

## **Auszug aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des Planungsausschusses vom 13.12.2012**

Gesamtzahl der Mitglieder: 31 Mitglieder

Anwesende stimmberechtigte Mitglieder: 31 Mitglieder

---

### **TOP 2**

#### **Aus- und Neubau der Rheintalbahn Karlsruhe - Basel**

hier: Forderung eines Güterzugtunnels im Bereich Offenburg  
- *beschließend* -

Wortmeldungen: Verbandsvorsitzender Neideck, M. Hudaff, Leiter Großprojekt ABS/NBS Karlsruhe-Basel (DB ProjektBau GmbH), VM Zimmermann, VM Schreiner, Fraktionsvorsitzender Doll, Fraktionsvorsitzender Sandfort, Fraktionsvorsitzender Friebis, VM Gamb

**Verbandsvorsitzender Neideck** begrüßt zu diesem Tagesordnungspunkt den Leiter des Großprojektes ABS/NBS Karlsruhe-Basel, Herrn Hudaff von der DB ProjektBau GmbH.

**Herr Hudaff** gibt einen kurzen Überblick über das Projekt, die wesentlichen Arbeiten der nächsten 10 Jahre und die erforderlichen politischen Entscheidungen. Die Präsentation ist diesem Protokoll als **Anlage 1** beigefügt. Zur europäischen Dimension der Maßnahme führt er aus, dass man sich hier an zentraler Stelle eines großen europäischen Güter- und Personenverkehrskorridors befinde. Nachdem man in den vergangenen zwei Jahrzehnten sehr stark auf naturschutzfachliche Themen fokussiert gewesen sei, erlebe er bei diesem Projekt, dass sich das Schutzgut „Mensch“ - maßgeblich im Bereich Schallschutz - massiv in den Vordergrund stelle. Dies korreliere nicht immer mit den Gesetzesvorgaben. In den Verfahren sei man als Ausführende des Vorhabens gehalten, eine Abwägung aller Bereiche vorzunehmen. Insofern sei man als DB ProjektBau recht zurückhaltend. Am Ende müsse das Verfahren rechtlich standhalten, sonst werde man nie bauen. Im Abschnitt zwischen Offenburg und Buggingen würden all diejenigen, die an der Antragstrasse der jetzigen Rheintalbahn wohnen, weiterhin mit dem Status Quo und dem seit 1991 weiterverdichteten Verkehr wohnen müssen. Dies werde mit Sicherheit für die nächsten 10 Jahre der Fall sein. In dieser Zeit werde nichts passieren und auch keine Maßnahmen hinsichtlich des Schallschutzes greifen. Einzig die Bemühungen seines Unternehmens, der Europäischen Union aber auch der Schweiz hinsichtlich der Einführung leiseren Wagenmaterials sowie die seitens der Bundesregierung beschlossene Einführung lärmabhängiger Trassenpreise zur Schallemissionsreduktion durch das rollende Material werde greifen. Letzte Woche habe man den Katzenbergtunnel termingerecht in Betrieb genommen. Das nächste wichtige Großbauwerk sei der Tunnel in Rastatt, der diesen Sommer finanziert worden sei. Der Tunnelbau werde ungefähr von 2015 bis 2017 dauern, die Inbetriebnahme sei für 2022 geplant. Ein weiterer Schwerpunkt der nächsten 10 Jahren sei der Abschnitt zwischen Haltingen und Basel. Dort habe man sehr schwierige eisenbahntechnische Verhältnisse und den ganzen Zulauf von Basel. Den Planungsabschnitt 9.3 werde man nach schweizerischem Recht betreiben. Die Güterverkehrsentwicklung auf schweizerischer Seite habe zu neuen Konflikten im Projekt geführt, die man aktuell gerade löse. Er komme nun zu den vier Kernforderungen der Region. Die Kernforderungen 3 und 4 seien im Laufe des Jahres 2012 beschlossen und

