

## **Vernichtendes Urteil über die Investitionspolitik der Bahn**

### **Private Bahnen legen Studie „Netz 21“ vor und fordern sofortiges Moratorium ineffizienter Hochgeschwindigkeitsprojekte**

Der Schienengüterverkehr hat in den letzten Jahren stark zugenommen. Alle Prognosen deuten darauf hin, dass sich dieser Trend fortsetzen wird. Man rechnet damit, dass sich beispielsweise das Aufkommen des Hamburger Hafens in den nächsten Jahren annähernd verdoppelt. Daran wird auch die befürchtete Konjunkturdelle nichts ändern. Allerdings hält der Ausbau der deutschen Schieneninfrastruktur mit dieser Entwicklung nicht Schritt. Für die bereits heute dringend erforderliche Erweiterung der Schieneninfrastruktur für die Abfuhr der Güter auf der Schiene ist auf Jahre hinaus kein Geld vorhanden. Nach Auffassung der im Netzwerk Privatbahnen zusammengeschlossenen Wettbewerbsbahnen liegt das an einer einseitigen Ausrichtung der Investitionsprioritäten des Bundes und der DB AG: Die erforderlichen Haushaltsmittel sind seit Jahren und auf Jahre hinaus durch den Bau volkswirtschaftlich ineffizienter Hochgeschwindigkeitsstrecken gebunden.

In einer in diesen Tagen vorgestellten Studie untermauert Netzwerk Privatbahnen den Vorwurf kolossaler Ineffizienz bei Investitionen in die Schieneninfrastruktur. Es handelt sich dabei um eine bislang einzigartige Bestandsaufnahme der Investitionsstrategie für die Schiene und deren Folgen für Verkehr und öffentliche Haushalte. Die Ergebnisse sind erschreckend. „Wenn LKW Straßen und Autobahnen verstopfen, dann kann sich die Bundesrepublik nicht erlauben, einseitig und zudem völlig ineffizient in Hochgeschwindigkeitstrassen zu investieren, auf denen dann nur wenige ICE fahren“ sagt Hartmut Gasser, Präsident von Netzwerk Privatbahnen. Nach seinen Worten bestehe der Skandal nicht allein in der falschen Priorisierung zu Lasten des Güterverkehrs. Mindestens ebenso besorgniserregend sei es, dass durch die Vielzahl aktueller Neubauvorhaben der Mitteleinsatz zeitlich dermaßen gestreckt worden sei, dass die Bauzinsen die Investitionskosten überholten, noch bevor der erste Zug dort führe.

Die von dem Verkehrswissenschaftler Gottfried Ilgmann erarbeitete Studie ist aber auch ein Plädoyer für eine völlig neue, auf Effizienz ausgerichtete Investitionsstrategie für die Eisenbahninfrastruktur. Für Netzwerk Privatbahnen steht außer Frage, dass aus verkehrspolitischer Sicht weder die Durchbohrung des Thüringer Waldes (22 Tunnelbauwerke) fortgesetzt noch die für den Güterverkehr ungeeigneten Hochgeschwindigkeitsprojekte Stuttgart 21 oder Y-Trasse begonnen werden dürfen. „Umkehr jetzt, auch wenn es weh tut“, fordert Gasser.

**Titel:**

**NETZ 21**

Verbale Aufgeschlossenheit bei überwiegender Verhaltensstarre

**Die Netzstrategie der Deutschen Bahn**

**Download der Studie:**

[http://www.privatbahnen.com/pdf/080920\\_NP\\_Studie\\_NETZ\\_21\\_Investitionsstrategie\\_EZ.pdf](http://www.privatbahnen.com/pdf/080920_NP_Studie_NETZ_21_Investitionsstrategie_EZ.pdf)

**Hardcopy:**

[martini@netzwerk-privatbahnen.de](mailto:martini@netzwerk-privatbahnen.de)

**Netzwerk Privatbahnen**

*ist ein Zusammenschluss von 25 Eisenbahngüterverkehrsunternehmen aus Deutschland und einigen EU-Ländern. Ziel des Netzwerks ist die Interessenvertretung seiner Mitglieder gegenüber Politik, Verwaltung und EU Kommission für einen fairen Wettbewerb auf der Schiene. Die Mitgliedsunternehmen des Netzwerks Privatbahnen erbringen in Deutschland etwa 70 % der schienengebundenen Transportleistung aller nicht bundeseigenen Güterbahnen.*

**Kontakt:**

*Arthur-Iren Martini*

*Geschäftsführer Netzwerk Privatbahnen e.V.*

*Am Weidendamm 1a in D-10117 Berlin*

*Tel.: + 49 (0) 30 – 59 00 99-626 (Fax: -628)*

[\*martini@netzwerk-privatbahnen.de\*](mailto:martini@netzwerk-privatbahnen.de)

[\*www.netzwerk-privatbahnen.de\*](http://www.netzwerk-privatbahnen.de)