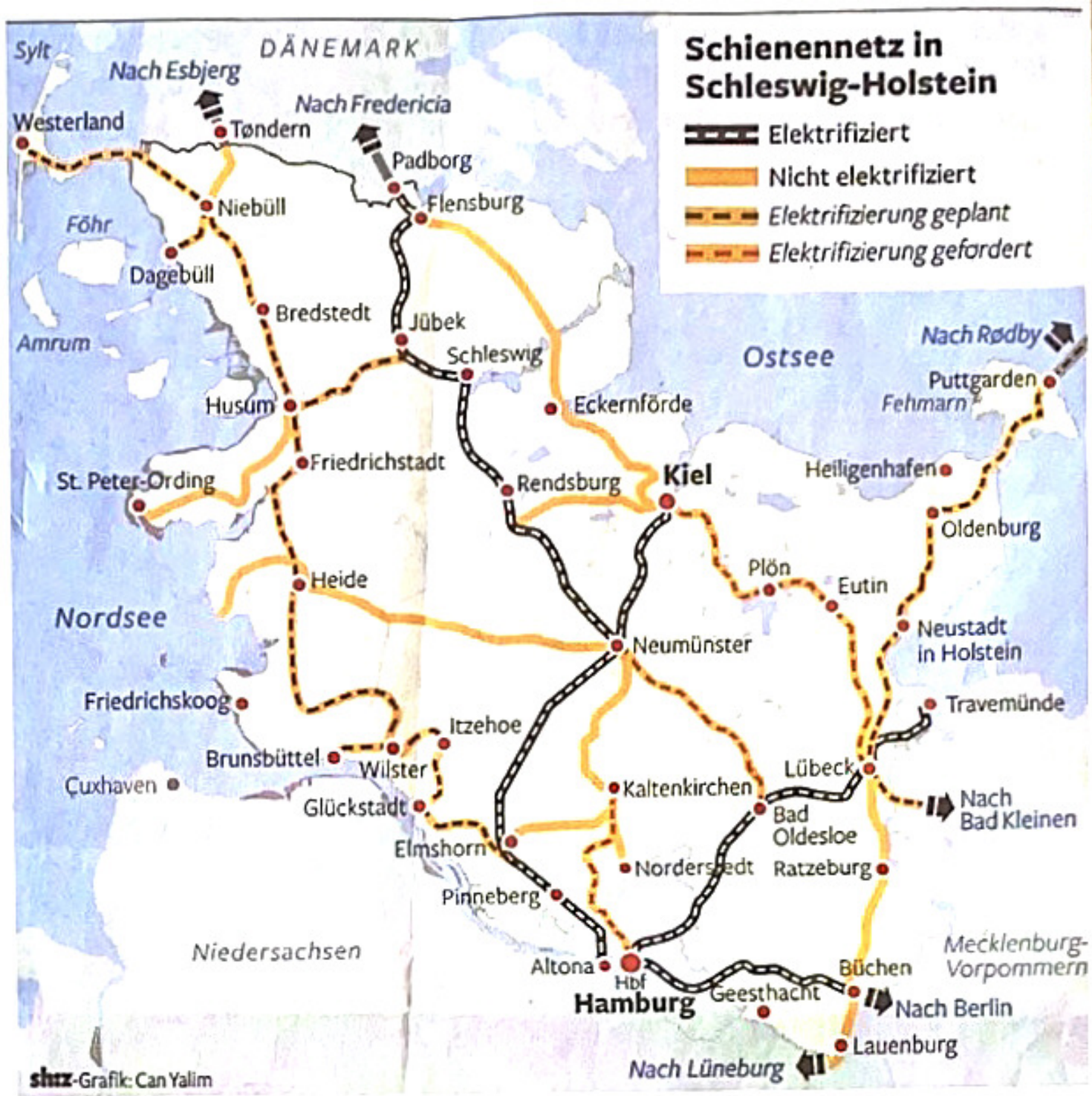
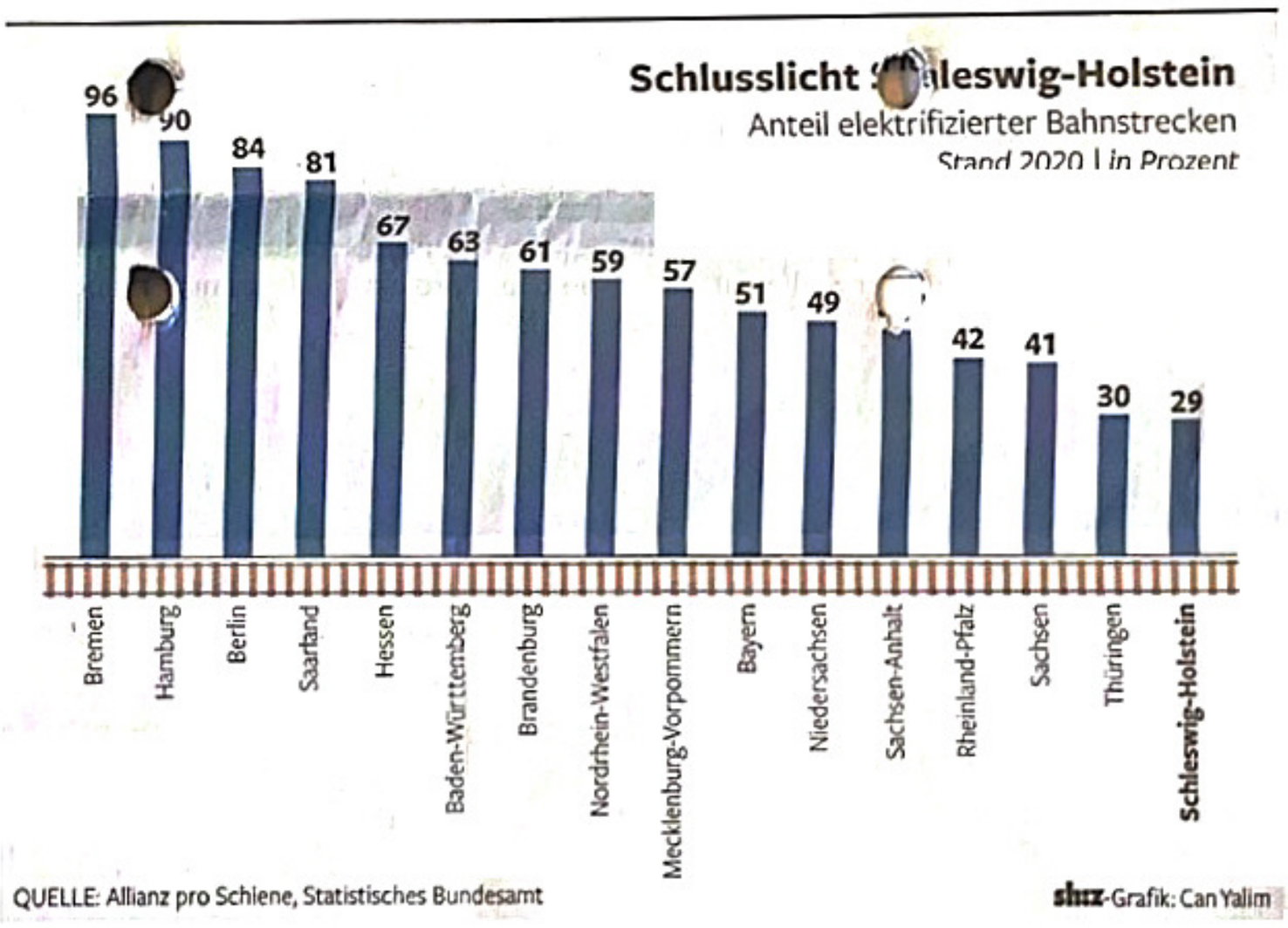
BAHN UNTER STROM

