

Grafik: Erdmann

**Fahrgast-Interessen
im Vordergrund:**

Anschluss für ganz Deutschland

PRO BAHN legt Konzept für die Zukunft der Bahn vor

➤ Alle Fahrgäste wollen schnell, bequem und preiswert reisen – und das nicht nur dort, wo sich Flugzeuge als Alternative anbieten. Die deutsche Eisenbahn wird nur Erfolg haben, wenn sie sich als „Inter-City-Straßenbahn“ versteht. Der Integrale Taktfahrplan für das ganze Land ist der Fahrplan in die Zukunft des Standorts Deutschland.

■ Fahrplan in die Zukunft

Das System Eisenbahn braucht

- mehr Wirtschaftlichkeit
- mehr Akzeptanz bei den Kunden
- und politischen Rückhalt in der ganzen Republik.

Darin ist sich PRO BAHN mit Hartmut Mehdorn einig. Doch diese Ziele scheinen sich zu widersprechen. Um sie gleichzeitig zu schaffen, muss die Eisenbahn ein Verkehrsmittel sein, von dem alle Vorteile haben – in Stadt und Land.

Hartmut Mehdorn beklagt, dass das Netz, auf dem die Bahn fährt, nie insgesamt geplant worden ist. Auch die meisten bisher gebauten Erweiterungen des Eisenbahnnetzes entstanden als

Lösungen von Einzelproblemen. Das von Mehdorn gewünschte „Knoten-Modell“ stellt – auch deshalb – in Wirklichkeit kein Netz dar, sondern eine Sammlung von nicht direkt miteinander verbundenen Linien.

Abhilfe ist möglich. PRO BAHN legt dafür mit der Studie „Der letzte Fahrplanwechsel“ ein geschlossenes Konzept vor, das mehr ist als Mehdorns Versuch, auf Höhe Null zu fliegen: den Integralen Taktfahrplan für Deutschland.

■ Vom Takt zur Bahn 2000

Der Taktverkehr wurde ursprünglich im Nahverkehr erfunden. Doch auch überregionale Eisenbahnen haben sich inzwischen dafür entschieden. Die Niederlande waren der Vorreiter, schon vor dem Zweiten Weltkrieg wurde dort landesweit im Takt gefahren.

Wie es möglich ist, eine größere Wirtschaftlichkeit und ein größeres Angebot in Konsens zu bringen, hat als erstes die Schweiz gezeigt. „Bahn 2000“ heißt das Konzept, das die Schiene zu einem dauerhaft zukunftsfähigen Verkehrsmittel entwickeln will. Vor dem Hintergrund einer derzeit schon guten Nachfrage wurde ein Bahn-Netz geplant, das kaum noch Wünsche offen lässt. Der integrale Takt-

Fortsetzung auf Seite 7

„Vorteile für alle Bürger
bringen den politischen
Konsens für Investitionen in
das Eisenbahnnetz.“

KONZEPT

BAHN 2000



Das Potenzial der Region

■ Wo sollen zusätzliche Bahnreisende herkommen?

Das Potential der Bahnen ist für die Regionen bei weitem noch nicht ausgeschöpft. Die durchschnittliche Reiseweite im Fernverkehr liegt nur knapp über 200 km. Durchschnittlich macht jeder Bundesbürger einmal im Jahr eine solche Fernreise mit der Bahn. Doch regional ist die Nutzung der Bahn extrem unterschiedlich.

In einer Untersuchung über das Jahr 1991 ist zu lesen (1): „So liegen die Werte bezogen auf die Kreisregionen zwischen 0,2 Fahrten pro Kopf (Freyung-Grafenau) und 126 Fahrten pro Kopf (Frankfurt am Main). Diese Spannweite der Werte geht einher mit dem verfügbaren Bahnangebot und allerdings nicht so eindeutig mit der Besiedlungsdichte.“

Im näheren und entfernteren Umland von Hauptzentren in dünn besiedelten Gebieten werden zum Teil durchaus erhebliche Fahrtenzahlen pro Kopf registriert (Beispiel Uelzen, Fulda, Miesbach, Mühlendorf, Nauen, Eberswalde u.a.). Neben den Kernstädten Frankfurt am Main, München, Berlin (Ost), Stuttgart und Harnburg mit mehr als 90 Fahrten pro Einwohner sind die höchsten Fahrtenzahlen pro Kopf in den mit S-Bahn erschlossenen Umlandkreisen der großen Ballungszentren anzutreffen. Dabei sind wie im Umland von Berlin (Bernau, Strausberg) oder München (Dachau, Ebersberg) durchaus auch weniger dicht besiedelte Regionen betroffen.“

