



Integrierte Planung für Schiene und Straße im Rheingraben

Rede von Dorothee Menzner, 08. November 2007

Sehr geehrte/r Herr/Frau Präsidentin,
werte Kolleginnen und Kollegen,

Wir kommen nicht daran vorbei -
und auch DIE LINKE
wiederholt es inzwischen gebetsmühlenartig:
Der Güterverkehr
wird sich in den nächsten Jahren verdoppeln!
Und wie die FDP in ihrem Antrag schreibt:
Das Mengenwachstum des Güterverkehrs
übertrifft alle Erwartungen.

Der Warenfluss nimmt zu.
Konsumenten -
sofern sie Arbeit haben und
sich die Produkte leisten können -
freuen sich über
Elektronik, Haushaltswaren und Spielzeug -
über das, was da in unzähligen Containern
zu uns herüberschwappt.

Es landet in den Seehäfen an
und muss im Land verteilt werden -
vorzugsweise auf der Schiene,

die wieder im Wachstumstrend liegt.

Deshalb sagt es auch die LINKE immer wieder:
Wir müssen unsere Schienen
für diese Transportmengen fit machen.
Dazu gehört es,
die Schienenwege auszubauen.

Dies ist auch im badischen Oberrheingraben
bei der Strecke
Karlsruhe-Offenburg-Weil am Rhein-Basel
geplant.

Sie ist die wichtigste Verbindung
von der Nordsee nach der Schweiz und Italien.
Sie soll künftig
von zwei Gleisen auf vier erweitert werden.
Doch mehr Züge bedeuten auch mehr Lärm.
Davon betroffen sind wiederum
die Anrainer solcher Strecken,
wie der Oberrhein-Linie.

Die alte Strecke windet sich
mitten durch Ortschaften und Städte.
Und mit dem Bau der weiteren Gleise
verschärft sich da das Problem.

Viele Bürgerinitiativen
wenden sich nun
gegen die offiziellen Ausbaupläne.
Sie fordern - zu Recht! - eine Alternativplanung,
bei der weniger Menschen betroffen wären.

Die in der „IG Bahn-Protest am Ober- und Hochrhein“
vereinten Initiativen
haben ihre Vorschläge erst kürzlich
in der baden-württembergischen Landesvertretung
vorgestellt.

Diese kurz zusammen gefasst sind:

- eine Tunnellösung für Offenburg,
- die Bündelung von Schiene und Autobahn 5 auf einer Alternativtrasse,
- Trassenabsenkungen in Freiburg und bei Mengen.

Diese Vorschläge beinhalten vor allem die Auswirkungen von Verkehrslärm auf so wenig Menschen wie möglich.

Trotzdem sollte nicht verhehlt werden, dass all das, was von den Initiativen gefordert wird, die Baukosten von heute schon 4,6 Milliarden Euro um weitere 720 Millionen Euro nach oben treibt.

Zwar können wir das Geld auf mehrere Jahre verteilen.

Doch woher nehmen? -

Die Koalition und Bündnis 90/Grünen fordern mehr Geld für Lärmschutz - CDU/CSU und SPD 50 Millionen Euro, die Grünen das Doppelte.

Ich denke, es werden sich Töpfe finden, um auch die lärm-mindernde Alternativplanung im Rheingraben zu finanzieren.

Auch wenn schon für einige Abschnitte das Planfeststellungsverfahren läuft!

Auf der erwähnten Veranstaltung in der Landesvertretung sagte es Staatssekretär Kasparick deutlich: Im Abwägevverfahren der Bürgereinsprüche ist es durchaus möglich, die vorgeschlagenen Änderungen in die Planfeststellung zu nehmen.

Diese Vorschläge der Initiativen vor Ort
haben die Freien Demokraten
in ihrem Antrag aufgenommen.
Für diese Politik,
sich im Sinne der betroffenen Bürger einzusetzen,
möchte ich Sie loben,
liebe Kolleginnen und Kollegen
vom liberalen Bahnsteig.

Da ist die LINKE mit Ihnen
ausnahmsweise mal
einer Meinung,
und daher tragen wir Ihren Antrag mit.

Vielen Dank.

(Die Rede wurde zu Protokoll gegeben)