

Lange Warten: Beispiele aus den Regionen

In **Nürnberg Hbf** kommen vor der halben Stunde die Regionalzüge aus Ostbayern und Schwaben an. Die neue ICE-Strecke aus Berlin ist nicht passend abgestimmt. Hier fahren die Züge zur vollen Stunde, es entstehen unattraktive Umsteigezeiten von über einer halben Stunde.

In **Hannover Hbf** fehlen manchmal nur wenige Minuten beispielsweise von Wolfsburg nach Ingolstadt. Mit einem Anschluss ließen sich stündlich schnelle Verbindungen herstellen.

In **Lübeck Hbf** treffen sich zur vollen Stunde die Regionalzüge aus Hamburg, Kiel, Lüneburg, Puttgarden, Neustadt, Bad Kleinen und Travemünde und haben Anschluss untereinander. Ein guter Anschluss zum Fernverkehr ist heute nicht mit jeder Fahrt möglich.

In **Elsterberg** im Vogtland enden zwei Linien an der thüringisch-sächsischen Landesgrenze. Die Fahrgäste, die zwischen den beiden Ländern reisen, müssen umsteigen und sind dadurch länger unterwegs. Mit einer integrierten Planung würde das nicht passieren.



Was können Sie tun?

Der Deutschland-Takt verbessert die Mobilität für alle Fahrgäste. Er stärkt die umweltfreundlichen Verkehrsmittel und ist ein wichtiger Beitrag für die Verkehrswende.

Engagieren auch Sie sich für die Verkehrswende und fahrgastfreundlichere öffentliche Verkehrsmittel. Werden Sie Mitglied beim VCD und beim Fahrgastverband PRO BAHN.

Unterstützen Sie die Verbände mit einer Spende und helfen uns, den Deutschland-Takt als Baustein der Verkehrswende umzusetzen.

Behalten Sie, gemeinsam mit uns, die Arbeit Ihrer Bundestagsabgeordneten und der Regierung im Auge.



Impressum

Verkehrsclub Deutschland e.V.
Wallstraße 58 • 10170 Berlin
www.vcd.org • mail@vcd.org
@VCDeV

Fahrgastverband PRO BAHN e.V.
Friedrichstraße 95 • 10117 Berlin
www.pro-bahn.de • info@pro-bahn.de
@PRO_BAHN

Gestaltung: sinnwerkstatt Medienagentur GmbH

Deutschland-Takt

Immer gut verbunden

Schluss mit Warten. Zeit für den **Deutschland-Takt**. Jede Stunde – zur gleichen Minute – deutschlandweit.



Deutschland-Takt kurz erklärt

Züge fahren jede Stunde, in jede Richtung, zur selben Minute – das schafft mehr Mobilität für mehr Menschen. So kommen Fahrgäste mit dem Deutschland-Takt einfacher, bequemer und schneller an ihr Ziel. Und das nicht nur zwischen den Metropolen, sondern in ganz Deutschland. Wie das geht? Mit einem **Integralen Taktfahrplan**.

Taktfahrplan – Jede Stunde zur selben Minute: Alle Fernzüge fahren in einem Takt von 60 oder 30 Minuten. Der Fahrplan lässt sich so leicht merken, ist zuverlässig und planbar.

Integral – Fahrpläne aller Linien sind aufeinander abgestimmt: In Knotenbahnhöfen treffen sich die Züge jede Stunde zur selben Minute. Die Züge halten gemeinsam einige Minuten und ermöglichen einen bequemen Umstieg. Lange Wartezeiten gehören der Vergangenheit an.

Jede Stunde – Jede Richtung – nicht nur auf der Schiene: Steht einmal der Fahrplan auf der Schiene fest, lassen sich selbst die entferntesten Regionalbuslinien mit dem Bahnverkehr abstimmen. So wächst der gesamte öffentliche Verkehr zu einem System zusammen.



Die lange Fahrt zum Deutschland-Takt

1982 In der Schweiz wird der landesweite integrale Taktfahrplan eingeführt.

ab 1994 Viele Bundesländer und Verkehrsverbünde setzen regionale Konzepte des integralen Taktfahrplans um. Häufig hakt es an den Übergängen zwischen den unterschiedlichen Taktsystemen. Dafür braucht es eine einheitliche Planung.

2004 Die Schweiz hat das integrale Taktangebot im Fernverkehr auf einen Halbstundentakt verdichtet. Das Land ist Vorbild für den Deutschland-Takt. Heute fahren die Schweizer doppelt so häufig mit öffentlichen Verkehrsmitteln wie die Deutschen.

2015 Eine Studie des Bundesverkehrsministeriums kommt zu dem Schluss: Ein Deutschland-Takt ist möglich. Er wird die Umsteigemöglichkeiten verbessern und die Reisezeit insgesamt verkürzen.

2017 Der Zielfahrplan 2030 wird veröffentlicht.

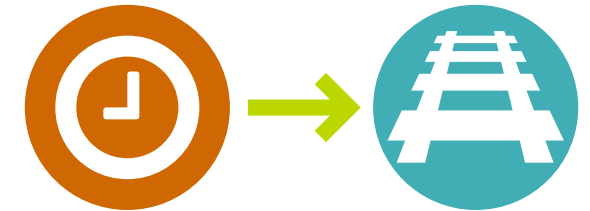
Ausblick

2018 Der Zielfahrplan 2030plus wird erstellt. Er bildet die Basis für die notwendigen Ausbauten.

2021 Eine ambitionierte Verkehrspolitik hat die notwendigen Baumaßnahmen vordringlich umgesetzt. Eine erste Stufe des Deutschland-Takts ist fertig.

2030 Mit weiteren schwierigeren Baumaßnahmen wurde der Deutschland-Takt und damit das Angebot für die Fahrgäste deutschlandweit verbessert. Doppelt so viele Menschen wie heute reisen umweltfreundlich mit Bus und Bahn.

Die Wende im Infrastrukturausbau



Erst der Fahrplan, dann der Bauplan

Der Deutschland-Takt macht Schluss mit kostspieligen Prestigeprojekten. Er **kehrt die Logik von Streckenneubau und Fahrplan um**. Heute werden Strecken gebaut und dann geschaut welcher Fahrplan möglich. Erst wird ein Zielfahrplan erstellt, der mehr Bahn für ganz Deutschland bietet und auf die Erfordernisse einer echten Verkehrswende eingeht.

Anschließend wird das Schienennetz so ausgebaut, wie es für den gewünschten Fahrplan notwendig ist. Durch eine integrierte Planung profitieren alle Menschen. Der Fernverkehr wird nicht mehr von Nahverkehrszügen ausgebremst. Die Regionalzüge haben in den Knotenbahnhöfen **direkte Anschlüsse** untereinander und zum Fernverkehr. Der Güter- und der Personenverkehr werden so aufeinander abgestimmt, dass diese sich nicht mehr im Weg stehen.

Die Basis für den Deutschland-Takt ist das bestehende Schienennetz. Allerdings braucht es Veränderung und Anpassung. Oft reichen kleine Maßnahmen. Gebaut wird, was allen Fahrgästen nutzt - selbst wenn es nur ein unspektakulärer Lückenschluss oder ein zusätzliches Gleis ist.