

Stellv. Präsidentin Brigitte Lösch: Für die CDU-Fraktion erteile ich das Wort Frau Abg. Meier-Augenstein zu ihrer ersten Rede im Landtag.

(Beifall bei Abgeordneten aller Fraktionen)

Abg. Bettina Meier-Augenstein CDU: Sehr geehrte Frau Präsidentin, meine sehr geehrten Damen und Herren! Der Verkehr auf der Schiene wird in den nächsten Jahren und Jahrzehnten zunehmen. Die Prognosen gehen bis zum Jahr 2030 von einer Steigerung um 43 % im Güterverkehr aus, und es ist unser zentrales politisches Anliegen, den Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern. Dies macht aber auch einen optimalen Lärmschutz erforderlich. Der Lärmschutz hat vollkommen zu Recht in den letzten Jahren einen immer höheren Stellenwert eingenommen. Klar ist, dass wir dafür auch in den nächsten Jahren viel Geld werden in die Hand nehmen müssen; denn die Menschen brauchen keine kurzfristigen Wahlgeschenke, sondern langfristige Planungssicherheit und die Gewissheit, dass der Lärm für sie und ihre Familien erträglich bleibt.

(Beifall bei der CDU)

Am 12. März 2015 hat das Bundesverkehrsministerium dann schließlich in Mannheim und Frankfurt die Ergebnisse der Korridorstudie Mittelrhein vorgestellt. In dieser Studie wird aufgezeigt, wie mit dem prognostizierten Verkehr auf der Schiene umgegangen werden soll; denn fest steht: Entlang des Korridors von Karlsruhe über Mannheim und Frankfurt bis nach Köln gibt es ein Kapazitätsproblem sowohl für den Personen- als auch für den Schienengüterverkehr.

Die Studie macht hierzu zwei konkrete Vorschläge: erstens eine zweigleisige Neubaustrecke zwischen Mannheim und Frankfurt und zweitens den Ausbau von zwei auf vier Gleise zwischen Karlsruhe und Graben-Neudorf. Der Ausbau der Strecke zwischen Frankfurt und Mannheim ist nicht nur für die Metropolregion Rhein-Neckar, sondern für das ganze Land Baden-Württemberg sehr wichtig.

Durch die Schaffung neuer Kapazitäten lässt sich die Betriebsqualität im bestehenden Netz verbessern. Darüber hinaus kommt es zum Lückenschluss im Hochgeschwindigkeitsnetz zwischen Köln, Frankfurt-Flughafen, Mannheim, Stuttgart und im Zuge von Stuttgart 21 auch weiter nach Ulm. Deshalb hat sich der Landtag bereits im Juni 2002 einstimmig dafür ausgesprochen, dass der Hauptbahnhof Mannheim auch weiterhin am Schnellbahnnetz angeschlossen bleibt.

(Abg. Andreas Schwarz GRÜNE: Das unterstützen wir!)

Diese Anbindung bietet eine Reihe von Chancen für den Personenverkehr: Erstens wird die Metropolregion Rhein-Neckar als Ballungsgebiet und Wirtschaftszentrum weiter gestärkt. Zweitens werden der S-Bahn Rhein-Neckar mit dem Mannheimer Hauptbahnhof in ihrem Zentrum dringend benötigte Wachstumsperspektiven geboten, und drittens wird es infolge neuer Kapazitäten eine Entlastung auf den bestehenden Strecken der Riedbahn und der Main-Neckar-Bahn geben. Dies bietet weitere Vorteile für den Nahverkehr in der gesamten Region.

Die Hauptsorge bereitet aber der Umgang mit dem prognostizierten Güterverkehr und seinen Auswirkungen auf Mannheim. Die bisherigen Planungen sehen hier einen Mischverkehr vor, und es ist völlig klar, dass eine deutliche Ausweitung des Güterverkehrs gerade in einer Stadt wie Mannheim – wir sprechen hier von 200 Güterzügen – zu erheblichen Belästigungen in Form von Lärm führen wird. Freiwillige Lärmsanierungsmaßnahmen entlang der Bestandsstrecken im Stadtgebiet reichen hier bei Weitem nicht aus. Gerade der Ausbau der östlichen Riedbahn von Waldhof in Richtung Rangierbahnhof für den Güterverkehr muss mit deutlichen Lärmschutzmaßnahmen vorangetrieben werden.

Neben dieser Neubaustrecke zwischen Frankfurt und Mannheim sieht die Korridorstudie aber auch den Ausbau des Abschnitts zwischen Graben-Neudorf und Karlsruhe vor. Die viergleisige Ausbaustrecke zwischen Graben-Neudorf und Karlsruhe sowie der Bau eines dritten Gleises zwischen Karlsruhe und Durmersheim sind bislang lediglich im Weiteren Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgeführt. Wenn wir aber die Korridorstudie ernst nehmen, dann wird schnell klar, dass die Schaffung neuer Kapazitäten zwischen Mannheim und Frankfurt auch den Ausbau der Strecke zwischen Graben-Neudorf und Karlsruhe voraussetzt.

