

## Deutschland-Takt

Das Ziel des Deutschland-Takts besteht darin, mit einem netzweit abgestimmten Taktangebot im Schienenpersonenverkehr die Wegekette im System Bahn für eine große Anzahl von Personen attraktiver zu gestalten. Dazu sollen Züge in regelmäßigen Abständen, z. B. alle 30 oder 60 Minuten, an jedem der bestimmten Knotenbahnhöfe in Deutschland einfahren und diesen nach kurzer Zeit wieder verlassen, um lange Warte- und Umsteigezeiten zu vermeiden. Die netzweite Vertaktung kann auch zu einem Mehr an Reiseverbindungen führen. Im Schienengüterverkehr ermöglicht die Einführung eines Integralen Taktfahrplans eine hohe Verfügbarkeit von Systemtrassen.



©Fotolia

### ➤ Was macht das BMVI?

Das BMVI erarbeitet derzeit einen modellhaften Fahrplan für den Deutschland-Takt, der den Schienenpersonenverkehr und den Schienengüterverkehr gemeinsam betrachtet.

Der Deutschland-Takt wird aus dem Zielfahrplan 2030 des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 sowie aus den Infrastrukturmaßnahmen des Zielnetzes des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) entwickelt. Besonderes Merkmal des BVWP 2030 ist der Wandel in der Planung der Schieneninfrastruktur hin zu einer fahrplanbasierten Infrastrukturentwicklung. Damit lassen sich Bedarf und Umfang von Netzausbauten genauer definieren.

Der Zielfahrplan 2030 wurde im 3. Quartal 2017 veröffentlicht.

### ➤ Wer macht mit?

Die Erarbeitung eines modellhaften Fahrplans für den Deutschland-Takt wird durch einen Begleitenden Arbeitskreis unterstützt, zu dem das BMVI eingeladen hat. Dieser setzt sich zusammen aus der Deutsche Bahn AG, einzelnen Aufgabenträgern im SPNV, dem Arbeitskreis Bahnpolitik der Bundesländer sowie der Initiative Deutschland-Takt und dem Fahrgastverband Pro Bahn e. V. Mit dabei sind auch das Eisenbahn-Bundesamt sowie die beauftragten Projektträger SMA und Partner AG (Zürich), Intraplan Consult GmbH (München) und VIA Consulting & Development GmbH (Aachen). Die Auftaktsitzung fand im Februar 2017 statt.

### ➤ Wie geht es weiter?

Auf den Zielfahrplan 2030 (siehe Grafik Innenseite) aufbauend, wird derzeit ein Zielfahrplan 2030plus entwickelt, für den das Zielnetz des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) um aus dem Fahrplan abgeleitete Maßnahmen erweitert wird. Der Zielfahrplan 2030plus soll 2018 fertiggestellt werden. Dessen Erarbeitung wird durch themenbezogene fachöffentliche Workshops unterstützt.



Weitere Informationen zu aktuellen Projekten des BMVI finden Sie auch im Internet.

