

## PRESSEMELDUNG

vom 30. April 2019

### Die Politik hat Deutschland eine Sackgasse gebaut! 150 Mal mehr neue Straßen als Schienen seit 1994 – Investitionsprioritäten müssen verändert werden

Bund, Länder und Gemeinden haben selbst nach der wortgewaltig angekündigten Bahnreform 1994 vor allem durch immer mehr Straßen den Charakter vom „Autoland Deutschland“ weiter ausgeprägt. Einer Analyse des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen (NEE) auf der Grundlage öffentlicher Daten zufolge wurde das deutsche Straßennetz seit 1994 um über 250.000 Kilometer verlängert. Auch zuletzt wurden etwa 10.000 Kilometer neue Straßen pro Jahr fertiggestellt – umgerechnet sind das 192 Kilometer pro Woche.

150 Mal weniger, nämlich nur im Schnitt 1,3 (in Worten: Einskommadrei) Kilometer, neue Bahnstrecken wurden im gleichen Zeitraum pro Woche durchschnittlich in Betrieb genommen. Insgesamt umfassen die 58 dokumentierten Verbindungen - unter denen nur vier ausschließlich für den Güterverkehrs realisiert wurden, 1.709 Kilometer neu gebaute Gleisstrecken in ganz Deutschland. Der Wert entspricht ungefähr der Länge des Radwegenetzes in Deutschlands zweitgrößter Stadt Hamburg.

NEE-Geschäftsführer Peter Westenberger sagte dazu: „Diese Zahlen belegen, welchen Vorsprung der Straßenverkehr an Netzdichte und Kapazitätsangebot durch die langjährige massive Investitionstätigkeit der öffentlichen Hand erlangt hat. Für deutlich mehr klimafreundlichen Schienenverkehr in der Zukunft müssen Bund, Länder und Kommunen ihre Versäumnisse der Vergangenheit angehen und die Infrastrukturinvestitionen koordiniert umsteuern.“

Niemand müsse sich wundern, dass Pkw-Besitzer und Fuhrunternehmen das massiv vergrößerte Straßenangebot fleißig nutzen. Lange Zeit haben Straßenneubauten die Fahrzeit deutlich verkürzt und lediglich größere Lkw müssen seit einigen Jahren auf zunächst 1,8 und seit kurzem 6 Prozent des Straßennetzes eine Nutzungsgebühr bezahlen.“ Der Marktanteil des Straßenverkehrs lag zuletzt (2019) bei 79 Prozent (Personenverkehr) beziehungsweise bei 71 Prozent (Güterverkehr), bei der Schiene lag er im Personenverkehr bei nur gut 8 Prozent und im Güterverkehr bei rund 19 Prozent. Zugleich lagen aber innerhalb des gesamten Güterverkehrs die Treibhausgasemissionen des Lkw bei fast 94 Prozent und die der Schiene bei nur knapp 4 Prozent.

Vor allem für den seit 1996 um 85 Prozent gewachsenen Schienengüterverkehr habe es lange Zeit quasi gar keine Streckeninvestitionen gegeben. Mit der elektrifizierten und teilweise ausgebauten Strecke zwischen Knappenroda und der polnischen Grenze wurde im Herbst 2018 „erstmal seit Menschengedenken eine fast ausschließlich für den Gütertransport relevante Strecke erneut in Betrieb genommen. Gut, aber damit wurde nur etwas mehr als der Vorkriegsstandard im mittlerweile vereinigten Europa hergestellt!“, so Westenberger.

Vorstandsvorsitzender: Ludolf Kerkeling  
Vorstand: Sven Flore (stellvertr. Vorsitzender), Gerhard Timpel (Schatzmeister),  
Isabelle Schulze, Christian Dehns, Ralph Schmitz, Ursula Vogt  
Geschäftsführer: Peter Westenberger  
Vereinsitz: Berlin, Amtsgericht Charlottenburg, VR 23902 B

Reinhardtstraße 46 | D-10117 Berlin  
Tel +49 30 531491470  
Fax +49 30 531491472  
Mail [office@netzwerk-bahnen.de](mailto:office@netzwerk-bahnen.de)  
Web [www.netzwerk-bahnen.de](http://www.netzwerk-bahnen.de)

Die Schieneninvestitionen seien in wenige Hochgeschwindigkeitsstrecken, S-Bahn-Systeme sowie aufwändige Anbindungen von Flughäfen gegangen, wobei Letztere das Wachstum des Luftverkehrs wohl mehr förderten als den Eisenbahnverkehr. Mit der Netzkonzeption 2030 habe die Deutsche Bahn AG vor fast einem Jahrzehnt richtige Kurskorrekturen vorgeschlagen, die sich aber noch nicht in der Praxis zeigten. Westenberger: „Verzögerte Planungen, unerwartete Kostensteigerungen, Lärmfurcht und zu wenig Verlässlichkeit in der Schienenpolitik führten dazu, dass es beim Schnecken tempo im Schienenneubau blieb.“

