



ökologisch mobil

Möglichst dichte Takte

Verbindungen nur alle zwei Stunden sind nicht wirklich attraktiv. Fahrgäste wünschen sich heute mehr Flexibilität. Doch lohnt es sich überall, Züge häufiger fahren zu lassen? Meist ja, meint der VCD. Lieber kurze Züge, dafür öfter – lautet die richtige Formel. Zu Stoßzeiten können die Züge je nach Bedarf verlängert werden. Dafür fahren bei geringem Bedarf nicht mehr lange Züge halbleer. Das bedeutet weniger Energieverbrauch, weniger CO₂-Ausstoß, weniger Umweltbelastung.

Takt 60: Von Region zu Region

Ansprechende Schnellverbindungen in der Fläche sollen aus dem Allgäu und von Augsburg in Richtung Norden und für die Anbindung von Niederbayern entstehen: Der VCD plädiert für einen schnellen Stundentakt (meist IRE-Linien) auf diesen Strecken:

Bamberg - Würzburg - Frankfurt

Augsburg - Nürnberg - Bamberg - Kronach
(- Jena - Leipzig)

Augsburg / München - Oberstdorf / Memmingen - Lindau

München - Garmisch-Partenkirchen

München - Innsbruck

München - Salzburg

München - Regensburg

Nürnberg - Stuttgart

Nürnberg - Bayreuth / Hof (- Dresden)

Nürnberg - Schwandorf

Passau - Nürnberg - Würzburg
(- Frankfurt/Hamburg)

Regensburg - Hof

Takt 30: Von Metropole zu Metropole

Um das Bahnreisen attraktiv zu gestalten, sollte der konsequente schnelle 30-Minuten-Takt künftig auf allen wichtigen Magistralen (meist für ICE-Linien) gelten:

München - Augsburg - Ulm (- Stuttgart)

München - Ingolstadt - Nürnberg - Erlangen - Bamberg (- Leipzig/Berlin)

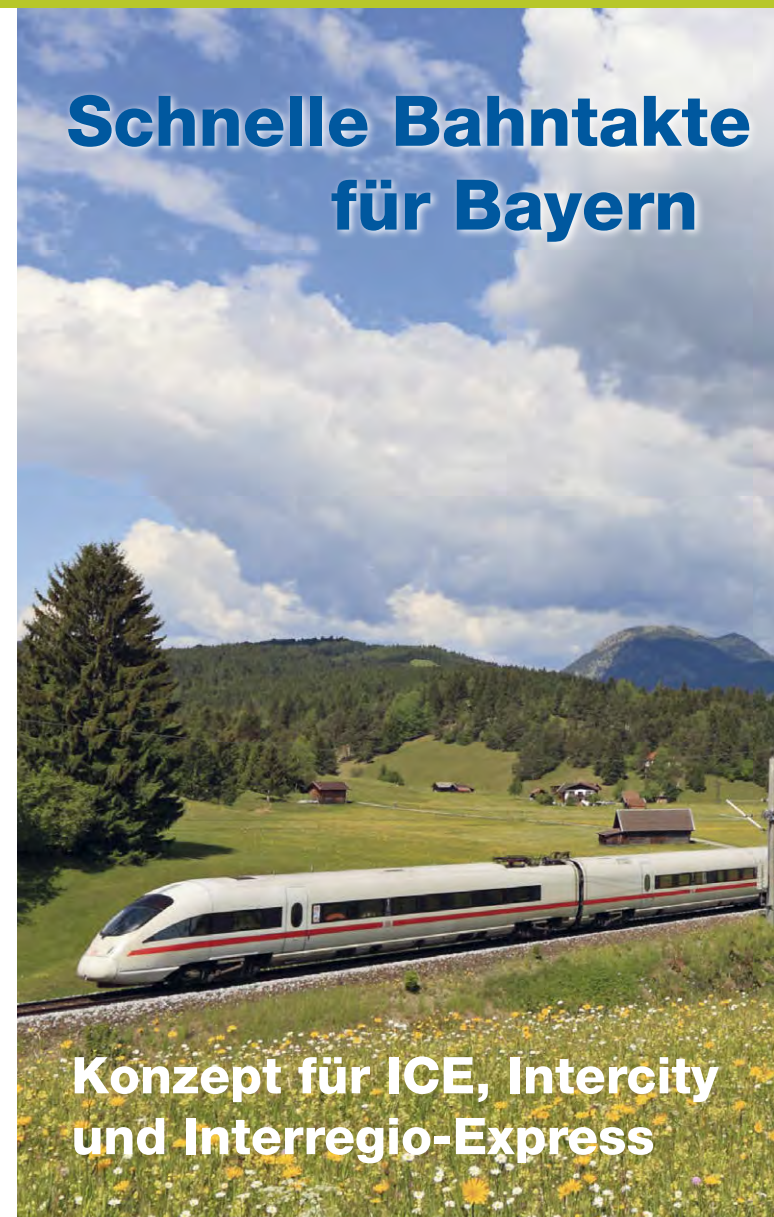
München - Nürnberg - Würzburg
(- Frankfurt/Hamburg)

Der 30-Minuten-Takt würde meist dort entstehen, wo mindestens zwei Linien auf gleicher Strecke fahren und sich somit ergänzen.

