

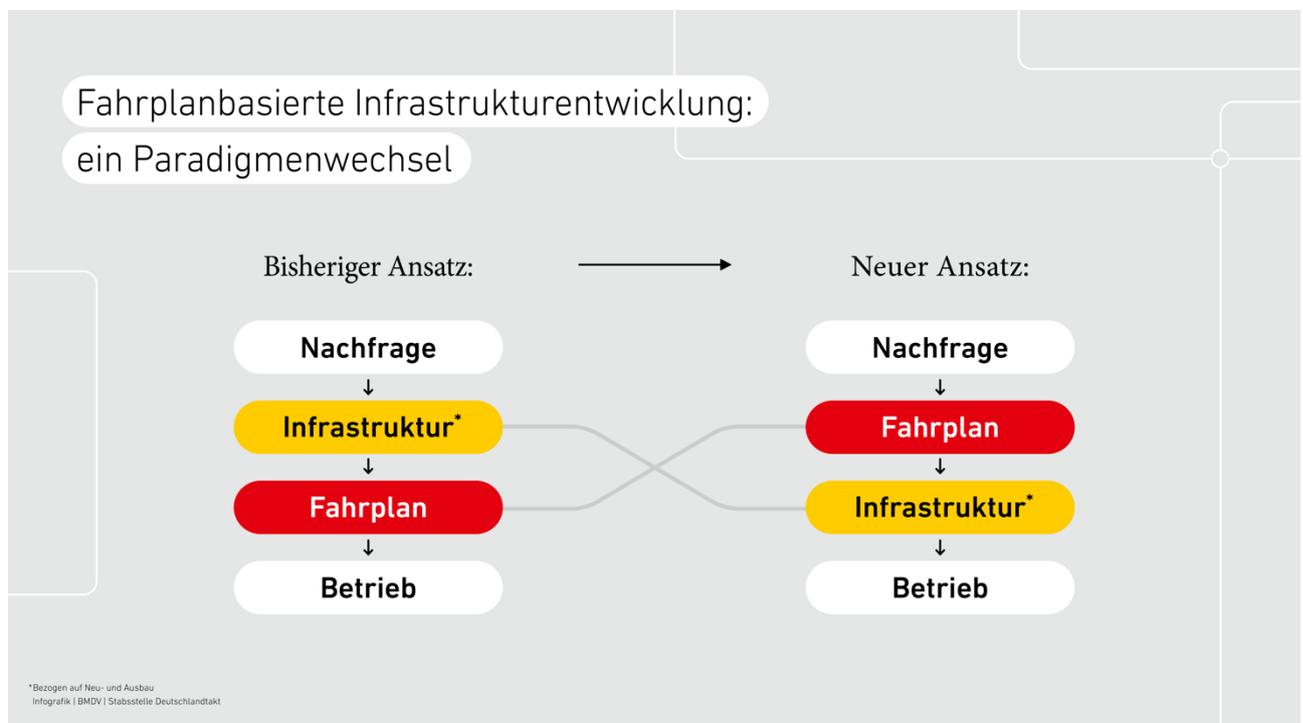
Noch mehr Mobilität für Niedersachsen und die angrenzenden Bundesländer – wie der Deutschlandtakt ein vielfältiges Angebot schafft

Ob in der Regionalbahn von Oldenburg nach Emden oder im Fernzug von Göttingen nach Lüneburg – mehr als hundert Millionen Fahrgäste nutzten allein im vergangenen Jahr das Zugangebot in Niedersachsen. Tendenz weiter steigend. Auch der Warentransport pulsiert in den Seehäfen und auf der Schiene, zum Beispiel im Rangierbahnhof Seelze. Das flächenmäßig zweitgrößte Bundesland Deutschlands braucht ein stabiles, zukunftsfähiges Schienennetz. Und das soll in Zukunft in Niedersachsen noch weiterwachsen – der Deutschlandtakt macht es möglich.

1. Was ist der Deutschlandtakt?

Mit dem Deutschlandtakt werden die Züge deutschlandweit besser aufeinander abgestimmt, Reise- beziehungsweise Transportzeiten verkürzen sich deutlich, und mehr Kapazitäten werden geschaffen. Das gilt für den Schienenpersonenverkehr ebenso wie für den Schienengüterverkehr, in der Stadt und auf dem Land. Grundlage dafür ist der sogenannte Zielfahrplan Deutschlandtakt, auf dessen Basis das Schienennetz passgenau und zukunftsfähig ausgebaut werden soll. Der Aus- und Neubau gelingt damit bedarfsgerecht.

Dabei gilt: erst der Fahrplan, dann der Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur – ein Paradigmenwechsel in der Infrastrukturentwicklung der Schiene. Damit wird sichergestellt, dass die für den Fahrplan und die verkehrlichen Ziele notwendige Infrastruktur passgenau realisiert wird.



