

Deutschlandtakt: die erste große

Etappe bis Mitte der 2020er-Jahre

Potentialkonzept



Einführung

Seite 3

Leuchtturmprojekte

Seite 4

München–Lindau–Zürich
Seite 6Hamburg–Berlin
Seite 8Ulm–Lindau
Seite 10Stuttgart–München
Seite 12Braunschweig–Wolfsburg
Seite 14Teilkorridore Güterverkehr
Seite 16Frankfurt (Main)–Bad Vilbel
Seite 18

Regionale Projekte

Seite 20

Ausblick

Seite 30

Impressum

Herausgeber

Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Stand

Juni 2020

Druck

Bundesministerium für Verkehr und
digitale Infrastruktur, Referat Z 32,
Hausdruckerei

Gestaltung

Scholz & Friends Berlin GmbH

Bildnachweis

Seite 1: BMVI/Andreas Derebucha

EINFÜHRUNG

Warum der Deutschlandtakt ein einmaliges Großprojekt ist.

Taktfahrpläne sind im öffentlichen Personenverkehr bereits weit verbreitet und ein Merkmal für leistungsfähige und attraktive Verkehre. Der Deutschlandtakt mit seinem Zielfahrplan und einer darauf abgestimmten Infrastrukturausbau- planung ist eine konsequente Weiterentwicklung und ein Langfristprojekt, mit dessen Umsetzung jetzt begonnen wird – stufenweise und in klar definierten Etappen. Auf diese Weise soll der Deutschlandtakt für alle Nutzer der Eisenbahn als konkrete und unmittelbare Verbesserung erfahrbar werden und weitere Kunden von den Vorteilen des Systems Schiene überzeugen.

Für die zielgerichtete Kapazitätsplanung und die fahrplanbasierte Infrastruktur- entwicklung spielt der Deutschlandtakt eine immer wichtigere Rolle. Mit dem Etappierungskonzept des Deutschland- tacts wird derzeit ein Werkzeug für eine netzweite, kapazitätsorientierte Planung, Synchronisierung und schrittweise Um-

setzung der aus den unterschiedlichen Finanzierungsregimen realisierten Aus- und Neubauprojekte erarbeitet. Im Ergebnis werden mehr Kapazitäten für steigende Verkehrsmengen existieren und weniger „Konflikte“ durch Überlastung im Fahrplan und im Betrieb auftreten.

Der erste Schritt zum Deutschlandtakt wird bereits mit einer ersten großen Etappe bis Mitte der 2020er-Jahre gegangen. Welche Infrastrukturen hierfür benötigt werden und welche potentiellen Angebotsverbesserungen sich hieraus ergeben – sowohl für Fahrgäste als auch für Kunden des Schienengüterverkehrs –, wird in diesem Bericht dargelegt.¹

Die angegebenen Realisierungszeiträume geben den aktuellen Planungsstand wieder. Sie stehen zum Teil unter dem Vorbehalt einer erfolgreichen Planfeststellung, der Finanzierung oder anderer Unwägbarkeiten, die die Realisierung verzögern können.

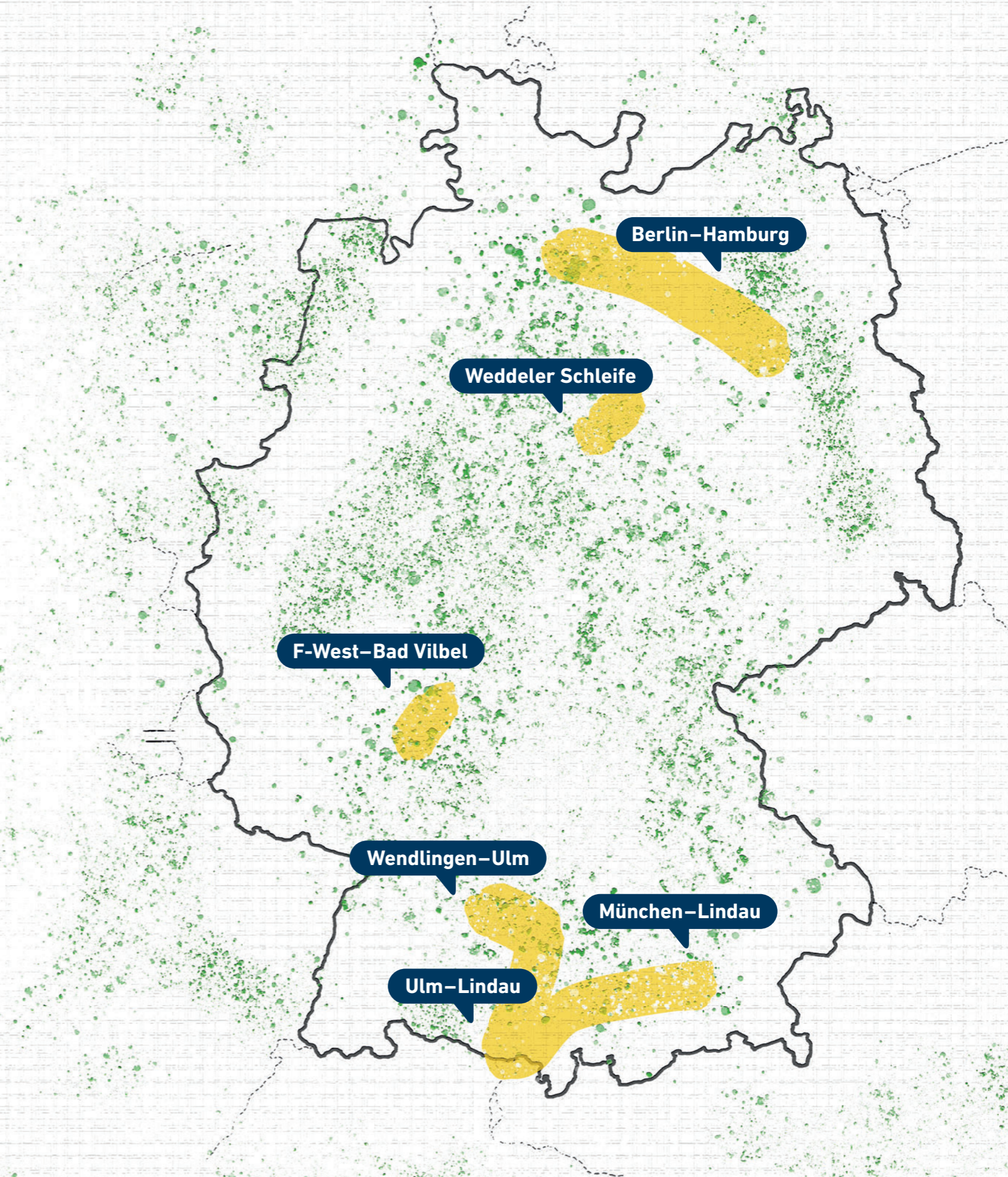
¹ Das Potentialkonzept ersetzt nicht den bestehenden rechtlichen Trassenzuweisungsprozess zum Netzfahrplan nach §§ 44, 50 ff. Eisenbahnregulierungsgesetz und nimmt diesen auch nicht vorweg. Das Potentialkonzept erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr sind die Länder oder die damit beauftragten Organisationen. Der Schienenpersonenfernverkehr und der Schienengüterverkehr werden eigenwirtschaftlich erbracht. Eine Garantie für die Umsetzung der Maßnahmen kann nicht gegeben werden.



