

Etappierung

Deutschlandtakt

Potenzialkonzept für die Etappe 2026–2030





Einleitung

Seite 5



Überblick zur Etappierung

Seite 6



Übersicht der Kernmaßnahmen

Seite 8



740 m Netz für den Schienengüterverkehr

Seite 15



Klimaschutzpaket „kleine und mittlere Maßnahmen“

Seite 16



Ausblick

Seite 18

Einleitung

Mit dem Deutschlandtakt haben der Bund, die Länder und die gesamte Branche erstmals ein gemeinsames Zielbild vom Bahnverkehr der Zukunft.

Der Deutschlandtakt ist der zentrale Kompass für die infrastrukturelle Weiterentwicklung des deutschen Bahnnetzes, um die optimale Nutzung durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen bzw. die Aufgabenträger zu ermöglichen. Er ist der Rahmen, das verbindende Element und die Richtschnur für ein leistungsfähiges und zuverlässiges Schienennetz. Das Ziel sind besser aufeinander abgestimmte Züge, kürzere Reise- und Transportzeiten und mehr Kapazitäten für den Gütertransport auf der Schiene.

Der Deutschlandtakt beschreibt dabei ein Gesamtverkehrskonzept für den Schienenpersonennahverkehr, Schienenpersonenfernverkehr und Schienengüterverkehr. Um bessere Angebote für Fahrgäste und Wirtschaft auf die Schiene zu bringen, ändert sich mit dem Deutschlandtakt das bisherige System der Infrastrukturplanung. Der neue Ansatz der Planung ist: erst der Fahrplan, dann der Aus- und Neubau der Infrastruktur. Der Aus- und Neubau findet also an den Stellen im Netz statt, wo es das Zielkonzept erfordert – ein echter Paradigmenwechsel.

Kernstück des Zielfahrplans ist dabei die systematische Berücksichtigung von Kapazitäten für Verkehre, die beispielsweise im Ein- und Zweistundentakt das Taktgefüge bilden. Hierbei wird der Güterverkehr gleichberechtigt zum Schienenpersonenverkehr berücksichtigt, wodurch mit dem Deutschlandtakt mehr und besser planbare Kapazitäten für den wachsenden Güter- und Warentransport zur Verfügung stehen sollen.

Auf dieser Basis werden Infrastrukturmaßnahmen passgenau aus dem Zielfahrplan abgeleitet. Dabei wurde der bereits gesetzlich beschlossene vordringliche Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege im Zielfahrplan unterstellt. Diese Maßnahmen sind damit grundlegende Voraussetzung für die Realisierung des Deutschlandtakts. Die zusätzlich aus dem Zielfahrplan abgeleiteten Aus- und Neubauvorhaben variieren stark von kleinen und mittelgroßen Maßnahmen, wie neue Überholgleise und zusätzliche Gleise, bis hin zu Neubaustrecken (z. B. Würzburg–Nürnberg). Die Umsetzung einzelner großer und komplexer Vorhaben wird daher über dieses und teilweise über das

nächste Jahrzehnt hinaus andauern. Der Bund arbeitet aber intensiv mit allen Beteiligten daran, die für den Deutschlandtakt erforderlichen Maßnahmen schnellstmöglich umzusetzen und durch Planungsbeschleunigung die Umsetzungszeiten der Großprojekte zu reduzieren.

Viele der zusätzlich aus dem Zielfahrplan abgeleiteten Maßnahmen, die bereits heute im räumlichen Umgriff der im vordringlichen Bedarf enthaltenen Bedarfsplanmaßnahmen enthalten sind, konnten schon in die Planung aufgenommen werden. Für alle anderen Maßnahmen, die außerhalb des räumlichen Umgriffs liegen, bedarf es einer Änderung des Bedarfsplans als Anlage des Bundesschienenwegeausbaugesetzes. Diese soll bis 2023 erfolgen.

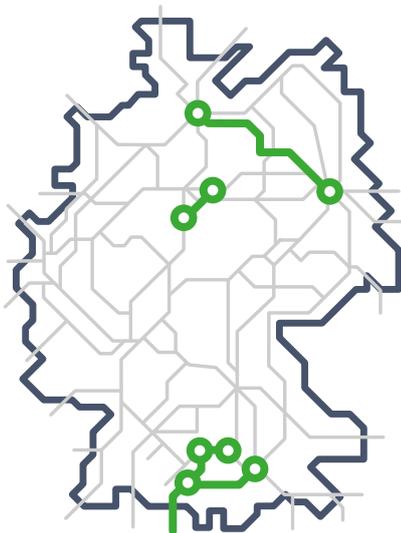
Um möglichst schnell spürbare Verbesserungen auf die Schiene zu bringen, wird der Deutschlandtakt schrittweise in Etappen umgesetzt. Klar ist aber auch, dass der aktuelle Zustand des Schienennetzes den Anforderungen des Deutschlandtakts noch nicht gerecht wird. Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sind Grundvoraussetzungen, damit Anschlüsse funktionieren und der Warentransport läuft. Um Baumaßnahmen optimal zu bündeln und Einschränkungen damit möglichst gering zu halten, bedarf es einer gut abgestimmten Choreografie aus Sanierung des Bestandsnetzes und dessen Aus- und Neubau. Die Etappierung des Deutschlandtakts kann hier als Orientierung dienen, welche Strecken zuerst zu ertüchtigen sind.

Eine weitere Schlüsselrolle auf dem Weg zum Deutschlandtakt spielt die Digitalisierung. Neben einer optimalen Nutzung der vorhandenen Infrastruktur durch ein digitales Kapazitätsmanagement hilft die Digitalisierung auch bei einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Netzes und Zuverlässigkeit des Betriebes. Mit der Umstellung der Leit- und Sicherungstechnik im Rahmen des Vorhabens „Digitale Schiene Deutschland“ (DSD) auf digitale Stellwerke und ETCS, den neuen europäischen Standard der Leit- und Sicherungstechnik, können die Anforderungen des Deutschlandtakts an Zugfolgezeiten und Pünktlichkeit umgesetzt werden.

