

Deutscher Bundestag

Stenografischer Bericht

152. Sitzung

Berlin, Donnerstag, den 28. Januar 2016

Inhalt:

Glückwünsche zum Geburtstag der Abgeordneten Rainer Spiering und Cajus Caesar . . .	14883 A	Sigmar Gabriel, Bundesminister BMWi.	14885 B
Wahl des Abgeordneten Jörn Wunderlich als Mitglied des Beirats beim Bundesbeauftragten für die Unterlagen des Staatssicherheitsdienstes der ehemaligen DDR	14883 B	Klaus Ernst (DIE LINKE)	14889 C
Wahl des Abgeordneten Dr. Matthias Bartke als stellvertretendes Mitglied des Wahlprüfungsausschusses	14883 B	Dr. Michael Fuchs (CDU/CSU)	14891 A
Erweiterung und Abwicklung der Tagesordnung.	14883 B	Dr. Anton Hofreiter (BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN)	14892 C
Absetzung des Tagesordnungspunktes 27.	14884 A	Hubertus Heil (Peine) (SPD)	14893 D
Nachträgliche Ausschussüberweisungen	14884 B	Dr. Joachim Pfeiffer (CDU/CSU)	14895 D
		Klaus Ernst (DIE LINKE)	14897 A
		Halina Wawzyniak (DIE LINKE)	14898 B
		Bernd Westphal (SPD)	14899 B
		Dieter Janecek (BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN)	14900 B
		Nadine Schön (St. Wendel) (CDU/CSU)	14901 A
		Katharina Dröge (BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN)	14902 B
		Sabine Poschmann (SPD)	14903 C
		Dr. Andreas Lenz (CDU/CSU)	14904 B
		Matthias Ilgen (SPD)	14905 D
		Axel Knoerig (CDU/CSU)	14906 C
Tagesordnungspunkt 3:		Tagesordnungspunkt 4:	
a) Abgabe einer Regierungserklärung durch den Bundesminister für Wirtschaft und Energie: Zukunftsfähigkeit sichern – Die Chancen des digitalen Wandels nutzen		a) Antrag der Abgeordneten Caren Lay, Herbert Behrens, Karin Binder, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE: Für bezahlbare Mietwohnungen – Modernisierungsumlage reduzieren, Luxusmodernisierungen einschränken	
b) Unterrichtung durch die Bundesregierung: Jahreswirtschaftsbericht 2016 der Bundesregierung Drucksache 18/7380	14884 D	Drucksache 18/7263	14908 A
c) Unterrichtung durch die Bundesregierung: Jahresgutachten 2015/2016 des Sachverständigenrates zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung Drucksache 18/6740	14885 A	b) Antrag der Abgeordneten Caren Lay, Heidrun Bluhm, Dr. Dietmar Bartsch, wei-	
d) Antrag der Abgeordneten Kerstin Andreae, Oliver Krischer, Katharina Dröge, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Jahreswohlstandsbericht einführen Drucksache 18/7368	14885 A		

Zusatztagesordnungspunkt 4:

Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD: **Menschen- und umweltgerechten Ausbau der Rheintalbahn realisieren**
Drucksache 18/7364 14979 A

in Verbindung mit

Zusatztagesordnungspunkt 5:

Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD: **Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze**
Drucksache 18/7365 14979 A

in Verbindung mit

Zusatztagesordnungspunkt 6:

Beschlussempfehlung und Bericht des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur zu dem Antrag der Abgeordneten Matthias Gastel, Kerstin Andreae, Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: **Finanzierung eines bürgerfreundlichen und umweltgerechten Ausbaus der Rheintalbahn jetzt sicherstellen**
Drucksachen 18/6884, 18/7388 14979 A

Norbert Barthle, Parl. Staatssekretär
BMVI 14979 B

Sabine Leidig (DIE LINKE) 14980 C

Annette Sawade (SPD) 14981 C

Matthias Gastel (BÜNDNIS 90/
DIE GRÜNEN) 14982 D

Steffen Bilger (CDU/CSU) 14984 A

Bettina Hagedorn (SPD) 14985 B

Ulrich Lange (CDU/CSU) 14986 A

Bettina Hagedorn (SPD) 14987 A

Ulrich Lange (CDU/CSU) 14987 C

Dr. Johannes Fechner (SPD) 14987 D

Tagesordnungspunkt 11:

Antrag der Abgeordneten Kai Gehring, Annalena Baerbock, Özcan Mutlu, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: **Für ein Rahmenprogramm für Klima- und Klimafolgenforschung**
Drucksache 18/7048 14989 B

Kai Gehring (BÜNDNIS 90/
DIE GRÜNEN) 14989 C

Sybille Benning (CDU/CSU) 14990 C

Eva Bulling-Schröter (DIE LINKE) 14991 D

René Röspel (SPD) 14992 C

Annalena Baerbock (BÜNDNIS 90/
DIE GRÜNEN) 14993 D

Dr. Philipp Lengsfeld (CDU/CSU) 14994 D

Kai Gehring (BÜNDNIS 90/
DIE GRÜNEN) 14996 A

Dr. Philipp Lengsfeld (CDU/CSU) 14997 A

Tagesordnungspunkt 10:

Zweite und dritte Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines **Gesetzes zur Änderung des Hochschulstatistikgesetzes**
Drucksachen 18/6560, 18/7358 14997 B

Tankred Schipanski (CDU/CSU) 14997 C

Ralph Lenkert (DIE LINKE) 14998 C

Tankred Schipanski (CDU/CSU) 14999 C

Ralph Lenkert (DIE LINKE) 15000 A

Oliver Kaczmarek (SPD) 15000 B

Kai Gehring (BÜNDNIS 90/
DIE GRÜNEN) 15001 D

Dr. Claudia Lücking-Michel (CDU/CSU) 15003 A

Tagesordnungspunkt 13:

Beschlussempfehlung und Bericht des Ausschusses für Wirtschaft und Energie zu dem Antrag der Abgeordneten Niema Movassat, Caren Lay, Wolfgang Gehrcke, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE sowie der Abgeordneten Uwe Kekeritz, Claudia Roth (Augsburg), Tom Koenigs, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: **Herkunft von Konfliktrohstoffen konsequent offenlegen**
Drucksachen 18/5107, 18/6226 15004 B

Klaus Barthel (SPD) 15004 B

Inge Höger (DIE LINKE) 15005 B

Dr. Herlind Gundelach (CDU/CSU) 15006 A

Uwe Kekeritz (BÜNDNIS 90/
DIE GRÜNEN) 15007 D

Dr. Sascha Raabe (SPD) 15008 D

Tagesordnungspunkt 12:

Zweite und dritte Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines **Gesetzes zum Schutz von Kindern und Jugendlichen vor den Gefahren des Konsums**

Nächste Sitzung	15032 D	Beteiligung bewaffneter deutscher Streitkräfte zur Ausbildungsunterstützung der Sicherheitskräfte der Regierung der Region Kurdistan-Irak und der irakischen Streitkräfte (Tagesordnungspunkt 8)	15035 C
Berichtigung	15032 D		
Anlage 1			
Liste der entschuldigten Abgeordneten.	15033 A	Anlage 6	
Anlage 2			
Erklärung nach § 31 GO der Abgeordneten Katja Keul, Peter Meiwald, Uwe Kekeritz, Monika Lazar, Corinna Rüffer, Beate Müller-Gemmeke, Irene Mihalic und Dr. Wolfgang Strengmann-Kuhn (alle BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) zu der namentlichen Abstimmung über die Beschlussempfehlung des Auswärtigen Ausschusses zu dem Antrag der Bundesregierung: Fortsetzung der Beteiligung bewaffneter deutscher Streitkräfte zur Ausbildungsunterstützung der Sicherheitskräfte der Regierung der Region Kurdistan-Irak und der irakischen Streitkräfte (Tagesordnungspunkt 8)	15033 D	Erklärung nach § 31 GO des Abgeordneten Matthias W. Birkwald (DIE LINKE) zu der Abstimmung über den von der Bundesregierung eingebrachten Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 14. November 2012 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen über die Zusammenarbeit im Bereich des Eisenbahnverkehrs über die deutsch-polnische Staatsgrenze (Tagesordnungspunkt 29 a)	15035 C
Anlage 3			
Erklärung nach § 31 GO des Abgeordneten Dr. Hendrik Hoppenstedt (CDU/CSU) zu der namentlichen Abstimmung über die Beschlussempfehlung des Auswärtigen Ausschusses zu dem Antrag der Bundesregierung: Fortsetzung der Beteiligung bewaffneter deutscher Streitkräfte zur Ausbildungsunterstützung der Sicherheitskräfte der Regierung der Region Kurdistan-Irak und der irakischen Streitkräfte (Tagesordnungspunkt 8)	15034 B	Anlage 7	
Anlage 4			
Erklärung nach § 31 GO der Abgeordneten Dr. Nina Scheer (SPD) zu der namentlichen Abstimmung über die Beschlussempfehlung des Auswärtigen Ausschusses zu dem Antrag der Bundesregierung: Fortsetzung der Beteiligung bewaffneter deutscher Streitkräfte zur Ausbildungsunterstützung der Sicherheitskräfte der Regierung der Region Kurdistan-Irak und der irakischen Streitkräfte (Tagesordnungspunkt 8)	15035 A	Erklärung nach § 31 GO der Abgeordneten Ingrid Arndt-Brauer, Bärbel Bas, Burkhard Bliener, Willi Brase, Marco Bülow, Petra Crone, Bernhard Daldrup, Martin Dörmann, Siegmund Ehrmann, Michaela Engelmeier, Dagmar Freitag, Michael Gerdes, Kerstin Griese, Michael Groß, Ulrich Hampel, Sebastian Hartmann, Dirk Heidenblut, Wolfgang Hellmich, Dr. Barbara Hendricks, Petra Hinz (Essen), Oliver Kaczmarek, Ralf Kapschack, Ulrich Kelber, Arno Klare, Dr. Hans-Ulrich Krüger, Dr. Karl Lauterbach, Michelle Müntefering, Dr. Rolf Mützenich, Dietmar Nietan, Mahmut Özdemir (Duisburg), Sabine Poschmann, Joachim Poß, Achim Post (Minden), Andreas Rimkus, Petra Rode-Bosse, René Röspel, Axel Schäfer (Bochum), Udo Schiefner, Ulla Schmidt (Aachen), Elfi Scho-Antwerpes, Ursula Schulte, Frank Schwabe, Stefan Schwartz, Norbert Spinrath, Peer Steinbrück, Christoph Strässer, Michael Thews, Dirk Vöpel, Dirk Wiese und Gülistan Yüksel (alle SPD) zu den Abstimmungen über	
Anlage 5			
Erklärung nach § 31 GO des Abgeordneten Matthias W. Birkwald (DIE LINKE) zu der Abstimmung über den Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Drucksache 18/7377) zur Beratung des Antrags der Bundesregierung: Fortsetzung der		– den Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD: Menschen- und umweltgerechten Ausbau der Rheintalbahn realisieren und	
		– den Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD: Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze (Zusatztagesordnungspunkte 4 und 5)	15035 D
Anlage 8			
Erklärung nach § 31 GO der Abgeordneten Lothar Binding (Heidelberg), Bernhard Daldrup, Cansel Kiziltepe und Christian Petry (alle SPD) zur Abstimmung über den vom			

Vizepräsidentin Petra Pau

(A) Ich rufe die Zusatzpunkte 4 bis 6 auf:

ZP 4 Beratung des Antrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD

Menschen- und umweltgerechten Ausbau der Rheintalbahn realisieren

Drucksache 18/7364

ZP 5 Beratung des Antrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD

Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze

Drucksache 18/7365

ZP 6 Beratung der Beschlussempfehlung und des Berichts des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss) zu dem Antrag der Abgeordneten Matthias Gastel, Kerstin Andreae, Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Finanzierung eines bürgerfreundlichen und umweltgerechten Ausbaus der Rheintalbahn jetzt sicherstellen

Drucksachen 18/6884, 18/7388

Zu dem Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD zum Ausbau der Rheintalbahn liegt ein Änderungsantrag der Fraktion Die Linke vor.

