

PRESSEMELDUNG

vom 22. November 2016

Wettbewerbsbahnen: Wir können, wenn die Politik will! Verkehrswende Schiene benötigt eine gradlinige Politik

„Mit fixiertem Ruder schafft niemand eine Wende, weder beim Segeln noch im Güterverkehr.“ Das ist die Umschreibung von Ludolf Kerkeling für das Grundproblem der deutschen Verkehrspolitik. Der Vorstandsvorsitzende des „Netzwerks Europäischer Eisenbahnen (NEE) e.V.“ nahm einen Appell der NEE-Mitgliederversammlung von Lippstadt nach Berlin mit: „Wenn die Politik wirklich Güter von der Straße auf die Schiene verlagern will, muss sie vor allem sich widersprechende Entscheidungen vermeiden.“

Niedrige Dieselpreise, die angekündigte unbeschränkte Freigabe von Lang-Lkw und täglich 3,6 Millionen Euro höhere Investitionen in die Bundesfernstraßen als in die Schiene bis 2030 (lt. dem kürzlich beschlossenen Bundesverkehrswegeplan) bewirkten bei den Verladern eine „Abstimmung mit den Füßen“. Die Schiene müsse gleichzeitig jährliche Trassenpreiserhöhungen um 2,4 Prozent, immer höhere Bürokratiekosten und weiter wachsende Belastungen aus der EEG-Umlage und Stromnetznutzungsentgelten verdauen. Ein Teilnehmer berichtete von einem nicht alltäglichen Angebot für eine Lkw-Fahrt vom Hamburger Hafen nach Italien für 450 Euro. Kerkeling: "Egal, was zu diesem besonders krassen Dumping-Ausreißer führte - der Schienenverkehr mit anderen Grundkosten, Sicherheitsstandards, Sozialbedingungen und Kontrollen kann gegen so etwas niemals gewinnen."

Dabei, so Kerkeling, sei das Interesse am Schienentransport durchaus vorhanden. Die NEE-Mitglieder berichteten fast durchweg von wachsender Nachfrage, was auch auf die gute konjunkturelle Entwicklung zurückzuführen sein dürfte. Engpassfaktor sei vor allem die durch jahrelangen Rückbau und nun durch sanierungsbedingte Baustellen stark geschrumpfte Netzkapazität.

Kerkeling „Ein Teilnehmer berichtet von einem Zug, der von Tschechien über das oberpfälzischen Furth im Wald und Hannover zum Zielbahnhof Duisburg gefahren werden musste, weil DB Netz wegen Bauarbeiten für eine ganze Woche die Elbtalstrecke zwischen Dresden und Prag gesperrt hatte. Kerkeling: „Die Mehrkosten für Personal, Lok und Energie machen solche Transporte zu einem Verlustgeschäft.“

Die bevorstehende Entscheidung über die Verkehrswege-Ausbaugesetze im Bundestag sieht der Verband als gutes Beispiel für die Zerrissenheit der Berliner Verkehrspolitik. Die Prioritäten liegen weiterhin klar auf dem Straßenbau. Für die Nachfrage im Schienengüterverkehr gab es von Beginn an zu wenig konkrete Vorhaben, auch die jetzt von den Abgeordneten eingebrachten Korrekturen zielen fast ausschließlich auf den Personenverkehr. Auf Enttäuschung stieß in Lippstadt die anhaltende Verweigerung der Berliner Koalition, den Ausbau des Hauptnetzes für normal

lange Güterzüge (740-Meter-Netz) zu beschleunigen. Das Argument fehlender Wirtschaftlichkeitsberechnungen für die 66 Einzelvorhaben mit einem Gesamtvolumen von 300 Mio. Euro zeigt nach Kerkelings Ansicht, wie mit zweierlei Maß gemessen werde: „Für den deutschlandweiten Ausbau von Autobahnparkplätzen für den Lkw-Verkehr musste natürlich keine Nutzen-Kosten-Rechnung vorgelegt werden.“

Die 40-köpfige Mitgliederversammlung, die sich auf Einladung ihres Mitgliedes Westfälische Landeseisenbahn (WLE) an der Lippe traf, signalisierte der Politik, dass sie bereit für Wachstum und dafür notwendige Modernisierung der Produktion durch zielgerichtete Innovationen ist. Kerkeling: „Dafür muss eine Bundesregierung Vertrauen bei allen Beteiligten durch verbindliche Pläne und gesetzliche Regelungen schaffen.“

Pressekontakt:

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e.V.

Peter Westenberger (Geschäftsführer)

Reinhardtstraße 46 | D-10117 Berlin

Tel +49 30 53 14 91 473

Mob +49 170 48 54 864

Mail westenberger@netzwerk-bahnen.de