Südschleswigscher Wählerverband

SSW

Rede
185/2019
Kiel, 29.08.2019

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 76
24939 Flensburg

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

E-Mail: info@ssw.de

Der Autozug ist aufgrund der Reisezeit und Reiseweite als Nahverkehr einzustufen!

All das Hackehüh, das wir bisher miterleben durften und das letztendlich auf Kosten der Pendler und der Autozugreisenden geht, muss endlich aufhören. Wir reden nicht nur vom Autozugverkehr der beeinträchtigt wird. Die Probleme breiten sich aus wie Ringe im Wasser und beeinträchtigen auch damit die Schienenverkehre auf anderen Strecken in Schleswig-Holstein.

Lars Harms zu TOP 18 - Autozugverkehre Sylt in Nahverkehr integrieren (Drs. 19/1536)

Die Marschbahn hat es in den letzten Jahren immer wieder geschafft, im negativen Sinne für Aufsehen zu sorgen. Die Probleme sind hinlänglich bekannt und erschöpfend diskutiert. Die Leidtragenden dieser Miseren waren und sind insbesondere die Pendler. Mittlerweile hat die DB-Netz bekannt gegeben, dass sie in die Infrastruktur auf der Strecke insgesamt 160 Millionen Euro investieren will. Und natürlich haben auch wir diese Maßnahme begrüßt. Dabei möchte ich aber deutlich sagen, dass eine solche Investition mittlerweile dringend notwendig ist. Die Marschbahn ist den Anforderungen der heutigen Zeit nicht mehr gewachsen. Dies gilt sodann auch für den Abschnitt des Autozugverkehrs nach Sylt.
Auch hier haben wir es mit erheblichen Problemen zu tun. Die Verkehrsbelastung und die stetig gewachsene Zahl an Fahrzeugen bringen die bisherigen Kapazitäten an ihre Grenzen. Der Autozug ist ein einträgliches

Geschäft. Und umgerechnet auf die Kilometer dort, dürfte es wohlmöglich das ertragreichste Geschäft der Bahn sein. Genaue Zahlen liegen uns nicht vor, aber wir reden hier über Einnahmen im höheren zweistelligen Millionenbereich.
Das heißt, die Bahn hat dort über Jahre hinweg sehr gutes Geld verdient – dagegen ist auch nichts einzuwenden – aber sie hat auch über Jahre nichts getan, um die Strecke wirklich zu ertüchtigen.
Dass eine solch rentable Strecke für Begehrlichkeiten sorgt, hat dazu geführt, dass es mittlerweile einen zweiten Anbieter auf der Strecke gibt. Wir erinnern uns an den holprigen Beginn, als RDC dazu kam. Die von allen erwarteten Preissenkungen – Konkurrenz sollte ja das Geschäft beleben – sind leider nicht so eingetroffen wie man es erwartet hatte.
Mittlerweile hat die Bahn ihr Angebot ausgeweitet und zusätzlich den sogenannten Sylt Shuttle Plus auf die Strecke gesetzt. Die Sinnhaftigkeit dieses Shuttles ist in meinen Augen äußert fragwürdig. In der Region wird dieser Shuttle der „Geisterzug“ genannt, denn Fahrgäste verirren sich kaum in diesen Zug. Hier hat die Bahn sich eines Kniffs betätigt, um Konkurrenten von der eigentlichen Autozugstrecke fernzuhalten. Mit dem Sylt Shuttle Plus ist definitiv keine Verbesserung eingetreten. Im Gegenteil, er erschwert den Betriebsfluss auf der Strecke. Unter der Rubrik „Realer Irrsinn“ hat es der Sylt Shuttle Plus bereits in das Satiremagazin extra 3 vom NDR geschafft. Das ist gewiss keine glorreiche Auszeichnung für den Autozugverkehr der Bahn.
Unterm Strich stellen wir fest, dass hier etwas geschehen muss. All das Hackehüh, das wir bisher miterleben durften und das letztendlich auf Kosten der Pendler und der Autozugreisenden geht, muss endlich aufhören. Wir reden nicht nur vom Autozugverkehr der beeinträchtigt wird. Die Probleme breiten sich aus wie Ringe im Wasser und beeinträchtigen auch damit die Schienenverkehre auf anderen Strecken in Schleswig-Holstein.
Daher unterstützen wir den Prüfauftrag der Koalition, wie es aus Sicht der Landesregierung gelingen kann, den Autozugverkehr mit dem Personennahverkehr in Einklang zu bringen. Darauf muss es ankommen. Hierbei ist aus unserer Sicht insbesondere die rechtliche Bewertung der Landesregierung in Bezug auf den § 2 Abs. 12 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes zu beurteilen. Wir können politisch hier im Landeshaus feststellen, dass nach unserer Auffassung der Autozug aufgrund der Reisezeit und Reiseweite als Nahverkehr einzustufen ist, ob das jedoch in einem juristischen Verfahren auch so gesehen wird, sei dahingestellt. Aber ich halte die juristische Einschätzung der Landesregierung in dieser Frage für richtig und wichtig. Denn wir können davon ausgehen, dass die Deutsche Bahn dieses Filetstück nicht einfach aus der Hand geben wird, wenn das Streckennetz West in 2025 wieder ausgeschrieben wird. Deshalb macht eine Klarstellung unserer - hoffentlich gemeinsamen - juristischen Einschätzung durchaus noch einmal Sinn.