

## Deutschlandtakt – das neue Eisenbahn-Zeitalter

---

Von unserem Partner Allianz pro Schiene.

Jede halbe Stunde ein Zug von Stadt zu Stadt. Auch auf dem Land bequemes Umsteigen ohne lange Wartezeiten. Das ist der Deutschlandtakt. Zufahren wird überall in der Republik so leicht wie heute S-Bahn-Fahren in der Metropole. Diese Vision für ein neues Eisenbahn-Zeitalter soll bis 2030 in Deutschland Realität werden – mit zusätzlichen, verlässlichen und schnellen Verbindungen für Menschen und Güter auf der Schiene. Die ersten Pläne liegen vor. Jetzt kommt es auf die Umsetzung an.

### 1. Was ist der Deutschlandtakt?

Öfter. Schneller. Überall. So das Versprechen des Deutschlandtakts an die Reisenden und Unternehmen, die Güter auf der Schiene transportieren. Im Kern geht es um den gezielten Ausbau des Schienennetzes, damit Nahverkehr, Fernverkehr, Bahn und Bus deutschlandweit besser aufeinander abgestimmt werden können. An wichtigen Knotenbahnhöfen treffen die Züge künftig immer zur gleichen Zeit ein und fahren kurz danach wieder ab. So entstehen optimale Umsteigemöglichkeiten und leicht zu merkende Fahrpläne.

Auch dichtere Takte gehören zum Konzept. Fernverkehrszüge zwischen großen Städten sollen künftig im Halbstundentakt fahren. Das erhöht nicht nur die Flexibilität der Reisenden – durch die garantierten Anschlüsse profitiert das System Bahn auch in der Fläche. Gleichzeitig soll mehr Kapazität für Güterzüge geschaffen werden.

#### Eine neue Philosophie in der Verkehrspolitik

Statt jede Strecke einzeln zu planen und zu hoffen, dass am Ende alles irgendwie zusammenpasst, steht künftig der ganzheitliche Ansatz im Vordergrund. Welchen Fahrplan brauchen wir in Deutschland? Das ist beim Deutschlandtakt die Leitfrage. Die Planung orientiert sich an den Bedürfnissen der Reisenden und der Kunden. Schon allein deswegen leitet der Deutschlandtakt ein neues Zeitalter ein.

Der Deutschlandtakt soll damit einen substanziellen Beitrag zu den verkehrspolitischen Zielen des Bundes leisten: Die Verdoppelung der Fahrgastzahlen und Steigerung des Marktanteils im Schienengüterverkehr auf mindestens 25 Prozent.

### 2. Wie funktioniert der Deutschlandtakt?

Der Deutschlandtakt ist ein Projekt für das ganze Bundesgebiet. Vor allem drei Aspekte stehen im Zentrum des Deutschlandtakts und sollen die Schiene attraktiver machen.

#### 2.1 Besserer Fahrplan

Bahnreisende aus der Schweiz kennen das Phänomen bereits: Zu jeder vollen und halben Stunde rollen Fernverkehrs- und Regionalzüge in die Knotenpunkte des Landes ein. Innerhalb weniger Minuten gelingen die Anschlüsse und die Reisenden sind wieder auf dem Weg zu ihren Zieldestinationen.

Durch verlässliche Abfahrten immer zur selben Zeit soll das Bahnfahren in Deutschland einfacher und intuitiver werden. Lücken im Fahrplan sollen dabei ebenso ausgemerzt werden, wie das Problem, dass Züge je nach Tageszeit zu unterschiedlichen Uhrzeiten abfahren. Eine Abfahrtszeit. Jede Stunde gleich. So einfach kann es sein.

## 2.2 Kürzere Reisezeiten

Der Deutschlandtakt nimmt die gesamte Verbindung in den Blick. Es zählt nicht der schnellste Weg auf einer bestimmten Teilstrecke, sondern die kürzeste Reisezeit auf der Gesamtstrecke.

