



**Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene und ABBD Aktionsbündnis Bahn – Bürgerinitiativen Deutschland begrüßen die Absicht der Verantwortlichen die unsinnige Schnellstrecke Hannover – Hamburg nicht zu realisieren.**

**Der Deutschland-Takt wird dadurch keineswegs geschädigt oder gar „auf Eis gelegt“ – sondern das Gegenteil ist der Fall. Die Entscheidung könnte nun endlich den Einstieg in eine ausgewogene, angemessene Bahn-Strategie und einen vernünftigen Deutschlandtakt bieten. Nicht die extreme Hochgeschwindigkeit (300 km/h) auf wenigen Trassen muss das Ziel sein, sondern eine hohe Netzgeschwindigkeit. Die Devise muss deshalb heißen: Takt statt Tempo.**

**Verkehrsexperte Heiner Monheim fragt: „Wollen wir eine Flächenbahn, die konkurrenzfähig ist zum Auto oder wenige tausend Kilometer Hochgeschwindigkeitstrassen ohne vernünftigen Anschluss im nächsten Bahnhof an den Regionalverkehr?“**

**Denn der Hochgeschwindigkeitsverkehr, wie er derzeit geplant ist, ist geradezu konträr zum Deutschlandtakt. Mit etwas weniger Geschwindigkeit könnten nicht nur mehr Züge auf den Trassen fahren, sondern auch ein „echter“ Deutschland-Takt praktiziert werden.**

**Deutschland-Takt-Experte Prof. Dr. Wolfgang Hesse: „Statt wie bislang mit überbeurten, auf Kante genährten Höchstgeschwindigkeiten an den Erfordernissen eines integralen Deutschland-Taktes vorbei zu planen, sollte man nun auch weitere maßgebliche**

***Fernverkehrs- und Bahnprojekte auf den Prüfstand stellen und mutig einen revidierten, stabileren Zielfahrplan aufstellen.***

***Notwendig dazu wären ein Erhalt des Kopfbahnhofes in Stuttgart, kein Fernbahntunnel in Frankfurt, Erhalt des Kopfbahnhofs Hamburg-Altona, keine 300 km/h Trasse Hannover-Bielefeld.“***

**Und schon wäre ein bequemer fahrbarer Deutschland-Takt möglich.**

---

**Für fachkundige Journalisten, die sich nicht von der Nebelkerze, der Deutschlandtakt sei nur mit Tempo 300 fahrbar, täuschen lassen, einige Vorschläge von Prof. Dr. Wolfgang Hesse:**

- **Hamburg – Hannover in < 1:15, 00/30-Knoten in HH-Harburg, 15/45 in HH-Hbf.**
- **Hannover als Doppelknoten, aber in die notwendige Richtung gedreht: mit Treffpunkten zu Min. 00/30 in N-S-Richtung, sowie 15/45 in W-O-Richtung**
- **Hannover-Bielefeld in < 0:45, mit 00/30-Knoten in Bielefeld und in Hamm;**
- **FF-Hbf: Kein Fernbahntunnel, stattdessen Richtzeit zu Min. 15/45 Ff-Flughafen (< 0:45), Fulda (< 0:15), Mannheim (< 0:45) und Würzburg (< 1:15);**
- **Stuttgart: Erhalt des Kopfbahnhof., Richtzeit 15/45, Stg.-Ulm in < 0:45 mit 00/30 in Ulm,**
- **Würzburg – Nürnberg: Erhalt wie jetzt (< 1:00) mit den Pufferzeiten für Langstrecken,**
- **Ulm – München-Pasing in < 1:00 mit 00/30-Knoten in Mü-Pasing und Mü-Ostbf; Treffpunkte um ca. 15/45 in Mü-Hbf.**

**Damit wären wesentliche Eckpunkte zum ICE-Netz in Deutschland abgesteckt und optimal mit den Bedürfnissen für Umsteiger zu Fern- und Regionalverkehr verknüpft.**