1.1. Der Deutschlandtakt: Öfter. Schneller. Überall.

Die Bundesregierung hat sich ehrgeizige Ziele gesetzt. Erstens: Bis 2030 sollen doppelt so viele Fahrgäste wie im Vergleich zu 2019 sicher und umweltfreundlich an ihr Ziel gebracht werden. Zum Vergleich: Damals

waren es 151 Millionen Fahrgäste im Schienenfernverkehr und 2,77 Milliarden im Nahverkehr. Zweitens: den Marktanteil des Schienengüterverkehrs auf mindestens 25 Prozent zu steigern.

Ein entscheidender Baustein, um die verkehrspolitischen Ziele zu erreichen, ist der Deutschlandtakt. Er soll einen integralen Taktfahrplan ermöglichen. Dazu muss das Schienennetz passgenau ausgebaut bzw. an den entscheidenden Stellen beschleunigt werden. Dabei geht es nicht darum, möglichst schnell von Bahnhof zu Bahnhof zu kommen, sondern die Fahrzeiten im gesamten Netz systematisch zu verkürzen. Oder anders ausgedrückt: Ziel ist es, die Systemgeschwindigkeit zu erhöhen. Das steigert die Attraktivität des Verkehrsmittels Schiene.

Das Spektrum der Maßnahmen reicht dabei von großen neuen Hochgeschwindigkeitsstrecken bis hin zu kleinen Maßnahmen wie z. B. zusätzlichen Weichen oder Signalen. Um den Deutschlandtakt zu ermöglichen, ist das Zusammenspiel aller Maßnahmen erforderlich. Der Nutzen entfaltet sich daher erst in der Realisierung des Gesamtkonzeptes und damit nicht nur in Teilmaßnahmen.

Den technischen Hintergrund des integralen Taktfahrplans bilden die Knotenbahnhöfe. Sie sind das Herzstück des Deutschlandtakts. Hier treffen die Nah- und Fernverkehrslinien alle 30, 60 oder 120 Minuten aufeinander. Reisende können so zwischen allen Linien umsteigen. Je mehr Züge in die Knoten fahrplanmäßig eingebunden sind, desto mehr Umsteigemöglichkeiten existieren. Um optimale Anschlüsse zu erreichen, sind passfähige Fahrzeiten zwischen den Knoten (Bahnhöfen) entscheidend. Daran orientieren sich die Bemessung der Zielfahrzeiten zwischen Knoten und der notwendige Infrastrukturausbau zur Beschleunigung der Strecke.

1.2. Der Schienenpersonenverkehr im Deutschlandtakt – und in Niedersachsen: im Zentrum Europas

Bereits in der zweiten Hälfte der 2020er-Jahre werden Fernverkehrszüge in den meisten deutschen Großstädten alle 30 Minuten ankommen. Mit dem Abschluss der ersten Etappe zur Einführung des Deutschlandtakts wird mit der Fertigstellung der Strecke Wendlingen–Ulm (Stuttgart 21) und der Generalsanierung z. B. der Riedbahn dieser Halbstundentakt zwischen den Metropolen Hannover, Köln, Frankfurt, Mannheim, Stuttgart und München möglich. Die Verbindungen im Regionalverkehr werden dabei auf die Taktung der Knoten abgestimmt und sichern so auch die flächendeckende Mobilität in ländlichen Regionen. Das bringt Vorteile: mehr Züge, bessere Anschlüsse, kürzere Reisezeiten für fast 8 Millionen Menschen in Niedersachsen. Wer zum Beispiel von Osnabrück nach Bremerhaven fährt, ist in einer Stunde und 34 Minuten am Ziel. Heute sind es fast zwei Stunden. Jede weitere Stufe bringt einen weiteren Angebotssprung. Weitere Informationen zu den Potenzialen der ersten beiden Etappen finden sich beispielsweise hier:

- [Deutschlandtakt: die erste große Etappe bis Mitte der 2020er-Jahre - Potentialkonzept](#)
- [Etappe 2026–2030: Potenzialkonzept für die Etappe 2026–2030](#)

1.3. Der Schienengüterverkehr im Deutschlandtakt – und in Niedersachsen: ein Wettbewerbsvorteil

Der Schienengüterverkehr wird durch attraktive Systemtrassen optimal in den Deutschlandtakt integriert – gleichberechtigt mit dem Personenverkehr. Die Systemtrassen repräsentieren typische Musterzüge im Schienennetz hinsichtlich Zuglänge, Masse und Triebfahrzeug. Die Anzahl der zu planenden [Systemtrassen](#) ergibt sich aus der aktuell geltenden Prognose (Verkehrsprognose 2030) des Bundes. Die dort ermittelten Tonnen wurden auf die Züge umgelegt. Um zudem eine Wachstumsperspektive aufzuzeigen, wurden sogenannte Flexitrassen eingeplant, die über die Prognosemengen hinausgehen und die notwendigen Maßnahmen zur Erreichung eines Marktanteils von mindestens 25 Prozent aufzeigen.

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. Damit schafft der Deutschlandtakt mehr und planbare Kapazitäten für den Güterverkehr.

Gleichzeitig ermöglicht der bedarfsgerechte Ausbau des Schienennetzes eine Verkürzung der Transportzeiten. Dies erhöht die Wettbewerbsfähigkeit und damit die Attraktivität des Güterverkehrs auf der Schiene.