DIE LEUCHTTURMPROJEKTE IM DETAIL

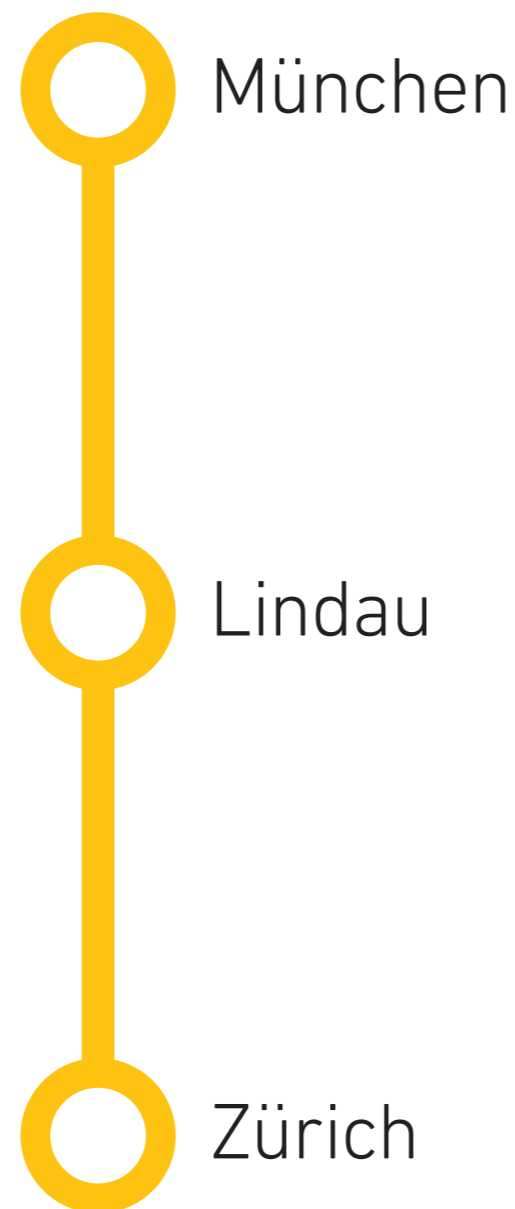
Welche Möglichkeiten eröffnet der Deutschlandtakt? Leuchtturmprojekte der ersten Etappe

Die erste Etappe des Deutschlandtakts wird bis zum Fahrplanjahr 2025 umgesetzt sein. Ein Großteil der hierfür zusätzlich benötigten Infrastrukturen befindet sich bereits in der Umsetzungsphase. Sie bilden wichtige Eckpfeiler auf dem Weg zum Deutschlandtakt. Im nachfolgenden Abschnitt werden die Angebotspotentiale der wesentlichen überregionalen Leuchtturmprojekte dieser Etappe vorgestellt.



1.

Der Deutschlandtakt ermöglicht die Verdichtung von Taktverkehren, kürzere Reisezeiten im Schienenpersonenverkehr und kürzere Transportzeiten im Schienengüterverkehr auf der Achse **München–Lindau–Zürich**.



Welche Infrastruktur wird benötigt?

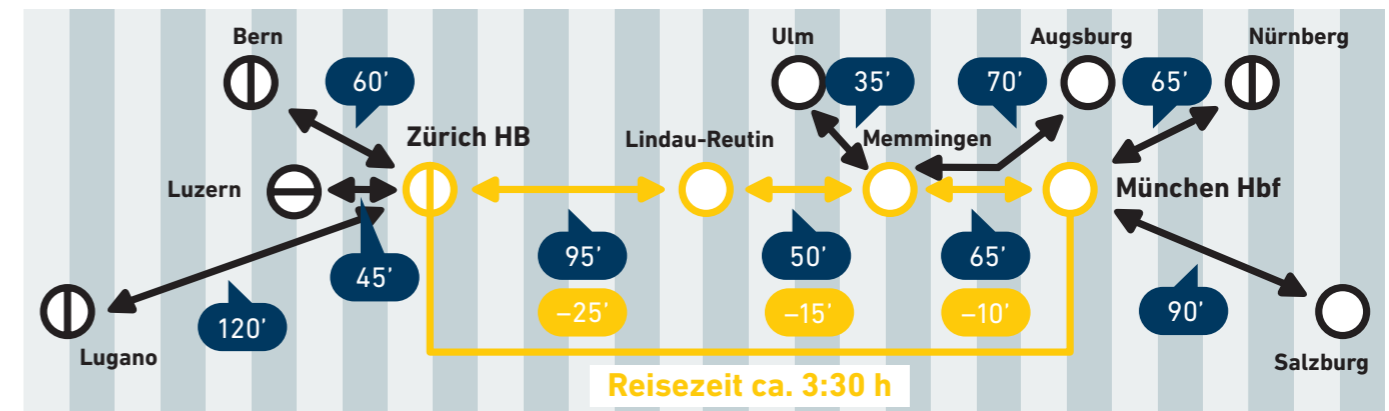
Infrastrukturmaßnahme ABS München–Lindau Grenze D/A

- Elektrifizierung zwischen Geltendorf und Lindau-Reutin
- Ausbau für bogenschnellen Betrieb zwischen Buchloe und Hergatz
- Bau von Bahnsteigen/-unterführungen in 2 Bahnhöfen
- Errichtung eines neuen Personenbahnhofs in Lindau-Reutin

Welche Potentiale ergeben sich?

- Eine signifikante Reisezeitverkürzung zwischen München und Zürich um bis zu 30 Minuten auf 4 Stunden ist bereits im Jahr 2021 möglich.
- Weitere Verbesserungen auf Schweizer Seite ermöglichen eine Reisezeit zwischen München und Zürich von etwa 3,5 Stunden ab dem Fahrplanjahr 2022.
- Im Regionalverkehr werden bessere Anschlüsse in den Regionalknoten Buchloe, Memmingen und Lindau möglich.
- Die Anschlüsse in den Taktknoten München und Zürich können verbessert werden. Dadurch sind kurze Anschlüsse zu weiterführenden Relationen (z.B. Bern, Luzern) möglich.
- Die bestehenden Fernverkehrsleistungen können deutlich ausgeweitet werden – die Herstellung eines Taktverkehrs ist möglich.

Die dann mögliche durchgehende Führung von elektrisch angetriebenen Güterzügen bzw. der entfallende Lokwechsel zwischen Diesel- und Elektrolok im Güterverkehr eröffnet neue Potentiale für die Verkehrsverlagerung von der Straße durch geringere Transportzeiten bzw. -kosten und stärkt die Resilienz des gesamten Schienennetzes im Störfall.

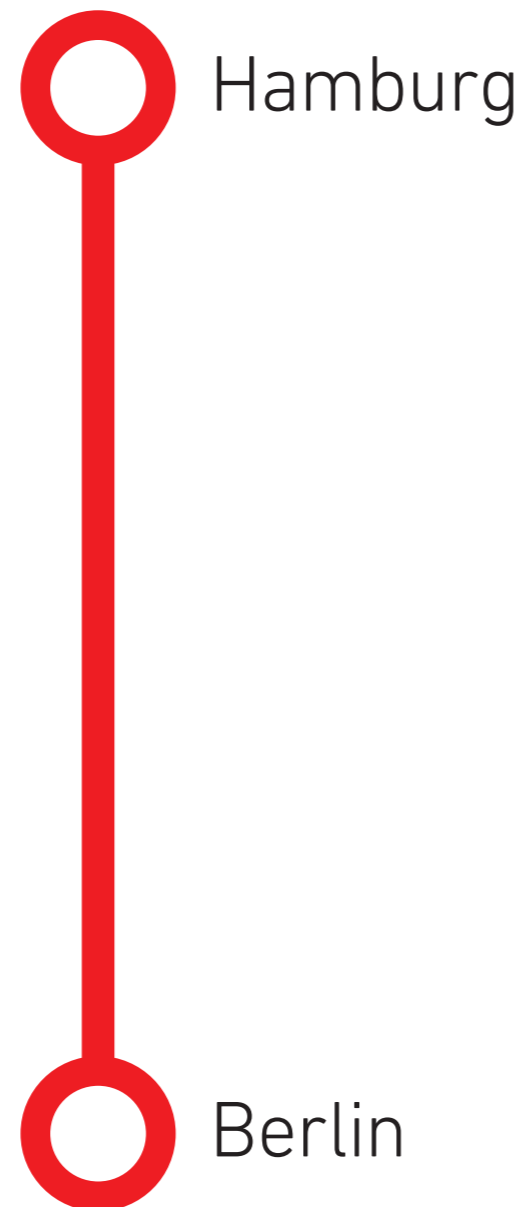


Wann wird der Deutschlandtakt spürbar?