Weiterhin liegt zu dem Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD zur Realisierung europäischer Schienennetze ein Änderungsantrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vor.

(B)

Nach einer interfraktionellen Vereinbarung sind für die Aussprache 38 Minuten vorgesehen. – Ich höre keinen Widerspruch. Dann ist so beschlossen.

Ich bitte jetzt, die nötigen Umgruppierungen, Verabschiedungen und Gespräche zügig abzuwickeln.

Ich eröffne die Aussprache. Das Wort hat der Parlamentarische Staatssekretär Norbert Barthle für die Bundesregierung.

Norbert Barthle, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur:

Sehr verehrte Frau Präsidentin! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Meine sehr verehrten Bürgermeister und Vertreter der Bürgerinitiative auf der Zuschauertribüne!

(Beifall bei Abgeordneten der CDU/CSU – Abgeordnete der SPD winken in Richtung Tribünen)

Stellen Sie sich Folgendes vor: Sie leben in einem Haus im Rheintal, an dem vielbefahrenen Schienenweg dort. Dann fährt, die Nachtstunden eingerechnet, alle sechs Minuten ein Güterzug an Ihrem Haus vorbei. Wenn unsere Verkehrsprognosen stimmen, dann wird in zehn Jahren alle vier Minuten ein Güterzug an Ihrem Haus vorbeidonnern. – Daran sehen Sie, glaube ich, meine sehr verehrten Damen und Herren, wie hoch der Handlungsbedarf ist

und dass es gilt, eine Lösung für die Lärmproblematik an der meistbefahrenen Schienenstrecke Europas zu finden. (C)

Es war eine jahrelange, eine sehr mühsame Arbeit, ein Ringen um Ausgewogenheit und Interessenausgleich. Umso erfreulicher ist das Ergebnis, das wir jetzt erreicht haben; denn dieses Ergebnis wird der enormen Bedeutung der Rheintalbahn als grenzüberschreitender Schienenmagistrale in vollem Umfang gerecht. Das ist ein guter Tag für Deutschland, ein guter Tag für Baden-Württemberg, aber vor allem auch ein guter Tag für das Rheintal.

(Beifall bei der CDU/CSU und der SPD sowie bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)

Meine Damen und Herren, diese Strecke ist Bestandteil des Güterverkehrskorridors 1 von Zeebrugge—Antwerpen bzw. Rotterdam über Mailand nach Genua und damit das Herzstück des EU-Kernnetzkorridors Rhein-Alpen. Gleichzeitig ist sie Zulaufstrecke zur Neuen Eisenbahn-Alpentransversale, kurz NEAT genannt, in der Schweiz. Wir kommen somit unserer Verpflichtung nach – das sage ich auch ausdrücklich im Namen der Bundesregierung –, diese Trasse viergleisig auszubauen, um damit die Durchgängigkeit herzustellen, auch in unsere Nachbarländer hinein.

Ich will als Allererstes allen danken, die an der Erarbeitung dieser Anträge zum menschen- und umweltgerechten Ausbau der Rheintalbahn mitgewirkt haben. Allen voran danke ich Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt. Ich denke, ohne seinen Einsatz am Dienstagmorgen wäre der Knoten nicht durchschlagen worden. Jetzt ist er durchschlagen, und das haben wir auch ein Stück weit ihm zu verdanken. (D)

(Beifall bei der CDU/CSU – Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Geschwiegen hat er! – Zuruf des Abg. Gustav Herzog [SPD])

Ich will aber auch ausdrücklich den Kolleginnen und Kollegen Abgeordneten aus der Region danken, die sich seit Jahren für dieses Projekt eingesetzt haben. Namentlich nenne ich Armin Schuster, Peter Weiß und Matern von Marschall.

(Lachen der Abg. Kerstin Andreae [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN] – Dr. Johannes Fechner [SPD]: Hallo?! Das kann nicht wahr sein!)

– Sicherlich gab es da noch mehr Abgeordnete; deren Namen sind mir im Moment allerdings nicht so präsent.

(Heiterkeit und Beifall bei Abgeordneten der CDU/CSU – Lachen bei Abgeordneten der SPD)

Ich will ausdrücklich aber auch Herrn Staatssekretär Odenwald aus unserem Hause danken, der über lange Zeit hinweg die Sitzungen des Projektbeirats Rheintalbahn moderiert hat, der vor Ort Vertreter des Bundes, des Landes, der Region, der Deutschen Bahn und der Bürgerinitiativen um sich versammelt und diesen Prozess zu ei-

Parl. Staatssekretär Norbert Barthle

- (A) nem glücklichen Ende gebracht hat. So sind die Empfehlungen des Projektbeirates entstanden.

(Thomas Strobl [Heilbronn] [CDU/CSU]: Unser Kollege Vaatz aus Sachsen war auch sehr hilfreich!)

– Selbstverständlich. Es waren noch mehr Kollegen mit großem Einsatz beteiligt: Uli Lange, Kollege Vaatz, gar keine Frage, auch Kollegen aus der Koalition.

(Elvira Drobinski-Weiß [SPD]: Wie peinlich ist das denn?)

Ich erinnere daran, dass wir bereits in der vergangenen Legislaturperiode hier im Deutschen Bundestag Beschlüsse gefasst und einzelne Empfehlungen des Projektbeirates aufgegriffen haben. Die jetzt vorliegenden Empfehlungen finden sich in den Anträgen wieder, und das ist auch gut so. Ich betone ausdrücklich: Es ist schon außergewöhnlich, dass Empfehlungen eines solchen Gremiums direkt in die Entscheidungsfindung des Parlaments einfließen.

(Sabine Leidig [DIE LINKE]: Aber das ist doch schlimm!)

Das ist etwas außergewöhnlich – das sage ich ausdrücklich –, denn damit verschwimmt die Trennung zwischen Exekutive und Legislative.

(Sabine Leidig [DIE LINKE]: Das ist Demokratie!)

- (B) Darüber müssen wir uns im Klaren sein. Aber das ist im vorliegenden Fall nicht zum Schaden, sondern sicherlich zum Vorteil für alle Beteiligten.

Es ist eine Lösung entstanden, die im Interesse der Bürger entlang dieser Bahnlinie zwischen Karlsruhe und Basel ist. Ganz offensichtlich sind wir zur Realisierung von großen Infrastrukturprojekten darauf angewiesen, eine Akzeptanz der Menschen vor Ort zu erreichen und sie entsprechend einzubinden. Anders würde es sehr schwierig, überhaupt noch etwas zu realisieren.

Wir hören ja oft die Forderung, noch mehr Verkehr, vor allem Schwerlastverkehr, von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Das ist richtig; aber man muss sich darüber im Klaren sein, dass damit mehr Lärm und die Anforderung einhergehen, etwas gegen diesen Lärm zu machen. Das heißt, die Lärmfrage muss gelöst werden. Deshalb hat für uns, das BMVI, Lärmschutz hohe Priorität. Wir geben erhebliche Summen an Geld aus, um Lärm zu mindern, insbesondere durch Lärmschutz an der Quelle, eine Anpassung der rechtlichen Vorschriften und stationären Lärmschutz. Für diese drei Maßnahmen stehen wir ein, wobei wir der Auffassung sind, dass die effizienteste und nachhaltigste Methode, Lärm zu mindern, die Minderung des Lärms an der Quelle ist – darauf konzentrieren wir uns insbesondere –, durch leisere Fahrzeuge. Dafür gilt es, lärmarme Bremstechniken zu entwickeln und Güterwagen entsprechend umzurüsten. Wenn es gelingt, die Abrollgeräusche eines Güterwagens um 10 Dezibel zu reduzieren, dann nimmt der Mensch das als Reduzierung der Lautstärke um die Hälfte wahr, und das ist ein wirklich guter Wert. Wir tun alles, um weitere Fortschritte zu erreichen, insbesondere was die Re-

duktion des Lärms an der Quelle anbelangt. Das ist aus unserer Sicht allemal besser, als in den laufenden Verkehr einzugreifen. Wer Lärm über Tempolimits oder sonstige Maßnahmen mindert, der geht im Grunde genommen den falschen Weg. Wir müssen an der Quelle ansetzen; denn das ist die nachhaltigste Methode. (C)

Abschließend darf ich nochmals erwähnen, dass wir einen Zustand erreicht haben, bei dem wir weit über das gesetzlich vorgeschriebene Maß hinaus Geld in die Hand nehmen, um die Bürgerinnen und Bürger vor Ort vor Lärm zu schützen. Für das Rheintal ist es gut, dass es gelungen ist, so vorzugehen. Das wird in dem einen oder anderen Fall vielleicht auch andernorts noch gelingen.

Danke.

(Beifall bei der CDU/CSU)

Vizepräsidentin Claudia Roth:

Vielen Dank, Kollege Barthle. – Einen schönen Nachmittag von meiner Seite Ihnen! Die nächste Rednerin in der Debatte: Sabine Leidig für die Linke.

(Beifall bei der LINKEN)

Sabine Leidig (DIE LINKE):

Frau Präsidentin! Werte Kolleginnen und Kollegen! Liebe Gäste von der Bürgerinitiative! Man könnte diesen Tagesordnungspunkt eigentlich mit dem Satz überschreiben: Was lange währt, wird endlich gut, aber nicht gut genug. – Das muss man ganz deutlich sagen.

(Widerspruch bei Abgeordneten der CDU/CSU) (D)

Herr Barthle, was bei Ihnen in der Koalition los ist, ist eigentlich relativ irrelevant. Entscheidend ist, dass sich die Leute aus den Bürgerinitiativen am Oberrhein seit 30 Jahren gegen die unsinnigen Pläne der Bahn zur Wehr setzen, noch mehr Güterzüge durch eine dicht bebaute Region mitten durch die Ortschaften zu schicken, anstatt Alternativen zu wählen, die von Anfang an vorgeschlagen worden sind:

(Thomas Strobl [Heilbronn] [CDU/CSU]: Genau, mit dem Esel!)

die Alternative, einen Tunnel durch Offenburg zu bauen, die Alternative, die Eisenbahn- und die Güterbahntrasse an die Autobahn zu legen, wo der Lärmschutz für beide Verkehrswege organisiert werden kann. Das wird jetzt beschlossen; das ist hervorragend. Aber ich möchte einmal deutlich sagen: Diese Bürgerinitiativen haben lange dafür gekämpft. 5 000 Leute sind Mitglied in diesem Zusammenschluss. 48 500 Einwendungen sind geschrieben worden, um auf die Prozesse Einfluss zu nehmen. Die Bürgerinitiativen haben viel Geld ausgegeben, um Gutachten, Lärmmessungen usw. erstellen zu lassen. Es ist toll, dass es hier gelungen ist. Das hat auch damit zu tun, dass in Baden eine widerständige Kompetenz und Tradition vorhanden sind.

