

Deutschlandtakt und Stuttgart 21

Deutschlandtakt - was ist das und was ist das Ziel?

Der Deutschlandtakt ist ein deutschlandweiter Fahrplan, bei dem Fern-, Regional- und Nahverkehr sowie Bahn und Bus aufeinander abgestimmt sind, also der gesamte öffentliche Verkehr - mit guten Umstiegsmöglichkeiten, ohne lange Wartezeiten und daher mit kurzer Gesamtreisezeit. Vorbild hierfür ist der integrale Taktfahrplan (ITF), den es zum Beispiel in der Schweiz gibt. Ein solcher Taktfahrplan soll in Deutschland unter dem Namen „Deutschlandtakt“ umgesetzt werden (Bild 1).

In großen, wichtigen Bahnhöfen (Knotenbahnhöfen) treffen sich die Züge jede Stunde zur selben Zeit (= Knotenzeit). Zuerst fahren dabei die Regionalzüge ein, dann die Fernzüge, und kurz nach der Knotenzeit fahren die Züge wieder in alle Richtungen ab, so dass alle Fahrgäste ohne lange Anschlusszeiten aus jeder in jede Richtung umsteigen können. Für Stuttgart hieße das: Im Durchschnitt verbringt jeder Durchreisende nur 12-13 Minuten im Bahnhof.

Voraussetzungen: Damit das funktioniert, muss in einem Knotenbahnhof für jede Linie eine Bahnsteigkante zur Verfügung stehen. In den großen Knotenbahnhöfen in der Schweiz (Zürich, Basel, Bern,..) sind die Knotenzeiten immer zur gleichen Zeit festgelegt, z.B. stündlich zur Minute 0, bei stark frequentierten Linien auch noch zur Minute 30, bei wenig frequentierten Linien eventuell auch nur zweistündlich. Zwischen diesen Knoten muss die Fahrzeit etwas weniger als ein Vielfaches von 30 Minuten betragen. Die Vorteile eines solchen Systems liegen auf der Hand:

- Der Fahrgast braucht sich eigentlich gar keinen Fahrplan zu merken.
- Züge können in Grenzen auf andere Züge warten: optimale Umstiegsmöglichkeiten.
- Für Umsteiger kurze Wartezeiten = Insgesamt kürzere Reisezeiten.
- Zwischen den Knotenzeiten ist genug Zeit für Verstärkerzüge und Güterzüge, ohne den ITF zu stören.

Nun zum Knoten Stuttgart:

Im Knoten Stuttgart gibt es 6 Fernverkehrslinien und 8 Regionallinien (Bild 2). Das heißt, dass der Stuttgarter Bahnhof für einen ITF wie in der Schweiz mindestens 14 Gleise benötigt. Der Kopfbahnhof mit seinen 16 Gleisen erfüllt diese Bedingung.

Bei Stuttgart 21 soll der Bahnhof jedoch aus nur noch 8 Gleisen bestehen, d.h. ein ITF wie in der Schweiz ist damit auf keinen Fall möglich.

Seit der offizielle Zielfahrplan für 2030 vorliegt, hat dessen Analyse ergeben, dass dadurch in Stuttgart kein Deutschlandtakt, kein ITF wie in der Schweiz möglich ist, sondern die Zugfahrten verteilen sich etwa gleichmäßig über die ganze Stunde, Züge warten nicht auf andere (Bild 3). Gute Anschlüsse sind dann mehr oder weniger zufällig. Die Folge für die Fahrgäste: Ihre Aufenthaltszeit ist mit 24-27 Minuten im Durchschnitt doppelt so lang wie bei einem ITF - trotz Berücksichtigung aller umsteigefreien Verbindungen durch die offensiv beworbenen "durchgebundenen Linien" (umsteigefreie Verbindungen). Die maximale Umsteigezeit liegt mit 60 Minuten sogar um das Dreifache höher als beim ITF.

Fazit: Wenn der Stuttgarter Bahnhof weniger als 14 Gleise hat (wie dies bei Stuttgart 21 der Fall sein wird), so ergibt sich ein Fahrplan wie „Kraut und Rüben“, d.h. es kommt regelmäßig zu verpassten Anschlüssen, langen Wartezeiten und langen Reisezeiten. **Stuttgart 21 mit seinen 8 Gleisen ist für den Deutschlandtakt gänzlich ungeeignet. Stuttgart 21 bremst durchreisende Fahrgäste aus. Stuttgart 21 ist der langsamere Bahnhof.**

(Stand: 11.12.2019)

Prinzip ITF

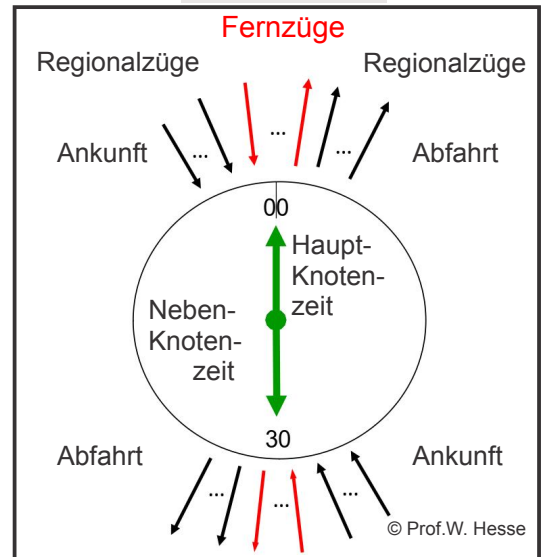


Bild 1: Der Knoten im ITF, dargestellt als Uhr mit an- und abgehenden Zügen, ergibt eine Rosette.

Bahnknoten Stuttgart (14 Ziele=14 Gleise)

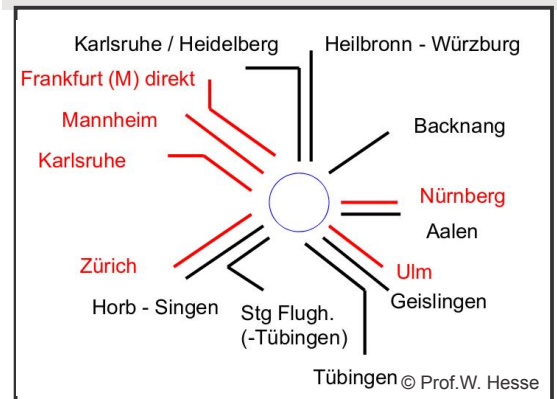
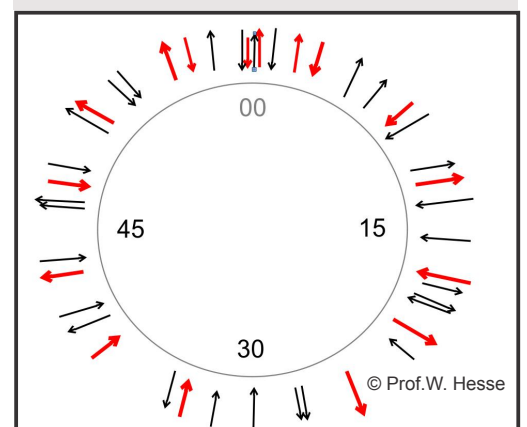


Bild 2: Bahnknoten Stuttgart

Stuttgart 21 Zielfahrplan BMVI 2030



Fahrplan wie „Kraut und Rüben“

Bild 3: Fernverkehr rot, Nahverkehr schwarz