

# Schnelle Bahntakte für Bayern



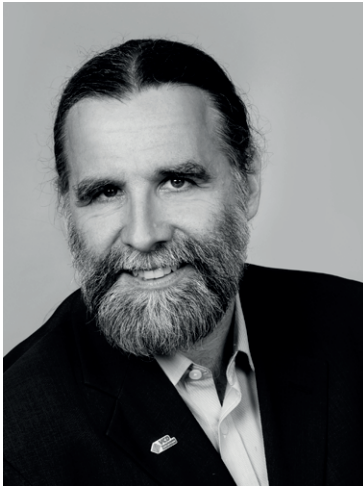
**Konzept für ICE, Intercity  
und Interregio-Express**



## Inhaltsverzeichnis

|  |    |
|--|----|
| Vorwort  | 3  |
| Schnelle Bahntakte für Bayern  | 4  |
| Zug oder Flug?   | 5  |
| Bahn oder Auto?  | 6  |
| Langsamer IC oder schneller Regional-Express?                        | 6  |
| Komfort oder Kostenbewusstsein?                                      | 6  |
| Aufpreispflicht oder Flexibilität?                                   | 8  |
| Konventioneller Zug oder Neigezug?                                   | 9  |
| Takte oder Stolpertakte?   | 10 |
| Häufiger oder direkter?  | 11 |
| Ausbauen oder ausnutzen?   | 13 |
| Diesel- oder Elektrozüge?  | 14 |
| <b>Linienübersicht</b>   |    |
| Intercity-Express  | 15 |
| Intercity, Eurocity, Railjet   | 17 |
| Interregio-Express   | 19 |
| <b>Tabellen und Karten</b>   |    |
| Fahrzeitverkürzungen ab 2017/2018                                    | 5  |
| ICE-, Intercity- und Interregio-Express-Strecken                     | 7  |
| Anbindungsqualität der Nachbar-Landeshauptstädte ab München          | 11 |
| Taktdichte für ICE, Intercity und Interregio-Express im Tagesverkehr | 12 |





## Ein ICE oder kein ICE?

Die Schiene verbindet. Von Nürnberg an die Ostsee, von München nach Paris oder Budapest - all dies ist heute in verträglicher Fahrzeit mit modernen Fernverkehrszügen der Bahn möglich. Komfort ist ein Markenzeichen. Doch gilt das überall, wo der Fahrgast auf längeren Strecken unterwegs ist? Diese Frage ist in Bayern besonders berechtigt, denn das Land zwischen Main und Zugspitze ist das größte Bundesland Deutschlands.

Ein Kriterium ist wichtig: Wer mehrere Stunden per Zug unterwegs ist, sollte in der Regel mehr Komfort erwarten können, als den einer S-Bahn. Bequemes Sitzen, Catering, Laptopanschluss, Fahrradmitnahme und nicht zuletzt fundamental: zügiges Vorankommen, dichte Takte, pünktliches Ankommen... Die Erwartungen sind nicht gering und sollten von mehr Zügen erfüllt werden können als nur dem ICE.

Der ICE ist ein besonders wichtiges Verbindungsglied. Doch wird er heutzutage gerne als einziger Fernverkehr gehandelt. Ist eine Strecke für einen ICE nicht gewinnträchtig genug, bleibt oft nur der Regionalzug. Aber viele bayerische Städte sind zu bedeutend, viele Touristengebiete zu beliebt, als dass man sie so unversehens vom Kernangebot der Schiene abhängen sollte.

Beim schnellen Personenverkehr auf der Schiene ist in Bayern noch kein zeitgemäßer Standard erreicht. Es ist zu einfach, Defizite im Bahnverkehr immer auf fehlende Infrastruktur, fehlendes Geld oder fehlende Züge zu schieben. Geht es nicht vielmehr darum, teuer errichtete Strecken auch den ganzen Tag und kontinuierlich auszunutzen und vielleicht auch um etwas mehr Innovation? Sprich: neue Ideen, wie man der klimafreundlichen Bahn noch zu einem Attraktivitätsschub verhelfen könnte. Dazu möchte der VCD mit dem vorliegenden Bahnkonzept aufrufen.

Herzlich

  
Ihr Bernd Sluka



# Schnelle Bahntakte für Bayern

## Pläne für ICE, Intercity und Interregio-Express

Seit der Bahnreform hat der Schienenverkehr auch in Bayern einen deutlichen Wandel erlebt: Der Fernverkehr konzentriert sich immer stärker auf die Magistralen. Querverbindungen zwischen den Regionen und Anbindungen von Mittelstädten wurden zunehmend dem Nahverkehr überlassen. Abseits der großen ICE-Strecken fehlt es oft an ausreichenden Zugangeboten mit einem zeitgemäßen Fahrkomfort, welcher für überregionales Reisen geeignet ist. Weil EU-weit eine formale Trennung zwischen Nah- und Fernverkehr eingeführt wurde, entstand in der Folge eine Lücke zwischen ICE-/IC-Standard einerseits und dem Regional-Express-Standard andererseits.

Der VCD plädiert dafür, diese Lücke in geeigneter Weise zu schließen und auch für den überregionalen Verkehr dichte Takte anzubieten. Vor allem zwischen den größten Städten Bayerns soll ein vertaktetes und deutlich dichteres Angebot entstehen. Dies ist der Schlüssel für die weitere Verlagerung von überregionalem Autoverkehr auf die Schiene.

