

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Bettina Herlitzius, Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Stephan Kühn, Ingrid Nestle, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Autozugesbindung der Deutschen Bahn nach Sylt

Der Autozug Sylt Shuttle verkehrt zwischen Niebüll im schleswig-holsteinischen Kreis Nordfriesland und Westerland auf Sylt. Der Autozug ist der schnellste Weg, um mit dem Auto auf die Insel zu kommen, da es keine öffentlich befahrbare Straße nach Sylt gibt. Betreiber ist die DB AutoZug GmbH Dortmund, die eine Tochter der DB Fernverkehr AG ist.

Während im Personenverkehr der Wettbewerb die Qualität verbessert hat – die Nord-Ostsee-Bahn verbindet auf der Marschbahn mit neuem Wagenmaterial Westerland mit Hamburg-Altona – besitzt die Deutsche Bahn AG ein Monopol auf die Autozugstrecke Niebüll-Westerland.

Trotz hoher Gewinne auf dieser Strecke und dank der großen Nachfrage durch zahlreiche Berufs- und Ausbildungspendler sowie durch Urlaubsgäste wird nicht in eine Verbesserung des Schienenverkehrs oder in die Sicherheit der Strecke über den Hindenburgdamm investiert. Dabei ist die Autozugesbindung entscheidend für die Attraktivität des Tourismusstandorts Sylt und eine Lebensader für die Inselbewohner. Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, hat sich am 12. Juni dieses Jahres auf Sylt gegen einen zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke zwischen Niebüll und Westerland ausgesprochen.

Durch ein gut ausgebautes Schienennetz und eine Ausschreibung des Autozug-Betriebes könnte die gesamte Region profitieren, da der Tourismus auf Sylt als größter Wirtschaftsfaktor der Region bedeutend für die Wirtschaftskraft des angrenzenden strukturschwächeren Festlandes ist. Die zur Verfügung stehenden Arbeitsplätze auf Sylt führen zu einer großen Anzahl Arbeitspendler vom Festland über den Hindenburgdamm.

Auf Sylt steht den Bewohnern, Besuchern und Pendlern ein gut ausgebauter öffentlicher Personennahverkehr mit Linien- und Charterbussen der Sylter Verkehrsgesellschaft sowie ein Radwegenetz von über 250 km Länge zur Verfügung.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hat sich die Auslastung der Autozugstrecke Westerland-Niebüll in den letzten zehn Jahren entwickelt, und von einer wie hohen Auslastung ist in den kommenden zehn Jahren auszugehen?

2. Wie haben sich die jährlichen Besucherzahlen, aufgeschlüsselt in Urlaubs- und Tagesgäste, auf der Insel Sylt in den letzten zehn Jahren entwickelt, wie viele Urlaubs- und Tagesgäste besuchen Sylt mit eigenem Automobil, und wie sieht die Prognose für die kommenden zehn Jahre aus?
3. Hat die Tendenz zu einer steigenden Anzahl von Kurzurlaubern und Tagesgästen im Verhältnis zu länger auf der Insel verbleibenden Urlaubern und Kurgästen nach Ansicht der Bundesregierung Auswirkungen auf die Mobilität der Besucher und somit auf die Auslastung der Verkehrsinfrastruktur, und wenn ja, welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dem steigenden Verkehrsaufkommen aufgrund des Tourismus?
4. Sieht die Bundesregierung Bedarf eines Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur für Touristen und Pendler?

Wenn ja, welche infrastrukturellen Maßnahmen sind für wann vorgesehen, um eine Verkehrsanbindung der Insel an das Festland langfristig und nachhaltig zu gewährleisten, und wodurch ist eine Kapazitätssteigerung geplant, die der steigenden Anforderung durch Pendler und Urlaubsgäste entspricht?

5. Mit welcher Begründung hat sich Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer gegen einen zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke Niebüll-Westerland ausgesprochen?
6. Welche Alternativen zum DB Autozug sieht die Bundesregierung, um mit dem Auto vom deutschen Festland auf die Insel Sylt zu gelangen?
7. Ist ein weiterer Ausbau des Fähr- und Flugverkehrs vorgesehen?

Wenn ja, mit welcher Begründung wird dieser dem zweigleisigen Ausbau des Schienenverkehrs vorgezogen, und welche Maßnahmen zum Lärm- und Umweltschutz sind vorgesehen?

8. Sind nach dem Unfall des Autozugs auf dem Hindenburgdamm im September 2009 Investitionen in Ausbau und Sicherheit der Bahnstrecke geplant?

Wenn ja, wann werden welche Sicherheitsmaßnahmen umgesetzt, und wenn nein, wieso nicht?

9. Mit welcher Begründung darf derzeit kein privates Eisenbahnverkehrsunternehmen einen zweiten Autozug im Wettbewerb anbieten?

Ist der Betrieb der Autozugstrecke ausgeschrieben worden?

10. Stimmt es, dass die Konzession für den DB Autozug ausläuft?

Wenn ja, wann wird der Betrieb der Strecke öffentlich ausgeschrieben, und wenn nein, wieso nicht?

11. Inwiefern hat die jetzige große Nachfrage nach dem DB Autozug Auswirkungen auf den Personenverkehr der Nord-Ostsee-Bahn und Qualitätseinbußen des regulären Bahnverkehrs zur Folge, beispielsweise in Beschränkungen, in Häufigkeit und Pünktlichkeit der verkehrenden Personenzüge?

Berlin, den 29. Oktober 2010

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion