile Rampen nach Schweizer Vorbild haben ein nicht normgerechtes Gefälle von 11 – 12 % und bei Unterführungen eine typische Entwicklungslänge von 30 m, bei Überführungen von 70 m. Normgerechte Rampen mit 6 % und Ruhepodesten kommen auf Längen von 80 und 160 m.

sind und Deutschland mit großen internationalen Projekten weit hinter den mit dem Ausland vereinbarten Terminen herhinkt. Es ist daher dringend erforderlich, dass für einen Zeitraum z. B. bis 2035 eine realistisch baubare und finanzierbare Zwischenstufe erarbeitet wird. Empfehlungen für dabei zu beachtende Prioritäten siehe 3.8.

Es ist bedauerlich, dass die Chance, das Fernzugsystem „unterhalb“ ICE/IC mit problematischen Schnittstellen zum Nahverkehr systematisch neu zu strukturieren, verpasst wurde. Auch die „NeiTec“-Technologie wurde nicht systematisch einbezogen. Hier sollte noch nachgearbeitet werden, ebenso sollten noch „Sprintertrassen“ in Konkurrenz zum Luftverkehr ergänzt werden. Die Wirtschaftlichkeit muss durch Konzepte für Stärken/Schwächen, Entlastungstrassen, aber auch Zusammenfassung von Trassen gestärkt werden.

Eine entscheidende Herausforderung stellt die Forderung nach großer Pünktlichkeit dar. In diesem Artikel werden dazu wesentliche Forderungen beschrieben, die bei Fortschreibung des Deutschland-Taktes berücksichtigt werden sollten. Die Schaffung von langlaufenden „Deutschlandlinien“ wird kritisch gesehen. Soll das Umsteigen an „Vollknoten“ in kurzer Zeit klappen, müssen die Züge nicht nur pünktlich kommen, sondern viele Bahnhöfe angepasst werden. Auch zum Einsatz der Fahrzeuge

Es ist dringend erforderlich, dass für einen Zeitraum z. B. bis 2035 eine realistisch baubare und finanzierbare Zwischenstufe erarbeitet wird.

und zur Anpassung der Kapazitäten an die Nachfrage gibt es noch Klärungsbedarf. Obwohl viele Infrastrukturmaßnahmen erst in Jahrzehnten realisiert sein können, wird bei den Fahrzeugen zu stark auf die aktuellen Flotten gesetzt.

Mit Halbstundentakten auf den Magistralen und zusätzlichen Sprintern wird schließlich die Basis für das Ziel gelegt, das Reisendenaufkommen zu verdoppeln. ●

Summary

From integrated timetables (ITF) to 'Deutschland-Takt' by doubling the number of passengers – Part II

With the second draft of the experts of the Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure (BMVI) on the 'Deutschland-Takt', a target concept is available which stretches far into the future referring to parts of the infrastructural measures. It is urgently required to work out an intermediate level that can be realistically built and financed for a period, e.g. up to 2035. The chance, to systematically restructure the long-distance rail system below ICE/IC level including their difficult interfaces to the public transport, has failed. The „NeiTec“ technology was not systematically integrated either. Here, there is still some work to be done and some „sprinter lines“ in competition to the air traffic should be added. The economic efficiency has to be strengthened as well. The author describes essential requirements to improve punctuality. If changing trains at „hubs“ is to be completed swiftly, many stations will have to be adapted. Clarification is also needed on the use for the vehicles. With half-hourly cycles on the main routes and some additional sprinters, the basis is laid for the goal to double the numbers of passengers.

**WISSEN, WAS
BAHNEN BEWEGT**

www.eurailpress.de