Egal, ob in Karlsruhe-Hagsfeld oder Rintheim, in Stutensee oder Graben-Neudorf – die Verunsicherung in der Bevölkerung ist groß, und das kann ich gut verstehen. Die Menschen fragen sich, wie sich die örtliche Wohnbebauung mit den Ausbauzielen vereinbaren lässt, denn schließlich grenzen schon heute zahlreiche Gebäude unmittelbar an die Bahngleise an. Das heißt, auch in Karlsruhe müssen weitere Alternativen geprüft werden. Diese reichen von einer Trassenführung entlang der Autobahn bis hin zu Untertunnelungen bzw. Teiluntertunnelungen einzelner Abschnitte.

Abschließend möchte ich auf die gestrige Debatte zur Rheintalbahn verweisen. Denn der Ausbau in Südbaden zeigt, dass sich der Einsatz für mehr Lärmschutz und für eine optimierte Trassenführung lohnen kann. In diesem Zusammenhang müssen nun die Ergebnisse der Korridorstudie weiter diskutiert und entsprechend in den Bundesverkehrswegeplan 2015 aufgenommen werden.

Vielen Dank.

(Beifall bei der CDU und Abgeordneten der Grünen, der SPD und der FDP/DVP)

Stellv. Präsidentin Brigitte Lösch: Das Wort für die SPD-Fraktion erteile ich Herrn Abg. Stober.

Abg. Johannes Stober SPD: Sehr geehrte Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Meine beiden Vorredner sind bereits auf die Grundzüge des Themas eingegangen. Es geht eigentlich um drei Bereiche; ich möchte noch einen dritten anführen. Der eine Bereich, der Abschnitt Mannheim–Frankfurt, ist bereits angesprochen worden. Es ist jetzt gesichert, dass die bekannteste „Milchkanne“ Deutschlands auch weiterhin angefahren wird.

(Abg. Dr. Stefan Fulst-Blei SPD: He! Karlsruher, aufpassen!)

(Johannes Stober)

Das ist ein großer Erfolg. – So ist es. Es gibt die zweitgrößte Stadt Baden-Württembergs, und es gibt die drittgrößte, lieber Kollege Fulst-Blei.

(Abg. Dr. Stefan Fulst-Blei SPD: Wir kriegen euch! Wenn wir die Konversion fertig haben, seid ihr wieder an dritter Stelle! – Abg. Daniel Andreas Lede Abal GRÜNE: Fusioniert doch!)

– Konkurrenz belebt das Geschäft. Es wird auf jeden Fall vorgehen; davon bin ich überzeugt.

(Abg. Dr. Stefan Fulst-Blei SPD: Steigt ihr erst einmal auf!)

Auf jeden Fall wird dann die „Milchkannen“-Debatte woanders stattfinden, weil dann eine Diskussion stattfinden wird, ob Darmstadt angebunden wird oder nicht. Aber das ist eher eine hessische Frage als eine baden-württembergische.

Ich möchte noch auf einen anderen Bereich eingehen, ohne ins Detail zu gehen. Die Korridorstudie setzt sich auch sehr massiv mit dem Bahnlärm im Mittelrheintal auseinander. Das ist ein ganz massiv betroffener Bereich. Dort ist es noch um ein paar Dimensionen problematischer als bei uns. Da gibt es auch entsprechende Vorschläge, etwa eine Strecke über Siegen zu führen. Ich möchte jetzt aber nicht im Detail darauf eingehen, sondern nur einmal ein Bewusstsein dafür schaffen, dass es auch um diesen Bereich geht.

Ein spannender Bereich ist natürlich auch das Thema: Was passiert südlich von Karlsruhe? Es ist vom Kollegen Raufelder schon angesprochen worden: Die Züge kommen am Güterbahnhof in Mannheim an, und von dort müssen sie natürlich weiter nach Karlsruhe bzw. durch Karlsruhe hindurch in Richtung Offenburg und Freiburg. Dort stellen sich natürlich ebenfalls massive Fragen. Dazu musste ich feststellen, dass in dieser relativ dicken Korridorstudie der ganze Bereich nördlich von Mannheim sehr detailliert untersucht wurde, auch mit dem Vorschlag einer Trasse entlang der Autobahn, aber für den Bereich südlich von Mannheim nur ein paar Striche in die Landschaft gezeichnet wurden. Ich muss offen sagen – zumindest kommt es bei uns in Karlsruhe so an; ich sehe das auch so –, dass man hier dabei ist, die Fehler, die man im südbadischen Bereich gemacht hat, zu wiederholen, indem man da einfach einen Strich in die Landschaft zieht und überhaupt nicht darüber nachdenkt, wo rechts und links von der Strecke Leute wohnen und wie vor diesem Hintergrund eine Lösung erreicht werden kann.