Summen festgelegt worden. Diese Summen müssten allerdings noch vom Bundestag beschlossen werden. In der Sitzung am 26.11.2012 sei dies eingeleitet, allerdings vertagt worden. Es werde noch einige Zeit dauern bis das zugesagte Geld fließe und man das Projekt weiterbetreiben könne. Dies sei eine missliche Sache. Der Zeitraum für die Realisierung könne unter der Voraussetzung, dass man Anfang nächsten Jahres das komplette „go“ bekomme, frühestens zwischen 2024 und 2025 liegen. Es stünden komplizierte Planfeststellungsverfahren an. Bei der Kernforderung 2 wünsche man sich, dass die Region zu einer Einigung komme, die DB Projektbau eine tragfähige Aufgabenstellung bekomme und man entsprechend verlässlich planen könne. Bezüglich der Kernforderung 1 (Güterzugtunnel Offenburg) habe man bei den Arbeitsgruppen innerhalb des Projektbeirats einen guten Konsens über die Tunneltrasse erzielt. Differenter Meinung sei man, wie man sie technisch ausführen sollte. Das Geld stelle hier das Hauptproblem dar. Bis heute liege noch keine Entscheidung vor, auf deren Basis man dort planen könne. Die DB Projektbau müsse ihrerseits überlegen, wie sie ihr Team einsetze. Das Karlsruher Büro werde sich deshalb in den nächsten 10 Jahre schwerpunktmäßig mit dem Abschnitt Karlsruhe - Rastatt und das Freiburger Büro maßgeblich mit dem Abschnitt Haltingen- Basel beschäftigen. Man werde versuchen, die Abschnitte von Offenburg bis Buggingen entsprechend auf den Weg zu bringen. Momentan seien der DB Projektbau leider mangels Entscheidungen die Hände gebunden. Diskutieren werde man wieder über die sogenannte „Bürgerwaldtrasse“ und damit verbunden über einen Tunnel, der maßgeblich unter nicht bebauten Gebieten Offenburgs durchführe. In Bezug auf die Wahrnehmung von Erschütterungen sei dies sehr positiv. Man werde dann einen Großteil des Güterverkehrs durch diesen Tunnel führen können. Da es eine Menge Quell- und Zielverkehr von oder nach Offenburg gebe, könne jedoch nicht jedweder Verkehr durch den Tunnel geführt werden. Ferner gebe es sogenannte schwere Güterzüge, die de facto ohne Steigung oder Neigung der Gleise geführt werden müssen. Deshalb werde ein geringer Anteil der Güterzüge auch nach einer Tunnellösung über den Bahngraben fahren müssen. Wenn man dies ändern wolle, habe man dort mit einem weiteren Posten zu kämpfen. Zu den Tunnelkosten würden außerdem die Kosten für die Verlegung des Güterbahnhofs und Kosten für eine Leistungsfähigkeitserhöhung in Bezug auf alle Güterzüge, die diesen Tunnel passieren, hinzukommen. Eine Kreuzungsfreiheit bei den Einfädelbereichen würde ebenfalls einen mehr als dreistelligen Millionenbetrag nach sich ziehen, den man auf die eigentlichen Tunnelkosten „draufrechnen“ müsste. Man habe diverse Varianten untersucht. Darunter eine Variante III a mit Anbindung an die alte Rheintalbahn und eine Variante III b mit Anbindung an eine Autobahnparallele. Jede dieser Varianten werde darüber hinaus noch weiter differenziert in Lösungen mit einer zweigleisigen Tunnelröhre oder zwei eingleisige Röhren. Aufgrund der noch ausstehenden Entscheidungen müsse man in Offenburg immer mit einer Vielzahl von Varianten rechnen. Für alle genannten Varianten gebe es Kostenschätzungen. Die Stadt Offenburg favorisiere einen zweigleisigen Tunnel, die Bahn - wie sie dies auch beim Katzenbergtunnel getan habe und wie sie auch den Rastätter Tunnel bauen werde - favorisiere nach neusten sicherheitstechnischen Erwägungen einen zweiröhriigen, jeweils eingleisigen Tunnel. Hier seien Notausstiege durch Querstollen in die jeweils andere Röhre sichergestellt. Die Diskussion sei derzeit noch offen. Er wisse nicht, wie sich die Sicherheitsrichtlinien in Bezug auf Tunnel weiterentwickle. Die von der Bahn favorisierte Lösung koste mehr. Für die ursprüngliche Antragstrasse habe man Kosten von rund 312 Mio. € veranschlagt. Wenn man jetzt über Tunnelvarianten rede, spreche man über Kosten von insgesamt 950 Mio. bis 1,1 Mrd. € ohne den Güterbahnhof in Offenburg (rund 60 Mio. €) und ohne eine kreuzungsfreie Einbindung (rund 100 Mio. €). Ebenfalls nicht eingerechnet sei die Nominalisierung mit einer Verzinsung von 2 Prozent pro Jahr. Dies müsse letztendlich auf die Realkosten hinzugerechnet, entsprechend genehmigt und finanziert werden. Jedes Jahr der Verschiebung mache das Projekt durch die zwingend auferlegte Verzinsung teurer.

