

(A) jekte des Verkehrsträgers Schiene. Der Engpass im Rheintal muss beseitigt werden, um den wachsenden Verkehrsströmen auf ökologisch und ökonomisch sinnvolle Weise auf Gleisen gewachsen zu sein. Dabei geht es uns in der Union nicht nur um die notwendige Schienenerweiterung. Besonders der anwohnerfreundliche Ausbau steht bei uns im Mittelpunkt. Die Belastung der betroffenen Bürgerinnen und Bürger muss so gering wie möglich gehalten werden. Deshalb ist der Antrag der Grünen von der Idee her zu begrüßen. In der Tat handelt es sich bei der Lärmbelastungsreduktion eben um ein berechtigtes Anliegen. Leider bewahrheitet sich hier – wie so oft – der Spruch: Gut gemeint ist das Gegenteil von gut gemacht.

Die Grünen wollen in ihrem Antrag, dass der Deutsche Bundestag die Planfeststellungsbehörde anweist, den Prognosehorizont des Jahres 2025 anstatt den des Jahres 2015 zu nehmen. Hiermit wollen sie eine Verbesserung beim Lärmschutz für die Anwohner erreichen. Wir von der Union wollen auch, dass die Anwohner besser vor Lärm geschützt werden. Nur, was würde passieren, wenn der Bund der Planfeststellungsbehörde diese Anweisung gibt? Es würde ein Fehler beim Verfahren eintreten. Die Planfeststellungsbehörde muss ihre Entscheidungen nämlich eigenständig treffen. Es entstünde ein Abwägungsfehler. Das Resultat wäre: Durch eine angenommene Weisung wäre das Planfeststellungsverfahren rechtlich anfechtbar. Und genau hier wäre dann das Problem. Wie jeder weiß, gibt es immer und überall mindestens einen, der sich ungerecht behandelt fühlen und vor Gericht ziehen würde. Die Folge wäre genau das Gegenteil von dem, was die Grünen und wir alle wollen: einen effektiven Lärmschutz für die Anwohner der Rheintalbahnhof-Strecke. Deshalb lehnen wir den Antrag ab. Wie gesagt: Gut gemeint ist das Gegenteil von gut gemacht.

(B) Wie wird es aber gut gemacht? Bestimmt nicht so, wie es die Grünen in der letzten Zeit uns an vielen Stellen vormachen: mit Schaufensterpolitik nach dem Motto: Hauptsache der Deutsche Bundestag ist beschäftigt, und man kann anschließend oder auch schon vorab in der Presse verkünden, was man wieder für Großtaten auf der Bundespolitikbühne vollbracht hat. Außerdem sieht dieser Antrag für mich nicht nach ehrlichem Engagement aus. Diese Drucksache riecht doch förmlich danach, dass die Hoffnungen der Menschen vor Ort für Meinungsmache missbraucht werden, um andere Ziele zu erreichen. Das nenne ich nicht verantwortungsvolle Politik, sondern durchsichtigen Vorlandtagswahlkampf.

Wer ist denn vor Ort? Wer besucht die Bürgerinnen und Bürger, spricht mit ihnen, hört sich ihre Sorgen und Nöte an, denkt kreativ über andere und neue Wege nach, wie geholfen werden kann? Und jetzt sind wir auf der Suche nach „gut gemeint und gut gemacht“ bei der Antwort angekommen: Jetzt keine sinnlosen Anträge stellen, sondern konkret vor Ort überlegen, wie alles Notwendige möglich gemacht werden kann, um für mehr Lärmschutz zu sorgen, eben zusammen mit den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern zu sprechen und im Dialog gemeinsam mit allen Beteiligten mehr zu erreichen. Genau das machen wir von der Union. Wir haben dafür gesorgt, dass die zuständigen Staatssekretäre nach Baden

(C) kamen, ebenso wie der Bahnchef. Der Vorsitzende des Vorstands der DB AG kommt jetzt sogar zum zweiten Mal innerhalb weniger Wochen an die Rheintalbahnhof-Trasse. Das alles geschieht nicht um der positiven Pressemeldungen im Anschluss. Hierbei wird konstruktiv kommuniziert und nicht destruktiv beantragt.

Ich selbst war ebenfalls schon mehrfach mit CDU-Kollegen vor Ort und habe mich informiert. Gemeinsam zwischen Bund, Bahn, Land Baden-Württemberg und der Raumschaft sind wir im Dialog dazu bereits vorangekommen. Wir sprechen dabei nicht nur, sondern handeln auch. Es wird auch neue Lärmschutzmaßnahmen geben. Daran beteiligt sich das Land Baden-Württemberg freiwillig finanziell. So sieht ein ehrlicher Einsatz für die Anwohner aus.

