



Es gilt das gesprochene Wort!

Hinweis: Diese Rede kann hier als Video abgerufen werden:

<http://www.landtag.ltsh.de/aktuelles/mediathek>

Kiel, 29. August 2019

TOP 18: Autozugverkehre Sylt in Nahverkehr integrieren (Drs. 19/1536)

Kai Vogel:

Die Marschbahn ist gleich in mehrfacher Hinsicht eine Dauerbaustelle

„Bei diesem Antrag muss man sich fragen, ob Überschrift und Antragsforderung überhaupt zusammenpassen. Eigentlich stellen Sie ja fast nur bekannte Sachverhalte fest und bewegen nichts. Das liest sich wie ein Koalitionsantrag, bei dem man von den Positionen so weit auseinanderliegt und daher lieber keine Forderungen aufstellt, sondern nur bereits Bekanntes mit vielen netten Worten dokumentiert.

Es wird wiederholt,

- dass wir wissen, dass die Betriebssituation zwischen Niebüll und Westerland verbessert werden muss.
- dass wir wissen, dass Verspätungen auf der Marschbahn auch andere Strecken beeinflusst.
- dass wir wissen, dass es wichtig ist, dass Sylt mit der Bahn erreicht werden kann.
- dass wir wissen, dass der Sylt-Shuttle Plus überflüssig ist.

Seien Sie doch bitte ehrlich, der erste Teil des Antrages dient rein nur zum Füllen der Quantität des Antrages, Inhalt ist jedenfalls keiner vorhanden. Das Kernproblem, auf das sie hinweisen wollen, ist: Wir haben auf der Marschbahn ein massives Problem, weil viel zu viele Züge nach

Herausgeber

SPD-Landtagsfraktion
Landeshaus
Postfach 7121, 24171 Kiel

Verantwortlich:
Heimo Zwischenberger

Telefon Pressestelle 0431-988-13 05
Fax Pressestelle 0431-988-13 08

E-Mail pressestelle@spd.ltsh.de
Web spd.ltsh.de

Sylt unterwegs sind und die gesetzlich vorgeschriebene Vergabe der Trassen dazu geführt hat, dass der Fahrplan eigentlich nur theoretisch gefahren werden kann und praktisch eigentlich an jedem Tag hakt. Es muss viel zu viel auf den übervollen Gleisen in Westerland rangiert werden, weil nicht genug Platz zum Abstellen vorhanden ist. Es kommt sofort zu Zeitverzögerungen, wenn ein Auto nicht schnell genug den Autowaggon verlassen hat und dies schlägt sich im Extremen bis nach Hamburg in der Verspätung durch. Zusätzlich hat RDC nur geringe Ladekapazitäten, weil keine Doppelstockwaggons für Autos auf dem Markt verfügbar sind und waren. Die DB hat Doppelstockwaggons, die aber nicht voll einsatzfähig sind. Beides sind Probleme, wo Politik leider auch nur zuschauen kann, es sei denn wir investieren in die Produktion von Eisenbahnwaggons. Die Grünen träumen schon seit Jahren davon, dass diese Strecke nun zu einer Nahverkehrsstrecke umgewidmet wird. Den Traum finde ich ebenfalls schön, doch ich habe noch von niemandem gehört, dass dies ernsthaft juristisch Bestand hätte. Alle Experten, die ich auf diese Frage angesprochen haben, antworten nur, dass dies eine Entscheidung des DB Konzerns wäre und der nun wahrlich kein Interesse daran habe, diese Strecke, auf der sie richtig, richtig viel Geld verdienen, an das Land abzugeben. Das Worst-Case-Szenario, das mir hier immer beschrieben wurde, zeigte mir immer: Vorsicht und verhebt euch nicht.

Wir spinnen Mal: Die DB erklärt sich einverstanden damit, dass die Strecke eine Nahverkehrsstrecke wird, zieht sich aber aus einem Bewerbungsverfahren zurück, dann haben wir zwar eine Strecke, die wir ausschreiben können, aber keinen Anbieter, der diese Strecke mit genügend Autowaggons befahren kann. Autowaggons gibt es derzeit und auch für mehrere Jahre nicht in der benötigten Anzahl auf dem Markt. Es kann durchaus sein, dass die DB eine Nutzung der jetzigen eigenen Verladestationen untersagt, da die der DB selbst gehören. Den Wunsch für eine Umwidmung in eine Nahverkehrsstrecke kann ich nachvollziehen. Etwas zu prüfen ist immer nett und macht nichts kaputt. Warum aber nicht innerhalb der Koalition die Möglichkeit genutzt wurde, das Anliegen einfach über das Ministerium juristisch zu prüfen, sondern den Weg des Antrages zu wählen, ist mir nicht ganz klar. Wir werden Ihrem Antrag zustimmen, haben aber den Eindruck, dass dieser Antrag eher rein symbolischen Wert hat.“