Der VCD sieht dafür als Eckpfeiler:

- einen 30 Minuten-Takt zwischen den größten Städten Bayerns sowie zwischen München und Berlin
- einen Stundentakt auf allen Hauptmagistralen
- die bestmögliche Verzahnung von Linien, um Synergien zwischen den Anbietern des Schienenverkehrs wirksam auszuschöpfen
- mehr schnelle Direktverbindungen zwischen Bayern und den größten Städten der Nachbarländer, u.a. Dresden - München
- ein deutlich dichteres Angebot im Schnellverkehr von Augsburg nach Norden: stündlich nach Nürnberg, Hamburg, Berlin und Dresden

Natürlich tritt der VCD auch dafür ein, die Schieneninfrastruktur in Bayern besser **auszubauen** – vor allem aber sollte die vorhandene Infrastruktur aber auch besser **ausgenutzt** werden. Das Konzept setzt den für 2017/2018 zu erwartenden Infrastrukturstand voraus. Der VCD rechnet aber auch in den Folgejahren mit der Realisierung weiterer Ausbauprojekte.



## Zug oder Flug?

**Das Jahr 2017** wird ein Jahr, in dem sich im bayerischen Schienenverkehr viel ändern wird: Weil die Neubaustrecke Ebensfeld - Erfurt fertiggestellt sein wird, reduzieren sich die ICE-Fahrzeiten für die meisten Fernverkehrsziele in Richtung Nordosten um bis zu zwei Stunden. Damit liegen beispielsweise die Fahrzeiten zwischen München und Berlin oder Dresden bei etwa vier Stunden, zwischen München und Leipzig wären es nur noch drei Stunden! Für Flugreisende ergeben sich damit keine Zeitvorteile mehr gegenüber der Bahn - und all die umständlichen Modalitäten zum check-in würden wegfallen.

**Diese Chance** zu nutzen, ist eine zentrale Forderung des VCD. Denn es ist die Chance, zwischen den genannten Städten ca. 100 Flugbewegungen täglich überflüssig zu machen. Möglich wird dies allerdings nur, wenn die Bahn auch ausreichend Züge anbietet und der Fahrgast ein attraktives Preis-Leistungs-Verhältnis vorfindet.

### Fahrzeitverkürzungen ab 2017/2018

nach Fertigstellung der ICE-Strecke Nürnberg - Erfurt - Halle/Leipzig

| Reisezeiten          | heute | 2017  |  |
|----------------------|-------|-------|--|
| München - Berlin     | 6 h   | 4 h   | Entspricht dem Zeitaufwand für eine Flugstrecke gerechnet von City zu City |
| München - Leipzig    | 5 h   | 3 h   |  |
| Nürnberg - Leipzig   | 3,5 h | 2 h   |  |
| Nürnberg - Dresden   | 4,5 h | 3 h   | Route über Erfurt schneller als Direktverbindung!                          |
| Regensburg - Leipzig | 5 h   | 3,5 h | Route über Erfurt schneller als Direktverbindung!                          |
| München - Dresden    | 5,5 h | 4 h   | Entspricht dem Zeitaufwand für eine Flugstrecke gerechnet von City zu City |
| München - Erfurt     | 4,5 h | 2,5 h |  |
| Nürnberg - Erfurt    | 3,5 h | 1,5 h |  |



## Bahn oder Auto?

**Für Millionen Fahrgäste** stellt sich bayernweit tagtäglich diese Frage im überregionalen Verkehr. Wer auf längeren Strecken unterwegs, erwartet moderne zeitgemäße Angebote, nicht ausschließlich im ICE. Hier gibt es viel zu tun, denn Bayerns große Städte abseits der ICE-Magistralen sind untereinander qualitativ und quantitativ nicht wirklich ideal mit Schnellverbindungen versorgt. Verbesserungspotenziale gibt es bei

- Fahrkomfort,
- Verbindungshäufigkeit und
- systematischer Verknüpfung der Linien.

**Klares Ziel:** Es geht darum, den Marktanteil des ökologisch vorteilhaften Bahnverkehrs zu erhöhen. Hier voran zu kommen und neue Denkansätze zu liefern, ist ein Grundanliegen des VCD-Konzeptes.

## Langsamer IC oder schneller Regionalexpress?

**Im Nahverkehrsangebot** Bayerns wurden in den letzten Jahren Dank der Regionalisierung viele Verbindungen verdichtet. Gleichzeitig aber entstanden Lücken durch die Ausdünnung des Fernverkehrs in der Fläche, die der Nahverkehr weder quantitativ noch qualitativ vollends schließen konnte. Die Fahrgäste müssen heute teils einen geringeren Komfort oder Umwege in Kauf nehmen – mitunter auch beides.

**Attraktive Fernverkehrsverbindungen** abseits der ICE-Trassen anzubieten, ist jedoch für die Bahnunternehmen in der Tat nicht leicht, weil Fernverkehrsleistungen nur dauerhaft angeboten können, wenn sie kostendeckend zu betreiben sind. Hinzu kommt ein „hausgemachter“ Konkurrenzdruck über den Fahrpreis: Sonderangebote wie Bayern-Ticket, Schönes-Wochenende-Ticket oder Quer-durchs-Land-Ticket sind nur im subventionierten Nahverkehr möglich.

