



Sinnvoll mehr Geld in Schieneninfrastruktur

Rede von Sabine Leidig, 17. April 2013

Erste Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines Gesetzes über die Bundesförderung der Investitionen in den Ersatz der Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen im Schienengüterfernverkehrsnetz (Drucksache 17/13021) - Rede zu Protokoll -

Sehr geehrte Damen und Herren,

es gibt in Deutschland nicht nur 33.505 Kilometer Bahnnetz der DB AG, sondern es gibt auch viele kleinere Bahnen, die zusammengenommen so klein nicht sind: Mit immerhin 4.300 Kilometern machen sie gut 11 Prozent des gesamten Netzes aus. Die Verkehrsleistung, die diese Bahnen erbringen, hat in den letzten Jahren erfreulicherweise stark zugenommen.

Anders als die DB AG erhalten diese Bahnen jedoch bislang kein Geld aus Bundesmitteln für Investitionen in ihre Strecken, obwohl viele von ihnen eine wichtige Rolle insbesondere für den Schienengüterverkehr spielen. Wir alle wissen: Es muss mehr Verkehr von der Straße und aus der Luft auf die Schiene verlagert

werden, und dafür muss unser Bahnnetz an vielen Stellen ausgebaut werden. Gerade die nichtbundeseigenen Bahnen könnten wichtige zusätzliche Trassen bieten. Daher ist es aus Sicht der Bundestagsfraktion DIE LINKE überfällig, diesen Bahnen ebenfalls Mittel für Ersatzinvestitionen in ihre Infrastruktur zur Verfügung zu stellen. Diese Gelder können dabei helfen, Bahnkapazität auszubauen und damit mehr Güter- und teilweise auch mehr Personenverkehr abzuwickeln.

Dies kann aus unserer Sicht aber nur ein kleiner Schritt beim Ausbau der Bahn für einen zukünftig wachsenden Bahnverkehr sein: An vielen Stellen im deutschen Bahnnetz gibt es schon jetzt erhebliche Engpässe. Diese führen dazu, dass die Verlagerung von Verkehr auf die Schiene überhaupt nicht in dem Maße möglich ist, wie wir uns dies wünschen würden. Zu diesen Kapazitätsengpässen haben beispielsweise Streckenstilllegungen und der Abbau von Überholgleisen beigetragen, die ganz besonders in Hinblick auf den geplanten Bahn-Börsengang vorangetrieben worden sind. Seit der Bahnreform 1994 sind fast 7.000 km Bahnstrecken stillgelegt worden – und dies obwohl wir alle wissen, dass wir die Bahn für einen nachhaltigen Verkehr der Zukunft verstärkt brauchen. Hier müssen also viele Fehler aus der Vergangenheit wieder gutgemacht werden.

Oft sind es eher kleine Maßnahmen wie ein zusätzliches Überholgleis oder ein neues Stellwerk, die im Bahnbetrieb tatsächlich einen großen Nutzen entfalten könnten, die aber nur schleppend umgesetzt werden. Oder es könnten stillgelegte Strecken mit einem vertretbaren Aufwand reaktiviert werden, und Unternehmen könnten ihre Gleisanschlüsse zurückerhalten, die die DB AG ihnen in den letzten Jahren gekappt hat. Stattdessen werden aber immer wieder milliardenteure Neubaustrecken geplant und gebaut, die oft einen

sehr zweifelhaften Nutzen haben – ich erinnere nur an die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm oder die Neubaustrecke durch den Thüringer Wald. Diese Schnellstrecken dienen nur einem kleinen Teil der Reisenden und sind für den Güterverkehr meist sogar komplett nutzlos – auch wenn in den Nutzen-Kosten-Berechnungen immer wieder angenommen wird, dass diese Strecken auch vom Güterverkehr genutzt würden, was dann jedoch nicht geschieht. Andere, viel wichtigere Ausbauprojekte wie die Rheinschiene kommen stattdessen nur langsam voran, obwohl sie tatsächlich die Netzkapazitäten an entscheidenden Punkten erhöhen und nicht zuletzt auch Entlastungen für die Anwohnerinnen und Anwohner schaffen würden.

Außerdem muss auch der Rückzug der Bahn aus dem Güterverkehr auf kurzen und mittleren Entfernungen (unter 300 Kilometer) und aus dem Einzelwagenverkehr rückgängig gemacht werden. Mit der Fokussierung der DB AG auf Ganzzüge über große Entfernungen überlässt die Bahn ganze Transportsegmente dem Straßengüterverkehr. Stattdessen muss das Gegenteil passieren: Die Bahn muss auch auf kurzen Entfernungen und für kleinere Einheiten wieder ein attraktives Angebot bieten, nur so kann deutlich mehr Verkehr auf die Bahn kommen.

In diesem Sinne sollten wir mehr Geld in die Schieneninfrastruktur investieren – sowohl in die NE-Bahnen als auch in das bundeseigene Netz. Diese Investitionen müssen aber sinnvoll sein und sich nicht nur an der Maxime „schneller, höher, weiter“ orientieren. Außerdem muss der Lärmschutz für die Anwohnerinnen und Anwohner dabei eine zentrale Rolle spielen. Wenn wir unseren Verkehr klima- und sozialverträglich umgestalten wollen, dann brauchen wir mehr Bahn und weniger Straße – und ganz besonders weniger Flugverkehr. Dafür müssen wir jetzt die richtigen Investitionsentscheidungen treffen,

und die stärkere Förderung der NE-Bahnen ist dazu immerhin ein erster Schritt, dem weitere folgen sollten.