Propos Anwohner: Das sind wirklich ehrbare und konstruktiv-kritische Bürgerinitiativen. Hier setzen sich keine Berufsdemonstranten nach ausgefeilten Plänen von angekarteten Agenturen ein, wie wir das aus anderen Fällen kennen. Nein, das sind ehrliche Bürgerinnen und Bürger, die tatsächlich betroffen sind und die für sich und ihre Nachbarn etwas erreichen wollen. So etwas begrüßen wir.

Wir sind jetzt dank unserem Einsatz mit den Beteiligten in einer konstruktiven Phase. Das gibt Anlass zur Hoffnung. Mein erwähntes Beispiel ist ja auch erst der Anfang. Wir sind optimistisch, dass wir zu einem guten Ergebnis kommen werden. Diesen Realismus müssen wir den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern vermitteln. Ein „Alles-wird-gut“-Pflaster in Form eines Federstrichs des Bundestages bringt hier nichts.

(D) **Ulrich Lange (CDU/CSU):** In ihrem Antrag „Bürgerfreundlichen Ausbau der Rheintalbahnhof-Trasse auf der Basis des Prognosehorizontes 2025 planen“ setzen sich Bündnis 90/Die Grünen für einen Ausbau der Rheintalbahnhof-Trasse ein. Damit rennen sie bei uns offene Türen ein. Wir wissen, dass die Güterverkehrsleistung in den nächsten Jahren stark ansteigen wird. Die Koalition setzt sich unter der Führung von Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer dafür ein, dass so viel Güter wie möglich auf die Schiene verlagert werden, um auf der einen Seite die Straße zu entlasten, aber auch um den CO₂-Ausstoß zu verringern. Unter dieser Prämisse unterstützen wir den geplanten Ausbau der Rheintalbahnhof-Trasse.

Die Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel ist eines der wichtigsten Verkehrsinfrastrukturprojekte des Bundes. Die 182 Kilometer lange Strecke gehört zu den am stärksten befahrenen Magistralen im Netz der Bahn. Mit der Fertigstellung der neuen Eisenbahn-Alpen-Transversale in der Schweiz wird die Strecke zum wichtigsten nördlichen Zulauf dieses Korridors, der über Mailand bis nach Genua führt. Die Fertigstellung der Aus- und Neubaumaßnahme ist für 2020 geplant. Die Investitionen belaufen sich auf 5,7 Milliarden Euro.

Die Grünen, die eigentlich ja den Ausbau wollen, behindern dieses Bahnprojekt jetzt mit der Begründung, dass der Planungshorizont des Bundesverkehrswegeplanes bis 2015 als Basis genommen werde. Aber liebe Ab-

(A) geordneten von den Grünen, Sie wissen doch ganz genau, dass dies nicht der Fall ist. Sie wissen, dass das Land Baden-Württemberg in Abstimmung mit dem Bund und der Deutschen Bahn AG eine Nachfrageprognose für den Schienengüterverkehr und den Schienenpersonenverkehr auf der Oberrheinstrecke mit dem Bezugsjahr 2025 in Auftrag gegeben hat, die seit Februar 2008 vorliegt. Wenn man die Prognosen für 2015 und 2025 miteinander vergleicht, gibt es aber keine gravierenden Unterschiede, sodass die bisherigen Planungen auch nicht wesentlich verändert werden mussten. Eine neue Prognose für den Horizont 2025 ist derzeit in der Erarbeitung und wird zum Herbst dieses Jahres vorliegen. Auch diese kommende Prognose wird, wenn sie vorliegt, in die weiteren Planungen einbezogen.

Weiterhin fordern die Grünen, eine Lärminderung des Schienenverkehrs bei diesem wichtigen Projekt. Was meinen die Grünen genau? Nun, dem Antrag ist es nicht zu entnehmen. Wollen Sie für dieses eine Projekt den bisher gültigen Schienenbonus infrage stellen? Wohl kaum, da dies eine nicht zu rechtfertigende Sonderbehandlung eines einzigen Schienenprojektes wäre. Zum Schutz der Anwohner sind beidseitig der neuen Gleise Schallschutzwände mit einer Gesamtlänge von mehr als zehn Kilometern vorgesehen. In Haltingen können nach Auflage der Behörde Schallschutzwände mit einer Höhe von bis zu fünf Metern zum Schutz der Anlieger vorgesehen werden. Auch in Weil am Rhein, Friedlingen und Otterbach sollen Wände in Höhen zwischen eineinhalb und fünf Metern errichtet werden. Auf 20 Kilometern kommt ein besonders überwachtes Gleis (BüG) zum Einsatz. Hier wird die Geräuschemission durch eine regelmäßige besondere Behandlung der Schienenoberfläche reduziert.