Damit stellen sich Kannibalisierungseffekte ein. Rein von den Fahrgastzahlen her sind daher zusätzliche eigenwirtschaftliche überregionale Zugangebote abseits von ICE- und IC-bedienten Hauptmagistralen kaum noch zu erwarten.

## Komfort oder Kostenbewusstsein?

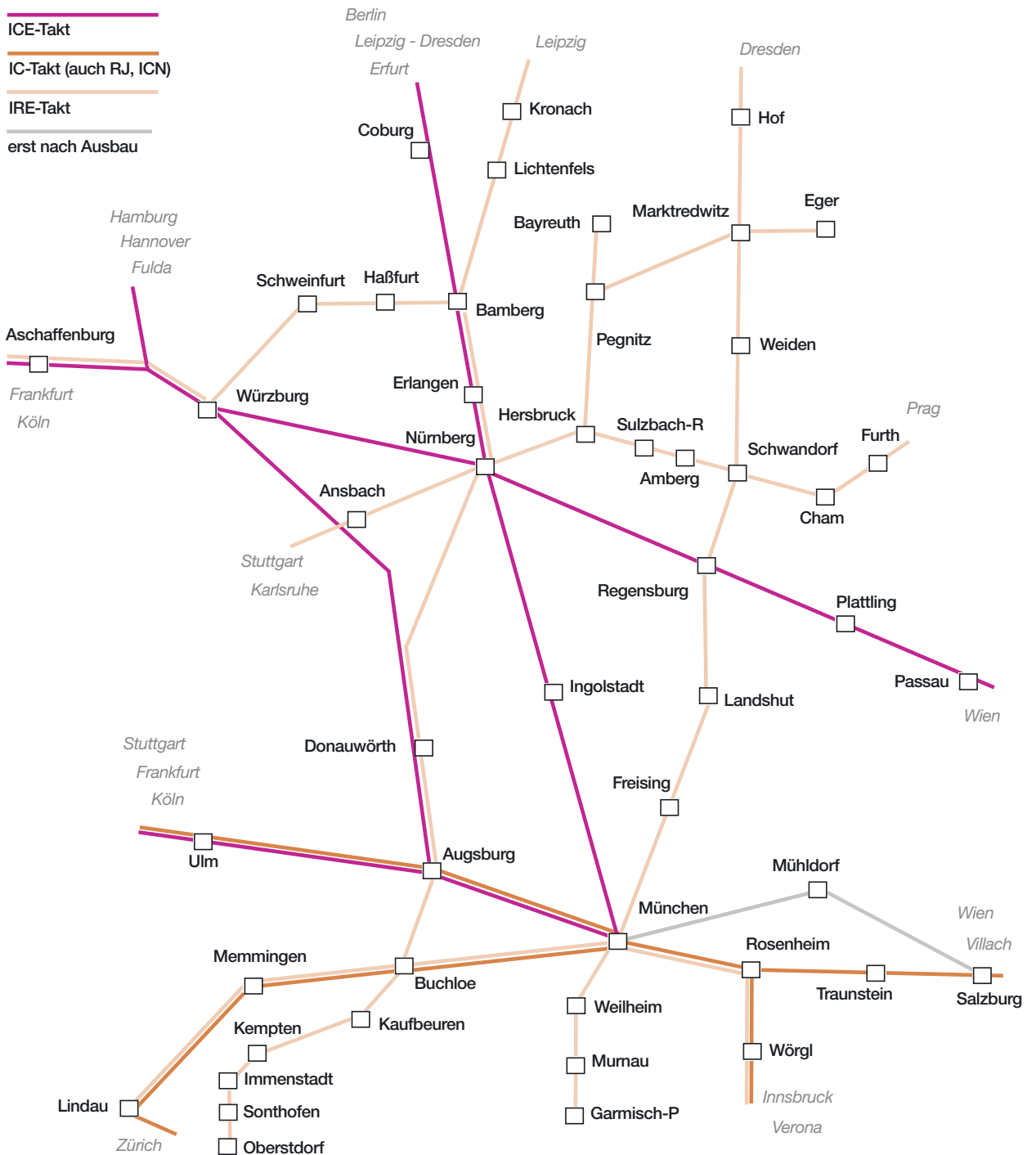
**ICE und IC** bieten überwiegend einen hohen Standard, doch ist bei den Fernverkehrszügen der DB auch heute noch nicht alles selbstverständlich: Speisewagen bzw. Catering werden in IC-Zügen derzeit leider nur selten (oder nicht mehr) angeboten.

**Fahrrad fährt mit:** Ein „Muss“ für den VCD ist die Fahrradbeförderung auch im ICE – nach Reservierung, wie im Schweizer ICN praktiziert. Einzelne Stellplätze werden platzsparend in der Nähe der Einstiege eingerichtet und können auch für Skier genutzt werden. Ein Kundenservice freilich, bei dem sich die DB seit Jahren ziert. Aber: Warum sollte ausgerechnet für den großräumigen ICE ein Hindernis sein, was für den Auto- und Flugverkehr längst kein Problem mehr ist?