(Beifall bei Abgeordneten der SPD sowie der Abg. Kerstin Andreae [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Sabine Leidig

- (A) Das hat aber auch damit zu tun, dass die Auseinandersetzung mit Stuttgart 21 viele zum Nachdenken gebracht hat.

(Thomas Strobl [Heilbronn] [CDU/CSU]: Das waren aber nicht die Baden mit Stuttgart 21!)

Es geht doch darum, dass für alle Bürgerinnen und Bürger dieses Maß an Beteiligung, dieses Reden über Alternativen selbstverständlich wird. Das ist Demokratie, Herr Barthle, und keine Ausnahmeerscheinung.

Ich möchte noch einmal deutlich sagen, dass wir als Linke fordern, dass die Vorschläge von betroffenen Bürgerinnen und Bürgern in gleicher Weise zurate gezogen werden wie die Vorschläge der Planer, der Bahn, und es damit tatsächlich eine echte Bürgerbeteiligung, ein echtes Beraten über Alternativen von Anfang an gibt. Das haben wir übrigens schon 2010 beantragt.

Sie haben nun in den Antrag, den Sie vorgelegt haben, um die Vorschläge des Projektbeirates in Gesetzesform zu gießen, eine Sache eingefügt, die ich überhaupt nicht verstehe und der wir widersprechen. Deshalb haben wir einen Änderungsantrag eingebracht. Sie schreiben dort, dass der Ausbau der Bestandsstrecken auf 160 bis 250 Kilometer pro Stunde erfolgen soll. Sie wissen wahrscheinlich, was das heißt. Wenn ein ICE 250 Kilometer pro Stunde fahren soll, dann müssen sämtliche Bahnhöfe umgebaut werden. An diesen Strecken muss also unheimlich viel investiert werden, um die Hochgeschwindigkeit zu realisieren. Die Bahn selber sagt, dass die Züge, wenn sie statt mit 230 mit 250 Kilometern pro Stunde rasen, auf dieser Strecke nur 31 Sekunden Zeit einsparen.

(B)

(Thomas Strobl [Heilbronn] [CDU/CSU]:
Also doch der Esel! Eselkarren!)

Ich bitte Sie: Wenn man geschätzt 300 bis 400 Millionen Euro zusätzlich für einen Zeitgewinn von maximal 31 Sekunden ausgeben will, dann ist da etwas verkehrt. Wir beantragen also – das sagen übrigens auch die Bürgerinitiativen –, dass 230 Stundenkilometer genug sind. Damit ist die Bahn schnell genug, und damit könnte man viel Geld sparen.

(Beifall bei der LINKEN)

Ich möchte einen weiteren Punkt anführen. Es ist gut, dass jetzt am Oberrhein und am Hochrhein vernünftige Lösungen gefunden und durchgesetzt worden sind. Aber es ist nicht gut, dass überall anders im Land – nicht nur am Mittelrhein, in Rheinland-Pfalz, in Hessen, sondern auch an der Elbe, im Kinzigtal und überall dort, wo immer mehr und immer schwerere und längere Güterzüge durch die Ortschaften fahren – ganz andere Maßstäbe angelegt werden. Ich finde, es ist die Verantwortung dieser Bundesregierung, mit vernünftigen Lärmschutzmaßnahmen, mit alternativen Trassenführungen für den Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner zu sorgen, auch wenn es mehr Geld kostet. Das ist das Recht der Bürgerinnen und Bürger, auch dort, wo es keine finanzstarken und durchsetzungsstarken Bürgerinitiativen gibt, weil es zum Beispiel viele kleine Ortschaften sind, die sich schwer vernetzen können.

In diesem Sinne haben wir in den letzten Jahren bereits mehrfach beantragt, dass der Lärmschutz verbessert wird, und zwar überall, entlang der Schiene und der Straße, und dass es eine Selbstverständlichkeit sein muss, dass die gesundheitliche Unversehrtheit der Bürgerinnen und Bürger im Mittelpunkt steht und nicht die Kostensparnis für den einen oder anderen Verkehrsweg. (C)

Vielen Dank.

(Beifall bei der LINKEN sowie der Abg. Sylvia Kotting-Uhl [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN] – Zuruf von der CDU/CSU: Stimmen Sie zu oder nicht!)

Vizepräsidentin Claudia Roth:

Vielen Dank, Kollegin Leidig. – Wir haben ein kleines Problem mit der Uhr; deshalb war es hier so unruhig. Wenn die bei Ihnen nicht rückwärtszählt, dann heißt das nicht, dass Sie unbegrenzt reden dürfen.

(Heiterkeit)

Ich würde Sie bitten, darauf zu achten. Wir arbeiten jetzt mit den traditionellen Weckern und hoffen, dass das klappt. – Also, liebe Annette Sawade, Sie haben vier Minuten. Schauen wir mal, wie Sie das hinkriegen.

(Beifall bei der SPD sowie bei Abgeordneten der CDU/CSU)

Annette Sawade (SPD):

Sehr geehrte Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Meine lieben Kolleginnen und Kollegen aus dem südbadischen Raum der SPD-Fraktion, Elvira Drobinski-Weiß, Johannes Fechner und unsere Staatssekretärin Rita Schwarzelühr-Sutter, (D)

(Beifall bei Abgeordneten der SPD)

ich danke ganz herzlich, dass Sie alle mitgemacht haben, dass ihr alle mitgemacht habt und dass wir dieses Projekt nach vorn gebracht haben. Danken möchte ich an dieser Stelle natürlich auch unserer Sprecherin der AG Verkehr, Kirsten Lühmann, die sich heftigst dafür eingesetzt hat, dass wir zu diesem Ergebnis gekommen sind.

(Beifall bei der SPD – Thomas Strobl [Heilbronn] [CDU/CSU]: Frau Hagedorn haben Sie vergessen! – Weiterer Zuruf von der CDU/CSU: Trittbrettfahrer!)

– Frau Hagedorn wird erwähnt; sie wird nachher auch noch reden, keine Sorge.

Liebes Publikum auf der Tribüne, liebe IG BOHR, liebe andere Mitstreiter für dieses große Projekt, eine kleine Frage an Sie alle: Kennen Sie das Märchen vom Froschkönig oder vom eisernen Heinrich?

(Zurufe von der SPD: Ja!)

Dem eisernen Heinrich sind nämlich vor Freude über die Rückwandlung seines Chefs in einen Menschen die eisernen Bänder um sein Herz mit lautem Knall gesprungen. Ich glaube, uns allen ging es ein wenig so, als endlich diese beiden Anträge vor uns lagen, sodass wir heute darüber beschließen können.

Annette Sawade

- (A) Aber zurück zur Realität; denn zum Glück befinden wir uns nicht im Märchenland, sondern in der Realität der Umsetzung eines wichtigen Verkehrsprojektes. Im letzten Jahr stand ich mit meinem Kollegen Johannes Fechner in Herbolzheim. Für die geografisch in Baden-Württemberg nicht so ganz Fitten: Das ist ein schönes Städtchen an der Rheintalbahnstrecke im südlichen, badischen Teil von Baden-Württemberg. Ich stand aber nicht nur einfach da, sondern ganz hoch oben auf einer Feuerwehrlleiter. Diesen technischen Aufwand haben der Bürgermeister und die Anwohner extra für mich inszeniert, weil sie mir zeigen wollten, wie hoch die Lärmschutzwände für einen absoluten Lärmschutz sein müssten, wenn die Gleise 3 und 4 der Rheintalbahn für den Güterverkehr gebaut werden. Deshalb freue ich mich umso mehr, dass ich heute hier vor Ihnen allen stehe und nicht auf einer Feuerwehrlleiter und zu diesem wichtigen Projekt reden darf.

Wir halten ein Ergebnis in den Händen, an dem sehr viele beteiligt waren. Bei diesen vielen möchte ich mich ausdrücklich bedanken; denn ohne sie, ohne die Bürgerinitiativen und ohne die zahlreichen Gespräche – hier schließe ich meine Kollegen in den einzelnen Fraktionen mit ein –, ohne zahlreiche Kompromisse, Verhandlungen und Schulterschlüsse wären der Beschluss des Projektbeirates und in Folge diese Anträge nicht zustande gekommen.

(Thomas Strobl [Heilbronn] [CDU/CSU]:
Jetzt haben Sie wieder die Frau Hagedorn vergessen!)

- Herr Strobl, dass das klar ist: Das geht alles zulasten meiner Redezeit.

- (B) Es geht beim Ausbau der Rheintalbahn natürlich um viel Geld; aber es geht noch um etwas ganz Entscheidendes: Es geht darum, dass wir jetzt und in Zukunft eine neue Nachhaltigkeit in der Verkehrspolitik wollen. Ich spreche als Verkehrspolitikern zu Ihnen, und ich habe sehr konkrete Vorstellungen von nachhaltiger Politik im Verkehrsbereich. Ich meine damit: im Prozess mehr Bürgerbeteiligung in betroffenen Regionen und im Ergebnis dadurch mehr Schutz für Mensch und Umwelt.

Ein Kernanliegen der Politik – von uns im Koalitionsvertrag auch so beschlossen – ist: Ja, wir wollen mehr Güter und Verkehr auf die Schiene bekommen. Und wer würde sich einem Lärmschutz, der diesen Namen auch verdient, entgegenstellen? Genau an diesem Punkt, liebe Kolleginnen und Kollegen, müssen wir das Paradoxon auflösen. Mehr Züge machen mehr Lärm. Also brauchen wir auch mehr Lärmschutz.

(Beifall bei der SPD)

Wir wollen nicht, dass wichtige Verkehrsprojekte ohne Rückhalt und Akzeptanz aus der Bevölkerung umgesetzt werden.

Beim Ausbau der Rheintalbahn, um den es im ersten Antrag geht, sollen die Anwohnerinnen und Anwohner Lärmschutz über das gesetzliche Maß hinaus erhalten. Das heißt im Klartext: nicht nur Lärmschutz, wie gesetzlich vorgeschrieben, sondern darüber hinaus. Wir stellen in diesem Fall die haushaltsrechtlichen Vorgaben zur Wirtschaftlichkeit, wie es auf Amtsdeutsch so schön

heißt, zurück. Das grün-rote Kabinett und der Landtag von Baden-Württemberg haben bereits am 1. Dezember den Landesbeitrag für die erhöhten Lärmschutzkosten in Höhe von circa 280 Millionen Euro beschlossen. (C)

(Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Auf Grundlage eines fraktionsübergreifenden Antrags! Das muss man dazusagen!)

Nun stehen wir als Bund in der Pflicht.

