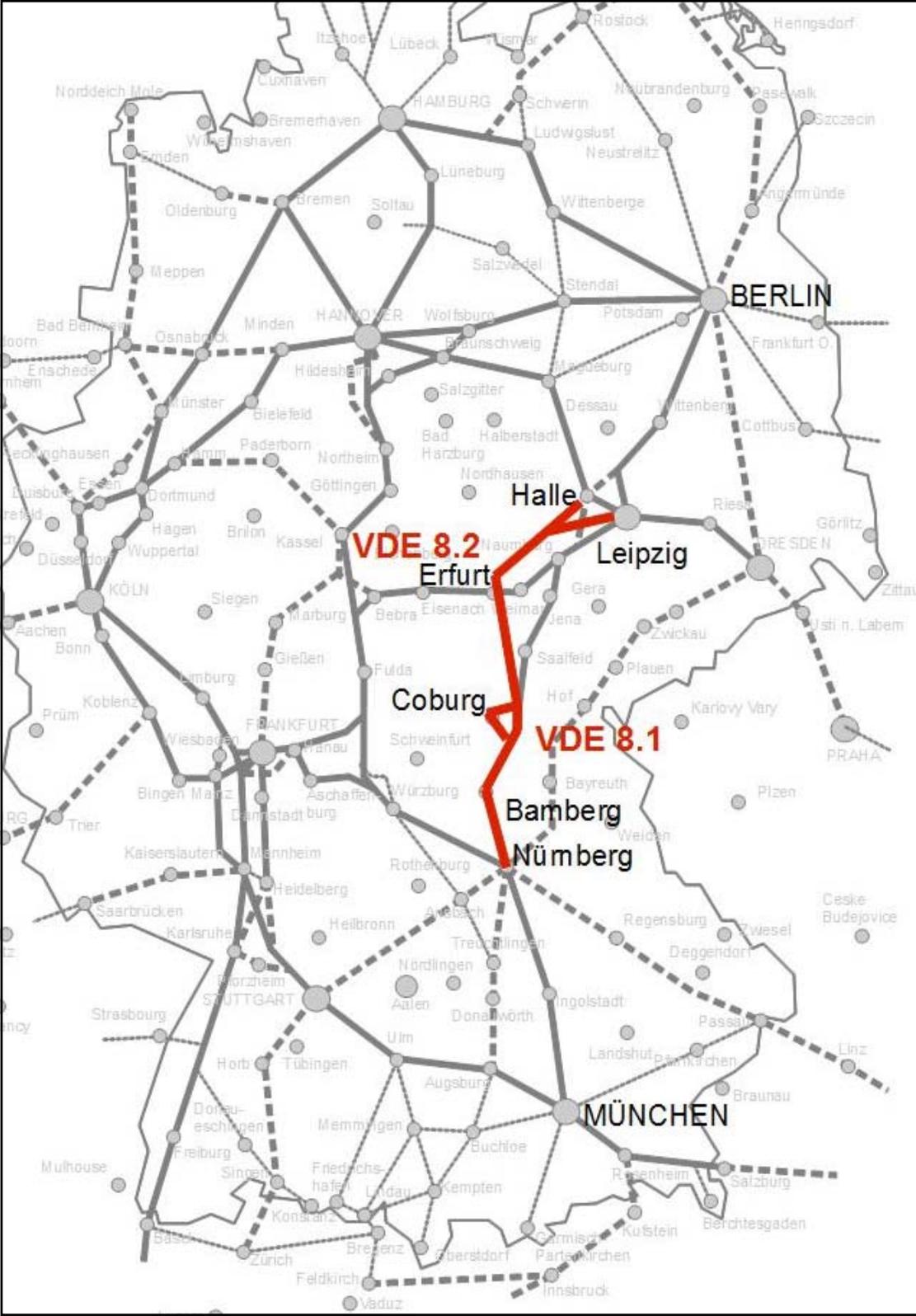
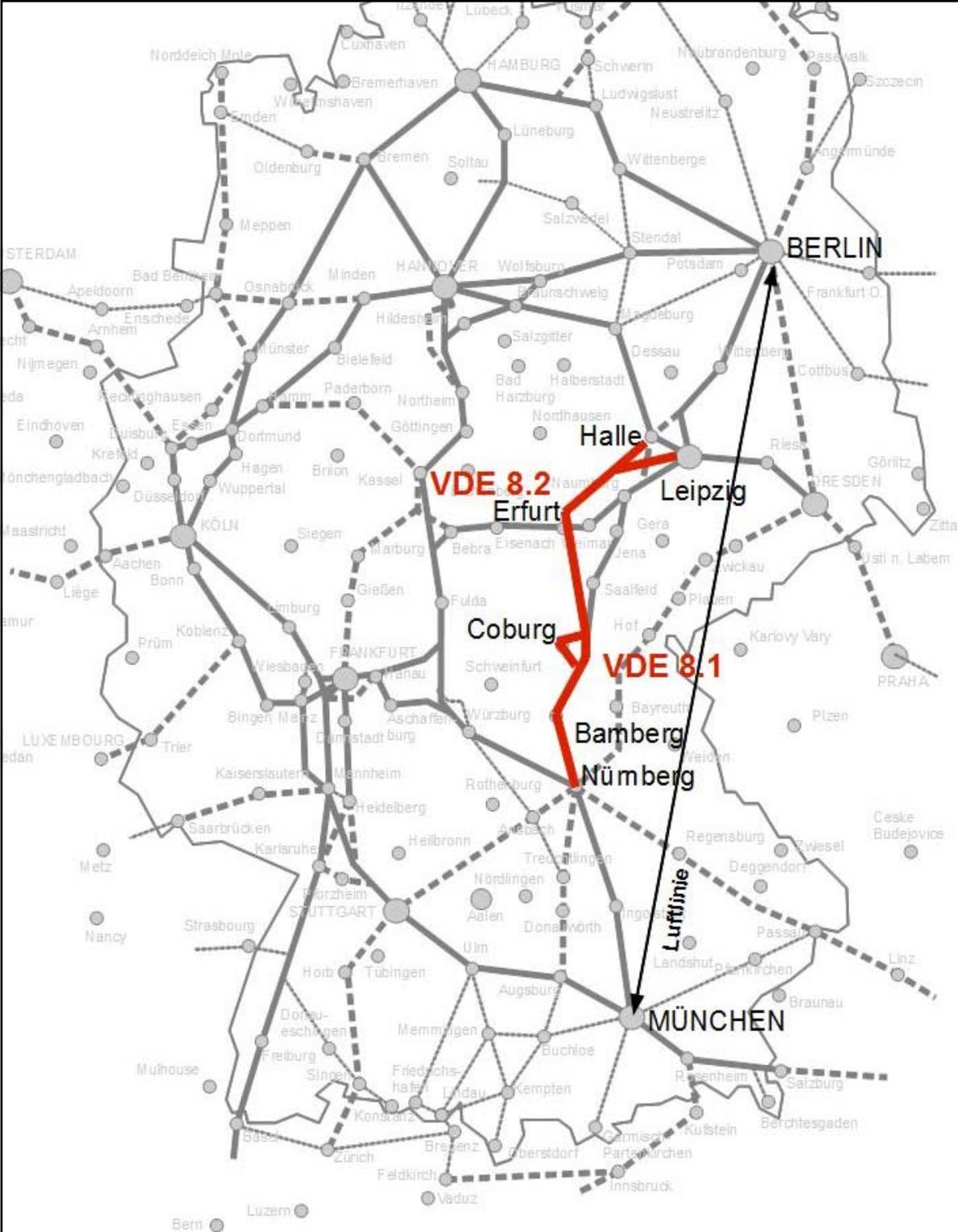


