



# Der Deutschlandtakt in der Region Süd-West

Die Region Süd-West umfasst im Rahmen der Regionalkonferenzen zum Deutschlandtakt die Bundesländer Baden-Württemberg, Hessen, Rheinland-Pfalz und das Saarland.

## Was ist der Deutschlandtakt?

Der Deutschlandtakt 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. 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“, wie sie Philipp Schröder (Bundesgutachter des Deutschlandtakts, nennt. „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. „Die Knoten sind 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“, so Schröder weiter.

## Wie drückt sich das in der Region aus?

Die Bundesländer Baden-Württemberg, Hessen, Rheinland-Pfalz und Saarland sind Pioniere für landesweite Taktfahrpläne. Die existierenden Taktfahrpläne in den vier Ländern sind in den Deutschlandtakt eingepasst und im Sinne eines Gesamtverkehrskonzepts optimiert worden. Beispiel Mannheim: Der bestehende Knoten Mannheim zur Minute 30 wurde als Fahrplananker in den Deutschlandtakt übernommen. Dies stellt sicher, dass die Züge aus Richtung Mannheim auch nach den Ausbauten im Rheintal in Basel genau in das Schweizer Taktsystem passen.

Gemäß dieser Herangehensweise ergeben sich beispielsweise für Rheinland-Pfalz und das Saarland bessere grenzüberschreitende Verbindungen in Richtung Frankreich und Luxemburg. Gleichzeitig verbessern sich die Anschlüsse unter anderem in den Knoten Mainz, Koblenz, Trier und Saarbrücken.

In Baden-Württemberg führen die abgeleiteten Fahrzeitverkürzungen auf Basis des Knotens Mannheim neben Taktverdichtungen zu besseren Anschlüssen in Ulm und Stuttgart. Hier ist beispielsweise im Zulauf auf Stuttgart noch ein erforderlicher Kapazitätsausbau vorgesehen. Damit werden in Baden-Württemberg mithilfe der bereits in Bau bzw. in Planung befindlichen Maßnahmen (z.B. NBS Wendlingen – Ulm, Ausbau Gäubahn) sowie den zusätzlichen Deutschlandtakt-Maßnahmen (z.B. Nordzulauf Stuttgart) wichtige Voraussetzungen geschaffen, um mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen.

In Hessen war es das Ziel des Deutschlandtakts, aufgrund der hohen Fahrgastströme, insbesondere die Linien des Nahverkehrs auszuweiten. Auf vielen Achsen kommt es zu Angebotsverdoppelungen, die sich auch im Ausbaubedarf niederschlagen. So wurde zwischen Mainz und Frankfurt ein mehrgleisiger Ausbau abgeleitet. Mit Blick auf die zentrale Lage des Knotens Frankfurt im deutschen Schienennetz (hier kreuzen sich zahlreiche Nord-Süd- und Ost-West-Linien) kommt vor allem dem geplanten Fernbahntunnel mit neuem viergleisigem Fernbahnhof eine hohe

Bedeutung zu. Mit ihm wird der Knoten und das Netz insgesamt leistungsfähiger und die Mainregion mit zusätzlichen Kapazitäten und weiteren Fahrzeitverkürzungen fit gemacht für den Deutschlandtakt. Zudem wird die regionale Erreichbarkeit durch diverse neue Regionaltangenten im Ballungsraum Frankfurt erweitert.

Zentrales Leitmotiv des Deutschlandtakts: **Öfter. Schneller. Überall.**

Wie wurde mit dem Schienengüterverkehr grundsätzlich umgegangen?

Der Schienengüterverkehr ist im Deutschlandtakt keine Restgröße, sondern mit attraktiven Trassen systematisch in das Taktgefüge 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. Zahlreiche Maßnahmen des Bedarfsplans Schiene, die essentiell für den Deutschlandtakt sind, befinden sich bereits in der Planung und in der Umsetzung (z.B. POS Süd, Karlsruhe – Basel, Knoten Frankfurt). Durch die Umsetzung des Deutschlandtakts in Etappen werden damit Schritt für Schritt Angebotsverbesserungen spürbar, im Nah-, Fern- und Güterverkehr.

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.

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

Telefon: +49 30 18 300-0  
Fax: +49 30 18 300 1920

## Der Fernbahntunnel Frankfurt



\* Quelle: <https://www.deutschlandtakt.de/blog/aufgegleist-der-fernbahntunnel-frankfurt/>

Stand: Juni 2022

## Die Südbahn steht unter Strom



\* Quelle: <https://www.deutschlandtakt.de/blog/aufgegleist-ulm-friedrichshafen-lindau-aeschach/>

Stand: Juni 2022