

Berlin, 01. April 2025

## Private Güterbahnen erwarten Vision 2035 vom Bund Top-Infrastruktur zum 200-jährigen Jubiläum der deutschen Eisenbahnen

Die Branche des Schienengüterverkehrs vereint der Wille, zu wachsen und neue Verkehre auf die Schiene zu bekommen. Die heutige Versammlung der 110 Mitgliedsunternehmen der GÜTERBAHNEN in Karlsruhe begrüßt, dass auch die künftige Koalition dieses Ziel teilt. Um bis 2030 und 2035 die gewollte und nötige Verkehrsverlagerung auf die Schiene zu erreichen, sind allerdings einige Voraussetzungen von der Politik zu erfüllen.

“SPD und Union sollten das 2035 anstehende 200-jährige Jubiläum der deutschen Eisenbahnen zum Anlass nehmen, eine zukunftsweisende Vision für den Güterverkehr zu schaffen. Damit der Marktanteil des Schienengüterverkehrs bis 2030 auf 25 und bis 2035 auf 35 Prozent steigen kann, müssen messbare Zielstellungen und Maßnahmen im Koalitionsvertrag stehen“, eröffnet der scheidende Vorstandsvorsitzende Ludolf Kerkeling die Versammlung. „Unsere Mitglieder stehen in den Startlöchern, der Schiene zu Wachstum und neuem Glanz zu verhelfen. Das Sondervermögen „Infrastruktur“ kann eine neue Ära für den Schienengüterverkehr einläuten – vorausgesetzt, die Koalition setzt im Koalitionsvertrag die nötigen Rahmenbedingungen: Mit einem sinnvollen Gleichgewicht zwischen Sanierung und Investitionen in den Neu- und Ausbau der Schiene.“

Eine [Bewertung der bisher bekannt gewordenen Ergebnisse der Arbeitsgruppe Verkehr](#) kann die Versammlung jedoch noch nicht zufriedenstellen. Kerkeling: „Messbare Ziele zur Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene sind genauso Mangelware wie ein grundsätzlich nachvollziehbares Güterverkehrskonzept. Gerade angesichts der Bilanzzahlen der Deutschen Bahn, die vergangene Woche vorgestellt wurden, ist es naiv, im Papier die weitere Entflechtung innerhalb des bestehenden Konzerns zu beteuern. Auch die Kommunikation zum angeblich uneingeschränkten Erfolg der Riedbahn-Sanierung, in der wir Kostenwahrheit vermissen, verspielt Vertrauen. Es braucht jetzt die Herauslösung der DB InfraGO AG aus dem Konzern, sonst verpasst die kommende Regierung weitere Möglichkeiten zur Kontrolle.“

Auch das elementare Thema Neu- und Ausbau bleibt in den Ergebnissen der Arbeitsgruppe zu vage: Vor allem die „Arbeitsgeschwindigkeit“ bleiben offen. Mindestens die Ziele bis zum 200-jährigen Jubiläum der deutschen Eisenbahnen 2035, und auch bis 2040, sollten neben dem schon definierten Schritt 2030 festgelegt werden. Bei Karlsruhe gibt es insbesondere zwei Ausbauprojekte, die bereits seit Jahrzehnten diskutiert, aber nie beherzt angegangen wurden: Der Ausbau der Strecke Karlsruhe – Mannheim sowie der Ausbau der Strecke Frankfurt – Mannheim. Beide würden für massive Kapazitätsgewinne auf der wichtigsten europäischen Schienengüterverkehrsrouten entlang des Rheins – der sogenannten Rhine-Alpine – sorgen. Kapazitätsgewinne auf dieser Route

zwischen deutschen Nordseehäfen, der Schweiz und Norditalien sind ein wichtiger Stellhebel, um die verkehrspolitischen Ziele zu erreichen. Daher der Schulterchluss der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen und simultaner Appell an die Regierung in Spe durch den Vorstandsvorsitzenden: „Die traurig geringe Anzahl von nur 48,2 neu gebauten Schienenkilometern gegenüber 10.000 neu gebauten Straßenkilometern 2024 muss von nun an der Vergangenheit angehören – damit die neue Ära der Schiene beginnen kann.“