 **deutschland-takt.de** : Vom Integralen Takt zum
Ausbau der Infrastruktur

Konkrete Auswirkungen für Fahrgäste und Kommunen in Bayern

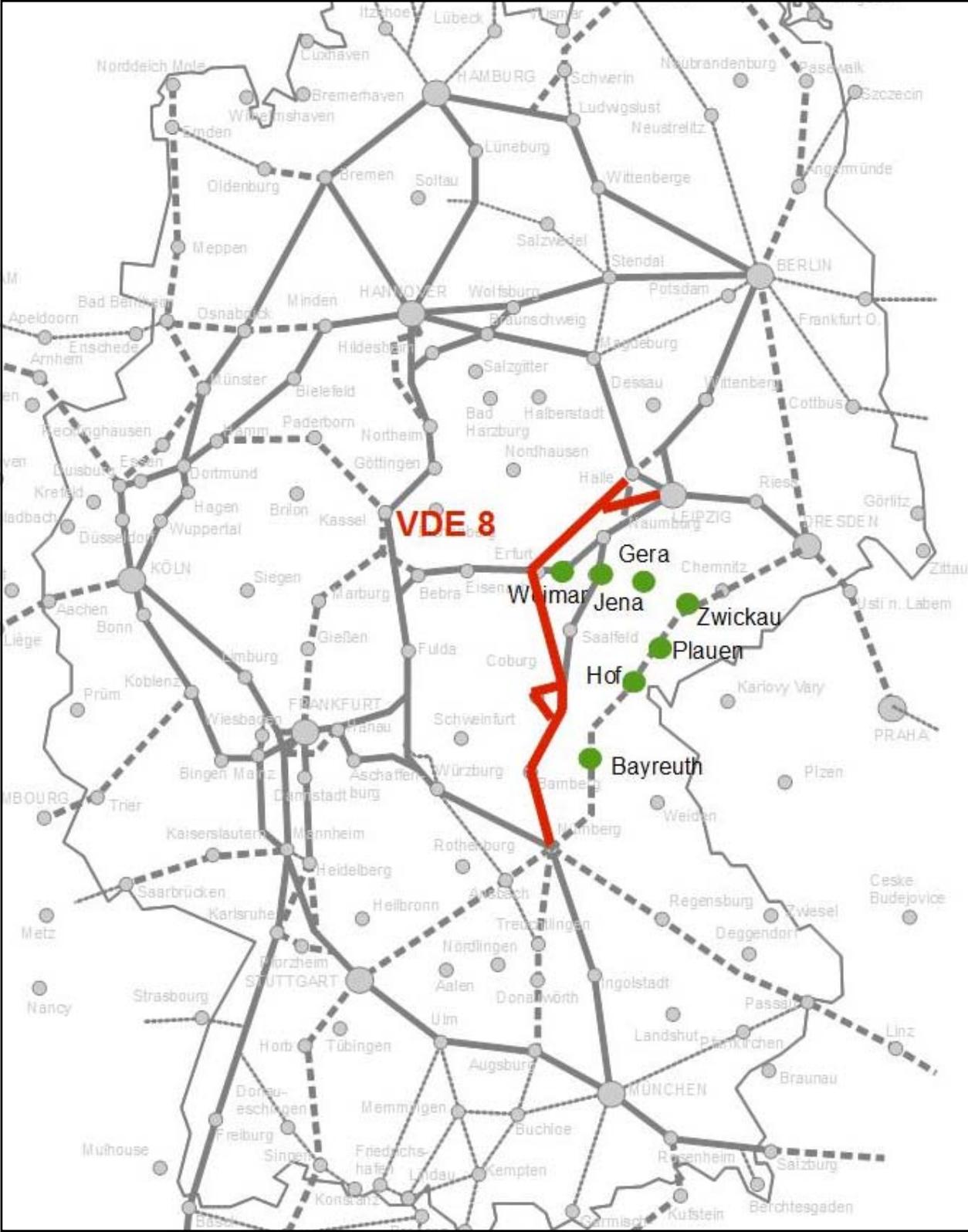


