

# Deutschlandtakt und Stuttgart 21

## Deutschlandtakt - was ist das und was ist das Ziel?

Unter dem Namen „Deutschlandtakt“ soll ein Fahrplan geschaffen werden, in welchem zunächst Fern- und Regionalzüge, nach Möglichkeit aber auch Nahverkehr, Stadtbahn und Bus deutschlandweit in wichtigen Bahnhöfen („Knotenbahnhöfen“) so aufeinander abgestimmt sind, dass gute Umsteigemöglichkeiten, kurze Wartezeiten und damit kürzere Gesamtreisezeiten erzielt werden. Vorbild hierfür ist der „Integrale Taktfahrplan“ (ITF), den es zum Beispiel in der Schweiz gibt (Bild 1).

In den Knotenbahnhöfen treffen sich die Züge jede Stunde nahe einer bestimmten Uhrzeit („Knotenzeit“). Zuerst fahren die Regionalzüge, dann die Fernzüge ein. Kurz nach der Knotenzeit fahren zuerst die Fernzüge, dann die Regionalzüge wieder ab, so dass alle Fahrgäste ohne lange Anschlusszeiten aus jeder Richtung in jede Richtung umsteigen können.

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

## Nun zum Knotenbahnhof Stuttgart:

Im Knotenbahnhof 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.

Der Gutachterentwurf für einen Zielfahrplan Deutschlandtakt 2030 liegt inzwischen vor. Dessen Analyse hat ergeben, dass es gar nicht beabsichtigt ist, in Stuttgart einen ITF nach Schweizer Vorbild zu realisieren. 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 mit Stuttgart 21 nur 8 statt 14 Gleise haben soll, werden allenfalls einzelne Zuglinien für sich im Takt fahren, im Übrigen 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.**

Details siehe <https://www.ingenieure22.de/cms/index.php/reden/257-wokue-d-takt-itf-md496>  
[http://wikireal.info/wiki/Stuttgart\\_21/ITF](http://wikireal.info/wiki/Stuttgart_21/ITF)

(Stand: 22.06.2022)

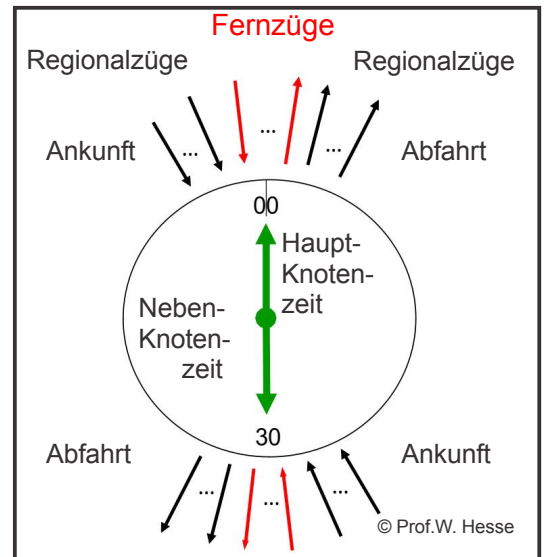


Bild 1: Prinzip eines ITF-Knotens Die zu- und abfahrenden Züge sind als „Rosette“ um die Uhr angeordnet

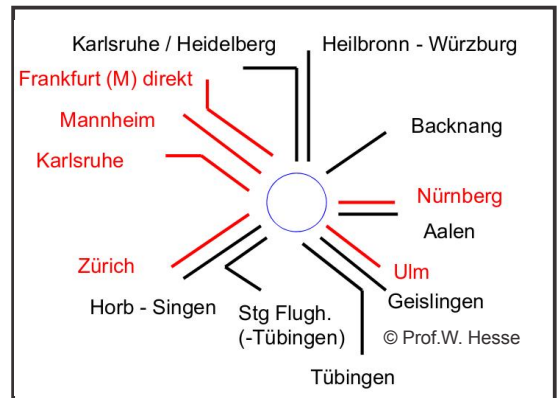


Bild 2: Vom Knotenbahnhof Stuttgart aus gibt es 14 verschiedene Fahrziele

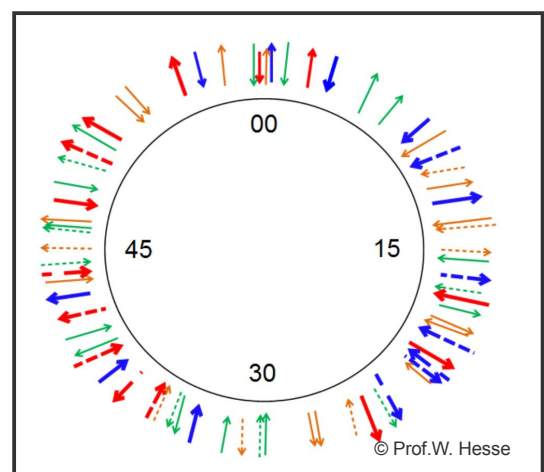


Bild 3: Zielfahrplan 2030 für Stuttgart 21