Die Potentiale sind mit Inbetriebnahme (IBN) der o.g. Infrastrukturmaßnahmen voraussichtlich ab dem Fahrplanjahr 2021 mit Fahrplanwechsel 12/2020 vorhanden.

2.

Der Deutschlandtakt ermöglicht die Verdichtung des Fernverkehrsangebots von 3 auf 4 Fahrten je 2 Stunden auf der Achse **Hamburg–Berlin**.



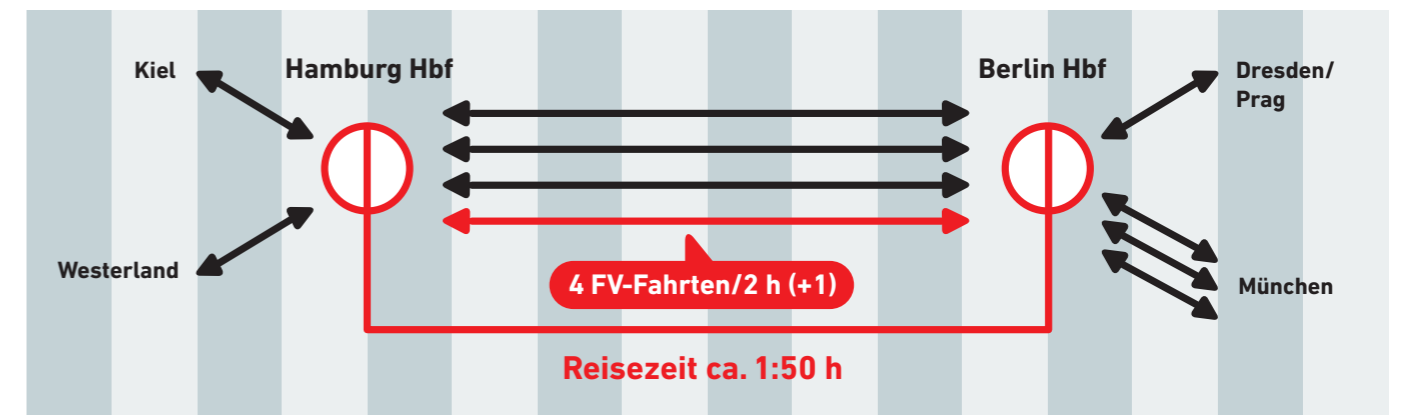
Welche Infrastruktur wird benötigt?

Infrastrukturmaßnahme Ertüchtigung Hamburg–Berlin

- Ausrüstung für Wirbelstrombremse
- Weitere kleine und mittlere Maßnahmen bis Mitte der 2020er-Jahre

Welche Potentiale ergeben sich?

- Eine Verdichtung des Fernverkehrs von 3 auf 4 Fahrten je 2 Stunden wird auf der sehr nachgefragten Verbindung zwischen den beiden größten Städten Deutschlands, Hamburg und Berlin, möglich.
- Bestehende Lücken im Fahrplan können geschlossen werden.
- Zusätzliche kleine und mittlere Maßnahmen ermöglichen bei höherem Zugangebot eine wirtschaftlich optimale Betriebsqualität im Nah-, Fern- und Güterverkehr.



Wann wird der Deutschlandtakt spürbar?

Die vollständigen Potentiale sind mit Umsetzung der o. g. Infrastrukturmaßnahmen voraussichtlich bis Mitte der 2020er-Jahre vorhanden. Verdichtungen des Fernverkehrs sind – abhängig von der Geschwindigkeit der Maßnahmenumsetzung sowie von den zu erwartenden Trassennachfragen durch die Aufgabenträger im Nahverkehr und durch die Unternehmen aus dem Fern- und Güterverkehr – ab dem Jahr 2021 möglich. Perspektivisch sind weitere Potentiale möglich. So wird im Zusammenhang mit weiteren Infrastrukturmaßnahmen angestrebt, den Taktknoten Wittenberge mit Fernverkehrszügen stündlich statt heute zweistündlich zu bedienen.

3.

Der Deutschlandtakt ermöglicht kürzere Reisezeiten und neue Durchbindungen im Schienenpersonenverkehr und kürzere Transportzeiten im Schienengüterverkehr auf der Achse **Ulm–Friedrichshafen–Lindau**.



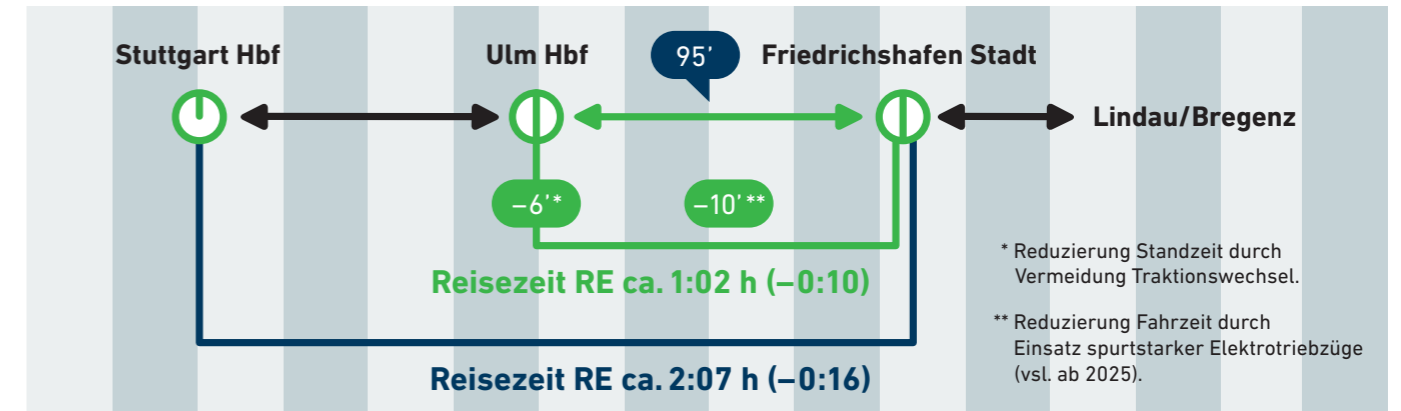
Welche Infrastruktur wird benötigt?

ABS Ulm–Friedrichshafen–Lindau (Südbahn)

- Elektrifizierung zwischen Ulm, Friedrichshafen und Lindau
- Ausbau für Geschwindigkeiten von bis zu 160 km/h

Welche Potentiale ergeben sich?

