



Wie die Region Hamburg vom Deutschlandtakt profitiert

Oben im Norden und doch mittendrin – der Eisenbahnknoten Hamburg ist ein bedeutendes Nadelöhr im deutschen und europäischen Eisenbahnnetz. Rund 550.000 Fahrgäste sowie über 800 Züge des Fern- und Nahverkehrs passieren täglich den Hamburger Hauptbahnhof. Ob Verbindungen im Hamburger Nahverkehr oder mit dem Güterzug zum „Tor zur Welt“ – die Hansestadt lebt Mobilität. Und die soll in Zukunft noch attraktiver werden – dank des Deutschlandtakts.

1. Der Deutschlandtakt im Überblick

Der Deutschlandtakt stimmt die Züge bundesweit besser aufeinander ab und senkt Umsteige-, Reise- und Transportzeiten deutlich. Das Ziel gilt im Schienenpersonen- sowie im Schienengüterverkehr, in der Stadt und auf dem Land. Der sogenannte Zielfahrplan, auf dessen Basis das Schienennetz passgenau ausgebaut werden soll, bildet hierfür die Grundlage. Er wurde über mehrere Gutachterentwürfe intensiv mit allen Beteiligten, insbesondere mit allen Bundesländern und Aufgabenträgern, erarbeitet und abgestimmt. Dabei gilt das Prinzip: erst der Fahrplan, dann der Aus- und Neubau des Schienennetzes.

Ziel des Deutschlandtakts ist es, bis 2030 doppelt so viele Fahrgäste wie heute umweltfreundlich an ihr Ziel zu bringen. Seine schrittweise Umsetzung leistet hierfür einen wichtigen Beitrag. Demnach soll beispielsweise bereits in der zweiten Hälfte der 2020er Jahre auf ausgewählten innerdeutschen Hauptachsen ein Halbstundentakt im Fernverkehr möglich werden, sodass in den größten deutschen Städten alle 30 Minuten Fernverkehrszüge ankommen – und das immer um die gleiche Zeit. Die Verbindungen im Regionalverkehr werden dabei besser an die Taktung der Knotenpunkte angepasst. Und sichern so auch die flächendeckende Mobilität in den Metropol- sowie ländlichen Regionen. Getreu dem Motto: Öfter. Schneller. Überall.

Kürzere Reisezeiten, mehr Zugverbindungen, eine Steigerung der Nachfrage und eine umfassende Ausweitung der Kapazitäten des Schienenverkehrs – der Deutschlandtakt macht es möglich.

wird mit dem Deutschlandtakt der Zugverkehr zur umweltfreundlichen Alternative der Zukunft.

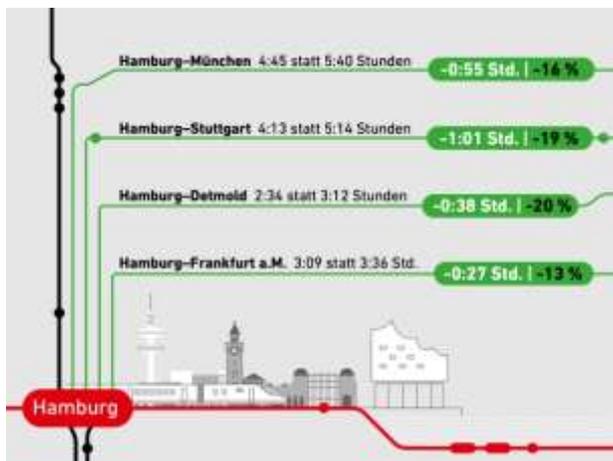
Und dabei wirkt der Deutschlandtakt über das Bundesgebiet hinaus. Mit seinem passgenauen Neu- und Ausbau des Schienennetzes unterstützt er den grenzüberschreitenden Hochgeschwindigkeitsverkehr durch ganz Europa, etwa mit dem TEE 2.0 (TransEuropExpress) oder neuen komfortablen Nachtzugverbindungen.

