Südschleswigscher Wählerverband

SSW

SSW im Landtag

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

Rede
162-2019
Kiel, 21.06.2019

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

Innovative Antriebsformen haben großes Potential für Schleswig-Holstein

Wir haben gerade in dieser Woche im Wirtschafts- und Finanzausschuss beschlossen, dass wir künftig in den Netzen Nord und Ost neue Triebwagen mit innovativem Antrieb fahren lassen wollen. Das heißt, wir bewegen heute schon etwas im Bereich der Elektrifizierung.

Flemming Meyer zu TOP 19 - Für eine erfolgreiche Elektrifizierungsoffensive im Schienenverkehr (Drs. 19/1442)

Mit einem Elektrifizierungsgrad von 60% liegt Deutschland zwar über dem EU-Durchschnitt, der bei 54 % liegt, aber andere Länder machen uns vor, wie es besser geht. Spitzenreiter ist die Schweiz mit einem Elektrifizierungsgrad 100 %, gefolgt von Belgien, den Niederlanden, Schweden, Österreich und Italien die bei einem Anteil zwischen 71 % und 86 % liegen.
Das heißt, dass diese Länder bereits früh entsprechende Maßnahmen ergriffen haben, um ihren Schienenverkehr umweltschonend auszubauen. Die GroKo in Berlin will dieses Problem nun angehen und ihren Koalitionsvertrag entsprechend umsetzen. Dort ist festgeschrieben, dass das Schienennetz bis 2025 zu 70 % elektrifiziert sein soll. Ein ambitioniertes Ziel wie ich meine, aber es ist wohl machbar. Vor allem aber ist es aus Sicht des Umwelt- und Klimaschutzes notwendig diesen Schritt jetzt endlich anzugehen, damit wir weg kommen vom Diesel.

Das Programm der Bundesregierung basiert auf vier Säulen. Die erste Säule ist das zentrale Instrument für die Elektrifizierung der überregionalen Strecken. Allein die darin vorgesehenen Maßnahmen für Aus- und Neubaumaßnahmen des Bedarfs können die Elektrifizierungsquote auf 67 % anwachsen lassen. Die dritte Säule ist das Ausbauprogramm für die elektrische Güterbahn. Damit wird das Ziel des Lückenschlusses von nicht elektrifizierten Strecken angestrebt sowie die Schaffung von Ausweichstrecken. Mit der vierten Säule soll eine technologieoffene Förderung für alternative Antriebsformen errichtet werden. Und nun zur zweiten Säule, um die es auch im vorliegenden Antrag geht –die GVFG-Mittel. Mit der zweiten Säule ist vorgesehen, regionale Strecken zu finanzieren sowie die Elektrifizierung auf bisher nicht förderfähige Strecken abzudecken. Die dafür zur Verfügung stehenden Mittel sollen dann über das GVFG an die Länder verteilt werden. Und damit wären wir beim vorliegenden Antrag.
Es ist zwar noch nicht endgültig entschieden, aber sollte so verfahren werden, dann bedeutet das, dass ab 2021 eine Milliarde Euro pro Jahr für die Elektrifizierung der regionalen Schienenstrecken zur Verfügung gestellt werden. Also ein durchaus verlockendes Förderprogramm von Seiten des Bundes. Die Kopplung dieser Fördermittel an die GVFG-Mittel bedeutet aber, dass die Länder eine entsprechende Kofinanzierung wuppen müssen. Und da liegt der Hase im Pfeffer.
Im Bundesvergleich hat Schleswig-Holstein mit 29% den geringsten Anteil elektrifizierter Schienenstrecken. Das heißt, bei uns ist der Bedarf etwas für die Elektrifizierung zu tun höher als in anderen Ländern. Was zur Folge hat, dass wir insgesamt mehr Landesmittel aufbringen müssen als die Länder, die hier schon weiter sind. Aus Sicht des SSW kann dies so nicht gewollt sein. Wenn der Bund seine Elektrifizierungspläne insgesamt voranbringen will, dann sollte dies unabhängig von den GVFG-Mitteln passieren. So wie es jetzt vorgesehen ist, wird es dazu führen, dass gerade die finanzschwächeren Länder Probleme bekommen die Elektrifizierung der Schienenstrecken voranzubringen. Und es wird, wie im Antrag beschrieben, dazu führen, dass es zu Verzögerungen oder Verhinderung kommt. Damit konterkariert der Bund seine eigenen Elektrifizierungsziele von 70%.
Wir haben in Schleswig-Holstein den Bedarf unsere Strecken zu elektrifizieren oder mit innovativen Antriebsformen auszustatten, wir haben auch den Strom, um die Strecken beziehungsweise die Triebwagen zu versorgen. Allein die notwendigen Kofinanzierungsmittel machen es schwer, um hier zusätzlich etwas zu bewegen.
Wir haben gerade in dieser Woche im Wirtschafts- und Finanzausschuss beschlossen, dass wir künftig in den Netzen Nord und Ost neue Triebwagen mit innovativem Antrieb fahren lassen wollen. Das heißt, wir bewegen heute schon etwas im Bereich der Elektrifizierung. Gerade was die innovativen Antriebsformen angeht, sehe ich großes Potential für Schleswig-Holstein, insbesondere an der Westküste. Da müssen wir uns nichts vormachen, Oberleitungen auf der Marschbahnstrecke sind nicht durchgängig machbar.

Wenn doch, dann nur mit einem gewaltigen und nicht im Verhältnis stehenden Aufwand. Daher plädieren wir dafür, genau zu schauen, wo der Einsatz innovativer Antriebsformen – beispielsweise auch mit Wasserstoff – wesentlich sinnvoller ist. Aus diesem Grund wäre es zielführender, wenn der Bund ein Komplettprogramm auf die Beine stellen würde – ohne Kofinanzierung, um es dann den Ländern zu überlassen wie sie ihre Strecken elektrifizieren wollen.