



Kleine Anfrage

der Abgeordneten Uwe Eichelberg (CDU) und Manfred Ritzek (CDU)

und

Antwort

der Landesregierung - Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr

Gewerbe-, Orts- und Firmengleise in Schleswig-Holstein

1. Liegt der Landesregierung die zum Oktober 2001 versprochene Liste aller Gewerbe-, Orts- und Firmengleise im Lande mit den Angaben darüber vor, welche der Gleise in Zukunft von wem verbindlich vereinbart bedient werden und welche stillgelegt werden sollen?

Folgende Güterverkehrsstellen sind in Schleswig-Holstein von der Bedienungseinstellung durch DB Cargo betroffen:

Ahrensburg, Bad Oldesloe, Eutin, Fahrenkrug, Flensburg, Flensburg-Weiche, Heide (Holst), Hohenwestedt, Husum, Jübek, Kappeln (Schlei), Keitum, Lauenburg (Elbe), Meldorf, Mölln (Lauenbg.), Morsum, Niebüll, Ohrstedt, Rendsburg, Schleswig, Stedesand, Süderbrarup, Westerland (Sylt). Bad Segeberg und Oldenburg/Holst. werden von der DB Cargo ausschließlich für Militärtransporte und Ganzzüge (bestellte Transportleistungen, die einen ganzen Zug erfordern) bedient.

Der Landesregierung liegt seit dem 18. Dezember 2001 diese aktuelle Auflistung (Stand 21.11.2001) der von der DB Cargo AG nicht mehr zu bedienenden Güterverkehrsstellen im Land vor. Danach hat sich die Zahl der von DB Cargo gekündigten Güterverkehrsstellen gegenüber der Liste vom 10. April 2001 um zwei erhöht: Die Güterverkehrsstellen Heide und Jübek werden ab 1. Januar 2002 nicht mehr von DB Cargo bedient, so dass die Zahl der gekündigten Güterverkehrsstellen insgesamt 23 beträgt. Hinzukommt die Einstellung der Bedienung der Unternehmen an den Anschlussstellen Bad Segeberg und Oldenburg /Holst., da DB Cargo dort nur noch Bundeswehrtransporte bzw. Ganzzüge durchführen wird. Darüber hinaus hat DB Cargo der Bundeswehr die

Bedienung ihres Gleisanschlusses in Ohrstedt mit Ganzzügen zugesagt. Gleichwohl wird Ohrstedt bei DB Cargo nicht mehr als Güterverkehrsstelle geführt.

Ab 1. Januar 2001 werden 16 Güterverkehrsstellen von den Nordfriesischen Verkehrsbetrieben AG (NVAG) übernommen. Für die verbleibenden Güterverkehrsstellen Hohenwestedt, Fahrenkrug, Eutin, Bad Oldesloe, Ahrensburg, Mölln und Lauenburg sind keine Vereinbarungen mit anderen Verkehrsunternehmen getroffen worden bzw. dauern die Verhandlungen noch an. Insbesondere für die Güterverkehrsstelle Fahrenkrug/Wahlstedt sind die Verhandlungen noch nicht abgeschlossen.

Eine darüber hinausgehende Liste aller Gewerbe-, Orts- und Firmengleise mit verbindlichen Aussagen über deren zukünftige Bedienung oder Stilllegung liegt der Landesregierung nicht vor. Durch die Auflistung der von MORA C betroffenen Güterverkehrsstellen wird die Problematik hinreichend deutlich.

2. Wenn nein, was sind die Gründe; wer ist für die Verzögerungen verantwortlich und bis wann wird die Liste den Abgeordneten vorgelegt?

s. Antwort zu Frage 1

3. Hat die Landesregierung prüfen lassen, welche Investitionen (Kostenumfang) die Firmen, Kommunen und das Land für die nun stillzulegenden Industriegleise vorgenommen haben? Wenn nein, warum nicht?

Die Kündigung verschiedener privater Gleisanschlüsse durch die DB Cargo AG ist nicht mit deren Stilllegung gleichzusetzen. Die Landesregierung sieht in dem Rückzug der DB Cargo AG aus der Fläche eine Chance für die Angebote der regionalen NE-Bahnen. Auf diesem Wege könnten ihre Stärken wie Flexibilität und Kundennähe richtig zum Einsatz kommen und dies kann dazu führen, dass eine Verbesserung des Schienengüterverkehrsangebotes im Land erreicht wird. Für den nördlichen Landesteil wurde diese Chance bereits durch eine Einigung zwischen DB Cargo und den Nordfriesischen Verkehrsbetrieben AG genutzt. Weiterhin werden mit der Einführung der LKW-Maut ab 2003 die Wettbewerbsbedingungen zwischen Bahn und LKW angeglichen, so dass auch unrentable oder vorübergehend nicht bediente Gleisanschlüsse wieder in Betrieb genommen werden könnten.

4. Wer übernimmt die Kosten für den Rückbau der Gleisanlagen?

Die Kosten eines nicht in jedem Fall erforderlichen Rückbaues sind in der Regel von den Wirtschaftsunternehmen zu tragen. Die Landesregierung erwartet jedoch, dass die Verteuerung des LKW-Verkehrs durch die Einführung einer streckenbezogenen LKW-Maut die Attraktivität des Schienengüterverkehrs unterstützen wird und der Rückbau von Gleisanlagen deshalb weitgehend vermieden wird.