

Der Verkehrsarbeitskreis Ost der EVG hat 2020 ein **Grundsatzpapier zum Eisenbahnverkehr** beschlossen:

Die elektrifizierte Eisenbahn ist das effektivste, sicherste und nachhaltigste Verkehrsmittel. Demzufolge sollte die Forderung

⇒ Elektrifizierung aller nicht nur lokal genutzten Eisenbahnstrecken in Normalspur eine Grundlage bilden.

Des Weiteren wird niemand leugnen, dass es keine einspurigen Straßen (mit Ausnahme landwirtschaftlicher oder privater Wege sowie Zuwegungen) gibt. Deshalb muss die nächste Forderung

⇒ Eisenbahnstrecken sind grundsätzlich zweigleisig zu bauen bzw. auszubauen lauten.

Kapazitätsengpässen muss vorgebeugt bzw. bestehende Kapazitätsengpässe müssen beseitigt werden.

Deshalb muss die nächste Forderung lauten:

⇒ Stationen des Regionalverkehrs sind an Hauptstrecken grundsätzlich mit beidseitig an Ausweichgleisen angelegten Bahnsteigen auszustatten.

Der Güterverkehr auf der Schiene wird in den nächsten Jahren mit Sicherheit enorm wachsen. Dafür bestehen jedoch z. Zt. kaum Kapazitäten. Diese neu zu bauen übersteigt die vorhandenen Möglichkeiten.

Die nächsten Forderungen müssen deshalb sein:

- ⇒ Um den sich verstärkenden Schienengüterverkehr aufzunehmen, müssen an Hauptstrecken regelmäßig beidseitige ausreichend lange Ausweich- bzw. Überholgleise angelegt werden.
- ⇒ Des Weiteren sind früher Bestand habende Strecken, die dem SGV als Ausweichstrecken dienten, wieder zu reaktivieren bzw. entsprechend (siehe oben) auszubauen (z. B. Berliner Güteraußenring).
- ⇒ Alle Industrie- und größeren Gewerbegebiete sind mittels Eisenbahninfrastruktur an Güterverkehrs- oder Kombiverkehrszentren anzubinden.
- ⇒ Der Schienengüterverkehr ist grundsätzlich neu zu denken – nach 170 Jahren gleicher Produktionstechnologie muss diese umgestellt werden auf einen generellen Behälterverkehr.

Der Schienenpersonenverkehr ist technologisch wieder „auf die Füße zu stellen“. Wir fordern:

- ⇒ Die Zuggattungen wieder so auszurichten und zu klassifizieren, dass eine effektive Beförderung von Personen von A nach B möglich wird – egal ob A oder B „in der Fläche“ liegen oder in Metropolräumen.
- ⇒ Das bedeutet, folgende Zuggattungen für den Schienenpersonenverkehr (wieder) einzuführen:
 - Schnelle Fernverkehrszüge zur Verbindung von Metropolen und Oberzentren (z. B. IC, ICE);
 - Schnelle interregionale Fernverkehrszüge zur Verbindung von Oberzentren / Mittelzentren (früher IR);
 - Schnelle Regionalverkehrszüge zur Verbindung von Mittelzentren mit Oberzentren bzw. zur Erschließung weiträumiger Flächen (z. B. Regionalexpress);

- Regionalverkehrszüge zur Erschließung der Fläche, die die o. g. Züge untersetzen und jeden Haltepunkt bedienen (z. B. Regionalbahnen);
 - Regionalverkehrszüge zur Erschließung des erweiterten Metropolenraumes, die außerhalb der Verwaltungsgrenzen der Metropole jeden Bahnhof bedienen und innerhalb der Verwaltungsgrenzen der Metropole nur noch an Knotenbahnhöfen halten (z. B. Metropolexpress, Stadtexpress);
 - S-Bahnen zur Erschließung des Metropolenraumes in der Regel innerhalb der Verwaltungsgrenzen der Metropolen, die dort jeden Haltepunkt bedienen.
- ⇒ Wichtig ist dabei, dass der Anschluss an den ÖSPV bei allen Zuggattungen zur Verknüpfung und auch die Verknüpfung der Zuggattungen untereinander immer mitgedacht wird. Entsprechend ist das System „Deutschlandtakt“ auszurichten. Die Bahnhofsinfrastruktur ist als dafür geeignet grundsätzlich auszulegen.

Der Kurzstreckenflugverkehr muss endgültig überflüssig werden. Dazu muss es möglich sein, auch Morgentermine per Bahn aus dem ganzen Land zu erreichen. Deshalb muss die nächste Forderung lauten:

- ⇒ Das Nachtzugangebot ist im nationalen (und internationalen) Maßstab wieder auf- und auszubauen. Damit wird es möglich, die Systemvorteile der Eisenbahn gegenüber dem (Kurzstrecken-)Flugverkehr und dem MIV voll nutzen zu können.

Bei allen Maßnahmen kann Digitalisierung hilfreich sein oder das Gelingen von solchen massiv unterstützen. Sie allein wird jedoch nicht die Verbesserung des Verkehrs auf der Schiene bewältigen. Vor allem bei der Koordinierung von Verknüpfungen wird es auf die Nutzung digitaler Informations- und Gestaltungswege ankommen.