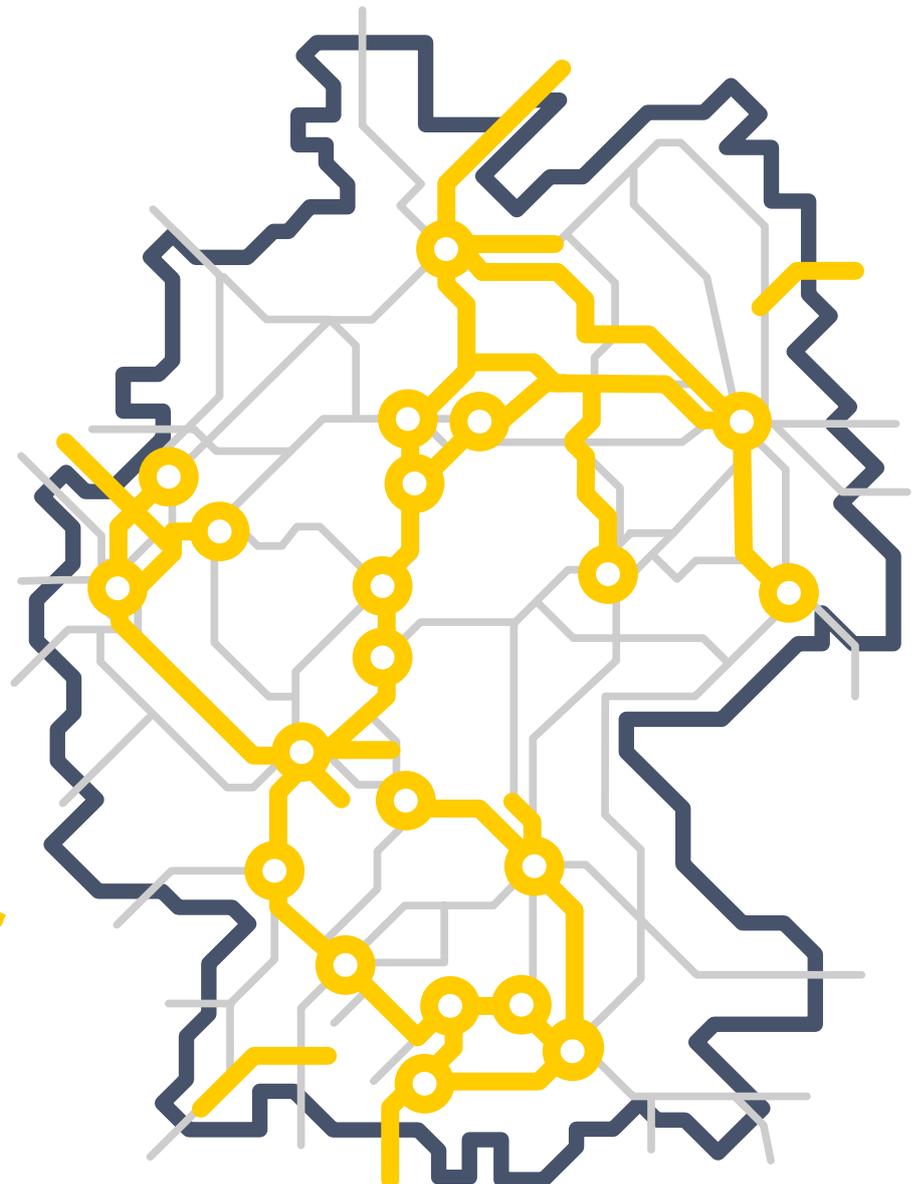
Überblick zur Etappierung

Die erste Etappe des Deutschlandtakts¹ wirkt bereits auf zahlreichen Strecken: So sind beispielsweise Fernverkehrszüge auf der Verbindung **München–Lindau–Zürich** mit Inbetriebnahme der ausgebauten und elektrifizierten Strecke seit Ende 2020 deutlich schneller im Sinne des Zielfahrplans Deutschlandtakt unterwegs. Auch mit der neu elektrifizierten Strecke zwischen **Ulm–Friedrichshafen–Lindau** kommen schon wichtige Elemente des Deutschlandtakts, etwa bessere Anschlüsse in den Taktknoten, zum Tragen. Mit der Inbetriebnahme der **Neubaustrecke Wendlingen–Ulm** zum Fahrplanwechsel 12/2022 werden als Teil der ersten Etappe des Deutschlandtakts weitere Fahrzeitverkürzungen auf der Relation Stuttgart–München mit einer Optimierung der Taktknoten in Ulm und Augsburg möglich.

Die erste Etappe des Deutschlandtakts soll bis Mitte der 2020er-Jahre realisiert sein. Daran knüpft das vorliegende Potenzialkonzept² an und führt die Etappierung für die **Fahrplanjahre 2026–2030** als zweite Etappe fort. Dabei orientiert sich die Etappierung an der im Zielzeitraum voraussichtlich verfügbaren Infrastruktur, insbesondere an den Maßnahmen des Bedarfsplans Schiene. Im Rahmen der zweiten Etappe sollen diese **Kernmaßnahmen** durch **zusätzliche kleine und mittlere Maßnahmen** ergänzt werden. Dazu stehen mit dem Klimaschutzprogramm 2030 erstmals Mittel zur Finanzierung dieser Maßnahmen zur Verfügung. Ziel ist es, mit punktuellen Maßnahmen im gesamten Schienennetz Kapazitäten zu schaffen und spürbare Angebotsverbesserungen zu ermöglichen.



Aktueller Stand der 1. Etappe



Ziel 2030 – Ergebnis der 2. Etappe

Die Verzahnung aus der Sanierung und Erhaltung des Bestandsnetzes, die Umsetzung der Kernmaßnahmen des Bedarfsplans Schiene, die zusätzlichen kleinen und mittleren Maßnahmen sowie die ersten auf ETCS umgerüsteten Netzbezirke im Rahmen der DSD sollen zum Ende der zweiten Etappe unter anderem folgende Angebotsverbesserungen ermöglichen:

- einen **zuverlässigen Halbstundentakt im Fernverkehr** zwischen den Metropolen (insbesondere Hamburg–Hannover–Fulda–Frankfurt–Mannheim–Stuttgart–Ulm–München, Hagen/Essen–Köln–Frankfurt, Hamburg–Berlin und Berlin–Hannover) ohne Einschränkungen für den Schienenpersonennahverkehr und Schienengüterverkehr
- optimierte Knoteneinbindungen mit einer **höheren Zuverlässigkeit bis in die Fläche**
- Taktverdichtungen im Nahverkehr mit **besseren Anschlüssen** in den Taktknoten
- **leistungsfähige Güterverkehrskorridore** mit weiteren Wachstumspotenzialen (z. B. in Richtung Dänemark über die neue Fehmarnbeltquerung)
- **höhere Resilienz** des Gesamtnetzes

Die Etappe macht deutlich, dass die aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 hervorgegangenen, prioritären Vorhaben des Bedarfsplans für die Schienenwege aufgrund der aktuell langen Planungszeiträume und nicht auskömmlichen Mittelausstattung nicht in Gänze bis 2030 realisiert werden können. Insgesamt bringt die zweite Etappe des Deutschlandtakts aber einen deutlichen Kapazitätszuwachs und leistet damit einen wertvollen Beitrag zur Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene.

¹ Weitere Informationen zur ersten Etappe sind in der Dokumentation „Deutschlandtakt: die erste große Etappe bis Mitte der 2020er-Jahre – Potenzialkonzept“, verfügbar unter <https://www.deutschlandtakt.de>.

² Das Potenzialkonzept ersetzt nicht den bestehenden rechtlichen Trassenzuweisungsprozess zum Netzfahrplan nach §§ 44,50 ff. Eisenbahnregulierungsgesetz und nimmt diesen auch nicht vorweg.

Das Potenzialkonzept erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr sind die Länder oder die damit beauftragten Organisationen. Der Schienenpersonenfernverkehr und der Schienengüterverkehr werden eigenwirtschaftlich erbracht. Eine Garantie für die Umsetzung der aufgezeigten Maßnahmen kann nicht gegeben werden.

Übersicht der Kernmaßnahmen

Die zweite Etappe des Deutschlandtakts soll bis zum Fahrplanjahr 2030 umgesetzt sein. Ein Großteil der hierfür benötigten Infrastrukturmaßnahmen befindet sich bereits in der Umsetzungsphase. Sie bilden damit wichtige Eckpfeiler

auf dem Weg zum Deutschlandtakt. Im nachfolgenden Abschnitt werden die Angebotspotenziale der wesentlichen überregionalen Kernmaßnahmen dieser Etappe vorgestellt.



01

Hinterlandanbindung feste Fehmarnbeltquerung (FBQ) / Fehmarnsundquerung (FSQ)

Welche Infrastruktur wird gebaut?

