

Berlin, 24. Januar 2023

Schienennetz: Der Bund darf nicht nochmal auf „Snooze“ drücken **Die Antwort auf ein marodes Schienennetz heißt Ausbau und Sanierung, nicht Straßenneubau**

Industrie und Gesellschaft wollen den klimafreundlichen Schienenverkehr stärker nutzen und benötigen dafür ein deutlich leistungsfähigeres Schienennetz. In dieser Woche entscheidet die Regierungskoalition, ob sie die nötigen Prioritäten setzen kann oder sich lieber noch einmal umdreht und in eine Traumwelt flüchtet.

DIE GÜTERBAHNEN haben davor gewarnt, Wahlkampf zu betreiben, statt den Koalitionsvertrag umzusetzen. „Im Koalitionsvertrag steht nichts von der Abschaffung des Straßenverkehrs, sondern etwas sehr Präzises über die Beschleunigung von 13 ‚besonders prioritären‘ Schienenprojekten und ‚den Fokus auf Erhalt und Sanierung bei den Bundesfernstraßen‘“, sagte Ludolf Kerkeling, Vorstandsvorsitzender der GÜTERBAHNEN, in Berlin.

Deutschland braucht zum einen den lange versprochenen und nie umgesetzten Ausbau seines Schienennetzes um neue Gleise, Strecken und Abstellanlagen. Nur so kann die Schiene weiterwachsen und Verkehr von der Straße übernehmen. „Wir halten ein Wachstum des Marktanteils im Güterverkehr von heute 20 auf 35 Prozent bis 2035 für machbar. Gleichzeitig müssen mit der Sanierung und Modernisierung des vorhandenen Netzes die bestehenden Verkehre gesichert und wieder planmäßig gemacht werden. Beides ist nicht gegeneinander auszuspielen. Das kostet viel mehr Geld, Planer:innen und Baukapazitäten als bisher und benötigt politische und rechtliche Unterstützung. Zum Beispiel: Der Erlös aus einem Verkauf der DB-Tochter Schenker sollte der Aufarbeitung des Investitionsrückstands bei der Schiene gewidmet werden. Das Geld gehört in die zuletzt von der Beschleunigungskommission Schiene geforderten Schienenfonds“, ergänzt Kerkeling.

Frühere Bundesregierungen haben das Fernstraßennetz ausgebaut und das wesentlich früher errichtete bundeseigene Schienennetz geschrumpft. Daneben wurden seit der Bahnreform 1994 pro Jahr im Schnitt nur 64 Kilometer Schiene neu- oder deutlich ausgebaut. Kerkeling: „Das Straßennetz wächst um diesen Wert binnen zweieinhalb Tagen. Die Ampel steht jetzt vor einer einzigartigen Bewährungsprobe. Wer im Angesicht des desolaten und jahrzehntelang vernachlässigten Schienennetzes den auf Hochtouren laufenden Neubau von Straßen weiter beschleunigen will, schaufelt sich sein eigenes politisches Grab.“