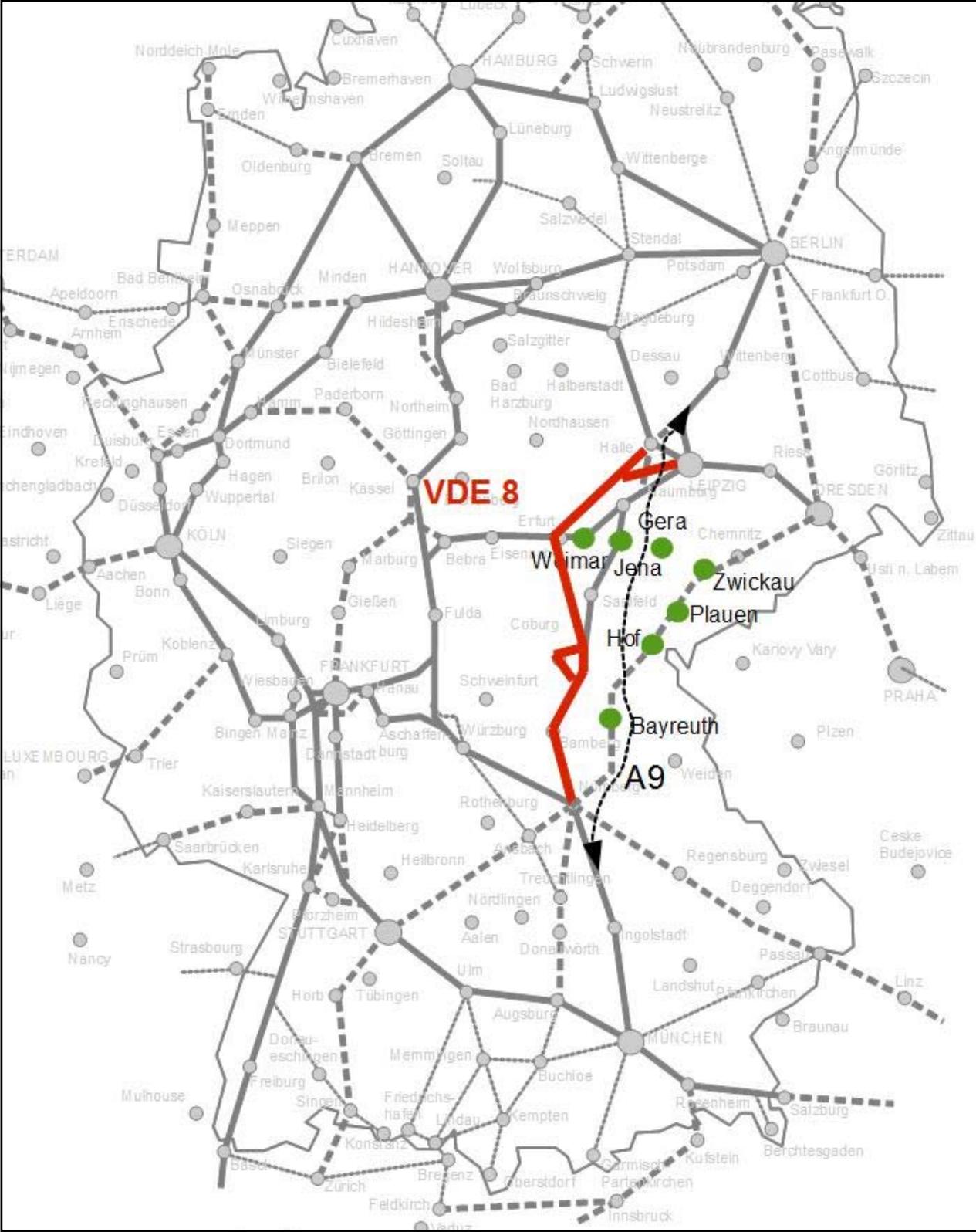
Verkehrsprojekt „Deutsche Einheit Nr. 8“ (VDE 8)



Verkehrsprojekt „Deutsche Einheit Nr. 8“ (VDE 8)