Es ist festzuhalten: Die Rheintalbahnstrecke gehört zu den transeuropäischen Netzen, den TEN. Deutschland ist wirtschaftlich stark – der Wirtschaftsminister hat es heute Morgen in seiner Rede betont –, und es ist ein Transitland: sechs Korridore von insgesamt neun TEN-Strecken durchkreuzen unser Land. Es muss doch in unser aller Interesse sein, diese Strecken einerseits auszubauen, andererseits aber die unmittelbar Betroffenen nicht mit dem verstärkten Verkehrslärm alleinzulassen.

(Beifall bei Abgeordneten der SPD)

Vizepräsidentin Claudia Roth:

Denken Sie an die Redezeit? Sie ist schon deutlich überschritten.

Annette Sawade (SPD):

Ja, ich bin gleich fertig.

Wir dürfen gerade in der Verkehrspolitik das große Ganze nicht aus den Augen verlieren. Es geht hier nicht um einzelne autarke Baustellen und Projekte. Nein, wir brauchen ein funktionierendes Netz, und dafür brauchen wir ein Gesamtkonzept und vorausschauendes Denken. (D)

Zum Schluss möchte ich die Worte der IG BOHR aus dem Jahr 2008 aufgreifen – ich zitiere –:

An ALLE, die sich angesprochen fühlen, geht dafür – für diese Zusammenarbeit –

ein herzliches Dankeschön! Dank für Ihre Geduld und den Zeitaufwand, Dank für Ihre Offenheit und Ihr Vertrauen. Und als Fortsetzung wünschen wir uns: Mögen Sie uns bis zu einem erfolgreichen Abschluss in Berlin begleiten!

Ja, liebe Kolleginnen und Kollegen, liebe Mitstreiterinnen und Mitstreiter, es sind Jahre vergangen; aber wir haben es geschafft. Nun schließen wir erfolgreich ab und unterstützen eine rasche Umsetzung.

Vielen Dank.

(Beifall bei der SPD sowie bei Abgeordneten der CDU/CSU)

Vizepräsidentin Claudia Roth:

Vielen Dank, Frau Kollegin. – Nächster Redner ist Matthias Gastel für Bündnis 90/Die Grünen.

Matthias Gastel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen! Liebe Kollegen! Sehr gerne hätte ich schon einige Monate früher hier gestanden und über den Ausbau der Rheintalbahn und ei-

Matthias Gastel

- (A) nen besseren Lärmschutz gesprochen. Sehr gerne hätte ich hier zusammen mit Kolleginnen und Kollegen von CDU/CSU, SPD und Linken einen gemeinsamen Antrag zu diesem Thema vorgestellt.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Leider sieht die Wirklichkeit anders aus. Unsere Bemühungen um einen gemeinsamen Antrag wurden von der CDU/CSU abgeblockt.

(Zurufe von der CDU/CSU: Oh!)

Stattdessen haben sich Union und SPD viel zu lange um einen Koalitionsantrag gestritten.

Baden-Württemberg kann hier als Vorbild dienen. Der Landtag hat schnell seine Beschlüsse gefasst, und das auf Grundlage eines fraktionsübergreifenden Antrages. Regieren ist eben eine Stilfrage.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Der Landtag von Baden-Württemberg hat dies im Geiste des Projektbeirates getan. Auch dort wurde an einem Strang gezogen. Auch dort wurde gemeinsam nach Lösungen gesucht, und es wurden gemeinsame Empfehlungen ausgesprochen.

(Thomas Strobl [Heilbronn] [CDU/CSU]: Da gibt es halt auch eine vernünftige Opposition im Landtag!)

- (B) Für diese hervorragende, konstruktive Arbeit des Projektbeirates und das große Engagement von Bürgerinnen und Bürgern sagen wir ein herzliches Dankeschön. Wir drücken ihnen allen unseren Respekt für die geleistete konstruktive Arbeit aus.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie bei Abgeordneten der SPD und der Abg. Sabine Leidig [DIE LINKE])

Nun liegen im Bundestag zwei Anträge zur Rheintalbahn vor, einer von uns Grünen und einer von den Regierungsfractionen. Beide Anträge sind nahezu inhaltlich gleich. Wir werden beiden Anträgen zustimmen;

(Beifall der Abg. Katja Mast [SPD])

denn es geht um die Sache und nicht um parteipolitische Spielchen.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie bei Abgeordneten der SPD)

Auf zwei Unterschiede muss ich aber hinweisen. Im Antrag von uns Grünen wird gefordert, dass Öffentlichkeit und Kommunen auch im weiteren Planungsverlauf eng eingebunden werden. Der Geist des Miteinanders, der Offenheit und der Transparenz muss die weiteren Prozesse begleiten.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Im Antrag von Union und SPD wird festgeschrieben, dass die Bestandsstrecke zwischen Offenburg und Riegel auf Tempo 250 ausgebaut werden soll. Wir halten dies für voreilig; denn Hochgeschwindigkeit ist kein Wert an sich. Wir brauchen in Deutschland verlässliche Reiseketten. Dafür steht der Deutschland-Takt. Die Infrastruk-

- tur ist daran anzupassen. Dafür braucht es langfristige Fahrplanberechnungen. Erst dann wissen wir, welche Strecken auf welche Geschwindigkeit ausgebaut werden müssen. (C)

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Die Rheintalbahn ist von herausragender Bedeutung für den Personen- und den Güterverkehr. Sie stellt schon heute einen Engpass dar. Wir als Grüne wollen aus Umweltgründen höhere Verkehrsanteile für die Schiene. Dazu brauchen wir den Ausbau. Daher gilt es, nun keine weitere Zeit zu verlieren. Wir wollen auch kein weiteres Geld für unsinnige Planungen verlieren. 55 Millionen Euro an Planungskosten wurden bereits vergeudet. An den Mehrkosten für den zusätzlichen Lärmschutz beteiligt sich Baden-Württemberg freiwillig.

(Kerstin Andreae [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Gute Regierung!)

Das darf nicht zum Standard werden; denn Länderhaushalte sind nicht dafür gemacht, Bundesaufgaben zu übernehmen. Wie viel Lärmschutz für die Menschen umgesetzt wird, darf nicht von der Finanzkraft einzelner Bundesländer abhängen.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Hier muss der Bund seiner Verantwortung für die Menschen in allen besonders betroffenen Regionen gerecht werden. Nicht alle Wünsche aus den Regionen entlang der Rheintalstrecke können erfüllt werden; aber die Menschen in allen betroffenen Regionen werden von verbesserten Planungen profitieren. (D)

Wir Grünen wollen mehr Verkehr auf der Schiene. Dazu braucht es Akzeptanz, und für Akzeptanz braucht es mehr Anstrengungen in Sachen Lärmschutz; denn Lärmschutz ist auch Gesundheitsschutz, und zwar nicht nur entlang der Rheintalbahn, sondern auch andernorts. Daher unterstützen wir Grünen den zweiten heute zur Abstimmung vorgelegten Antrag der Koalition. Damit soll der Lärmschutz an europäischen Güterverkehrskorridoren verbessert werden.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie der Abg. Bettina Hagedorn [SPD])

Mehr Geld für den Lärmschutz darf aber nicht dazu führen, dass weniger Geld für den Ausbau der Schienenwege übrigbleibt. Deswegen haben wir einen Änderungsantrag gestellt.

Mein Fazit: Es hat lange gedauert, und ich bedaure, dass kein gemeinsamer Antrag aller Fraktionen im Bundestag zustande gekommen ist. In der Sache sind wir uns aber weitgehend einig: Die Weichen werden in Richtung mehr Verkehr auf der Schiene gestellt, und in Lärmschutzbelangen kommen wir den Menschen im Rheintal, aber auch im Rest der Republik deutlich entgegen. Das ist praktizierter Gesundheitsschutz. Mehr Bahn, weniger Lärm – das setzen wir heute aufs Gleis.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie bei Abgeordneten der SPD)

(A) Vizepräsidentin Claudia Roth:

Vielen Dank, Matthias Gastel. – Der nächste Redner in der Debatte: Steffen Bilger für die CDU/CSU-Fraktion.

(Beifall bei der CDU/CSU)

Steffen Bilger (CDU/CSU):

Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! In der Tat: Endlich ist es so weit. Mich selbst beschäftigt das Thema Rheintalbahn seit meiner Wahl in den Bundestag im Jahr 2009. Was war seitdem? Wir haben in der vergangenen Legislaturperiode bereits zwei Beschlüsse zur Rheintalbahn im Bundestag gefasst. Ich blicke zurück auf zahlreiche Besuche vor Ort mit meinen Bundestagskollegen Armin Schuster und Peter Weiß, die sich wirklich unermüdlich für die Anliegen der Bürger ihrer Wahlkreise eingesetzt haben. Ich blicke zurück auf viele Gespräche mit Kommunalpolitikern und den Bürgerinitiativen. Es wurde gerade schon gesagt: Wir konnten nicht alle Wünsche erfüllen. Aber ich glaube, insgesamt konnten wir doch ein gutes Ergebnis erzielen. Auch von mir gilt: Herzlich willkommen; ich freue mich auf den Empfang der Bürgerinitiativen nachher.

(Beifall bei der CDU/CSU sowie bei Abgeordneten der SPD)

Die Uhr funktioniert wieder. Sie zeigt seit einer Minute an, dass ich noch sechs Minuten Redezeit habe. Das kann ich nur begrüßen.

(Heiterkeit bei der CDU/CSU – Thomas Strobl [Heilbronn] [CDU/CSU]: Ausnutzen! – Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Das soll heißen, Sie haben sechs Minuten überzogen!)

(B)

Ende Dezember war in der *Welt* von der Rheintalbahn zu lesen. Die Rheintalbahn wurde erstaunlicherweise in einem Artikel mit der Überschrift „Das waren die dümmsten und teuersten Gesetze 2015“ unter „skurrile Verordnungen“ erwähnt. Ich war schon sehr überrascht, ausgerechnet unter solchen Schlagzeilen von der Rheintalbahn zu lesen. Der einzige korrekte Satz zur Rheintalbahn lautete: „Es war die CDU, die die Rheintalbahn unbedingt wollte.“ – Das stimmt nun wirklich.

(Heiterkeit und Beifall bei der CDU/CSU – Kerstin Andreae [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Was ist das denn für ein Blödsinn!)

Aber keine Sorge: Ich will gerne zugeben, dass sich auch die anderen Fraktionen dafür eingesetzt haben.

(Lachen bei der SPD – Kerstin Andreae [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Das ist so peinlich! – Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Sie machen weiter mit parteipolitischen Spielchen! Wie von Anfang an!)

Ansonsten waren in dem Artikel die üblichen Missverständnisse enthalten. Die Gespräche im Projektbeirat wurden zu Absprachen im Hinterzimmer, und Kostenexplosionen wurden heraufbeschworen. – Lassen Sie mich weitere Fehlinterpretationen der vergangenen Woche ergänzen: mangelnde Transparenz im parlamentarischen Verfahren, obwohl wir bereits seit 2009 im Bundestag,

insbesondere im Verkehrs- und im Haushaltsausschuss immer wieder über die Rheintalbahn und die Initiativen aus dem Projektbeirat diskutiert haben, oder auch, es handele sich um ein teures Geschenk für den Wahlkreis Schäßle. Das alles ist falsch. Es zeigt aber, dass wir immer wieder erklären müssen, weshalb unsere heutigen Beschlüsse berechtigt, sinnvoll und notwendig sind.