- Die Anschlüsse in den Tacktknoten Ulm und Lindau können verbessert werden.
- Die Erhöhung der Geschwindigkeit auf bis zu 160 km/h ermöglicht eine Reduzierung der Fahrzeit.
- Die Erneuerung der Signaltechnik, u. a. an den Bahnhöfen zwischen Friedrichshafen und Lindau, ermöglicht zeitgleiche Ein- und Ausfahrten der Züge.
- Ein Lokwechsel und die damit einhergehende lange Standzeit in Ulm können entfallen.
- Eine Reduzierung der CO₂-Emissionen ist möglich.
- Angebote für regional relevante Güterverkehre werden durch die Schließung dieser großen Elektrifizierungslücke möglich. Zudem wird die Resilienz des Schienennetzes durch die Schaffung zusätzlicher Umfahrungsmöglichkeiten im Störfall erhöht.



Wann wird der Deutschlandtakt spürbar?

Die Potentiale sind mit Inbetriebnahme der o. g. Infrastrukturmaßnahmen voraussichtlich ab dem Fahrplanjahr 2022 mit Fahrplanwechsel 12/2021 vorhanden.

4.

Der Deutschlandtakt ermöglicht erheblich kürzere Reisezeiten im Schienenpersonenverkehr und eine Optimierung der Taktknoten entlang des Korridors **Stuttgart–München.**



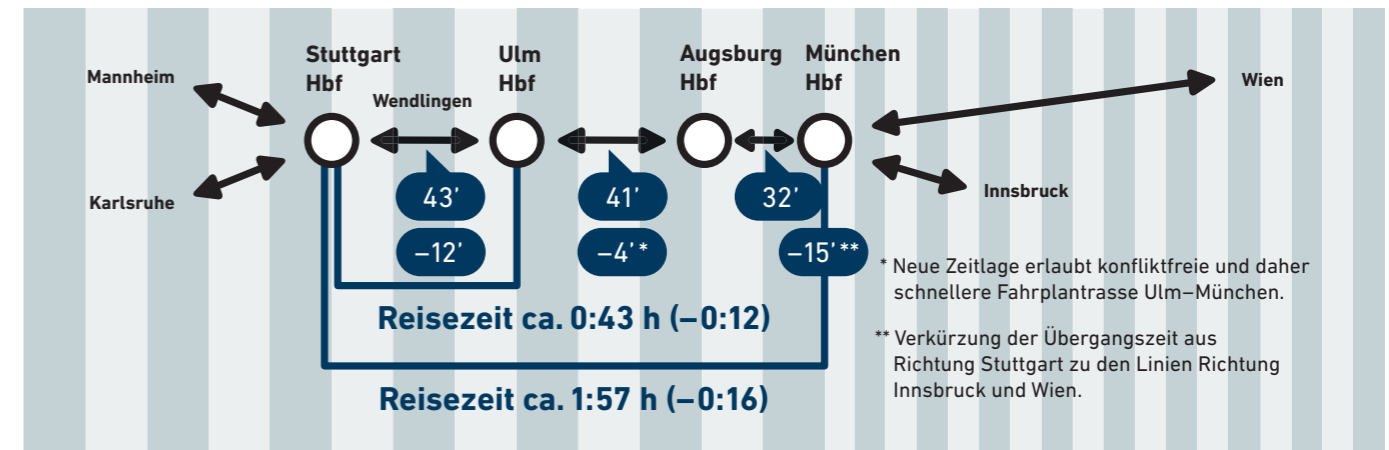
Welche Infrastruktur wird benötigt?

NBS Wendlingen–Ulm

- Neubaustrecke mit einer Höchstgeschwindigkeit von bis 250 km/h

Welche Potentiale ergeben sich?

- Die Reisezeit im Fernverkehr zwischen Stuttgart und Ulm kann um 12 Minuten auf unter 45 Minuten gesenkt werden.
- Dadurch wird die gesamte Achse zwischen Stuttgart und München um bis zu eine Viertelstunde schneller, wovon auch die Verbindungen München–Stuttgart–Paris, München–Stuttgart–Rhein-Main/–Rhein/Ruhr sowie Stuttgart–Wien profitieren können.
- Neubau des Bahnhofs Merklingen, welcher durch den Regionalverkehr im Zielzustand mindestens stündlich bedient wird.
- Die bestehende Strecke über die Geislinger Steige wird entlastet und hat damit künftig zusätzliche Kapazitäten für mehr Zugverkehr, etwa zum Terminal des kombinierten Verkehrs in Dornstadt bei Ulm und im Störfungsfall.
- In Verbindung mit der unter 3. genannten ABS Ulm–Friedrichshafen–Lindau (Südbahn) kann die Fahrzeit im Regionalverkehr zwischen Stuttgart und Friedrichshafen auf deutlich unter 2 Stunden gesenkt werden.

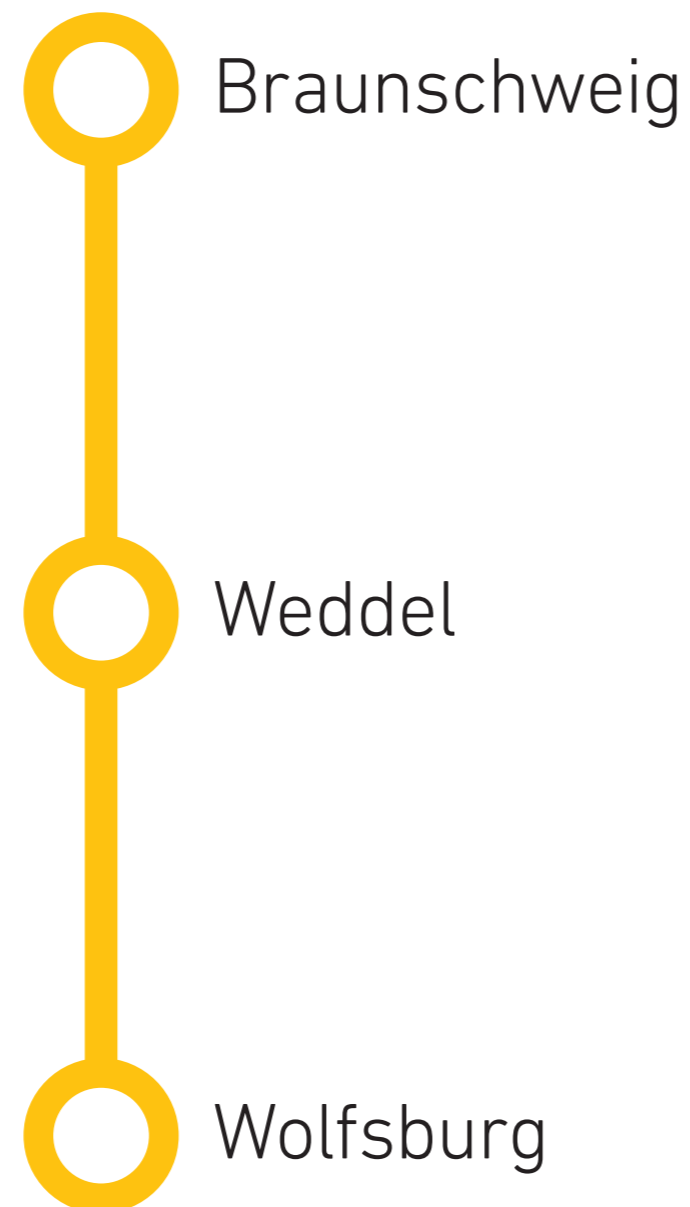


Wann wird der Deutschlandtakt spürbar?