Großstädte und Oberzentren abseits der VDE 8

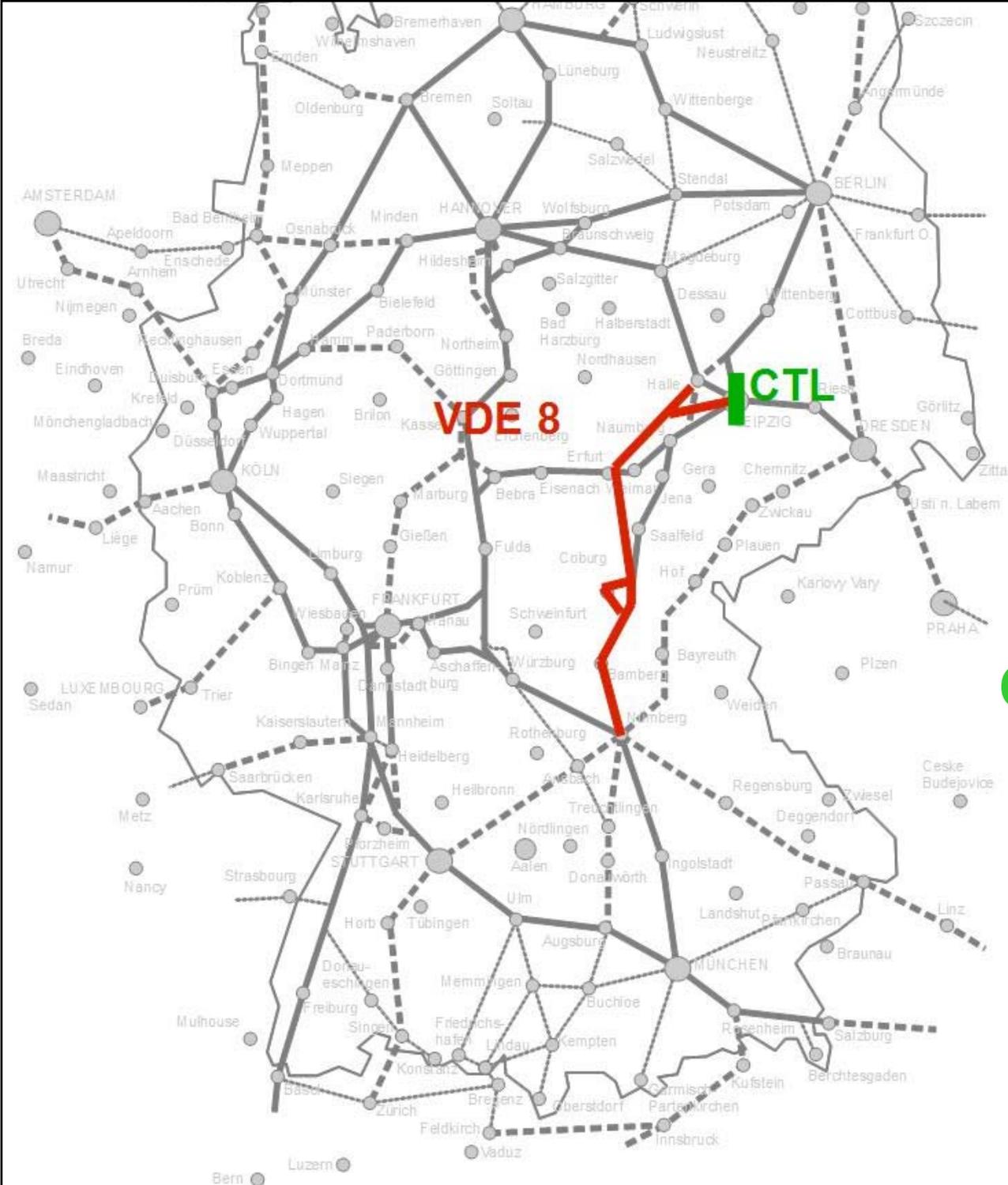




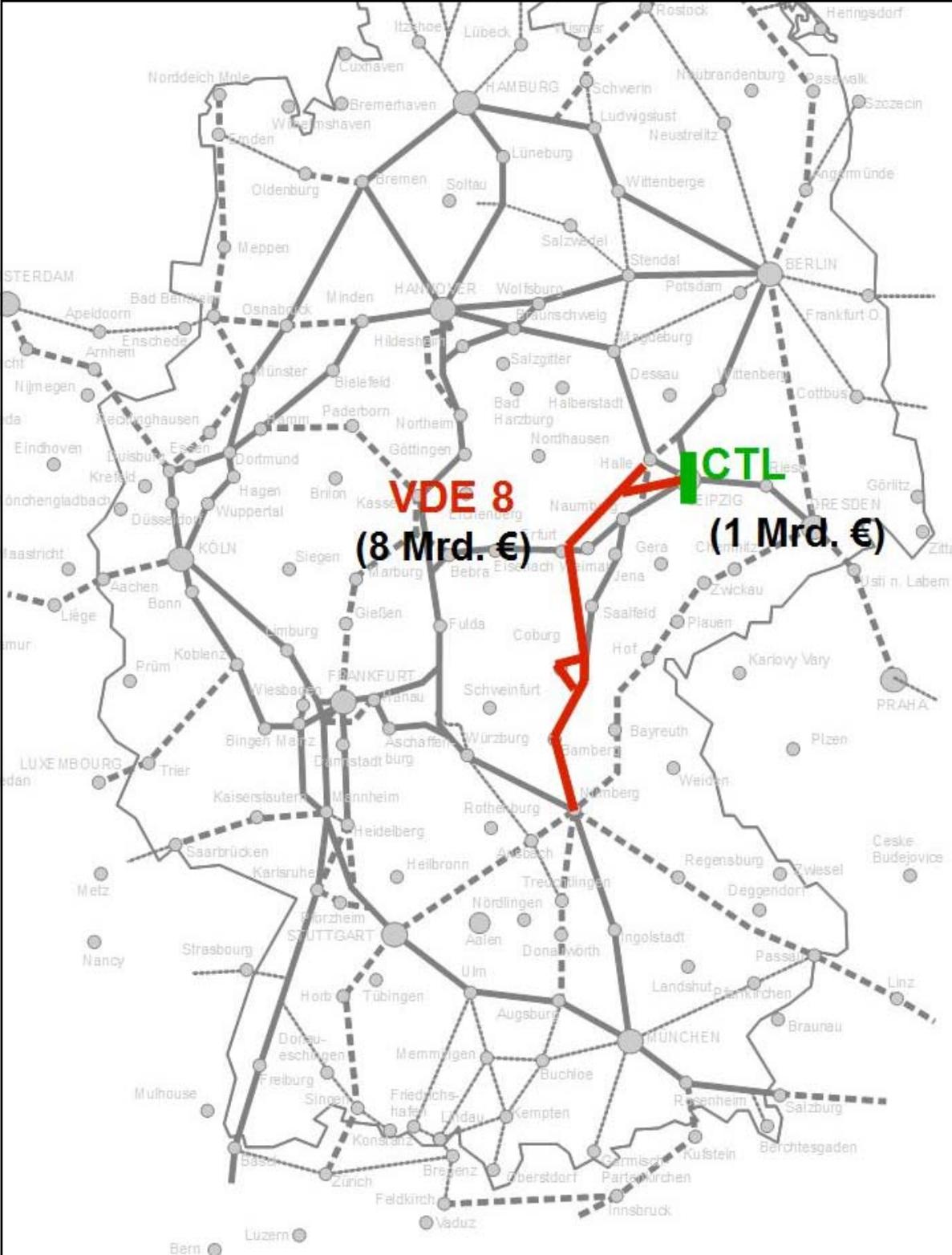
Großstädte und Oberzentren abseits der VDE 8