Zurück ins Jahr 2009, als der Projektbeirat eingerichtet wurde. Warum wurde damals ein anderer Weg gewählt? Wir mussten erkennen, dass der bisherige Weg der Bürgerbeteiligung bei solchen Großprojekten nicht mehr passend war. Es sollte in Baden-Württemberg eben nicht noch einmal so schwierig werden wie bei Stuttgart 21. Aus Fehlern bei diesem Projekt wurden Lehren gezogen, die sich nun bei der Rheintalbahn auszahlt haben.

(Kerstin Andreae [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Stuttgart 21 ist ein gutes Beispiel, wie man es nicht macht! Das stimmt!)

Es gibt viele Bürger, die sich mit Sachverstand einbringen, berechtigterweise auf Probleme hinweisen und gemeinsam mit ihren kommunalen Vertretern den Dialog suchen. Nicht zuletzt müssen wir die durch mehr Verkehr zunehmenden Belastungen so gut wie möglich in Grenzen halten. Deswegen war es konsequent, dass wir bereits in der vergangenen Wahlperiode den Schienenbonus, also das Privileg des Schienenverkehrs – ihm wurde mehr Lärm zugestanden –, abgeschafft haben. Ich glaube, das ist ein Erfolg, auf den man immer wieder hinweisen kann; denn das ist im Sinne der betroffenen Bürger.

(Beifall bei der CDU/CSU)

(D)

Für die Einzigartigkeit der Rheintalbahn gibt es viele Gründe: Sie ist national wie international notwendig. Sie fungiert als Zubringer für den Gotthard-Basistunnel, und wir haben Verpflichtungen gegenüber der Schweiz. Auf die Auslastung dieser Strecke wurde schon hingewiesen – ich will sie trotzdem noch einmal ansprechen –: 2025 erwarten wir 335 Güterzüge pro Tag; das sind umgerechnet 14 Züge pro Stunde. Das ist eine wirklich gewaltige Dimension.

Bereits unter der CDU-geführten Landesregierung hat sich Baden-Württemberg entschlossen, mögliche Mehrkosten für den zusätzlichen Lärmschutz anteilig zu übernehmen. Auch deshalb ist es richtig und wichtig, dass wir nun beschließen, einen Teil der Mehrkosten für die Beschlüsse des Projektbeirats zu übernehmen. Der Offenburger Tunnel wird uns finanziell einiges abverlangen; aber es gibt keine andere realistische und rechtssichere Variante. Daher stehen wir auch zu diesem Großprojekt.

Es geht um viel Geld; das wissen wir alle. Ich möchte die Kollegen aus den anderen Bundesländern aber beruhigen: Der Ausbau der Rheintalbahn ist für den Steuerzahler angesichts des enormen Güterverkehrs, der dort jetzt und in Zukunft verkehrt, ein gutes Geschäft; wie bereits erwähnt, mindert die Beteiligung des Landes an den Mehrkosten für zusätzlichen Lärmschutz die Belastung für den Bundeshaushalt. – Wenn Sie heute zustimmen, tun Sie also genau das Richtige.

Bedanken möchte ich mich für die Geduld der Anwohner und der Bürgerinitiativen. Zugegeben, vom Pro-

Steffen Bilger

- (A) jektbeiratsbeschluss im Juni 2015 bis jetzt hat es etwas gedauert; aber nun haben wir alle Klarheit darüber, dass der Kompromiss tatsächlich umgesetzt wird. Ich will auch sagen, dass es durchaus wohltuend war, im Dezember die eine oder andere E-Mail bekommen zu haben, in der BI-Vertreter geschrieben haben, dass sie wegen der zeitlichen Verzögerung zwar in Sorge sind, aber um unser Bemühen wissen. Andere haben kräftig auf die Pauke gehauen, was in einer so schwierigen Situation wie der, die wir in den vergangenen Wochen erlebt haben, nicht hilfreich und auch nicht erfreulich war.

(Kerstin Andreae [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Oh!)

Genauso wenig erfreulich waren die Störmanöver der Grünen, insbesondere in Form der Pressearbeit zur Frage eines gemeinsamen Antrags.

(Thomas Strobl [Heilbronn] [CDU/CSU]: Hört! Hört!)

Lieber Herr Gastel, drei Mails in sechs Tagen – die letzte enthielt bereits die Androhung öffentlicher Anprangerungen, wenn es nicht zu einem gemeinsamen Antrag kommt – waren keine gute Grundlage für Ihr Anliegen,

(Beifall bei der CDU/CSU – Matthias Gastel [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Wir hatten vorher auch persönlich geredet, und Sie hatten mir eine Rückmeldung zugesichert! Die habe ich nie bekommen!)

- (B) und das alles in einer Zeit, als wir noch viel Grundsätzliches zu klären hatten.

(Kerstin Andreae [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Oh! Jetzt weine ich aber gleich!)

Wie auch immer: Heute freuen wir uns alle über den gemeinsamen Erfolg. Vielen Dank noch einmal an alle Beteiligten, die sich an den verschiedensten Stellen für die Rheintalbahn eingesetzt haben.

(Beifall bei der CDU/CSU)

Vizepräsidentin Claudia Roth:

Vielen Dank, Herr Kollege Bilger. Auch danke dafür, dass Sie sich an die Redezeit gehalten haben! Nach unserer Uhr hätten Sie nämlich noch lange Zeit gehabt. Die anderen mögen sich bitte ein Beispiel daran nehmen. – Nächste Rednerin: Bettina Hagedorn für die SPD.

(Beifall bei der SPD)

Bettina Hagedorn (SPD):

Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen! Liebe Kollegen! Liebe Zuhörerinnen und Zuhörer aus Baden-Württemberg! Ich möchte meine Rede mit einem Zitat beginnen:

Die versprochene Umsetzung der Projektbeiratsforderungen zur Rheintalbahn stand zu keinem Zeitpunkt zur Diskussion. Die Große Koalition hat während des gesamten Verfahrens klar die Umsetzung der betreffenden Kernforderungen zugesagt. Damit gewährleisten wir den Schutz der Menschen im Rheintal vor dem kommenden Schienenlärm.

- (C) Dieses Zitat stammt aus einer gemeinsamen Presseerklärung meines CDU-Kollegen Norbert Brackmann aus dem Haushaltsausschuss und mir vom 8. Dezember 2015. Damals haben wir über die beiden Anträge, über die wir heute abstimmen, in der Großen Koalition Einigkeit erzielt. Die SPD-Fraktion hat diese beiden Anträge schon am 15. Dezember 2015 einstimmig befürwortet. Nachdem die Union das jetzt am Dienstag auch getan hat, können wir heute darüber abstimmen. Das ist wunderbar.

(Beifall bei der SPD sowie bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN – Zurufe von der CDU/CSU: Oh! – Thomas Strobl [Heilbronn] [CDU/CSU]: Die größte Bremserin!)

Diese beiden Anträge sind bemerkenswert. Ich möchte jetzt einmal, auch aus Respekt vor Ihrem Handeln, das Augenmerk auf den zweiten Antrag zu den Güterschwerverkehrstrassen in ganz Deutschland lenken. Ich bin jetzt seit fast 14 Jahren in diesem Hause. Es ist das allererste Mal, dass dieser Bundestag eine parlamentarische Initiative von solch einer Dimension unternimmt. Denn es werden nicht nur 1,5 Milliarden Euro zugunsten der Rheintalbahn, sondern mit dem zweiten Antrag werden perspektivisch für die nächsten 15 Jahre

(Thomas Strobl [Heilbronn] [CDU/CSU]: Irgendwie freut sie sich nicht richtig!)

auch Milliarden für andere Güterschwerverkehrstrassen in Deutschland zur Verfügung gestellt: vielleicht für die Betuwe-Bahn in Nordrhein-Westfalen, für die Y-Trasse in Niedersachsen, für die Hinterlandanbindung der Fehmarnbeltquerung oder andere. Unsere Große Koalition tut dies, und zwar die Abgeordneten, lieber Norbert Barthle, und nicht das Verkehrsministerium und auch nicht das Finanzministerium.

(Beifall bei der SPD sowie bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN – Thomas Strobl [Heilbronn] [CDU/CSU]: Manche machen und manche weniger!)

(D) Beide Ministerien waren von diesem Antrag nicht sehr begeistert. Wir Abgeordneten setzen uns aber durch. Wir tun das auf Ihre Initiative hin.

Wir nehmen das, was heute für das Rheintal beschlossen wird, als Blaupause. Wir als Abgeordnete des Bundestages wollen, dass bundesweit auch andere Menschen, die ebenfalls an Güterschwerverkehrstrassen wohnen, nach diesem Vorbild – natürlich mit Beteiligung der dortigen Länder – künftig mehr Lärmschutz über das gesetzliche Maß hinaus erreichen können. Damit, liebe Kollegin Leidig von den Linken, tun wir genau das, von dem Sie vorhin gesagt haben, dass wir es angeblich nicht tun.

(Zuruf der Abg. Sabine Leidig [DIE LINKE])

Wir nutzen den Antrag zur Rheintalbahn, um bundesweite Standards an Güterschwerverkehrstrassen zu schaffen. Überall da, wo EU-Fördermittel fließen, wollen wir sie für übergesetzliche Maßnahmen zugunsten der Menschen einsetzen. Ich finde, das ist etwas, auf das das

Bettina Hagedorn

- (A) Parlament insgesamt richtig stolz sein kann. Das haben wir gut gemacht.

(Beifall bei der SPD)

Vizepräsidentin Claudia Roth:

Vielen Dank, Bettina Hagedorn. – Nächster Redner: Ulrich Lange für die CDU/CSU-Fraktion.

(Beifall bei der CDU/CSU)

Ulrich Lange (CDU/CSU):

Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Ja, es ist geschafft mit der Rheintalbahn, und auch die Uhr am Rednerpult läuft wieder. Es war – ich sage das ganz offen – ein Schauspiel der ganz eigenen Art, liebe Kollegin Hagedorn, das jetzt gerade wieder eine unrühmliche Fortsetzung gefunden hat. Zu dieser Art der Legendenbildung muss ich durchaus noch zwei, drei Sätze sagen.

(Beifall bei der CDU/CSU – Zurufe von der SPD)

Eines ist klar: Die Rheintalbahn hat nicht nur den Menschen, sondern auch den Politikern den einen oder anderen Nerv gekostet. Ich sage vor allem mit Blick auf die Menschen: Heute ist ein guter Tag. Denn wir haben uns, liebe Kollegin Hagedorn – Ihrer Legendenbildung muss ich vorbeugen –, in der Fortsetzung unserer Beschlüsse der letzten Wahlperiode zunächst mit einem ganz konkreten Antrag zur Rheintalbahn befasst.

- (B) (Daniela Ludwig [CDU/CSU]: Genau!)

Sie, die Sie bei anderen Projekten eher ein wandelnder Bundesrechnungshof der Wirtschaftlichkeit sind,

(Heiterkeit bei Abgeordneten der CDU/CSU)

wollen jetzt gerade in dem Teil die große Kämpferin gewesen sein. Nein, Sie waren Trittbrettfahrerin, und es war eine Tortur.