Davon profitiert insbesondere eine wirtschaftsstarke Region wie Niedersachsen. Für eine optimale Anbindung hat Niedersachsen bereits heute ein über 4.100 Kilometer langes Schienennetz. Das flächenmäßig zweitgrößte Bundesland verfügt über zahlreiche Produktionsstätten und Güterverkehrszentren. Unmittelbar damit verbunden: die Logistik rund um den Im- und Export. In Niedersachsen sind rund 45.000 Beschäftigte unmittelbar in Hafennähe tätig. Aufgrund der großen Menge an Gütern, die mit jedem Schiff be- und entladen werden, sind die Seehäfen auf ein funktionierendes Schienennetz angewiesen. Dies betrifft neben den Hafenbeschäftigten auch die Beschäftigten im Inland.

Ein großer Teil der niedersächsischen Wirtschaftsleistung wird in den Bereichen Automobil und Landmaschinen erbracht, die wichtige Exportgüter darstellen. Die Verkehrswege zu den Seehäfen, zur Automobilindustrie und zur Landwirtschaft sichern Arbeitsplätze und steigern die Erreichbarkeit der Unternehmen. Dafür ist ein modernes und leistungsfähiges Schienennetz eine wesentliche Voraussetzung – insbesondere im Hinblick auf das künftige Wachstum des Güter- und Personenverkehrs.

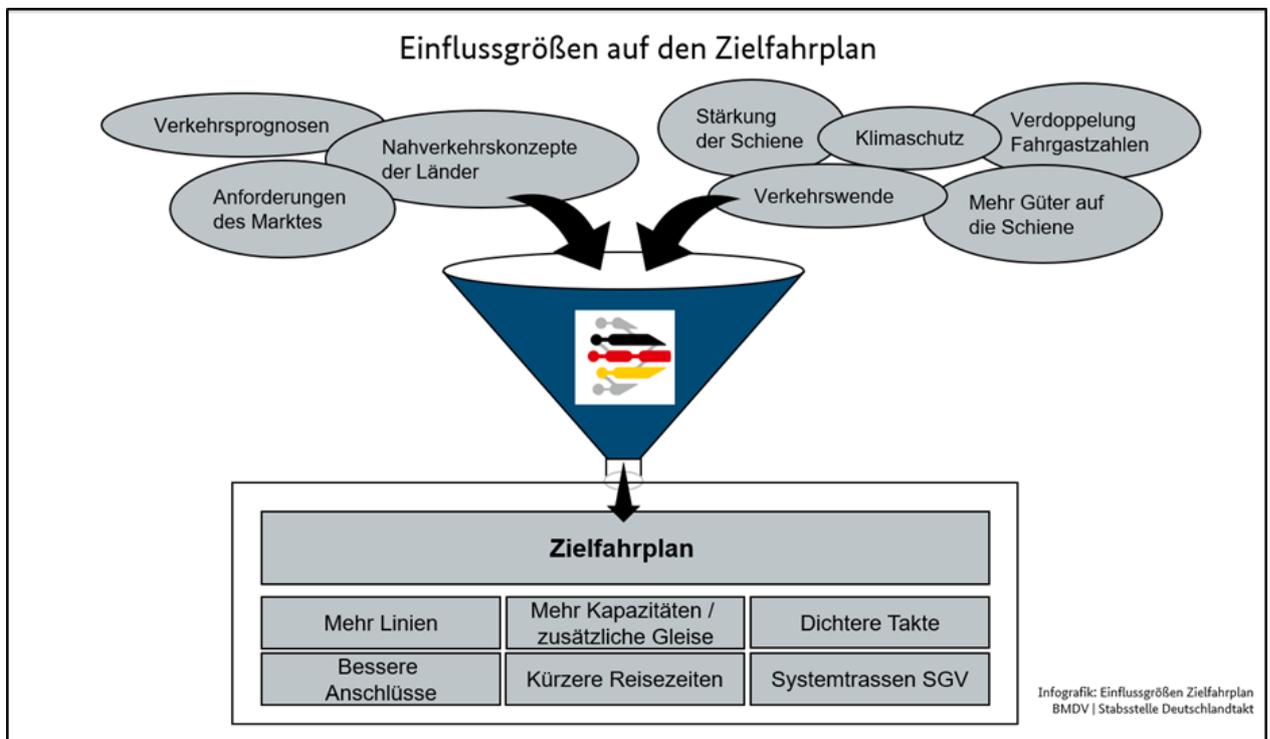
1.4. Verkehrliche Ziele – von regional bis international

Von der S-Bahn in Hannover über den Fernverkehrszug von Berlin über Hannover nach Amsterdam bis hin zum Güterzug in Wolfsburg – der Deutschlandtakt ist ein Gesamtkonzept für den Schienenverkehr im gesamten Bundesgebiet. Alle Strecken und Angebote im Nah-, Fern- und Güterverkehr werden in die Planung einbezogen. Damit stärkt der Deutschlandtakt die Rolle der Schiene durch eine verbesserte Angebotsqualität.