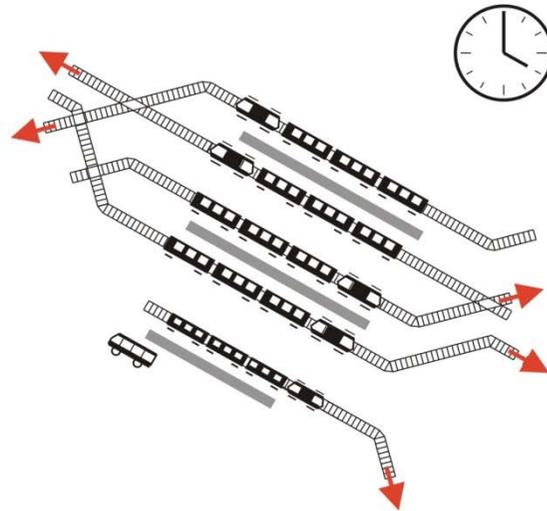
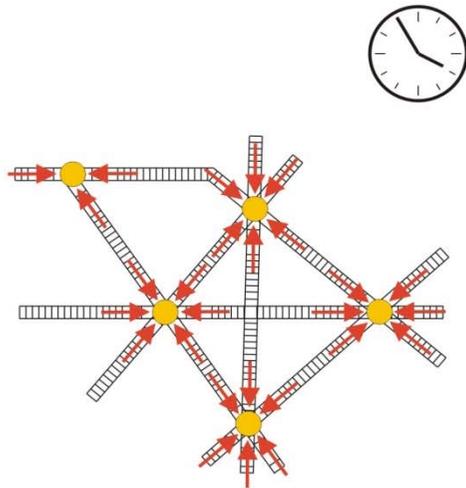
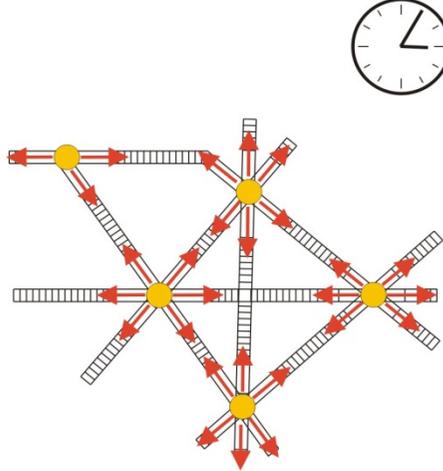
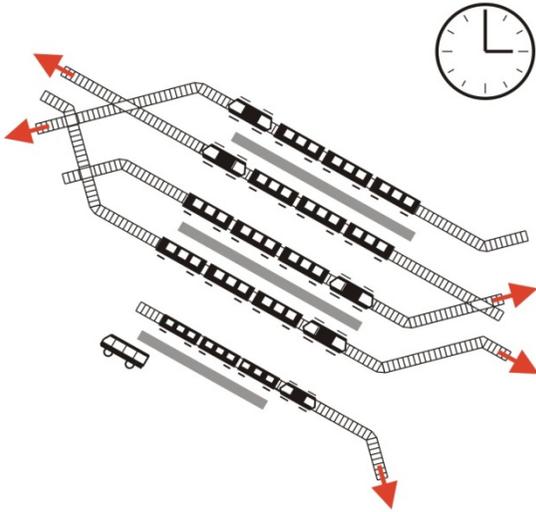
City-Tunnel Leipzig

CTL: City-Tunnel Leipzig
(ICE - tauglich)



„Investsummen“





Grundlagen des Integralen Taktfahrplanes (ITF)