Der Kampf um mehr Oberleitungen

Der Bund sieht im Norden kaum Bedarf, obwohl es nirgends so wenig elektrifizierte Strecken gibt. Nun wird das Land aktiv.





Henning Baethge

Nicht mal 30 Prozent der Bahnstrecken in Schleswig-Holstein sind elektrifiziert, und damit weniger als in jedem anderen Land – doch Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer sieht kaum einen Grund, um in neue Oberleitungen im Land zu investieren. Das geht aus einer Antwort des Ministers auf eine Anfrage der Grünen im Bundestag hervor. Weder für den Personen- noch für den Güterverkehr hält der CSU-Mann demnach Elektrifizierungen in nennenswertem Umfang für nötig. Außer der schon seit langem im Staatsvertrag mit Dänemark zugesagten Oberleitung auf der Vogelfluglinie zwischen Lübeck und dem geplanten Fehmarnbelt-Tunnel will er nur noch eine Leitung zwischen Brunsbüttel und Itzehoe bauen.

Die von seinem Kieler Amtskollegen Bernd Buchholz und den Grünen geforderte Elektrifizierung der Marschbahn bis Sylt lehnt Scheuer dagegen weiter ab.

„Aufgrund der geringen Nachfrage im Schienengüterverkehr und im Personenfernverkehr können die hohen Investitionskosten für den Ausbau nicht durch einen Nutzen für den überregionalen Verkehr gedeckt werden", argumentiert der Minister.

Zudem hat Scheuer auch in sein neues Programm „Elektrische Güterbahn" keine einzige der aus Schleswig-Holstein angemeldeten Strecken aufgenommen. Auch hier derselbe Grund: Für die gemeldeten Verbindungen „konnte keine wirtschaftliche Elektrifizierung abgeleitet werden", teilt Scheuer etwas umständlich mit. Sein neues Programm soll bundesweit den Frachtverkehr auf der Schiene durch den Bau neuer Oberleitungen voranbringen.