Da auch in Bälde keine relevanten kapazitätssteigernden Streckeninbetriebnahmen anstehen, müsse die Bundespolitik im Rahmen der Beratungen zum Klimaschutzgesetz umsteuern, mehr Tempo machen und viele „allenfalls angeplante Schienenvorhaben“ (Westenberger) des Bundes finanzieren und schneller in die Realität bringen. Gleichzeitig müssten Kommunen und Länder stärker in die planerische Gesamtverantwortung für mehr Schienenverkehr eingebunden werden.

### Zur Analyse und Projektübersicht:

Das gesamte deutsche Straßennetz wird auf der Grundlage der vom Bundesverkehrsministerium für 2017 veröffentlichten Daten (888.900 Kilometer) auf etwa 900.000 Kilometer zum aktuellen Stand geschätzt – das Schienenwegenetz lag nach Angaben des Statistischen Bundesamtes zuletzt bei rund 38.500 Kilometern.

Bei der Schiene wurden einzelne Teilvorhaben einer sinnvollen verkehrlichen Relation zugeordnet (z.B. die zahlreichen Maßnahmen zwischen München, Nürnberg und Berlin) und der Modernisierungscharakter anhand etweder zusätzlicher geschaffener Kapazität (z.B. 3. Gleis Freilassing-Salzburg), höherer Geschwindigkeit (z.B. Katzenbergtunnel), zusätzlicher Erschließung (z.B. Anbindungen Limburg/Montabaur und Coburg) oder neuer netzübergreifender Wirkungen (z. B. neue Verbindung im Stadtgebiet von Nürnberg oder der – leider mehrfache - Umbau von Frankfurt-Stadion) geprüft.

Die Übersicht der Inbetriebnahmen seit 1994 zeigt, dass nur fünf Relationen (München-Berlin, Hamburg-Berlin, Hannover-Berlin, Köln-Frankfurt, Teile von Karlsruhe-Basel) mit mehr als hundert Kilometern ausgebaut wurden. 13 Vorhaben weisen eine Länge von weniger als einem Kilometer und 15 von ein bis fünf Kilometern auf, so dass sie überwiegend keine netzweite Bedeutung haben. Prioritär dem Güterverkehr nützende Vorhaben sind grün hinterlegt.

Die Analyse hat die Kapazitätseffekte des Straßenbaus im Vergleich zur Schiene eher zurückhaltend eingeschätzt:

- 1) Priorität hatte die Straße nicht erst seit 1994. Von 1967 – dem Jahr vor der ersten Ölkrise – bis 1994 waren auch bereits 106.000 Kilometer neue Straßen – und fast keine neuen Schienenstrecken gebaut worden.
- 2) Den Kapazitätseffekt durch den Zubau von bis zu vier weiteren Fahrspuren an bestehenden Straßen hat die Analyse wegen Datenmangel und Komplexität nicht berücksichtigen können.
- 3) Bei der Schiene konzentriert sich die Betrachtung auf den zukunftssträchtigen Neu- und Ausbau, obwohl zeitgleich erhebliche Streckenstilllegungen (darunter sind mehrere Stufen von der Verkehrsaufgabe über die formale Stilllegung bis hin zum irreversiblen Rückbau zu verstehen) und der Rückbau von Überhol- und Abstellgleisen sowie die Aufgabe von Verladestellen und Haltepunkten die Kapazität bzw. Nachfrage vermindert und vergleichsweise wenig Wiederinbetriebnahmen wiederum die Nachfrage – in Einzelfällen auch deutlich - etwas erhöht haben. Einem Neubau gleichgesetzt wurden die Wiederherstellung und der Ausbau vorhandener Strecken (z.B. Hannover-Wolfsburg-Berlin), wenn substantielle Kriegs- und Teilungsschäden beseitigt oder die Fahrzeit deutlich verkürzt wurde. Sofern keine substantiellen Kapazitätssteigerungen erreicht wurden (etwa bei der Verbindung Leipzig-Dresden) wurden auch teure Vorhaben, mit denen der bei der Schiene aufgelaufene Investitionsrückstau beseitigt wurde (etwa die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit Nummer 1, 3, 5, 6, 7, 9) nicht in die Liste aufgenommen.

Pressekontakt: Peter Westenberger (Geschäftsführer), Mobil +49 170 485 486 4, E-Mail [westenberger@netzwerk-bahnen.de](mailto:westenberger@netzwerk-bahnen.de)