Vom Deutschlandtakt profitiert auch die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs. Dessen Marktanteil soll auf 25 Prozent anwachsen. Dafür sind die Kapazitätsbedürfnisse des Güterverkehrs im Deutschlandtakt von Anfang an gleichberechtigt mit eingeplant – für höhere, planbarere und flexiblere Transportkapazitäten.

Hintergrund sind systematisch in den Zielfahrplan hinterlegte Güterzugtrassen, die künftig für mehr Möglichkeiten in der Auftragsplanung des Schienengüterverkehrs sorgen. Mögliche Betriebsstörungen können dadurch leichter umfahren werden, die Güterverkehrsunternehmen beliefern ihre Kunden schneller beziehungsweise zuverlässiger und die Betriebsqualität erhöht sich.

Ende Juni 2020 wurde der dritte Gutachterentwurf des Zielfahrplans für den Deutschlandtakt veröffentlicht. Daran anknüpfend folgte die volkswirtschaftliche Bewertung der für den Deutschlandtakt erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen in einem Gesamtplanfall. Denn auch im Deutschlandtakt gilt, dass nur Infrastrukturmaßnahmen umgesetzt werden können, die auch wirtschaftlich sind, also deren Nutzen die Kosten übersteigen. Die Nutzen-Kosten-Prüfung zeigt: Der Deutschlandtakt mit seinem zusätzlichen Investitionsvolumen von rund 48,5 Milliarden Euro ist mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,4 wirtschaftlich tragfähig. Mit dem Nachweis der Wirtschaftlichkeit ist der Planfall Deutschlandtakt im Sommer 2021 formal vom Potenziellen Bedarf in den Vordringlichen Bedarf und damit in die höchste Dringlichkeitskategorie des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege aufgestiegen.

Ob einfacheres Umsteigen, ein höheres Angebot oder schnellere Verbindungen quer durchs Land – nicht zuletzt



Beispielhafte Reisezeitverkürzungen für das Bundesland Hamburg, Quelle: www.Deutschlandtakt.de

Die Umsetzung der Deutschlandtakt-Maßnahmen geschieht in Etappen. Das bedeutet, die Maßnahmen werden nicht sofort, sondern schrittweise in sinnvollen Maßnahmenbündeln realisiert. Hierbei werden auch Elemente der Digitalisierung sinnvoll in der Konzepterstellung berücksichtigt.

2. Der Nutzen des Deutschlandtakts für Hamburg und Umgebung

In Hamburg und Umgebung sind im Zielfahrplan für den Deutschlandtakt zahlreiche Maßnahmen zur Steigerung der Kapazität und der Betriebsqualität vorgesehen. Diese sollen die Attraktivität des Schienenverkehrs erhöhen, Angebotsausweitungen ermöglichen sowie den Norden fit für einen deutschlandweiten integralen Taktfahrplan machen.

Demnach verbessern sich zum Beispiel die Anschlüsse der Nahverkehrszüge an die überregionalen Fernverkehre insbesondere im Hamburger Hauptbahnhof. Darüber hinaus reduziert sich unter anderem die Reisezeit in Richtung Süddeutschland und nach Nordrhein-Westfalen.

Ausgewählte Angebotsverbesserungen für die Hansestadt Hamburg

- Halbstündliche Fernverkehre von Hamburg nach Berlin, NRW, Hannover und in die Region Main/Neckar
- Regionaler Halbstundenrhythmus Hamburg – Büchen und Hamburg – Hannover
- Kürzere Fahrzeiten von Hamburg in Richtung Frankfurt und Stuttgart
- Mehr und systematische Direktverbindungen von Hamburg nach Aarhus und Kopenhagen
- Systematisierung der Fernverkehre sowie Angebotsausweitungen im Nahverkehr aus Richtung Neumünster/Itzehoe
- Regionaler Halbstundentakt mit Direktverbindungen von Hamburg über Lübeck nach Neustadt beziehungsweise Travemünde Strand mit alternierendem stündlichem Halt in Ahrensburg oder Hasselbrook
- Hamburg-Bergedorf wird alternierend mit Büchen jeweils zweistündlich per Fernverkehr bedient