Auch aus dieser Untersuchung ist auf den ersten Blick erkennbar, dass die Ballungsräume, in denen die „Mehrdorn-Knoten“ liegen sollen, ein erhebliches Quell- und Zielpotential darstellen. Doch dieses allein reicht nicht einmal, um die heute verkehrenden ICE-Züge zu füllen, und das auch dann nicht, wenn alle Fluggäste in die Bahn geholt werden könnten.

Wenn das Ziel nicht schnell und gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar ist, sinkt der Anteil der Fahrgäste am Gesamtverkehrsaufkommen.

Das Beispiel Schleswig-Holstein

Quellverkehr	Reisende	Bahn %	Flug %	Pkw %
Aus der Region Düsseldorf				
nach Hamburg	572000	17,5	10,4	70,2
nach Schleswig-Holstein	1062000	7,2	1,2	89,8
aus der Region Frankfurt				
nach Hamburg	531000	35,4	34,8	27,4
nach Schleswig-Holstein	370000	23,3	12,2	60,2

Quelle: Intraplan 1991

Besonders eindrucksvoll lässt sich dieser Effekt anhand des Verkehrs von Düsseldorf und Frankfurt nach Hamburg und Schleswig-Holstein erläutern, denn alle Fahrgäste nach Schleswig-Holstein müssen über Hamburg fahren.

Um von den 60.000 Fluggästen (10,4 % der Reisenden) von Düsseldorf nach Hamburg einige abzuwerben, sollen künftig die 83.000 Fahrgäste nach Schleswig-Holstein, die bisher nach Kiel und Westerland durchfahren konnten, ihre Jacken und Mäntel anziehen, in Hamburg aussteigen und über Bahnsteige und Treppen laufen.

Allein die Tatsache, dass von Düsseldorf nach Schleswig-Holstein mehr Menschen unterwegs sind als von Düsseldorf nach Hamburg, zeigt, dass die durchfahrenden Intercity-Züge einer Nachfrage entsprechen – und dass das „Knoten-Umsteige-Konzept“ sehr kurzsichtig ist. Diese Zahlen verdeutlichen zugleich, welche Verkehrsmengen für die Regionalzüge in Schleswig-Holstein auf dem Spiel stehen, wenn der Fernverkehr die Anschlussreisenden in Hamburg nur mehr zeitgerecht abliefern.

■ Kein Ziel – kein Start!

Gibt es von einem Drittel aller Städte aus einen attraktiven Anschluss mit der Bahn, so kann auch nur ein Drittel aller möglichen Ziele erreicht werden. Die Bahn bietet also nur für $(1/3 \text{ mal } 1/3 =) 1/9$ aller Verbindungen eine attraktive Alternative an. Hat aber die Hälfte aller Orte eine attraktive Verbindung, so können schon $1/4$ aller Verbindungen auch von der Bahn attraktiv angeboten werden.

(1) Regionale Struktur des Personenverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland im Jahre 1991, Intraplan München 1995, Seite 4-40

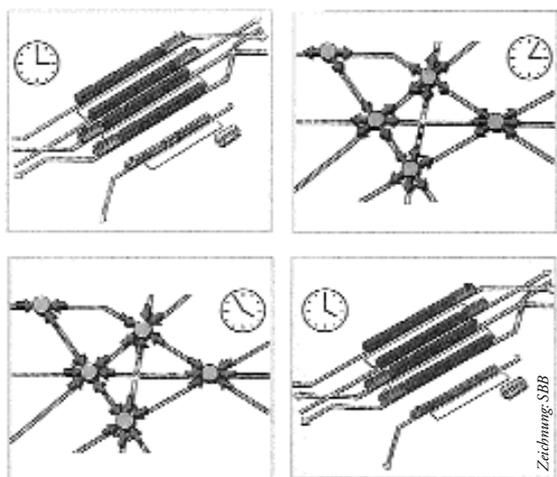
fahrplan für den Personen-Fern- und Nahverkehr mit merklichen Abfahrtszeiten und sicheren Anschlüssen in alle Richtungen wollte

- eine gesteigerte Nachfrage
- geringere Betriebskosten und
- wirtschaftlich effiziente Investitionen erreichen.