# Schnelle Bahntakte für Bayern

ICE-, Intercity- und Interregio-Express-Strecken  
VCD-Konzept ab 2017





**Familienfreundlich fahren:** Selbstverständlich sollten in allen Fernverkehrszügen familien- und kindgerechte Abteile sein, wie sie in den ÖBB-IC angeboten werden. Hier können noch Kundenpotenziale erschlossen werden...

**Die Betriebskosten** sind heute ein gewichtiger Faktor im Bahnverkehr. Schwere lokbespannte Züge mit wenig flexibel veränderbaren Zuglängen verursachen einen erhöhten Aufwand für Energie und Wartung. Um aber trotzdem häufigere und schnellere Verbindungen zwischen den Regionen mit vertretbaren Kosten anbieten zu können, schlägt der VCD vor, den Interregio-Express als Zugkategorie aufzuwerten und das Netz mit diesen Zügen gezielt zu ergänzen.

**Für den Interregio-Express** sollten entsprechende Linien mit folgenden Qualitätsmerkmalen ausgeschrieben werden:

- flügelungsfähige Triebzugeinheiten mit 160 km/h Höchstgeschwindigkeit,
- flexible Zuglängen, die bei Bedarf an unterschiedliches Verkehrsaufkommen gut angepasst werden können,
- optimierter Energiebedarf durch deutlich reduziertes Gewicht pro Sitzplatz im Vergleich zu lokbespannten Zügen,
- Etwa 150 Sitzplätze pro Triebzugeinheit, Mehrzweckabteil mit Fahrradstellplätzen,
- Niederflureinstiege (außer bei Neigezügen),
- Reisebussitze,
- Laptopsteckdosen,
- gedämpfte Boden-Schallisolierung,
- Tresen für Imbissverkauf, der vom Zugbegleiter „nebenbei“ bedient wird
- 10 Prozent der Plätze werden für Reservierungen vorgesehen
- Kinderspielecke

**Die Fahrzeuge** sollten grundsätzlich elektrisch betriebene Züge sein; übergangsweise und für nicht elektrifizierte Strecken könnten die „Pendolino“-Neigetechnik-Triebzüge (DB-Baureihen 611 und 612) eingesetzt werden. Um die genannten Qualitätsmerkmale weitestgehend zu erreichen, wäre für diese Züge eine Modernisierung empfehlenswert.

## Aufpreispflicht oder Flexibilität?

**Fahrgäste wollen** Flexibilität auch im überregionalen Verkehr. Hier ist ein Tarifsystem, welches zwischen verschiedenen Zuggattungen differenziert, häufig noch hinderlich. Daher schlägt der VCD vor, dass IC, Railjet und Regionalzüge dem gleichen Streckentarif unterliegen. In der Schweiz und Österreich wird dies erfolgreich praktiziert. Die wenig flexible Aufpreispflicht für den IC hat in der Praxis in Deutschland dazu geführt, dass auf Strecken mit mittlerer Entfernung (etwa zwischen 50 und 200 Kilometern) vermehrt Fahrgäste auf günstigere Regionalzüge ausweichen.



**Die hohe Flexibilität** ist aber vor allem auf den Strecken wichtig, auf denen IC und Regionalzüge parallel verkehren: Die Fahrgäste schätzen es, wenn gängige Tickets universell einsetzbar sind.

**Ein Aufpreis für den ICE** ist natürlich wegen des Komforts und der hohen Reisegeschwindigkeit völlig in Ordnung, besser aber in Form eines einheitlichen Zuschlages. Dieser sollte bei Bedarf unkompliziert zusätzlich erworben werden können.

## Konventioneller Zug oder Neigezug?

**Kurvenreiche Strecken** bestimmen trotz des fortgeschrittenen Ausbaus der Hauptstrecken in Bayern das Bild der Schieneninfrastruktur. Weil Streckenbegradigungen nur auf wenigen Trassen wirtschaftlich sinnvoll sind, bietet sich die Neigetechnik im Fernverkehr an. Die DB dürfte auch künftig ausreichend Fahrzeuge zur Verfügung stellen können, welche auf den Strecken

München - Augsburg - Würzburg (- Hamburg)  
Frankfurt - Würzburg - Nürnberg - Passau - Wien

eingesetzt werden können.

**Nach entsprechender Aufrüstung** der Strecken wäre es möglich die Linien

München - Lindau - Zürich und  
München - Innsbruck - Verona

mit Neigetechnikzügen zu bedienen. Somit könnten kürzere Fahrzeiten für die Verbindungen nach der Schweiz und Italien erzielt werden. Geeignet wären hier beispielsweise ICN- oder ETR-Züge. Generell sollte Neigetechnik nicht um jeden Preis eingesetzt werden, sondern nur dort, wo fahrplantechnisch ein Mehrwert entsteht. Vor allem für den IRE-Verkehr wäre eine Abwägung überall dort ratsam, wo neue Fahrzeuge beschafft werden. Gilt es doch, unnötige Einschränkungen des Fahrkomforts aber auch unnötig hohe Kosten zu vermeiden, wenn es ausschließlich um Fahrzeitgewinne von wenigen Minuten geht.

