



Der Deutschlandtakt in der Region Nord-West

Die Region Nord-West umfasst im Rahmen der Regional-Konferenzen zum Deutschlandtakt die Freie Hansestadt Bremen, die Freie und Hansestadt Hamburg und die Bundesländer Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und Schleswig-Holstein.

Was ist der Deutschlandtakt?

Der Deutschlandtakt ist das Leitmotiv für die Schiene der Zukunft und der bahnpolitische Kompass für die infrastrukturelle Weiterentwicklung des deutschen Schienennetzes. 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.

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.

Zentral für den Deutschlandtakt sind die Zielfahrzeiten und „Knoten“. Die Knoten sind Bahnhöfe, in denen sich Züge zu bestimmten Zeiten wiederkehrend, in der Regel stündlich oder halbstündlich, treffen. Auf diese Weise werden die Verbindungen maximiert.

Je mehr Züge in die Knoten fahrplanmäßig eingebunden sind, umso mehr Umsteigemöglichkeiten können angeboten werden. Mit den optimierten Möglichkeiten, den Anschlusszug zu erreichen, ist eines der wichtigen Ziele des Deutschlandtaktes angesprochen. Die Knoten sind das integrale Element der Planungen zum Deutschlandtakt. Erst sie führen durch gute Umsteigebeziehungen zu einer netzweiten Wirkung von Ausbauten und Angebotsverdichtungen. Das ist der zentrale Vorteil integrierter Taktfahrpläne gegenüber streckenorientierten Taktfahrplänen.

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: So sollen beispielsweise die Strecken Hamburg – Hannover und Hannover – Bielefeld – Hamm für den Deutschlandtakt kompatibel ausgebaut werden, indem hier die Fahrzeiten so gestaltet werden, dass unter anderem attraktive halbstündliche Verbindungen im Fernverkehr z.B. entlang der Achsen Berlin – Hannover – Köln und Hamburg – Hannover – Frankfurt/Main möglich werden. Dadurch werden bessere Umstiege in den Taktknoten Hamburg, Hannover, Hamm und Köln erreicht. Dies wiederum hat Strahlkraft in die umliegenden Regionen, die besser an- und eingebunden werden.

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. So wird beispielsweise ein Halbstundentakt im Regionalverkehr zwischen Hamburg und Hannover möglich, der darüber hinaus gegenüber heute auch noch deutlich beschleunigt werden kann.

Aufgrund des ganzheitlichen Planungsansatzes profitiert der gesamte Norden und Westen auch von Maßnahmen in den anderen Bundesländern: mit dem Fernbahntunnel Frankfurt wird zum Beispiel im Knoten Frankfurt/Main ein Engpass beseitigt, so dass mehr Züge aus Richtung Hamburg und Köln durch diesen Knoten geführt werden können. Zudem ist auch eine Beschleunigung möglich.

Aber auch der grenzüberschreitende Schienenverkehr wird schneller und attraktiver. Beispielhaft sei hier die Verbindung von Hamburg über Lübeck nach Dänemark mit der festen Fehmarnbelt-Querung genannt.

Alle Verkehrsprognosen zeigen: der Norden und der Westen brauchen mehr Kapazität auf der Schiene. Diese Kapazitätssteigerung schafft der Deutschlandtakt: und zwar nicht nur im Fernverkehr, sondern auch und vor allem im Regionalverkehr und im Schienengüterverkehr.

Die Parameter der Aus- und Neubaustrecken Hamburg / Bremen – Hannover sind so gesetzt, dass sie eine substantielle Kapazitätssteigerung für den Güterverkehr im Zu- und Ablauf von und nach Bremerhaven und Hamburg ermöglichen. Gleichzeitig ermöglichen sie Taktverdichtungen im Umland aller Hauptknoten wie Bremen, Hamburg oder Hannover. Die Erhöhung der Leistungsfähigkeit und die Reduzierung der Fahrzeit sind zwingende Voraussetzungen für den Deutschlandtakt. Durch die im Vergleich zum Status quo deutlich höhere Entflechtung der schnellen und langsamen Verkehre ergeben sich auch Vorteile für den Regionalverkehr (Verkürzung Fahrzeiten, Steigerung der Zuverlässigkeit, Erhöhung der Kapazität für weitere Verbindungen).

Die Aus- und Neubaustrecke Hannover – Bielefeld ist so konzipiert, dass sowohl schnelle europäische Reiseketten von z.B. Brüssel nach Warschau als auch bessere und häufigere Anbindungen von Amsterdam, Düsseldorf, Münster, Osnabrück und Hannover. genauso möglich sind wie ins Umland von Hannover. So kann das Angebot in Richtung Bremen und Minden ausgebaut und systematisiert werden. Zusammen mit der Aus- und Neubaustrecke Bielefeld – Hamm wird die dringend benötigte Kapazitätsausweitung erreicht, von der Güter-, Regional- und Fernverkehr gleichermaßen mit Verkürzung der Fahrzeiten und mehr Kapazität profitieren. Und sogar Streckenreaktivierungen im Zulauf sind mitgedacht und möglich.

