

Es gilt das gesprochene Wort.

TOP 26 – Zentrale Schienen-Personen-Nah-Verkehrs-Projekte in Schleswig-Holstein

Dazu sagt der Fraktionsvorsitzende
von Bündnis 90/Die Grünen,
Karl-Martin Hentschel:

Fraktion im Landtag Schleswig-Holstein

Pressesprecherin
Claudia Jacob

Landeshaus
Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Telefon: 0431 / 988-1503
Fax: 0431 / 988-1501
Mobil: 0172 / 541 83 53
E-Mail: presse@gruene.ltsh.de
Internet: www.sh.gruene-fraktion.de

Nr. 238.08 / 19.6.2008

Der Verkehr muss umsteuern

Sehr geehrter Herr Präsident , sehr geehrte Damen und Herren,
der Ausbau des Schienennetzes in Schleswig-Holstein ist aus Sicht der Grünen Landtagsfraktion von entscheidender Bedeutung für die Mobilität der Menschen und den umweltverträglichen Gütertransport.

Der Ausbau der Bahnstrecke Hamburg-Ahrensburg-Bad Oldesloe ist als Projekt im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans verankert. Ich erwarte mir davon eine erhebliche Attraktivitätssteigerung für den Pendlerverkehr mit dem Ziel, mehr als 10.000 Menschen täglich zusätzlich von der A1 auf die Schiene zu bekommen.

Die Einstufung in den vordringlichen Bedarf war uns bei der Verabschiedung des Bundesverkehrswegplans (BVWP) sehr wichtig. Da dieser aber hoffungslos unterfinanziert ist, ist bei gleich bleibender Finanzausstattung nicht vor 2021 mit dem für 2015 geplanten Bedarfsausbau zu rechnen.

Das gleiche gilt auch für den Ausbau des Schienenengpasses Pinneberg-Elmshorn, der ebenfalls auf unser Drängen in den Vordringlichen Bedarfs des BVWP kam. Auch hier hängt die Fertigstellung von der Bereitstellung der Mittel ab.

Noch wichtiger ist der Metroexpress Kaltenkirchen-Norderstedt-Hamburg. Auf dieser am dichtesten besiedelten Achse des Hamburger Umlandes können 20.000 bis 30.000 Fahrgäste täglich zusätzlich auf die Schiene geholt werden – das wäre auch eine dramatische Entlastung der Autobahn A7. Trotzdem wurde seine Aufnahme in den BVWP durch den vorigen Verkehrsminister blockiert.

In seinem Drei-Achsen-Konzept vom Februar 2008 hat Minister Austermann nun die Finanzierung des Ausbaus der drei Hauptachsen durch Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz-Topf des Bundes vorgeschlagen.

1/2

Das macht er, weil er genau weiß: Wenn die Fehmarn-Beltbrücke kommt und die Hinterlandverbindungen zu finanzieren sind, dann wird der Bund keine gesonderten Mittel bereitstellen.

Der Bau der Belt-Brücke würde auf Jahre alle für Schleswig-Holstein zur Verfügung gestellten Mittel des Bundesverkehrswegeplans verschlingen. Obwohl auf der Ostholsteinroute nicht mal 1000 Fahrgäste am Tag fahren, kostet diese Route mehr als alle Ausbaustrecken im Hamburger Umland. Das ist nicht akzeptabel.

Meine Damen und Herren,
nicht akzeptabel ist aber auch, wenn der Ausbau des Pendlerverkehr im Hamburger Umland in Konkurrenz zu der StadtRegional-Bahn für die Kieler Region gestellt wird. Daraus wird leider gar kein Geheimnis mehr gemacht.

Die StadtRegionalBahn (SRB) ist das Herzstück des Kieler Verkehrs Entwicklungsplans (VEP). Sie ist kein Kieler Projekt, sondern ein Projekt für die gesamte KERN-Region NMS-RD-Eck-Plön-Schönberg.

Die standardisierte Bewertung der SRB hat einen hervorragenden Nutzen-Kosten-Wert von 2,2 ergeben. Das heißt jeder Euro, der für das Projekt investiert wird, ergibt einen volkswirtschaftlichen Nutzen für die Kieler Region von 2,2 Euro.

Da macht es vielleicht Sinn, daran zu erinnern, dass die geplante Fehmarnbeltbrücke nur einen Nutzen-Kosten Koeffizienten von nur 0,6 hat!

Ohne SRB wird der heutige ÖPNV-Verkehrsanteil in der Region Kiel von 12 Prozent bis 2020 auf mickrige 9,7 Prozent absacken. Mit SRB kann der ÖPNV-Verkehrs-Anteil auf über 15 Prozent steigen. Städte wie Karlsruhe haben gezeigt, dass Verkehrsanteile bis 25 Prozent auf der Schiene möglich sind und insgesamt über 75 Prozent des städtischen Personenverkehrs im Umweltverbund Schiene, Bus, Fahrrad und Füße abgewickelt werden können.