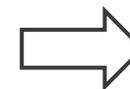
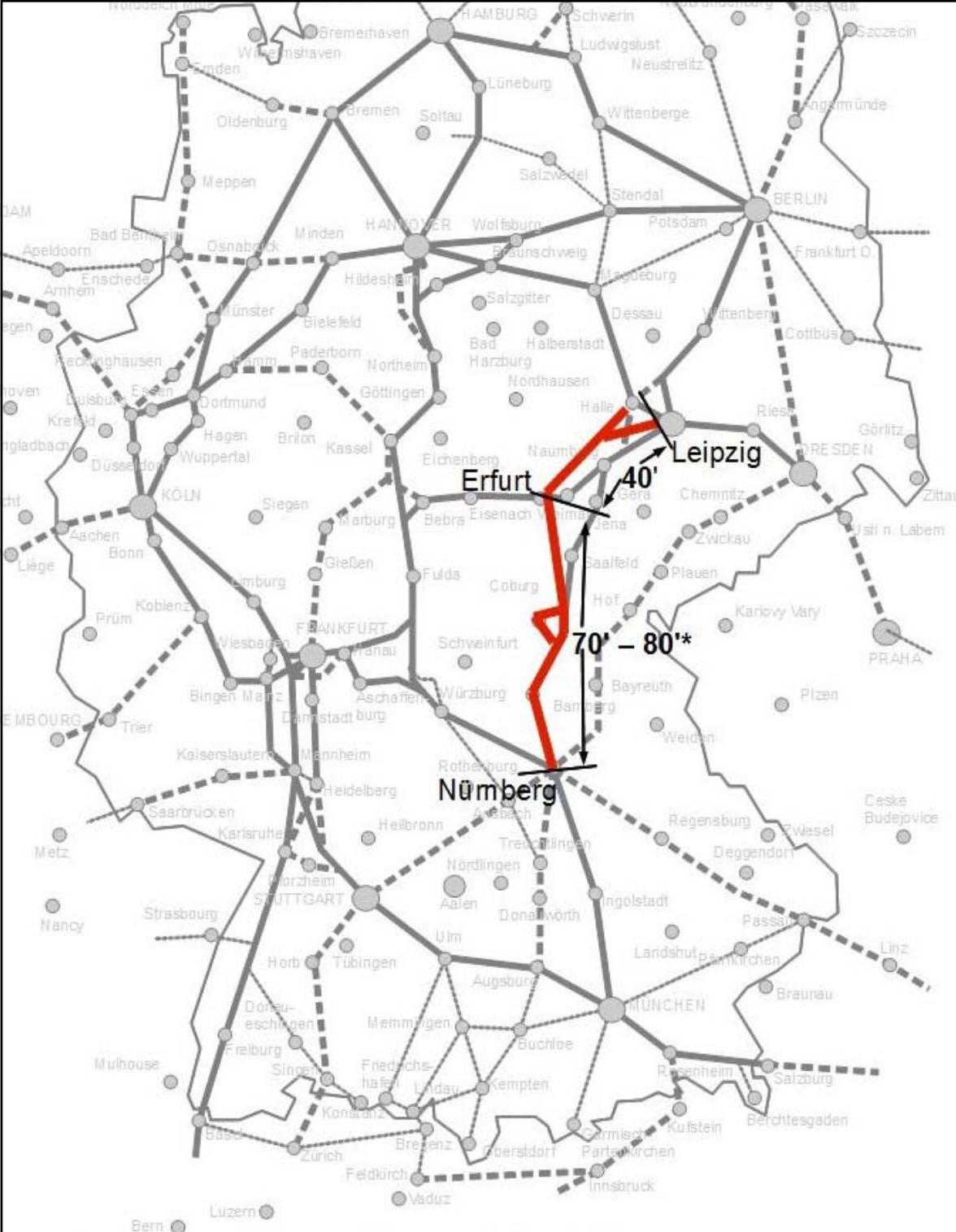
Fahrzeitbedingung

(Knotenabstand inkl. Umsteige- und Haltezeiten)

60'-Takt → **30', 60', 90', 120'**

30'-Takt → **15', 30', 45', 60', 75', 90', 105',**

Systemfahrzeiten VDE 8



**Bei 1-Stunden-Takt kein ITF
ohne Fahrzeitverlust möglich**

* 70' = ICE 3 nonstop; 80' = ICX mit Halten Bamberg und Erlangen

Weitere Fahrplanprobleme

- **Stuttgart – Berlin** weiterhin schneller über Frankfurt (auch bei optimalem Anschluss in Nürnberg)

⇒ keine Entlastung des Rhein/Main - Gebiets

- **Coburg** auch bei 90' Systemfahrzeit nicht sinnvoll in Takttrasse integrierbar (ca. 12' Umweg, d.h. nur mit ICE 3 und ohne Halte Bamberg und Erlangen möglich)