- Verbesserung der Anschlüsse im gesamten Knoten Hamburg

Nicht zuletzt stellen die systematisch in das Taktgefüge eingeplanten Güterzugtrassen zusätzliche Kapazitäten bereit, senken zudem die Transportzeiten und steigern damit den Güterverkehr stetig. So soll beispielsweise die Transportzeit zwischen Hamburg und dem tschechischen Ústí nad Labem von 11:45 Stunden auf rund 7 Stunden sinken, zwischen Hamburg und dem österreichischen Kufstein sinkt sie von 14:30 auf rund 12:15 Stunden.

3. Leuchtturmprojekte der Region Hamburg

3.1 Der Knoten Hamburg einschließlich neuem S-Bahn-Tunnel Hamburg – sog. Verbindungsbahntlastungstunnel (VET)

Um den im Deutschlandtakt deutlich ausgeweiteten Fern- und Regionalverkehr im Knoten Hamburg aufnehmen zu können, wurde auf Basis des Zielfahrplans ein zusätzlicher S-Bahn-Tunnel für die Hansestadt abgeleitet. Durch die neue Unterführung sollen die heute von der S-Bahn genutzten Gleise auf der Verbindungsbahn frei werden, welche dann für den Fern- und Regionalverkehr genutzt werden können. Zudem erhält der Hauptbahnhof zwei zusätzliche Bahnsteige für die Fern- und Regionalbahn dort, wo heute die S-Bahn oberirdisch verkehrt. Um die Planungen für den VET hinsichtlich der Kosten und Planungen konkretisieren zu können, wird auf eine Machbarkeitsuntersuchung gesetzt. Diese prüft derzeit die technische Umsetzbarkeit eines zweigleisigen S-Bahn-Tunnels zwischen dem Hauptbahnhof der Hansestadt und dem künftigen Fernbahnhof Diebsteich. Mit dem VET profitierten damit nicht nur Reisende des Fern- und Regionalverkehrs. Gleichzeitig bietet der S-Bahn-Tunnel enorme städtebauliche Chancen zur Erschließung der Stadtquartiere und Schaffung neuer Verknüpfungspunkte.

Damit Reisende in Zukunft von noch mehr und besseren Verbindungen profitieren, sieht der Zielfahrplan ergänzend weitere kleinere Maßnahmen im Knoten Hamburg vor.



Zwischen dem Hauptbahnhof Hamburg und dem neuen Bahnhof Hamburg-Altona wird der Bau eines Entlastungstunnels geprüft, Quelle: DB Netz AG

3.2 Der Bahnhof Hamburg-Altona

Der bereits in Bau befindliche neue Fern- und Regionalbahnhof am Standort Diebsteich ist ebenfalls im Zielfahrplan Deutschlandtakt hinterlegt. Konkret zieht der Bahnhof Hamburg-Altona von seinem bisherigen Standort an die Stelle des S-Bahnhofs Diebsteich.

Ungefähr 130.000 Reisende täglich zählt die heutige Station Hamburg-Altona, darunter 117.000 Fahrgäste aus dem S-Bahn-Verkehr der Hansestadt. Damit ist der Bahnhof ein bedeutender Knotenpunkt im öffentlichen Personennahverkehr, da hier neben den S-Bahnen auch zahlreiche Buslinien verkehren und Regionalzüge aus Richtung Westerland, Flensburg oder Kiel starten oder enden. Zudem halten hier zahlreiche Züge Fernverkehrs, zum Beispiel in Richtung Westerland, Flensburg oder Kiel. Rund 1,5 Kilometer entfernt entsteht nun ein neuer Bahnhof Hamburg-Altona, der für eine bessere Anbindung der Region sorgt.