### Impressum

#### Herausgeber

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur  
Referat LA 18

#### Stand

August 2017

#### Gestaltung | Druck

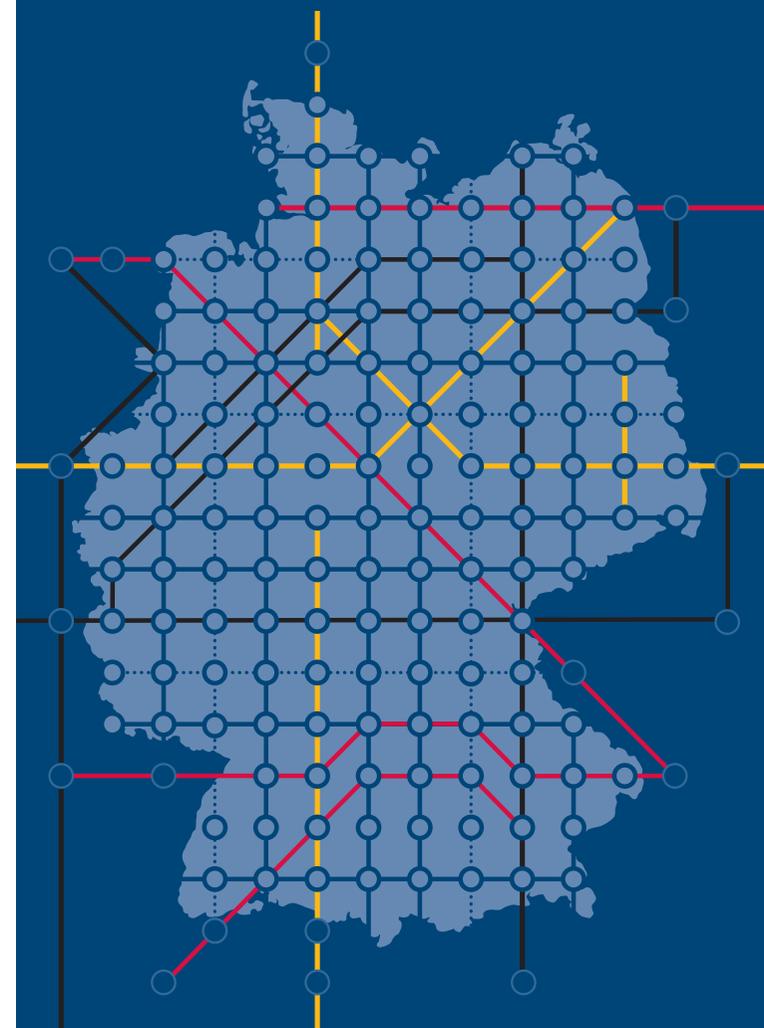
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur  
Referat Z 32, Druckvorstufe | Hausdruckerei



Bundesministerium  
für Verkehr und  
digitale Infrastruktur

# Deutschland-Takt

Ergebnisse und Perspektiven



# Integraler Taktfahrplan

Bei einem Integralen Taktfahrplan werden Fahrpläne verschiedener Linien so ausgelegt, dass an Knotenbahnhöfen zur selben Zeit alle dort verkehrenden Linienzüge ankommen und wieder abfahren.

Vorreiter bei der Einführung eines Integralen Taktfahrplans ist die Schweiz. Dort wurde bereits 1982 ein flächendeckender Taktfahrplan eingeführt und 1987 das Projekt „Bahn 2000“ beschlossen, das den Ausbau des Netzes für ein optimiertes Taktangebot unter dem Motto „schneller, häufiger und bequemer“ zum Ziel hatte. Mit der Umsetzung der ersten Etappe im Jahr 2004 und der Einführung eines weitgehenden Halbstundentaktes im Fernverkehr revolutionierte die Schweiz damit den Schienenpersonenverkehr ihres Landes. Auch in Deutschland existieren bereits integrale Taktfahrpläne für den Nahverkehr verschiedener Bundesländer.

## Machbarkeitsstudie

Ob ein Integraler Taktfahrplan auch in Deutschland möglich ist, sollte eine vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) beauftragte Machbarkeitsstudie herausfinden. Die von einer Arbeitsgemeinschaft aus IGES Institut GmbH und Institut für Verkehrswesen TU Braunschweig (IVE) erstellte Machbarkeitsstudie wurde im März 2015 der Öffentlichkeit vorgestellt.

### Die Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Ein Deutschland-Takt würde bessere Umsteigemöglichkeiten, schnellere Verbindungen und so eine Verkürzung der Reisezeit insgesamt ermöglichen.
- Eine Voraussetzung wären Infrastrukturen, die z. B. in Engpassbereichen mehr Kapazität schaffen.
- Die Kapazitäten auf Strecken und in Knoten müssten für den prognostizierten Schienengüterverkehr gezielt erweitert werden.

