

Pressemitteilung 7/07

12. Juli 2007

Stuttgart 21:

Der Güterverkehr wird die NBS Stuttgart-Ulm weiträumig umfahren

Die Hochgeschwindigkeitsstrecke Stuttgart – Ulm perpetuiert die Probleme des Schienengüterverkehrs im Süd-Westen, ohne ihnen abzuhelpfen.

Die privaten Gütereisenbahnen haben heute ein Positionspapier veröffentlicht, aus dem hervorgeht, dass die geplante Hochgeschwindigkeitsstrecke Stuttgart – Ulm für den Schienengüterverkehr ein ähnliches „Hindernis“ darstellt, wie gegenwärtig die Geislinger Steige (Filstalbahn): Die Neubaustrecke ist noch steiler, als die berühmte Geislinger Steige, ihr Trassenentgelt liegt ca. 60 % höher als die Filstalbahn. Schließlich darf die neue Verbindung nur mit leichten Güterzügen befahren werden, die zudem komplett mit Scheibenbremsen ausgestattet sein müssen. Güterzüge mit Scheibenbremsen sind heute kaum verfügbar.

Die Planer der Neubaustrecke argumentieren, dass durch sie auf der Filstalbahn zusätzliche Kapazitäten für den Güterverkehr geschaffen würden. Nach Auffassung von Netzwerk Privatbahnen ist dieses Argument jedoch nur dann erheblich, wenn der Güterverkehr die Filstalbahn/Geislinger Steige auch annimmt. Seit Jahren ist jedoch das Gegenteil zu beobachten: Die Geislinger Steige wird vom Schienengüterverkehr gemieden, weil in der Regel eine weitere Lokomotive zum Schieben erforderlich ist, die sich private Eisenbahnen aus der Region beschaffen oder über die ganze Route mitführen müssen. Da die in Betracht kommenden regionalen Umgehungsstrecken teilweise nicht elektrifiziert, teilweise eingleisig und nur mit Wendemanövern zu befahren sind, werden auch die regionalen Umfahrungsrouten nicht angenommen. Zudem herrscht auf mehreren Alternativstrecken Nachtruhe und zwar exakt dann, wenn die tagsüber an den Nordseehäfen gestarteten Ganzzüge den Südwesten Deutschlands erreichen. Die Verkehrsunternehmen umgehen deshalb Stuttgart-Ulm großräumig und lassen die Güterzüge über Würzburg fahren. Die Zahlen belegen diesen Trend: Auf der Würzburger Route ist seit Jahren eine erhebliche Zunahme des Güterverkehrs festzustellen. Seit 2004 stieg dort die Zahl der Güterzüge um 35%. Hingegen ist die Anzahl der Güterzüge auf der Filstalbahn/Geislinger Steige von 140/Tag in 1991 auf 69/Tag in 2007 abgestürzt.

„Wie sich die Neubaustrecke auch nur andeutungsweise amortisieren soll, wenn der Güterverkehr sie meidet, kann nicht nachvollzogen werden“ sagt Hartmut Gasser, Präsident von Netzwerk

Privatbahnen. „Aus heutiger Sicht handelt es sich hier wieder einmal um eine krasse Fehlallokation von knappen Haushalts- und EU-Mitteln, die uns auf Jahrzehnte hinaus an vielen Stellen im Netz fehlen werden.“ Die für die Investition gebundenen Mittel und erst Recht der Zuschussbedarf während des Betriebes würden bewirken, dass die Effizienz dieser Investition und die Effizienz des gesamten Schienennetzes verhältnismäßig gering blieben, so Gasser.

Das Netzwerk Privatbahnen ist ein Zusammenschluss von Eisenbahngüterverkehrsunternehmen aus mehreren europäischen 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 Bahnen

Link zum Positionspapier Netzwerk Privatbahnen:

„Die Hochgeschwindigkeitsstrecke Stuttgart–Ulm perpetuiert die Probleme des Schienengüterverkehrs im Südwesten, ohne ihnen abzuhelpfen“.

(4 Seiten Text, 3 Abbildungen mit Ereläuterungen)

http://www.privatbahnen.com/pdf/20070712_NP_Positionspapier+Gueterverkehr_NBS_Stuttgart_Ulm-F.pdf

Kontakt:

Arthur-Iren Martini

Geschäftsführer, Am Weidendamm 1a

Tel.: + 49 (0) 30 – 5 90 09 96 26

martini@netzwerk-privatbahnen.de

D-10117 Berlin

Mobil: + 49 (0) 1 72 – 6 73 38 99

www.netzwerk-privatbahnen.de