Das bedeutet, dass Züge auf manchen Abschnitten schneller fahren und Anschlüsse optimiert werden müssen. In einzelnen Fällen kann es aber auch bei den heutigen Fahrzeiten bleiben – wenn damit am Knotenpunkt alle Verbindungen in alle Richtungen problemlos erreicht werden können.

## 2.3 Häufigere Verbindungen

Neben den besseren Anschlussmöglichkeiten soll auch die Dichte des Fahrplans erhöht werden. Je häufiger die Taktung der Züge, desto mehr Flexibilität haben die Reisenden. Am Ende sollen Bahnreisende einfach zum Bahnhof kommen können, und intuitiv zum Ziel gelangen.

## 3. Güterverkehr und der Deutschlandtakt

Mehr Personenzüge, dichtere Taktung. Wo aber bleibt der Güterverkehr, werden sich Viele fragen. Um es klar zu sagen: Der Schienengüterverkehr ist ein fundamentaler Baustein und Bestandteil des Deutschlandtaktes. Das passt zum Ziel der Allianz pro Schiene, auch den Güterverkehr auf der Schiene im Vergleich zur Straße zu stärken. Wir haben daher Wert daraufgelegt, dass die Schienengüterverkehrs-Unternehmen schon frühzeitig in den Prozess des Deutschlandtaktes miteinbezogen wurden.

### Bessere Planbarkeit

Durch den Deutschlandtakt werden die Slots auf den Schienen stärker systematisiert. Weniger Stückwerk, mehr Planung. Von dieser Systematisierung profitiert auch der Güterverkehr. Insgesamt kann durch den Plan auch die Auslastung der Schiene erhöht werden. Und das kommt nicht nur der Eisenbahn zugute – sondern der Umwelt und dem Klimaschutz.

### Besseres Güterangebot

Für Güterbahnen, Spediteure und Transportunternehmen ist Flexibilität ein hohes Gut. Daher wurden im Deutschlandtakt von vornherein zusätzliche Kapazitäten und Trassenkorridore mitgedacht („Katalogtrassen“). Als Allianz pro Schiene wollen wir in Zukunft noch mehr Güter auf der Schiene sehen. Um dieses Wachstum bewerkstelligen zu können, muss aber konsequent in den Infrastrukturausbau investiert werden.

## 4. Vorbild Schweiz? Was wir in Deutschland von unseren Nachbarn lernen können

Die Diskussion in Deutschland über die Einführung eines integralen Taktfahrplans ist maßgeblich durch das Schweizer Vorbild inspiriert. Unsere Nachbarn sind uns in diesem Feld schon vier

Jahrzehnte voraus. Was können wir also von den Eidgenossen lernen? Vor allem Durchhaltevermögen und die Erkenntnis, dass sich politischer Wille auch in den finanziellen Rahmenbedingungen niederschlagen muss.

Ganze 20 Jahre dauerte es, bis die größten Knotenpunkte des Landes (Zürich, Bern und Basel) ihre volle Leistungskraft erreichten. Dieses Durchhaltevermögen zahlt sich jedoch aus: Heute hat die Schweiz die höchste Fahrplandichte weltweit, die Bevölkerung nutzt das Angebot in einem nie gekannten Ausmaß und mehr als 40 Prozent des gesamten Güterverkehrs fahren auf der Schiene.

Der Ausbau des Angebots kam jedoch nicht von ungefähr. Seit Jahren führt die Schweiz unsere Tabelle der Pro-Kopf Investitionen in den Schienenverkehr an. Nur wenn die Politik vollmundigen Worten auch Taten folgen lässt, kann die umweltverträgliche Mobilität auf der Schiene ihr volles Potential entwickeln. Dass das funktioniert, zeigt das System in der Schweiz. Dort ist jedes noch so abgelegene Dorf in den Alpen mit wenig Aufwand und ohne großen Zeitverlust mit dem öffentlichen Personenverkehr zu erreichen.

Anmerkung: Der Artikel ist leicht gekürzt. Den ganzen Artikel finden Sie unter <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/infrastruktur/deutschlandtakt/>.