- Zweigleisiger Neu- und Ausbau der Strecke Bad Schwartau–Puttgarden inklusive Elektrifizierung (bereits ab Lübeck)
- Neubau der Fehmarnsundquerung
- Ertüchtigung der Strecke für 835 m lange Güterzüge
- Geschwindigkeitserhöhung auf 160 km/h bzw. 200 km/h (abschnittsweise)

Welche Potenziale ergeben sich daraus?

- Die Erhöhung der Geschwindigkeit auf bis zu 200 km/h ermöglicht eine Reduzierung der Fahrzeit.
- Mit der Schienenanbindung in Verbindung mit der FBQ wird auf der Relation Hamburg–Kopenhagen für den Personenverkehr eine Reisezeitverkürzung von knapp 5 auf 2,5 Stunden möglich. Somit werden die für den Deutschlandtakt erforderlichen Reisezeitziele erreicht.
- Es ergibt sich eine zusätzliche Kapazitätserhöhung für alle Verkehrsarten. In der Folge verbessert sich die Betriebsqualität.

Wann wird der Deutschlandtakt spürbar?

Die Potenziale sind mit Inbetriebnahme (IBN) der o. g. Infrastrukturmaßnahmen voraussichtlich ab dem Fahrplanjahr 2030 mit Fahrplanwechsel 12/2029 vorhanden.

02

Ausbaustrecke (ABS) Lübeck–Schwerin

Was wird gebaut?

- Elektrifizierung der 63 km langen Strecke zwischen Lübeck–Bad Kleinen
- Verbindungskurve bei Bad Kleinen

Welche Potenziale ergeben sich daraus?

- Der bestehende Engpass wird beseitigt.
- Durch die neue Verbindungskurve entfällt der Umstieg in Bad Kleinen beispielsweise für die Relation Lübeck–Schwerin. Für Reisende in Richtung Schwerin ergibt sich daraus eine Reisezeitverkürzung im Vergleich zu heute um ca. 11 Minuten. Die Zielfahrtzeit beträgt im regionalen Expressverkehr 51 Minuten zwischen Lübeck und Schwerin. Aktuell beträgt die Fahrtzeit ca. 65 Minuten und erfordert ein Umsteigen in Bad Kleinen. Der Zielfahrplan Deutschlandtakt sieht die Einrichtung einer zweistündlichen Direktverbindung im Regionalverkehr zwischen Lübeck und Schwerin vor.
- Für den Fernverkehr ergibt sich die Möglichkeit einer direkten schnellen Verbindung von Berlin nach Kopenhagen via Schwerin.
- Aufgrund der neu geschaffenen und durchgehenden elektrischen Fahrbarkeit zwischen Lübeck und Schwerin wird die Strecke auch für den Güterverkehr attraktiver, da zukünftig Traktions- und Laufrichtungswechsel wegfallen.
- Mit der Elektrifizierung entsteht eine Entlastungsstrecke für den Knoten Hamburg. So können Seehafenhinterlandverkehre von und nach Lübeck sowie Skandinavienverkehre über die Feste Fehmarnbeltquerung über Schwerin in Richtung Stendal geführt werden.

Wann wird der Deutschlandtakt spürbar?

Die Potenziale sind mit Inbetriebnahme der o. g. Infrastrukturmaßnahmen voraussichtlich ab dem Fahrplanjahr 2028 mit Fahrplanwechsel 12/2027 vorhanden.

03 Knoten Hamburg (hier: Bahnhof Altona-Nord)

Was wird gebaut?

- Verlegung des Fern- und Regionalbahnhofs Hamburg-Altona nach Diebsteich

Welche Potenziale ergeben sich daraus?

- Es ergibt sich eine Fahrzeitverkürzung für durchgehende Züge in Richtung Norden.
- Durch die Kapazitätserhöhung entsteht eine bessere Nutzbarkeit der Hamburger Verbindungsbahn. Weiterhin ergeben sich verkehrliche Verbesserungen, etwa durch bessere Umsteigebeziehungen.
- Etwa 150 Züge sowie 230 S-Bahnen halten pro Tag am neuen Bahnhof. Da der neue Bahnhof ein Durchgangsbahnhof ist, können Züge schneller abgefertigt werden. Das reduziert Verspätungen und beschleunigt die Fahrzeiten von Regional- und Fernzügen.

Wann wird der Deutschlandtakt spürbar?

Die Potenziale sind mit Inbetriebnahme der o. g. Infrastrukturmaßnahmen voraussichtlich ab dem Fahrplanjahr 2028 mit Fahrplanwechsel 12/2027 vorhanden.

04 ABS Angermünde–Grenze D/PL (–Stettin)

Was wird gebaut?

- Elektrifizierung Passow–Tantow–Grenze D/PL
- Landesfinanzierter zweigleisiger Ausbau (Passow–Grenze D/PL) und Geschwindigkeitserhöhung auf 160 km/h
- 740 m Gleise in Angermünde und Passow
- Ausstattung mit ETCS und Modernisierung der Bahnsteige

Welche Potenziale ergeben sich daraus?

- Die Erhöhung der Geschwindigkeit auf bis zu 160 km/h ermöglicht eine Reduzierung der Fahrzeit um etwa 20 min. Die Ziel-fahrzeit zwischen Angermünde und Stettin beträgt 35 min im Fernverkehr und 42 min im regionalen Expressverkehr, aktuell 54 min (RE66). Eine Fernverkehrsverbindung besteht aktuell nicht, wird aber im Rahmen des Deutschlandtakts ermöglicht.
- Durchgehende Fernverkehrsverbindungen von Berlin nach Stettin werden möglich (potenzieller 2-h-Takt gemäß Zielfahrplan Deutschlandtakt).

- Gleichzeitig kann das Angebot im Schienenpersonennahverkehr ausgeweitet werden, sodass die Züge mindestens im Stundentakt fahren können.

- Durch eine Steigerung der Kapazitäten und einen durchgehenden elektrischen Betrieb wird der Schienengüterverkehr in Richtung Stettin attraktiver.

- Nicht zuletzt leistet die Umstellung von Dieselfahrzeugen auf einen elektrischen Betrieb insgesamt einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz.

Wann wird der Deutschlandtakt spürbar?

Die Potenziale sind mit Inbetriebnahme der o. g. Infrastrukturmaßnahmen voraussichtlich ab dem Fahrplanjahr 2027 mit Fahrplanwechsel 12/2026 vorhanden.

05 ABS Uelzen–Stendal–Magdeburg–Halle (Ostkorridor Nord)

Was wird gebaut?

Abschnitt Uelzen–Stendal (2. Baustufe, inkl. Einbindung Knoten Stendal)

- Zweigleisiger Ausbau
- Umbau Knoten Stendal

Abschnitt Stendal–Magdeburg–Halle

- Geschwindigkeitserhöhung auf 160 km/h zwischen Stendal–Magdeburg (Magdeburg–Halle bereits realisiert)
- Überholgleise Magdeburg–Rothensee, Magdeburg–Sudenburg und Calbe
- Blockverdichtung Stendal–Magdeburg (Abschnitt Wolmirstedt–Abzw. Glindenberg)

Welche Potenziale ergeben sich daraus?

- Mit der Ausweitung der Kapazität im Hinterlandverkehr verbessert sich für den Schienengüterverkehr die Anbindung an die norddeutschen Seehäfen.
- Sowohl Fahrzeiten im Personenverkehr als auch Transportzeiten für den Warentransport sinken.
- Eine höhere Betriebsqualität wird möglich: Durch zusätzliche Überholmöglichkeiten und die Schaffung einer leistungsfähigen Resilienzstrecke für den Korridor Hamburg–Berlin ergibt sich eine höhere Flexibilität im Betrieb.
- Die Umsetzung der Zweigleisigkeit steigert die Kapazität für den Fern- und Güterverkehr. Damit können mehr Verkehre auf die Schiene verlagert werden.