Herausgeber:

Verkehrsclub Deutschland
Landesverband Bayern e.V.
Hessestr. 6
90443 Nürnberg
Tel.: 0911/471743
Fax: 0911/476473
Redaktion: Wolfram Liebscher
Fotos: Uwe Miethe (Titel), VCD

Schnelle Bahntakte für Bayern



Konzept für ICE, Intercity und Interregio-Express



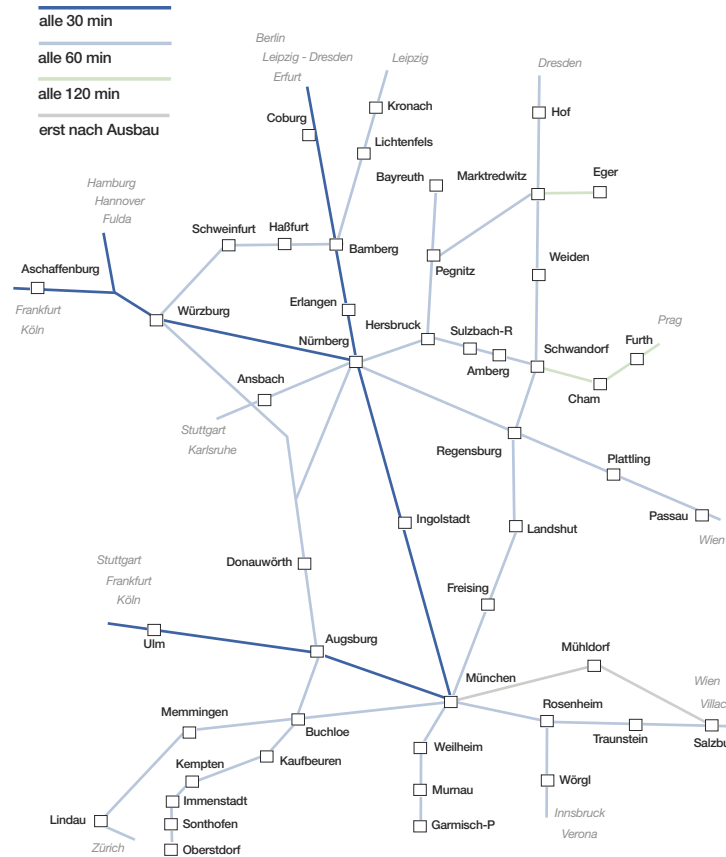
ökologisch mobil

Schnelle Züge auch in der Fläche

Bayern verfügt über ein gut ausgebautes Schienennetz. Die wichtigsten Strecken sind zweigleisig und oft auch elektrifiziert. Möglich sind Geschwindigkeiten von 160 km/h, teilweise noch deutlich mehr. Im ICE unterwegs zu sein, ist beliebt. Doch er fährt nicht überall. Vor allem gibt es zu wenige schnelle Verbindungen zwischen den großen Städten abseits der ICE-Linien. Zu oft werden die Fahrgäste auf längeren Strecken auf eher „gemächlich“ fahrende, wenig komfortable Nahverkehrszüge verwiesen, weil der Fahrplan Besseres nicht bietet. Warum eigentlich? Das ist nicht vorrangig eine Frage fehlender Infrastruktur oder knapper öffentlicher Mittel, sondern eher des politischen Willens und der Organisation. Der VCD setzt sich deshalb für ein landesweites Netz an vertakteten Schnellverbindungen ein. Natürlich bestens vernetzt – deutschlandweit und in die Nachbarländer.

Teure Infrastruktur ausnutzen

Ab 2017 wird die Hochgeschwindigkeitsstrecke **Erfurt - Ebensfeld** (bei Bamberg) fertig gestellt. Damit reduziert sich die Fahrzeit von München nach Berlin um ein Drittel! **Vier statt sechs Stunden** braucht ein Zug dann nur noch zwischen den beiden Metropolen. Nun kommt es darauf an, dass diese Strecke auch ausgelastet wird und deutlich mehr Züge unterwegs sind, um den Fahrgästen ein zugkräftiges Angebot zu unterbreiten. Es soll ja attraktiv sein, vom Auto oder vom Flieger auf die Bahn umzusteigen!



VCD-Konzept für ICE, IC und IRE in Bayern:
Netzgrafik zur Bedienungshäufigkeit

Interregio-Express mit viel Komfort

Zum ICE-Bahnhof stundenlang mit einfachen Regionalzügen unterwegs? – Leider oft noch Realität, muss aber nicht so bleiben. Der VCD regt deshalb den Aufbau eines Netzes besonders schneller und komfortabler regionaler Expresszüge an, ein Netz für den Interregio-Express (IRE). Der Name ist nicht neu, man könnte dieser Zugkategorie aber zu einem neuen Standard verhelfen:

- flexibel und schnell koppelbarer Triebzug,
- Fahrgeschwindigkeit bis 160 km/h,
- bequeme Reisebussitze,
- Catering,
- Mehrzweckabteile,
- Laptopsteckdosen und
- Reservierungsmöglichkeiten.

Gut vernetztes Bahnangebot

ICE und IC sind eigenwirtschaftliche Fernverkehrsangebote, die Brücke zum „gewöhnlichen“ Regionalverkehr schlägt der Interregio-Express. Es ist die Aufgabe des Bundeslands, das die Züge bestellt, entsprechende Leistungen auszuschreiben. Damit ein Angebot „aus einem Guß“ entsteht, sollten die Kooperation der verschiedenen Anbieter bei der Fahrplangestaltung, bei Tickets und im operativen Betrieb zur Gewährung von Anschlüssen sollte selbstverständlich sein.