**Im Verkehr nach Prag** schlägt der VCD jedoch den Einsatz von Diesel-Neigezügen vor, welche ohne längere Aufenthalte von Nürnberg aus verkehren und die Fahrzeit deutlich reduzieren helfen. Ausblick Zukunft: Eine Streckenertüchtigung und die Elektrifizierung Schwandorf - Pilsen könnte sogar den Einsatz von elektrischen Mehrsystem-Neigezügen ermöglichen und ein Beispiel dafür liefern, wie ohne Neubaustrecken und mit geringem Aufwand, internationale Verbindungen deutlich modernisiert werden können. Möglich würden dann auch Neigezug-Verbindungen von München nach Prag in etwa vier Stunden.



## Takte oder Stolpertakte?

**Der VCD** hat im Rahmen der Allianz für Schiene die „Initiative Deutschland-Takt“ mitbegründet. Der VCD-Landesverband Bayern nimmt mit dem Konzept für den überregionalen Verkehr in Bayern die Grundidee dieses Deutschlandtaktes auf: maximale Taktverknüpfung für Fern- und Nahverkehr, um ein einheitliches Mobilitätsangebot zu schaffen. Die Bahn bietet damit auch die besten Voraussetzungen für eine Vernetzung mit Überlandbuslinien und städtischen Nahverkehrsmitteln. Für eine bestmögliche Verknüpfung sollten Taktabweichungen weitestgehend vermieden werden, auch Tagesrand-Varianten.

**Der maximale Fahrzeitgewinn** auf einzelnen Strecken hat für den VCD keine Priorität. Die Reisezeiten sollten möglichst wettbewerbsfähig sein zum Flugverkehr (An- und Abreise zum Flughafen eingerechnet) und zum Auto, aber auch zum Fernbus. Wenn allerdings durch Fahrzeitstraffung die Vernetzung leidet und Anschlüsse verloren gehen, ist die minimale Reisezeit nicht mehr ausschlaggebend. Andererseits: Um optimale Anschlüsse zwischen den Taktknoten und ausreichende Verspätungsreserven zu erreichen, kann eine gezielte Streckenertüchtigung erforderlich werden.

### Welche Takte werden angestrebt?

- In allen ICE, IC- und IRE-Verbindungen soll zwischen 6 und 23 Uhr ein Stundentakt angeboten werden.
- Ein halbstündliches Angebot ist vorgesehen zwischen den größten Städten Bayerns auf den Magistralen, welche jeweils durch mehrere überregionale Linien bedient werden. Diese dichten Takte entstehen meist durch Überlagerung mehrerer Linien, teilweise auch mit Umsteigen.

### Gute Gründe für den Halbstundentakt:

- Zwischen wichtigen Knotenpunkten wird somit die Wartezeit für Reisende zwischen zwei Zügen meist um die Hälfte reduziert. So ergibt sich eine bessere Wettbewerbsfähigkeit v. a. im Vergleich zum Autoverkehr.
- Der Aufwand im Vergleich zum Stundentakt steigt nicht linear: Es kann mit kürzeren Zügeinheiten gefahren werden, welche bei Bedarf und zu Stoßzeiten verlängert werden können. Im ICE-Verkehr lässt sich so durch die Koppelung zweier Züge das Platzangebot ggf. verdoppeln.

### Verbindungen ins Ausland:

- Hier ist meist ein Zweistundentakt vorgesehen.



## Häufiger oder direkter?

**Die Linien** sind so gestaltet, dass möglichst viele umsteigefreie Verbindungen entstehen. So können Linienäste abwechselnd an Knotenpunkten getauscht werden, wenn dies von den Verkehrsströmen her vorteilhaft erscheint. Umsteigearmes Reisen im Fernverkehr in bedeutende Touristikregionen wird durch einzelne ggf. saisonale Zuglauf-Verlängerungen angestrebt.

**Takterweiterung Schritt für Schritt:** Die Einführung von Linien mit vorerst geringeren Taktfrequenzen ist möglich - mit der Option, das Angebot schrittweise zu verdichten.

**Fernverkehrshalte:** Angestrebt wird maximal ein Halt je halbe Stunde Fahrzeit. Innerhalb der Ballungsräume Nürnberg und München kann es natürlich weiterhin kürzer aufeinanderfolgende Halte geben.

## Anbindungsqualität der Nachbar-Landeshauptstädte ab München:

Tägliche überregionale Direktverbindungen mit ICE, IC, IRE werktags 6-23 Uhr

|            | aktuell | VCD-Konzept |
|------------|---------|-------------|
| Dresden    | 0       | 8           |
| Erfurt     | 0       | 16          |
| Stuttgart  | über 30 | über 30     |
| Wiesbaden* | über 20 | über 20     |
| Innsbruck  | 7       | 17          |
| Salzburg   | 14      | 18          |
| Bregenz    | 4       | 8           |

*\*wegen der stärkeren Metropolwirkung wird abweichend die Verbindung für Frankfurt (Main) betrachtet*







## Ausbauen oder ausnutzen?

Das Thema **Bahninvestitionen** wird öffentlich viel diskutiert. Auch der VCD sieht einen Ausbaubedarf für die Schieneninfrastruktur. Sie kann jedoch auf Grund der begrenzten Mittel und hohem Sanierungsbedarf nur schrittweise ergänzt werden. Daher haben solche Lösungen Priorität, die mit der vorhandenen Infrastruktur erreicht werden können. Die Linienplanung im vorliegenden VCD-Konzept orientiert sich am Ausbau-Planungsstand für das Jahr 2017/2018.