Volksabstimmungen hatten dieses Konzept bestätigt, und so konnten die Eisenbahnen der Schweiz damit beginnen, das Netz auszubauen – zum Nutzen aller Bürger. Auch knappe Finanzmittel und zeitliche Verzögerungen haben das Projekt „Bahn 2000“ niemals in Frage gestellt.

■ Schritt für Schritt zum Netz

Schritt für Schritt wird „Bahn 2000“ in der Schweiz umgesetzt. So werden die zwei Linien zwischen Genf und Zürich gleichzeitig beschleunigt, so dass die Fahrzeiten einander ähnlich werden: Auf der Linie am Fuß des Jura über Biel geschieht das durch den Einsatz von Neigezügen, auf der Linie über Bern durch einen Neubauabschnitt zwischen Manstetten und Rohrist.



Das Prinzip von „Bahn 2000“ in der Schweiz.

Nach Abschluss dieser Maßnahmen besitzen Genf und Zürich eine Zugverbindung im Halbstundentakt, die durch ebenfalls halbstündlich verkehrende Anschlusszüge in Zürich eine optimale Weiterreise ermöglichen. Mit ihrer hohen Verfügbarkeit wird die Bahn auch den Flügen von Genf nach Zürich weiter erfolgreich Konkurrenz machen. Das Eisenbahnnetz bleibt stabil und wird als Ganzes verbessert.

■ Die Anschlusszüge sind schon da...

Auch in Deutschland sind die Anschlusszüge schon unterwegs. Rund 20.000 fährt die DB Regio werktäglich. Die meisten von ihnen befinden sich schon im Takt und gewähren ihren Fahrgästen in vielen Bahnhöfen Anschluss und damit eine bequeme Weiterfahrt. Das sind der Allgäu-Schwaben-Takt, Rheinland-Pfalz-Takt, Nordrhein-Westfalen-Takt ..., um nur einige zu erwähnen. Diese Konzepte haben sich regional bewährt, denn direkte Anschlüsse bewirken stets, dass mehr Fahrgäste zusteigen und das nicht nur in den Ballungsräumen, sondern auch in dünner besiedelten, ländlichen Gebieten.

Doch die Anschlüsse zum Fernverkehr lassen schon jetzt zu wünschen übrig. Und: Wird Mehdorns Konzept verwirklicht, werden auch die heute funktionierenden Anschlüsse zerstört. Dabei sind nur rund 1.000 Fernverkehrszüge von „DB Reise & Touristik“ in Deutschland unterwegs. Die von ihnen erbrachten Verkehrsleistungen – ausgedrückt in Personenkilometern – liegen nur geringfügig über denen der Regionalzüge. Die Zahl der Reisenden in den Regionalzügen ist aber zehnmal so hoch wie die in den Fernzügen!

Wie Untersuchungen aus Schleswig-Holstein zeigen, wechseln rund 20 Prozent der Fahrgäste vom Regionalbereich in den Fernverkehr über. Und eine andere Marktuntersuchung zeigt, dass man die Fahrgastzahlen durch keine andere Maßnahme mehr steigern kann als durch die Schaffung von zusätzlichen Direktverbindungen.

Fortsetzung auf Seite 8 untere Hälfte

Anzeige

Der letzte Fahrplanwechsel

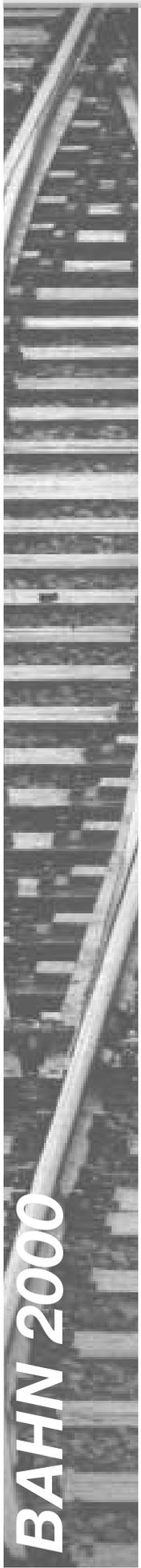
PRO Bahn Konzept für einen bundesweiten integralen Taktfahrplan mit schnellem Fernverkehr

Ca. 48 Seiten mit 6 Farbtafeln und zahlreichen Abbildungen.
Verkaufspreis 25 DM, für Mitglieder von PRO BAHN e.V. 20 DM.
Bei Vorauszahlung (V-Scheck) portofreier Versand.

