

29.10.2011 / Wirtschaft/Soziales / Seite 8

# Güterverkehr ohne Netzstrategie

## VCD kritisiert fehlenden Infrastruktur-Ausbau

Von Erich Preuß

**Der Güterverkehr wächst, doch die Deutsche Bahn ist nur schlecht darauf vorbereitet, kritisiert der Verkehrsclub Deutschland (VCE) auf einer Fachtagung zur Entwicklung und Finanzierung der Infrastruktur für den Schienengüterverkehr in Berlin.**

Von Fachleuten wird vorausgesagt, dass der Güterverkehr stetig zunimmt, davon auf den Schienen bis 2025 um 65 Prozent. Die Eisenbahnen fahren dann 25 Prozent aller Güter, bisher sind es 17 Prozent. Doch die Infrastruktur, also die Bahnanlagen und die Leit- und Sicherungstechnik entsprechen diesem Zuwachs nicht. Zudem hinkt die Bahn in der Instandhaltung hinterher.

Das behauptete Michael Ziesak, der Bundesvorsitzende des Verkehrsclubs Deutschland, auf der VCE-Fachtagung. Er kritisierte, dass von 2001 bis 2008, das sind bei der Deutschen Bahn jene Jahre ihrer extensiven Ausrichtung auf den Börsengang, 70 Prozent der Gleisanschlüsse und jede zweite Weiche abgebaut worden sind. Das Netz ist um 17,4 Prozent geschrumpft. Dadurch könne auf Betriebsstörungen kaum flexibel reagiert werden.

Genauso kritisch sah das Thomas Rössler, Gesellschafter einer Hamburger Transportberatungs-Firma. Er stellte eine starke Belastung des Schienennetzes fest. Auch die neuen EU-Länder fördern den Straßenverkehr, so dass in Europa seit der Liberalisierung des Schienenverkehrs der Güterverkehr abnahm. Aber auch in Deutschland wuchs, so Rössler, lediglich der Binnenverkehr, der grenzüberschreitende Verkehr nicht. »Der Verkehr sucht sich den Weg des geringsten Widerstands«, und den fände er unter solchen Bedingungen bei den Spediteuren der Straße.

Das Gebot der Stunde sei es, darin waren sich die Fachleute einig, die überlasteten Strecken wie Hamburg - Hannover und vor allem die Knoten, etwa den Hauptbahnhof Hannover, so auszubauen, dass sie den Güterverkehr nicht weiter aufhalten. Während Ziesak bemängelte, dass viele Projekte weitgehend am Markt vorbei geplant werden, forderte sein Kollege Rössler eine Netzstrategie.

Allerdings halten sich private Investoren vom Bahnsektor zurück, weil er schwer zu durchschauen ist und kaum Rendite abwirft. Und Torsten Schein, bei der Deutschen Bahn für die Infrastrukturplanung zuständig, bescheinigte, dass über Investitionen in das Netz politisch entschieden wird. Dieses Dilemma zeigt sich im von der Politik bewusst finanziell geförderten

Straßengüterverkehr in Marketingversprechen (»14 Minuten kürzere Reisezeit Stuttgart - München«), die dann nicht gehalten werden, sowie in der Punkt-zu-Punkt-Betrachtung der Verkehrsbauvorhaben statt die Wirkung auf das Netz zu berücksichtigen. Und schließlich die regionalen Aspekte: Die Haltung sei, wenn Hamburg Geld erhält, dann muss auch etwas nach Bremen fließen.

Leider beschränkte sich Hendrik Haßheider, Referatsleiter des Bundesverkehrsministeriums auf die Formalien des künftigen Bundesverkehrswegeplans wie die stärkere Beteiligung der Bürger. Da es an Geld für Neubauprojekte fehle, käme es auf eine »mutige Prioritätensetzung« an, war sein Fazit. Wie der Güterverkehr ohne mehr Geld auf den Schienen gehalten werden kann, wusste niemand schlüssig zu sagen.

---

URL: <http://www.neues-deutschland.de/artikel/210000.gueterverkehr-ohne-netzstrategie.html>