**VM Zimmermann** wirft das Stichwort „Stuttgart 21“ ein. Er frage sich, was man mit den heute genannten Zahlen anfangen solle.

**Herr Hudaff** ergänzt, dass er den Anschluss und Bahnhof zum neuen Flughafen in Berlin habe bauen dürfen. Dort, aber auch bei anderen Projekten im Osten sei man termingerecht fertig geworden. Insofern möge es Differenzen zu anderen Projekten geben. Die Kosten, die man hier ermittelt habe, spiegelten den derzeitigen Sachstand wieder. Wenn es zusätzliche Aufgabenstellungen, z. B. im Hinblick auf Änderungen in den Sicherheitstechniken, durch naturschutzfachliche Richtlinien oder Neubestellungen gebe, sei dies auch mit zusätzlichen Kosten verbunden. Projekte würden am Ende teurer, weil sie sehr lange dauern und am Ende nicht mehr dem Projekt entsprächen, das man ursprünglich projektiert habe. Dies habe auch nichts damit zu tun, dass man nicht seriös rechne. Man sei derzeit in einer Designvorplanungsphase mit einer 30-prozentigen Kostenunsicherheit. Insofern habe man hier einen völlig normalen Sachverhalt. Seitens der DB Projektbau benötige man eine Entscheidung. Wenn man eine Aufgabenstellung habe, bei der man verlässlich planen könne, stehe man auch zu den Zahlen. Auch die naturschutzfachlichen Probleme könne man regeln. Wenn man allerdings „einröhrig baue“, müsse man entsprechende Rettungsplätze an der Oberfläche schaffen. Dort bewege man sich allerdings in einem Naturschutzgebiet. Auch hier suche man nach Lösungen, die man ggf. umsetzen könne. Bei der derzeitigen Planungstiefe habe man die notwendigen Informationen für solche grundsätzlichen Entscheidungen. Dies sei auch in den Arbeitsgruppen diskutiert worden.

**Verbandsvorsitzender Neideck** erkundigt sich nochmals über die zeitlichen Vorstellungen im Abschnitt Riegel-Buggingen.

**Herr Hudaff** erklärt, dass das Fertigstellungsdatum beim Abschnitt Riegel-Buggingen zwischen 2023 und 2025 liegen werde. Dies hänge von der Realisierung der einzelnen Abschnitte ab, da man nur die Strecke insgesamt in Betrieb nehmen könne. Für den nördlichen Abschnitt in Richtung Offenburg werde man sicherlich noch länger brauchen. Zunächst könne jedoch Freiburg von Güterverkehr entlastet werden.

**Verbandsvorsitzender Neideck** informiert sich aus heutiger Sicht über den Zeitplan, sofern eine Einigung zur Trassenführung zwischen Riegel und Offenburg erfolgt.

Im September 2013 seien Bundestagswahlen, so **Herr Hudaff**. Entweder es gebe vorher eine verbindliche eindeutige Entscheidung oder erst nach Konstituierung der neuen Regierung. Die DB ProjektBau gehe von einer Entscheidung bis September 2013 aus. Sofern dies zutrefte könne man zwischen 2017 und 2018 Planfeststellungsbeschlüsse bekommen und die einzelnen Abschnitte ca. 2026 bis 2027 bautechnisch fertigstellen. Baubeginn wäre dann zwischen 2019 und 2020. Dies sei jedoch ein sehr anspruchsvoller Zeitplan.

**Verbandsvorsitzender Neideck** möchte wissen, ob man nach den derzeitigen Planungsüberlegungen - die Finanzierungsfragen bewusst weglassend - sagen könne, dass das 3. und 4. Gleis zwischen Offenburg und Weil im Prinzip 2030 befahrbar sei.

Dies sei sicherlich ein guter Termin für einen Projektabschluss, so **Herr Hudaff**.