PRO BAHN e. V.
Schwanthalerstraße 74, 80336 München
Telefon (089) 544 56 213 • Fax (089) 544 56 214



BAHN 2000



Bedienung der Region: Nur eine Pflichtübung?

Das von Bahnchef Hartmut Mehdorn vorgestellte Knoten-Modell sieht nicht mehr vor, die Regionen mit Qualitätszügen anzufahren. Mehdorns 9-Knoten-Modell ist zwar nicht das einzige Angebot im Fernverkehr, doch wie sich die Deutsche Bahn ihre nächste Zukunft vorstellt, zeigt sich eindeutig in einem internen Papier von DB-Netz, das auf dem Schreibtisch der PRO BAHN Zeitung gelandet ist. Dort heißt es:

- „Systemergänzung möglich
- zur Entlastung des Liniensystems (*lies: das zwischen den Knoten verkehrt, d. Red*)
 - zur Erfüllung politischer Zwänge aber ohne Korrespondenz zu den übrigen Systemen.“

■ Zwang zur Vernunft?

Diese Pläne dienen einem Generalangriff auf alle Fahrgäste, die heute mit dem Zug unterwegs sind sowie auf jene, die morgen neue Kunden sein könnten. Die DB AG will Leistungen schrumpfen, dabei aber die saftigsten Rosinen aus dem großen Kuchen picken.

Wenn es nach ihrem Willen geht, werden künftig nur noch ein paar Linien bestehen, die im Fernverkehr bedient werden. Wer mehr will, muss es politisch erzwingen. Damit hat der DB-Vorstand dem Bund, den Ländern und Städten den Fehdehandschuh hingeworfen.

Die Aufgabenträger sind allerdings auch schuldig: Der Bund hat miserable Rahmenbedingungen geschaffen. Und die Länder bestanden gelegentlich auf Zügen, die meistens leer fuhren. Die ICE-Linie 10A von Düsseldorf nach Potsdam ist dafür nur ein Beispiel, wenn auch ein herausragendes.

Die Befriedigung von Einzelinteressen aber schafft kein Verkehrsnetz.

Die Entwicklung und Optimierung des gesamten Verkehrsnetzes bleibt dazu die einzige wirtschaftliche Alternative.

Wird durch die Verkehrspolitik des Bundes ein schnelles und attraktives Netz geschaffen, entsteht daraus für die Eisenbahnunternehmen auch der Zwang, darauf zu fahren. Erschließung und Wirtschaftlichkeit gilt es zur Deckung zu bringen.

■ ...und ihre Fahrgäste suchen Anschluss

Das selbst in dünn besiedelten Regionen eine bedeutende Nachfrage im Fernverkehr erreicht werden kann, zeigen Beispiele wie Uelzen und Fulda. Hier gibt es ein traditionell gutes Angebot schneller Züge, und die Bürger haben sich darauf eingestellt (*siehe „Das Potential der Region“*).

Daher setzen die Überlegungen von PRO BAHN beim möglichst reibungslosen Übergang zwischen Regional- und Fernverkehr an. Nicht in den großen Ballungsgebieten, wo die Anschlussverkehrsmittel – seien es die Regionalzüge der Bahn selbst oder S-, U- und Straßenbahnen sowie Busse – ohnehin meist häufig verkehren, müssen die Knoten gebildet werden, sondern dort, wo es den Anschluss nur stündlich oder gar zweistündlich gibt. Wenn man hier Verkehrsknoten bildet, kann man für einen großen Teil der Fahrgäste die Umsteige- und damit auch die Beförderungszeiten entscheidend verringern und damit einen zusätzlichen Anreiz zur Benutzung der Bahn geben. In diese regionale Knoten könnte man auch die „Überland“-Busse einbeziehen und damit die Anzahl der mit öffentlichen Verkehrsmitteln regelmäßig erreichbaren Gemeinden entscheidend vergrößern. Zudem wäre vorstellbar, dass die fast gleichzeitig am Knotenpunkt eintreffenden Züge ihre Linien tauschen; dadurch würden zusätzliche Direktverbindungen geschaffen.