Wann wird der Deutschlandtakt spürbar?

Die ersten Potenziale sind mit Inbetriebnahme der o. g. Infrastrukturmaßnahmen (Abschnitt Uelzen–Stendal) voraussichtlich ab dem Fahrplanjahr 2030 mit Fahrplanwechsel 12/2029 vorhanden. Für den Abschnitt Stendal–Magdeburg–Halle lässt sich aktuell noch keine Gesamtinbetriebnahme terminieren.

06 Dresdner Bahn und ABS Berlin–Dresden

Was wird gebaut?

Dresdner Bahn (Berlin Südkreuz–Berlin Blankenfelde)

- Zweigleisiger Wiederaufbau (inklusive Elektrifizierung) für 160 (BE) bzw. 200 km/h (BB)
- Entfernung höhengleicher Bahnübergänge
- Erneuerung und Umbau von Verkehrsstationen
- Ausrüstung mit ETCS

ABS Berlin–Dresden (2. Baustufe – Modernisierung mehrerer Abschnitte)

- Im Rahmen der 2. Baustufe werden die noch ausstehenden Abschnitte der ABS Berlin–Dresden für eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von 200 km/h ausgebaut.
- Entfernung höhengleicher Bahnübergänge
- Ausrüstung mit ETCS
- Erneuerung und Modernisierung von Verkehrsstationen
- Die noch umzubauende Strecke hat eine Länge von 45 Kilometern und liegt in diesen drei Abschnitten:
 - Blankenfeld–Wünsdorf-Waldstadt inklusive der Bahnhöfe Wünsdorf und Zossen
 - Bahnhof Doberlug-Kirchhain
 - Elsterwerda–Großenhain Berliner Bahnhof

Welche Potenziale ergeben sich daraus?

- Es wird eine Fahrzeitverkürzung von ca. 39 Minuten zwischen Dresden und Berlin möglich (Fahrzeit derzeit: 116 Minuten im Fernverkehr; Zielfahrzeit im Deutschlandtakt 77 Minuten zwischen Berlin Hbf und Dresden Hbf im Fernverkehr).
- Es erhöht sich die Leistungsfähigkeit des transeuropäischen Bahnkorridors 7 zwischen den wichtigen Häfen der Nord- und Ostsee und dem Schwarzen Meer bzw. Mittelmeer.
- Im südlichen Zulauf im Knoten Berlin ergeben sich zusätzliche Kapazitäten, insbesondere durch die Entlastung der Anhalter Bahn.
- Für den Fernverkehr ergeben sich Fahrzeitverkürzungen auf den Relationen Hamburg–Berlin–Dresden–Prag.
- Im Nahverkehr werden Mehrverkehre zwischen Berlin Hbf–Flughafen BER (Zielfahrzeit: 20 Minuten) und Berlin Hbf–Zossen möglich.
- Im Schienengüterverkehr wird der südliche Berliner Außenrings entlastet, bedingt durch eine Verlagerung des Schienenpersonenverkehrs und der Schaffung von 740 m Gleise auf der Relation Berlin–Dresden in Baruth (Mark) und Walddrehna.

Wann wird der Deutschlandtakt spürbar?

Die ersten Potenziale sind mit Inbetriebnahme der o. g. Infrastrukturmaßnahmen der Dresdner Bahn zwischen Berlin Südkreuz und Blankenfelde voraussichtlich ab dem Fahrplanjahr 2026 mit Fahrplanwechsel 12/2025 vorhanden. Die weiteren sich aus der Inbetriebnahme der 2. Baustufe der ABS Berlin–Dresden ergebenden Potenziale werden voraussichtlich im Fahrplanjahr 2029 mit Fahrplanwechsel 12/2028 wirksam.

07 ABS (Amsterdam–) Grenze D/NL–Emmerich–Oberhausen

Was wird gebaut?

Emmerich–Oberhausen

- Durchgehender Wechselstrombetrieb zwischen Deutschland und Rotterdam durch Oberleitungsumstellung
- Dreigleisiger Ausbau zwischen Emmerich und Oberhausen
- Realisierung einer Blockverdichtung (im Rahmen des dreigleisigen Ausbaus)
- Umbau Überholgleise für 740 m lange Güterzüge in den Bahnhöfen Dinslaken, Wesel, Mehrhoog, Empel Rees und Emmerich
- Ausbau mit ETCS

Knoten Oberhausen

- 2-gleisige Verbindungskurve Oberhausen-Sterkrade–Grafenbusch

Welche Potenziale ergeben sich daraus?

- Aufgrund der durchgängigen Dreigleisigkeit stehen zusätzliche Kapazitäten zur Verfügung.
- Mit der Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik verbessert sich die Strecken- bzw. Betriebsqualität.
- Zusätzlich erfolgt eine weitere Entmischung der Verkehre, was sich wiederum positiv auf die Betriebsqualität auswirkt.

Wann wird der Deutschlandtakt spürbar?

Die Potenziale sind mit Inbetriebnahme der o. g. Infrastrukturmaßnahmen voraussichtlich ab dem Fahrplanjahr 2030 mit Fahrplanwechsel 12/2029 vorhanden.

08 Baumaßnahmen im Knoten Frankfurt

Was wird gebaut?

2. und 3. Baustufe Frankfurt-Stadion

- Bau der dritten Niederräder Brücke
- Bau zweier neuer Gleise für SPNV zwischen F-Gutleutstraße–F-Stadion (Herstellung der Sechsgleisigkeit)
- Bau zusätzlicher Eisenbahnüberführungen und Kreuzungsbauwerke
- Bau zweier neuer Gleise zwischen F-Stadion–F-Zeppelinheim (Herstellung durchgängige Viergleisigkeit)

Nordmainische S-Bahn

- Neubau von zwei zusätzlichen Gleisen zwischen Frankfurt und Hanau Hauptbahnhof entlang der Bestandsstrecke
- Bau eines neuen Tunnels mit zwei eingleisigen Röhren zwischen der Station Konstablerwache und Frankfurt (Main) Ost

Welche Potenziale ergeben sich daraus?

2. und 3. Baustufe Frankfurt-Stadion

- Neben der Erhöhung der Kapazität verbessert sich auch die Betriebsqualität. Weiterhin reduzieren sich Fahrplanzwänge durch die Entmischung des Nah- und Fernverkehrs.
- Weiterhin werden Engpässe aufgelöst und es erfolgt eine Harmonisierung der Zuggeschwindigkeiten auf den Ferngleisen.
- Es sind geringfügige Fahrzeitverkürzungen möglich.

Nordmainische S-Bahn

- Ein Viertelstundentakt der S-Bahn wird zwischen Frankfurt Konstablerwache und Hanau Hbf (außerhalb der Hauptverkehrszeit F-Fechenheim–Hanau Halbstundentakt) möglich.
- Weiterhin kann der Nahverkehr durch den Entfall der Unterwegshalte zwischen Hanau und Frankfurt Ost beschleunigt werden.

Wann wird der Deutschlandtakt spürbar?

Die Potenziale sind mit Inbetriebnahme der o. g. Infrastrukturmaßnahmen voraussichtlich ab dem Fahrplanjahr 2030 mit Fahrplanwechsel 12/2029 vorhanden.

09 „Wallauer Spange“ + NBS Zeppelinheim–Abzw. Nordanbindung Darmstadt

Was wird gebaut?

