



Der Deutschlandtakt in der Region Nord-Ost

Die Region Nord-Ost umfasst im Rahmen der Regional-konferenzen zum Deutschlandtakt die Länder Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt sowie den Freistaat Sachsen.

Was ist der Deutschlandtakt?

Der Deutschlandtakt ist das Leitmotiv für die Schiene der Zukunft. Mit dem Deutschlandtakt wird ein Paradigmenwechsel in der Infrastrukturplanung vollzogen. Der neue Ansatz ist: „erst der Fahrplan, dann die Infrastruktur“. Dadurch sollen die Züge deutschlandweit besser aufeinander abgestimmt, dichtere Takte ermöglicht und Umsteige- bzw. Reisezeiten deutlich gesenkt werden. Auch kürzere Transportzeiten sowie mehr und planbarere Kapazitäten für den Güterverkehr werden berücksichtigt. Der Zielfahrplan für den Deutschlandtakt stellt hierbei ein Instrument zur Ableitung passgenauer Infrastrukturmaßnahmen dar.

Der Deutschlandtakt stärkt die Rolle der Schiene in Deutschland durch eine bessere Angebotsqualität. Der grundlegend neue Planungsansatz führt durch hohe Planungstransparenz zu branchenweit abgestimmten Ergebnissen gerade in iterativen Regelprozessen. Zudem werden die Taktfahrpläne der Länder zu einem bundesweiten Konzept zusammengeführt.

Das Ziel: Die Schiene als ernstzunehmende Alternative fit machen für die Verkehrswende. Mit dem Deutschlandtakt wird also die bisherige Planungslogik umgekehrt: Statt den Fahrplan an der Infrastruktur auszurichten, wird die Infrastruktur anhand des gewünschten, breit abgestimmten Zielfahrplans ausgebaut. Das bedeutet, dass das Schienennetz genau an den Stellen ertüchtigt wird, wo neue Maßnahmen zum Beispiel für kürzere Fahrzeiten oder zusätzliche Gleise gebraucht werden. Über- und Unterdimensionierungen sollen so vermieden werden, der Aus- und Neubau erfolgt damit passgenau und bedarfsgerecht.

Wie drückt sich das in der Region aus?

Mit dem Deutschlandtakt werden Korridore und Strecken für mehr Kapazität ausgebaut und zielgerichtet beschleunigt, ohne dass Hochgeschwindigkeit das prioritäre Ziel oder gar Selbstzweck ist: Fahrzeitverkürzungen im Personenverkehr ergeben sich im Wesentlichen aus drei Elementen:

- Verbesserungen der Anschlüsse im Sinne von kürzeren Umsteigezeiten dort, wo sie heute nicht so gut sind, durch veränderte Fahrlagen von Zügen und ggf. neuen Zielfahrzeiten.
- Verbesserungen der Anschlüsse durch Taktverdichtungen: durch die Einführung eines Halbstundentakts kann z.B. die Umsteigezeit von 40 Minuten auf 10 Minuten gesenkt werden.
- Verkürzung von Fahrzeiten durch Streckenaus- und Neubau infolge erforderlicher Zielfahrzeiten oder Engpassauflösungen.
- Konkrete Beispiele für die Region:
 - Eine Fahrzeitverkürzung von Dresden nach Kiel um 82 Minuten ergibt sich aus den Elementen: Infrastrukturausbau (zwischen Berlin und Dresden) und Anpassung im Angebot (Verkürzung der Standzeit in Berlin mit einer geänderten Durchbindung sowie kleineren Optimierungen in Hamburg). Die angebotsgetriebenen Effekte ergeben sich auch aus Taktverdichtungen.
 - Fahrzeitverkürzung von Magdeburg nach München um 70 Minuten gegenüber 2020: 28 Minuten sind bereits durch eine deutschlandtaktkonforme Taktverdichtung Berlin – München im Fahrplan 2022 realisiert; weitere 32 Minuten ergeben sich aus den Elementen Infrastrukturausbau (Nürnberg – Bamberg und Ingolstadt – München) und Angebot (sehr schnelle Linie mit weniger Haltezeit und Halten als im Status quo und konsequente Ausnutzung der Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h). Die

angebotsgetriebenen Effekte ergeben sich aus Taktverdichtungen. Zudem wird diese schnelle Verbindung im Zielfahrplan stündlich statt wie bisher nur 2-stündlich angeboten.