Nur durch Fahrplanoptimierungen und damit ohne

größere Baumaßnahmen – könnte die DB AG bis etwa 2002 ohne größere Mühe 35 solcher Regionalknoten einrichten. Im Zeitraum von 2002 bis 2012 wäre – dann allerdings durch Ausbaumaßnahmen – möglich, die Zahl der Knoten auf 60 zu erhöhen. In einer letzten Stufe schließlich sollten die Strecken zwischen den großen Ballungsgebieten beschleunigt werden. Davon würden aber nicht nur diese Verbindungen selbst profitieren, sondern auch der Regionalverkehr, denn die Zahl der Knoten ließe sich auf 81 vergrößern.

■ Zu teuer zum Fliegen

Was nützt es, wenn beispielsweise zwischen Hamburg und Hannover eine neue Strecke gebaut wird, die zehn Minuten Fahrzeitgewinn bringt, wenn weiter reisende Fahrgäste diese Zeit anschließend in Hamburg und Bremen auf dem Bahnsteig verbringen müssen? Das System Eisenbahn ist zu teuer, um damit nur Flugverkehr abzuwickeln. Der Neu- und Ausbau der Bahnlinien wird auf Dauer nicht ohne öffentliche Mittel auskommen – das steht sogar im Grundgesetz.

Deshalb muss das Eisenbahnnetz mit dem höchstmöglichen gesamtwirtschaftlichen Effekt ausgebaut werden. Das heißt auch: Hochgeschwindigkeitsstrecken, die an der Region vorbeifahren, sind nur zu rechtfertigen, wenn mit ihnen mehrere überregionale Verkehrsströme gebündelt werden können. Es verwundert die PRO BAHN-Zeitung, wenn Bahnchef Mehdorn vor dem Bundestag beklagt, dass das Eisenbahnnetz

„Das Eisenbahnnetz muss mit dem höchstmöglichen gesamtwirtschaftlichen Effekt ausgebaut werden.“

niemals geplant wurde – und als Konsequenz verkündet, kein Zug solle künftig über Frankfurt am Main hinaus fahren, nur weil der Bahnhof im letzten Jahrhundert aus mehreren Kopfbahnhöfen zusammengelegt und seither nicht umgebaut wurde. Seine Kapitulation vor dem gewachsenen Netz ist keine Zukunftsperspektive.

■ 81 statt 9 Knoten

Das vorhandene Netz hat unerschlossene Reserven! Schon heute zeigen sich darin Knoten, die eine Weiterentwicklung herausfordern. Sie liegen überall dort in Deutschland, wo sich regionale und überregionale Verkehrslinien kreuzen und Umsteiger zu erwarten sind. Das PRO BAHN-Konzept hat 81 derartige Knoten genau beschrieben. Bedingung wäre allerdings, dass in diesen Knoten überregionale Züge gleichzeitig aus beiden Richtungen eintreffen.

„Von Region zu Region:
Fliegen ist nicht schneller.“

■ Ausbau zwischen den Knoten

Zwischen diesen Knoten muss die Bahnlinie so ausgebaut werden, dass die Fahrzeit beschleunigt wird. Manchmal reicht für die Erhöhung der Geschwindigkeit schon die Optimierung einiger Weichen oder die Anpassung von Signalen, in vielen Fällen genügt der Einsatz von Neigezügen, um die Fahrzeiten so zu verbessern, dass auch im nächsten Knoten Anschluss besteht. In einigen wenigen Fällen müssten kurze Abschnitte neu gebaut werden. Vor allem auf der Strecke von Leipzig über Hof nach München und in Richtung Tschechien sind solche Maßnahmen erforderlich. Das PRO BAHN-Konzept beschreibt sie im Einzelnen.

■ Drehscheiben sind anders

Die großen Drehscheiben des Verkehrs sind keine Knoten im Sinne eines integralen Takts. Es wäre unsinnig, Züge aller Richtungen in großen Bahnhöfen wie Stuttgart oder Frankfurt am Main gleichzeitig zu versammeln. Dadurch würde die Leistungsfähigkeit dieser Bahnhöfe überfordert.

