

Tale
Kiel, 14.12.2017

Pressesprecher Per Dittrich, Tel. (04 31) 988 13 83

Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Tel. (04 31) 988 13 80
Fax (04 31) 988 13 82

Norderstraße 74
24939 Flensburg

Tel. (04 61) 144 08 300
Fax (04 61) 155 08 305

E-Mail: info@ssw.de

Reaktivierung der Strecke Flensburg-Niebüll wäre Bärendienst für die Region im Norden

*Flemming Meyer zu TOP 25+27+28+32 - Anträge zum Schienenverkehr in
Schleswig-Holstein*

Es geht um die Reaktivierung und Elektrifizierung der Strecke Flensburg-Niebüll. Wir wissen, dass auch bestimmte Grüne starke Verfechter dieser Maßnahme sind. Dabei wird jedoch völlig außer Acht gelassen, dass kaum jemand in der Region diese Strecke wiederbeleben möchte.

Ende November wurde von Bahnchef Lutz bekannt gegeben, dass die Deutsche Bahn ihr Pünktlichkeitsziel in diesem Jahr nicht erreichen wird – was für eine Überraschung. Die geplanten 80% der Züge im Fernverkehr seien nicht zu schaffen. Begründet wurde dies unter anderem durch zahlreiche unwetterbedingte Ausfälle, wie beim Sturm Xavier. Auf mehreren Strecken fielen die Verbindungen in weiten Teilen Nord- und Ostdeutschlands aus oder wurden eingestellt, weil Gleise beschädigt waren und Äste auf den Gleisen oder Oberleitungen lagen.

Niemand macht der Bahn Vorwürfe, wenn sie den Zugverkehr aus

Sicherheitsgründen stilllegt. Doch das, was wir diesen Herbst erlebt haben, lässt schon an der Leistungsfähigkeit der Deutschen Bahn zweifeln. So mussten beispielsweise im Kreis Steinburg rund 300 Reisende knapp 20 Stunden in ihren Zügen ausharren, weil es nicht möglich war, Busse so schnell zu organisieren. Fahrgäste die an den Bahnhöfen für unbestimmte Zeit warten mussten, weil ihnen einfach keine Auskunft erteilt werden konnte.

Weil dies mittlerweile keine Einzelfälle mehr in Deutschland sind, ist es dringend geboten, hier für Verbesserungen zu sorgen und das im mehrere Hinsicht. Soll heißen: Die Züge müssen auch bei schlechten Witterungsverhältnissen fahren können und dafür müssen die Strecken links und rechts entsprechend frei gehalten werden. Hier geht es in erster Linie um die Sicherheit und nicht um Naturschutz. Baumpflegemaßnahmen müssen und werden heute bereits durchgeführt, allein damit die Bahn der Verkehrssicherungspflicht nachkommt. Solche Maßnahmen stehen also nicht im Konflikt mit dem Naturschutz.

Bei aller Kritik an der Bahn, aber zur Ehrlichkeit gehört auch, dass sie kein Interesse daran hat, ihre Strecken zu sperren oder Züge auf freier Strecke stillstehen zu lassen, weil ein Ast auf eine Oberleitung gefallen ist. Das sind für die Bahn teure Unterbrechungen und sie bringen den kompletten Betrieb durcheinander.

Daher ist es richtig, das Gespräch mit der Bahn zu suchen, um erforderliche Maßnahmen zu erarbeiten.

Ein anderer Punkt aus dem Jamaica-Antrag bezieht sich auf die Informationspolitik der Bahn, die eher schlecht bis gar nicht vorhanden war, als die Züge ausfielen. Viele der Reisenden wussten nicht, wie und wann sie ihre Reise fortsetzen konnten. Hier muss die Bahn dringend an ihrer Informationspolitik arbeiten.

Den Antrag der AfD halten wir nicht für zielführend, im Gegenteil, wir befürchten, dass damit nur ein bürokratischer Moloch aufgebaut wird. Mehr ist dazu nicht zu sagen.

Kommen wir nun zu dem Sorgenkind an der Westküste - die Marschbahn. Bereits seit über einem Jahr läuft es nicht rund auf der Strecke. Entweder gab es Probleme mit dem blauen Autozug nach Sylt oder es geht um defektes Zugmaterial oder kaputte Waggons. In der Folge, gab es Probleme mit überfüllten Zügen- sofern sie denn fahren- und Verspätungen. Egal was es

ist, es ist auf jeden Fall deutlich geworden, dass den Menschen an der Westküste in den letzten Monaten sehr viel zugemutet wurde.

Als Wiedergutmachung legen Jamaika und SPD nun ihre Wunschlisten zur Marschbahn vor.

Wenn man sich beide Anträge zur Marschbahn ansieht, stellen wir fest, künftig soll alles besser werden. Sicherlich, wir finden durchaus gute Ansätze in beiden Anträgen und sie beinhalten teilweise altbekannte Forderungen für die Marschbahn. Ob es der durchgängige zweigleisige und elektrifizierte Ausbau der gesamten Marschbahn ist oder die Erhöhung der Kapazitäten. Die in den Anträgen aufgestellten Forderungen liegen zum Teil in so ferner Zukunft, dass wir uns vorher damit ausführlich im Ausschuss befassen sollten.

Auf einen Punkt möchte ich hier jedoch näher eingehen. Wir als SSW haben erhebliche Probleme mit dem dritten Absatz des Jamaika-Antrages. Prinzipiell ist gegen eine vorbehaltlose Prüfung aller Möglichkeiten, die den Bahnverkehr nach Sylt zukunftsfähig machen, nichts einzuwenden. Es hört sich ja erstmal gut an. Aber wer sich mit den Vorschlägen der Insel- und Halligkonferenz, beziehungsweise der NEG, näher befasst, wird feststellen, dass sich dahinter ein ganz anderes Projekt verbirgt. Es geht vielmehr um die Reaktivierung und Elektrifizierung der Strecke Flensburg-Niebüll. Wir wissen, dass auch bestimmte Grüne starke Verfechter dieser Maßnahme sind. Dabei wird jedoch völlig außer Acht gelassen, dass kaum jemand in der Region diese Strecke wiederbeleben möchte. Die angrenzenden Gemeinden haben sich über die Jahre so entwickelt und haben ihre Bauleitplanung so gefasst, als wäre die Strecke nicht mehr vorhanden – was sie quasi auch nicht ist. Zudem haben wir die Befürchtung, dass die Marschbahn erheblich zurückgefahren wird, wenn der elektrifizierte Schienenverkehr hauptsächlich von Hamburg via Flensburg nach Westerland geführt wird. Und das will niemand an der Westküste. Mit der Reaktivierung der Strecke Flensburg-Niebüll würde man der Region im Norden einen Bärendienst erweisen.

Sollten wir heute über die Anträge zur Marschbahn abstimmen, dann werden wir den Jamaika-Antrag ablehnen.