Was ist mit den Regionen abseits der Hauptachsen?

Der Deutschlandtakt ist ein Gesamtkonzept für ganz Deutschland unter Einbeziehung aller Strecken und Angebote. Von den Knoten aus wächst der Deutschlandtakt damit Schritt für Schritt in die Fläche und schafft Kapazitäten sowie bessere Angebote für den Schienenpersonennahverkehr und weckt nicht zuletzt Potentiale für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) vor Ort.

Ein wesentliches Ziel ist das Tragen von Fahrzeitgewinnen aus den Hauptkorridoren in die Regionen. Dies geschieht durch die optimale Anbindung der Nahverkehrsangebote an die Fernverkehrsknoten, beispielsweise in Magdeburg, Angermünde, Halle, Cottbus, Wittenberge oder Rostock.

Zudem sind zusätzliche Linien vorgesehen, die an der Grenze zwischen Nah- und Fernverkehr operieren und eine neue Angebotsqualität in die Regionen bringen können, beispielsweise von Stettin über Berlin nach Cottbus oder von Magdeburg über Potsdam nach Berlin, aber auch vom mitteldeutschen Raum über das Saaletal nach Bayern.

Darüber hinaus gibt es je nach Region auch deutliche Verbesserungen durch Angebotsverdichtungen oder Anpassungen der Infrastruktur.

Werden mit dem Deutschlandtakt neue Linien im Nah- und Fernverkehr möglich?

Der Deutschlandtakt ist ein anbieterneutrales Angebotskonzept, das auf Systemtrassen aufbaut. Die Systemtrassen spiegeln im Personenverkehr die Zielstellungen der beteiligten Interessensgruppen wider. Prognosen validieren, ob die Nachfrage auch vorhanden ist. Im Fernverkehr (FV) sind bundesweit zahlreiche neue FV-Linien auf den Hauptkorridoren eingeplant worden. Aber auch neue Linien erschließen das Land. Damit sind Städte wie Potsdam oder Chemnitz, aber auch Naumburg oder Greifswald systematisch durch den FV erschlossen, wenn Betreiber diese Systemtrassen nutzen.

Das Mengengerüst im Nahverkehr basiert auf den Meldungen der Aufgabenträger bzw. Bundesländer. Sofern Wünsche nach Reaktivierungen oder anderen Linienführungen angemeldet worden sind, sind sie im Deutschlandtakt umgesetzt worden, beispielsweise die Potsdamer Stammbahn für zusätzliche Nahverkehrszüge von Potsdam nach Berlin, die Integration von Merseburg und Naumburg in das Netz der Mitteldeutschen S-Bahn oder weitere ausgewählte Reaktivierungen im Bundesgebiet.

Welche Rolle spielen die Knotenbahnhöfe im Deutschlandtakt?

Die Knotenbahnhöfe sind das Herz des Deutschlandtaktes. Hier treffen sich im Idealfall die Linien des Fern- und Nahverkehrs stündlich oder halb-stündlich, manchmal auch nur zweistündlich. So werden optimierte Anschlussbeziehungen hergestellt. Das Idealbild der Knoten, dass jeweils alle Züge aus allen Richtungen gleichzeitig am Knoten teilnehmen, ist in den ganz großen Knoten wie Hamburg oder Berlin nicht sinnvoll bzw. nicht umsetzbar. Aufgrund der Vielzahl alternativer Verbindungen bestehen meist dennoch sehr gute Anschlüsse. Jedoch sind diese idealen ITF-Knoten in Gegende mit eher dünnem Angebot auf den Zulaufstrecken (z.B. Neustrelitz oder Zittau) essentiell für den Deutschlandtakt und auch so geplant.

Technischer Hintergrund bei den Knotenbahnhöfen ist die Fahrzeit zwischen den Knoten. Sie betragen im Idealfall knapp eine halbe Stunde oder ein Vielfaches davon, bei Halbstundentakten auch eine Viertelstunde. Daran orientiert sich vielfach die Dimensionierung der Ziel Fahrzeiten und der entsprechende Infrastrukturausbau.

Was ist mit dem Güterverkehr?