Im Interesse der vorhandenen großen Ströme von Reisenden sollten solche Züge möglichst durchfahren oder wenigstens zeitnahe Anschlüsse geschaffen werden. Auf den wenigen Achsen mit wirklich großem Verkehrsvolumen muss auf jeden Fall so schnell wie möglich gefahren werden, denn jede Fahrzeitverbesserung garantiert eine bessere Nutzung. Bei der Gestaltung der Fahrzeiten und Ausbauten sollte aber darauf geachtet werden, dass die Züge nicht dann ankommen, wenn alle Anschlusszüge gerade abgefahren sind. Anschlüsse, wie sie in Köln zwischen dem deutschen Fernverkehr von Frankfurt, Berlin und Hamburg und den internationalen Zügen nach Brüssel, Paris und London bestehen, aber auch Anschlussknoten an

stark befahrenen Schnellfahrstrecken mit Anschlüssen in die Region – beispielsweise Fulda oder Bielefeld – erhöhen die Nachfrage bedeutend.

■ Fahrzeiten wie beim Flugzeug

Damit die Bahn gegenüber der Konkurrenz des Flugzeugs standhalten kann, müssen für einige Verbindungen weitere Neubaustrecken gebaut werden, um empfindliche Lücken zu schließen. Zwischen Mannheim und Fulda klafft eine solche empfindliche Lücke, und auch zwischen Köln und Hannover ist der heute verkehrende ICE weit davon entfernt, ein europäischer Hochgeschwindigkeitszug zu sein. Doch durch Kombination solcher Netzergänzungen mit dem Ziel einer konsequenten Verwirklichung des bundesweiten integralen Taktfahrplans ergäben sich nicht nur von Großstadt zu Großstadt, sondern auch von Region zu Region Reisezeiten, die bei der Bahn bis zu Entfernungen von 500 km kürzer sind als bei Flugzeug oder Auto.

■ Und die Kosten?

Auch diese hat PRO BAHN abgeschätzt. Sie liegen nicht höher als die Kosten von wenigen prestigeträchtigen Neubaustrecken. Aber der betriebswirtschaftliche Gewinn und der volkswirtschaftliche Nutzen wären ungleich größer. Das Gesamtkonzept lässt erkennen, welche Maßnahmen einen frühen Nutzen im Netz brächten. Das ist genügender Anlass, über neue Methoden der Planung nachzudenken: Nicht mehr Linien, sondern Netze werden optimiert. Der Bundesverkehrswegeplan sollte damit auf neue Grundlagen gestellt werden.

(rel/jk/hby)

Zug	30540	19038	32507	32507	15610	32556
	2	2	2	2	2	2
Ulm Ost	10:00	10:11	11:11	12:00	13:11	14:26
Thaltingen (b. Ulm)		10:17	11:17		12:17	13:40
Oberwiesingen						12:48
Unterschöningen						12:48
Langenau (Württ)	10:11	10:23	11:23	12:11	13:23	14:50
Langenau (Württ)	10:11	10:23	11:23	12:11	13:23	14:51
Rammlingen		10:35	11:35		12:35	13:05
Wiederstättlingen		10:39	11:39		12:39	13:17
Schweinf.-Grenz						13:21
Berganweiler						13:43
Hornau (Württ)		10:43	11:43		12:43	13:34
Göppingen (Württ)	10:25	10:47	11:47	12:25	13:47	15:39
Badenbrunn		10:52	11:52		12:52	13:39
ICE-Mergentheim						13:43
ICE-Vöhringen						13:45
Heidenheim (Württ)	10:34	10:57	11:57	12:34	13:57	15:47
Heidenheim (Württ)	10:35	10:58	11:58	12:35	13:58	
ICE-Schweinf.		11:02	12:02			13:51
Stolzberg			12:06			13:04
Königsbrunn		11:10	12:00			13:06
Oberkochen	10:44	11:15	12:15	12:44		13:15
Unterörschingen		11:19	12:19			13:19
Aalen	10:51	11:24	12:24	13:01		13:24
Aalen	10:51	11:24	12:24	13:01		13:24
Stuttgart Hbf	11:04	11:35	12:35	13:04	13:35	
Stuttgart Hbf	11:04	11:35	12:35	13:04	13:35	

Integraler Taktfahrplan in Deutschland: vom Ulm nach Aalen etwas weniger als eine oder etwas weniger als eineinhalb Stunden. Was nützt der gute Fahrplan, wenn der Intercity aus München in Ulm erst um 10.11, 11.11 und 12.11 Uhr ankommt?



