

DEUTSCHLANDTAKT

Angebotsqualität und Infrastruktur. Sicherung des Angebots im Regionalverkehr

Fachausschuss XI Mobilität der SPD Berlin

28. August 2019

Bernd Arm

Abteilungsleiter Angebot und Infrastruktur



Deutschlandtakt

Grundidee

- Fahrplanbasierte Infrastrukturentwicklung:
nicht die Infrastruktur diktiert den Fahrplan, sondern anhand eines optimierten Fahrplankonzeptes wird die Infrastruktur ausgebaut
- Aufeinander abgestimmte Taktfahrpläne für:
 - Fernverkehr (SPFV),
 - Nahverkehr (SPNV), auch als Grundlage für die Abstimmung mit dem üÖPNV und
 - Trassen für den Güterverkehr (SGV)
- Güterverkehr: Vorhaltung von ausreichenden Kapazitäten und Fahrzeitverkürzung
- Personenverkehr: Kurze Umsteigezeiten führen zu Reisezeitverkürzungen



Deutschlandtakt

Integraler Taktfahrplan

- Symmetrischer Fahrplan
- Umsteigeknoten
- Optimierte Fahrzeiten zwischen den Knotenbahnhöfen

Beispiel: Knoten Ruhland

Bild: VBB/Ar



Deutschlandtakt

Von der Idee zur Umsetzung

- 1979 Einführung Intercity-Netz „jede Stunde – jede Klasse“
- In den 1990ern Einführung von Taktfahrplänen in Regionalverkehrsnetzen
- 2008 Gründung der privaten Initiative Deutschland-Takt
- 2013 Erste Erwähnung Deutschland-Takt im Koalitionsvertrag
- 2014-2015 Machbarkeitsstudie Deutschland-Takt
- 2016 Deutschland-Takt wird als eigenes Projekt in den BVWP 2030 aufgenommen



Zukunftsbündnis Schiene

Breites Bündnis zur Stärkung des Schienenverkehrs in Deutschland

- Gründung im Herbst 2018
- Mitglieder: Bahnindustrie, DB, EVU, Gewerkschaften, Verbände
- Ziele (eine Arbeitsgruppe je Ziel):
 - **Deutschland-Takt einführen (Pünktlichere Bahn)**
 - Kapazitäten ausbauen (Zuverlässigere Bahn)
 - Wettbewerbsfähigkeit der Schiene stärken (Flexiblere Bahn)
 - Lärmemissionen senken (Leisere Bahn)
 - Innovationen fördern (Innovative Bahn)
 - Fachkräfte gewinnen (wurde als eigenes Ziel ergänzt)



Zukunftsbündnis Schiene

Arbeitsgruppe 1 (Deutschland-Takt einführen)

Ziele / Herausforderungen:

- **Zielfahrplan („2030 plus“) zwischen den Beteiligten abstimmen**
- Kommunikationskonzept entwickeln (schneller, öfter, überall)
- Stufenweise Einführung (Etappierung)
- Kapazitätsengpässe im Güterverkehr beseitigen
- Investitionsstrategie (Planungs- und Baukapazitäten)
- Priorisierung und Koordinierung der Investitionen
- Nacht-Fernverkehrsverbindungen
- Multimodaler Verkehr
- Abstimmung mit den anderen AG (u.a. Rechtsrahmen, Tarif)



Zielfahrplan 2030plus

Abstimmung eines gemeinsamen Zielfahrplans Deutschland-Takt als Grundlage für die Entwicklung der Schieneninfrastruktur in Deutschland

- Bund und Länder
- Verkehrsunternehmen des Fernverkehrs
- Aufgabenträger(organisationen) des Nahverkehrs
- Verkehrsunternehmen und Verbände des Güterverkehrs
- Fahrgastverbände
- DB Netz
- Unterstützung durch Gutachterkonsortium:
sma und Partner, VIA, RWTH, Intraplan, Compartner, Uni Passau