Die Potentiale sind mit Inbetriebnahme der o.g. Infrastrukturmaßnahmen voraussichtlich ab dem Fahrplanjahr 2023 mit dem Fahrplanwechsel 12/2022 vorhanden.

5.

Der Deutschlandtakt ermöglicht die Herstellung von Taktverdichtungen sowie die Optimierung von Taktknoten im Schienenpersonenverkehr sowie die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten für den Schienengüterverkehr auf der Achse **Braunschweig–Wolfsburg**.



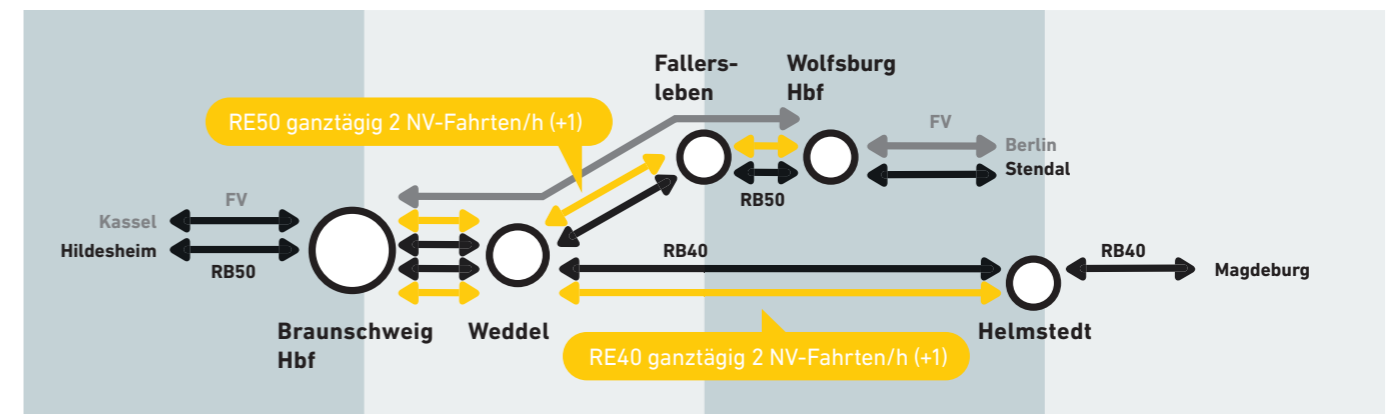
Welche Infrastruktur wird benötigt?

Infrastrukturmaßnahme Weddeler Schleife (Abzweig Weddel–Fallersleben Bf)

- Zweigleisiger Ausbau Weddeler Schleife (erster Bauabschnitt Weddel–Betriebsbahnhof Lehre, Finanzierung des vollständigen Ausbaus unter Vorbehalt)
- Geschwindigkeitserhöhung Braunschweig Hbf – Weddel auf 160 km/h

Welche Potentiale ergeben sich?

- Eine durchgehende Angebotsverdichtung im Nahverkehr auf 2 Züge pro Stunde (mit Halbstundentakt bei vollständigem Ausbau) wird auf den Relationen Braunschweig–Weddel–Helmstedt bzw. Braunschweig–Weddel–Fallersleben–Wolfsburg möglich.
- Erhöhung der Betriebsqualität: mehr Pünktlichkeit, insbesondere im Schienenpersonenverkehr
- Mehr Güter können von der Straße auf die Schiene verlagert werden.
- Eine weiträumige Umfahrungsmöglichkeit des Knotens Hannover/Lehrte und eine Erhöhung der Resilienz des gesamten Schienennetzes im Störfall werden ermöglicht.



Wann wird der Deutschlandtakt spürbar?

Die Potentiale sind mit Inbetriebnahme der o. g. Infrastrukturmaßnahmen voraussichtlich ab dem Fahrplanjahr 2024 mit Fahrplanwechsel 12/2023 vorhanden.

6.

Der Deutschlandtakt ermöglicht auf den Teilkorridoren Aachen/Duisburg–Mannheim (RFC²-Korridor 1: **Rhine–Alpine**), Flensburg–Würzburg (RFC-Korridor 3: **Scan–Med**), Saarbrücken–Mannheim (RFC-Korridor 4: **Atlantic**), Bremerhaven/Wilhelmshaven–Bad Schandau (RFC-Korridor 7/8: **Orient/East–Med/North Sea–Baltic**), Kehl–Mannheim–Frankfurt/Main (RFC-Korridor 9: **Rhine–Danube**) den Einsatz von längeren Güterzügen.



² Rail Freight Corridor

Welche Infrastruktur wird benötigt?

Fertigstellung weiterer Überholgleise für lange Güterzüge (740 m)

- Bingen, Darmstadt–Eberstadt (2x)
- Einbeck–Salzderhelden
- Homburg (Saar) Hbf, Kindsbach, Kaiserslautern
- Schandelah, Dornreichenbach, Oschatz

Welche Potentiale ergeben sich?

- Durch den Einsatz längerer Güterzüge kann mehr Fracht auf der Schiene transportiert werden, ohne zusätzliche Güterzüge einzusetzen. Die Transportkosten können gesenkt und zusätzliche Belastungen der Anwohner entlang der Strecken vermieden werden.
- Möglichkeit des Einsatzes längerer Güterzüge in den Railfreightkorridoren (RFC):
 - RFC 1: Aachen/Duisburg–Köln–Mainz–Mannheim
 - RFC 3: Flensburg/Hamburg–Hannover/Lehrte–Würzburg
 - RFC 4: Saarbrücken–Mannheim
 - RFC 7/8: Bremerhaven/Wilhelmshaven–Hannover/Lehrte–Halle–Dresden–Bad Schandau
 - RFC 9: Kehl–Mannheim–Frankfurt/Main

Wann wird der Deutschlandtakt spürbar?

Die Potentiale sind mit Inbetriebnahme der o.g. Infrastrukturmaßnahmen voraussichtlich im Jahr 2023 vorhanden.

Schematisch



Güterverkehrskorridore in Deutschland¹

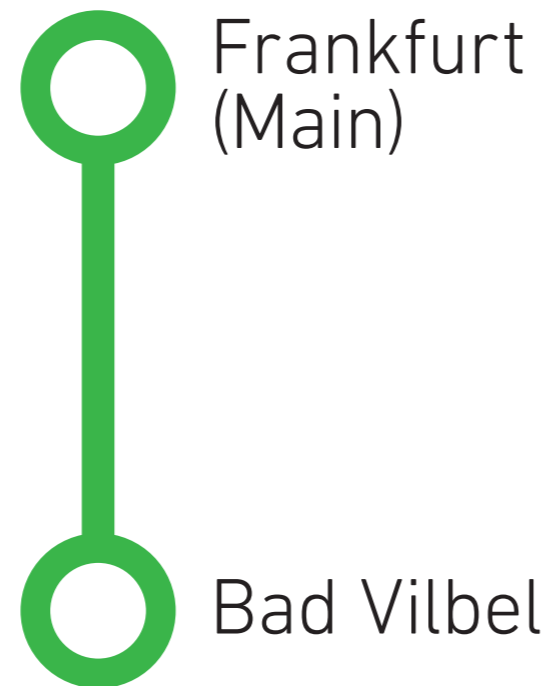
- 1** Rhine–Alpine
- 3** Scandinavian–Mediterranean
- 4** Atlantic
- 7** Orient/East–Med
- 8** North Sea–Baltic
- 9** Rhine–Danube

¹ Gemäß VO 913/2010/EU und VO 1316/2013/EU.

740-m-Maßnahmen des Bundesprogramms fertiggestellt

7.

