

Ki/Fi 12.01.2011

**Pressemittteilung:**

**Netzwerk Privatbahnen fordert die zügige Umsetzung  
des Wachstumsprogramms der DB Netz AG**

Auch im Verkehr gibt es Lieblingkinder. Während es beim Straßenverkehr Ortsumgehungen sind, bei denen kurz vor einer Wahl pressewirksam die Bänder zur Eröffnung durchschnitten werden, so ist es auf der Schiene der Hochgeschwindigkeitspersonenverkehr, über den das Füllhorn staatlicher Mittel ausgegossen wird. In den letzten Jahrzehnten sind von 75 Mrd. € Investitionsmittel für die Schiene über 60 Mrd. € in den Fernverkehr geflossen. Der Marktanteil des Schienenpersonenfernverkehrs stagniert allerdings: Gab es 1994 in diesem Segment noch über 130 Mio. Fahrgäste pro Jahr, waren es 2009 123 Mio. Im Gegensatz dazu ist der Schienengüterverkehr politisch zu Unrecht das ungeliebte Stiefkind. Nach Jahren der Schrumpfung zugunsten der Straße hat die Liberalisierung des Eisenbahnsektors zu einer Trendwende geführt. Der Güterverkehr auf der Schiene wächst seit 1999 so deutlich (Bis 2008 um fast 30 %), dass nicht nur Marktanteile vom LKW zurückgewonnen werden konnten, sondern dass es im deutschen Schienennetz mittlerweile an etlichen Stellen Kapazitätsengpässe gibt. Die Kapazitätsengpässe sind besonders stark sowohl im Rheintal zwischen Emmerich und Basel als auch auf der Nord-Süd-Achse Hamburg – Hannover – Würzburg festzustellen und

beeinträchtigen dort mittlerweile die Fahrplanstabilität in erheblichem Maße. Die verspätungsgeplagten Pendler in Nordrhein-Westfalen können ein Lied davon singen.

Die DB Netz AG hat vor diesem Hintergrund bereits 2009 ein sogenanntes Wachstumsprogramm erarbeitet, das bei einer Umsetzung diese beiden besonders hoch belasteten Korridore spürbar entlasten könnte. Bestandteile dieses Wachstumsprogramms sind beispielsweise die teilweise Reaktivierung und verstärkte Nutzung der Strecke Oberhausen – Duisburg-Walsum – Wesel, die Elektrifizierung der Alsenzbahn Bingen – Kaiserlautern sowie die Elektrifizierung der Strecke Reichenbach – Hof – Regensburg. Angesichts der bestehenden Kapazitätsengpässe, die auch im Güterverkehr die Ursache für häufige, teils erhebliche Verspätungen sind, ist eine beschleunigte Umsetzung des Wachstumsprogramms der DB Netz AG aus der Sicht von Netzwerk Privatbahnen unumgänglich. Die konjunkturbedingten Rückgänge des Verkehrsaufkommens im Jahr 2009 sind mittlerweile mehr als kompensiert; 2010 wird für den Schienengüterverkehr ein Rekordjahr werden.

Die Bundesregierung hat bislang nicht erkennen lassen, dass sie gewillt ist, die von der DB Netz AG selbst geforderten, dringend erforderlichen Maßnahmen umzusetzen, obwohl das Bundesverkehrsministerium die Maßnahmen einer Kosten-Nutzen Analyse unterzogen hat und der Nutzen zweifelsfrei nachgewiesen ist. Stattdessen werden bis mindestens 2020 wieder ein großer Teil der Investitionsmittel des Bundes für die beiden überwiegend bzw. ausschließlich dem Personenfernverkehr nutzenden Neubaustrecken Erfurt – Ebensfeld (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 8.1) sowie Stuttgart 21 und Wendlingen – Ulm verplant.

Alexander Kirfel, Geschäftsführer von Netzwerk Privatbahnen: „Zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der Deutschen Wirtschaft ist es erforderlich, die Schieneninfrastruktur in

Deutschland auch auf die Bedürfnisse des Schienengüterverkehrs hin auszubauen. Wir fordern die Bundesregierung daher auf, unverzüglich Mittel zur Umsetzung des von der DB Netz AG vorgeschlagenen Wachstumsprogramms bereitzustellen.“

## **Über das Netzwerk Privatbahnen**

Im Netzwerk Privatbahnen sind seit 2001 24 private und kommunale Güterbahnen aus ganz Europa zusammengeschlossen, wobei der Großteil der Mitgliedsbahnen in Deutschland ansässig ist. Diese Bahnen, die etwa 20 % des Transportvolumens im Schienengüterverkehr in Deutschland abwickeln, bekennen sich zu mehr Wettbewerb auf der Schiene und haben sich dazu entschieden, dieses volkswirtschaftlich und verkehrspolitisch wichtige Ziel durch ihre Mitgliedschaft bei Netzwerk Privatbahnen aktiv zu fördern.