

Das Naheliegende tun - Güterbahnen wollen Bund und DB zum agilen Netzausbau bewegen

(Berlin, 22. Februar 2022) Die Güterbahnen sehen sich täglich mit einem mangelhaft leistungsfähigen Schienennetz konfrontiert, das teilweise nicht mehr den derzeitigen Bedarf an Trassen zur Verfügung stellen kann – Chaos ist auch ohne Stürme häufig an der Tagesordnung. Um den Klimaschutz voranzubringen, sollen aber noch viel mehr Züge fahren. Die Güterbahnen haben nun darauf hingewiesen, dass es für mehr Kapazität nicht nur neue Strecken braucht, sondern auch das vorhandene Netz noch Potenzial hat.

Zu viele Züge teilen sich in Deutschland das stagnierende Gleisnetz. Wird es nicht bald spürbar ausgebaut, wird es nichts mit Verkehrsverlagerung und Klimaschutz. Die Güterbahnen mahnen, dass der Ausbau des Schienennetzes deutlich beschleunigt und vor allem im vorhandenen Netz Möglichkeiten erschlossen werden müssen, um die Zugzahlen zu erhöhen. „Kleine und Mittlere Maßnahmen“ können hier einen wichtigen Beitrag leisten. Ludolf Kerkeling, Vorstandsvorsitzender des Güterbahnen-Verbandes Netzwerk Europäischer Eisenbahnen, sagte in Berlin: „Verzweigt sich eine Autobahn, wird die Gegenfahrbahn natürlich mit einer Brücke überquert. Bei der Schiene schleicht der Zug viel zu oft über zwei Weichen – höhengleich sagen die Ingenieure – und ein anderer Zug aus der Gegenrichtung muss das abwarten. Güterzüge können nicht mit Strom fahren, weil ein kurzes Stück Oberleitung fehlt oder müssen verkürzt fahren, weil die Überholgleise nicht der europäischen Normlänge entsprechen. Die Abstände zwischen Signalen oder Weichen, die mit nur wenig mehr als Schrittempo befahren werden können, entscheiden maßgeblich, wie viele Züge pro Stunde auf einer Strecke unterwegs sein können.“

Die Güterbahnen fordern mit Nachdruck von der Bundesregierung und der DB Netz AG, mit „Kleinen und Mittlere Maßnahmen“ schnell mehr Kapazität zu schaffen. Das ist auch deswegen so wichtig, weil der Ausbau größerer Streckenneubauten nur sehr langsam vorankommt. Kerkeling: „Schnellere und überhaupt mehr Weichen einzubauen oder den Signalabstand zu verkürzen, ist vergleichsweise einfach, günstig und schnell umzusetzen. Ein paar Meter Gleis oder schon um Sekunden verkürzte Abläufe können mehr Gesamtkapazität auf einer Strecke erreichen. Das schafft die Entlastung, die wir so dringend benötigen.“

Vor allem der für die Schieneninfrastrukturfinanzierung zuständige Bund hat sich lange Zeit selbst im Weg gestanden. Bundesmittel erhielten nur größere Neubauprojekte – die DB Netz hat gleichzeitig aus Geldgründen das Netz verkürzt und Weichen, Abstellgleise und Signale zurückgebaut. In der Wachstumsphase von Güter- und Personenverkehr auf der Schiene haben dann beide die Kurve nicht mehr bekommen und zeigten zu lange mit dem Finger auf den jeweils anderen. Das Netz wächst seit Jahren nur minimal durch Neubauten und nur wenige größere Vorhaben werden in diesem Jahrzehnt wirklich fertiggestellt werden können.

Kerkeling: „Jetzt heißt es anpacken statt Schultern zucken. Die Lethargie der vergangenen zwei Jahrzehnte muss durchbrochen werden und Bund und Infrastrukturbetreiber ihrer Verantwortung nachkommen.“ Im Septem-

ber 2019 hat das Bundeskabinett zwar beschlossen, erstmals der DB Netz 1,4 Milliarden Euro binnen zehn Jahren für „Kleine und Mittlere Maßnahmen“ zur Verfügung zu stellen. Kerkeling: „Das war ein gutes Ergebnis des Masterplan Schiene, aber die Umsetzung geht viel zu langsam und der finanzielle Bedarf ist deutlich höher.“ Die Güterbahnen stellen in dieser Woche eine [Animation zum Thema „Kleine und Mittlere Maßnahmen“ vor sowie einen Überblick über die verschiedenen Arten dieser Maßnahmen](#). Die Güterbahnen wollen informieren, welches Potenzial in den „KuMM“ steckt und einen Anstoß geben, beim großen Ziel Kapazitätsausbau die kleinen Helfer nicht zu vernachlässigen und damit aus der Schockstarre vor der Mammutaufgabe, mehr Netzkapazität zu schaffen, herauszukommen.

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