Der Deutschlandtakt ermöglicht im Knoten **Frankfurt am Main** kürzere Reisezeiten im Schienenpersonennahverkehr und die Sicherung von Anschlüssen.



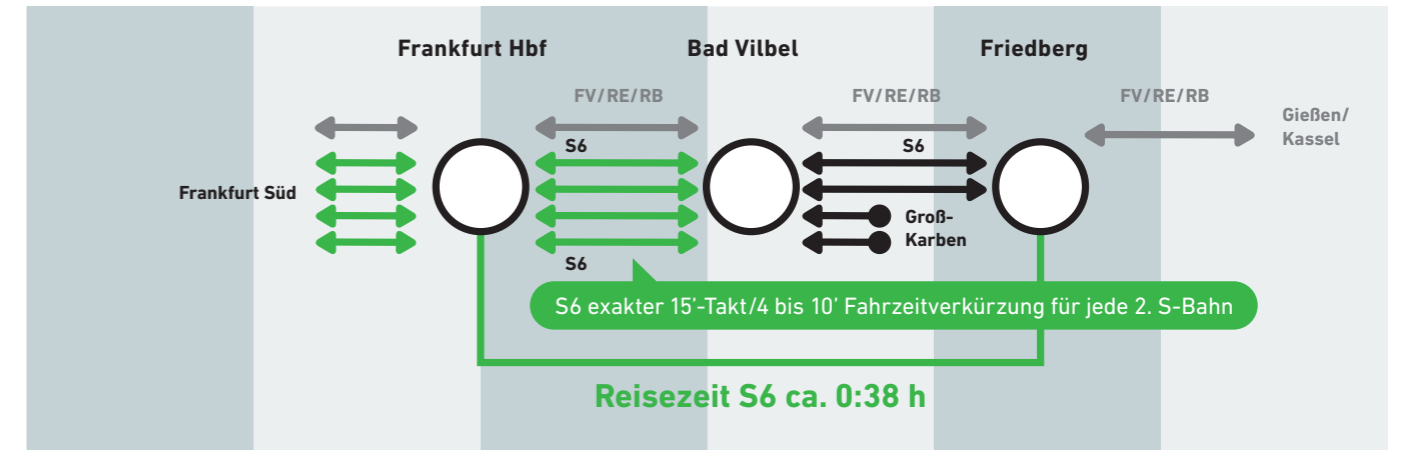
Welche Infrastruktur wird benötigt?

Infrastrukturmaßnahme Knoten Frankfurt: S6 Frankfurt-West–Bad Vilbel 1. Baustufe

- Viergleisiger Ausbau
- Kapazitätssteigerung durch separate S-Bahn-Gleise

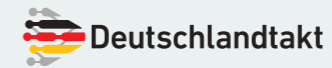
Welche Potentiale ergeben sich?

- Durch den Bau von 2 zusätzlichen Gleisen für die S6 zwischen Frankfurt am Main West und Friedberg im Rahmen des Programms „Frankfurt RheinMain plus“ kann der S-Bahn-Verkehr vom Regional-, Fern- und Güterverkehr getrennt werden. Das ermöglicht eine optimale Streckennutzung und schafft wesentliche Voraussetzungen für einen zuverlässigeren Bahnbetrieb, insbesondere auch im Störfall.
- Die S-Bahnen werden schneller und ein exakter 15-Minuten-Takt zwischen Frankfurt Hbf und Friedberg wird möglich.
- Der Ausbau erlaubt den Bau eines neuen Halts in Ginnheim und zusätzliche Angebote auf der Verbindung Gießen–Frankfurt am Main.
- Mehr Güter können von der Straße auf die Schiene verlagert werden.



Wann wird der Deutschlandtakt spürbar?

Die Potentiale sind mit Inbetriebnahme der o.g. Infrastrukturmaßnahmen voraussichtlich ab dem Fahrplanjahr 2024 mit Fahrplanwechsel 12/2023 vorhanden.



Welche Möglichkeiten eröffnet der Deutschlandtakt in den Regionen?

Auch die Fläche profitiert vom Deutschlandtakt. Neben den Leuchtturmprojekten bestehen in den einzelnen Bundesländern zahlreiche Planungen zu regionalen Maßnahmen, die in vielen Regionen Deutschlands Angebotsverbesserungen und bessere Verknüpfungen der Angebote ermöglichen. Taktverdichtungen, kürzere Reisezeiten, bessere Anschlüsse in Taktknoten, neue Direktverbindungen,

Streckenreaktivierungen und die Ermöglichung einer stärkeren Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene tragen ihren jeweiligen Anteil zur Etappe des Deutschlandtakts bei.

Die folgenden Aufstellungen zeigen die Vielfalt der einzelnen Maßnahmen und erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

I. Hier werden Taktverkehre und Taktverdichtungen möglich.

Welche Angebotsverbesserungen sollen erreicht werden?	Welche Infrastruktur wird benötigt?	Wann wird der Deutschlandtakt voraussichtlich spürbar?
Taktverdichtung der Nahverkehrsverbindung Braunschweig–Gifhorn–Uelzen auf einen 60-Minuten-Takt	Neuer Kreuzungsbahnhof Rötgesbüttel und Anpassungen im Bahnhof Wahrenholz auf der Strecke Braunschweig–Gifhorn–Uelzen	Ab Fahrplanjahr 2021
Taktverdichtung der Nahverkehrsverbindung zwischen Halle und Lutherstadt Eisleben auf einen 60-Minuten-Takt	Knoten Halle/ESTW Angersdorf: Einrichtung ESTW mit Spurplanumbau für beidseitige Einbindung Halle-Südstadt und -Silberhöhe	Ab Fahrplanjahr 2022
Taktverdichtung S-Bahn-Verkehr zwischen Nürnberg/Fürth und Erlangen von 2 auf 3 Fahrten je Stunde	Zusätzliche Weichen im Bereich Fürth-Unterfarrnbach	Ab Fahrplanjahr 2022
Taktverdichtung der Nahverkehrsverbindung Bremen–Oldenburg auf einen 30-Minuten-Takt	Blockverdichtung Oldenburg und LST-Aufrüstung in Delmenhorst für gleichzeitige Einfahrten	Ab Fahrplanjahr 2023
Taktverdichtung der Nahverkehrsverbindung Lübeck Hbf–Lübeck-Travemünde Strand auf einen 30-Minuten-Takt	Zusätzliche Zugdeckungssignale Lübeck Hbf, Geschwindigkeitserhöhung im Raum Travemünde	Ab Fahrplanjahr 2023
Taktverdichtung der Nahverkehrsverbindung Bremen–Oldenburg auf 2 Fahrten/h durch neue Regio-S-Bahn-Linie	LST-Aufrüstung in Delmenhorst für gleichzeitige Einfahrten	Ab Fahrplanjahr 2023
Taktverdichtung der Nahverkehrsverbindung Nauen–Berlin auf 4 Züge je Stunde	Bau eines Wendegleises in Nauen	Ab Fahrplanjahr 2023