Mehdorns Vision 2020:

Umsteigen, Warten!

Aus den Folien des Vortrags von Hartmut Mehdorn am 26. Februar 2000 vor dem Verkehrsausschuss des Bundestages

Das heutige Bahnnetz mit seinem fixen Taktverkehr und 37 festen Verknüpfungen ist überbestimmt, damit anfällig für Störungen und unflexibel. Markt und Kundenwünsche können nicht berücksichtigt werden: Lange Linien mit vielen Abhängigkeiten sind nicht marktgerecht. Die Anzahl der Zwangspunkte ist kaum zu überschauen.

Störungen, Wetter, Unfall, Suizide, Lokpannen sind Auslöser von uneinholbaren Verspätungszeiten im Fahrplan. Neue Fahrzeuge mit anderen Leistungen können nicht genutzt werden. Änderungen in der Infrastruktur finden kaum statt, der Auftrag der Bahn ist nicht mehr erfüllbar und führt zu berechtigter Kritik.

Das Netz, welches nie geplant, sondern in den letzten 150 Jahren stückweise durch Verlängerungen und Verästelungen der vorhandenen Struktur entstanden ist, muss sich mit einem Quantensprung und nicht durch Stückeln und Flickwerk auf das nächste Jahrhundert einstellen. Nur wenn es gelingt, mit allen politischen, wirtschaftlichen und industriellen Kräften ein zukunftsrechtes System Schiene als „Die Bahn“ mit entsprechender Struktur, Linienführung und Marktnähe zu schaffen, werden wir eine leistungsfähige Infrastruktur in Deutschland haben.

■ **Streckenauslastung der DB AG**

- Die Bahn muss innerdeutsch alle Strecken zwischen 200 und 500 km so attraktiv machen (Zeit, Preis, Komfort), dass der Flugverkehr eine Alternative hat.
- Im Regionalverkehr muss durch besseren Komfort, höhere Frequenz, das Zentrum bedarfsgerechter mit dem Umland verbunden werden.
- Dies muss das Investzentrum der Zukunft werden.

Durch die gegebene Verkehrs-Schwerpunktlage der Zentren sowie die heute nicht mehr steigerungsfähige Komplexität der Fahrpläne im Querverkehr bietet sich die Schaffung eines durchgängigen abgestimmten „Rad- und Speiche-Systems“ für den Deutschlandverkehr an, welches den zukünftigen Anforderungen mit Kapazität, Komfort und Preis marktgerecht angepasst werden kann.

Diese Betreiberstruktur wird im Luftverkehr seit Jahren als „Hub and Spoke“-System* angewandt. Die Systeme Fernverkehr (schnell) und Nahverkehr (leicht + flexibel) finden in den Hubs/Knoten ihren Austausch. Fernverkehrsgäste steigen um!

■ **Das Verkehrsknoten-Konzept:**

Es werden Zentren als Verkehrsknoten mit der durchgängigen Zuständigkeit für die Systeme

- Regionalbahn
- U-Bahn + S-Bahn
- Bus und Straßenbahn
- Pkw-Service

also im Radius von 100 km ein Verkehrsangebot aus einer Hand gebildet. Gemeinsame Fahrkarten und gemeinsame Leistungen wie Instandhalten, Werben, Ersatzteile halten, Einkaufen, Reparieren, Investieren, Verwalten, Schulen, usw. werden Kosten sparen, die Qualität erhöhen und den Kunden einen besser abgestimmten Service bieten. Zusätzlich entstehen Unterzentren.

Nach dem Neubau Köln – Frankfurt müssen die Strecken Köln – Hamburg, Hamburg – Berlin, ausgebaut und ertüchtigt werden. Die Strecken Berlin – Leipzig, Leipzig – Nürnberg, Nürnberg – München müssen zum Teil ausgebaut, zum Teil neu gebaut werden. Stuttgart – Ulm – München muss ebenfalls zum Teil neu und teilweise ausgebaut werden.

*„hub and spoke“ = Radnabe und Speiche