Ein besonderes Beispiel dafür, welche Wirkung Maßnahmen in den Knoten entfalten können, bietet Hamburg mit dem Verbindungsbahnentlastungstunnel (siehe dazu Faktenblatt Hamburg). Aber auch an anderen Stellen sind mit verschiedenen Maßnahmen große Wirkungen in den Knoten erzielbar. So wird mit dem Ausbau von Lübeck nach Bad Schwartau die Durchlässigkeit des Knotens Lübeck für den Güterverkehr erhöht. Gleichzeitig entstehen durch die parallelen Fahrmöglichkeiten besser Anschlüsse bzw. Reisemöglichkeiten im Knoten Lübeck. Der Infrastrukturausbau von Bremen in Richtung Verden ermöglicht eine Verdichtung der Regio-S-

Bahn von Bremen in Richtung Achim mit gleichzeitiger Kapazitätsausweitung für den Güterverkehr. Mit dem Ausbau zwischen Dortmund und Hamm kann das Angebot im Personenverkehr gestärkt werden. So sind Angebotsverdichtungen möglich und mehr Personenzüge können in ihrer Wunschlage mit optimalen Anschlüssen und Reisezeiten verkehren.

Zentrales Leitmotiv des Deutschlandtakts:

Öfter. Schneller. Überall.

Was braucht er dafür?

Um Angebotsverbesserungen zu erreichen, braucht es einen zielgerichteten Aus- und Neubau des Schienennetzes. Dazu wurden aus dem Zielfahrplan eine Reihe von Maßnahmen abgeleitet. Das beginnt mit kleineren Maßnahmen, wie neuen Weichen oder Überholgleisen, bis hin zu Aus-/Neubaustrecken wie Hamburg - Hannover oder Hannover – Bielefeld – Hamm. Genauso wichtig sind die Zweigleisigkeit zwischen Münster und Lünen, der Ausbau des Rhein-Ruhr-Express (RRX) oder Ausbauten in den Knoten Köln, Hamburg und Hannover.

Wie wird mit dem Schienengüterverkehr umgegangen?

Der Schienengüterverkehr ist im Deutschlandtakt mit attraktiven Systemtrassen optimal in den Takt eingebunden – gleichberechtigt zum Personenverkehr. Damit schafft der Deutschlandtakt für den Güterverkehr mehr und planbarere Kapazitäten, beispielsweise von den Seehäfen in Richtung Süden. Gleichzeitig ermöglicht der passgenaue Ausbau des Streckennetzes, dass Züge beschleunigt werden und damit Transportzeiten sinken. Eine besondere Bedeutung nicht nur für den grenzüberschreitenden Fernverkehr, sondern vor allem für langlaufenden Schienengüterverkehr, hat die feste Fehmarnbelt-Querung.

Wie kann man den Deutschlandtakt schnell erleben?

Der Deutschlandtakt ist ein Langfristprojekt und wird schrittweise in Etappen umgesetzt. Mit jeder Inbetriebnahme von Maßnahmen kommen weitere Angebotsverbesserungen hinzu. Durch die planmäßige Inbetriebnahme der Ausbaustrecke Oldenburg – Wilhelmshaven im Dezember 2022 werden zusätzliche Kapazitäten für den Schienengüterverkehr geschaffen und die Anbindung an den Jade-Weser-Port verbessert. Weiterhin sind regelmäßige Durchbindungen des Nahverkehrs auf der Relation Wilhelmshaven – Bremen möglich.

Ab Mitte der 2020er Jahre ergibt sich mit der zweiten Etappe ein weiterer großer Angebotsprung, wenn ein zuverlässiger Halbstundentakt zwischen den Metropolen im Fernverkehr und Taktverdichtungen im Nahverkehr mit besseren Anschlüssen bis in die Fläche realisiert sind. So wird von Hamburg über Hannover nach Frankfurt und weiter in Richtung München ein Halbstundentakt etabliert. Gleichzeitig ergeben sich weitere Wachstumspotenziale für den Schienengüterverkehr durch die feste Fehmarnbelt-Querung.

Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sind unabdingbare Voraussetzungen für den Deutschlandtakt. Die konsequente Sanierung des Bestandsnetzes im Einklang mit den Aus- und Neubaumaßnahmen sowie der Digitalisierung des Schienennetzes ermöglichen es, Schritt für Schritt den Deutschlandtakt erfahrbar zu machen.

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.

Der Bahnhof Hamburg-Altona *



* Quelle: <https://www.deutschlandtakt.de/blog/hamburg-altona/>

Stand: Oktober 2022

Einblick in den Güterverkehr*



* Quelle: <https://www.deutschlandtakt.de/blog/einblick-in-den-gueterzug/>

Stand: Oktober 2022

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

Telefon: +49 30 18 300-0

Fax: +49 30 18 300 1920