Deswegen ist es auch gut, wie sich in Südbaden – gestern ist mehrfach das Engagement von Christoph Bayer angesprochen worden – die Bürgerinnen und Bürger damit auseinandergesetzt haben. Sie sind ja nicht gegen den Schienengüterverkehr, sondern suchen nach einem Weg, um den Güterverkehr verantwortlich auf die Schiene zu bringen. Ich denke, da haben wir eine sehr produktive Diskussion. Wir werden sicherlich in dem Bereich zwischen Graben-Neudorf und Karlsruhe – genau genommen bei Molzau; das ist am Abzweig der Neubaustrecke nach Stuttgart – zu entsprechenden Trassendiskussionen kommen, wie sie eben auch in Südbaden stattfanden.

Ich möchte als Karlsruher Abgeordneter diesem Haus nochmals ausdrücklich für den Beschluss, den der Landtag gestern gefasst hat, danken. Ich weiß nicht, ob es jedem bei dieser Ent-

scheidung bewusst war: Wir haben festgelegt, für zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen entlang der Rheintalbahn nimmt das Land im Zweifel auch Geld in die Hand, und zwar in der Höhe von bis zu 50 % der entsprechenden Kosten. Ich habe im Verkehrsausschuss schon darauf hingewiesen, als wir über die Korridorstudie diskutiert haben, dass die Rheintalbahn von Mannheim bis Basel führt, also auch den Abschnitt von Mannheim bis Karlsruhe umfasst. Daher richte ich noch einmal meinen herzlichen Dank an alle Abgeordneten dieses Hauses, die diesem Beschluss zugestimmt haben, der auch für diesen Abschnitt gilt.

Darüber hinaus müssen wir uns bewusst sein, dass die betroffenen Kommunen auf diesem Abschnitt nördlich von Karlsruhe eine entsprechende Diskussion bekommen werden. Ich habe den Eindruck, dass der Regionalverband bei uns dieses Thema sehr konstruktiv aufgreift. Ich glaube auch, dass bei uns die Region mit entsprechenden Vorschlägen auf die Politik zukommen wird.

Man muss jetzt erst einmal abwarten, bis der Beschluss gefasst ist und das Projekt im Bundesverkehrswegeplan steht. Dann bin ich auch der Überzeugung, dass wir, selbst wenn wir mehr Güter auf die Schiene bringen können, mehr Lärmschutz erreichen werden. Wenn man sich die Situation in Karlsruhe etwas genauer anschaut, dann sieht man, dass man die Bahnstrecke an die Autobahn legen kann und dass es dann gelingen kann, den Schienenverkehr aus den Orten heraus an die Autobahn zu verlegen, sodass in den Orten weniger Lärm entsteht. Hinzu kommt der Einsatz der Flüsterbremsen.

Deswegen bin ich der Überzeugung, dass wir trotz des Ausbaus des Schienengüterverkehrs, der notwendig ist, um den Gütertransport von der Straße auf die Schiene zu verlagern, in Summe etwas für den Lärmschutz machen können. Es ist keine einfache Aufgabe, es ist eine hoch komplizierte Aufgabe. Wenn das Land Baden-Württemberg, die Region und wir alle hier gemeinsam an einem Strang ziehen, dann bin ich auch guter Dinge, dass wir hier zu einem positiven Ergebnis kommen werden.

In diesem Sinn herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei Abgeordneten der SPD und der Grünen)

Stellv. Präsidentin Brigitte Lösch: Danke schön für die Punktlandung.

Das Wort für die Fraktion der FDP/DVP erteile ich Herrn Abg. Haußmann.

Abg. Jochen Haußmann FDP/DVP: Sehr geehrte Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Die beiden Plenartage gestern und heute hatten durchaus einen gewissen Schwerpunkt in der Verkehrspolitik. Kollege Stober hat schon auf die gestrige Debatte zur Rheintalbahn hingewiesen. Auch über die ÖPNV-Finanzierung haben wir gestern gesprochen. Zudem fand gestern Abend ein Parlamentarischer Abend des Verbands der Verkehrsunternehmen statt. Heute beraten wir über die Korridorstudie zur Mittelrheinachse. Das zeigt: Baden-Württemberg hat Nachholbedarf bei Investitionen im Bereich des Güterverkehrs, des Schienenverkehrs.

Ich habe auch noch in Erinnerung, als Herr Fricke in seiner damaligen Funktion als Konzernbevollmächtigter der Deut-