Kalkuliert wird dabei mit der Fertigstellung der ICE-Neubaustrecke **Ebensfeld - Erfurt - Halle/Leipzig**. Mit ihr verkürzt sich die Fahrzeit Nürnberg - Berlin/Halle/Leipzig/Dresden um etwa zwei Stunden.

Im Konzept berücksichtigt, aber nicht als planerisches Erfordernis angesehen werden:

- **Elektrifizierung und Neigetechnik-Ertüchtigung München - Memmingen - Lindau**  
(Fertigstellung bis 2020 erwartet)  
*verkürzt die Fahrzeit München - Zürich um bis zu 60 Minuten*
- **Elektrifizierung Nürnberg - Hof** (Fertigstellung bis 2020 erwartet)  
*ermöglicht elektrischen Betrieb Dresden - Nürnberg*
- **Neubaustrecke Stuttgart - Ulm** (Fertigstellung ab 2020 erwartet)  
*verkürzt die Fahrzeit München - Frankfurt/Köln via Stuttgart um ca. 30 Minuten*
- **Neubaustrecke Frankfurt - Rhein/Neckar** (Fertigstellung ab 2020 erwartet)  
*verkürzt die Fahrzeit Frankfurt - München via Stuttgart um ca. 20 Minuten*
- **Ausbaustrecke München - Salzburg via Mühldorf** (Fertigstellung noch offen)  
*verkürzt die Fahrzeit München - Salzburg um ca. 15 Minuten*
- **Brennerbasistunnel** (Fertigstellung für 2025 erwartet)  
*verkürzt die Fahrzeit München - Verona um ca. 90 Minuten*  
*(bei gleichzeitigem Einsatz von Neigetechnik)*

**Nachholbedarf:** Über allen wünschenswerten Ausbauprojekten darf nicht vergessen werden, dass Gelder mit Vorrang in die Modernisierung der bestehenden Gleisanlagen und Bahnhöfe fließen müssen, weil hier seit Jahren Rückstände bestehen. Dies betrifft auch und gerade die großen Fernverkehrsstrecken. Diese sind in einen Zustand zu versetzen, der möglichst gleichmäßige aber maßvolle Fernverkehrsgeschwindigkeiten erlaubt. Beispiel: Ein ICE erreicht zwischen Nürnberg und Bamberg derzeit nur eine Reisegeschwindigkeit von etwa 100 km/h und rangiert damit allenfalls in der Kategorie „Regional-Express“. Der Handlungsbedarf ist offensichtlich.



## Diesel- oder Elektrozüge?

**Auch und gerade in Bayern** plädiert der VCD für eine Beschleunigung der Elektrifizierung wichtiger Bahnstrecken. Dies soll dem Frachtverkehr wie dem Personenverkehr gleichermaßen nutzen. Dabei sieht der VCD deutlichen Mehrbedarf gegenüber den derzeitigen Planungen für den Bundesverkehrswegeplan. Wichtige Elektrifizierungsvorhaben, die für den überregionalen Verkehr relevant sind, wären zusätzlich zu den genannten Infrastrukturprojekten:

- Augsburg - Buchloe - Oberstdorf
- Markt Schwaben - Mühldorf - Freilassing
- Hof - Regensburg
- Pegnitz - Bayreuth
- Marktreudwitz - Eger (Tschechien)
- Schwandorf - Pilsen (Tschechien) als Zukunftsoption.

**Aus umweltpolitischer Sicht**, dazu gibt es auch einen breiten gesellschaftlichen Konsens, ist eine Erhöhung des Elektrifizierungstempos nötig. Dennoch sind auch auf „Dieselstrecken“ attraktive überregionale Linien möglich. Im Einzelfall können wegen noch nicht umgesetzter Elektrifizierungsprojekte vorübergehend Linienbrechungen ratsam sein, um eine angemessene Wirtschaftlichkeit zu erlangen und „Dieselzüge unter Fahrdrabt“ zu vermeiden. Natürlich sind fahrgastfreundliche Umsteigevorgänge anzustreben, also benachbarte Bahnsteige und kurze Übergangszeiten in den wichtigsten Umsteigeverbindungen.

## Linienübersicht

### Intercity-Express

#### **ICE 1 München - Augsburg - Stuttgart - Mannheim - Frankfurt Flughafen - Köln - Dortmund**

- 1-Stunden-Takt, durch Linienüberlagerung 30-Minuten-Takt
- Fahrzeitverkürzung nach Fertigstellung der Neubaustrecken Wendlingen - Ulm und Rhein-Main-Neckar

#### **ICE 2 München - Augsburg - Würzburg - Fulda - Hannover - Hamburg**

- 1-Stunden-Takt, durch Linienüberlagerung halbstündliche Verbindung München - Hamburg
- zur besseren Anbindung von Augsburg und zur gleichmäßigen Streckenauslastung wird die Linie nicht über Ingolstadt - Nürnberg geführt
- Einsatz von Neigetechnik möglich

#### **ICE 3 Nürnberg - Würzburg - Fulda - Hannover - Hamburg**

- 1-Stunden-Takt, durch Linienüberlagerung halbstündliche Verbindung München - Hamburg
- durch Linienüberlagerung halbstündliche Verbindung Nürnberg - Würzburg