Zunächst dürfe sie sich beim Regionalverband recht herzlich bedanken, so **VM Schreiner**, dass man sich auch hier vor der Sitzung des Projektbeirats klar positioniere. Der Regionalverband habe sich ursprünglich schon einmal ganz klar positioniert, um überhaupt einen Projektbeirat ins Leben zu rufen. Er habe sich ganz deutlich dafür ausgesprochen, dass der Mensch im Mittelpunkt stehen müsse. Damit habe auch eine

Abwägungsdiskussion begonnen, die die Betrachtung der Neutrassierung an der Autobahn und des Tunnels in Offenburg möglich gemacht habe. Man habe die Forderung erhoben, die Antragstrasse - insbesondere was Offenburg betreffe -, „vom Tisch“ zu nehmen. Nach Sichtung der Einwendungen sei die Anhörungsbehörde zu dem Ergebnis gekommen, dass die Antragstrasse - auch wenn man sie nachbessern würde - so nicht genehmigungsfähig sei. Damit komme auch die Kostendiskussion, um wie viel eine andere Planung teurer werde, gar nicht zum Tragen. Insofern müsse man über eine Neutrassierung und nicht über eine Kostensteigerung sprechen. Für sie als Regionalrätin und Oberbürgermeisterin von Offenburg sei es ganz wichtig, dass ein politisches Signal komme, die A3 nicht mehr weiterzuverfolgen. Diese Trasse dürfe auch nicht erneut ins Verfahren gebracht werden, vielmehr müsse man mit der Tunnelplanung voranschreiten. Grundsätzlich begrüße man auch die bisherige konstruktive Zusammenarbeit im Projektbeirat und der Unterarbeitsgruppe. Hier habe man mit der Bahn immer sehr positiv zusammengearbeitet. Die Untersuchungen seien jetzt alle zu Ende geführt worden und hätten zu dem Ergebnis geführt, dass der „Bürgerwaldtunnel“, als solches tatsächlich genehmigungsfähig sei. Deshalb halte sie es für wichtig, dass sich sowohl die Region als auch die einzelnen politischen Gremien deutlich positionieren, damit der Tunnel unter dem „Bürgerwald“ in die Planfeststellungen aufgenommen werde. In der Unterarbeitsgruppe habe man auch zum Ausdruck gebracht, dass mit der Festlegung der Trassierung anhand des Tunnels in Offenburg nicht präjudiziert werde, wie der Streckenverlauf im Süden weitergehe. Der Tunnel werde so geplant, dass sowohl die Tunnelführung an der Autobahn als auch an der Antragstrasse enden könne. Im Gremium hier wolle man gerne eine Erweiterung der Beschlussfassung einbringen, wonach auch kein Einfluss auf die bisherige Beschlussfassung des Regionalverbandes genommen werden solle, der sich bislang klar für eine autobahnparallele Trassenführung ausgesprochen habe. Tatsächlich müsse die Abwägung bei der Kernforderung 2 noch offen bleiben. Grundsätzlich begrüße man, dass sich der Regionalverband diese Forderung zu Eigen gemacht habe. Da weitere Planungen im Vorfeld keinen Mehrwert mehr hätten, müsse jetzt zwingend die Planfeststellung kommen. Man spreche sich auch nach wie vor eindeutig für einen einröhrigen Tunnel aus. Dies geschehe nicht nur aus Kostengründen sondern auch, weil das eigentliche Problem die Güterzugfrage sei. Diese könne damit geklärt werden. Man werde sich im weiteren Verfahren auch noch damit auseinandersetzen müssen, wie viele Güterzüge zwangsläufig auf der alten Strecke bleiben müssen. Grundsätzlich werde mit dem eindeutigen Votum des Regionalverbandes, den Tunnel in Offenburg weiterzuverfolgen und die Antragstrasse wegfällen zu lassen der richtige Weg eingeschlagen. Als CDU-Fraktion werbe man heute für ein einstimmiges Votum.

Wenn die Antragstrasse durch den Bahngraben nicht genehmigungsfähig sei, so **Fraktionsvorsitzender Doll**, sollte man diese Trasse nicht weiterverfolgen. Allerdings sei man auch ganz klar der Auffassung, dass sich der Regionalverband positioniert habe. Der Halbsatz unter Ziff. 1.2 des Beschlussvorschlages, wonach die Feststellung keine Trassenfestlegung im Bereich der Kernforderung 2 präjudiziere, sei eine Formulierung des Clusters. Als Regionalverband habe man mit großer Mehrheit die Auffassung vertreten, dass man die Autobahnparallele wünsche. Falls der Beschlussvorschlag so zur Abstimmung komme werde man deshalb beantragen, diesen Satz zu streichen.