(Beifall bei der CDU/CSU – Thomas Strobl [Heilbronn] [CDU/CSU]: Rheinland-Pfalz! Bremserin! Der Rheintalbahnbremsklotz! – Abg. Bettina Hagedorn [SPD] meldet sich zu einer Zwischenfrage)

– Ich lasse keine Zwischenfrage zu. Sie können nach meiner Rede eine Anmerkung machen.

Hauptsache ist: Lärmschutz an der Rheintalbahn kommt. Ich danke dem Projektbeirat. Ich danke ganz wesentlich Staatssekretär Odenwald. Ich danke, lieber Peter Weiß, auch dir.

(Zurufe von der SPD: Oh!)

Ich gebe offen zu: Es hat manchmal genervt, wenn ich wieder eine SMS oder einen Anruf bekommen habe: Wir müssen es doch noch einmal versuchen. – Aber so erreicht man in all diesen Fällen etwas.

Danke schön auch dafür, dass man mir das Rheintal gezeigt hat, lieber Armin Schuster und lieber Peter Weiß, wo ich hätte reden sollen, und zwar direkt an den Gleisen. Das war natürlich auch so eine Aktion: Wie über-

zeugt man einen Politiker, dass er reden soll? Man stellt Bierbänke an ein Gleis, wo er nicht zum Reden kommt, weil dort so viel Verkehr ist. (C)

(Heiterkeit bei Abgeordneten der CDU/CSU)

Lieber Peter Bleser, ich habe dir gerade versprochen: Wir werden für den Mittelrhein einmal den gleichen Versuch machen. Dann werden wir sehen, ob wir auch hier weiterkommen.

Eines erreichen wir mit unserem zweiten Antrag sehr wohl: Wir eröffnen eine echte Chance für vergleichbar belastete Strecken.

(Beifall bei der CDU/CSU)

Ich sage ganz offen: Besonderer Lärmschutz für vergleichbar belastete Strecken, das ist Lärmschutz über das gesetzliche Maß hinaus; das wissen wir.

(Daniela Ludwig [CDU/CSU]: Sehr richtig!)

Aber ich sage in aller Deutlichkeit auch: Es gilt zunächst das Gesetz, und es gilt der Schienenbonus. Das ist auch eine Frage der Gerechtigkeit. Wir müssen abwägen, wo es ganz besondere Gründe gibt, über das Gesetz hinauszugehen, und wo wir an unseren derzeit schon hohen Standards festhalten können und müssen.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, es gibt schon ein paar Parameter, die wir in den zweiten Antrag aufgenommen haben: Beteiligung der Länder, verfügbare Haushaltsmittel und eine wirklich ganz besondere Situation im Hinblick auf die Belastung der Bürgerinnen und Bürger. In diesen Fällen wollen wir zusätzlichen Lärmschutz garantieren. Aber ich sage auch ganz offen: Vor dem Gesetz sind erst einmal alle gleich. (D)

(Beifall bei der CDU/CSU)

Lärmschutz ist für unsere Koalition ein wichtiges Thema. Wir wollen den Schienenlärm bis 2020 halbieren. Unterstützen wir unseren Minister in Brüssel! Da sieht man das nämlich noch nicht ganz so.

Viel investiert haben wir in die Umrüstung von alten Güterwagen durch Anwendung von innovativer Technik und hohen Standards, die wir in den letzten Jahren geschaffen haben. Es geht uns um den Schienengüterverkehr und darum, mehr Güter auf die Schiene zu bekommen. Wir alle wissen – das sagt an diesem Pult hier jeder –: Akzeptanz für den Schienengüterverkehr bekommen wir nur dann, wenn wir die Probleme des Lärmschutzes im Sinne der betroffenen Menschen lösen. Deshalb – da bin ich wieder bei Ihnen, liebe Kollegin Hagedorn –

(Zurufe vom BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Oh! – Wie toll! – Annette Sawade [SPD], an die Abg. Bettina Hagedorn [SPD] gewandt: Na, da hast du ja noch mal Glück gehabt!)

ist heute ein guter Tag: für das Rheintal, aber auch für die Bürgerinnen und Bürger, die in besonderem Maße von unserem Vorhaben, mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern, betroffen sind und vom dadurch entstehenden Lärm geplagt werden. Sie bekommen heute die Chance auf mehr Schutz. „Rheintalbahn und Lärmschutz“, das ist die wichtige Botschaft des heutigen Tages.

Ulrich Lange

(A) Herzlichen Dank.

(Beifall bei der CDU/CSU)

Vizepräsidentin Claudia Roth:

Vielen Dank, Kollege Lange. – Das Wort zu einer Kurzintervention hat die Kollegin Bettina Hagedorn.

Bettina Hagedorn (SPD):

Herr Kollege Lange, ich werde nachher im Protokoll nachlesen, wie Sie mich gerade eben genau tituliert haben; vielleicht wäre das auch eine Rüge wert gewesen.

(Thomas Strobl [Heilbronn] [CDU/CSU]: Wie bitte? – Weitere Zurufe von der CDU/CSU: Ui, ui, ui!)

In jedem Fall war das ein persönlicher Angriff. Sie haben mich der Legendenbildung bezichtigt. Das weise ich entschieden von mir. Ich finde, das ist kein guter Umgang in einer Koalition und kein guter Umgang in einem Parlament. Das gilt erst recht angesichts der Wichtigkeit des Themas, die ich beschworen habe. Heute sollte eigentlich ein Freudentag für das ganze Parlament sein. Dies durch solch nickelige parteipolitische Spielchen zu beflecken – so will ich es einmal nennen –, finde ich einfach ungehörig.

(Beifall bei der SPD sowie bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN und der Abg. Sabine Leidig [DIE LINKE])

(B) Nun zur Sache. Da Sie gemeint haben, ich würde Legendenbildung betreiben: Ich habe aus einer Presseerklärung des von mir sehr geschätzten CDU-Kollegen Norbert Brackmann zitiert. Wir beide sind die jeweiligen Sprecher für Verkehr unserer Fraktionen im Haushaltsausschuss. Unsere Fraktionen haben uns beauftragt, diese beiden Anträge zu einen. Das ist uns Anfang Dezember erfolgreich gelungen. Wir haben sogar eine gemeinsame Presseerklärung herausgegeben, aus der ich vorgelesen habe. Was soll daran Legendenbildung sein? Ich bitte Sie!

Wir besprechen heute zwei Anträge. Sie haben für alle nachvollziehbar noch einmal deutlich gemacht, dass Sie zwar den Antrag zur Rheintalbahn gut finden, den anderen aber nicht ganz so intensiv lieben.

(Thomas Strobl [Heilbronn] [CDU/CSU]: Das Umgekehrte gilt für Sie!)

Herr Kollege Gastel, deshalb ist klar, weshalb Sie so viele Monate lang auf die heutige Beschlussfassung warten mussten. Das beruht nämlich auf der Tatsache, dass wir Sozialdemokraten nicht nur einen Antrag, sondern beide Anträge beschließen wollten. Das war ein bisschen schwierig.

Der zweite Antrag „Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze“ ist im Oktober auf meinem heimischen PC entstanden. Deshalb will ich hier deutlich sagen: Ich betreibe keine Legendenbildung; das ist für jedermann klar zu erkennen.

Herr Lange, ich finde, dass wir lieber stolz darauf sein sollten, dass wir diese Anträge jetzt gemeinsam beschlie-

ßen. Denn diese sind für die Menschen in Deutschland, die von Lärm geplagt sind, von großer Bedeutung. (C)

(Beifall bei der SPD)

Vizepräsidentin Claudia Roth:

Herr Lange, wenn Sie mögen, können sie darauf erwidern.

(Kerstin Andreae [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Besser wäre, nicht zu antworten!)

Ulrich Lange (CDU/CSU):

Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich will jetzt nicht mehr auf alles eingehen und auch nicht auf die ganze Historie, liebe Kollegin Hagedorn. Damit Sie aber eine Begründung für den von mir verwendeten Begriff der Legendenbildung haben: Es war doch so, dass einige versucht haben – und deswegen sage ich: Trittbrettfahrer –, ganz konkrete Projekte im zweiten Antrag zu benennen. Es waren ganz wesentlich Norbert Brackmann, die Kollegin Lühmann und ich, die versucht haben, das Ganze auf ein Maß zu bringen, sodass sich jeder darin wiederfinden kann.

(Bettina Hagedorn [SPD]: Eben!)

Dort drüben sehe ich den Kollegen Peter Bleser, der genauso Fragestellungen dazu hat. Da sehe ich die Kollegin Ludwig aus dem Inntal, die zum Brennerzulauf genau die gleichen Fragestellungen hat. Darüber hinaus sehe ich den Kollegen Sendker und den Kollegen Wichtel, die in Nordrhein-Westfalen und in Hessen ebenfalls solche Fragestellungen haben. (D)

Insofern fanden wir es nicht in Ordnung – das sage ich Ihnen ganz offen –, einzelne Strecken aufzulisten und andere nicht. Genau darum ging es. Außerdem ging es darum, eine Vergleichbarkeit zu schaffen.

(Gustav Herzog [SPD]: Das haben Sie falsch verstanden!)

Dies haben wir gemacht. Der Antrag zur Rheintalbahn war am 30. September fertig, und Ihr Zitat, liebe Kollegin Hagedorn, stammte vom 8. Dezember. Insofern haben Sie – und niemand anders – uns zunächst in die Schleife geschickt.

Danke.

(Beifall bei der CDU/CSU)

Vizepräsidentin Claudia Roth:

Den Abschluss in dieser lebendigen Debatte bildet Dr. Johannes Fechner von der SPD.

(Beifall bei der SPD)

Dr. Johannes Fechner (SPD):

In dieser Jahreszeit ist man geneigt, eine Rede mit „Liebe Närrinnen und Narren!“ zu beginnen.

(Heiterkeit und Beifall bei Abgeordneten der SPD)

Das ist aber ein ernstes Thema.

Dr. Johannes Fechner

- (A) Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Ganz besonders begrüße ich auch die Gäste aus Südbaden auf der Tribüne. Was wir heute beschließen, ist eine historische Entscheidung für Südbaden. Das verdanken wir den Bürgerinitiativen und den engagierten Kommunalpolitikern vor Ort, die seit Jahrzehnten dafür gekämpft haben, dass wir diesen Lärmschutz endlich bekommen.

(Beifall bei der SPD sowie der Abg. Sabine Leidig [DIE LINKE] und Kerstin Andreae [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Machen Sie keine parteipolitische Nummer daraus. Es waren die Bürgerinitiativen und die Kommunalpolitiker, die das durchgesetzt haben.

Mit unserem heutigen Beschluss geht das klare Signal an die Bahn für eine neue Bahnplanung. Ich freue mich, dass die Bahn auch schon signalisiert hat, die neuen Planungen aufzunehmen. Deswegen bedeutet der heutige Beschluss – das kann man so deutlich sagen – die Beerdigung der ursprünglichen Bahnpläne. Er ist somit vorgehend für mehr Lärmschutz in Südbaden.

