

---

## Positionspapier zum DVWG-Standpunkt

### Verdopplung der Passagierzahlen im Schienenverkehr bis 2030

Die neue Bundesregierung reagiert in ihrem Koalitionsvertrag auf die Notwendigkeit, fossile Energieträger zu sparen und auf die Pariser Klimabeschlüsse mit dem Ziel, den Umfang des Personenverkehrs auf der Schiene bis zum Jahr 2030 zu verdoppeln. Dieses Ziel erscheint der DVWG im Kern als angemessen im Hinblick auf die klimapolitische Situation und die daraus resultierende Notwendigkeit zum verkehrspolitischen Umdenken. Es steht außer Frage, dass eine Änderung unserer Mobilitätsorganisation und unseres Mobilitätsverhaltens im Rahmen der immer wieder geforderten Mobilitätswende mittlerweile unumgänglich ist. Um eine solche Mobilitätswende herbeizuführen, bedarf es drastischer Maßnahmen und verkehrspolitischer Einschnitte.

Die DVWG begrüßt somit das verkehrspolitische Ziel der Bundesregierung, den Umfang des Personenverkehrs auf der Schiene bis 2030 zu verdoppeln, schätzt es jedoch auch als extrem ambitioniert ein. Ein Blick in die jüngere Vergangenheit offenbart erhebliche Versäumnisse u. a. auf Seiten der Bundespolitik, aber auch auf Seiten der Deutschen Bahn AG, die in den kommenden 12 Jahren nur sehr schwer aufgeholt werden können.

Wenn das formulierte Ziel also mit einem gewissen Ausblick auf Erfolg angegangen werden soll, sind hierfür weit über die bisher angedachten Maßnahmen Entscheidungen erforderlich – dies gilt sowohl politisch, finanziell als auch technisch. So ist der Ausbau des bestehenden Bahnnetzes sowie der Ausbau von Trassen und insbesondere der Knoten ebenso von Nöten wie die Vereinfachung des Bau- und Planungsrechts für Eisenbahnprojekte, die Elektrifizierung des Netzes sowie dessen Ausstattung mit moderner Leittechnik und der Ausbau der Instandhaltungs- und Reparaturkapazitäten. Ziel muss es dabei sein, eine weitere Verkürzung der Reisezeiten innerhalb Deutschlands bei gleichzeitig hoher Verlässlichkeit zu gewährleisten. Auch die neuen Möglichkeiten, die sich durch Digitalisierungsprozesse für den Verkehrsträger Schiene ergeben, müssen mitgedacht und vorangetrieben werden. Letztlich ist jedoch keine partielle Innovation ausreichend, sondern es bedarf einer ganzheitlichen, innovativen Reorganisation und Reform des Systems Schiene. Darüber hinaus ist die DVWG davon überzeugt, dass diese politische Forderung nur dann die angestrebte Wirkung entfalten wird, wenn sie Einzug in die gesamte Verkehrsplanung erhält und somit auch auf verkehrspolitische Entscheidungen bzw. Maßnahmen bei anderen Verkehrsträgern Einfluss nimmt. Demgegenüber würde eine anhaltende Förderung des Straßenverkehrs ohne signifikante Konzentration der Investitionsmittel die politische Glaubwürdigkeit des Ziels in Frage stellen und die Effektivität der zugunsten der Schiene ergriffenen Maßnahmen entscheidend relativieren.



Auch sollte der Güterverkehr bei der weiteren Ausarbeitung des verkehrspolitischen Ziels nicht außer Acht gelassen werden. Die Verlagerung des Lkw-Verkehrs auf die Schiene hat große umweltpolitische Relevanz und darf bei jeglichen verkehrspolitischen Überlegungen nicht übergangen werden. Die Attraktivität und Leistungsfähigkeit des Schienengüterverkehrs muss bei einer Mehrnutzung der Schiene durch den Personenverkehr gewährleistet bleiben. Dies gilt es insbesondere bei den Planungen der künftigen Netzkapazität ausreichend zu berücksichtigen. Die DVWG sieht hier vor allem in dicht besiedelten Teilen Deutschlands und generell in Verkehrsknoten massive zu erwartende Engpässe.

Letztlich begrüßt die DVWG den Mut der Bundesregierung, ein solch ambitioniertes verkehrspolitisches Ziel zu formulieren, fordert jedoch mit der größten Dringlichkeit eine weitergehende Rahmensetzung ein, die allen Verkehrsträgern die notwendige langfristige Orientierung ermöglicht und die eigene politische Forderung zur Verdopplung des Eisenbahnverkehrs bis zum Jahr 2030 ernst nimmt.