Als Offenburger Regionalrat sei er froh über die Unterstützung des Regionalverbandes, so **Fraktionsvorsitzender Sandfort**. Vielleicht wäre es der Bürgerschaft und dem Gemeinderat von Offenburg auch alleine gelungen, eine entsprechende Entscheidung zu erreichen, dennoch halte er es für sinnvoll, dass sich auch die Raumschaft hinter die Beschlüsse stelle und die Region geschlossen auftrete. Die Formulierung „nicht weiterverfolgen“ sei vielleicht etwas „sanft“ ausgedrückt. Er würde gerne deutlicher fragen, bis wann die A 3 Planung „beerdigt“ werde und wie das weitere Verfahren dahin

aussehe. Zum Thema „einröhriger Tunnel“ wolle er ebenfalls einen Kommentar abgeben. Die A 3 Planung sei im Planfeststellungsverfahren aufgrund der hohen Anzahl von Güterzügen und der daraus folgenden Belastung im Bahngraben gescheitert. Insofern sei es nur konsequent, wenn als Alternative ein eingleisiger Güterzugtunnel weiter verfolgt werden würde. Er würde sich sehr freuen, wenn sich auch die Bahn dieser Logik anschließen könnte.

Er habe in seinem Vortrag immer davon gesprochen, so **Herr Hudaff**, dass man einen Auftrag und eine Finanzierung vom Bundesverkehrsministerium erwarte. Sofern man einen solchen Auftrag zweifelsfrei bekomme, werde man diesen weiterverfolgen. Es sei davon gesprochen worden, dass das Planfeststellungsverfahren gescheitert sei. Hierzu gebe es eine andere Sprachregelung, wonach die Planfeststellungsverfahren in den Abschnitten 7.1 bis 7.4 ruhen. Die Unterlagen einschließlich der Stellungnahme der DB AG und der Anhörungsbehörde lägen beim Eisenbahnbundesamt. Dieses werde zu beurteilen haben, zu was es einen Beschluss fasse. Das Eisenbahnbundesamt habe die Unterlagen noch nicht an die DB AG zurückgereicht. Eine Rücknahme seitens der DB AG werde nicht erfolgen, solange keine neue Aufgabenstellung vorliege. Außerdem würde eine Rücknahme bedeuten, das Projekt zu schließen und überhaupt nichts zu tun. Zu dem Sachverhalt „einröhriger“ oder „zweiröhriger“ Tunnel sei anzumerken, dass es hier maßgeblich um Güterzüge gehe. Man höre immer wieder und diskutiere, dass die Bahn den kompletten Personenverkehr durch den Tunnel leiten wolle. Dem sei entgegenzuhalten, dass Offenburg einer der 50 Top-Haltestellen in Bezug auf Fahrgäste im ICE-Verkehr sei. Als Unternehmen wäre man ziemlich blöd, wenn man dort nicht halten würde. Warum sollte ein Fernverkehrsbetreiber das Interesse haben, Züge an Offenburg vorbeizuführen? Momentan halte jeder zweite ICE in Offenburg. Dies sei auch ganz gut so. Insofern gebe es dort keinerlei Bestrebungen dazu. Die DB AG sei der Auffassung, dass ein eingleisiger Tunnel den Sicherheitsansprüchen in der heutigen Zeit besser genüge. Jetzt müsse sich zeigen, wie der Auftrag laute und wie die Finanzierung aussehe. Sobald hier Klarheit herrsche, werde man sich dieser Aufgabe stellen und entsprechend bauen. Ganz wichtig sei natürlich eine finanzierte Aufgabenstellung, dann könne man agieren, realisieren und umsetzen. Die Bahn als Wirtschaftsunternehmen müsse - gesetzlich vorgeschrieben - eine andere Rechnung aufmachen. Bereits die derzeitige Strecke sei sehr wirtschaftlich für die Bahn. Ein Neubau ziehe durch weitere zu unterhaltende Anlagen auch Mehrkosten nach sich. Insofern habe die Bahn ein Problem, sofern sie nicht entsprechende Fördermittel bekomme.