#### **ICE 4 München - Nürnberg - Würzburg - Frankfurt - Köln - Dortmund**

- 2-Stunden-Takt, durch Linienüberlagerung 30-Minuten-Takt
- Verbindung München - Frankfurt alle 30 Minuten via Stuttgart (später Fahrzeitverkürzung durch Ausbau)

#### **ICE 5 Wien - Linz - Passau - Regensburg - Frankfurt**

- 2-Stunden-Takt, durch Linienüberlagerung 1-Stunden-Takt
- Neigetechnikeinsatz

#### **ICE 6 Passau - Regensburg - Nürnberg - Erfurt - Leipzig - Berlin**

- 2-Stunden-Takt
- Linie ergänzt sich im Abschnitt Passau - Nürnberg zum 1-Stunden-Takt und im Abschnitt Nürnberg - Erfurt - Berlin zum 30-Minuten-Takt durch Linienüberlagerungen
- alternierende Halte zwischen Nürnberg und Erfurt



#### **ICE 7 München - Ingolstadt - Nürnberg - Erfurt - Halle - Berlin**

- 1-Stunden-Takt, durch Linienüberlagerung 30-Minuten-Takt
- Korrespondenzhalt Erfurt: Umsteigen nach und von Leipzig/Dresden (Linie von und nach Frankfurt)
- alternierende Halte zwischen Nürnberg und Erfurt: Linie bedient Erlangen und Bamberg

#### **ICE 8 München - Ingolstadt - Nürnberg - Erfurt - Leipzig - Dresden**

- 2-Stunden-Takt, durch Linienüberlagerung 1-Stunden-Takt München - Dresden, bis und ab Leipzig 30-Minuten-Takt
- Korrespondenzhalt Erfurt: Umsteigen nach und von Halle/Berlin (Linie von und nach Frankfurt)
- Erstmals wieder Direktverbindung München - Dresden. Somit attraktive Alternative zu Flug, Auto und Fernbus.
- alternierende Halte zwischen Nürnberg und Erfurt: Linie bedient Coburg

## Intercity, Eurocity, Railjet

#### **IC 1 München - Augsburg - Stuttgart - Frankfurt**

- 1-Stunden-Takt, durch Linienüberlagerung 30-Minuten-Takt
- Durchbindung alle 2 Stunden von und nach Zagreb/Klagenfurt
- Fahrzeitverkürzung nach Fertigstellung der Neubaustrecken Wendlingen - Ulm und Rhein-Main-Neckar
- mittelfristiger Einsatz von ICE-Zügen möglich, ohne Durchbindung Richtung Österreich

#### **IC 2 München - Salzburg - Wien**

- als Railjet
- 2-Stunden-Takt, durch Linienüberlagerung 1-Stunden-Takt
- Einsatz von Railjet-Zügen
- nach Ausbau und Elektrifizierung München - Mühldorf - Freilassing werden die Züge über Mühldorf geleitet - dadurch Fahrzeitverkürzung

#### **IC 3 München - Salzburg - Villach - Klagenfurt / Zagreb**

- 2-Stunden-Takt, durch Linienüberlagerung München - Salzburg 1-Stunden-Takt
- Durchbindung von und nach Frankfurt
- nach Ausbau und Elektrifizierung München - Mühldorf - Freilassing werden die Züge über Mühldorf geleitet - dadurch Fahrzeitverkürzung





#### **IC 4 München - Rosenheim - Innsbruck - Verona - Bologna**

- 2-Stunden-Takt, München - Innsbruck: Verdichtung auf 1-Stunden-Takt durch IRE (Ausbauoption: Fernverkehr München - Verona im 1-Stunden-Takt)
- direkte Übergänge in Bologna Richtung Rom auf Hochgeschwindigkeitsverkehr anzustreben
- zusätzliche Durchbindung ab Verona nach Venedig und Mailand möglich
- nach Fertigstellung des Brennerbasistunnels bei Einsatz von Neigetechnik (z.B. ETR) Fahrzeitverkürzung von ca. 90 Minuten; Durchbindung bis Rom möglich

#### **IC 5 München - Memmingen - Bregenz - St. Gallen - Zürich**

- 2-Stunden-Takt, durch Linienüberlagerung 1-Stunden-Takt München - Lindau (Option: 1-Stunden-Takt nach und von Zürich)
- Fahrzeit kann bei Neigetechnikeinsatz und Streckenausbau incl. Lindauer Kurve um bis zu 1 h verkürzt werden – und würde damit wettbewerbsfähig zu Flug, Fernbus und Auto
- bei Einsatz von ICN-Zügen Vereinigung mit ICN-Linie St. Gallen - Zürich - Genf möglich

## Interregio-Express

#### **IRE 1 Leipzig - Jena - Nürnberg - Augsburg**

- 1-Stunden-Takt, durch Linienüberlagerung 30-Minuten-Takt Bamberg - Nürnberg
- Linie ermöglicht den ICE-Ersatz nach Fertigstellung der Neubaustrecke Ebensfeld - Erfurt - Halle/Leipzig über das Saaletal mit attraktivem Takt. Die Großstadt Jena bleibt damit weiter stündlich nach Norden und Süden mit kurzer Fahrzeit angebunden.
- Option: Durchbindung Leipzig - Stuttgart alle 2 Stunden durch Tausch der Linienäste sowie Durchbindung Dresden - Hof - Nürnberg - Augsburg alle 2 Stunden, wenn Hof - Nürnberg elektrifiziert ist
- Option: Durchbindung Leipzig - Nürnberg - Lindau alle 2 Stunden, wenn Augsburg - Lindau elektrifiziert ist