Als grundlegend neuer Ansatz sorgt der integrale Taktfahrplan für mehr Transparenz in der Planung. Dies führt zu branchenweit abgestimmten Ergebnissen. Außerdem werden die deutschlandweiten Taktfahrpläne zu einem bundesweiten Konzept zusammengeführt. Der Deutschlandtakt schafft dafür als anbieterneutrales Konzept ein Angebot.

Zusammengefasst – die verkehrlichen Ziele:

- Optimierung der Anschlüsse in den Anschlussknoten
- Optimierung der Fahrzeiten zwischen Knotenbahnhöfen zur weiteren Verkürzung der Umsteige- sowie Reisezeiten
- Planung zusätzlicher Linien auf Basis der angemeldeten Länderkonzepte bzw. Marktanforderungen und zur Verknüpfung der Knoten
- Kapazitätserweiterungen auf besonders nachfragestarken Korridoren
- attraktive kurze Takte ermöglichen und damit deutlich mehr Personenverkehr auf die Schiene verlagern
- weitere Optimierung der bestehenden und geplanten Infrastruktur
- Planung von Halbstundentakten und Halbstundenrhythmen insbesondere auf nachfragestarken Korridoren
- bestmögliche Verknüpfung der Fernverkehrslinien untereinander
- klare Knotenbildung als Grundlage für eine optimale Verknüpfung mit dem Nahverkehr
- Umsetzung eines angebotsorientierten, aber betreiberneutralen Fernverkehrsnetzes
- bessere Verknüpfung von Nah- und Fernverkehr
- Einführung von beschleunigten Linien, die das Grundangebot ergänzen
- Verdopplung der Fahrgastzahlen im Nah- und Fernverkehr
- bedarfs- und marktgerechte Transportzeiten im Güterverkehr durch eine planmäßige Integration von Systemtrassen für den Güterverkehr
- Verbesserung der Betriebsqualität und Flexibilität im Güterverkehr



Zielfahrplan Deutschlandtakt als Ergebnis der Mobilitätsanforderungen der Zukunft (Quelle: Stabsstelle Deutschlandtakt)

1.5. Die Partner des Deutschlandtakts

Der Deutschlandtakt ist ein Gemeinschaftsprojekt vieler Beteiligten. Im Zielfahrplan werden die verkehrlichen Anforderungen gebündelt. Die Koordination und Verantwortung liegen beim Bund. Darüber hinaus haben viele Akteure gemeinsam am Konzept gefeilt. So haben unabhängige Gutachter den Zielfahrplan in intensiver Abstimmung über mehrere Gutachterentwürfe entwickelt. Beteiligt waren unter anderem die Länder, Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs, Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), Infrastrukturbetreiber und Verbände.

Das bedeutet: Der Zielfahrplan des Deutschlandtakts als strategisches Instrument der Infrastrukturplanung legt kein rechtlich verbindliches Bedienangebot fest. Für die spätere betriebliche Umsetzung, d. h. für den Zeitpunkt, zu dem die notwendige Infrastruktur vorhanden ist, sind die EVU und die regionalen Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs entsprechend den rechtlichen Vorgaben für die betriebliche Umsetzung verantwortlich. Die Vergabe konkreter Trassen im Jahresfahrplan an die EVU ist im Eisenbahnregulierungsgesetz geregelt.

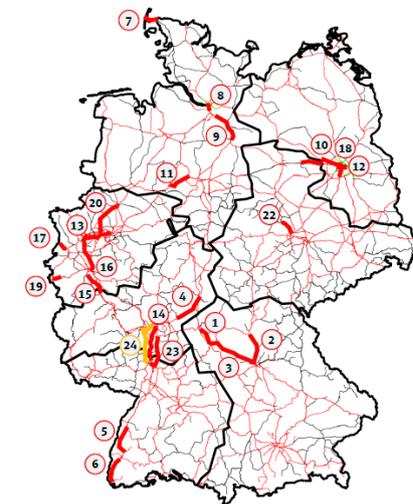
1.6. Die Umsetzung des Deutschlandtakts

Um den Mobilitätsbedürfnissen gerecht zu werden, braucht es ein zukunftsfähiges Schienennetz. Denn Angebotsverbesserungen können nur durch konsequenten Aus- und Neubau erreicht werden. Bereits heute gelten 24 wichtige Strecken im Bundesgebiet als überlastet.