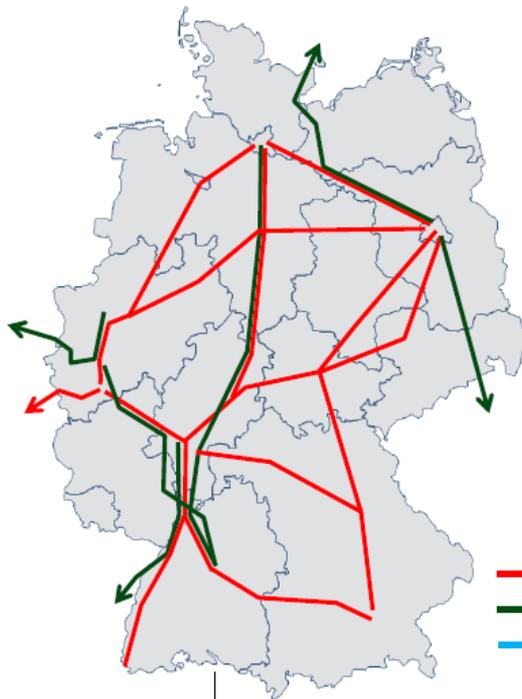
- Im Mai 2019 zweiter Gutachterentwurf vorgestellt und veröffentlicht.
Grundlage war die Stellungnahme zum ersten Gutachterentwurf von 2018!



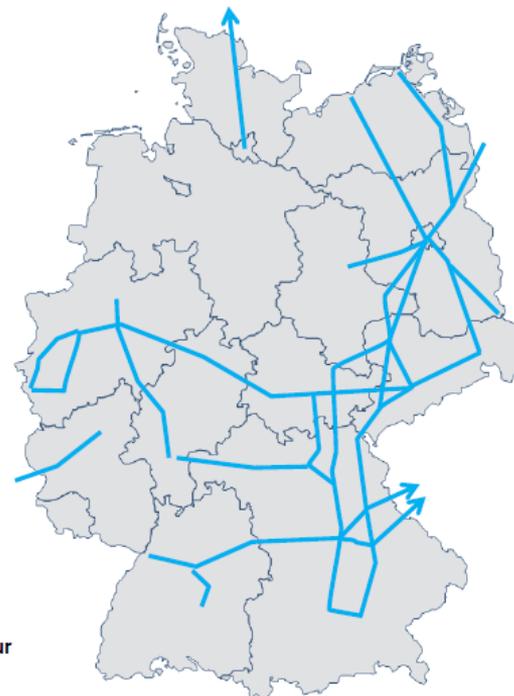
Zielfahrplan 2030plus

Planung Fernverkehr

Halbstundentakte und ausgewählte zusätzliche Linien auf Hauptachsen



Angebotsausweitungen im Fernverkehr zur Anbindung von Großstädten



- Halbstandentakt/-rhythmus
- Ausgewählte Mehrleistungen
- Zusätzliche Linien/-abschnitte zur Anbindung von Großstädten

Grafik: Informationen zum zweiten Gutachterentwurf vom Gutachterkonsortium Deutschland-Takt



Zielfahrplan 2030plus

Planung Fernverkehr in Berlin und Brandenburg

- Halbstundentakt Berlin – Hamburg (Halt Wittenberge im Stundentakt)
- Halbstundentakt Berlin – Hannover – Rhein/ Ruhr
- Stundentakt Berlin – Braunschweig – Frankfurt (Main)
- Zweistundentakt Berlin – Potsdam – Brandenburg a.d. Havel – Magdeburg
- Zweistundentakt Berlin – Dessau – Leipzig – Hof – Nürnberg
- Halbstundentakt Berlin – Halle/ Leipzig – Erfurt – München/ Frankfurt (Main)
- Stundentakt Berlin – Dresden (Halt Doberlug und Elsterwerda im Zweistundentakt)
- Zweistundentakt Berlin – Flughafen BER – Lübben – Lübbenau – Cottbus
- Zweistundentakt Berlin – Frankfurt (Oder) – Warschau mit Verdichtern Danzig/ Krakau
- Zweistundentakt Berlin – Eberswalde – Angermünde – Stettin
- Zweistundentakt Berlin – Eberswalde – Angermünde – Prenzlau – Stralsund
- Zweistundentakt Berlin – Oranienburg – Neustrelitz – Rostock