Welche Angebotsverbesserungen sollen erreicht werden?	Welche Infrastruktur wird benötigt?	Wann wird der Deutschlandtakt voraussichtlich spürbar?
Taktverdichtung der Nahverkehrsverbindung Bad Urach–Herrenberg auf einen 30-Minuten-Takt und einen 15-Minuten-Takt zur Hauptverkehrszeit zwischen Tübingen und Entringen	Elektrifizierung Bad Urach–Metzingen und Tübingen–Herrenberg, Blockverdichtungen und neue Haltepunkte Metzingen–Tübingen ^a	Ab Fahrplanjahr 2023
Taktverdichtung der Nahverkehrsverbindung zwischen Limburg und Wetzlar/Gießen auf einen 60-Minuten-Takt	Fertigstellung ESTW Obere Lahn	Ab Fahrplanjahr 2024
Taktverdichtung der Nahverkehrsverbindung zwischen Bremen und Bremerhaven auf einen 30-Minuten-Takt	Spurplan- und LST-Maßnahmen in Bremen Hbf und Bremerhaven-Lehe sowie zusätzliche Bahnsteigkante Bremerhaven-Lehe	Ab Fahrplanjahr 2024
Taktverdichtung der Nahverkehrsverbindung Werneuchen–Berlin auf einen 30-Minuten-Takt	Schaffung einer Kreuzungsmöglichkeit in Blumberg (bei Berlin)	Ab Fahrplanjahr 2025
Taktverdichtung der Nahverkehrsverbindung Müncheberg (Mark)–Berlin auf einen 30-Minuten-Takt	Zusätzliche Bahnsteigkante in Müncheberg (Mark)	Ab Fahrplanjahr 2025
Angebotsausbau der S-Bahn-Verbindungen über die Sendlinger Spange	Knoten München (Sendlinger Spange): Ausbau Haltepunkt Heimeranplatz West zum Kreuzungsbahnhof, neue Weichenverbindung in Laim	Ab Fahrplanjahr 2025

^aDrittinfrastruktur.^bGrößtenteils Drittinfrastruktur.

II. Hier werden kürzere Reisezeiten im Schienenpersonenverkehr, einschließlich der Verbesserung von Taktknoten und der Sicherung von Anschlüssen, und in einigen Fällen die Voraussetzung für die stärkere Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene geschaffen.

Welche Angebotsverbesserungen sollen erreicht werden?	Welche Infrastruktur wird benötigt?	Wann wird der Deutschlandtakt voraussichtlich spürbar?
Reisezeitverkürzung auf der Stettiner Bahn (Korridor Berlin–Stralsund)	Knoten Berlin (Nordkreuz–Karow): 2. Baustufe): zweigleisiger Ausbau der Fernbahntrasse auf bis zu 160 km/h	Ab Fahrplanjahr 2021
Beschleunigung einer Nahverkehrslinie Kiel–Lübeck sowie Einrichtung einer zusätzlichen Nahverkehrslinie Kiel–Preetz	Ausbaustufe 2a Kiel–Lübeck: 3. Bahnsteigkante Preetz, Geschwindigkeitserhöhung	Ab Fahrplanjahr 2022
Fahrzeitverkürzung für Verbindungen zwischen Leipzig und Zeitz sowie Herstellung eines Taktknotens in Zeitz zur Minute 30	Ausbau Leipzig–Plagwitz–Zeit: Streckenausbau auf bis zu 120 km/h	Ab Fahrplanjahr 2022
Optimierung der Nahverkehrstaktknoten Jüterbog und Falkenberg (Elster)	Reaktivierung der Bahnsteigkante am Gleis 34 in Jüterbog	Ab Mitte Fahrplanjahr 2023
Bessere Anschlüsse durch die Verknüpfung der Nahverkehrsverbindungen in Potsdam Pirschheide	Bau neuer Bahnsteiganlagen in Potsdam Pirschheide (oben)	Ab Fahrplanjahr 2023
Fahrzeitverkürzung auf dem Korridor Stuttgart–Singen–Zürich	ABS Stuttgart–Singen (Gäubahn: Abschnitt Horb–Neckarhausen): zweigleisiger Ausbau Horb–Neckarhausen	Ab Fahrplanjahr 2024
Fahrzeitverkürzung der Nahverkehrsverbindung Leer–Groningen	Ausbau Leer–Groningen: Erhöhung Streckengeschwindigkeit	Ab Fahrplanjahr 2025

Welche Angebotsverbesserungen sollen erreicht werden?	Welche Infrastruktur wird benötigt?	Wann wird der Deutschlandtakt voraussichtlich spürbar?
Fahrzeitverkürzung auf dem Korridor Berlin–Dresden–Prag	ABS Berlin–Dresden (1. Baustufe): Modernisierung/Ausbau auf bis zu 200 km/h	Ab Fahrplanjahr 2025
Fahrzeitverkürzung der Nahverkehrsverbindung Erfurt–Nordhausen	Streckenausbau Erfurt–Nordhausen, Einrichtung ESTW und Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf bis zu 140 km/h	Ab Fahrplanjahr 2025
Fahrzeitverkürzung der Euregiobahn Aachen (Nahverkehrsverbindung), Einrichtung neuer Halt Aachen–Richterich	Streckenelektrifizierung EVS-Netz (Euregiobahn Aachen) ^a	Ab Fahrplanjahr 2025
Fahrzeitverkürzung der Nahverkehrsverbindung Düren–Euskirchen	Streckenausbau Düren–Euskirchen: Erhöhung Streckengeschwindigkeit ^a	Ab Fahrplanjahr 2025
Fahrzeitverkürzung der Nahverkehrsverbindung Dessau Hbf–Bad Belzig–Berlin	Streckenausbau Roßlau–Wiesenburg auf 160 km/h	Ab Fahrplanjahr 2025
Fahrzeitverkürzung der Nahverkehrsverbindung zwischen Beeskow und Frankfurt (Oder)	Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 120 km/h	Ab Fahrplanjahr 2025

^aDrittinfrastruktur.

III. Hier können Zuglinien künftig durchgebunden werden. Zugfahren ohne Umsteigen und in einigen Fällen die stärkere Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene werden ermöglicht.

Welche Angebotsverbesserungen sollen erreicht werden?	Welche Infrastruktur wird benötigt?	Wann wird der Deutschlandtakt voraussichtlich spürbar?
Durchbindung der Nahverkehrslinie von Bocholt nach Düsseldorf	Elektrifizierung Bocholt–Wesel	Ab Fahrplanjahr 2022
Verlängerung der S-Bahn-Linie bis Usingen, Verlängerung Nahverkehrslinie bis Bad Homburg	Elektrifizierung (Bad Homburg–)Friedrichsdorf–Usingen, Kreuzungsmöglichkeiten, Zugdeckungssignale für S-Bahn-Betrieb	Ab Fahrplanjahr 2023
Schaffung einer neuen schnellen Nahverkehrslinie Frankfurt–Wiesbaden–Koblenz–Koblenz–Gondorf (Mosel)	Knoten Frankfurt: zweigleisiger Ausbau Homburger Damm	Ab Fahrplanjahr 2023 möglich
Regelmäßige Durchbindung des Nahverkehrs auf der Relation Wilhelmshaven–Bremen	ABS Oldenburg–Wilhelmshaven (3. Baustufe, Umfahrung Sande): Elektrifizierung und zweigleisiger Ausbau für bis zu 120 km/h der Strecke	Ab Fahrplanjahr 2023

IV. Hier werden Bahnstrecken reaktiviert, was Schienenpersonenverkehr und in einigen Fällen eine zusätzliche Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene ermöglicht.