#### **IRE 2 Bamberg - Würzburg - Hanau - Frankfurt**

- 1-Stunden-Takt, durch Linienüberlagerung 30-Minuten-Takt Würzburg - Frankfurt
- Linie stellt eine schnelle Direktverbindung von Ober- und Unterfranken in das Rhein-Main-Gebiet her und bietet Übergänge am Taktknoten Bamberg Richtung Norden und Süden
- alternierende Halte zwischen Würzburg und Frankfurt. Linie bedient Hanau. Aschaffenburg wird durch ICE bedient



### **IRE 3 Nürnberg - Stuttgart - Karlsruhe**

- 1-Stunden-Takt
- Option: Durchbindung von und nach Leipzig alle 2 Stunden
- Option: Durchbindung von und nach Dresden alle 2 Stunden, wenn Hof - Nürnberg elektrifiziert ist

### **IRE 4 Augsburg - Oberstdorf**

- 2-Stunden-Takt, durch Linienüberlagerung 1-Stunden-Takt
- Korrespondenzhalt Buchloe: Umsteigen nach und von Zürich
- Option: wenn Augsburg - Oberstdorf und Hof - Nürnberg elektrifiziert ist, dann Durchbindung Dresden - Nürnberg - Oberstdorf

### **IRE 5 Augsburg - Lindau**

- 2-Stunden-Takt, durch Linienüberlagerung 1-Stunden-Takt
- Korrespondenzhalt Buchloe: Umsteigen nach und von Oberstdorf
- Option: wenn Augsburg - Lindau elektrifiziert ist, dann Durchbindung Leipzig - Jena - Nürnberg - Lindau

### **IRE 6 München - Oberstdorf**

- 2-Stunden-Takt, durch Linienüberlagerung 1-Stunden-Takt
- Korrespondenzhalt Buchloe: Umsteigen nach und von Lindau
- elektrischer Betrieb, wenn Buchloe - Oberstdorf elektrifiziert ist

### **IRE 7 Nürnberg - Bayreuth**

- 1-Stunden-Takt
- Flügeln und Koppeln in Pegnitz
- Neigezeugeinsatz, Ausbaustufe: elektrisch betrieben, wenn Schnabelwaid - Bayreuth elektrifiziert

### **IRE 8 Nürnberg - Marktredwitz - Hof - Zwickau - Dresden**

- 1-Stunden-Takt
- Flügeln und Koppeln in Pegnitz
- elektrischer Betrieb nach Elektrifizierung Nürnberg - Hof



#### **IRE 9 Regensburg - Marktredwitz - Eger**

- 2-Stunden-Takt, durch Linienüberlagerung 1-Stunden-Takt

#### **IRE 10 Regensburg - Schwandorf - Marktredwitz - Hof**

- 2-Stunden-Takt Regensburg - Hof, durch Linienüberlagerung 1-Stunden-Takt
- nach Elektrifizierung Hof - Regensburg Durchbindung Regensburg - Leipzig möglich

#### **IRE 11 Hof - Reichenbach - Leipzig**

- 2-Stunden-Takt
- elektrisch betriebene Züge möglich
- nach Elektrifizierung Hof - Regensburg Durchbindung Regensburg - Leipzig möglich

#### **IRE 12 Nürnberg - Schwandorf - Pilsen - Prag**

- 2-Stunden-Takt, 1-Stunden-Takt Nürnberg - Schwandorf
- ersetzt DB-Fernbus Nürnberg - Prag
- durchgängige Züge nach Prag ohne Lokwechselvorgänge und mit Neigezeugeinsatz, somit erhebliche Fahrzeitverkürzung
- Zukunftsoption: durchgehende Mehrsystem-Elektro-Neigezüge Nürnberg / München - Prag, wenn die Strecken Hersbruck - Schwandorf bzw. Schwandorf - Pilsen elektrifiziert und modernisiert sind

#### **IRE 13 München - Regensburg**

- 1-Stunden-Takt
- Option: Nach Elektrifizierung Regensburg - Hof: Durchbindung bis Leipzig / Dresden

#### **IRE 14 München - Garmisch-Partenkirchen**

- 1-Stunden-Takt
- Ganztägig schnelle Verbindung mit ca. 1 Stunde Fahrzeit, um gegenüber der parallelen Autobahn Wettbewerbsfähigkeit herzustellen

#### **IRE 15 München - Innsbruck**

- 2-Stunden-Takt, durch Linienüberlagerung 1-Stunden-Takt
- damit schnelle und dichte Verbindung zwischen Tirol und München, um gegenüber der parallelen Inntalautobahn Wettbewerbsfähigkeit herzustellen



**Herausgeber:**

Verkehrsclub Deutschland Landesverband Bayern e.V.

Hessestr. 6

90443 Nürnberg

Tel. 0911/471743

Fax: 0911/476473

info@vcd-bayern.de

Redaktion: Wolfram Liebscher

Fotos: Uwe Miethe (Titel), weitere VCD

Erschienen im Februar 2015