



Es gilt das gesprochene Wort!

Kiel, 24. Februar 2011

TOP 18 und 22: Güter- und Schienenpersonenverkehr in Europa (Drucksache 17/998) und Lärmschutz im Schienenverkehr (Drucksache 17/1274)

Anette Langner:

Personen- und Güterverkehr nicht gegeneinander ausspielen!

Angesichts der enormen Herausforderungen eines wirksamen Klimaschutzes und der Notwendigkeit von umwelt- und klimafreundlicher Verkehrsinfrastruktur gibt es keine Alternative dazu, möglichst viele Güter auf der Schiene oder mit dem Schiff zu transportieren. Deshalb will ich nochmal die Zielsetzungen deutlich machen, worum es bei der EU-Verordnung im Kern geht:

1. einen wettbewerbsfähigen europäischen **Schieneverkehrsbinnenmarkt** zu schaffen,
2. durch eine einzige Anlaufstelle für Kunden ein gegenüber der Straße attraktiveres Angebot auf der Schiene zu machen; in supranationalen One-Stop-Shops sollen **Prioritätsregelungen für den transnationalen Güterverkehr** eingerichtet werden,
3. eine über nationale Grenzen hinausgehende **europäische Planung** zu erreichen
4. und durch die Festlegung der neun europäischen Korridore den **strategischen Investitionsbedarf** der nächsten fünf Jahre festzulegen. Der Nordkorridor

Herausgeber

SPD-Landtagsfraktion
Landeshaus
Postfach 7121, 24171 Kiel

Verantwortlich:
Petra Bräutigam

Telefon Pressestelle 0431-988-13 05
Fax Pressestelle 0431-988-13 08

E-Mail pressestelle@spd.ltsh.de
Web spd.ltsh.de

durchquert Schleswig-Holstein auf der Linie Stockholm-Malmö-Kopenhagen-Hamburg-Innsbruck-Verona-Palermo.

Wir müssen leider feststellen, dass - obwohl der Schienengüterverkehr über Jahre das größte Wachstum verzeichnet hat oder künftig in Aussicht stellt - die Infrastrukturplanung der meisten Mitgliedsstaaten – auch in Deutschland – weit hinter dem Bedarf zurückbleibt. Die Finanz- und Wirtschaftskrise hat dem Güterverkehr ungewollt eine kleine Verschnaufpause verschafft, aber in den letzten Monaten ist überdeutlich geworden, dass wir einen enormen **Nachholbedarf beim Ausbau der Schieneninfrastruktur** haben. Die zurzeit zur Verfügung stehenden Mittel können den Bedarf bei weitem nicht decken.

Ein Anachronismus ist es auch, dass sich die Routenplanung und Trassenvergabe internationaler Züge immer noch an administrativen Grenzen anstatt an Transportketten ausrichtet. Natürlich ist auch nicht zu bestreiten, dass die Regelung hinsichtlich der Kompetenzverteilung zwischen dem One-Stop-Shop und dem nationalen Infrastrukturmanagement noch nicht ausgereift ist und zu hohem Verwaltungsaufwand und Bürokratisierung führt.

Die Sorge ist groß, dass vor allem in dem gerade für Schleswig-Holstein wichtigen und sensiblen Verkehrsknoten Hamburg Konflikte entstehen, wo wir schon jetzt eine starke **Konkurrenz zwischen dem Personennahverkehr und dem Güterverkehr** für den Hamburger Hafen auf überlasteten Trassen haben. Wenn nun noch Kapazitäten durch transnationale Vorrangregelungen blockiert werden, ist nicht auszuschließen, dass letztendlich der Personenverkehr das Nachsehen hat. Deshalb können wir dem vorliegenden Antrag im Kern zustimmen.

Allerdings finde ich die Verkürzung auf die Konkurrenzsituation zwischen Güter- und Personenverkehr wenig zielführend. In der nationalen Umsetzung kommt es entscheidend darauf an, nicht den Güterverkehr gegen den Personenverkehr auszuspielen. Unser gemeinsames Ziel muss sein: Alle Verkehre müssen Platz haben.

Also: Wir brauchen **Investitionen in den Ausbau der Schieneninfrastruktur**, um möglichst viele Verkehre von der Straße zu holen und um den Schienenverkehr noch

konkurrenzfähiger zu machen und wir brauchen intelligente Modelle, wie das Modellprojekt Deutschland Takt, das durch eine bundesweit einheitliche Taktung und die frühzeitige Berücksichtigung von Güterverkehren den Versuch unternimmt, mehr Verkehr auf den vorhandenen Trassen unterzubringen.

Ich meine es würde sich lohnen, den Antrag in den Wirtschaftsausschuss zu überweisen.

Nun möchte ich noch kurz in der mir verbleibenden Zeit auf den Antrag zum Lärmschutz eingehen. Und da möchte ich den Kollegen Vogt aus der gestrigen Debatte zitieren, der gesagt hat, dass die Fraktionen hier im Landtag doch eigene Sachen machen sollen und nicht irgendwo abschreiben. Das finde ich, ist ein nachvollziehbarer Anspruch. Umso mehr wundert es mich, dass der vorliegende Antrag aus dem Koalitionsvertrag der schwarz-gelben Bundesregierung ist. Und es mutet schon ein bisschen seltsam an, dass Sie, liebe Kollegen von CDU und FDP, einen Antrag im Schleswig-Holsteinischen Landtag stellen, um die Bundesregierung (CDU und FDP) aufzufordern, ihren Koalitionsvertrag umzusetzen und ihre Arbeit zu machen. Das ist nicht nur absurd, sondern auch ein bisschen peinlich!

Zur Sache will ich sagen, dass es einen Entschließungsantrag des Landes Rheinland-Pfalz zu Verbesserungen beim Verkehrslärmschutz gibt, der seit dem 27.11.2009 im Verkehrsausschuss des Bundesrats liegt. Dieser Antrag enthält in einem Gesamtpaket von Maßnahmen gegen Verkehrslärm auch die Forderung nach **Abschaffung des Schienenbonus** und von **lärmabhängigen Trassenpreisen**. Das ist ein sinnvolles und umfangreiches Paket, das einerseits die Bevölkerung vor Lärm schützen, aber auch verkehrliche Mobilität sicherstellen will.

Hier ist Unterstützung aus Schleswig-Holstein sinnvoll, deshalb stimmen wir dem vorliegenden Antrag zu, würden aber auch hier eine Überweisung in den Ausschuss bevorzugen, um neben dem Schienenverkehrslärm noch Maßnahmen gegen Flug- und Straßenverkehr aufzunehmen. Das können wir dann ja aus dem Entschließungsantrag aus Rheinland-Pfalz abschreiben.