(Beifall bei der SPD sowie der Abg. Kerstin Andreae [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Das ist auch notwendig; denn nirgendwo anders in Europa fahren so viele Güterzüge wie durch das Rheintal. Ebenso wichtig ist es, dass wir heute nicht nur für das Rheintal mehr Lärmschutz beschließen, sondern mit dem zweiten Antrag das klare Signal aussenden, dass wir auch für andere Strecken in Deutschland mehr Lärmschutz für die betroffenen Bürgerinnen und Bürger haben wollen. Es ist also ein gutes Signal für mehr Lärmschutz in ganz Deutschland.

- (B) (Beifall bei der SPD sowie bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)

Ich will eine weitere Besonderheit nennen. Das Land Baden-Württemberg beteiligt sich mit 280 Millionen Euro an diesem großen Projekt,

(Kerstin Andreae [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Gute Regierung!)

das uns insgesamt 1,8 Milliarden Euro kosten wird. Das ist eine Beteiligung, die deutschlandweit ihresgleichen sucht. Auch dieser Beitrag der grün-roten Landesregierung hat dazu beigetragen, dass wir heute diesen Beschluss zur Rheintalbahn fassen können.

(Beifall bei der SPD und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Thomas Strobl [Heilbronn] [CDU/CSU]: Seien Sie doch nicht so parteipolitisch!)

Es gibt allerdings auch Gemeinden und Anwohner, die nun neuen Lärmbelastigungen ausgesetzt sein werden. In der sogenannten „Kappel-Grafenhausener Erklärung“ haben diese ihre Forderungen artikuliert. Wir müssen nun im weiteren Verfahren sicherstellen, dass auch für diese Gemeinden – zum Beispiel Kürzel, Riegel oder Markgräflerland – Lösungen gefunden werden, damit die Bürger auch dort den Lärmschutz bekommen, den sie

verdienen. Es darf beim Lärmschutz keine Bürger zweiter Klasse geben. (C)

(Beifall bei der SPD sowie bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)

Abschließend danke ich allen, die sich hier engagiert haben. Die Herren von der Union wurden genannt. Es schien notwendig zu sein, deren Beitrag noch einmal extra zu erwähnen.

(Thomas Strobl [Heilbronn] [CDU/CSU]: Vergessen Sie nicht die Frau Hagedorn!)

Ich möchte mich auch bei den Machern auf der SPD-Seite bedanken. Vielen Dank an Katja Mast, Nils Schmid, Kirsten Lühmann, Elvira Drobinski-Weiß, Annette Sawade, Bettina Hagedorn, Joachim Poß und ganz besonders an Sören Bartol und sein Team. Ohne deren großes Engagement hätten wir heute diese Debatte nicht.

(Beifall bei der SPD)

Ich freue mich sehr, dass wir heute diese historische Entscheidung für Südbaden treffen können, und ich hoffe vor allem, dass wir auch in einem überschaubaren Zeitraum die Gleise bauen können. Ich habe mir vorgenommen – das wünsche ich mir –, meinen 60. Geburtstag in einem Speisewagen feiern zu können, der durch das schöne Südbaden auf den neuen Gleisen fährt.

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit. (D)

(Beifall bei der SPD sowie bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN – Thomas Strobl [Heilbronn] [CDU/CSU]: Heilau! Wir nehmen die Einladung an!)

Vizepräsidentin Claudia Roth:

Jetzt wollen natürlich alle wissen, wie alt Sie sind. – Vielen herzlichen Dank, lieber Kollege.

Wir kommen jetzt zur Abstimmung über den Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Drucksache 18/7364 mit dem Titel „Menschen- und umweltgerechten Ausbau der Rheintalbahn realisieren“. Zu diesem Antrag sowie zum Antrag der Koalitionsfraktionen unter Zusatzpunkt 5 liegt eine Vielzahl Erklärungen – genau gesagt sind es 50 – zur Abstimmung gemäß § 31 der Geschäftsordnung vor.¹⁾

Zum Antrag auf Drucksache 18/7364 liegt ein Änderungsantrag der Fraktion Die Linke auf Drucksache 18/7381 vor, über den wir jetzt zuerst abstimmen. Wer stimmt für diesen Änderungsantrag? – Wer stimmt dagegen? – Enthaltungen? – Der Antrag ist bei Zustimmung von Linken und Bündnis 90/Die Grünen und bei Gegenstimmen beider Koalitionsfraktionen abgelehnt.

Wir kommen zu dem Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD. Wer stimmt für diesen Antrag? – Wer

¹⁾ Anlage 7

Vizepräsidentin Claudia Roth

- (A) stimmt dagegen? – Wer enthält sich? – Der Antrag ist damit einstimmig angenommen.

(Beifall bei der CDU/CSU und der SPD sowie bei Abgeordneten der LINKEN und des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)

Zusatzpunkt 5. Abstimmung über den Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Drucksache 18/7365 mit dem Titel „Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze“. Hierzu liegt ein Änderungsantrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen auf Drucksache 18/7379 vor, über den wir jetzt zuerst abstimmen. Wer stimmt für diesen Änderungsantrag? – Wer stimmt dagegen? – Enthaltungen? – Der Änderungsantrag ist abgelehnt. Zugestimmt haben Bündnis 90/Die Grünen und die Linke, abgelehnt haben CDU/CSU und SPD.

Wir kommen zum Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD. Wer stimmt für diesen Antrag? – Wer stimmt dagegen? – Enthaltungen? – Damit ist auch dieser Antrag einstimmig angenommen.

(Beifall bei der CDU/CSU und der SPD sowie bei Abgeordneten der LINKEN und des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)

Zusatzpunkt 6. Beschlussempfehlung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur zum Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen mit dem Titel „Finanzierung eines bürgerfreundlichen und umweltgerechten Ausbaus der Rheintalbahn jetzt sicherstellen“. Der Ausschuss empfiehlt in seiner Beschlussempfehlung auf Drucksache 18/7388, den Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen auf Drucksache 18/6884 abzulehnen. Wer stimmt für diese Beschlussempfehlung? – Wer stimmt dagegen? – Wer enthält sich? – Die Beschlussempfehlung ist angenommen. Zugestimmt haben CDU/CSU und SPD, dagegen waren Bündnis 90/Die Grünen und die Linke. – Gratulation!

(B)

(Beifall bei Abgeordneten der SPD)

Ich verabschiede unsere Gäste auf der Tribüne. Kommen Sie gut heim.

Ich rufe jetzt den Tagesordnungspunkt 11 auf:

Beratung des Antrags der Abgeordneten Kai Gehring, Annalena Baerbock, Özcan Mutlu, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Für ein Rahmenprogramm für Klima- und Klimafolgenforschung

Drucksache 18/7048

Überweisungsvorschlag:
Ausschuss für Bildung, Forschung und Technikfolgenabschätzung (f)
Ausschuss für Wirtschaft und Energie
Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit

Nach einer interfraktionellen Vereinbarung sind für die Aussprache 25 Minuten vorgesehen. – Ich höre keinen Widerspruch. Dann ist das so beschlossen.

Ich bitte die Kolleginnen und Kollegen, die an dieser Debatte nicht teilnehmen wollen – warum auch immer –, jetzt den Saal zu verlassen. (C)

Ich eröffne die Aussprache und gebe das Wort Kai Gehring für Bündnis 90/Die Grünen.

Kai Gehring (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Wir als grüne Bundestagsfraktion bringen hier und heute, wenige Wochen nach der Weltklimakonferenz von Paris, unseren Antrag zur Stärkung der Klima- und Klimafolgenforschung ein. Die Klimaforschung in Deutschland hat zu Recht national wie international einen hervorragenden Ruf – unseren exzellenten Klimaforschungsinstituten sei Dank. Wir müssen diese Kompetenz aber weiter stärken und als Teil einer auf Nachhaltigkeit setzenden Forschungsförderpolitik ausbauen; denn valide Forschungsdaten sind Voraussetzung für eine zukunftsorientierte Weltklimapolitik.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Die hohe Qualität von Forschungsergebnissen, gebündelt vom IPCC, ist die eine Seite der Medaille. Die andere Seite ist die Frage des politischen Willens, aus wissenschaftlichen Erkenntnissen richtige Konsequenzen zu ziehen. Während UN-Generalsekretär Ban Ki-moon heute fordert, zur Einhaltung des Pariser Klimaschutzabkommens die Investitionen in erneuerbare Energien in den nächsten fünf Jahren weltweit zu verdoppeln, ist das Urteil „beratungsresistent“ für die zögerliche Haltung dieser Bundesregierung beim Kohleausstieg noch schmeichelhaft. (D)

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie der Abg. Eva Bulling-Schröter [DIE LINKE])

Das Herumlavieren der ehemaligen Klimakanzlerin und des Vizekanzlers droht die vereinbarten Klimaschutzziele zu unterhöhlen. Das ist hochproblematisch.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Weil Anspruch und Handeln auseinanderklaffen, wundert mich auch nicht, dass sich die Koalition bei dem ganzen Thema verzettelt und bei der Klimaforschung zu keiner vorausdenkenden und wegweisenden Strategie findet. Da geht aber deutlich mehr.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Nehmen Sie unseren Antrag daher als Einladung, der Klimafolgenforschung einen deutlichen Schub zu geben; denn eine ambitionierte Forschungs- und Klimapolitik gegen die Überhitzung unseres Planeten ist notwendiger denn je.

Extreme Wetterereignisse häufen sich: 2015 war das weltweit heißeste Jahr seit Beginn der Aufzeichnungen. 13 der 15 wärmsten Jahre wurden nach der Jahrtausendwende registriert. Das hat massive Folgen: Gletscherschmelzen in Polarregionen und weltweit Dürren, Hitzewellen und Hungersnöte. Es entstehen neue Armutsrisiken, neue Verteilungsfragen und neue Fluchtursachen. Diese ökologischen, aber auch die sozialen und

(A) Anlage 4**Erklärung nach § 31 GO**

der Abgeordneten Dr. Nina Scheer (SPD) zu der namentlichen Abstimmung über die Empfehlung des Auswärtigen Ausschusses zu dem Antrag der Bundesregierung

Fortsetzung der Beteiligung bewaffneter deutscher Streitkräfte zur Ausbildungsunterstützung der Sicherheitskräfte der Regierung der Region Kurdistan-Irak und der irakischen Streitkräfte (Tagesordnungspunkt 8)

Wie bereits der vorangegangene Antrag (Entschließungsantrag Bundestagsdrucksache 18/2459 vom 1. September 2014) zur Erteilung eines Bundeswehrmandats ist auch der heute zur Abstimmung stehende Antrag „Fortsetzung der Beteiligung bewaffneter deutscher Streitkräfte zur Ausbildungsunterstützung der Sicherheitskräfte der Regierung der Region Kurdistan-Irak und der irakischen Streitkräfte“ von dem Bestreben getragen, Menschenleben von Verfolgten zu retten, hiermit auch einen Beitrag zum Schutz der Staatlichkeit des Irak sowie für die Stabilität der gesamten Region zu leisten, die angesichts der IS-Terroristen in akuter Gefahr ist.