Visualisierung des Bahnhofs Hamburg-Altona, Quelle: DB Netz AG

Mit dem Ausbau entsteht ein barrierefreier Durchgangsbahnhof mit sechs neuen Nah- und Fernbahngleisen und zwei Gleisen für den S-Bahn-Verkehr. 150 zusätzliche Züge und 230 zusätzliche S-Bahnen werden täglich hier halten. Einem besseren Anschluss innerhalb Hamburgs und der angrenzenden Region Schleswig-Holsteins an den ÖPNV sowie des Regionalnetzes steht somit nichts mehr im Wege.

Durch den Bau eines Durchgangsbahnhofs verbessern sich insbesondere die betrieblichen Abläufe im Schienenverkehr. Das beugt Verspätungen vor und verkürzt die Reisezeit. Zudem sorgt der moderne Bahnhofsbau dafür, dass die Reisenden schneller und bequemer umsteigen können und sich Umsteigevorgänge von Hamburg Hbf nach Hamburg-Altona zur Entlastung des Hbf verlagern können.

Hinzu kommt ein neues Empfangsgebäude samt Parkhaus für 300 Pkw und 600 Fahrräder. Entlang der Gleise wird zudem der Schallschutz erweitert, welcher die Lärmbelastung für Anwohnende minimiert. Die Inbetriebnahme der neuen Station ist für Anfang 2027 vorgesehen.

Der alte Bahnhof bleibt als S-Bahnhof „Mitte Altona“ weiterhin für die S-Bahn bestehen. Darüber hinaus entsteht auf den freiwerdenden Bahnflächen neuer Wohnraum für ungefähr 3.800 Hamburgerinnen und Hamburger.

3.3 Die Strecke Hamburg – Berlin

Mit dem Einstieg in den Halbstundentakt zwischen Berlin und Hamburg ist der Deutschlandtakt bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 gestartet. Damit zukünftig die halbstündliche Taktung im Fernverkehr zwischen den beiden Großstädten noch besser gelingt und unterwegs beispielsweise stündlich in Wittenberge gehalten werden kann, braucht es noch weitere Maßnahmen zur Erreichung dieses Deutschlandtakt-Ziels. Demnach sieht der Zielfahrplan unter anderem weitere Maßnahmen für den kompletten zweigleisigen Ausbau der Strecke auf Hamburger Stadtgebiet, für den Knoten Wittenberge sowie einen viergleisigen Ausbau zwischen Nauen und Berlin-Spandau vor.

3.4 Die Strecke Hamburg – Lübeck – Puttgarden

Damit künftig die Fernverkehrszüge der Verbindung Hamburg – Lübeck – Kopenhagen sowie Güterzüge in Richtung Dänemark deutlich schneller und öfter unterwegs sein können, wird derzeit die Strecke Hamburg – Lübeck – Puttgarden als Hinterlandanbindung für die sich ebenfalls in Bau befindliche Fehmarnbeltquerung umfassend ertüchtigt. Die geplanten Maßnahmen umfassen den zweigleisigen Ausbau auf rund 89 Kilometern und die Elektrifizierung des Streckenteils von Lübeck nach Puttgarden, den Neubau der Fehmarnsundquerung und die Auslegung der Überholgleise für Züge mit 835 Meter Länge auf der gesamten Strecke.

Fahrtgeschwindigkeiten von bis zu 160 km/h reduzieren die Fahrzeit von Hamburg nach Kopenhagen um die Hälfte auf rund 2,5 Stunden.



Streckenverlauf der Maßnahmen, Quelle: BMDV Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030

Mit bauvorbereitenden Maßnahmen wurde begonnen. Die Fertigstellung der Strecke ist für 2029 vorgesehen. Die Investitionskosten belaufen sich für den deutschen Anteil auf rund 3,2 Milliarden Euro.

3.5 Die S-Bahnlinie S 4

Ein leistungsfähiger Nahverkehr zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein ist jeden Tag für viele Menschen in der Region von zentraler Bedeutung wie stetig wachsende Fahrgastzahlen zwischen Hamburg und dem nordöstlichen Umland unterstreichen.

