Südschleswigscher Wählerverband

SSW

Rede
Kiel, 24.02.2011

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

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

Güter- und Schienenpersonenverkehr in Europa und Lärmschutz im Schienenverkehr

Schleswig-Holstein ist ein Transitland und stellt die Verbindung zwischen Skandinavien und Deutschland sowie vielen weiteren EU-Ländern dar. Diese Situation führt uns bereits heute in vielen Bereichen an die Grenzen dessen, was wir leisten können, um den Güterverkehr in vernünftige Bahnen zu lenken. Untersuchungen haben ergeben, dass der Schienengüterverkehr in Westeuropa bis 2020 jährlich mit 3,6 % steigen wird. Ein Grund für das Wachstum auf der Schiene ist die Überlastung der Straßeninfrastruktur. Aus diesem Grund kommt dem Lärmschutz im Schienenverkehr künftig eine wichtige Rolle zu. Das Problem ist aber bereits heute bekannt. Und es gibt bereits Pilotprojekte, die diese Problematik aufgreifen. Der vorliegende Antrag hat Ansätze, die durchaus dazu beitragen können, die durch Schienenverkehr verursachten Lärmemissionen zu mindern. Wir müssen Wege finden, um die Lärmbelastung durch den Schienengüterverkehr zu minimieren. Hier können die Modelle in Österreich und den Niederlanden hilfreich sein.

Um dem steigenden internationalen Schienengüterverkehr gerecht zu werden und um ihn zu stärken, wurde von der EU eine Verordnung erlassen. Darin wird die DB Netz AG verpflichtet, sich innerhalb der nächsten drei bis fünf Jahre an der Errichtung international besetzter Leitungsstrukturen zu

beteiligen, um den grenzüberschreitenden Güterverkehr besser zu koordinieren. Für Deutschland sind drei Korridore vorgesehen. Diese Trassen sind für den internationalen Güterverkehr freizuhalten. Es ist daher zu befürchten, dass es zu Engpässen im Personenschienenverkehr führt, denn für die Personbeförderung stehen in den Korridoren weniger Trassen zur Verfügung.

Einer dieser Korridore ist die Verbindung von Stockholm über Kopenhagen und Hamburg nach Palermo. Damit bekommt die feste Fehmarnbeltquerung ihren europäischen Anstrich. Inwieweit diese Verordnung überhaupt auf dieser Strecke umsetzbar sein wird, ohne den Schienenpersonenverkehr zu beeinträchtigen, bleibt für mich ein Rätsel. Die Pläne in Bezug auf die Hinterlandanbindung berücksichtigen eine solche Verordnung nämlich nicht. Die Eisenbahnstrecke wird in Abhängigkeit von den zur Verfügung stehenden Bundesmitteln elektrifiziert und mit Ausnahme der Fehmarnsundbrücke zweigleisig ausgebaut.
Damit haben wir ein Nadelöhr auf dieser Strecke und das heißt Fehmarnsund. Mit dem Vorrang für Güterverkehr wird die geplante Hinterlandanbindung ad absurdum geführt.
Ein weiteres Problem hierbei dürfte dann auch die fehlende Ostumgehung bei Hamburg werden. Wie haben wir uns also die Umsetzung der Verordnung vorzustellen? Wie wird sich dies auf den Schienenpersonennahverkehr von Hamburg bis Ostholstein auswirken?

Die Verordnung ist kurz- bis mittelfristig in nationales Recht umzusetzen und Deutschland ist verpflichtet, innerhalb der nächsten drei bis fünf Jahre die Güterverkehrskorridore einzurichten. Ändert sich nichts an den Ausbauplänen zur Hinterlandanbindung, ist das Chaos vorprogrammiert und es wird zu massiven Einschränkungen beim Personenverkehr auf den betroffenen Strecken kommen.

Insbesondere die Deutsche Bahn AG hat diese Verordnung kritisiert, weil sie einen Eingriff in die Entscheidungsbefugnis über ihre Netze sieht und sie befürchtet dadurch den Einstieg in eine europäisch gesteuerte Netzbewirtschaftung. Weiter hat sie vor den negativen Auswirkungen auf den Schienenpersonennahverkehr in Deutschland gewarnt.
Die Bahn hat den Gesetzgebungsprozess ständig begleitet und auf die deutsche Politik dahingehend Einfluss nehmen können, dass weitergehende Forderungen herausgenommen wurden.
Die Verordnung wurde gegen den Widerstand der Bundesregierung, des Bundestages und des Bundesrates vom Rat und Parlament der EU im Juni verabschiedet.
Daher stellt sich die Frage, wie erfolgreich die Forderung des vorliegenden Antrages ausfällt.
Wir können den Antrag unterstützen, aber wichtiger wäre es, wenn wir die Ost-Umgehung Hamburgs möglichst schnell bekämen und wir das Nadelöhr

Rendsburger Hochbrücke beseitigen würden. Dann wäre uns sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr geholfen.