Der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG Dr. Rüdiger Grube hat kürzlich angeboten, dass angesichts der großen Bedeutung der Güterbahnstrecke am Oberrhein die Deutsche Bahn AG zu einer Selbstverpflichtung bereit ist, auf dieser Strecke nur noch Güterzüge mit durchgehend lärmgeminderten Waggons fahren zu lassen. Allerdings müssten dann alle anderen Unternehmen, die diese Strecke nutzen, die gleiche Verpflichtung eingehen. Ich finde, das ist das bedeutsamste und wirksamste Angebot zur Lärminderung, das wir auch politisch unterstützen sollten.

Insbesondere die Grünen vor Ort, wie zum Beispiel in Offenburg und Freiburg, agieren gegen den Ausbau, fordern die Aussetzung des Schienenbonus für diese Strecke. Dies geht so nicht. Die Grünen blockieren den Ausbau dieses von ihnen selbst als so wichtig bezeichneten Schienenprojektes, obwohl sie wissen, dass es für die Rheintalbahn einen Projektbeitrag, bestehend aus Mitgliedern des Bundes, der Länder, der Kommunen und der Region, gibt, der gemeinsam mit der Bahn die jeweiligen Streckenabschnitte diskutiert.

Vorstandsvorsitzender Dr. Grube wird sich Ende Oktober mit den örtlichen Abgeordneten sowie Landräten, Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern treffen. Im Gegensatz zu der Zeit, in der Rot und Grün die Verantwortung trugen, findet jetzt ein breit angelegter Dialog statt,

von dem ich deutliche Verbesserungen für die laufenden Planungen erwarte. Die Bahn zeigt sich in den Gesprächen mit den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort kompromissbereit, kommt den Forderungen so weit wie möglich entgegen. Er wird alle problematischen Streckenabschnitte persönlich in Augenschein nehmen. Auch die zuständigen Staatssekretäre aus dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung haben sich bereits vor Ort kundig gemacht und den Dialog mit den Betroffenen geführt.

Deshalb fordere ich die Grünen auf: Verlassen Sie Ihre populistische Plattform und unterstützen Sie mit uns den Ausbau dieser so stark befahrenen Magistrale! Haben Sie Rückgrat und beweisen Sie, dass Sie vor Ort zu dem stehen, was Sie in Berlin mit großen Worten fordern.

Ute Kumpf (SPD): Worum geht es heute bei diesem Tagesordnungspunkt? Mit dem Vertrag von Lugano im Jahr 1996 hat sich die Bundesregierung verpflichtet, die Rheintalstrecke zwischen Karlsruhe und Basel als Zulaufstrecke zu den NEAT-Tunneln (NEAT – Neue Eisenbahn-Alpentransversale) Gotthard und Lötschberg viergleisig auszubauen. Dies steht im Einklang mit der EU-Verkehrspolitik, mehr Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern. Der Neu- und Ausbau der Rheintalbahn ist für das Land Baden-Württemberg und seine Bürgerinnen und Bürger von Bedeutung.

Nur mit dem viergleisigen Ausbau kann der Verkehrskollaps entlang der Rheinschiene verhindert, durch erhöhte Kapazitäten auf der Schiene eine Verkehrsverlagerung „vom Laster auf den Zug“ erreicht werden. Dies führt zu einer Entlastung der Straßen in Deutschland, der Schweiz und Italien und somit zu weniger Staus und Abgasen.

Die Verkehrsverlagerung bedeutet für die Anwohner der Rheintalbahn laut Bundesverkehrswegeplan 2003 aber bis zu 580 Züge pro Tag, darunter 280 Güterzüge. Bis zu 155 davon werden nachts verkehren. Sollte zudem der Oberrhein-Bypass verwirklicht werden, müsste die Bevölkerung mit einem Güterzug alle drei Minuten rund um die Uhr leben. Südbaden wird vom zusätzlichen Bahnverkehr nicht in Form von Reiseverbindungen profitieren, wohl aber eine große Belastung in Form durchrollender Güterzüge ertragen müssen. Viele Menschen entlang der Strecke müssen deswegen mit massiver Lärmbelästigung rechnen, wenn die jetzigen Planungen Bestand haben.

„Güter auf die Schiene“ ist das Kredo einer menschenverträglichen, umweltfreundlichen und zukunftsfähigen Verkehrspolitik. Der Neubau zweier zusätzlicher Gleise für den Güterverkehr am Oberrhein ist die Verpflichtung, den Transitgüterverkehr vollständig auf die neuen Gleise zu verlagern.

Der Ausbau der Rheintalbahn ist für den gesamten Südwesten unumgänglich, ein Projekt, das die Menschen in der Region mittragen und konstruktiv begleiten. Gerade deshalb müssen sie bei diesem Großprojekt miteinbezogen, ihre berechtigten Sorgen und Verbesserungs-