Die DB Netz AG hat bisher 24 Schienenwege als überlastet erklärt



Überlastete Schienenwege



Erklärung aus	Nr	Strecke(n)	Abschnitt
Netzfahrplan 2008	1	5200	Gemünden (Main) – Würzburg Hbf
	2	5900	Fürth (Bay) Hbf – Bamberg
	3	5910	Würzburg – Fürth (Bay) Hbf
Nfpl 2009	4	3600	Haller-Meerholz – Fulda
	5	4000	Offenburg – Abzw. Gundelfingen
	6	4000	Abzw. Leutersberg – Weil am Rhein
RV-Periode 2011-15	7	1210	Niebuß – Westerland (Sylt)
	8 ¹	2200, 6100	Hamburg-Harburg – Hamburg Rainweg
Nfpl 2012	9	1720	Uelzen – Stelle
	10 ²	6100	Berlin-Spandau – Nauen
Nfpl 2013	11	1700	Wunstorf – Minden
Nfpl 2014	12	6109	Berliner Stadtbahn
Nfpl 2015	13	2650, 2184, 2300, 2160, 2158	Köln-Mülheim – Duisburg Hbf – Dortmund Hbf (Rhein-Ruhr-Achse)
EBWU 2015	14	4010	Mannheim-Waldhof – Zeppelinheim
Nfpl 2017	15	2630	Hürth-Kalscheuren – Remagen
Nfpl 2018	16	2633, 2639, 2650, 2652, 2658, 2659	Köln Hbf – Köln-Mülheim
Nfpl 2019 / EBWU ⁴	17	2510	Viersen – Kaldenkirchen Gr
Nfpl 2020	18	6107, 6170, 6171, 6134, 6132	Berlin-Spandau Ost / Berlin-Gesundbrunnen – Großbeeren Süd
Nfpl 2020	19	2600, 2550	Stolberg Hbf – Aachen West
Nfpl 2021	20	2650, 2200	Gelsenkirchen Hbf – Münster Hbf
Nfpl 2021	21	6185	Wustermark – Rathenow
Nfpl 2022	22	6344	Halle-Trotha – Könnern
EBWU	23	3601, 4000	Darmstadt Hbf – Neu-Edingen/MA-Friedrichsfeld, Mannheim Hbf – Mannheim-Friedrichsfeld Südeinfahrt/Ausfahrt
EBWU	24 ³	3603, 3525, 3521, 3527, 3520, 3522	F-Höchst – Mainz – Ludwigshafen, MZ-Bischofsheim – Wiesbaden Ost

¹ Erweiterung des zuvor bestehenden ÜLS Hamburg Hbf | ² Erweiterung des zuvor bestehenden ÜLS Berlin-Spandau | ³ Zukünftig überlasteter Schienenweg (ZÜLS) aufgrund Generalsanierung und Sperrung der Strecke 4010 im Jahr 2024
⁴ Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung

Quelle: DB Netz AG

Um diese Überbelastungen und Engpässe im Schienennetz zu beseitigen und zukünftigen entgegenzuwirken, wurde aus dem Zielfahrplan eine Reihe von Maßnahmen abgeleitet. Diese reichen von kleineren Arbeiten wie dem Einbau neuer Weichen oder Überholgleise bis hin zu Großprojekten wie dem Aus-/Neubau von Strecken, z. B. Hamburg–Hannover oder Hannover–Bielefeld–Hamm. Ebenso wichtig sind Ausbauten in den Knoten, um die klimafreundliche Schiene zukunftsfähig zu machen.

2. Klimafreundliche Schiene

Eine attraktive Schiene ist aktiver Klimaschutz. Je mehr Menschen auf den Transport, das Reisen und die Möglichkeiten der Schiene setzen, desto mehr CO₂ kann eingespart werden. Das Ziel des Deutschlandtakts: Die Schiene als Mobilitätsalternative fit zu machen für die Verkehrswende.

Mit einem vielfältigeren Angebot und höherer Leistungsfähigkeit wachsen die Alternativen für Mobilität, Wirtschaft und Tourismus. Mehr Fahrgäste im umweltfreundlichen Personenverkehr bedeuten weniger Staus auf den Straßen und kürzere Transportwege senken die Kosten im Güterverkehr.

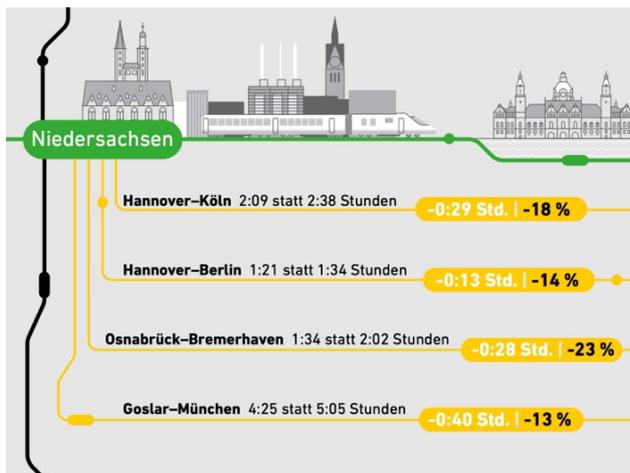
Der Deutschlandtakt schafft dafür die infrastrukturellen Voraussetzungen für mehr und bessere Angebote auf der Schiene – im Nah-, Fern- und Güterverkehr. Denn nur mit einer attraktiven Bahn mit ausreichenden Kapazitäten können Verkehre auf die Schiene verlagert und in der Gesamtbilanz Emissionen eingespart werden. Die Umsetzung des Deutschlandtakts erfolgt dabei mit der sukzessiven Realisierung der dafür notwendigen Infrastrukturmaßnahmen in Etappen (Ausbaustufen). Die konkreten Beiträge zur Emissionsminderung hängen von den im Betrachtungszeitraum tatsächlich realisierten Angeboten im Schienenpersonen-, -fern- und -güterverkehr ab.