Buchholz hatte neben der Marschbahn die Strecken Bad Oldesloe-Neumünster und Lübeck-Kiel für Scheuers Güterbahn-Elektrifizierungspaket empfohlen. Außerdem fordert er noch für S-Bahnen auf der Strecke Kaltenkirchen-Hamburg eine Oberleitung. „Dass selbst die so wichtige Ausweichstrecke Bad Oldesloe-Neumünster durch den Rost gefallen ist, bedaure ich sehr", sagt Buchholz. Eine Elektrifizierung dort sei dringlich, weil dann bei einer Sperrung des Schienen-Nadelöhrs Hamburg-Elmshorn auch Züge mit Elektroloks über Bad Oldesloe umgeleitet werden könnten. „Was das bedeuten kann, hat man zuletzt im Sommer gesehen, als nach der Entgleisung eines Bauzugs die Strecke Elmshorn-Hamburg mehrere Tage gesperrt und der Schienengüterverkehr nach Skandinavien erheblich beeinträchtigt war", mahnt Buchholz.

Foto: Manuel Weber/WiMi

„Dass selbst die so wichtige Ausweichstrecke Bad Oldesloe-Neumünster durch den Rost gefallen ist, bedaure ich sehr."

Bernd Buchholz (FDP)
Verkehrsminister in Kiel

In ihrem jetzigen Zustand allerdings ist die Regionalbahnstrecke Bad Oldesloe-Neumünster als Ausweichroute kaum brauchbar: Gerade mal drei Fernzüge und 14 Güterzüge wurden über sie im ganzen letzten Jahr laut Deutscher Bahn umgeleitet. Daher kritisiert auch die Elmshorner Grünen-Bundestagsabgeordnete Ingrid Nestle Scheuers Auswahl: „Dass die Bundesregierung diese Strecke im Ausbauprogramm nicht berücksichtigt hat, führt bahnpolitisch in die Sackgasse." Der Ausbau von Gleisen dürfe sich „nicht allein nach wirtschaftlichen Kriterien richten". Vielmehr müsse es „auch auf den Beitrag zum Klimaschutz ankommen", fordert Nestle. Zudem sei Schleswig-Holstein bei Elektrifizierungen „historisch bedingt vernachlässigt worden" und habe daher Anspruch auf Vorzugsbehandlung: „Die Bundesregierung hat es in der Hand, diese Ungerechtigkeit zu beheben."

Darauf will Minister Buchholz allerdings nicht mehr warten. Zum einen stellt er daher in den nächsten drei Jahren fast alle Regionalbahnstrecken im Land um und lässt dort bald nur noch batteriebetriebene Züge statt schmutziger Dieseltriebwagen fahren. Weil aber die langen Züge auf der Marschbahn zu schwer für Akku-Loks sind, will er zum anderen die Elektrifizierung dieser Strecke nun selbst in die Hand nehmen: Mit Geld aus dem erst jüngst kräftig vergrößerten Topf des Gemeindefinanzierungsgesetzes soll die fehlende Oberleitung zwischen Itzehoe und Sylt gebaut werden. Die Strecke Jübek-Husum will Buchholz dabei gleich mitelektrifizieren lassen, weil der Bahnstrom dann günstiger nach Nordfriesland fließt.

Zwar muss das Land bei dieser Form der Finanzierung mindestens ein Zehntel der voraussichtlichen Projektkosten von insgesamt 400 Millionen Euro selbst tragen – doch den Löwenanteil würde auch dann der Bund beisteuern. „Bei einer Mitfinanzierung durch den Bund in Höhe von 90 Prozent schätzen wir die Chancen für eine Elektrifizierung der Marschbahn als relativ hoch ein", sagt Buchholz. Auf dieselbe Weise will der Minister übrigens auch die schon etwas länger geplante Oberleitung zwischen Niebüll und Dagebüll bezahlen.

Überfällig

KOMMENTAR

Henning Baethge
bg@shz.de

Bis 1995 war Schleswig-Holstein Schienen-Entwicklungsland: Es gab keine einzige Oberleitung.

Noch heute steht das Land schlecht da: Nur 29 Prozent der Gleise sind elektrifiziert, weniger sind es nirgends in der Republik. Zu wenig Verkehr, lautet heute wie damals der lapidare Einwand des Bundes gegen mehr Oberleitungen. Dass schon der Klimaschutz für E-Loks spricht, ignoriert Berlin.

Es ist daher ebenso löblich wie überfällig, dass nun der Kieler Verkehrsminister Bernd Buchholz teils auf Kosten des Landes die letzte große nicht elektrifizierte Strecke, die Marschbahn, mit einem Fahrdraht ausrüsten will – umso mehr, als es dort Strom im Überfluss gibt. Es ist ja absurd, dass an der Westküste noch immer Windstrom für hunderte Millionen Euro im Jahr unterdrückt werden muss, weil er keine Abnehmer findet – und zugleich weiter dreckige Dieselloks auf der Marschbahn fahren.