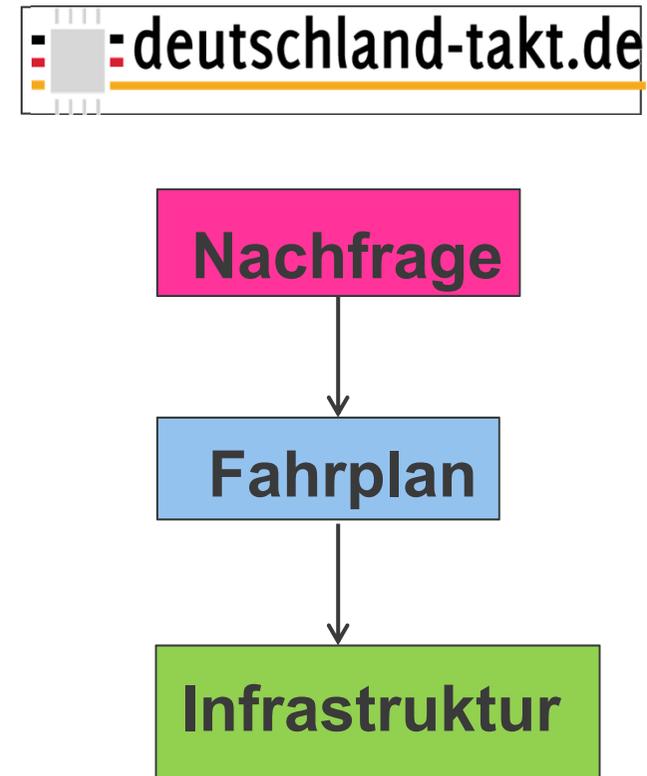
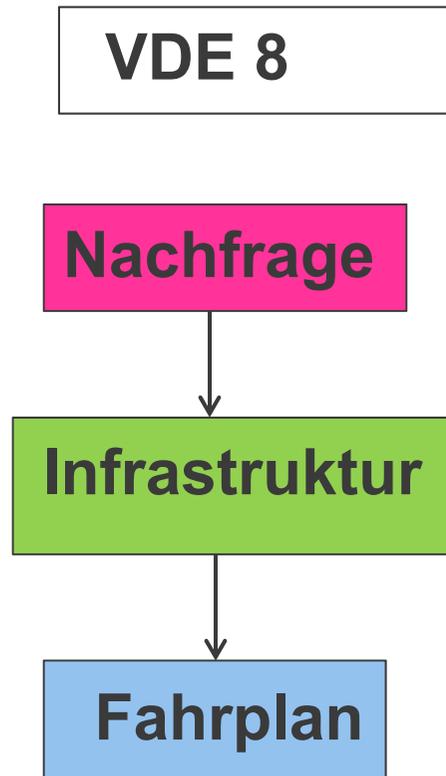
⇒ vsl. erhält Coburg nur Halte in Tagesrandlagen

- **Nürnberg – Dresden** künftig schneller über Leipzig

⇒ weniger Potential für Züge über Bayreuth, Hof, Plauen, Zwickau, Chemnitz

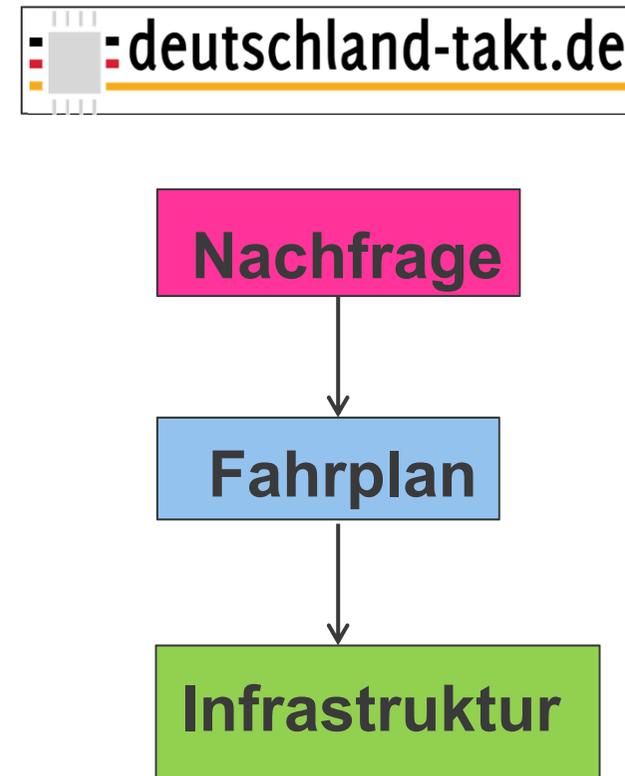
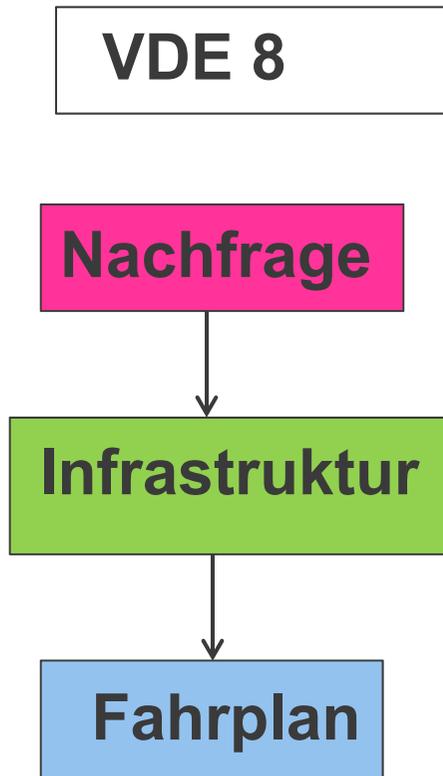
- **München – Hamburg** weiterhin schneller über Würzburg

Planungsansätze



➡ „fahrplanbasierte Infrastrukturplanung“

Planungsansätze



➡ „fahrplanbasierte Infrastrukturplanung“

Prämisse: Planungssicherheit

Fahrzeitbedingung

(Knotenabstand inkl. Umsteige- und Haltezeiten)