3. Wie wird der Deutschlandtakt in der Region Niedersachsen umgesetzt?

Der Deutschlandtakt sorgt auch in Niedersachsen für eine bessere Vernetzung des Schienenverkehrs. Die dafür notwendigen Infrastrukturmaßnahmen werden schrittweise umgesetzt.

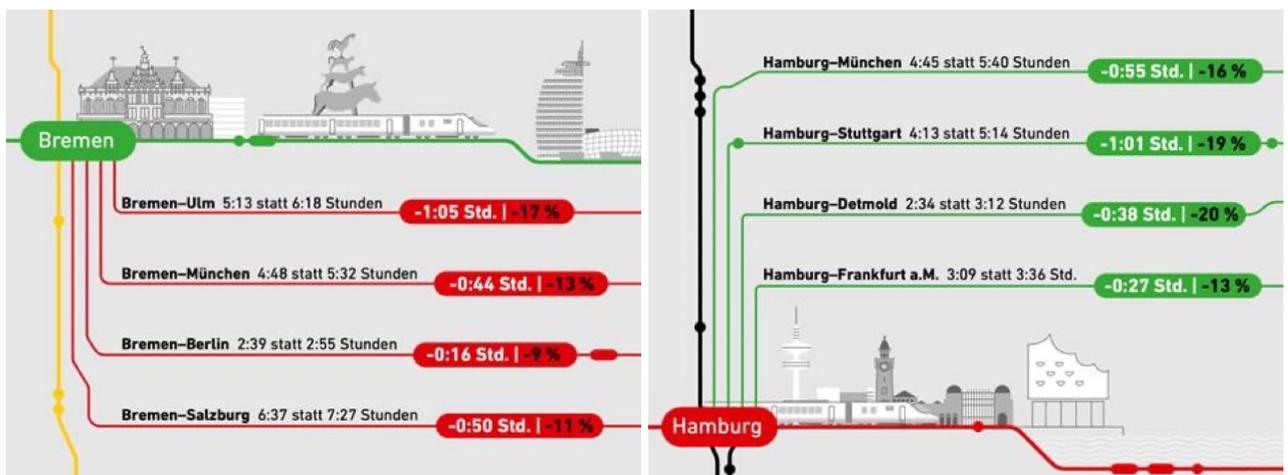
3.1. Ausgewählte Angebotsverbesserungen für Niedersachsen

- Anschlussverbesserung im Nah- und Fernverkehr, Fahrzeitverkürzungen und Kapazitätsausbau Richtung NRW, Süddeutschland und zu den Seehäfen auf der Strecke Hamburg–Hannover
- Mehr Reisemöglichkeiten und Anschlüsse durch direkte Einbindung in den Fernverkehr nach Bremerhaven und Wilhelmshaven
- Knoten Hannover schafft Verbindungen in alle Richtungen der Region
- Ausbau der S-Bahn Hannover
- Knoten Oldenburg mit Verbindungen und Umsteigemöglichkeiten in alle Richtungen
- Taktverdichtung im Ems-Korridor
- Verbesserte Knotengestaltung in Celle, Uelzen und Lüneburg
- Halbstundentakt im Nahverkehr zwischen Hannover–Wolfsburg
- Halbstundentakt im Großraum Braunschweig nach Salzgitter und Schöppenstedt sowie nach Wolfsburg, Helmstedt und Hildesheim



Beispielhafte Reisezeitverkürzungen für das Bundesland Niedersachsen
(Quelle: www.Deutschlandtakt.de)

Das erweiterte Angebot sorgt für bessere und zuverlässigere Umsteigemöglichkeiten, auch über die Grenzen Niedersachsens hinaus:



Wichtige Umsteigeknoten für die Region: beispielhafte Reisezeitverkürzungen für die Bundesländer Bremen und Hamburg.
(Quelle: www.Deutschlandtakt.de)

Auch im internationalen Fernverkehr wird das Angebot optimiert. So ist eine stündliche Verbindung von Hannover über Osnabrück nach Amsterdam geplant. Kopenhagen wird ab Hannover mit Umstieg in Hamburg in rund 3:30 Stunden erreichbar sein.

