



24.02.2011 | Nr. 099/11

Hans-Jörn Arp: zu TOP 18 und TOP 22: Akzeptanz für Schienengüterverkehr sicherstellen

Es gilt das gesprochene Wort
Sperrfrist Redebeginn

Auch dieses Mal möchte ich zunächst betonen, vor welcher Entwicklung wir in den nächsten Jahren stehen. Die Welt wird weiter zusammenrücken und die wirtschaftliche Verflechtung wird weiter wachsen. Wir werden in Zukunft noch mehr Handel treiben in Europa und der gesamten Welt. Und das ist auch gut so, weil der Handel weltweit die Voraussetzungen für Wohlstand schafft. Das wissen wir in Schleswig-Holstein spätestens seit der Hanse, aber auch in dem Rest der Welt hat sich diese Erkenntnis durchgesetzt. Deswegen sollten wir uns freuen, dass der Schienengüterverkehr in den kommenden Jahren wachsen wird – ein Wachstum um deutlich über 50 % innerhalb eines Jahrzehnts ist nicht utopisch.

Angesichts dieser Zahlen sind wir alle in Bund und Land aufgefordert, vernünftige Rahmenbedingungen zu schaffen, damit die Akzeptanz des Schienengüterverkehrs nicht sinkt. Dazu haben wir zwei Anträge formuliert: Der erste unterstützt die Bestrebungen auf europäischer Ebene, Maßnahmen- und Investitionspläne bei der Einrichtung von Güterverkehrskorridore aufzustellen. Das ist ein wichtiges Element beim Management des wachsenden Schienengüterverkehrs. Doch darf dies nicht dazu führen, dass der Schienenpersonenverkehr leidet. Die Mobilität auf der Schiene darf nicht eingeschränkt werden. Deswegen lehnen wir einen bedingungslosen Vorrang des Schienengüterverkehrs ab. Ich bitte daher um Zustimmung zu unserem Antrag.

Der zweite Punkt, den wir hier ansprechen, ist der Lärmschutz im Schienenverkehr. Das Thema ist bundesweit aktuell und birgt enorme Brisanz. Wir hören die – berechtigten – Sorgen in Ostholstein bei der Schienenhinterlandanbindung der Fehmarnbeltquerung. Aber beispielsweise auch an der Rheintalstrecke in Baden-Württemberg formiert sich der Protest. Und natürlich nehmen wir diese Sorgen sehr ernst. Als gewählte Abgeordnete haben wir diese Verantwortung gegenüber den Menschen vor Ort und müssen reagieren. Nur so können wir die Akzeptanz für die Projekte sicherstellen. Nicht zuletzt erleichtert das auch die Realisierung der Projekte.

Was haben wir im Einzelnen vor?

1. Wir müssen den Schienenbonus abschaffen. Der Schienenbonus geht davon aus, dass der Schienenlärm subjektiv als weniger störend empfunden wird. Ende der Siebziger wurde deshalb ein Schienenbonus von 10 Dezibel angesetzt, das heißt bei den Planungen von Neubaustrecken wurde der zugrunde liegende Lärmpegel um diesen Betrag reduziert. Heute beträgt der Schienenbonus 5 Dezibel. Ich glaube jedoch, wenn man in Ostholstein eine Umfrage startet, wird man ein ganz anderes subjektives Empfinden messen. Daher setzen wir uns dafür ein, dass diese Regelung abgeschafft wird.

2. Wir wollen ein lärmabhängiges Trassenpreissystem einführen. Es gibt heute Möglichkeiten, die Lärmemissionen direkt an den Schienenfahrzeugen zu reduzieren. So rauhen moderne Bremsanlagen die Räder der Züge weniger auf, was den Lärmpegel reduziert. Nun kann man sich auf Förderprogramme berufen, die eine Umrüstung beschleunigen sollen. Doch erreicht man insbesondere ausländische Unternehmen nicht damit. Daher müssen wir einen wirtschaftlichen Anreiz setzen – und lärmabhängige Trassenpreise bieten diesen Anreiz. Moderne Güterzüge erhalten so einen Kostenvorteil. Es wäre das gleiche System, was bei der LKW-Maut bereits zum Einsatz von schadstoffärmeren Fahrzeugen geführt hat.

Die Umsetzung beider Forderungen könnte die Diskussionen in Ostholstein zur Schienenhinterlandanbindung entschärfen. Darüber hinaus hat der Bundesverkehrsminister wiederholt deutlich gemacht, dass ausreichend finanzieller Spielraum für eine Trassenführung vorhanden ist, die die negativen Auswirkungen in der Region minimiert. Im Ergebnis zeigt sich, dass CDU und FDP sich der Sorgen der Bevölkerung annehmen und konstruktive Lösungsvorschläge erarbeiten.

Ich freue mich, dass die Grünen im Bundestag mit einem Antrag vom 7. Februar ebenfalls auf den sprichwörtlichen Zug aufgesprungen sind. Das gibt mir Hoffnung, dass wir hier zu einem fraktionsübergreifenden Konsens kommen. Gerne können wir jedoch im Wirtschaftsausschuss die fachliche Diskussion über diesen Antrag vertiefen und gegebenenfalls Experten einladen, die uns weitere Informationen zum Schienenbonus und zur Realisierung des lärmabhängigen Trassenpreissystems präsentieren.