Auch wenn ich dieses Bestreben teile, halte ich es dennoch für unverzichtbar, Maßnahmen zu vermeiden, deren Folgewirkungen das friedenschaffende Ziel ihrerseits erschweren können. Das betreffende Bundeswehrmandat umfasst im Zuge der Ausbildungsunterstützung – wie bereits das vorangegangene – auch Waffenlieferungen an Sicherheitskräfte im Nord-Irak (Peschmerga). Als Folge von Waffenlieferungen, zumal an regionale Sicherheitskräfte, sehe ich die Gefahr, dass jene in falsche Hände geraten und somit das Ziel einer zu stärkenden Selbstverteidigung unterwandert wird.

Die heute vorliegenden Informationen lassen vermuten, dass Waffen, auch aus Deutschland, vor Ort auf Märkten verkauft wurden. Zudem konnten bislang Berichte nicht entkräftet werden, dass die Peschmerga massenhafte Zerstörungen von Häusern arabischer Zivilisten vornahmen, um eine mutmaßliche Unterstützung der Bewohner für den IS zu sanktionieren, somit Rache übten. Nach einem Bericht von Amnesty International seien Tausende Häuser mit Planierdraht zerstört, in die Luft gesprengt oder angezündet worden. Der Verdacht von Kriegsverbrechen durch kurdische Kämpfer steht damit wiederholt im Raum. Zudem besteht Unklarheit, wie sich eine – mit Hilfe militärischer Unterstützungsmaßnahmen – gestärkte Peschmerga jenseits des Kampfes gegen den IS gegenüber der Zentralregierung des Irak in Bagdad verhalten wird.

Waffenlieferungen der betreffenden Art halte ich vor diesem Hintergrund für nicht geeignet, den erstrebten friedenschaffenden Effekt zu erzielen, ohne hierbei zugleich die Gefahr neuer Gewalt und Bedrohung einzugehen. Wo militärische Maßnahmen zum Schutz vor dem IS und humanitärer Not notwendig sind, sollte neben den nationalen Streitkräften der betreffenden Staaten auch die Völkergemeinschaft durch UN-Schutztruppen Verantwortung übernehmen.

Insofern werde ich bei der Abstimmung über die Verlängerung des Bundeswehrmandats mit Nein stimmen.

(B)**Anlage 5****Erklärung nach § 31 GO**

des Abgeordneten Matthias W. Birkwald (DIE LINKE) zu der Abstimmung über den Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Drucksache 18/7377) zur Beratung des Antrags der Bundesregierung

Fortsetzung der Beteiligung bewaffneter deutscher Streitkräfte zur Ausbildungsunterstützung der Sicherheitskräfte der Regierung der Region Kurdistan-Irak und der irakischen Streitkräfte (Tagesordnungspunkt 8)

Das Votum der Fraktion DIE LINKE lautet Ablehnung.

Anlage 6**Erklärung nach § 31 GO**

des Abgeordneten Matthias W. Birkwald (DIE LINKE) zu der Abstimmung über den von der Bundesregierung eingebrachten Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 14. November 2012 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen über die Zusammenarbeit im Bereich des Eisenbahnverkehrs über die deutsch-polnische Staatsgrenze (Tagesordnungspunkt 29 a)

Das Votum der Fraktion DIE LINKE lautet Zustimmung.

Anlage 7**Erklärung nach § 31 GO**

der Abgeordneten Ingrid Arndt-Brauer, Bärbel Bas, Burkhard Blienert, Willi Brase, Marco Bülow, Petra Crone, Bernhard Daldrup, Martin Dörmann, Siegmund Ehrmann, Michaela Engelmeier, Dagmar Freitag, Michael Gerdes, Kerstin Griese, Michael Groß, Ulrich Hampel, Sebastian Hartmann, Dirk Hedenblut, Wolfgang Hellmich, Dr. Barbara Hendricks, Petra Hinz (Essen), Oliver Kaczmarek, Ralf Kapschack, Ulrich Kelber, Arno Klare, Dr. Hans-Ulrich Krüger, Dr. Karl Lauterbach, Michelle Müntefering, Dr. Rolf Mützenich, Dietmar Nietan, Mahmut Özdemir (Duisburg), Sabine Poschmann, Joachim Poß, Achim Post (Minden), Andreas Rimkus, Petra Rode-Bosse, René Röspel, Axel Schäfer (Bochum), Udo Schiefner, Ulla Schmidt (Aachen), Elfi Scho-Antwerpes, Ursula Schulte, Frank Schwabe, Stefan Schwartze, Norbert Spinrath, Peer Steinbrück, Christoph Strässer, Michael Thews, Dirk Vöpel, Dirk Wiese und Gülistan Yüksel (alle SPD) zu den Abstimmungen über

**– den Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD
Menschen- und umweltgerechten Ausbau der Rheintalbahn realisieren**

und

(C)**(D)**

(A) – **den Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD**

Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze (Zusatztagsordnungspunkte 4 und 5)

Der Deutsche Bundestag beschließt heute zwei Anträge zum Schutz von Mensch und Umwelt vor Belastungen, die durch die Realisierung von europäisch bedeutsamen Schienenprojekten entstehen. Mit dieser persönlichen Erklärung möchten wir unser Abstimmungsverhalten zu diesen Anträgen erläutern.

Der Antrag „Menschen- und umweltgerechten Ausbau der Rheintalbahn realisieren“ sieht vor, dass der Bund Kosten in Höhe von 1 521,4 Millionen Euro übernimmt, die durch zusätzlichen Lärmschutz an der Ausbaustrecke Karlsruhe—Basel im Abschnitt von Offenburg bis nach Basel entstehen. Wir erkennen die erhebliche bundespolitische Bedeutung der Strecke im Rahmen des europäischen TEN-Kernkorridors, die geleistete konstruktive Arbeit des Projektbeirats Rheintalbahn und das finanzielle Engagement des Landes Baden-Württemberg an und stimmen dem Antrag daher gemeinsam mit den Kolleginnen und Kollegen der SPD-Bundestagsfraktion zu.

Mit der Entscheidung zur Rheintalbahn werden aus unserer Sicht neue Maßstäbe auch für andere Schienenverkehrsprojekte gesetzt. Anlieger von Bahnanlagen sind in ganz Deutschland gleichermaßen von Schienenlärm betroffen. Der bei der Rheintalbahn angelegte Maßstab sollte daher für alle schutzbedürftigen Bürgerinnen und Bürger gelten. Dieser Erkenntnis folgt der Antrag „Menschen- und umweltgerechte Realisierung europäischer Schienennetze“ in Ansätzen. Er sieht vor, dass künftig auch in anderen Fällen besonderer regionaler Betroffenheit durch Schienengüterverkehre ein Schutz von Anwohnern und Umwelt erreicht werden kann, der über das gesetzlich vorgegebene Maß hinausgeht.

Wir bedauern sehr, dass die CDU/CSU keine – von uns wiederholt vorgeschlagenen – weitergehenden Beschlüsse mitgetragen hat, die bei anderen bundes- und europaweit bedeutsamen Strecken ein ähnlich hohes Schutzniveau von Mensch und Umwelt wie bei der Rheintalbahn verbindlich vorsehen. Zur Vermeidung von zahlreichen Klagen und im Sinne eines zügigen Baubeginns halten wir zusätzliche Lärmschutz- und Sicherheitsmaßnahmen – die im Vorfeld mit den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern abgestimmt sind – im laufenden Planfeststellungsverfahren des dreigleisigen Ausbaus der Betuwe-Linie zwischen Emmerich und Oberhausen und beim sechsgleisigen Ausbau der Strecke Duisburg—Düsseldorf im Zuge des Rhein-Ruhr-Express für zwingend erforderlich. Darüber hinaus ist der Lärmschutz an der gesamten Mittelrheinstrecke (Köln—Mainz) deutlich zu verbessern. Schließlich wollen wir Kommunen, die an den besonders stark befahrenen europäischen Güterverkehrskorridoren liegen, beim Neubau von Bahnunterführungen stärker als bisher unterstützen, um die Sicherheit zu erhöhen und eine bessere Verkehrsabwicklung zu ermöglichen.

Die heute verabschiedeten Anträge können aus unserer Sicht nur ein erster Schritt sein. Die NRW-Landesgruppe in der SPD-Bundestagsfraktion wird sich dafür

einsetzen, im Rahmen weiterer parlamentarischer Verfahren einen vergleichbaren Schutz von Mensch und Umwelt vor Schienenverkehrsbelastungen zu erreichen, wie er heute für die Rheintalbahn beschlossen wurde.

Anlage 8

Erklärung nach § 31 GO

der Abgeordneten Lothar Binding (Heidelberg), Bernhard Daldrup, Cansel Kiziltepe und Christian Petry (alle SPD) zur Abstimmung über den vom Bundesrat eingebrachten Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des Einkommensteuergesetzes zur Erhöhung des Lohnsteuereinhalts in der Seeschifffahrt (Tagesordnungspunkt 16)

Dieses Gesetz ermöglicht eine weitere Subvention der Seeschifffahrtswirtschaft, denn schon heute haben Reeder mit Schiffen unter deutscher Flagge erhebliche Steuervergünstigungen in der Lohnsteuer: 40 Prozent der Lohnsteuer müssen nicht an das zuständige Finanzamt weiterleitgeleitet werden. Die Lohnsteuer erhält also nicht die Gemeinschaft, sondern der Reeder. Mit diesem Gesetz wird der bisherige Satz von 40 Prozent auf 100 Prozent erhöht. Die Lohnsteuer entfällt vollständig. Die Subvention der Reedereien erreicht ihr bisheriges Maximum.

Diese Subvention soll Beschäftigung und Know-how in der deutschen Seeschifffahrt sichern. Es existiert jedoch keine Verpflichtung, mit den gewonnenen Summen etwa Arbeit und Ausbildung von Seeleuten in Deutschland zu fördern. Sie erfolgt faktisch bedingungslos. Die bisherigen Erfahrungen haben gezeigt, dass sich die Erwartungen im Zusammenhang mit Steuergeschenken weder bei der Beschäftigung noch bei der Zahl der Schiffe unter deutscher Flagge erfüllt haben.

Der Lohnsteuereinbehalt ist ein Steuergeschenk: Die jährlichen Steuermindereinnahmen belaufen sich laut Stellungnahme der Bundesregierung auf 50 Millionen Euro. Derartige Subventionen schaden der Akzeptanz des Steuersystems, weil gegen den Grundsatz der Steuergerechtigkeit verstoßen wird. Andere Branchen werden ermuntert, Gleichstellung zu verlangen.

Die Seeschifffahrt ist eine subventionierte Branche und genießt beispielsweise auch bei der Tonnagebesteuerung und der ermäßigten Stromsteuer für den Landstrom Vorteile. Auch hier sind die Reeder zu keiner konkreten Gegenleistung verpflichtet. Es ist nicht erkennbar, dass der aktuelle Trend, unter der Flagge von „Niedriglohnländern“ zu fahren, begrenzt würde. Im Gegenteil: Trotz schon bisheriger Steuersubventionen hat die Zahl der unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe auf nur etwa 200 abgenommen.

Die Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (Verdi) betont, dass das Ziel der Maßnahme in Einklang mit dem Verständnis der EU-Kommission von staatlichen Beihilfen darin liege, „Steuern sowie sonstige Kosten und Belastungen von Reedereien und Seeleuten aus der Gemeinschaft auf ein Niveau zu senken, das dem allgemeinen Weltstandard entspricht“. In die Praxis des Gesetzes