Zielfahrplan 2030plus

Zwischenbilanz Fernverkehr

- Gute Verbindungen auf allen Hauptachsen von und nach Berlin
- IC-Linie Rostock – Berlin – Dresden zum Fahrplan 2020 geplant
- Halbstundentakt Hamburg – Berlin zum Fahrplan 2022 geplant
- Umsetzung/ Finanzierung der FR-Linien jedoch noch unklar, insbesondere Linien nach Magdeburg, Dessau, Cottbus und Stettin.
- Durch zusätzliches Angebot im Fernverkehr weitere Verknappung der Kapazitäten im Knoten Berlin



Zielfahrplan 2030plus

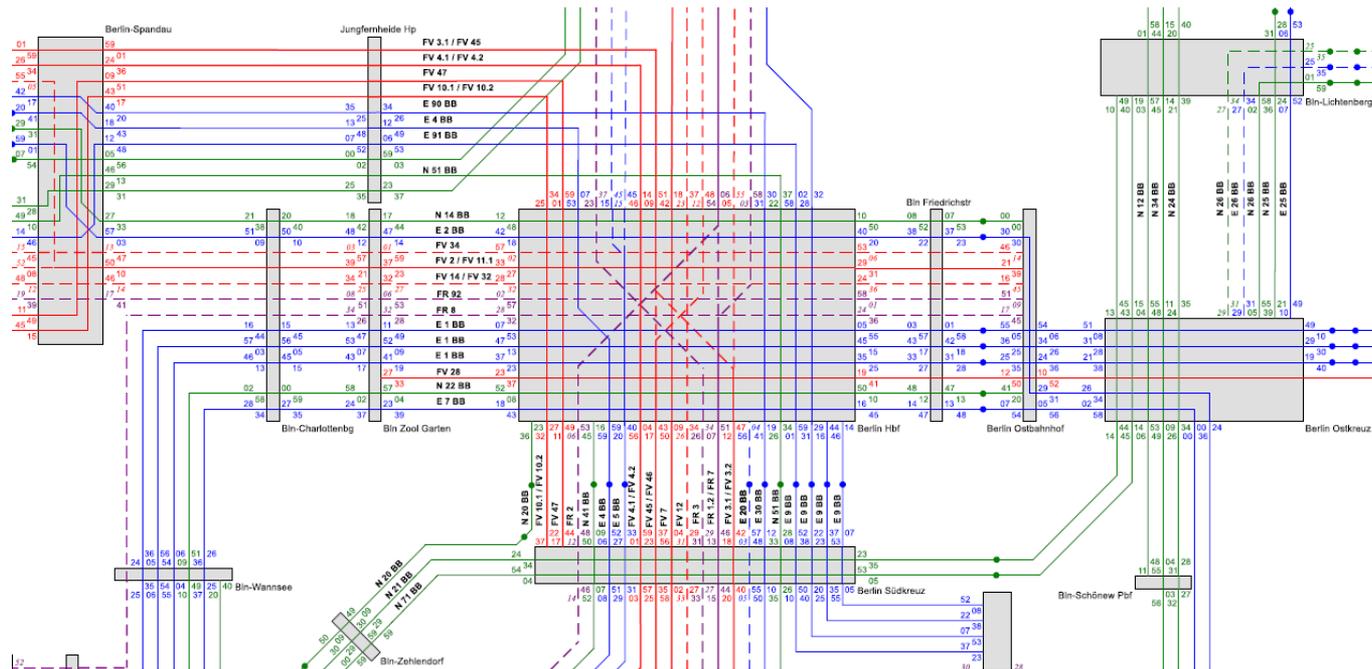
Planung Regionalverkehr Berlin-Brandenburg

