

## PRESSEINFORMATION

### Keine Verkehrswende - auch 2020 nur Minimalzuwachs im deutschen Schienenstreckennetz

**Berlin, 3. Dezember 2020: Nach Recherchen des Güterbahnen-Verbandes Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) hat die DB Netz AG im Jahr 2020 lediglich knapp drei Kilometer zusätzliche Strecken fertig bauen und in Betrieb nehmen können – in ganz Deutschland. Mitverantwortlich für diesen Umstand ist der Bund.**

Nur zweieinhalb Kilometer neues Gleis auf der Main-Weser-Bahn und drei Überholgleisverlängerungen kommen 2020 beim bundeseigenen Schienennetz hinzu. „Die vier Maßnahmen sind äußerst sinnvoll, aber viel zu wenig. Für die Klimaschutzziele bleibt das unter der Nachweisgrenze.“, bringt es NEE-Vorstandsvorsitzender Ludolf Kerkeling auf den Punkt. Während das deutsche Straßennetz jährlich um rund 10.000 Kilometer wächst, stagniert der Schienenausbau nicht erst seit diesem Jahr. Der Verband hatte im April 2019 eine Analyse vorgelegt, der zufolge vom Jahr der Bahnreform 1994 bis 2018 nur 1.709 Kilometer Schiene, aber zeitgleich etwa 250.000 Kilometer Straßen neu gebaut wurden. 2019 wurde lediglich eine 600 Meter lange S-Bahn-Strecke fertiggestellt.

Kerkeling weiter: „Wir haben schlicht und einfach zu wenig Infrastruktur – der Güterverkehr soll wachsen und kommt schon heute an neuralgischen Punkten nicht durch. Es ist ja in der politischen Rhetorik wieder en vogue, die Bedeutung der Schiene für den Klimaschutz zu betonen. Aus gutem Grund. Dann wird es aber nun endgültig Zeit, den Worten auch Taten folgen zu lassen und die öffentlichen Gelder nicht mehr in Straßen, sondern in den Schienenausbau zu stecken.“ Es gäbe hunderte Einzelvorhaben – vom Großprojekt des viergleisigen Ausbaus zwischen Karlsruhe und Basel über kleine Maßnahmen wie ein zweites abzweigendes Gleis in Hagenow bei Schwerin bis hin zur Schließung der Elektrifizierungslücke zwischen Hof und Regensburg. Laut Kerkeling gelingt Bund und DB Netz deren Realisierung seit Jahren, teilweise seit Jahrzehnten, nicht. Zunehmend drohen die unvollendeten Pläne zum Bremsklotz im Klimaschutz zu werden.

Immerhin: Die Strecke von München über Memmingen nach Lindau lässt sich ab 13. Dezember unter der neu gebauten Oberleitung zum ersten Mal elektrisch und nicht mehr dieselbetriebenen Zügen befahren. Allerdings hat die Umsetzung des Prestigevorhabens auf 155 Kilometer vorhandener Strecke seit der Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan 1992 fast 30 Jahre gebraucht. Anhand dieser Zahl lässt sich ermessen, wie lange es noch bis zur Schließung der über ganz Deutschland verteilten Elektrifizierungslücken dauern würde – außer der Bund denkt um und organisiert den konsequenten und flächendeckenden Ausbau der Schiene neu. Ludolf Kerkeling sagte dazu: „Für neue Strecken, fehlende Oberleitungen und die sogenannten kleineren und mittleren Maßnahmen im vorhandenen Netz sind zuallererst die DB Netz und das Bundesverkehrsministerium verantwortlich. Warum klappt der Tesla-Bau in Grünheide derart schnell und warum funktioniert das beim Eisenbahnausbau nicht?“

Bei den vier Projekten handelt es um 2,5 Kilometer Gleisneubau im Stadtgebiet von Frankfurt am Main sowie drei Verlängerungen vorhandener Überholgleise in Eschweiler bei Aachen, Hamburg-Bergedorf und Schwarzenbek in Schleswig-Holstein. Auf den im Rahmen des 75 Projekte umfassenden „740-Meter-Programms“ verlängerten Überholgleisen können nun normallange Güterzüge schnellere Personenzüge überholen lassen.

Die erwähnten Presseinformationen finden Sie [hier](#) und [hier](#), die Nutzung unseres [Bildmaterials](#) zur redaktionellen Berichterstattung ist bei Nennung des Lizenzinhabers Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V. frei.

Pressekontakt: Peter Westenberger, mobil: + 49 170 485 486 4, E-Mail: [westenberger@netzwerk-bahnen.de](mailto:westenberger@netzwerk-bahnen.de)