60'-Takt



30', 60', 90', 120'

30'-Takt

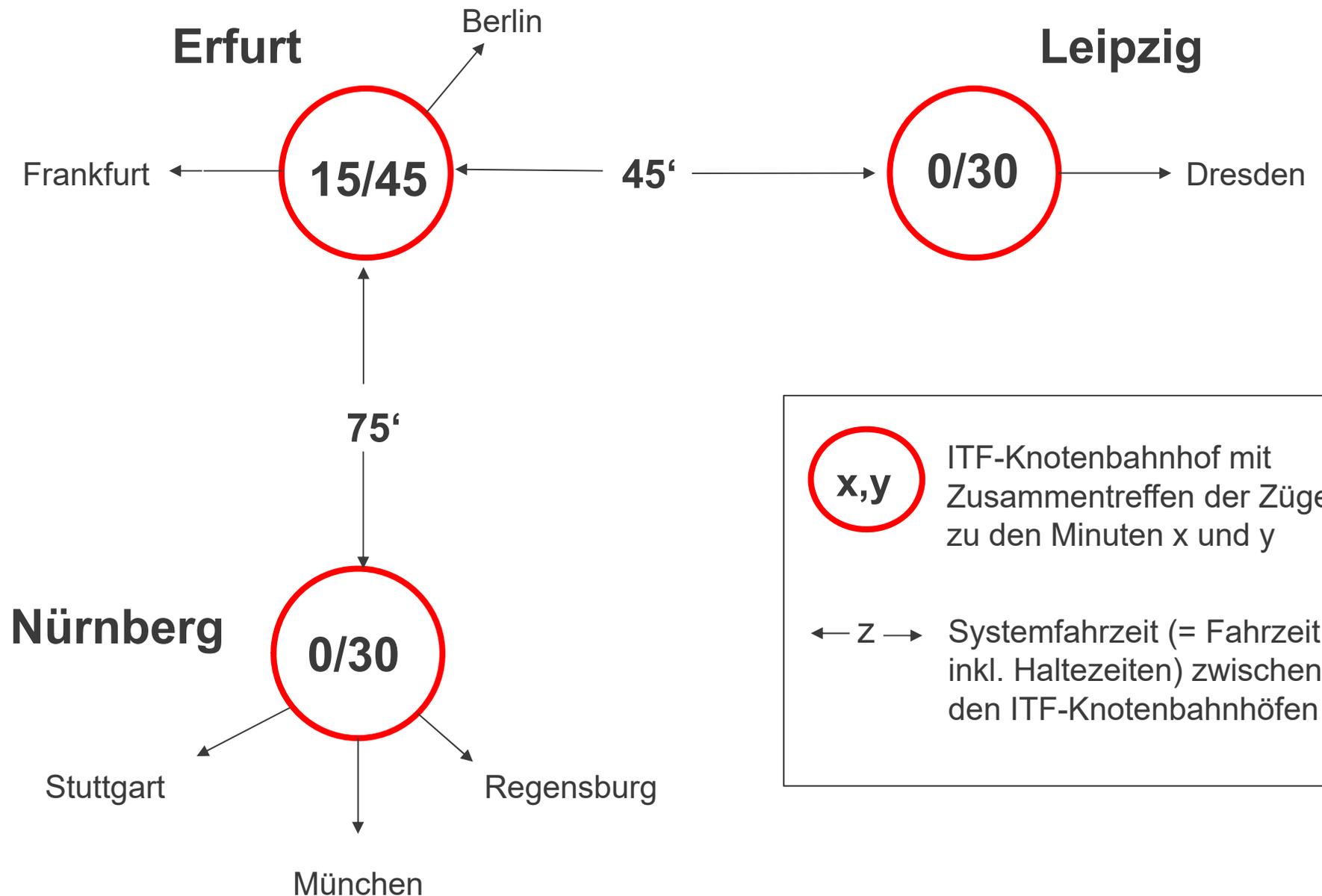


15', 30', 45', 60', 75', 90', 105',

~ Erfurt - Leipzig

~ Nürnberg - Erfurt

Ideal-Lösung mit 30'-Takt



15' Fahrzeitgewinn Fulda - Erfurt



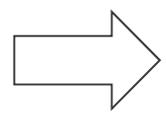
NBS = Neubaustrecke

Trassengebühren für VDE 8

(Stand 2013)

Preiskategorie F+ : 14,85 €/ Zugkm ¹⁾

Preiskategorie F1 : 7,59 €/ Zugkm ²⁾



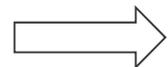
**Kategorie – Entscheid erst 10 Monate vor
Start erforderlich (EIBV)**

¹⁾ gilt z.B. Köln – Frankfurt und Ingolstadt – Nürnberg

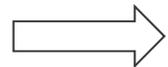
²⁾ gilt z.B. Hannover – Würzburg und Mannheim - Stuttgart

Probleme Bauphase

- Ausbau Nürnberg – Bamberg (4-Spur) erst nach Neubau Erfurt – Bamberg (Fertigstellung „nach 2020“)

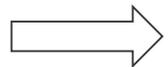


Viele Jahre massive Kapazitätsprobleme



Ca. 30.000 Fahrgäste pro Tag betroffen

- 8 Monate Vollsperrung Bamberg – Lichtenfels in 2016 zu erwarten



Für ca. 15.000 Fahrgäste pro Tag Busverkehr oder große Umwege