**Verbandsvorsitzender Neideck** bekräftigt, dass das Ruhen des Verfahrens auch die im Projektbeirat getroffene Sprachregelung sei.

**Fraktionsvorsitzender Sandfort** möchte wissen, ob die Aussage von Hr. Hudaff so interpretiert werden könne, dass die Region gut beraten wäre, die Fragestellung eines neuen Auftrages an die Bahn als planende Stelle vor der Bundestagswahl 2013 an den Bund zu richten.

**Herr Hudaff** stellt nochmals klar, dass die Bahn nicht Empfänger einer solchen Aufforderung sei, vielmehr müsse diese an den Bund gerichtet werden. Ansonsten könne er den Zeitpunkt bestätigen.

Heute gehe es um eine grundsätzliche politische Positionierung, so **Fraktionsvorsitzender Friebis** und weniger um technische Details. Die Verbandsgeschäftsstelle formuliere im Beschlussvorschlag klar, dass man den Bund auffordere, der Bahn den Auftrag für ein neues Planfeststellungsverfahren mit der „Bürgerwaldvariante“ zu geben. Insofern sei der Adressat klar. Nach den Ausführungen von Herrn Hudaff habe er etwas Zweifel, wie man bezüglich eines einröhrigen bzw.

zweiröhrigen Tunnels vorgehen solle. Vielleicht sei die Behandlung dieser Frage zum jetzigen Zeitpunkt jedoch auch eher sekundär. Primär gelte es festzustellen, dass die „Bahngrabenvariante“ gestorben sei. Dies müsse jetzt endlich durch entsprechende Beschlüsse und durch einen Auftrag des Bundes an die Bahn „klar gemacht werden“. Möglicherweise werde es nicht die Entscheidung der politischen Gremien sein, ob es einen einröhrigen oder zweiröhrigen Tunnel gebe. Eventuell werde der Politik hier die Entscheidung infolge der sich wandelnden technischen Sicherheitsvoraussetzungen abgenommen. Die Angst der Stadt Offenburg in Bezug auf ihren ICE-Halt sei vielleicht legitim, ob sie allerdings sehr plausibel und realistisch sei, sei dahin gestellt. Der Grundsatz für alle müsse jetzt sein, die Bahngrabenvariante endgültig zu „beerdigen“ und die neue Variante mit einem eigenen neuen Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Bei der Formulierung des Beschlussvorschlages unter Ziff. 1.2 (Präjudizierung der Trassenfestlegung) könnte der letzte Satz wie folgt formuliert werden: „Diese Feststellung präjudiziert aus technischer bzw. betrieblicher Sicht keine Trassenfestlegung“. Danach könne man ergänzen, dass der Regionalverband nach wie vor bei seiner politischen Positionierung pro autobahnparallele Variante verbleibe.

**Verbandsversitzender Neideck** nimmt Bezug auf die Formulierung des Beschlussvorschlages unter Ziff. 1.2 der Sitzungsvorlage. Fakt sei, dass die vorgeschlagene neue Variante in diesem Planfeststellungsabschnitt technisch keine Festlegung für eine autobahnparallele Trasse oder für die Antragstrasse bedeute. Theoretisch müsse dies somit nicht zwingend erwähnt werden. Da jedoch das „Wohlfühlverhalten“ anderer Menschen positiv gestimmt werden könne, wolle man dies gerne tun. Bahnplanungen würden über lange Zeitabschnitte erfolgen. Er wolle deshalb nochmals die Beschlusslage des Regionalverbandes aus dem Jahre 2008 wiedergeben. Der Regionalverband habe sich damals mit großer Mehrheit für die autobahnparallele Trasse ausgesprochen. Allerdings sei auch folgender Beschluss gefasst worden: „Sollte die Bundesregierung dem politischen Votum der Region folgen, müsste sie danach der DB AG den Planungsauftrag erteilen, die insoweit notwendigen Planfeststellungsunterlagen zu erarbeiten.“ Mit der vorgeschlagenen politischen Grundsatzentscheidung würde keinesfalls eine Zustimmung der Region zu einem noch zu erarbeitenden Planfeststellungsverfahren bzw. zu einer planfeststellungsreifen Bahntrasse verbunden sein. Derartige Voten bleiben der Beratung der sich später anschließenden Offenlage im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens vorbehalten. Man habe im Prinzip beschlossen, dass die Unterlagen für die Antragstrasse als auch für die autobahnparallele Trassenführung auf den gleichen Stand gebracht werden, damit im Rahmen einer Offenlage eine umfangreiche Abwägung möglich sei. Damit man seitens der Gremien nicht denke, diese Beschlusslage werde verwässert, halte er den Vorschlag von VM Schreiner für sehr gut, den heutigen Beschluss dahingehend zu ergänzen, dass die Beschlusslage 2008 dadurch nicht berührt werde. Seiner Auffassung nach benötige man in diesem langen Prozess ein noch stärkeres Konsensverfahren in der Region. Von daher könne er auch dem Beschlussvorschlag von Fraktionsvorsitzendem Friebe folgen.

