

Allianz pro Schiene e.V. · Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV e.V. (BAG-SPNV)  
mofair e.V. · Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V. (NEE) · Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) e.V.  
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) · Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)  
Verband der Güterwagenhalter in Deutschland e.V. – VPI

---

Berlin, 22. November 2017

## Politischer Konsens beim Deutschland-Takt – Bahnverbände fordern Umsetzung in der kommenden Legislatur

**Der Deutschland-Takt ist ein wichtiges Instrument für die Verlagerung von mehr Verkehr auf die Schiene – im Personen-, wie auch im Güterverkehr. Das war die einhellige Meinung der Redner und Teilnehmer der 13. Berliner Bahngespräche der Bundesarbeitsgemeinschaft des Schienenpersonennahverkehrs (BAG-SPNV) gestern Abend in Berlin. Nach dem Scheitern der Sondierungsgespräche sei es besonders wichtig, dass der Deutschland-Takt, zu dem zwischen den Parteien Einigkeit herrsche, weiter vorangetrieben würde, so die Position der Bahnverbände. Zu der Veranstaltung waren rund 160 Teilnehmer aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft gekommen, um über Chancen und Zukunft des Schienenverkehrs in Deutschland zu diskutieren.**



Enak Ferlemann, parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), nannte den Deutschland-Takt eine „große Chance für Deutschland“. Zum einen, weil ein getakteter Personenverkehr das Umsteigen erleichtert, das Reisen mit der Bahn also attraktiver macht und somit mehr Fahrgäste in die Züge holt. Zum anderen, weil eine Entlastung der Straße durch Systemtrassen auch für den Güterverkehr bedeutet, dass die Bundesregierung ihren Klimazielen näherkommt. Aus diesem Grund sehe der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 neben dem Erhalt des Bestandsnetzes vor allem die Beseitigung von Engpässen auf Hauptachsen und in wichtigen Verkehrsknoten vor. In der neuen Legislaturperiode müsse konsequent der BVWP 2030 weiter umgesetzt werden. Notwendig sei ein Ausbau der Kapazitäten auf der Schiene, die sich am Fahrplan des künftigen Deutschland-Takts orientiert.

Auch für Winfried Hermann, Minister für Verkehr des Landes Baden-Württemberg, gibt es zum Deutschland-Takt keine Alternative. Allerdings reiche es nicht, sich dabei auf den Personenfernverkehr zu konzentrieren. Um den Mobilitätsanforderungen der Zukunft gerecht werden zu können, müsse auch der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) weiter ausgebaut werden. In Baden-Württemberg werde daher ganz konkret landesweit im ÖPNV auf der Schiene mindestens ein Stundentakt vom frühen Morgen bis in die späten Abendstunden eingeführt. Es sei wichtig, bei der Einführung des Deutschland-Takts auch die Länder zu beteiligen, damit die Gesamttaktung von Fern- und Nahverkehr am Ende dann sauber zusammenpasst.

Die Einführung des Deutschland-Takts ist eine von drei gemeinsamen Kernforderungen der Eisenbahnverbände (Allianz pro Schiene e.V., Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV e.V. (BAG-SPNV), mofair e.V., Netzwerk Europäischer

Eisenbahnen e. V. (NEE), Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) e. V., Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV), Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD), Verband der Güterwagenhalter in Deutschland e. V. – VPI an die neue Bundesregierung. Sie fordern den baldigen Grundsatzbeschluss für das Fahrplangerüst der Zukunft. Die konsequente Umsetzung der dafür notwendigen Maßnahmen müsse in der kommenden Legislaturperiode für die Nutzer der Schiene spürbar werden. Die Senkung der Schienenmaut im Personen- und Güterverkehr und die Förderung von Innovationen sind weitere Forderungen, die in der neuen Legislaturperiode im Mittelpunkt der gemeinsamen Aktivitäten der Verbände stehen werden.

