

Neue Regierung muss den Klimaschwindel mit der Schiene beenden Riesige Diskrepanz zwischen Rhetorik und Realität beim Schienenausbau

(Berlin, 08. November 2021) Der Schienenverkehr wächst seit Jahren – nicht jedoch das Schienennetz. Auf dem deutschen Eisenbahnnetz wird es immer enger, weil die Länge der Schienenstränge seit ungefähr einem Jahrzehnt stagniert. Davor nahm die Streckenlänge durch Stilllegungen sogar stark ab.

Im Jahr 2021 werden knapp 2.400-mal so viele Straßenkilometer in Deutschland in Betrieb genommen als Eisenbahnstrecken. Nach Erhebungen des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen (NEE) kommen in diesem Jahr im rund 33.300 Kilometer langen Schienennetz des Bundes lediglich 4,2 Kilometer (= 0,01 Prozent) Neubau hinzu. Konkret geht es um

- ein 3,1 Kilometer langes zweites Gleis am nordöstlichen Stadtrand von Berlin (Nähe Karower Kreuz)
- ein 800 Meter langes zweites Gleis und ein Brückenbauwerk am „Homburger Damm“ in Frankfurt am Main
- die Verlängerung eines Überholgleises in Kindsbach (bei Kaiserslautern).

NEE-Geschäftsführer Peter Westenberger: „Die vom Bund beauftragte DB Netz hat damit in der gesamten 19. Legislaturperiode nur 67 Kilometer zusätzliche Gleise in den Verkehr gebracht. Würde man alle Pressemitteilungen und Drucksachen, in denen die Regierung eine Stärkung der Schiene angekündigt und dabei die Klimaziele bemüht hat, hintereinanderlegen, käme vermutlich eine kaum kürzere Strecke zusammen.“ Die neue Regierung muss nach dem Willen der Güterbahnen eine konsequente Aufarbeitung der Abläufe durch eine externe Prüfung und ein Sofortprogramm für schnell wirksame Kapazitätserhöhungen bei der DB Netz auf den Weg bringen. Irrwege wie DB-Eigenkapitalerhöhungen für Infrastrukturausbauten und die Verpflichtung der DB Netz AG, Ausbauten aus Trassenpreiseinnahmen – verbrämt als „Eigenmittel“ – mitzufinanzieren, müssten im Zuge einer Bahnreform II beendet werden, um den Ausbau zu beschleunigen.

Die Zukunft des Schienengüterverkehrs steht und fällt mit einer erweiterten Infrastruktur, die die vom BMVI geplante Steigerung seines Anteils im Verkehrsmarkt bis 2030 von derzeit 18 auf 25 Prozent aufnehmen kann. Hinzu kommt der von der Regierung angekündigte Deutschlandtakt, der in den kommenden Jahren verwirklicht werden soll und zusätzlich Züge auf die Schiene bringt. Auf vielen Strecken läuft der Verkehr an der Kapazitätsgrenze, als überlastet gelten bereits jetzt 21 Streckenabschnitte. „Es geht bei der Frage um Schienenkapazität nicht um ein paar Schönheitsreparaturen, sondern darum, einen Kollaps zu verhindern und die Grundlagen für das Erreichen der Klimaschutzziele zu schaffen“, so Westenberger. „Die Verkürzung der Transportzeit, höhere Zuverlässigkeit des Transportweges und damit bessere Planbarkeit sind neben dem Preis ausschlaggebende Punkte für die Kunden, ihre Ware nicht per Lkw, sondern mit dem Zug zu transportieren.“

Mit den drei Mini-Strecken hat die scheidende Bundesregierung von Ende 2018 bis heute nur 67 Kilometer insgesamt neu in Betrieb genommen (2018: 59,7 km, 2019: 0,6 km und 2020: 2,5 km). Von der Bahnreform 1994 bis heute hat die Bundesrepublik insgesamt 1.717 Kilometer Strecke neu oder deutlich ausgebaut – im Schnitt also

61 Kilometer. Zum Vergleich: Der Zubau von Straßen beträgt deutschlandweit nach Informationen des BMVI jährlich rund 10.000 Kilometer. Die jahrelange Vernachlässigung eines so wichtigen Teils der Infrastruktur ist mitverantwortlich, dass der Verkehr das Klimasorgenkind schlechthin ist.

„Wir müssen konstatieren, dass die Rhetorik der Bundesregierung, dass man die Schiene aufwerten wolle, nicht stimmt und der gesetzliche Auftrag des Bundestags zum Ausbau des Schienennetzes nicht konsequent umgesetzt wird. Mit wachsendem Verkehr wird es enger und enger auf dem Netz, Verspätungen und der Verzicht auf neue Verkehrsangebote, die der Markt eigentlich hergibt, sind die Folge“, zieht Westenberger Bilanz.

Als ursächlich benennt er vor allem einen Mangel an Personal, um die Planungs-, Gerichts- und Ausschreibungsverfahren schnell durchzuführen. Über Wechsel aus dem mit den Klimazielen ohnehin nicht in Einklang zu bringenden weiteren Straßenausbaubereich muss die Regierung nachdenken. Außerdem herrscht eine Fokussierung auf Hochgeschwindigkeitsprojekte, die mehr Prestige einbringen als die tägliche harte Arbeit aller Schienenverkehre, jedoch am Problem vorbeiplanen. Hinzu kommt die seit Jahren zu knappe Bereitstellung von Mitteln für Aus- und Neubau durch den Bund, an die sich die DB Netz AG vor einigen Jahren mit ihrer Planungskapazität angepasst hatte. Westenberger: „Zusammengefasst ein Managementversagen, das auf die schwache Bedeutung der Schiene in der Politik der Bundesregierung hinweist.“ Als Eigentümer der DB Netz AG ist die Bundesregierung letztlich für die Misere verantwortlich. Anwohner:innenproteste und Klagen von Naturschützer:innen können keine adäquate Begründung für eine solche Verschleppung über Jahrzehnte liefern.

Das NEE monitort seit 2018 den Ausbau des Schienennetzes. Eine Übersicht aller kapazitätssteigernden Neu- und Ausbauten seit der Bahnreform 1994 finden Sie [hier](#).

Pressekontakt: Daniela Morling, mobil: + 49 151 555 081 83, E-Mail: morling@netzwerk-bahnen.de