Wenn klargestellt sei, dass man die Position von 2008 nicht aufweiche, so **Fraktionsvorsitzender Doll**, dann ziehe er seinen Antrag zurück.

Sicherlich werde es den regionalen Konsens befördern, so **Verbandsdirektor Dr. Karlin**, dass bei der Planung der Strecke zwischen Riegel und Offenburg aller Voraussicht nach die neue Rechtslage nach der Novelle zum Bundesimmissionsschutzgesetz greifen werde. Dies bedeute, dass unabhängig von der Frage, welche Trasse schlussendlich planfestgestellt werde, weniger Lärm auf die betroffenen Bürger zukomme. Es sei der Regionalverband Südlicher Oberrhein gewesen, der seit Jahren unter dem Stichwort „Schienenbonus“ dafür gekämpft habe, dass die bisherigen rechtlichen Rahmenbedingungen geändert werden und der Lärmbonus für den Verkehrsträger

Eisenbahn entfalle. Nun habe dieses ständige Drängen dazu geführt, dass der Bundestag in seiner Sitzung am 29.11.2012 das Bundesimmissionsschutzgesetz dahingehend geändert habe, dass der Schienenbonus entfallen werde. Nur beim Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Regelung gebe es noch gewisse Unsicherheiten. Der Bundestag habe den Zeitpunkt vom Inkrafttreten des neuen Bundeswegeausbaugesetzes - wahrscheinlich zu rechnen ab dem Jahr 2016 bzw. 2017 - und der Voraussetzung, dass zu diesem Zeitpunkt ein Planfeststellungsverfahren noch nicht eröffnet sei, abhängig gemacht. Jetzt gebe es bei den Betroffenen die Überlegung, ob man alles daran setzen sollte, dass ein Planfeststellungsverfahren bis dahin nicht eröffnet werde. Dies sei eine mögliche strategische Haltung. Die Landesregierung von Baden-Württemberg und einige andere Landesregierungen würden derzeit im Bundesrat einen Änderungsantrag einbringen. Damit wolle man erreichen, dass der Schienenbonus für alle Neubaumaßnahmen entfalle. Insofern müsse man abwarten, ob der Bundesrat eine Mehrheit bekomme. Wenn dies nicht der Fall sei, werde die Bundesregierung zu entscheiden haben, ob der Vermittlungsausschuss angerufen werde. Allerdings könne man heute schon sagen, dass der Schienenbonus weg sei. Seit der berühmten Sitzung des Projektbeirates im März 2012 habe dies aus politischer Sicht bereits für die Strecke südlich von Riegel zugetroffen. Herr Hudaff habe aber angesprochen, was bislang in der öffentlichen Diskussion untergegangen sei. Selbst wenn ein politisches Gremium wie der Projektbeirat beschließe, ein bestimmtes Kriterium nicht zu beachten, müsse das Eisenbahnbundesamt rein theoretisch aus Rechtsgründen von dieser Beschlusslage abweichen. Deshalb sei es unheimlich wichtig, dass die maßgeblichen Rechtsgrundlagen des Immissionsschutzgesetzes auch tatsächlich beschlossen werden.

**Verbandsvorsitzender Neideck** ergänzt, dass es einem historischen Treppenwitz gleichkäme, wenn man der Bevölkerung diese juristischen Spitzfindigkeiten erklären müsste. Für den Regionalverband sei immer klar gewesen, dass von Offenburg bis Buggingen ohne den Schienenbonus geplant und gebaut werden müsse. Alles andere würde viele Diskussionen der letzten Jahre ad absurdum führen.