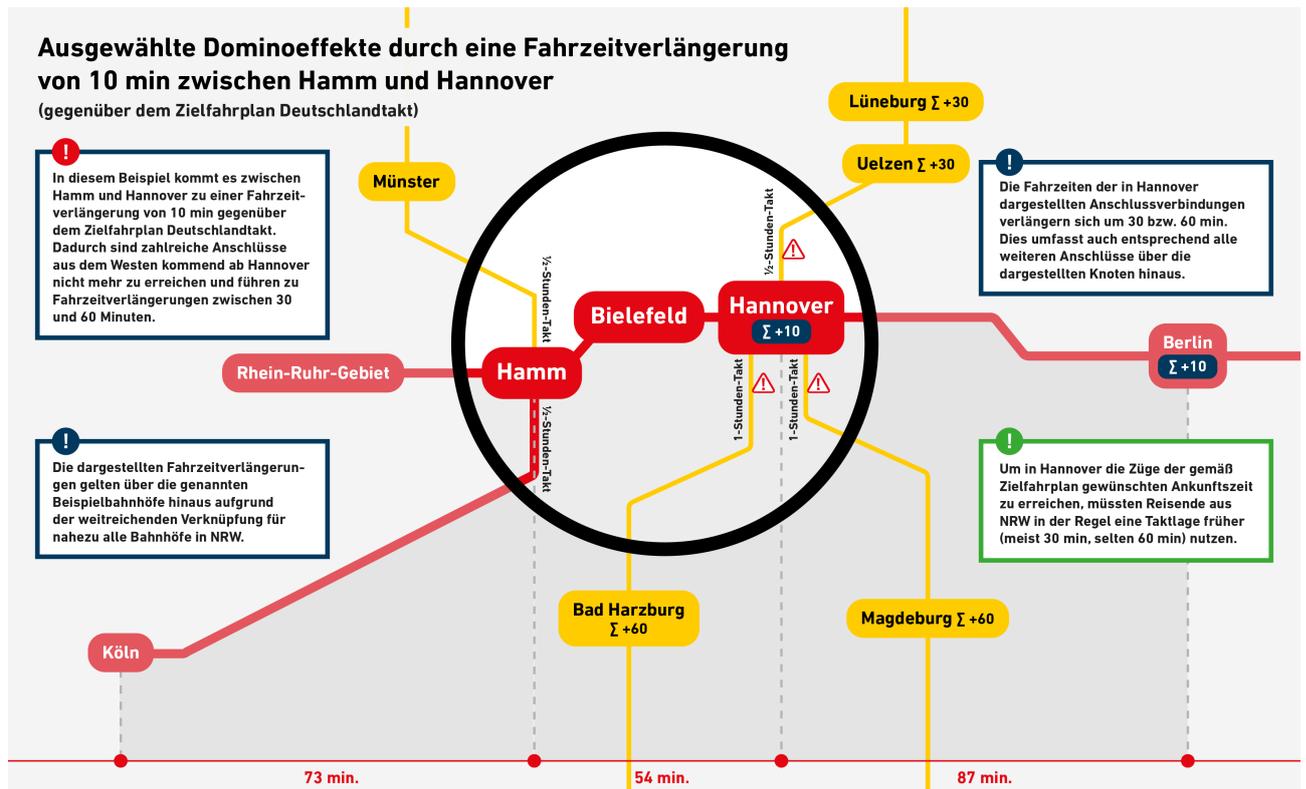
3.2. Die Aus- und Neubaustrecke Hannover–Bielefeld

Neben der Strecke Hamburg–Hannover wird auch auf der Verbindung Hannover–Bielefeld mit einer wachsenden Nachfrage von jeweils über 3 Millionen zusätzlichen Fahrgästen im Fernverkehr gerechnet. Ob Güterverkehr, Reisen ins europäische Ausland oder mit der Regionalbahn ins Umland: Nur mit dem Aus- und Neubau zwischen Bielefeld und Hannover wird der Bedarf an Kapazitätserweiterungen gedeckt.

Darüber hinaus verkürzen sich die Fahrzeiten z. B. in Richtung Berlin und Nordrhein-Westfalen. Die Strecke Hannover–Bielefeld ist als Teil des nachfragestarken Ost-West-Korridors Berlin–Hannover–NRW ein Schlüsselprojekt des Deutschlandtakts. Ausgehend von den zahlreichen Taktknoten entlang der Strecke (z. B. Hannover, Bielefeld, Hamm) wächst der Deutschlandtakt Schritt für Schritt zusammen.

Für den Fernverkehr gibt der Deutschlandtakt zwischen Hannover Hbf. und Bielefeld Hbf. eine Fahrzeit von 31 Minuten vor, bisher dauert die Fahrt 48 Minuten. Die Fahrzeit von Hannover nach Bielefeld ist Konsequenz der erforderlichen Zielfahrzeit von Hannover nach Hamm von 54 Minuten zur optimalen Verknüpfung der bundesweit strukturgebenden Knoten Hannover und Hamm. Dies erfordert eine durchgehende Viergleisigkeit zwischen Wunstorf und Bielefeld. Dazu soll der Fernverkehr zwischen Rhein, Ruhrgebiet und dem Raum Hannover–Hamburg/Berlin durch neue Gleise beschleunigt und der zweigleisige Engpass zwischen Minden und Wunstorf beseitigt werden. Auch die Verbindung Hannover–Osnabrück–Amsterdam soll beschleunigt werden. Außerdem wird das gesamte Schienennetz widerstandsfähiger gegen mögliche Störungen. Die Züge kommen pünktlicher und zuverlässiger ans Ziel.

Abweichungen von dieser Zielfahrzeit würden zu einem Dominoeffekt führen (siehe Grafik). Die Einhaltung der 31 Minuten ist notwendig, um auf der Verbindung Hannover–Hamm eine Zielfahrzeit von 54 Minuten zu erreichen, die sich aus der Taktstruktur der Knoten Hannover und Hamm ergibt.