Deshalb freue ich mich, dass die Landesregierung das SRB-Projekt unterstützt und es auf Grundlage des Antrags der LH Kiel für das „Bundesprogramm 2006-2010 für Vorhaben des ÖPNV“ beim Bundesministerium für Verkehr angemeldet hat.

Aber wenn im Bericht der Landesregierung erklärt wird, dass eine Priorität für das Drei-Achsen-Konzept keine Absage an die SRB Kiel darstellt – dann muss das auch finanziell unterlegt werden – das ist bislang nicht erkennbar.

Meine Damen und Herren,
wer über Schienenverkehr redet, der muss auch über Güterverkehr reden. Der Anteil der Schiene am Güterverkehr liegt in Deutschland unter 20 Prozent, in Europa insgesamt noch niedriger, während der Anteil der Schiene in Nordamerika bei fast 40 Prozent liegt. Hier sind riesige Potenziale, die nur bei einem Ausbau der Schienennetze zu erschließen sind.

Wichtigste Maßnahme dazu ist die Güterostumgehung um Hamburg, die ebenfalls wegen der Option der Fehmarnbeltbrücke seit Jahren auf Eis liegt.

Die Güterostumgehung in Verbindung mit dem Ersatz der in ihrer Belastbarkeit immer weniger ausreichenden Kanalbrücke in Rendsburg ist das strategische Projekt, um die LKW-Karawanen aus Skandinavien endlich auf die Schiene zu bekommen.

Meine Damen und Herren,
die Zeiten der billigen fossilen Kraftstoffe sind vorbei.

Der Erdölpreis hat mit 139 Dollar pro Barrel einen neuen vorläufigen Höchststand erreicht. Der peak-oil, die weltweit höchste Öl-Fördermenge, ist entweder schon erreicht oder wir stehen kurz davor.

Noch vor vier Jahren hatte die Internationale Energie Agentur (IEA), die für die großen Ölverbraucher jährlich die Prognosen erstellt, für 2008 einen Rohölpreis von 40 Dollar prognostiziert. Noch vor zwei Jahren hat sie die Frage der Ölknappheit weit von sich gewiesen und behauptet, es gäbe genug Vorräte.

Nun hat der Chefökonom der IEA Fatih Birol in einem Interview erklärt, dass bei steigendem Weltölverbrauch sich bis 2015 eine Versorgungslücke von 12,5 Mio. Barrel pro Tag auftun wird, das sind 15 Prozent des heutigen Weltverbrauchs. Er stellt fest, dass die Erschließung neuer Quellen nicht mehr mit dem Rückgang der Fördermengen Schritt halten wird.

Meine Damen und Herren,
wer heute Straßen und Schienen der Zukunft plant, muss diese fundamentalen Rahmenbedingungen berücksichtigen. Schon seit sechs Jahren ist der Individualverkehr in Deutschland rückläufig. Der Schienenverkehr hat in Schleswig-Holstein über 30 Prozent zugenommen.

Es macht keinen Sinn mehr, zwei Drittel der Mittel für Verkehrsinfrastruktur in Schleswig-Holstein in den Bau von neuen Straßen zu stecken. Während alle Schienenbaumaßnahmen seit Jahren vor sich hin dümpeln, stecken Sie, Herr Austermann, reine Landesmittel in zweistelliger Millionenhöhe aus dem Schleswig-Holstein-Fonds zusätzlich in den Straßenbau und planen auch noch Autobahnen und Landesstraßen auf Pump zu finanzieren.

Das ist keine nachhaltige Verkehrspolitik. Es wird unweigerlich zu Verkehrsverlagerungen kommen.

Wenn wir eine Verkehrswende wollen, dann muss der Ausbau der Schienenstrecken – und das gilt in erster Linie für die Pendlerlinien – Vorrang haben.

Wenn Projekte in Öffentlich-Privater-Partnerschaft geprüft werden, dann sollte es sich vorrangig um Schienenprojekte handeln. Bei denen ist auch damit zu rechnen, dass mit wachsendem SPNV auch wachsende Einnahmen generiert werden.

Und erfreulich ist es auch, wenn es gelingt, den Ausbau der Infrastruktur mit der Kooperation mit schleswig-holsteinischen Unternehmen zu verbinden. Immerhin sind mehrere wichtige Unternehmen, die Schienenfahrzeuge bauen, in Schleswig-Holstein beheimatet. So kann aus einem Ausbau des Schienenverkehrs zugleich auch regionale Industriepolitik werden.

Deswegen appelliere ich an alle Fraktionen des Hauses: Kämpfen Sie mit uns für den Ausbau der strategischen Projekte für die zukünftige Verkehrsinfrastruktur in Schleswig-

Holstein: Die drei Hamburger Hauptachsen, die Stadt-Regional-Bahn Kiel und die Gütertrasse von Flensburg über Rendsburg-Neumünster-Oldesloe und dann östlich an Hamburg vorbei.

Helfen Sie mit, die Prioritäten in der Verkehrspolitik zu ändern. Alles spricht dafür, den Ausbau der Schienenprojekte in dies Projekt nicht zu torpedieren, sondern schnell auf die Schiene zu setzen.