Wallauer Spange

- zweigleisiger Ausbau zur Schaffung einer direkten Verbindung zwischen dem Wiesbadener und dem Frankfurter Ast der Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main

Zweigleisige NBS Zeppelinheim–Abzw. Nordanbindung Darmstadt

- Ausbau Abschnitt Zeppelinheim–Abzweig Nordanbindung Darmstadt (inkl. niveaufreie Nordanbindung Darmstadt)

Welche Potenziale ergeben sich daraus?

- Zwischen Wiesbaden und Flughafen Frankfurt sind weitere schnellere Direktverbindungen möglich (Zielfahrzeit: 17 Minuten). Dies entspricht einer Fahrzeitverkürzung von etwa 18 Minuten gegenüber heute.
- Weiterhin können die Fahrzeiten im Nahverkehr zwischen Wiesbaden und Frankfurt (Main) verkürzt und zusätzliche Angebote realisiert werden.
- Auf der Verbindung Darmstadt–Frankfurt Flughafen Fbf–Wallauer Spange–Wiesbaden wird ein Halbstundentakt realisiert (schneller Nahverkehr, HessenExpress).

Wann wird der Deutschlandtakt spürbar?

Die Potenziale sind mit Inbetriebnahme der o. g. Infrastrukturmaßnahmen voraussichtlich ab dem Fahrplanjahr 2030 mit Fahrplanwechsel 12/2029 vorhanden.

10 Güterzugtunnel Fürth als Teil der Ausbaustrecke VDE 8.1

Was wird gebaut?

- Neue Güterverkehrsstrecke zwischen Nürnberg und Eltersdorf mit einem Güterzugtunnel als zentralem Element

Welche Potenziale ergeben sich daraus?

- Es reduzieren sich die Fahrstraßenkonflikte im Knoten Fürth, wodurch eine bessere Betriebsqualität für alle Verkehrsarten möglich wird.
 - Der Tunnel schafft zwischen dem neuen Abzweig Kleinreuth im Nürnberger Süden und dem ebenfalls neuen Knoten Eltersdorf im Norden von Fürth und Nürnberg eine neue Verbindung für den Güterverkehr, der dann nicht mehr den ausgebauten Schienenpersonenverkehr zwischen Fürth und Nürnberg kreuzen muss.
- Für den Nahverkehr stehen zwischen Fürth und Eltersdorf mehr Kapazitäten zur Verfügung.
- Gleichzeitig reduziert die Untertunnelung Lärm in den Stadtgebieten Fürth und Nürnberg, ausgelöst durch Güterzüge.

Wann wird der Deutschlandtakt spürbar?

Die Potenziale sind mit Inbetriebnahme der o. g. Infrastrukturmaßnahmen voraussichtlich ab dem Fahrplanjahr 2027 mit Fahrplanwechsel 12/2026 vorhanden.

11 Tiefbahnhof Stuttgart 21 und weitere Zusammenhangsmaßnahmen

Was wird gebaut?

- Talquerung mit Hauptbahnhof
- Fildertunnel
- Flughafenanbindung–Neubaustrecke mit Station NBS
- Flughafenanbindung–Gäubahnführung durch Pfaffensteigtunnel
- Filderbereich bis Wendlingen
- Zuführung Feuerbach und Bad Cannstatt
- Zuführung Ober-/Untertürkheim
- Abstellbahnhof Untertürkheim

Welche Potenziale ergeben sich daraus?

- In Kombination mit der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm wird die Fahrzeit von Stuttgart nach Ulm auf eine halbe Stunde halbiert.
- Durch den Tunnel Feuerbach und den dadurch verkürzten Zulauf auf Stuttgart profitieren Reisende Richtung Mannheim oder Karlsruhe von verkürzten Reisezeiten.
- Die Maßnahme ist die Voraussetzung für die Realisierung des Halbstundentakts im Fernverkehr auf den wichtigen innerdeutschen Hauptachsen, wie dem Nord-Süd-Korridor und Mannheim–München
- Weiterhin werden zusätzliche Kapazitäten, bessere Umsteigeverbindungen und neue Direktverbindungen geschaffen.

Wann wird der Deutschlandtakt spürbar?

Die Potenziale sind mit Inbetriebnahme der o. g. Infrastrukturmaßnahmen voraussichtlich ab dem Fahrplanjahr 2026 mit Fahrplanwechsel 12/2025 vorhanden.³

³ Fertigstellung Abschnitt Flughafenanbindung – Gäubahnführung mit Pfaffensteigtunnel voraussichtlich Ende 2032

12 Elektrifizierung der Hochrheinbahn

Was wird gebaut?

- Durchgängige Elektrifizierung Basel Bad. Bf.–Erzingen (–Singen) sowie der Aus- und Neubau von Haltepunkten

Welche Potenziale ergeben sich daraus?

- Es ergeben sich bessere Anschlüsse in den Taktknoten und mehr Verbindungen zwischen Südbaden, dem Bodensee und der Nord- und Ostschweiz.
- Zudem ermöglicht das Projekt eine Einbindung in die trinationale S-Bahn Basel mit Anbindung von Koblenz (CH) und Anschluss an die S-Bahn Zürich.

Wann wird der Deutschlandtakt spürbar?

Die Potenziale sind mit Inbetriebnahme der o. g. Infrastrukturmaßnahmen voraussichtlich ab dem Fahrplanjahr 2027 mit Fahrplanwechsel 12/2026 vorhanden.

740 m Netz für den Schienengüterverkehr

Was wird gebaut?

RB Nord

- 1 Kirchhorsten*
- 2 Rehren*
- 3 Einbeck-Salzederhelden
- 4 Schandelah
- 5 Bad Bentheim
- 6 Hamburg-Bergedorf
- 7 Schwarzenbeck
- 8 Dörpen
- 9 Emden Gl. 145 & Gl. 146

RB Ost

- 10 Satzkorn
- 11 Berkenbrück
- 12 Fangschleuse Gl. 3 & Gl. 4**
- 13 Neustadt (Dosse) Gl. 3 & Gl. 4
- 14 Baruth (Mark)
- 15 Waldrhena

RB Südost

- 16 Wusterwitz
- 17 Kurort Rathen
- 18 Mechterstädt-Sättelstädt
- 19 Wandersleben
- 20 Wartha
- 21 Wutha
- 22 Röblingen am See
- 23 Sangerhausen
- 24 Dornreichenbach Gl. 304 & Gl. 306
- 25 Gardelegen Üst

RB Süd

- 26 Lauda
- 27 Otting-Weilheim
- 28 Treuchtlingen
- 29 Lehrberg
- 30 Steinach/R.o.d.T.
- 31 Mering
- 32 Kirchseeon
- 33 Mammendorf
- 34 Fischbach (Inn)
- 35 Prien am Chiemsee
- 36 Mangolding
- 37 Straßkirchen
- 38 Straubing
- 39 Sünching
- 40 Beratzhausen
- 41 Neumarkt (Oberpf)
- 42 Regensburg
- 43 Fürth (Bay)

- 44 Wicklesgreuth
- 45 Emskirchen
- 46 Markt Bibart
- 47 Neustadt/Aisch Gl. 1 & Gl. 3

RB Südwest

- 48 Homburg (Saar)
- 49 Kaiserslautern
- 50 Kindsbach
- 51 Karlsruhe-Durlach
- 52 Pforzheim
- 53 Wilferdingen-Singen
- 54 Neu-Ulm

RB Mitte

- 55 Urmitz
- 56 Bingen
- 57 Heppenheim/Bergstr.
- 58 Aschaffenburg
- 59 Dettingen/Main Süd
- 60 Marburg (Lahn)
- 61 Darmstadt Gl. 4006
- 62 Darmstadt Gl. 4013

RB West

- 63 Dülmen
- 64 Sudmühle
- 65 Baal
- 66 Sechtem Gl. 3
- 67 Sechtem Gl. 6
- 68 Hamm
- 69 Schwelm
- 70 Neuss

Welche Potenziale ergeben sich daraus?