3.3. Aus- und Neubaustrecke Hamburg–Hannover u. a.

Für das überlastete Schienennetz zwischen Hamburg, Bremen und Hannover sind ebenfalls zusätzliche Kapazitäten notwendig, um das steigende Verkehrsaufkommen in den kommenden Jahren bewältigen zu können.

Das Verkehrsaufkommen auf der Schiene wird in dem beschriebenen Raum für das Jahr 2030 auf circa 108 Millionen Tonnen geschätzt. Bereits heute ist das Schienennetz dort überlastet, was bei der prognostizierten starken Zunahme des Verkehrsaufkommens die Notwendigkeit der Maßnahmen auf einer Länge von 400 Kilometern unterstreicht. Die hohe Belastung resultiert aus der Anbindung der norddeutschen Seehäfen und dem zunehmenden Güterverkehr, der Waren zu und von den Anlegestellen transportiert. Die Maßnahmen tragen dazu bei, die Engpässe zu beseitigen, mehr Kapazitäten für den stark frequentierten Güterverkehr sowie für den angestrebten Angebotszuwachs im Nahverkehr zu schaffen und die Lieferzeiten – insbesondere auch bei Nachtfahrten – zu verkürzen.

Auch die Regionen entlang des Korridors profitieren: So sieht der Zielfahrplan etwa eine zweistündlich verkehrende Fernverkehrslinie von München nach Hamburg vor, die systematisch auch in Celle, Uelzen und Lüneburg hält. Insgesamt ergeben sich im Fernverkehr zwischen Hamburg und Hannover bessere Anschlüsse und Fahrzeitverkürzungen, z. B. nach Süddeutschland, Nordrhein-Westfalen und in Richtung Skandinavien.

Darüber hinaus trägt die weitere Entflechtung von schnellen und langsamen Verkehren zu mehr Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit bei.

4. Aus- und Neubauprojekte werden aufgeleistet

Entscheidende Treiber für die Umsetzung des Deutschlandtakts sind Neu- und [Ausbauprojekte](#). Sie ermöglichen schnellere Verbindungen, zusätzliche Kapazitäten, die Beseitigung von Engpässen und eine zuverlässigere Infrastruktur.

Neubaustrecken ermöglichen in der Regel attraktivere Fahrzeiten als der Ausbau des Bestandes. Damit die Züge schneller fahren können, muss auch die Lage der Gleise entsprechend angepasst werden. Aufgrund der meist beengten Platzverhältnisse auf bestehenden Strecken kann die Position der Gleise nicht beliebig verändert werden, was die Möglichkeiten für höhere Geschwindigkeiten stark einschränkt. Zudem sind die Kosten für Ausbaustrecken erfahrungsgemäß höher als für Neubaustrecken. Sie sind in der Regel mit hohen logistischen Herausforderungen verbunden. Nicht zuletzt findet der Ausbau von Bestandsstrecken in der Regel unter laufendem Bahnbetrieb statt. Dieser soll möglichst erhalten bleiben. Ein Ausbau des Bestandes dauert daher deutlich länger und führt in der Regel zu höheren Belastungen für Anwohner und Pendler.

5. Ausblick: die nächsten Schritte zur Umsetzung

Aktuelle Verkehrsprognosen zeigen zunehmende Engpässe und hohe Belastungen im Schienennetz. Nachhaltige Lösungen sind gefragt, und zwar nicht nur, um der steigenden Nachfrage im Personennah- und -fernverkehr gerecht zu werden oder Reisende von der Schiene als Mobilitätsalternative zu überzeugen, sondern auch, um die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit des Güterverkehrs zu sichern.

Der Deutschlandtakt als vorliegendes Konzept ist ein branchenweit abgestimmter Zielzustand. Er dient als Kompass für die infrastrukturelle und angebotsseitige Weiterentwicklung des bundesweiten Schienennetzes.

Der Zielfahrplan des Deutschlandtakts ist keine statische Größe, sondern wird in regelmäßigen Abständen an die Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung angepasst. Das nächste Mal vor dem Hintergrund der neuen Verkehrsprognose 2040. Bei der Weiterentwicklung des Zielfahrplans werden die aktuellen

verkehrspolitischen Ziele der Bundesregierung, wie die bessere Anbindung von Knotenpunkten an den Fernverkehr, die bessere Anbindung der Luftfahrt Drehkreuze an die Schiene, die Stärkung der grenzüberschreitenden Verbindungen, die Maßnahmen des Investitionsgesetzes für die Kohleregionen (InvKG) und die zwischenzeitlich fortgeschriebenen Nahverkehrskonzepte der Länder berücksichtigt. Alle Stakeholder werden erneut eng in diesen Prozess eingebunden.

Die weitere Planung und Umsetzung des Zielfahrplans Deutschlandtakt liegt in der Verantwortung der politischen Entscheidungsträger. Diese Chancen gilt es zu nutzen, die Rahmenbedingungen dafür sind geschaffen.

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

Telefon: +49 30 18 300-0
www.deutschlandtakt.de