Es wäre auch ein Treppenwitz, so **VM Schreiner**, wenn sich das Eisenbahnbundesamt als Mitglied des Projektbeirates nach den dort erfolgten Absprachen auf die Rechtslage zurückziehen würde. Man habe jetzt einen Erfolg erzielt. In der Region sei viel dafür getan worden. Der Regionalverband habe sich bei dem Thema „Schienenbonus“ an die Spitze der Bewegung gesetzt und damit erreicht, dass das Thema „angekommen“ und entsprechende Gesetze umgesetzt worden seien.

Im Vortrag sei nur über die Bahnplanung bis Buggingen gesprochen worden, so **VM Gamb**. Ihn interessiere die Zeitplanung für den Streckenabschnitt südlich von Buggingen und inwieweit noch alternative Planungen möglich seien.

Gegenstand der Planungen beim Projektbeirat seien die Planfeststellungsabschnitte 7.1 (Anfang Offenburg) bis 8.3 (Buggingen), so **Herr Hudaff**. Der Bereich südlich davon sei von den derzeit offenen Kernforderungen nicht betroffen. Hier stehe ein ganz normales Planfeststellungsverfahren an. Für den gesamten Bereich südlich von Buggingen gehe man davon aus, dass man 2022, maximal 2023 sämtliche bauliche Maßnahmen fertiggestellt haben werde. Der Planfeststellungsabschnitt Müllheim-Schliengen sei derzeit nicht in der Diskussion. Hier gebe es eine Beschlussfassung des Eisenbahnbundesamtes. Die Diskussion von Alternativen würde bedeuten, diesen Abschnitt auf einen unbestimmten Zeitraum „tot zu machen“. Man habe der Bahn auch sehr klar zu verstehen gegeben, dass es die Finanzierung in diesem Abschnitt entweder in diesem Jahr oder gar nicht gebe.

Der Regionalverband habe große Verdienste, so **VM Zimmermann**, im Hinblick auf das,

was heute als Planung vorliege. Da die Ergebnisse über die vertiefende Untersuchung der autobahnparallelen Trassenvariante bislang noch nicht vorliegen, könne jedoch erst abschließend entschieden werden, wenn dies der Fall sei. Wichtig sei, dass die Entscheidung auf der Grundlage belastbarer Aussagen falle. Man könne sich jetzt nicht „quasi nebenbei“ für die Autobahntrasse entscheiden. Wenn man weiterhin wie in der Vergangenheit seriös mit den Dingen umgehen wolle, sei hier im Gremium auf der Basis einer Abwägung eine Entscheidung erforderlich. Er wolle auch nochmals auf das Thema „Zahlen“ zurückzukommen. Gestern habe man erfahren, dass die Bahn im Bereich ÖPNV innerhalb von drei Jahren Teuerungsraten von 100 % weitergeben wolle. Dadurch müsse hier vor Ort das ganze Nahverkehrskonzept in Frage gestellt werden. Vor diesem Hintergrund bitte hier auch seine etwas emotionale Reaktion zu verstehen.

**Beschluss des Planungsausschusses:**

in Anlehnung an die Ergebnisse des Arbeitskreises Cluster 3 zur Forderung eines Güterzugtunnel für Offenburg:

- 1.1 Der Regionalverband Südlicher Oberrhein fordert die Vorhabenträgerin auf, die ursprüngliche Planung der Antragstrasse im Bahngraben Offenburg nicht weiter zu verfolgen und den Antrag auf Planfeststellung zurückzunehmen bzw. keinen neuen Antrag zu stellen.
- 1.2 Der Regionalverband Südlicher Oberrhein stellt fest, dass ein Tunnel mit einer Röhre westlich unter dem Bürgerwald (sog. Variante III) ohne Ansehung von Finanzierungsfragen dem Grunde nach als Alternative in Betracht kommt. Diese Feststellung präjudiziert keine Trassenfestlegung *aus technischer oder betrieblicher Sicht* im Bereich der Kernforderung 2 *und verändert nicht die bisherige Beschlussfassung des Regionalverbandes.*
- 1.3 Der Regionalverband Südlicher Oberrhein fordert den Bund auf, die Deutsche Bahn AG zu beauftragen, die Planungen zur Realisierung eines Güterzugtunnels mit einer Röhre als Grundlage für ein neues Planfeststellungsverfahren aufzunehmen.

**(1 Stimmenthaltung)**