Der Güterverkehr ist systematisch von Beginn der Planungen Teil des Deutschlandtaktes. Er ist mit sogenannten Systemtrassen in den Deutschlandtakt eingeplant. Die Systemtrassen repräsentieren typische Musterzüge im Netz von Deutschland hinsichtlich Zuglänge, Masse und Triebfahrzeug. Die Menge der einzuplanenden Systemtrassen ergibt sich aus der Prognose des Bundes. Die dort ermittelten Tonnen sind auf Züge umgelegt worden. Um zudem eine Wachstumsperspektive aufzuzeigen, sind sogenannte Flexitrassen eingeplant worden, die über die Prognosemengen hinaus gehen und die Maßnahmen aufzeigen, die für einen Marktanteil von rund 25% erforderlich sind, notwendig sind.

Konnten die gewünschten Systemtrassen nicht auf dem vorhandenen Netz umgesetzt werden, so sind, analog zum Personenverkehr, geeignete Infrastrukturmaßnahmen abgeleitet worden, um die identifizierten Engpässe zu beseitigen.

Wie lange dauert es, bis man vom Deutschlandtakt etwas spürt?

Das vorliegende Konzept ist der branchenweit abgestimmte Zielzustand. Er ist quasi der Kompass für die infrastrukturelle und angebotsseitige Weiterentwicklung des deutschen Bahnnetzes. Allerdings ist der Deutschlandtakt ein Prozess mit schrittweiser Umsetzung in Etappen, um Teilelemente bereits vorzeitig erlebbar zu machen. Die Zwischentappen richten sich auch nach den Umsetzungsrealitäten im Land hinsichtlich Finanzmittel, Bauumsetzung und Planungsregulativen.

Ein Schritt in Richtung Deutschlandtakt war die Einführung des Halbstundentaktes von Berlin in Richtung Hamburg. Weitere Elemente der Etappierung in der Region ist die Fertigstellung der Dresdner Bahn, die

substanzielle Fahrzeitgewinne zum Flughafen BER und nach Dresden generiert. Weitere Beispiele sind die Kurve bei Bad Kleinen, die Direktverbindungen von Lübeck nach Schwerin und Mehrkapazitäten im Güterverkehr ermöglicht.

Wie geht's mit dem Deutschlandtakt weiter?

Der Deutschlandtakt leistet seinen Beitrag zur Verkehrswende, aber neue Entwicklungen können das Erfordernis entstehen lassen, dass nachjustiert werden muss. Dies kann der Fall sein, wenn mehr Angebot auf nachfragestarken Korridoren oder in Ballungsräumen z.B. aufgrund neuer Ticketangebote notwendig wird.

Grundsätzlich gilt: der Deutschlandtakt ist ein Prozess. Der Zielfahrplan wird regelmäßig überprüft und angepasst. Dies bedeutet nicht, dass seine Grundfeste und Fahrplananker immer wieder neu in Frage gestellt werden, denn die langfristige Konstanz der Planungen ist erfolgsrelevant für die Umsetzung der Etappen des Deutschlandtaktes.

Zentrales Leitmotiv des Deutschlandtakts:

Öfter. Schneller. Überall.

Wer hat sich den Deutschlandtakt ausgedacht?

Der Deutschlandtakt versteht sich als gemeinsame Aufgabe vieler Akteure. Im Auftrag des Bundes haben unabhängige Gutachter in einem intensiven Abstimmungsprozess über mehrere Gutachterentwürfe den Zielfahrplan für den Deutschlandtakt entwickelt. Beteiligt waren unter anderem Länder und Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs, Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber und Verbände.

Mehr Informationen erfahren Sie auf unserer Website <https://www.deutschlandtakt.de/> und vor Ort bei der Regionalkonferenz.

Sicherheit im ÖPNV: Die BVG hat's im Blick*



* Quelle: <https://www.deutschlandtakt.de/blog/sicherheit-im-oepnv-die-bvg-hat-s-im-blick/>

Stand: November 2022

Doppelt so viele Fahrgäste bis 2030*



* Quelle: <https://www.deutschlandtakt.de/blog/doppelt-so-viele-fahrgaeste-bis-2030/>

Stand: November 2022

Deutschlandtakt
Bundesministerium für Digitales und Verkehr
Invalidenstraße 44
D-10115 Berlin

Telefon: +49 30 18 300-0

Fax: +49 30 18 300 1920