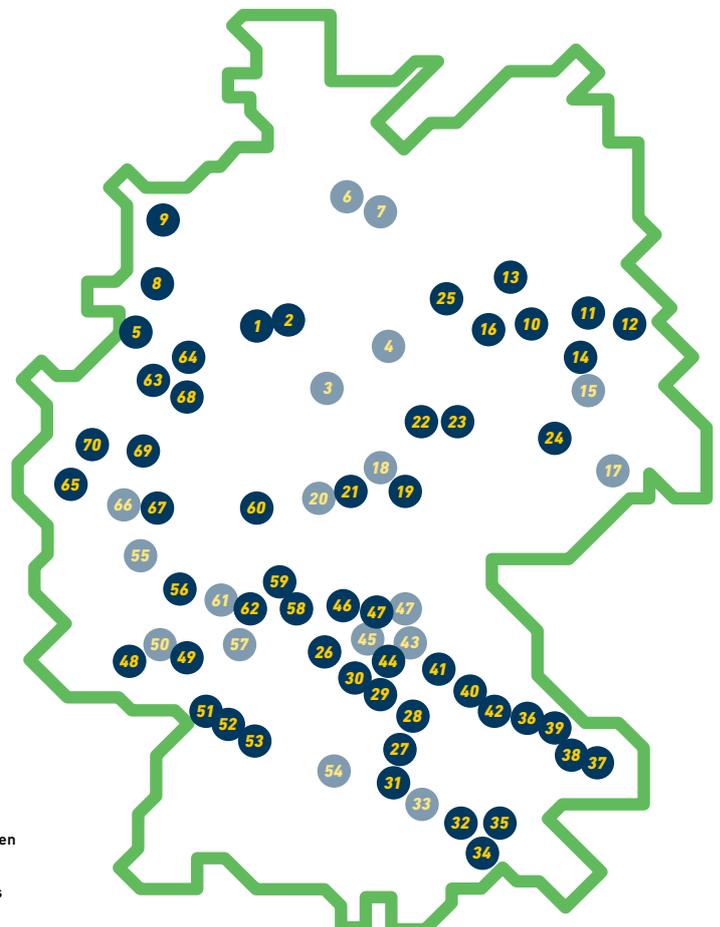
- Die Maßnahmen ermöglichen eine höhere Zugauslastung, wodurch eine Kapazitäts- und Effizienzsteigerung des Schienengüterverkehrs möglich wird.
- Dadurch steigt die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs.

Wann wird der Deutschlandtakt spürbar?

Die Potenziale werden sukzessive im Rahmen der Etappe bis voraussichtlich 2030 spürbar.

* Rehren und Kirchhorsten sind Teil der ABS/NBS Hannover-Bielefeld.

** Fangschleuse ist Teil des Fangschleuse/Tesla-Projektes.



Ausgegraute Maßnahmen wurden bereits bzw. werden vor 12/2025 in Betrieb genommen (außerhalb des Betrachtungszeitraums)

Klimaschutzpaket „kleine und mittlere Maßnahmen“

Was wird gebaut?

● Im Teilprogramm „Halbstundentakt (KSP-HST)“

1. Strecke Stralsund–Züssow → Blockverdichtung
2. Bf Hagenow Land → Herstellung Zweigleisigkeit
3. Knoten Wittenberge → Maßnahmenpaket (Bahnsteig, Weichenverbindungen etc.)
4. Bf Rövershagen → Beseitigung höhengleicher Reisendenüberweg
5. Bf Minden → zusätzlicher Bahnsteig
6. Bf Haste → zusätzlicher Bahnsteig Gleis 4
7. Strecke Hamm–Bielefeld → Überholgleise Ahlen und Oelde
8. Fulda Gbf → Verlängerung Gleis 258 für 740-m-Züge
9. Bf Nersingen → Beseitigung höhengleicher Bahnsteigzugang
10. Bf Bad Cannstatt → Weichenverbindung
11. Blockverdichtung Tübingen–Nürtingen (bei Bempflingen)
12. Sulzbach (Murr) → gleichzeitige Einfahrten
13. Bf Oppenweiler → gleichzeitige Einfahrten
14. Bf Waiblingen → höhere Einfahrtsgeschwindigkeit
15. Gessertshausen → Bau einer Überholmöglichkeit (Stumpfgleis)
16. Bf Friedberg → Herstellung gleichzeitiger Einfahrten
17. Westheim → mittleres Überholgleis im Bereich Westheim (Schwaben) / Neusäß
18. München Pasing (Nordseite) → zusätzlicher Bahnsteig

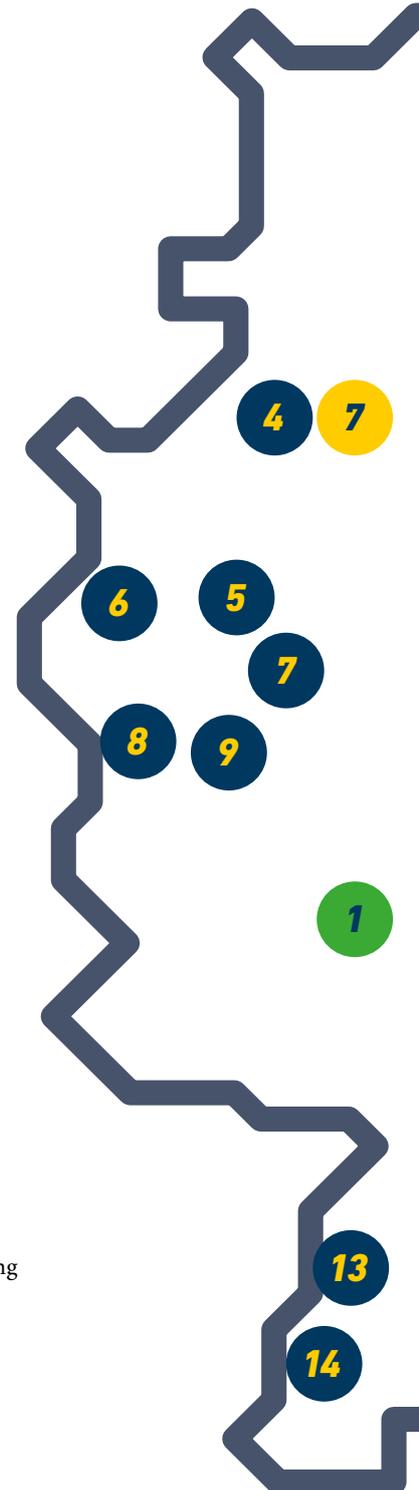
● Im Teilprogramm „Überlastete Schienenwege (KSP-ÜLS)“

Bis Ende der 2020er-Jahre werden zahlreiche Maßnahmen auf den als überlastet erklärten Schienenwegen umgesetzt. Diese unterteilen sich in folgende Korridore:

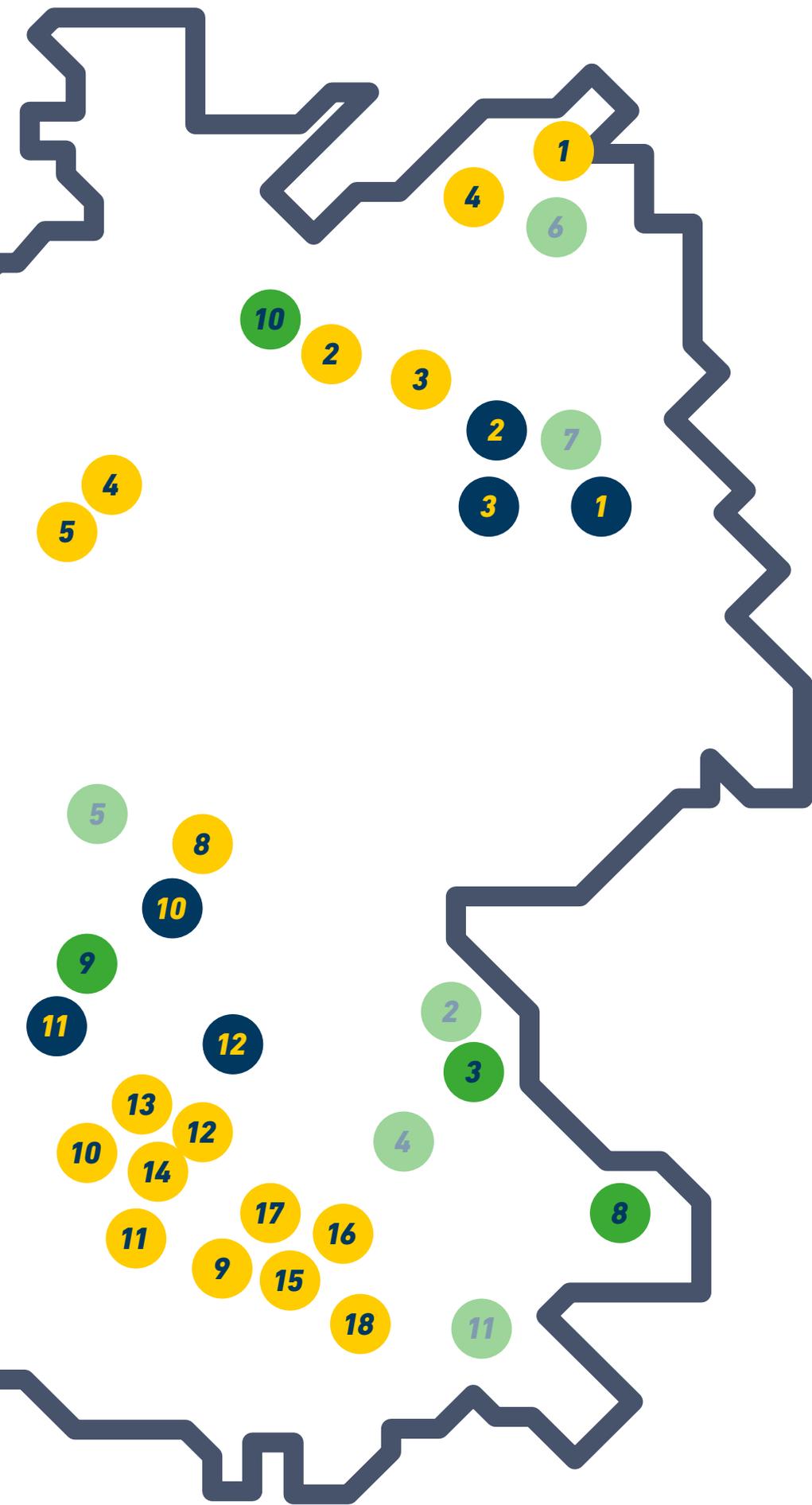
1. Berlin–Spandau-Ost/Berlin-Gesundbrunnen–Großbeeren Süd
2. Berlin–Spandau–Nauen
3. Wustermark–Rathenow
4. Gelsenkirchen–Münster
5. Rhein-Ruhr-Achse
6. Viersen–Kaldenkirchen
7. Köln Hbf–Köln-Mülheim
8. Stolberg Hbf–Aachen West
9. Hürth-Kalscheuren–Remagen
10. Hailer-Meerholz–Fulda
11. Mannheim-Waldhof–Zeppelinheim
12. Gemünden (Main)–Würzburg–Fürth (Bay)–Bamberg
13. und 14. Offenburg–Weil am Rhein

● Im Teilprogramm „Seehafenhinterlandverkehre III (KSP-SHHV III)“

1. Bf Mainz-Bischofsheim → Spurplananpassungen
2. Marktredwitz-Schwandorf → Anteil: ESTW Pechbrunn, Blockverdichtung Pechbrunn-Marktredwitz
3. Marktredwitz-Schwandorf → Anteil: ESTW Wernberg, Blockverdichtung Weiden-Wernberg, Beseitigung höhengleicher Bahnsteigzugang im Bf Wernberg
4. Regensburg → Schaffung einer zusätzlichen Gleisverbindung
5. Niederwalgern → Beseitigung höhengleicher Bahnsteigzugang
6. Greifswald → Errichtung eines Puffergleises
7. Berlin-Moabit → Gleisverlängerung von 3 Puffergleisen
8. Passau Gbf → Neubau von 2 elektr. Zugbildungs- und Puffergleisen
9. Frankfurt (M)-Louisa → Neubau Ausfahrtsignal
10. Hamburg Aumühle → Bau zweier Überholungsgleise
11. Rosenheim-Kufstein-Salzburg → Errichtung von Überleitstellen



Ausgegraute Maßnahmen wurden bereits bzw. werden vor 12/2025 in Betrieb genommen (außerhalb des Betrachtungszeitraums)



Welche Potenziale ergeben sich daraus?

Die kleinen und mittleren Maßnahmen ermöglichen in Ergänzung zu den großen Kernmaßnahmen der Etappe die Umsetzung eines durchgehenden Halbstundentakts im Fernverkehr auf den wichtigen innerdeutschen Hauptachsen, ohne Einschränkungen und mit positiven Effekten für den Nah- und Güterverkehr. Dies betrifft beispielsweise die Achsen Hamburg–Hannover–Frankfurt–Mannheim–Stuttgart–München, Hagen / Essen–Köln–Frankfurt, Hamburg–Berlin, Berlin–Hannover und München–Nürnberg–Würzburg.

Durch die Umsetzung des Halbstundentakts im Fernverkehr verbessern sich auch für Reisende die Anschlüsse zu regionalen Zielen in den großen Umsteigeknoten. Darüber hinaus schaffen die kleinen und mittleren Maßnahmen zusätzliche Kapazitäten für alle Verkehrsarten einschließlich des Schienengüterverkehrs.

Maßnahmen des Teilprogramms „Überlastete Schienenwege“ enthalten infrastrukturelle Kleinmaßnahmen, die der Verminderung der Engpasssituation bei überlasteten Schienenwegen im Sinne von § 55 ERegG dienen. Sie erhöhen die Kapazität im Regelbetrieb und die Restleistungsfähigkeit im Bau- und Störfall mit dem Ziel, Verspätungen zu reduzieren und Zugausfälle zu vermeiden.

Die Umsetzung der Maßnahmen im SHHV-III-Paket beseitigt vorhandene Engpässe der Eisenbahninfrastruktur im Seehafen hinterland und sichert die Beförderung von Export- und Importgütern auf der Schiene von und zu den Seehäfen bzw. lässt die Beschleunigung dieser Verkehre zu. Damit wird die Leistungsfähigkeit der Schiene auf Dauer gestärkt.

Wann wird der Deutschlandtakt spürbar?