- Übernahme heutiger Angebotsstrukturen (insbesondere Knotenstruktur)
- Umsetzung aller BVWP-Infrastrukturmaßnahmen unterstellt
- Aufnahme der geplanten Verbesserungen der Nahverkehrspläne
- Teilweise Berücksichtigung von i2030
- Maßnahmen aus „Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen“ noch nicht unterstellt
- S-Bahn Berlin (und Hamburg) wird im Gutachten nicht betrachtet



Zielfahrplan 2030plus

Planung Regionalverkehr Berlin-Brandenburg



Grafik: Ausschnitt aus der Netzgrafik Nordost im zweiten Gutachterentwurf vom Gutachterkonsortium Deutschland-Takt

Zielfahrplan 2030plus

Planung Regionalverkehr Berlin-Brandenburg (Auszug)

- 4 Züge pro Stunde Berlin – Nauen
- 2 Züge pro Stunde Berlin – Rathenow
- Schnelle RB21 Spandau – Golm plus Flügel RB22 Wustermark – Golm
- 3 Züge pro Stunde Berlin – Brandenburg a.d. Havel
- 3 Züge pro Stunde Potsdamer Stammbahn (1x Nord-Süd-Tunnel, 2x Innenring)
- 2 Züge pro Stunde Berlin – Bad Belzig
- Direktverbindung Potsdam – Beelitz – Jüterbog
- 2 Züge pro Stunde Berlin – Jüterbog, stündlich nach Luth. Wittenberg / Falkenberg
- Direktverbindung Berlin – Finsterwalde
- 2 Züge pro Stunde Berlin – Cottbus (1x Stadtbahn, 1x Nord-Süd-Tunnel, BER)
- 2 Züge pro Stunde Cottbus – Senftenberg (– Elsterwerda)



Zielfahrplan 2030plus

Planung Regionalverkehr Berlin-Brandenburg (Auszug)

- 3 Züge pro Stunde Berlin – Frankfurt (Oder)
- 2 Züge pro Stunde Berlin – Müncheberg
- 2 Züge pro Stunde Berlin – Werneuchen
- 2 Züge pro Stunde Berlin – Angermünde (1x FR, 1x RE)
- Bis zu 2 Züge pro Stunde Angermünde – Stettin (1x FR/RE, 1x RB)
- 2 Züge pro Stunde Heidekrautbahn-Stammstrecke
- 2 Züge pro Stunde Berlin – Neuruppin

- 4 Züge pro Stunde Flughafenexpress Berlin – Flughafen BER
- 2 Züge pro Stunde Potsdam – Flughafen BER
- Neue Linien aus Ludwigsfelde und Oranienburg zum Flughafen BER



Zielfahrplan 2030plus

Zwischenbilanz Regionalverkehr Berlin-Brandenburg

- Grundstrukturen werden beibehalten
- Fast alle Punkte der Landesplanungen übernommen
- Stadtbahn und Nord-Süd-Tunnel „voll“
- Gutachten Deutschland-Takt kann i2030-Untersuchungen nicht ersetzen
- Maßnahmen aus „Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen“ noch zu ergänzen
- Weitere Änderungen können sich noch ergeben!



Zielfahrplan 2030plus

Weiteres Vorgehen

Bewertung und Optimierung

- Verkehrliche und wirtschaftliche Grobbewertung des 2. Fahrplanentwurfs
Ggf. Anpassung der Planungen zum Zielfahrplan Deutschland-Takt
- Anfang 2020: Optimierter 3. Fahrplanentwurf einschließlich Liste zusätzlich benötigter Infrastruktur
- Anschließend vollständige Bewertung nach BVWP-Methodik
- Parallel: Etappierung der operativen Umsetzung des Deutschland-Takts.



Zielfahrplan 2030plus

Weitergehende Fragestellungen

- Sicherstellung Fernverkehrsangebot (Eigenwirtschaftlich <> Aufgabenträger?)
- Sicherstellung Trassenvergabe im Jahresfahrplan (Systemtrassen?)
- Finanzierung der Infrastrukturinvestitionen (Finanzausstattung, Bund / Länder?)
- Tarif?



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



**Verkehrsverbund
Berlin-Brandenburg**
Alles ist erreichbar.