



Der Deutschlandtakt in der Region Süd-Ost

Die Region Süd-Ost umfasst im Rahmen der Regionalkonferenzen zum Deutschlandtakt die Freistaaten Bayern und Thüringen.

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. Er beschreibt die konkrete Angebotsvision für das Eisenbahnnetz in Deutschland: besser aufeinander abgestimmte Züge, dichtere Takte, kürzere Reise- und Transportzeiten, mehr und planbarere Kapazitäten für den Güterverkehr. Das Ziel: Die Schiene als ernstzunehmende Alternative fit machen für die Verkehrswende. Mit dem Deutschlandtakt wird die bisherige Planungslogik umgekehrt: Statt den Fahrplan an der Infrastruktur auszurichten, wird die Infrastruktur anhand des gewünschten, branchenweit abgestimmten Zielfahrplans ausgebaut (Ansatz: erst der Fahrplan, dann die Infrastruktur). Das bedeutet, dass das Schienennetz genau an den Stellen ertüchtigt wird, wo neue Maßnahmen zum Beispiel für kürzere Fahrzeiten oder zusätzliche Gleise gebraucht werden.

Zentral für den Deutschlandtakt sind die Zielfahrzeiten und entsprechenden „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. Für Philipp Schröder, den Bundesgutachter des Deutschlandtaktes sind die Knoten 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 integraler Taktfahrpläne gegenüber streckenorientierten Taktfahrplänen.

Wie drückt sich das in der Region aus?

Die Freistaaten Bayern und Thüringen sind Pioniere für landesweite Taktfahrpläne. Die existierenden Taktfahrpläne in den beiden Ländern sind in den Deutschlandtakt eingepasst und im Sinne eines Gesamtverkehrskonzepts optimiert worden. Vorbilder und Anknüpfungspunkte waren z.B. der Allgäu-Schwaben-Takt und der Integrale Taktfahrplan Thüringen. Der Deutschlandtakt fängt somit nicht bei Null an, sondern setzt auf diese bestehenden Taktverkehre auf. Insofern sind die heute bereits funktionierenden Verbindungen und Anschlüsse auch Teil des Deutschlandtakts.

Mit dem Deutschlandtakt werden Korridore und Strecken zielgerichtet beschleunigt, ohne dass Hochgeschwindigkeit das prioritäre Ziel oder gar Selbstzweck ist: so soll beispielsweise die Strecke Würzburg – Nürnberg für den Deutschlandtakt kompatibel ausgebaut werden, indem hier die Fahrzeit auf 29 Minuten verkürzt wird. Dadurch werden bessere Umstiege in den Taktknoten Nürnberg und Würzburg 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.

Aufgrund des ganzheitlichen Planungsansatzes profitieren Bayern und Thüringen auch von Maßnahmen in den anderen Bundesländern: mit dem Fernbahntunnel Frankfurt wird zum Beispiel im Knoten Frankfurt/Main ein Engpass beseitigt, so dass die Züge aus Richtung Erfurt und Würzburg deutlich schneller durch diesen Knoten kommen. Aber auch der grenzüberschreitende Schienenverkehr wird schneller und attraktiver. Beispielhaft sei hier die im Zielfahrplan Deutschlandtakt eingeplante Sprinterverbindung von München nach Wien über Simbach/Inn genannt.

Eine besondere Rolle als Taktknoten spielen die Bahnhöfe. Der Hauptbahnhof Erfurt gilt bei Fertigstellung im Rahmen des Deutschlandtakts als optimaler 00- und 30er-Taktknoten. Nah- und Regionalverkehr werden hier durch kurze Umsteigezeiten ideal auf den Fernverkehr abgestimmt. Die Nahverkehre beispielsweise von und nach Gotha, Bad Langensalza, Mühlhausen oder Leinefelde sind optimal an den Knoten Erfurt angebunden.

Die Bundesländer waren bei der Erstellung des Zielfahrplans eng eingebunden, so dass auch geplante Reaktivierungen von Strecken wie z.B. die Werratalbahn in die Planungen einfließen konnten.

Ein besonderes Beispiel dafür, welche Wirkung Maßnahmen in den Knoten entfalten können, bietet München: mittels der zweiten Stammstrecke wird die S-Bahn zu einer überregionalen S-Bahn aufgewertet, die neue und mehr Direktverbindungen in und aus Richtung München ermöglicht.

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 Würzburg – Nürnberg oder Augsburg – Ulm. Für den Knoten Erfurt wurden sog. Überwerfungsbauwerke fahrplanbasiert abgeleitet, um die Ost-West- und die Nord-Südverkehre besser miteinander zu verknüpfen. Das schafft bessere regionale und überregionale Verbindungen.

Wie wurde mit dem Schienengüterverkehr grundsätzlich umgegangen?

Der Schienengüterverkehr ist im Deutschlandtakt keine Restgröße, sondern mit attraktiven Systemtrassen optimal in den Takt eingebunden – gleichberechtigt zum Personenverkehr. Damit schafft der Deutschlandtakt für den Güterverkehr mehr und planbarere Kapazitäten. Gleichzeitig ermöglicht der passgenaue Ausbau des Streckennetzes, dass Züge beschleunigt werden und damit Transportzeiten sinken.

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 den Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke München – Lindau – Zürich konnten die Fahrzeiten im Rahmen der ersten Etappe des Deutschlandtakts im Jahr 2020 bereits deutlich reduziert und die Anschlüsse im Sinne des Deutschlandtakts verbessert werden.

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. Gleichzeitig ergeben sich weitere Wachstumspotenziale für den Schienengüterverkehr.

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.

München – Lindau – Zürich*



* Quelle: <https://www.deutschlandtakt.de/blog/aufgegleist-muenchen-lindau-zuerich/>

Stand: Oktober 2022

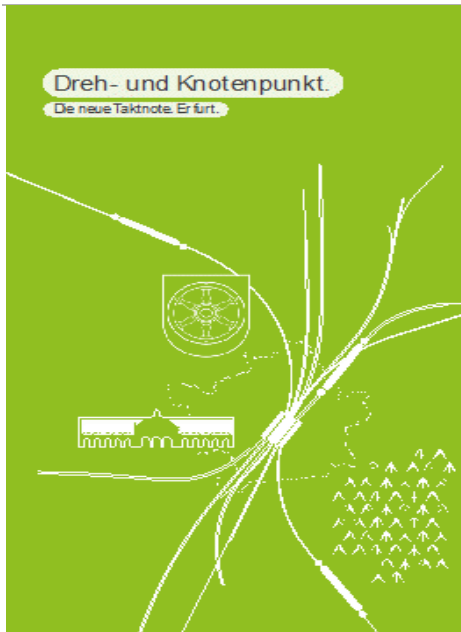
Burgsinn – Würzburg – Nürnberg*



* Quelle: <https://www.deutschlandtakt.de/blog/aufgegleist-burgsinn-gemuenden-wuerzburg-nuernberg/>

Stand: Oktober 2022

Burgsinn – Würzburg – Nürnberg*



* Quelle: <https://www.deutschlandtakt.de/blog/aufgegleist-der-knoten-erfurt/>

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

Deutschlandtakt in der Region