

Presseinformation



Es gilt das gesprochene Wort!

TOP 30 – Schleswig-Holstein steht zum Marschbahnausbau

Dazu sagt die mobilitätspolitische Sprecherin der Landtagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen,

Nelly Waldeck:

**Landtagsfraktion
Schleswig-Holstein**

Pressesprecherin
Claudia Jacob

Landeshaus
Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Zentrale: 0431 / 988 – 1500
Durchwahl: 0431 / 988 - 1503
Mobil: 0172 / 541 83 53

presse@gruene.ltsh.de
www.sh-gruene-fraktion.de

Nr. 330.24 / 18.10.2024

Wir brauchen den zweigleisigen Ausbau der Marschbahn

Sehr geehrte Frau Präsidentin,
liebe Kolleg*innen,

das Hamburger Abendblatt schrieb vor ein paar Jahren: „Gäbe es eine Auszeichnung für die unzuverlässigste Bahnstrecke in Deutschland: Die Strecke Hamburg–Westerland, die sogenannte Marschbahn, wäre sicher vorn mit dabei.“

Die Strecke vor Sylt ist so überlastet, dass die verschiedenen Züge sich um die Trassen streiten. Dabei wird tief in die Trickkiste gegriffen, um sich Vorfahrt zu verschaffen, selbst wenn es dem Gesamtsystem schadet. Der SyltShuttlePlus ist dafür das beste Beispiel.

Für alle die es noch nicht kennen: Ein alter Dieseltriebwagen im ICE-Design wird mit an den Autozug gehängt, um ihn damit zu priorisieren. Das An- und Abkuppeln dieses Triebwagens kostet ordentlich Zeit, versperrt Platz im Bahnhof und sorgt für Verspätungen aller anderen Züge. Und wieder schauen alle Pendler*innen in die Röhre und müssen warten, während der zumeist leere, weil teure SyltShuttlePlus seine Reise fortsetzt. Und alles nur, damit der eine Autozug den anderen verdrängen kann auf der Marschbahn.

Solche Geschichten leisten wir uns mit dieser eingleisigen Strecke. Sie ist unsere einzige Verbindung von Sylt zum Festland. Die einzige Verbindung auf eine Insel, die jedes Jahr an die Millionen Tourist*innen aufnimmt. Der Ausbau dieser Strecke muss kommen. Bislang war diese Einsicht Konsens, der jetzt droht zu bröckeln. Denn die Finanzierung für den Ausbau ist im Bundeshaushalt nicht mehr gesichert.

Ich freue mich deswegen, dass wir heute ein gemeinsames Signal für die Strecke an den Bund senden. Doch wie sieht es denn nun für den Ausbau aus?

Klar ist: Die bereitgestellten Mittel des Bundesverkehrsministeriums reichen nicht für alle

Projekte. Also wurde die Priorität auf Hochleistungskorridore und mehr oder weniger sinnvolle Großprojekte gelegt. Kleinere Projekte, so auch die Marschbahn, fallen hinten unter, oder? Denn dann ging das Hick-Hack erst richtig los. Es gibt wohl doch eine kleine Liste von sieben Ausbaumaßnahmen, die priorisiert werden sollen. Und die Marschbahn zählt nun doch dazu.

Dann haben alle gespannt auf die Sitzung am Dienstag in Niebüll gewartet, mit der Hoffnung, dort würde die Finanzierung zugesagt werden. Und siehe: Nein. Die Liste existiert, der Wille ist da, aber das Geld fehlt noch. Nun soll der Haushaltsausschuss richten, was im BMDV nicht möglich war und das Geld dafür finden.

Ich möchte an dieser Stelle einmal verdeutlichen, was der aktuelle Plan, die jetzige Planungsphase abzuschließen und dann nicht in die nächste Planungsphase einzusteigen, für das Projekt für Konsequenzen hat.

Wir hatten diese Situation im kleinen Maßstab. Der damalige Minister Meyer stoppte die Planungen für die Reaktivierung der Strecke Hein-Schönberg, weil er keine Finanzierung des Betriebes sah. Die Konsequenz, als wir endlich weitermachen wollten, war: Die erarbeiteten Planungen waren überholt, mussten neu angefertigt werden, der Zeitplan hat sich maximal verschoben und die Kosten haben sich fast verdreifacht. Das ist keine kluge Finanzierung von Verkehrspolitik.

Es braucht eine stabile Finanzierung für all diese Maßnahmen. Nicht nur für die Hochleistungskorridore und nicht nur für einzelne priorisierte Projekte. Wenn wir Schienenpolitik nach den letzten Jahrzehnten umdrehen wollen, dann müssen diese Maßnahmen finanziell abgesichert werden. Und zwar nicht in jedem Haushalt, sondern überjährig. Und das ist möglich!

Die Beschleunigungskommission Schiene hat dafür einen geeigneten Vorschlag gemacht: Ein Schieneninfrastrukturfonds, der sich aus Verkehrseinnahmen und Haushaltsmitteln speist und langfristige, überjährige Investitionen ermöglicht, würde genau diesen Zielen gerecht werden. Die Schweiz betreibt einen solchen Fonds schon lange erfolgreich.

Wir sind sehr gut darin, neidisch auf den Schienenverkehr der Schweiz zu schauen und sehr zurückhaltend darin, die Maßnahmen dafür aus der Schweiz zu übernehmen. Der Vorschlag für einen solchen Schienenfonds liegt vor, doch wird er ausgerechnet von unserem Bundesfinanzminister blockiert. Man kann es wirklich drehen und wenden, wie man will: die FDP blockiert die Fortschritte, die nötig sind, um im Schienenverkehr wirklich voranzukommen.

Ich möchte aber auch sagen: würde die Union im Bund bei diesen Fragen aus der Opposition heraus unterstützen, stünden wir vielleicht auch etwas besser dar. Also: Setzen wir heute ein gemeinsames Signal, dass wir den zweigleisigen Ausbau der Marschbahn brauchen und ich füge hinzu: auch die Elektrifizierung.

Vergessen wir aber dabei nicht, über den Tellerrand zu schauen: Wenn alle Länder um dieselben Mittel streiten, ist dem Schienenverkehr nicht geholfen. Wir brauchen zusätzliche Mittel für die Schiene, nicht nur in Schleswig-Holstein, sondern bundesweit. Ich würde mich freuen, wenn wir dabei alle an einem Strang ziehen.

Vielen Dank.