Um das Angebot für die Menschen in der Region zu verbessern, soll künftig die S 4 von Hamburg bis Bad Oldesloe verkehren. Dafür ist der Bau von separaten Gleisen für die S 4 zwischen Hamburg und Ahrensburg vorgesehen. Die Bauarbeiten haben bereits im Jahr 2021 begonnen. Die Maßnahme bringt zuverlässigere Verbindungen, mehr Komfort und erfordert weniger Umstiege.

Durch eine Entflechtung der S-Bahn vom Regional-, Fern- und Güterverkehr kann die S 4 bei einer dichten Taktung eine hohe Verlässlichkeit gewährleisten. In der Hauptverkehrszeit wird ein 10-Minuten-Takt zwischen Hamburg-Altona und Ahrensburg möglich.

3.6 Die Verbindung Hamburg – Hannover/NRW

Der Zielfahrplan sieht für die Verbindung zwischen Hamburg und Hannover eine weitere Beschleunigung der Fernverkehrszüge vor. Damit sollen nicht nur die Reisezeiten als solche verkürzt, sondern gleichzeitig die Züge besser in die Taktknoten eingebunden und Anschlüsse in Hamburg-Harburg verbessert werden. Ferner bedarf es für das derzeit überlastete Schienennetz zwischen Hamburg, Bremen und Hannover zusätzlicher Kapazitäten, um das steigende Verkehrsaufkommen in den kommenden Jahren bewältigen zu können sowie den Anforderungen eines zukunftsfesten Schienengüterverkehrs mit einem schnelleren Gütertransport gerecht zu werden.

Hierfür bedarf es im gesamten Korridor diverser Neu- und Ausbaumaßnahmen, zum Beispiel zusätzlicher Gleise und Geschwindigkeitserhöhungen zwischen Hamburg und Hannover, der Ertüchtigung und Elektrifizierung Langwedel – Uelzen sowie Blockverdichtungen in den Abschnitten Verden – Nienburg – Wunstorf und Celle – Lehrte.

Das Schienenverkehrsaufkommen ist in dem beschriebenen Raum auf zirka 108 Millionen Tonnen für das Jahr 2030 geschätzt worden. Zum jetzigen Zeitpunkt ist das Schienennetz dort bereits überlastet, was mit dem prognostizierten stark wachsenden Verkehrsaufkommen die Notwendigkeit der Maßnahmen auf einer Länge von rund 400 Kilometern unterstreicht. Die hohe Belastung ergibt sich aufgrund der angebundenen norddeutschen Seehäfen und des ansteigenden Güterverkehrs, welcher vor allem zwischen den Hansestädten Bremen und Hamburg Waren transportiert.

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

Telefon: +49 30 18 300-0
Fax: +49 30 18 300 1920
www.Deutschlandtakt.de

4. Zusammenfassung

Ob Personennah-, -fernverkehr oder Güterverkehr: Zunehmende Engpässe im dichten Schienennetz und die damit verbundene Belastung der Gleise brauchen zukunftsfähige Lösungen. Nicht nur, um die Attraktivität für Reisende zu steigern, sondern auch, um einen wichtigen Handels- und Wirtschaftszweig der Hansestadt für eine steigende Nachfrage zu sichern. Als bedeutende Handelsstadt setzt Hamburg seit vielen Jahrhunderten auf verschiedene Möglichkeiten der Mobilität. Mit dem Deutschlandtakt soll ein deutschlandweiter integraler Taktfahrplan für den Schienenpersonen- und Schienengüterverkehr realisiert werden. Dementsprechend muss die Schieneninfrastruktur im Großraum Hamburg ausgebaut werden. Damit macht der Deutschlandtakt die Hansestadt Hamburg noch mobiler – und das klimafreundlich und nachhaltig.

Weitere Informationen zum Deutschlandtakt finden Sie unter <https://www.deutschlandtakt.de/>