Die Potenziale des HST-Paketes werden mit Inbetriebnahme der Neustrukturierung des Knotens Stuttgart sukzessive ab dem Fahrplanwechsel 12/2025 spürbar.

Die Potenziale der ÜLS- und SHHV-III-Pakete werden ebenfalls sukzessive ab Mitte der 2020er-Jahre spürbar.

Ausblick

Eine Vielzahl weiterer Großvorhaben des Zielfahrplans Deutschlandtakt befinden sich bereits in der Umsetzung oder in Planung. Beispielhaft hervorzuheben sind die Vorhaben auf den Korridoren Berlin–Hannover–Nordrhein-Westfalen, Hannover–Hamburg, Fulda–Frankfurt a.M.–Mannheim–Karlsruhe, Karlsruhe–Basel, Ulm–Augsburg oder Stuttgart–Zürich (Gäubahn), aber auch die Maßnahmen in den Knoten, etwa der Fernbahntunnel in Frankfurt (Main). Auch sie sind wichtige Elemente auf dem Weg zum Deutschlandtakt und sollen durch die Ausschöpfung weiterer Potenziale der Planungsbeschleunigung schneller in Betrieb gehen.

Der Ausbau der Infrastruktur nach dem Deutschlandtakt dient gleichzeitig dazu, die in einer Etappe vorhandene Infrastruktur besser als heute zu nutzen und so bereits vor Realisierung des Zielzustands mehr Verkehre zu ermöglichen. Hierzu braucht es insbesondere **neue Elemente der Kapazitätsplanung**. Die Schweiz bietet beispielsweise mit ihrem durchgängigen Netznutzungskonzept und -plan Best-Practice-Ansätze, die auch für das deutsche Schienennetz von hoher Bedeutung sind. Dort werden Kapazität und Trassen für Personen- und Güterverkehr vorgeplant.

In diese Richtung zielt beispielsweise das von DB Netz AG entwickelte mittelfristige Konzept für eine optimierte Kapazitätsnutzung (mKoK). Dieser Ansatz ermöglicht eine Vorplanung bzw. Vorstrukturierung von Kapazitäten im Vorfeld der Trassenzuweisung und trägt damit zu einer besseren Nutzung der Infrastruktur bei.

Erst durch die Digitalisierung des Kapazitätsmanagements kann die Komplexität einer netzweiten Trassenplanung und -optimierung vollumfänglich berücksichtigt werden, wie das Praxisbeispiel „click & ride“ zeigt. Mit dem vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr geförderten Projekt wurde erstmals ein System zur automatisierten Konstruktion von Trassen für den Güterverkehr und ihrer anschließenden Belegung aufgrund von Kundenbestellungen geschaffen. Das System befindet sich seit Mitte 2019 im regulären Betrieb bei der DB Netz AG und ermöglicht die Bestellung von Güterverkehrstrassen im Gelegenheitsverkehr innerhalb weniger Minuten. Ziel ist es, den Eisenbahnverkehrsunternehmen den Zugang zum Schienennetz einfacher zu gestalten und so die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene im Güterverkehr zu stärken.

Im Rahmen der weiteren Konkretisierung des Deutschlandtakts gilt es, diese und darüber hinaus gehende Aspekte in die Betrachtung einzubinden. So besteht im Rahmen der Etappierung auch die Möglichkeit, eine am Gesamtkonzept ausgerichtete **Priorisierung von Infrastrukturmaßnahmen** inklusive eines optimierten Roll-outs der DSD zu realisieren.

Impressum

Herausgeber

Bundesministerium
für Digitales und Verkehr
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Stand

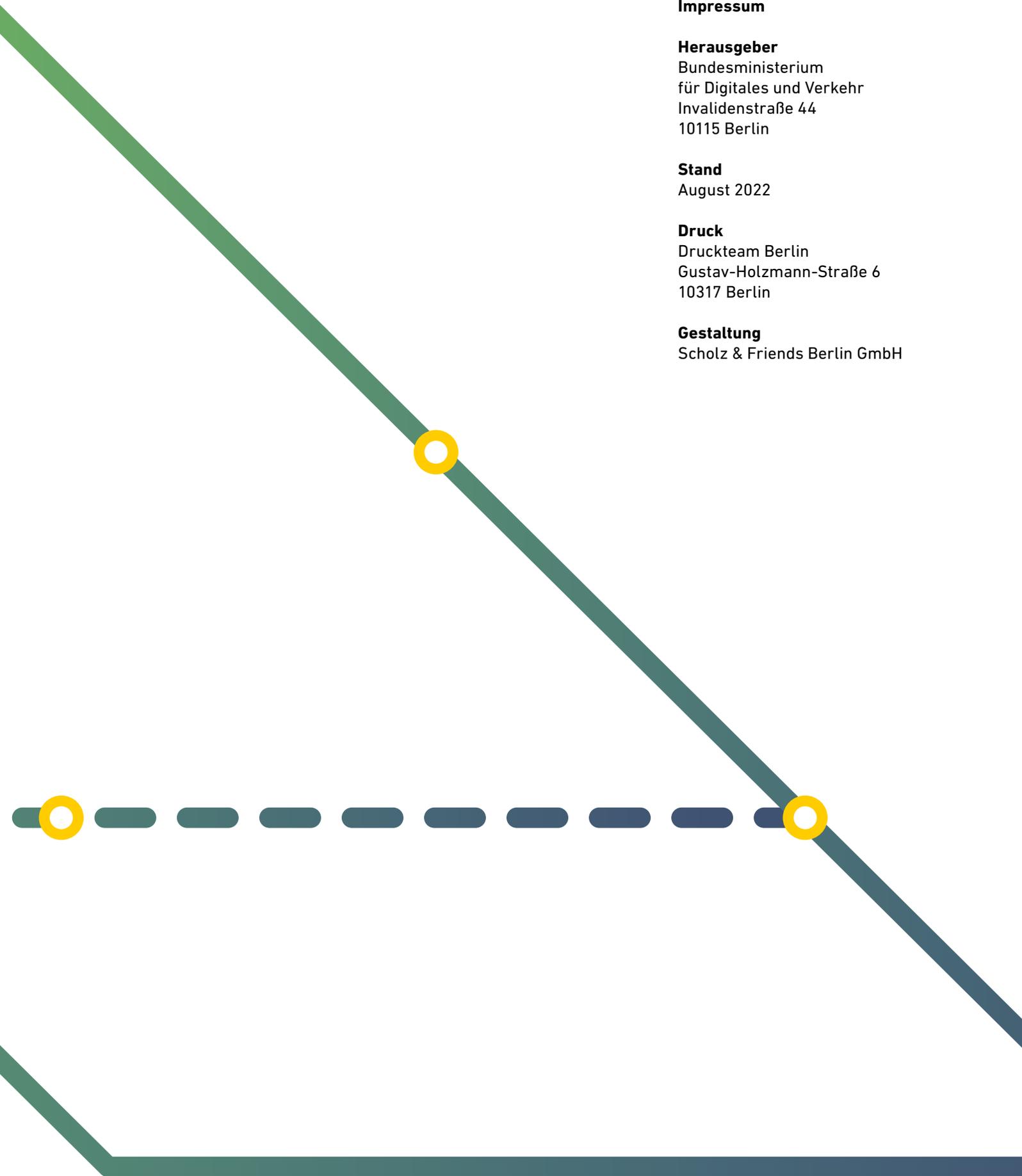
August 2022

Druck

Druckteam Berlin
Gustav-Holzmann-Straße 6
10317 Berlin

Gestaltung

Scholz & Friends Berlin GmbH





Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

www.deutschlandtakt.de