Welche Angebotsverbesserungen sollen erreicht werden?	Welche Infrastruktur wird benötigt?	Wann wird der Deutschlandtakt voraussichtlich spürbar?
Verlängerung der S-Bahn-Verbindung von Mettmann bis Wuppertal	Reaktivierung/Streckenneubau Mettmann–Wuppertal ^b	Ab Fahrplanjahr 2021
Verlängerung der Nahverkehrsverbindung bis Stolberg-Breinig	Reaktivierung Stolberg-Altstadt–Stolberg-Breinig (Stolberger Talbahn) ^a	Ab Fahrplanjahr 2021
Verlängerung der Nahverkehrsverbindung von Kiel–Rendsburg bis Rendsburg-See-mühlen	Reaktivierung Rendsburg–Rendsburg-See-mühlen ^a	Ab Fahrplanjahr 2022
Verlängerung der Nahverkehrsverbindung von Kiel-Oppendorf bis Schönberger Strand	Reaktivierung Kiel-Oppendorf–Schönberger Strand ^a	Ab Fahrplanjahr 2023
Verlängerung der Nahverkehrsverbindung Hamburg–Wrist nach Kellinghusen	Reaktivierung und Elektrifizierung der Strecke Wrist–Kellinghusen	Ab Fahrplanjahr 2023
Einrichtung einer neuen Nahverkehrsverbindung zwischen Basdorf und Berlin-Wilhelmsruh	Reaktivierung der Stammstrecke der Heidekrautbahn von Basdorf nach Berlin-Wilhelmsruh ^a	Ab Fahrplanjahr 2024
Anbindung der südöstlichen Stadtteile Münsters und Sendenhorst an den Schienenpersonennahverkehr	Reaktivierung/Ertüchtigung Münster–Sendenhorst ^a	Ab Fahrplanjahr 2024

^aDrittinfrastruktur.

^bGrößtenteils Drittinfrastruktur.

Welche Angebotsverbesserungen sollen erreicht werden?	Welche Infrastruktur wird benötigt?	Wann wird der Deutschlandtakt voraussichtlich spürbar?
Anbindung der Städte Harsewinkel und Verl an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	Reaktivierung/Ertüchtigung Harsewinkel-Güterloh-Verl ^a	Ab Fahrplanjahr 2024
Einrichtung neuer Linien und Haltepunkte in Trier	Ausbau Trierer Weststrecke: Streckenreaktivierung für den Personenverkehr	Ab Fahrplanjahr 2025
Verlängerung der Nahverkehrsverbindung Friedberg-Wölfersheim-Södel bis Hungen (zur Hauptverkehrszeit bis Lich)	Reaktivierung Horlofftalbahn: Umbau Bhf Beienheim, Streckenreaktivierung Wölfersheim-Södel-Hungen ^b	Ab Fahrplanjahr 2025
Neue SPNV-Anbindung Langenneufnach an Gessertshausen/Augsburg	Reaktivierung Gessertshausen-Langenneufnach ^b	Ab Fahrplanjahr 2025

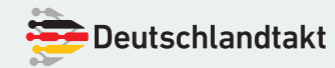
V. Hier werden die Voraussetzungen für eine stärkere Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene und kürzere Transportzeiten ermöglicht.

Welche Angebotsverbesserungen sollen erreicht werden?	Welche Infrastruktur wird benötigt?	Wann wird der Deutschlandtakt voraussichtlich spürbar?
Zusätzliche Kapazitäten für den Schienengüterverkehr (SGV) von und nach Bremerhaven	Elektrifizierung der Gleise 241–248 in Bremerhaven-Speckenbüttel, Einrichtung Gleiswechselbetrieb und neuer Fahrstraßen im Bereich Bremerhaven	Ab Fahrplanjahr 2021
Zusätzliche Kapazitäten für den SGV von und zum MegaHub Lehrte	Anbindung an MegaHub Lehrte (Spurplananpassung)	Ab Fahrplanjahr 2021

^a Drittinfrastruktur.

^b Größtenteils Drittinfrastruktur.

Welche Angebotsverbesserungen sollen erreicht werden?	Welche Infrastruktur wird benötigt?	Wann wird der Deutschlandtakt voraussichtlich spürbar?
Zusätzliche Kapazitäten für den SGV zu/von den Häfen in Germersheim und Speyer	Elektrifizierung der Gleise 4 und 5 in Speyer	Ab Fahrplanjahr 2021
Zusätzliche Kapazitäten für den SGV sowie Möglichkeit, längere Züge auf dem Abschnitt Aachen-Köln einzusetzen	ABS Köln-Aachen (Ausbauabschnitt II): Ausbau der Bereiche Eschweiler und Aachen-Rothe Erde	Ab Fahrplanjahr 2022
Zusätzliche Kapazitäten für den SGV sowie Senkung der Transportzeiten bei Fahrten über Roßlau	Streckenertüchtigung und Einrichtung ESTW im Knoten Dessau/Roßlau	Ab Fahrplanjahr 2022
Zusätzliche Kapazitäten für den SGV sowie Senkung der Transportzeit von und zum JadeWeserPort, durchgehende Elektrotraktion im Güterverkehr	ABS Oldenburg-Wilhelmshaven (3. Baustufe, Umfahrung Sande): Elektrifizierung und zweigleisiger Ausbau der Strecke für bis zu 120 km/h	Ab Fahrplanjahr 2023
Zusätzliche Kapazitäten für den SGV von/nach der Schweiz	Bau einer neuen Umspannungsgruppe in Weil am Rhein/Basel Bad Rbf	Ab Fahrplanjahr 2023
Zusätzliche Kapazitäten für den SGV zwischen Hamm/Soest und Dortmund/Siegen/Hagen	Verbesserung der gleichzeitigen Einfahrt nach Unna aus Richtung Hamm und Soest (Spurplanänderung)	Ab Fahrplanjahr 2024
Zusätzliche Kapazitäten für den SGV zwischen Hamm/Soest und Dortmund/Siegen/Hagen	Optimierung der Ausfädelung Hagen/Dortmund in Holzwickede (Spurplanänderung, Geschwindigkeitserhöhung, Errichtung zweite Ausfädelung über Westkopf)	Ab Fahrplanjahr 2024
Zusätzliche Kapazitäten für den SGV von/nach/durch Lübeck	Erstellung Puffergleise in Lübeck Süd	Ab Fahrplanjahr 2025



Was folgt nach 2025? Ausblick

Die hier beschriebene erste Etappe stellt den Auftakt eines umfassenden Etappierungskonzepts zum Deutschlandtakt dar. Mit der Realisierung zusätzlicher Infrastrukturmaßnahmen werden weitere Angebotsausweitungen möglich. Dadurch wird der Deutschlandtakt Stück für Stück erlebbar.

Was sind die Eckpunkte der folgenden Etappe? Mit Beginn der nächsten Etappe in der zweiten Hälfte der 2020er-Jahre soll ein enormer Angebotsprung ermöglicht werden: die Einführung eines Halbstundentakts im Schienenpersonenfernverkehr auf den großen Achsen in Deutschland (z. B. München–Stuttgart–Mannheim, München–Nürnberg–Würzburg, Kassel–Hamburg und Hannover–Berlin). Damit

können auf stark nachgefragten Achsen die Fernverkehrsverbindungen durch eine Verdichtung der Takte deutlich ausgebaut und ein regelmäßiges Angebot umgesetzt werden. Dies ermöglicht gleichzeitig bessere und kürzere Anschlussbeziehungen im Schienenpersonennahverkehr; regionale Verbindungen werden dadurch ebenso gestärkt.

Darüber hinaus werden Vorhaben aus dem Bedarfsplan für den Schienenwegebau, kleine und mittelgroße Maßnahmen, die Schließung von Elektrifizierungslücken umgesetzt sowie weitere (Teil-)Korridore für lange Güterzüge ertüchtigt, um eine spürbare Verlagerung von Güterverkehren von der Straße auf die Schiene zu ermöglichen.



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

www.deutschlandtakt.de